

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA - CCET
PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO URBANA**

ARIADNE GIACOMAZZI MATTEI MANZI

**GRANDES PROJETOS URBANOS NA CIDADE DE CURITIBA:
IMPACTOS E EXTERNALIDADES**

**CURITIBA
2008**

ARIADNE GIACOMAZZI MATTEI MANZI

**GRANDES PROJETOS URBANOS NA CIDADE DE CURITIBA:
IMPACTOS E EXTERNALIDADES**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Gestão Urbana, ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, da Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Clovis Ultramari

Co-orientador: Prof. Dr. Carlos Hardt

CURITIBA

2008

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR
Biblioteca Central

M296g
2008 Manzi, Ariadne Giacomazzi Mattei
 Grandes projetos urbanos na cidade de Curitiba : impactos e externalidades
 / Ariadne Giacomazzi Mattei Manzi ; orientador, Clóvis Ultramari ; co-
 orientador, Carlos Hardt. -- 2008.
 159 f. ; 30 cm

 Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná,
 Curitiba, 2008
 Inclui bibliografia: p. 153-159

 1. Planejamento urbano - Curitiba. 2. Direito urbanístico. 3. Espaços
 públicos. 4. Política urbana. 5. Meio ambiente. I. Ultramari, Clóvis. II. Hardt,
 Carlos. III. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-
 Graduação em Gestão Urbana. III. Título.

CDD 20. ed. – 711.4098162

ARIADNE GIACOMAZZI MATTEI MANZI

**GRANDES PROJETOS URBANOS NA CIDADE DE CURITIBA:
IMPACTOS E EXTERNALIDADES**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Gestão Urbana, ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, da Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Clovis Ultramari

Prof. Dr. Carlos Hardt

Prof. Dr. Fábio Duarte

Prof.^a Dr.^a Marley Deschamps

Curitiba, 28 de julho de 2008.

Ao meu marido Luiz, aos meus filhos Enrico e Enzo e à minha mãe, pelo apoio e compreensão para a finalização deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Em especial ao professor orientador Dr. Clovis Ultramari pela orientação, incentivo e confiança depositada para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos professores Dr. Carlos Hardt e Dr. Fábio Duarte pelo acompanhamento atento desta pesquisa.

Às minhas amigas Cláudia, Flávia e Mariah que, nos diversos encontros, contribuíram para a realização desta dissertação.

RESUMO

Esta dissertação analisa como estudo de caso os impactos e as externalidades gerados por dois Grandes Projetos Urbanos (GPUs) na Cidade de Curitiba: um com característica de GPU Público, a implantação do calçadão da Rua XV de Novembro em 1972, e outro de GPU Privado, Park Shopping Barigüi, finalizado em 2003. Essa diferenciação entre público e privado ressalta uma outra diferenciação: a inclusão ou não da intervenção em um plano maior da cidade. Os Grandes Projetos Urbanos (GPUs) resultam das mudanças paradigmáticas e das transformações político-econômicas ocorridas por meio de um plano maior de cidade. Dadas as suas características, os GPUs dispõem das condições técnicas para responder mais rapidamente ao intuito de solucionar certas questões urbanas do que o planejamento normativo, que está baseado em leis de zoneamento e atendimento às demandas conforme o crescimento da cidade. Para validar as hipóteses e responder aos objetivos estabelecidos, além do levantamento bibliográfico e da legislação pertinentes ao tema, foram definidas para ambos os GPUs 10 questões de análise, a saber: perfil do usuário; abrangência da intervenção, se pontual ou integrante de um plano maior de cidade; caráter inovador da intervenção; oportunidades diversas de apropriação comunitária, apelo cultural; acessibilidade da população; participação comunitária; papel do Estado e parcerias com o setor privado; fontes de recursos; empregabilidade/geração de empregos; preocupação com o enfoque ambiental. Entre as conclusões permitidas pela análise deste estudo de caso, destaca-se que tanto o GPU público como o privado respondem às suas propostas, guardadas suas diferenças de origens, finalidades e importância para a vida da cidade. Igualmente, restou demonstrada a importância de um Plano Diretor – neste estudo o Plano Diretor da Cidade de Curitiba de 1966 –, pois pode interferir positivamente na apropriação de cada espaço urbano pelos cidadãos usuários, na criação de uma identidade e na promoção do pleno desenvolvimento das funções sociais e políticas urbanas da cidade.

Palavras-chave: Gestão de cidade, Grande Projeto Urbano, Rua XV de Novembro, Park Shopping Barigüi.

ABSTRACT

This dissertation analyses, as case study, the impacts and the external effects generated by two Major Urban Projects (Grandes Projetos Urbanos - GPUs) in the city of Curitiba: one with Public GPU characteristics – the implementation of the pedestrian – only street on XV de Novembro Street, in 1972 – and another of Private GPU, the Park Shopping Barigüi shopping center, in 2003. This differentiation between public and private highlights another differentiation: the inclusion or not of the intervention into a bigger city plan. The Major Urban Projects are a result of the paradigmatic changes and the political-economical transformations that occurred through a bigger city plan. Given its characteristics, the GPUs have the technical conditions to respond more quickly to the intent of solving certain urban issues of the normative planning, which is based in zoning laws and responds to demands according to the city growth. In order to validate the hypothesis and to respond to the goals established, besides the bibliographical survey and the legislation related to the subject, ten matters of analysis were defined for both GPUs, namely: user profile; intervention range; if punctual or integrating of a bigger city plan; intervention innovative character; several opportunities of communitarian appropriation, cultural appeal; population accessibility; communitarian participation; role of the State and partnerships with the private sector; origins of resources; likeliness of jobs generation; concern with the environmental focus. Among the permitted conclusions from the analysis of this case study, it stands out that both the public and the private GPUs respond to the proposals, saved the differences of origin, purpose and importance to the city life. Likewise, rest demonstrated the importance of a Master Plan – in this study, the Master Plan of the City of Curitiba of 1996 –, as it may intervene positively in the appropriation of each urban space by the citizens-users in the creation of an identity and in the promotion of the full development of the social functions and urban policies of the city.

Key-words: City management, Major Urban Project, XV de Novembro Street, Park Shopping Barigüi.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Em Boston, entre o centro cívico e o <i>waterfront</i> , o conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall foi reciclado em centro comercial e gastronômico	57
Figura 2 - O Harbor Place, <i>festival mall</i> do Inner Harbor, Baltimore: duas edificações idênticas com conjuntos de lojas, gastronomia e atrações turísticas, e uma área aberta para eventos entre elas	61
Figura 3 - Aquário Nacional de Baltimore, uma das principais "âncoras" da revitalização do Inner Harbor.....	61
Figura 4 - Imagem do parlamento alemão- <i>Reichstag</i> em ruínas	65
Figura 5 - Imagem do parlamento alemão- <i>Reichstag</i> revitalizado pelo projeto de Norman Foster	65
Figura 6 - Imagem da reconstrução de Berlin, Potsdamer Platz.....	66
Figura 7 - Plano Agache - O plano das avenidas	78
Figura 8 - Mapa das Avenidas - Plano Agache (1943) mostrando as avenidas projetadas para urbanização de Curitiba.....	79
Figura 9 - Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm.....	80
Figura 10 - Estudo do modelo crescimento adotado a partir de 1970	81
Figura 11 - Mapa do Plano Diretor de 1966.....	82
Figura 12 - Mapa da Hierarquização do sistema viário.....	82
Figura 13 - Vista aérea da Rua XV de Novembro, sentido Universidade Federal do Paraná a praça Osório.....	83
Figura 14 - Rua XV antes do calçamento 1971	84
Figura 15 - Rua XV de Novembro revitalizada. 30/03/2000.....	84
Figura 16 - Foto da Avenida João Gualberto durante a implantação do eixo estrutural (09/1974)	85
Figura 17 - Foto da Avenida João Gualberto - demonstração do crescimento nos eixos estruturais (05/2008)	86
Figura 18 - Foto da Via central exclusiva para ônibus expresso (09/1974)	86
Figura 19 - Foto da Rua XV de Novembro entre a rua Marechal Floriano Peixoto e Monsenhor Celso (setembro de 1912). Reg. Matriz.....	89
Figura 20 - Foto da Rua XV de Novembro (1914). Reg. Matriz.....	89

Figura 21 - Plano Preliminar Urbanístico de 1965, definindo a crescimento e adensamento da cidade na direção Nordeste/Sudeste. Sistema Viário no Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, 1965.....	93
Figura 22 - Mapa do anel central inclui a Rua XV de Novembro, praça Generoso Marque e praça Tiradentes.....	94
Figura 23 - Rua XV de Novembro em foto de 1971.....	97
Figura 24 - Imagem mostrando o uso do acrílico no mobiliário urbano.....	98
Figura 25 - Projeto de pedestrianização da Rua XV de Novembro em 1972.....	99
Figura 26 - Vista da Boca Maldita (08/2006).....	104
Figura 27 - Foto da obra de pavimentação da Rua XV de Novembro para pedestres (07/1972).....	107
Figura 28 - Vista da Avenida Luiz Xavier e Rua XV de Novembro após a revitalização inaugurada no final de 1999.....	109
Figura 29 - Desenho do mobiliário urbano adotado na década de 1970 onde as floreiras são um dos elementos principais como caracterizadores do projeto urbanístico.....	113
Figura 30 - Projeto implantado – Trecho entre rua Barão do Rio Branco e rua Presidente Faria.....	114
Figura 31 - Mapa de localização do Park Shopping Barigüi.....	121
Figura 32 - Vista aérea da área do Park Shopping - 1985.....	122
Figura 33 - Vista aérea do Park Shopping do ano de 1999 mostrando o crescimento urbano do entorno.....	123
Figura 34 - Foto do início da implantação do Park Shopping Barigüi (11/11/2002).....	124
Figura 35 - Foto aérea da implantação do Park Shopping que ocupa grandes extensões bloqueando quadras.....	125
Figura 36 - Vista parcial de um dos acessos do Park Shopping.....	133
Figura 37 - Foto da rua Major Heitor Guimarães esquina Avenida General Mário Tourinho (28/06/2003).....	138
Figura 38 - Foto da rua Major Heitor Guimarães x Av. General Mário Tourinho após a implantação do binário (30/04/ 2008).....	138
Figura 39 - Ocupação irregular às margens do Rio Barigüi atingida por enchente em 29/09/98.....	140
Figura 40 - Imagem da ocupação irregular de habitações em área de risco (29/08/2001).....	140
Figura 41 - Imagem da recuperação da mata ciliar das margens do rio Barigüi - 2008.....	141

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 JUSTIFICATIVA	15
1.2 PROBLEMA CENTRAL.....	18
1.3 OBJETIVOS	19
1.3.1 Objetivo geral	19
1.3.2 Objetivos específicos	20
1.4 METODOLOGIA.....	21
1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO.....	23
2 REFERENCIAL TEÓRICO	25
2.1 AS CIDADES MODERNAS.....	25
2.2 UMA CIDADE, VÁRIOS CENTROS.....	34
2.3 GRANDES PROJETOS URBANOS.....	37
2.3.1 GPU: aspectos conceituais	40
3 A APLICABILIDADE DOS GPUs	45
3.1 DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO CULTURAL E O PROCESSO DE "GENTRIFICAÇÃO"	47
3.2 AS NOVAS "CENTRALIDADES URBANAS" E A PRODUÇÃO DO MERCADO COMERCIAL	50
3.3 IMPACTOS DE EXPERIÊNCIAS DE PROJETOS URBANOS INTERNACIONAIS	54
3.3.1 Cidade de <i>Boston</i>	54
3.3.2 Cidade de <i>Baltimore</i>	59
3.3.3 Reconstrução urbana de <i>Berlin</i>	64
4 ESTUDO DE CASO	72
4.1 PLANO DIRETOR DE 1966	75
4.2 GRANDE PROJETO URBANO PÚBLICO - RUA XV DE NOVEMBRO	88
4.3 GRANDE PROJETO URBANO PRIVADO.....	114
4.4 O GPU PRIVADO - PARK SHOPPING BARIGÜI.....	120
4.5 GPU PÚBLICO E GPU PRIVADO: SÍNTESE COMPARATIVA.....	142
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	148
REFERÊNCIAS	153

1 INTRODUÇÃO

Ao longo do tempo, as configurações urbanas passaram por inúmeras mudanças, na maior parte das vezes ditadas pelo crescimento desordenado das cidades que por sua vez resultava, em geral, das transformações operadas nas formas de produção das sociedades. Em paralelo, movimentos urbanísticos buscavam soluções aos problemas urbanos que iam surgindo, defendendo idéias e propostas de contextos específicos. É assim que o Movimento Moderno¹ ganha destaque nos anos de 1918 a 1938, período entre as duas Guerras Mundiais, na busca por soluções para cidades destruídas pela Guerra e para as novas cidades no mundo em desenvolvimento, que assistem, por exemplo, ao crescimento do transporte individual. Os paradigmas do urbanismo modernistas estabelecem o modelo da cidade funcional, conforme descrito na Carta de Atenas², documento propositivo de uma nova cidade dentre vários outros que surgiram a partir de então. Com efeito, da década de 1930 para cá, inúmeros outros documentos de caráter internacional foram discutidos, merecendo destaque alguns mais recentes como o da Conferência Habitat II, e no caso brasileiro, de Planos Diretores Municipais impostos pela Lei Federal do Estatuto da Cidade³.

Na Europa, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), torna-se urgente a reconstrução das cidades, o que se mostra um campo fértil para propostas urbanísticas fundamentadas no pragmatismo funcionalista e racionalista do Movimento Moderno. Outros ensaios foram, igualmente, realizados como o ordenamento da malha urbana

¹ Movimento que contribuiu para modificar as formas do pensar urbano. Influenciou o desenvolvimento de diversas cidades contemporâneas alterando sua função e forma de cidades históricas.

² Formulada em 1933, no Congresso Internacional de Arquitetos (CIAM), teve o objetivo de mostrar que sempre houve uma preocupação em definir um modelo ideal e definitivo para produção do espaço urbano e buscar soluções para os problemas enfrentados nas cidades, urbanismo e do planejamento urbano.

³ O Estatuto da Cidade, Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, entrou em vigor no dia 10 de outubro de 2001 e regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

por meio de uma legislação específica que promovia uma alteração no uso do solo, ofertando, assim, uma grande oportunidade para que se adotassem na prática as regras do movimento modernista. Já nos Estados Unidos, novas necessidades da mobilidade urbana, para equacionar o uso do transporte coletivo e individual, e a metropolização das cidades como consequência do crescimento do setor terciário em detrimento do secundário, são alguns dos fatores que contribuíram para a transformação das cidades, iniciando o período do pós-fordismo dos anos 60. Dessa forma, para além das intervenções urbanas e das reconstruções nas cidades, Estados Unidos e Europa apresentam situações e soluções diferenciadas no período de 1950 a 1970, como explicam Vargas e Castilho (2006, p.7):

o processo de intervenção em áreas urbanas assumiu a preferência pelo novo. Na Europa, a ideologia do Urbanismo Moderno une-se à prática de reconstrução do pós-guerra. Na América do Norte, a renovação aparece no contrafluxo do processo de suburbanização.

Pode-se dizer, no entanto, que em ambos os continentes responde-se a uma realidade que é a da industrialização, a qual provoca o crescimento das cidades, com a migração das pessoas do campo para responder às demandas por mão-de-obra das novas indústrias, ao mesmo tempo em que se tem a reestruturação produtiva no campo. Esse processo de industrialização, já na segunda metade do século XX, viria a se arrefecer, criando o que se chama de "mito da desindustrialização" e fazendo surgir grandes vazios urbanos, o que acaba por exigir novas posturas e soluções por parte do governo local.

Com o aparecimento desses grandes vazios urbanos e de áreas degradadas, realizar intervenções estratégicas nas cidades tornou-se um dos objetivos de muitas municipalidades, para criar um ambiente novo e competitivo como demanda dos grandes empreendimentos, das grandes transações econômicas e das inovações introduzidas por eventos culturais; fatos esses que "são responsáveis pela constituição de uma nova fase do urbanismo moderno precocemente reconhecida como Renascença Urbana" (ULTRAMARI; PEREIRA, 2006, p.1). Essas soluções surgem tanto como

adaptação desses espaços urbanos, da gestão empresarial, com propósito de se tornarem espaços atraentes quanto como alternativa de valorização do ambiente externo.

Os vazios urbanos⁴, somados ao fenômeno da "desindustrialização", tornam-se mais evidente nos anos 80, com as novas determinações de uma economia cada vez mais globalizada, fundamentada na comunicação e na efemeridade das relações financeiras. Assim, o modelo de cidade industrial, defendido por um longo período, a partir das inovações trazidas pela Revolução Industrial, foi colocado em dúvida pela nova realidade de uma cidade que começava a se desindustrializar. Nesse sentido, algumas cidades européias como Paris, Lille, Rotterdam, Bilbao e Gênova se viram diante da problemática do esvaziamento industrial e da reestruturação econômica, o que aponta para a necessidade da adoção de projetos urbanos estratégicos. Segundo Somekh e Campos (2001, p.4)

A partir do Beaubourg de Renzo Piano e Richards Rogers, a repercussão das contribuições arquitetônicas passou a destacar a importância da ousadia arquitetônica e do desenho para definir a atratividade das cidades no final do século. Nesse sentido, a participação de nomes importantes da arquitetura começou a ser encarada como um requisito para o sucesso dos projetos estratégicos. Em Rotterdam, os planos de reconversão da área portuária passaram a prever convites à maiores estrelas do mundo arquitetônico, cujos projetos seriam encaixados no bairro desenhado por Jo Coenen. Em Lille, a estratégia adotada passou pela contratação do polêmico teórico Rem Koolhaas. Em Bilbao, a transformação das margens do rio Ebro adquiriu projeção internacional no momento que se construiu ali o Guggenheim de Frank Ghery. Gênova chamou Renzo Piano para desenhar a reconversão do porto, em Dunquerque, o poderoso projeto Netuno, abrangendo a transformação de 1800 hectares das antigas docas e estaleiros em um novo centro para a aglomeração, contou com a assinatura de Richards Rogers. Outras cidades recorreram a outros profissionais, na medida das suas possibilidades.

⁴ Vale notar que o entendimento de vazio urbano adotado nesta dissertação diferencia-se parcialmente daquele trazido pelo Estatuto das Cidades que se preocupa com a função social da propriedade e com os impactos negativos da especulação imobiliária, como problemas com a pouca ou precária disponibilidade de áreas e elevado preço da terra pela reserva do setor privado. O conceito utilizado é o de áreas construídas, que contaram com usos e receberam infra-estrutura do poder público e que não são utilizadas, mas também por uma dificuldade de inserção desses imóveis no mercado imobiliário.

As formas de organização produtiva refletem, então, em uma conformação urbana diferenciada para o reaproveitamento de áreas degradadas como uma tentativa de revivê-las – fenômeno conhecido como revitalização urbana.

É nesse contexto que ganham importância as intervenções aqui enquadradas de Grandes Projetos Urbanos (GPUs), uma vez que resultam das mudanças paradigmáticas e das transformações político-econômicas ocorridas por meio de um plano maior de cidade, a exemplo do que acontece em duas cidades dos EUA, Boston e Baltimore, e uma cidade da Europa, Berlin. Sánchez e Vainer⁵ (2003, apud SÁNCHEZ et al., 2004, p.43) esclarecem sobre as orientações contidas nos GPUs:

Incontáveis são os exemplos de GPUs que orientados para a "revitalização urbana", prometem promover o crescimento econômico, tanto mediante o incremento do turismo quanto da atração de novos investimentos. Apresentado como alternativo ao modelo normativo, diretivo e rígido do zoneamento e do Plano Diretor, o planejamento por projeto é propugnado como estratégia apta a estimular o desenvolvimento e a articular o tecido da cidade

Nessa perspectiva, os GPUs dispõem das condições técnicas para responder mais rapidamente ao intuito de solucionar certas questões urbanas do que o planejamento normativo, que está baseado em leis de zoneamento e atendimento às demandas conforme o crescimento da cidade. Há sempre certo receio em relação ao prazo que, na maioria das vezes, é exíguo para a sua implementação; daí porque o GPU é um instrumento adequado para o planejamento estratégico, que busca resultados mais rápidos para os problemas urbanos. É importante lembrar que esses projetos estão intrinsecamente relacionados com a recuperação urbana, valorização de espaços renovados e que, às vezes, posicionam o uso da imagem e direcionam a competitividade da cidade, sempre buscando com que sua proposta tenha o pretendido sucesso.

Quanto à cidade de Curitiba, verifica-se que, mesmo apresentando um lento processo de industrialização, já a partir dos anos 80 ela vivencia uma valorização

⁵ SÁNCHEZ, F.; VAINER, C. **Belém, arena política, arena urbanística**: o espaço em disputa na retomada das águas. Rio de Janeiro: IPPUR, 2003. Relatório de Pesquisa. UFRJ/IPPUR, UFF/EAU, Prefeitura Municipal de Belém, Lincoln Institute of Land Policy.

maior do setor terciário (comércio e serviços) que do setor secundário (indústria). Assim, muitos dos seus espaços no interior de seu território passam a ser ocupados por essas novas atividades, demonstrando impactos muito similares aos observados nos países europeus e nos EUA, quando submetidos ao processo de desindustrialização.

Essas constatações motivaram, em parte, a realização desta dissertação, cujo objetivo consiste em analisar como estudo de caso, tendo como suporte teórico as concepções relativas aos GPUs, duas intervenções urbanas em Curitiba, realizadas em contextos e sob iniciativas diferentes. Em outros termos, a seleção do estudo de caso aqui apresentada estabelece as diferenças entre uma implementação de uma intervenção planejada pela municipalidade, aqui denominado GPU Público, Rua XV de Novembro, e outro GPU Privado de interesse exclusivo do setor privado, o Park Shopping Barigüi. Parte-se da idéia de que Plano Diretor 1966 pode ser considerado um dos principais Grandes Projetos Urbanos da cidade para esboçar duas hipóteses, a seguir descritas.

A primeira hipótese deste estudo considera que os Grandes Projetos Urbanos apresentam impactos diferenciados de acordo com a sua constituição: se provenientes de um projeto maior de cidade ou se simplesmente representam uma intervenção de caráter pontual. Por intervenção de caráter pontual entendem-se aquelas com reduzidas chances de continuidade e replicabilidade.

A segunda hipótese adotada é que os GPUs apresentam impactos diferenciados quando implementados por iniciativas estritamente governamentais ou por iniciativas de interesse de setores privados. Essa diferença implica diversas performances e impactos nos impactos do entorno ou a construção de uma nova cidade.

1.1 JUSTIFICATIVA

O principal motivador desta dissertação é proceder a uma investigação que identifique pontos de aproximação entre um GPU público e outro privado realizados em Curitiba com os GPUs que deixaram marcas em diversas cidades contemporâneas.

A implantação de um GPU pode ou não influenciar na estrutura urbana e corresponder ao desejado pelo planejamento, considerando os interesses e as forças do mercado. Kenneth Powell (2000) classifica as intervenções urbanas por meio destas causas: situação de pós-guerra, novas demandas por transporte, novas demandas culturais e crescimento da mancha urbana. Acompanhando tal classificação, inserem-se as cidades citadas em seus respectivos contextos: situações de pós-guerra em que se inclui a cidade de Berlin; novas demandas por transporte em que se insere a cidade de Boston, em função da solução dada ao problema da grande quantidade de veículos na época da descentralização; novas demandas culturais apontam para a cidade de Baltimore, que, com a renovação do *waterfront*⁶ teve um forte apelo turístico-cultural; e o crescimento da malha urbana, causa na qual pode ser incluída a cidade de Curitiba com a implantação do Plano Diretor de 1966.

Ao lado disso, a seleção dessas cidades considerou outros fatores. A cidade de Boston foi escolhida em função do alto montante investido e pelo seu pioneirismo – sempre limitado neste estudo ao período denominado desindustrialização – porque as primeiras revitalizações em edificações antigas e preservadas, resultantes de concursos públicos, foram realizadas em 1963. Baltimore, com os projetos de *Charles Center* e *Inner Harbor*, foi pioneira na viabilização de uma parceria pública-privada, contemplando as mudanças substanciais para a época em que foi realizada. Optou-se, assim, pela escolha dos exemplos clássicos de Boston e Baltimore que idealizaram e implantaram os seus projetos de renovação urbana no mesmo período em que se fazia urgente

⁶ *Waterfront* – área da cidade voltada para orla marítima, cais interno.

para Curitiba a implantação de ações imediatas para conter o crescimento desordenado na cidade, o que viria a ocorrer com o Plano Diretor de 1966. Já a cidade de Berlin constitui o exemplo de intervenção urbana mais atual; conta com um grande número de obras executadas em pouco tempo, o que significa despender alto investimento e imprimir vontade política na execução da reconstrução urbana. Mais importante que isso, a seleção dessa cidade é justificada pelo fato de ter suas intervenções (os GPUs) estabelecidas a partir de um plano maior de cidade (Plano Renzo Piano), tal qual acredita-se que também ocorreu com a proposta de pedestrianização da Rua XV em Curitiba com o Plano de 66.

Antes de avançar na apresentação dos fatores que motivaram a realização deste estudo, convém esclarecer que não se tem o propósito de estabelecer uma comparação com as experiências internacionais referidas e as experiências locais. Os exemplos dessas cidades constituem sim uma forma de melhor acompanhar todo o processo de intervenção urbana inserida nos GPUs e, com isso, fundamentar a análise do estudo de caso de que trata esta dissertação. Isso posto, retomam-se os argumentos desta justificativa.

No final da década de 1950, a cidade de Curitiba assistia a um gradativo aumento da população, enfrentava problemas com o sistema de transporte público, ressentia-se da ausência de uma política urbana mais definida que inibisse o crescimento desordenado da malha urbana. Diante desse quadro, surge a necessidade de implementar ações capazes de dirimir esse processo e, no início da década de 1960, a municipalidade promoveu um concurso de idéias para a elaboração de um plano urbanístico para a cidade, origem do Plano Diretor de Curitiba de 1966.

Observa-se que Curitiba se enquadra em algumas das situações estabelecidas por Powell no que diz respeito aos GPUs, uma vez que as intervenções previstas no Plano de 66 tendem a ordenar o crescimento da mancha urbana por meio da indução do adensamento populacional nos eixos estruturais do transporte coletivo, e prevê uma transformação cultural com a promoção de uma identidade própria, fundamentada em

referenciais urbanos, a valorização do patrimônio histórico edificado e a revitalização dos setores históricos tradicionais da cidade, destinando, aos pedestres, o centro tradicional, representado pela Rua XV de Novembro – o GPU Público que compõe o estudo de caso desta dissertação – e o Setor Histórico.

Assim, considera-se o Plano Diretor de 1966 da cidade de Curitiba como um GPU, por se entender que, apesar de não se constituir em intervenção física na cidade, implicou uma nova morfologia de seu espaço construído, seja por um processo cumulativo de pequenas obras, seja por decisões privadas e governamentais de alterar o espaço por meio de grandes intervenções. Tem-se como exemplo as vias estruturais implantadas no desenho urbano de Curitiba, que foram utilizadas nesse direcionamento.

A implantação do Plano de 66 se alicerça no investimento público, porém se efetiva na iniciativa privada, e não apenas nas suas sucessivas alterações nas leis zoneamento e uso e ocupação do solo. Exemplificando, a municipalidade investe na execução, operacionalização e implementação do Plano, mas o resultado da sua implantação somente pode ser conferido por meio das construções realizadas pela iniciativa privada, como, por exemplo, o próprio eixo estrutural. Esse fato está relacionado com o GPU Privado, Park Shopping Barigüi – o outro componente deste estudo de caso.

Os GPUs são integrantes de um planejamento estratégico enquanto as cidades, minimamente, em seus setores formais, são conformadas gradualmente segundo diretrizes e restrições de uma legislação de uso do solo. O zoneamento do uso do solo é utilizado como um mecanismo de planejamento urbano. Estabelece zonas com funções específicas e parâmetros de sua ocupação, possui a prerrogativa de orientar investimentos e disciplinar as atividades e usos para a iniciativa privada, adequando-os aos objetivos e metas pactuados no Plano Diretor de Curitiba.

Acredita-se que o fato de o Plano ter sido aprovado em 1966 e ser recorrentemente alterado por meio de leis e decretos complementares sem perder seus princípios norteadores garantiu maior estabilidade na conformação do desenho da cidade. É certo que o referido Plano não apontou algumas conseqüências como o fenômeno da migração

da população das áreas centrais na busca de melhores condições de infra-estrutura urbanas, bem como o surgimento de grandes empreendimentos como os *shoppings centers*, mas pode-se questionar se esse processo, que acabou comprometendo tanto a área urbana como a periferia, poderia ter sido evitado.

Outra questão que vale ressaltar é que o Plano de 66 foi constituído por meio de uma lei, o que permite sua permanência e aplicabilidade da forma desejada originalmente, independentemente de mudanças de governo. É nesse aspecto que Curitiba se distingue de outras cidades brasileiras que acabam interrompendo ou alterando o plano diretor conforme a vontade política do governante do momento.

Analisar os GPUs aqui discutidos exige um entendimento do suporte legal e permite a discussão técnica que os justifica ou os critica, fato pelo qual foram selecionados um GPU Público, que é integrante de um plano maior da cidade, e um GPU Privado, um centro comercial com funções ainda não existentes quando da elaboração do Plano Diretor.

Em outros termos, a primeira intervenção representa um período em que o Estado planeja "a cidade que se quer", quando é possível ainda planejar o urbano para se efetivar uma grande utopia que é a pedestrianização de uma rua, como é o caso da Rua XV; e a segunda representa um novo modelo de parceria público – privada, no qual o capital, ou melhor, o setor privado influencia diretamente as transformações territoriais em algumas áreas da cidade com seus altos investimentos, interferência desconhecida na década de 1970, como é o caso do Park Shopping Barigüi.

1.2 PROBLEMA CENTRAL

As ferramentas de gestão e planejamento urbano normativo, como a lei de zoneamento, objetivam a formatação, o direcionamento e a consolidação de novos vetores da cidade. Da mesma forma, as probabilidades de os GPUs assumirem um

papel importante são maiores quando eles são inseridos em um processo de uma construção futura, na configuração territorial, ou mesmo na transformação urbana, ou seja, quando fazem parte de um projeto maior de cidade.

Com efeito, os GPUs podem constituir um instrumento auxiliar no compromisso de governo com a cidade, na exploração das potencialidades dos ativos urbanos, a partir das relações sociais, na compreensão e na identificação de problemas a serem solucionados, nos objetivos a serem alcançados, na relação entre estrutura física e na participação da comunidade e de como eles interagem. Nesse sentido, é importante questionar quais serão as intervenções que interferem diretamente no cotidiano da cidade que provoquem a sensação de pertencimento a ela fazendo com que a comunidade usufrua os benefícios implantados pela interferência realizada, induzindo com que os espaços públicos sejam voltados à "domestificação do espaço" (HARVEY, 1992).

Isso posto, define-se como o problema central desta dissertação o seguinte questionamento: quais as diferenças e similitudes dos impactos e das externalidades gerados por intervenções urbanas com características de GPU em contextos diferentes, sendo um deles promovido pelo poder público e outro por interesse privado sem o prévio planejamento da municipalidade?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

Esta dissertação tem como objetivo identificar os impactos e as externalidades positivos e negativos advindos de GPUs nas malhas urbanas que os contém, suas diferentes categorias em termos de constituição, implantação e monitoramento, sobretudo detectar possíveis aspectos potencializadores de transformação positiva

da cidade. Analisam-se, assim, como estudo de caso, duas intervenções na Cidade de Curitiba, uma com característica de GPU Público, a implantação do calçadão da Rua XV de Novembro em 1972, e outra de GPU Privado, Park Shopping Barigüi, 2003.

Para esse propósito, discutem-se possíveis mudanças paradigmáticas no modo de ver e pensar ou gerir as cidades contemporâneas. Tais diferenças ficam mais evidentes a partir desse enfoque diferenciado advindo de dois setores ora parceiros, ora complementares, ora antagônicos.

Esse objetivo justifica a opção da escolha de duas intervenções, em que ambas representam uma época diferenciada do planejamento urbano na cidade de Curitiba e mesmo no Brasil. A primeira intervenção é a Rua XV de Novembro, também conhecida como Rua das Flores, localizada na área central de Curitiba onde já situou o mais sofisticado comércio tradicional da cidade com cafés, restaurantes e lojas finas, deram lugar a um comércio mais popular. Em 1972 a rua foi fechada para o tráfego normal de automóveis e nela foi implantado o primeiro calçadão no país.

A segunda intervenção é um complexo comercial de lazer e serviços denominado Park Shopping Barigüi, com 101.958,57 m², localizado a leste com a rua Pedro Viriato Parigot de Souza - Avenida Conectora 5 fazendo frente com o hipermercado Carrefour, ao norte com o Bosque de Preservação Permanente BO – 052A e a oeste com a Empresa J. Malucelli e limitando ao sul com o rio Barigüi.

1.3.2 Objetivos específicos

- Discutir como os projetos de intervenção urbana das iniciativas 'público-privadas' selecionadas são capazes de compor uma política maior de transformação da cidade no interesse de sua população usuária e não de um empreendimento específico.

- Identificar os principais impactos físico-espaciais e socioeconômicos decorrentes da implementação de uma intervenção pontual que constitui parte integrante de plano maior de cidade.
- Discutir as influências da legislação urbana e ambiental básicas de Curitiba, como ferramenta de apoio à mitigação e compensação de impactos e externalidades quando da implantação de GPUs.

1.4 METODOLOGIA

Esta dissertação caracteriza-se como de natureza qualitativa e está conformada por um estudo de caso, modalidade de pesquisa que permite o aprofundamento analítico para a obtenção de um conhecimento detalhado do objeto de pesquisa. Para Yin (2001, p.13), o estudo de caso: "caracteriza-se por descrever um evento ou caso de uma forma longitudinal. O caso consiste geralmente no estudo aprofundado de uma unidade individual, tal como: uma pessoa, um grupo de pessoas, uma instituição, um evento cultural etc." É com base nessa explicação que duas intervenções urbanas podem constituir um estudo de caso.

Neste estudo de caso, como metodologia para validar as hipóteses, responder aos objetivos estabelecidos e avaliar os impactos e externalidades, foram definidas para ambos os GPUs 10 questões de análise, a saber: perfil do usuário; abrangência da intervenção, se pontual ou integrante de um plano maior de cidade; caráter inovador da intervenção; oportunidades diversas de apropriação comunitária, apelo cultural; acessibilidade da população; participação comunitária; papel do Estado e parcerias com o setor privado; fontes de recursos; empregabilidade/geração de empregos; preocupação com o enfoque ambiental. Como continuação da análise foram, também, utilizados dois quadros comparativos.

Os procedimentos metodológicos para analisar os GPUs selecionados na cidade de Curitiba consistiram, primeiramente, de levantamento bibliográfico, que incluiu as legislações em vigor na época da implantação do estudo e da legislação de uso do solo atual vigente e a utilização de dados secundários do IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Secretaria Municipal de Urbanismo.

Foram também consultados outros instrumentos de orientação ao planejamento territorial urbano, como a Lei Federal do Estatuto da Cidade, Legislação de Uso do Solo, Planejamento Estratégico⁷, Plano Diretor e Relatório Ambiental Prévio – terminologia adotada em Curitiba, nas outras cidades brasileiras a mesma ferramenta é denominada Estudo de Impacto de Vizinhança –, visto que sem o uso desses instrumentos aumenta a dificuldade de implantação de um GPU.

Da literatura voltada a refletir sobre as formas, os métodos e as ações necessárias para as transformações desejadas, foram obtidos: a contextualização para recuperar o processo histórico dos Grandes Projetos Urbanos; a conceituação de termos relevantes ao objeto de pesquisa, seguida da sua interpretação para, dessa maneira, proceder à comparação e aproximação dos conceitos, bem como das principais características inerentes a cada termo; os tipos de intervenção realizados em algumas cidades (Boston, Baltimore e Berlim).

Para realizar a análise do GPU Privado – Park Shopping Barigüi, foi utilizado o Relatório Ambiental Prévio (RAP)⁸, que foi submetido à apreciação da SMMA (Secretaria

⁷ Incorpora a noção de cidade como parte de um contexto mais amplo, seja ele regional, estadual, nacional ou até mesmo mundial, sempre na perspectiva de aumentar a capacidade de governo e a governabilidade de atores com um determinado projeto político mas com pouco recurso para sua execução. Com isso, elimina a tendência de se analisar a cidade como um organismo estanque, fechado em si mesmo. As fases para a elaboração do planejamento estratégico devem ser amplamente discutidas com a equipe multidisciplinar de trabalho para a definição dos objetivos, diretrizes e métodos a serem adotados para o projeto.

⁸ Instrumento de análise utilizado pela Prefeitura Municipal de Curitiba instituído por meio do Decreto n.º 838/1997 para subsidiar o licenciamento ambiental no âmbito do município de Curitiba.

Municipal do Meio Ambiente) para aprovação da construção do empreendimento em análise.

1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A Introdução, que corresponde ao Capítulo 1, procura delinear os contornos desta dissertação, apresentando o problema central da pesquisa, os objetivos, a justificativa da escolha do tema, a metodologia utilizada para a análise e a estrutura do trabalho, que se conforma em mais três capítulos, como a seguir descritos.

O Capítulo 2 dedica-se ao referencial teórico que fundamenta esta dissertação. Examinam-se algumas concepções de cidade e suas relações com as mudanças socioeconômicas que acabam por afetar a conformação das cidades, sua morfologia e a funcionalidade da área central, considerado a partir desse processo o espaço mais valorizado das cidades. São abordados alguns conceitos e as terminologias utilizadas como ferramentas de urbanistas para a realização de operações de caráter pontual. Optou-se por conceituar, reunir e classificar formas de intervenção urbana que, em geral, são limitadas às interferências de caráter físico-espacial que provocam alterações ou impactos no sistema viário, na habitação e nas infra-estruturas públicas.

O Capítulo 3 está voltado à discussão sobre o desenvolvimento de questões urbanas que surgiram como a competitividade entre cidades e as intervenções pontuais que deram início a um novo cenário urbano. Em especial, discutem-se os planos urbanísticos com grande influência no desenvolvimento turístico-cultural. Esses planos têm como objetivo incentivar projetos de revitalização urbana em espaços visando ao entretenimento e à cultura, sendo que, muitas vezes, as transformações econômicas ocorridas na área de entorno do espaço revitalizado podem gerar um processo de

'gentrificação'⁹. Uma vez implantados, os seus impactos irão afetar em maior ou menor grau as relações econômicas, sociais, culturais e espaciais das áreas atingidas. Na seqüência, trata-se das novas centralidades urbanas, ou mesmo, da produção de um novo espaço, aqui denominado mercado comercial, cujo surgimento é decorrente de um intenso crescimento econômico que acabou influenciando diretamente as transformações urbanas na maior parte das cidades. Foram selecionadas três cidades tidas como exemplos clássicos de revitalização urbana, Boston, Baltimore e Berlin, cujas experiências de projetos urbanos tiveram o intuito comum de revalorização de espaços degradados.

No Capítulo 4, são apresentados os dois GPUs que conformam o estudo de caso. Primeiramente, é realizada uma breve análise do Plano Diretor de 1966¹⁰, considerado aqui como referencial, principalmente do ponto de vista de reestruturação urbana, que contou com uma grande intervenção urbana planejada, induzida e que está sendo implantada desde 1966. A análise busca identificar as intervenções que se seguiram a esse plano e que, portanto, indicariam a sua inserção em um projeto maior ou não, como prática de renovação urbana. O primeiro GPU, que teve sua implantação nos meados da década de 1970, pode ser inserido num discurso maior de pedestrianização da cidade: a Rua das Flores, ou Rua XV de Novembro foi um dos marcos das transformações culturais que foram realizadas em Curitiba. O segundo GPU é o novo modelo de relação público-privada, em que o capital, o setor privado assume uma relevância nas decisões não ocorridas nas décadas anteriores em desenvolver uma área de interesse do empreendedorismo imobiliário como oportunidade de retorno do investimento certo. Para isso, serão discutidos e analisados os impactos e as externalidades da implantação do Park Shopping Barigüi.

⁹ Gentrificação ou *gentrification*, em inglês, é um processo que expressa a própria condensação da cultura e da economia de mercado, repetição em série de modelos tidos como bem-sucedidos, ou seja, é a expulsão dos moradores originais do entorno da área intervinda, seja pela valorização imobiliária, ou seja pela elitização do bairro em questão.

¹⁰ Plano Diretor de Curitiba - processo n.º 91/1966, Projeto de Lei n.º 72/1966. Lei n.º 2.828/66.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 AS CIDADES MODERNAS

Este capítulo procura situar o cenário das transformações urbanas, sobretudo as que formam, delimitam e modificam o desenho das cidades, com vista a delinear a evolução histórica das intervenções inseridas nos Grandes Projetos Urbanos (GPUs), instrumento conceitual que fundamenta este estudo.

No início do século XX, em consequência do processo de não-interferência do Estado para a organização habitacional, das péssimas condições de habitabilidade em algumas cidades europeias, tem lugar o urbanismo moderno com o intuito de realizar uma transformação social. Sendo assim:

surgem novos e diversificados estudos, projetos e especulações absorvidos pela idéia de estabelecer conceitos e diretrizes para o que seria o urbanismo da 'cidade industrial' – da cidade 'moderna'. A possibilidade e a necessidade de estabelecer conceitos e diretrizes da criação de uma 'nova realidade' urbana instiga um processo compulsivo de desprezo pela história e pelo passado histórico (MEDRANO, 2004, p.1).

Diversas correntes teóricas ou ações diretas apresentam tentativas de reformulação em projeto de cidade, como é o caso da "cidade-jardim" que combinava o que havia de melhor em matéria de cidade e campo. O conceito, criado pelo inglês *Ebenezer Howard* (1850/1928), orientava os projetos para que pudessem reunir a vantagens do campo e da cidade, ao mesmo tempo em que ambas agiriam como imãs na atração de pessoas em busca de amenidades do campo sem perder as da cidade, resultando em um local perfeito de vida e progresso.

Em contraposição a algumas idéias modernistas de Howard, os projetos de Le Corbusier privilegiam a racionalidade, a submissão da forma à função, a padronização nas construções como símbolo da modernidade, o que o tornou um defensor da industrialização. Porém, ele não deixou de apontar a necessidade de muito espaço

verde, muita facilidade para a prática de esportes e muita diversão na construção da "cidade radiante". Le Corbusier pode ser considerado como o arquiteto que mais impulsionou o desenvolvimento de novas estratégias urbanas condizentes com a realidade ditada pelo avanço da sociedade industrial. Nesse sentido, Le Corbusier propõe o *Plan Voisin*, que, segundo Medrano (2004, p.2):

O *Plan Voisin*, proposto para Paris em 1925, é um exemplo do ímpeto urbanístico progressista de reorganizar o espaço de acordo com diretrizes delimitadas pelas angustias do tempo presente, da modernidade, no caso nitidamente ligada a mecanização e industrialização dos processos de produção. Não existe, na concepção do *Plan Voisin*, nenhuma intenção de integração com o tecido existente – qualquer forma de ligação entre seus habitantes com referências espaciais, culturais e formais da cidade 'histórica' é simplesmente desprezada.

Em 1928, Le Corbusier liderou uma organização de idealizadores e urbanistas do Movimento Moderno decorrente da criação dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna). Em um desses congressos, mais precisamente no que ocorreu em 1933, foi elaborada uma avaliação das idéias modernistas que viria a resultar num documento síntese denominado "Carta de Atenas", cuja confecção deixa claramente visível a mão de Le Corbusier.

Essa Carta contribuiu para idéias produzidas na Europa em ritmo de reconstrução Pós-Guerra, atendendo também aos países subdesenvolvidos que passavam por acelerado processo de urbanização. Possuíam questões político-sociais diferentes, mas equivalentes no objetivo de preencher inúmeros espaços vazios em pouco tempo em circunstâncias emergenciais, induzindo o projeto da cidade inteira como simples objeto físico, para ser construído por meio de um plano bastante preciso e em tempo predeterminado. As suas quatro funções-chave são trabalhar, habitar, circular e recrear-se e, por serem sistematicamente setorizadas sob a regência de uma otimização racional destas atividades perante o homem, a máquina, a cidade e a natureza, cobrem um domínio imenso, sendo o urbanismo a consequência de uma maneira de pensar levada à via pública por uma técnica de ação.

Outros princípios importantes do urbanismo moderno sintetizados na Carta de Atenas facilitariam o desenvolvimento de projetos urbanísticos associados muito mais às questões de salubridade, tecnologia construtiva e funcionalidade do que aos aspectos intrínsecos das características locais, bom como da própria região. A rápida concepção dos espaços é permitida, no sentido de colocar a técnica e a estética em sobreposição à complexidade da história social e econômica dos lugares, objeto de projeto, sugerindo que o modelo ideal de cidade possui espaços estanques e setorização das atividades na malha urbana. Apesar de todas estas propostas, a cidade funcional da Carta teve seus opositores, a exemplo dos alinhados à "arquitetura organicionista" contrários às premissas dos "racionalistas", conforme esclarece Medrano (2004, p.3):

Apoiados em precedentes teóricos tão confluentes quanto o racionalismo, e cujos ideais remontam às obras e argumentos de Ruskin e de Willian Morris, passando por Munford, Geddes, E. Howard, Camillo Site e Raymmond Unwin, o organicismo não surge simplesmente em oposição ditames da Carta de Atenas. [...] Participativos e fundamentais para concretização e divulgação do organicismo, os arquitetos Frank Lloyd Wright e A. Aalto encarregaram-se de atribuir à arquitetura orgânica o seu mais alto momento expressivo. Afora suas habilidades em organizar espaços arquitetônicos pela inserção madura entre formas da natureza, domínio técnico, e a funcionalidade de seu conteúdo programático, estes arquitetos ressaltariam novos valores ao urbanismo da época.

Os opositoristas criticavam os conceitos do Movimento Moderno e argumentavam que o Movimento não tinha a capacidade de equacionar a questão do equilíbrio entre o ideal e a realidade, portanto lutariam pelo preenchimento da lacuna existente entre a cidade "idealizada" e a cidade "real". É possível dizer que um dos problemas da Carta de Atenas foi este: era um modelo único que esquecia das particularidades de cada região, pois tratava as aglomerações urbanas, desconsiderando a realidade de cada situação, partindo para uma solução única de construção do ideal.

Entre as décadas de 1950 e 1960, sob a influência de todos esses acontecimentos, inicia-se uma nova fase que seria marcada pela produção em série nas

linhas de montagem proposta por Henry Ford, conhecida como "fordismo"¹¹, e pelo método de administração científica baseada no conhecimento de Frederick Taylor, o "taylorismo"¹². A produção industrial ganha um novo ritmo interferindo diretamente na transformação das cidades e no seu relacionamento com a área central.

As variadas relações entre o centro e a periferia da cidade vão se transformando progressivamente, agregando novos valores de consumo e novas práticas socioespaciais que se refletem em mudanças no cotidiano urbano, emergindo uma tendência à constituição, a um só tempo, de "cidades" dentro e fora da cidade já existente (SPOSITO, 2003). Na visão de Schussel (2006, p.6):

Enquanto nos EUA, as *edge cities*¹³ ocupam periferias das grandes cidades, em outros países da Europa, são os espaços rurais que vêm sendo ocupados pelos contingentes populacionais de classe média e alta. Nos EUA, a degradação das áreas centrais e o desenvolvimento suburbano das áreas metropolitanas norte-americanas das cidades de Boston, New York, Detroit, Phoenix, Atlanta entre outras caracterizam uma releitura do processo de suburbanização que ocorria até recentemente. Sua principal diferença dos subúrbios americanos tradicionais encontra-se na possibilidade que as atividades econômicas tiveram, a partir da era informacional, de deslocar suas sedes dos centros das cidades e se implantarem em lugares onde seus altos executivos pudessem residir com uma melhor qualidade de vida.

Por influência das *edge cities* em cidades americanas, formam-se novos espaços em áreas afastadas do centro que, somados a fatores como maior facilidade de transportes, coletivos ou individuais, contribuem para a subutilização dos espaços na área central.

¹¹ O fordismo teve seu ápice no período posterior à Segunda Guerra Mundial que ficaram conhecidas na história do capitalismo como Os Anos Dourados. A crise sofrida pelos Estados Unidos na década de 1970 foi considerada uma crise do próprio modelo, que apresentava queda da produtividade e das margens de lucros. A partir da década de 1980, esboçou-se nos países industrializados um novo padrão de desenvolvimento denominado pós-fordismo ou modelo flexível (toyotismo), baseado na tecnologia da informação.

¹² Taylor iniciou o seu estudo observando o trabalho dos operários e buscava ter um maior rendimento do serviço do operariado da época, o qual era desqualificado e tratado com desleixo pelas empresas.

¹³ Termo referente à uma concentração relativamente nova de comércio e negócios, de shopping e de lazer fora de uma área urbana tradicional, podendo ser um subúrbio residencial ou uma comunidade semi-rural.

As propostas mais influentes da primeira metade do século XX demonstram que já era possível identificar, pelo menos do ponto de vista da experiência norte-americana, os desastrosos resultados das ações contidas nos textos e nas experiências dos fundadores do urbanismo modernista. Algumas das propostas dessa corrente ligada ao urbanismo foram colocadas em prática em diversas cidades, na sua maioria de forma pontual e limitada, em outros casos, em grandes áreas de uma cidade ou orientando o planejamento de outras, dando início aos GPUS. Os fatores decorrentes desse processo embasaram o surgimento dos GPUs dos anos 70, 80 e 90, que serão discutidos no capítulo seguinte.

De resto, por um lado, as contribuições da Carta de Atenas sugerem um modelo ideal de cidade com espaços estanques por meio da setorização das atividades. Adotado por urbanistas – e que influenciou os planos diretores da maior parte das metrópoles brasileiras –, esse modelo deixou um legado visível na expansão e constituição de novas franjas urbanas facilitadoras e receptivas para que se tornassem *locus* por excelência de todos os tipos possíveis de *mall*¹⁴, *shoppings centers* e condomínios fechados (DEL RIO; GALLO, 2000, p.3). Por outro lado, pode-se dizer que o legado modernista estabeleceu uma identidade própria pela valorização do patrimônio histórico, artístico e ambiental, a busca de uma política habitacional mais adequada, a organização das cidades por meio das quatro funções básicas – anteriormente citadas.

Apesar de esforços dos urbanistas, algumas áreas ficaram obsoletas sem a função a que foram destinadas. Edifícios envelhecidos não cumprem as necessidades atuais e, em decorrência, tem-se a desvalorização das áreas que, muitas vezes, deram início à ocupação das grandes cidades, demanda esta que se torna ideal para a realização de intervenções localizadas inseridas em um projeto maior. Todos esses fatos demonstram que a vitalidade urbana, a morfologia do desenho urbano, as

¹⁴ *Mall*, em inglês, significa centro comercial.

transformações socioeconômicas nas cidades influenciam diretamente no planejamento urbano das cidades, criam rupturas muito intensas, estabelecem novas atividades urbanas, propondo um novo modo de vida aos cidadãos, ao mesmo tempo, que auxiliam na evolução e transformação das cidades.

As conseqüências da degradação das áreas urbanas ficaram mais evidenciadas no início da década de 1960, principalmente, com o aumento da utilização dos automóveis, a ausência de percepção dos governos locais de que a fórmula das cidades voltadas aos automóveis não mais funcionaria. Com a crise do petróleo, nos anos 70, houve o esgotamento do modelo econômico das cidades que valorizavam o automóvel, e a partir desse momento, começaram a surgir preocupações com o resgate histórico e a preservação do patrimônio histórico edificado, iniciando, assim, o processo de renovação urbana nos grandes centros das cidades americanas.

Tais acontecimentos podem ser considerados desagregadores do espaço público, como analisa Jane Jacobs (2003), ao avaliar fatos ocorridos na cidade de New York, entre os anos de 1951 e 1960, anunciando algo que acontece em muitas cidades no mundo até os dias de hoje. A autora argumenta que o grau de urbanidade de uma cidade, de uma metrópole ou de um bairro depende intrinsecamente do grau de vitalidade urbana ali presente. Alerta que é necessário identificar, por meio de exemplos cotidianos, as forças desagregadoras do espaço de vida urbana, tais como a ausência da diversidade funcional, ruas mal iluminadas, calçadas desprovidas de qualidades mínimas, quarteirões muito longos, falta de definição precisa entre espaços públicos e privados, excesso de espaços imprecisos ou residuais, mau equacionamento do convívio automóvel/pedestre, constituindo alguns dos elementos físicos e espaciais que corroem a urbanidade.

Na realidade, Jacobs se opõe ao que o governo local adotava em termos de valorização da fluidez do automóvel, ao contrário dos argumentos defendidos por Robert Moses, que pretendia adaptar as cidades para comportar a expansão periférica

horizontal em subúrbios residenciais de classe média motorizada, gerando a necessidade de grandes deslocamentos cotidianos para seus habitantes.

Nada é mais importante em proteger vida urbana que a defesa da rua contra as vias rápidas e conectoras, contra desenvolvimento da quadra, e contra planos compreensivos que designa áreas inteiras de um povoado a uma função única e transitória e, que portanto, garanta que o povoado decairá quando essa função expirar. Uma rua em que as pessoas vivem renova-se como vida; tem olhos para vigiá-lo, e formas compartilhadas de vida para enchê-lo¹⁵ (SCRUTON, 2006).

Contudo, o crescimento das cidades e a dinâmica dos empreendimentos imobiliários determinaram novos critérios de habitações e atividades comerciais; os limites municipais parecem ficar sem sentido diante de uma ocupação de fato que ignora tradicionais recortes político-administrativos e passam a formar a Grande Cidade ou Metrópole, dando lugar ao processo de descentralização, do espraiamento e da metropolização.

Indiferentes à morfologia urbana ou a padrões preestabelecidos, surge um conceito de idealização do subúrbio, apoiada no uso privado do transporte individual. Inicia-se, assim, o deslocamento da população aos bairros periféricos das cidades; são as novas formas de expansão da ocupação urbana, conhecida como processo de periferização no Brasil, diferente da que ocorre nos EUA, que é uma opção por um determinado estilo de vida urbano, conceito este denominado espraiamento ou *sprawl*. No entender de Valladares (1994, p.102):

Periferização é o crescimento rápido e desordenado das franjas metropolitanas a partir de processos de parcelamento do solo levados a cabo por pequenos e médios agentes imobiliários que se especializaram em 'driblar' a legislação urbanística, criando loteamentos irregulares, muitas vezes clandestinos. Periferização refere-se também ao processo de segregação espacial da classe trabalhadora, empurrada cada vez mais para longe da área central da cidade, confinada em espaços marcados pela escassez de serviços urbanos e equipamentos de uso coletivo.

¹⁵ *Nothing is more important in protecting urban life than the defence of the street against expressways and throughways, against block development, and against comprehensive plans which assign whole areas of a town to a single and transient function, and which therefore guarantee that the town will decay when that function expires. A street in which people live renews itself as life renews itself; it has eyes to watch over it, and shared forms of life to fill it.*

No Brasil, pode-se dizer que o alto custo da terra nas áreas centrais é um dos fatores que iniciou o processo de periferização, acrescido do baixo poder aquisitivo de uma grande camada da população brasileira que provocou o esvaziamento do centro – local onde há uma grande concentração de imóveis de interesse de preservação –, agravando a deterioração e degradação desses sítios históricos. Em razão do crescimento da periferia, há o envelhecimento do centro, surgem novas centralidades e essa expansão de áreas urbanizadas promoveu adaptações e novos usos para os espaços públicos. Schussel (2006, p.2) pontua que, como são classificadas como espaços privilegiados do sistema produtivo, as metrópoles brasileiras têm assistido à expansão de suas áreas urbanizadas nos seus centros urbanos.

Tais empreendimentos também foram viabilizados pela desapropriação de extensas áreas, algo que o capital imobiliário levaria, sozinho, anos para conseguir implementar, com a finalidade de demolir edificações antigas para o alargamento de vias. Não deixava de haver, porém, justificada preocupação de alguns profissionais e pesquisadores em relação ao crescimento das cidades e às transformações radicais e rápidas que estavam acontecendo.

Outro fator que contribuiu para o envelhecimento do centro tradicional, além dos empreendimentos imobiliários que difundiram conjuntos residenciais ou condomínios fechados nos subúrbios, foi a aparição dos centros comerciais, no Brasil denominados *shoppings centers*, com a oferta de fácil estacionamento, manutenção e segurança interna – vantagens estas inexistentes na área central – verdadeira declaração de mudanças drásticas ao centro tradicional. Na visão de Schussel (2006, p.2):

O crescimento da cidade e a dinâmica dos empreendimentos imobiliários determinaram novos critérios de localização de atividades e moradias: o deslocamento do comércio de luxo para os espaços fechados dos *shoppings centers*; a descentralização das atividades de serviços, principalmente aquelas de profissionais liberais; e, o direcionamento das residências de alta renda da população para condomínios fechados (horizontais e verticais) em regiões mais afastadas promovendo uma forte mudança do perfil do comércio central.

Assim, a alta valorização imobiliária das edificações centrais, as promessas políticas de oferecimento de infra-estrutura básica quando da aprovação de conjuntos habitacionais longínquos, as ofertas da municipalidade de lotes mais acessíveis para a ocupação nas periferias são fatores determinantes para que a população carente habite em locais afastados dos centros urbanos e se estabeleça nas áreas periféricas sem acesso à região central. Além desses fatores que auxiliam no esvaziamento dos centros urbanos, há a fragmentação em dezenas de subúrbios, o que corrobora para que haja um espraiamento¹⁶ ainda maior da malha urbana.

Com a periferização, os centros foram se dissipando e ampliando a sua região de abrangência, tornando-se pólos comerciais e, muitas vezes, subcentros em função da atratividade e a diversidade de atividades concentradas, sendo assim, permanece somente o centro antigo e tradicional, muitas vezes sem funções adequadas, ou seja, o centro velho. Como bem observa Villaça (1986, p.47):

Ela [a burguesia] chama, por exemplo, de "centro" da cidade, a parte do centro que é de seu interesse ou o seu centro. O "novo centro" da cidade de São Paulo é a região Paulista/Faria Lima, diz a ideologia burguesa. No entanto, para as classes dominadas, o centro continua (agora mais que nunca) sendo o "centro velho" pois lá é que estão hoje suas lojas, seus cinemas e seus profissionais liberais. A burguesia abandonou os centros de nossas cidades alegando que ele estava se "deteriorando", quando na verdade essa "deterioração" é efeito e não causa do abandono. A burguesia diz que os centros de nossas cidades estão "decadentes" quando na verdade, para as classes dominadas, eles estão em ascensão, não em decadência.

Pode-se dizer que o esvaziamento da área central tornou-se significativo em função do aparecimento de novas atividades terciárias¹⁷ de comércio e serviço que

¹⁶ Entende-se por espraiamento a ocupação distante da sede da cidade, em densidades baixas. De acordo com Ultramari (2004), nos Estados Unidos, tem-se o *sprawl*, a opção norte-americana por subúrbios conectados por autopistas e pelo uso do transporte individual; no Brasil, tem-se a periferização que consome tempo em trânsito, pressão sobre áreas de preservação, cansaço do trabalhador, e dispêndio do poder público para atender a novas demandas urbanas básicas em áreas cada vez mais distantes. Em ambos os casos, deixam-se para trás espaços urbanizados com alto nível de ociosidade de suas infra-estruturas e capitais arquitetônicos sem uso.

¹⁷ São aquelas que incluem o comércio, serviços varejistas, serviços de necessidades básicas como saúde, educação, lazer, financeiros.

substituíram as atividades industriais do setor secundário, em termos locacionais. Tal fato implica uma busca pelas gestões locais e seus agentes produtivos por ofertar novos usos em espaços urbanos agora deixados vazios. Tradicionalmente, essa busca é feita por meio de reciclagem dessas áreas degradadas, de alguns fatores que contribuíram para o início das intervenções urbanas e, usando a expressão de Villaça (1986), o surgimento de "novos centros".

2.2 UMA CIDADE, VÁRIOS CENTROS

Em meados dos anos 70, vive-se um contexto paradoxal: por um lado, a evidência de mudança de vida da população gerada pela crise do petróleo, pelo esgotamento do modelo econômico fordista, pelas novas políticas de desregulamentação e pela liberação do mercado mundial; por outro, as tecnologias da informação difundiam-se amplamente, irradiadas principalmente dos Estados Unidos, onde tem início o processo de desenvolvimento de pólos de pesquisa que geraram rapidamente redes de inovação tecnológica, o que, conseqüentemente, acaba promovendo uma revolução no setor, denominada por Castells (2003, p.69) Revolução da Tecnologia da Informação.

Em razão da difusão da tecnologia da informação inicia-se um novo processo na formação das cidades, as sociedades ocidentais se organizam com base na produção, venda e uso do conhecimento da informação. Novas adaptações dos processos industriais e econômicos são exigidas, privatizações e mudanças do mercado de trabalho acabam com a estabilidade de emprego, uma antiga característica do período fordista, ampliando o mercado informal e o desemprego, fatos conseqüentes que caracterizam o ajuste estrutural observado nos anos 80. E essas novas tecnologias acabaram deixando os centros tradicionais ainda mais velhos, segundo afirma Ultramari (2004, p.2):

Assim, as áreas que muitas vezes deram início à ocupação futura das metrópoles se vêm velhas e desvalorizadas, fazendo com que moradores com recursos financeiros fujam para novos setores urbanos e que empobrecidos e envelhecidos se obriguem a ficar. As razões para tal processo são inúmeras, porém vale ressaltar o envelhecimento das estruturas urbanas e imobiliárias existentes na área centrais (os prédios envelhecem e já não satisfazem às novas necessidades de empresas que ali poderiam se instalar); a dificuldade crescente de acesso por meio de transporte individual (a despeito da boa disponibilidade de transporte de massa ali disponibilizado); a mudança de uso do solo de residencial ou misto para genericamente comercial e de serviços (criando, muitas vezes, uma convivência difícil para com as residências que resistem a mudanças); o empobrecimento do comércio local com vistas a atender a uma população usuária de transporte público; a alta densidade de transeuntes na área, o que incrementa os índices de criminalidade; e, causa e consequência, ações imobiliárias que disponibilizam novas áreas urbanas no mercado de forma a atender novas demandas da população urbana, dentre outros.

Na realidade, o empreendedor e os novos moradores preferem uma nova imagem; então, espaços e arquiteturas são construídos já atendendo às novas demandas por novas infra-estruturas e, também, por grandes espaços para estacionamento. Enfim, o carro é questionado, mas seu uso ainda é priorizado – fato hoje confirmado pela crescente taxa de motorização brasileira –, pois o mercado, os serviços precisam do carro, ou melhor, para serem acessados ainda se apóiam na utilização do veículo individual. Quanto ao vertiginoso aumento de veículos, encontra-se em Meyer (2000, p.56) a seguinte explicação:

As grandes obras viárias realizadas nas metrópoles brasileiras nos últimos 20 anos, pressionadas pelo extraordinário aumento do número de veículos, produziram em cada uma delas resultados muito semelhantes. Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre, Fortaleza, Goiânia e Florianópolis são cidades onde a presença de vias expressas cortando os bairros centrais e periféricos já plenamente consolidados provocou uma profunda desorganização urbana.

Nos anos 90, em consequência do espraiamento da década anterior, da descentralização e do surgimento de estruturas comerciais de atacado e varejo nas periferias, como é o caso dos centros comerciais denominados *shoppings centers*, houve um declínio do comércio tradicional, muitas vezes localizado em antigas áreas, ou seja, em sítios históricos que resultaram em áreas fortemente desvalorizadas e edificações esvaziadas. Diante disso, essas áreas passaram a se constituir em alvo

do poder público e foram as primeiras áreas eleitas para projetos de intervenção e revitalização com vistas a que sua dinamicidade fosse reconquistada.

Muitas vezes, a construção de empreendimentos em bairros distantes da área central, além de afetar diretamente a vitalidade urbana, conforme anteriormente mencionado, não contribui com ações para que o comércio se desenvolva naturalmente no local em que as pessoas têm fácil e livre acesso como o espaço democrático de uma rua. Conforme Sposito (2007), os *shoppings centers* são interesses imobiliários e não somente locais para a comercialização de produtos, ou seja, arrisca-se a dizer que o objetivo original desses empreendimentos seria a especulação e não a atividade comercial propriamente dita. Sposito (2007), ao analisar a conformação que tais empreendimentos vão assumindo, faz a seguinte constatação:

Até os anos de 1970 e 1980, a circulação intra-urbana nessas cidades articulava-se em torno de um centro principal, compondo estruturas monocêntricas fortemente integradas a uma única área importante de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços. Nos últimos vinte anos, observou-se multiplicação de áreas de concentração dessas atividades (eixos comerciais, centros comerciais em bairros de bom poder aquisitivo e *shopping centers*), bem como se verificou o fenômeno de diversificação delas, acompanhado de segmentação dos mercados consumidores, segundo diferentes padrões de consumo e maior ou menor facilidade para se locomover por automóvel.

Ao lado disso, outro fator importante a ser abordado é que tanto os *shoppings centers* como os condomínios fechados funcionam como barreira física a coibir a circulação das pessoas. Dessa forma, vão gerando contrastes e rupturas no tecido urbano: muros altos, monitorados por câmaras de tv, formam grandes áreas isoladas que não permitem a permeabilidade; áreas nobres contrastam com áreas pobres, caracterizando uma ruptura no espaço urbano. Sobre isso, Moura (2004, p.5) traz esta crítica:

Os simulacros materializados "nos condomínios fechados, *shopping centers*, centros culturais, edifícios 'inteligentes' são os novos guetos pós-modernos da minoria incluída nos negócios locais das empresas transnacionais". Tais condomínios e centros comerciais, controlados por regras de admissão e exclusão, inibem a passagem e a convivência democrática, antes garantida por ruas abertas, restringindo o direito da cidadania.

Em síntese, a ausência de regulamentações urbanísticas, o processo de desvalorização urbana, a proliferação da construção de *shoppings centers*, condomínios fechados, centros comerciais, o processo de espraiamento fortalecido pela descentralização urbana, o uso maciço de transporte individual – também, em consequência de uma rede de transporte coletivo, na maior parte das vezes, ruim e deficitário – têm alto grau de contribuição na perda da centralidade das cidades e das suas funções urbanas.

Na perspectiva de reverter esse quadro ou atenuar seus efeitos negativos, buscar soluções por meio do planejamento urbano pode resultar em relevantes ganhos; realizar intervenções em áreas que possuam algum significado para a cidade pode ser considerado um ganho maior para os aspectos que se quer evidenciar. Todas essas ações, porém, devem ser bem fundamentadas e vinculadas a um plano ou projeto maior; devem ser apresentadas e discutidas com a comunidade, pois assim as intervenções podem suscitar uma credibilidade maior aumentando as chances de resultados bem-sucedidos.

Nesse sentido, resta questionar o papel das interferências urbanas, viabilizadas por meio de projetos urbanísticos e arquitetônicos de revitalização, ou pela implantação de Grandes Projetos Urbanos, bem como sua contribuição para o resgate da identidade da cidade e da cidadania.

Com ponto de partida para refletir sobre o exposto, no próximo item, discorre-se sobre a conceituação pertinente ao GPU.

2.3 GRANDES PROJETOS URBANOS

Em um primeiro momento, as áreas centrais, tidas inicialmente como espaços privilegiados, pois receberam investimento em obras de infra-estrutura, destacavam-se pela concentração de imóveis histórico-culturais, e quando de alguma intervenção

trabalhava-se somente com a preservação desses imóveis. Percebeu-se, porém, que aproveitar a funcionalidade desses imóveis era fundamental para a implantação de intervenções urbanas. Daí porque várias ações da iniciativa privada coordenadas pelo poder público municipal são orientadas para as áreas centrais.

Aliar a recuperação do patrimônio pelo seu valor de referência histórica com projetos de reintegração urbana, tanto por meio de novas funções como de possíveis atividades que possam ocupar e dinamizar o centro, tem sido um dos principais desafios dos urbanistas. Para realizar uma reciclagem de uso em um espaço com um grande investimento de recursos, é fundamental que se tenha o retorno de fazer com que a população reflita sobre a importância de preservar a própria identidade da cidade: o seu patrimônio histórico. Del Rio (2001, p.10) destaca algumas práticas necessárias nesse processo:

É sempre importante frisar que a revitalização de áreas centrais depende da renovação ou da construção de uma nova imagem urbana, em substituição à antiga percepção geral da área central e/ou portuária decadente, de má fama e decadência. Se, por um lado, é vital a construção da confiança no processo e no lugar, o que é dependente de ações integradas, contínuas e constantes, monitoradas pelo poder público. Pelo outro, essas estratégias também dependem de um catalisador da revitalização, dinâmico e de forte apelo, constituindo-se em 'diferencial' e 'gancho' inicial (não diferentemente do conceito de âncora no *shopping center*), contribuindo ativamente e intensamente na construção da nova imagem e de uma nova experiência atraindo novos usuários e investidores (Kotler et al., 1995).

Na tentativa de reverter o abandono de uma área, para a revitalização urbana, uma das características dos Grandes Projetos Urbanos é a de se investir em projetos de intervenção modernizantes, com origem e impactos mais amplos do que se apresenta, tendo as transformações políticas e econômicas como marcos referenciais. Segundo Sánchez et al.(2004, p.45):

A lealdade ao lugar e sentido de pertencimento estimulados pelos "projetos de cidade" em curso têm significados políticos. Evidenciam que o poder político pode ser mobilizado e exercido por meio de atividades de modernização urbana tanto nas mentalidades coletivas quanto na materialidade.

Como apontam Wansborough e Mageean (2000), nos centros urbanos uma atuação efetiva do poder público deve-se dar no sentido da obtenção da melhoria da qualidade de vida por meio do espaço, de sua gente e da recuperação cultural do lugar, apoiada no desenho urbano e em programas complementares.

Quando se discutem formas de estimular o pertencimento dos cidadãos ao lugar, a identidade à cidade, o seu patrimônio histórico, as pessoas têm que conhecer, necessariamente, a história relacionada ao lugar. É preciso ter presente que nem sempre a importância dada pelos antepassados a um lugar é repassada aos herdeiros. Nesse sentido, se os projetos de cidade são essenciais do ponto de vista da refuncionalização, constituem também tentativas para que, de certa maneira, as pessoas retornem a esses mesmos lugares e dessa forma seja estabelecido um novo elo entre a cidade e o cidadão.

Com efeito, os projetos de revitalização em sítios históricos colaboram para que o cidadão tenha o sentimento de pertencer à cidade, de estar fazendo alguma contribuição para o ambiente em que vive, de criar uma identidade cultural e de referência daquele espaço estabelecendo uma cumplicidade importante entre eles.

Diante disso, identificar métodos e processos que permitam interferir ou proporcionar uma forma mais atuante para a renovação urbana torna-se essencial para o desenvolvimento de uma área que teve relevância para a cidade e ao longo dos anos perdeu o potencial do patrimônio instalado; prejudicando sua qualidade paisagística e o seu referencial histórico.

A requalificação urbana e funcional dos espaços citadinos tem sido um dos principais desafios das municipalidades, pois envolvem complexo e contínuo esforço que deve abranger, necessariamente, o poder público, a iniciativa privada e a sociedade em geral. E o poder público tem a responsabilidade de buscar soluções para os problemas urbanos e isto pode significar trabalhar em parceria. É certo que a parceria público-privada, quando realizada de maneira transparente, com a participação popular, pode ser uma alternativa adequada para a realização e implementação de projetos.

No entanto, o poder público não pode perder de vista outros intuitos da iniciativa privada, como alertam Sánchez et al. (2004, p.43):

[...] à efetivação das parcerias público-privadas, muitas vezes justificadas pelos seus promotores, como necessárias, frente à dinâmica lenta do setor público. Segundo os referidos promotores, as formatações ditas inovadoras das tais parcerias também buscam: 1) implementar meios de obter financiamento para as obras, em face da crise fiscal e da escassez de recursos públicos; 2) escapar dos regulamentos e/ou impedimentos da máquina pública; e 3) facilitar a confecção de novas formatações jurídico-burocrático-administrativas e financeiras para a execução de projetos.

Nesse quadro, é importante que o governo local não descuide de sua responsabilidade de priorizar e investir em um determinado projeto para reabilitar uma região da cidade, porém, levando em conta que as possibilidades da viabilidade desses projetos de revitalização urbana devem diminuir se eles estiverem concorrendo com outras demandas que tenham uma necessidade maior em bairros carentes. Assim, a decisão de investir dos gestores públicos deve considerar se há priorização e favorecimento a um bairro em detrimento de outros.

2.3.1 GPU: aspectos conceituais

Algumas reflexões sobre as intervenções urbanas de grande porte são necessárias para melhor compreender como ocorreram a partir delas as transformações das cidades.

Segundo Swyngedouw, Moulaert e Rodríguez (2002), as iniciativas na produção ou construção dos GPUs constituem, muitas vezes, uma das expressões mais visíveis e difundidas de estratégias urbanas de revitalização perseguidas por cidades em busca

de crescimento econômico e competitividade¹⁸. Ultramari e Pereira (2006, p.2) afirmam que os GPUs demarcam a nova fase do urbanismo moderno. Em suas palavras:

[...] reconhecidos como grandes intervenções urbanas, ou megaprojetos, considera que quando são ostensivamente presentes, pela sua própria característica de intervenção física de impacto sobre a malha urbana e também pela frequência com que são observados, na Europa, nos Estados Unidos e em países emergentes, são responsáveis pela constituição de uma nova fase do urbanismo moderno, precocemente reconhecido como Renascença Urbana. Em países como o Brasil, tais intervenções na paisagem urbana devem concorrer por recursos com outros tipos de ação tendo, portanto reduzidas suas influências. São reduzidas suas influências na malha urbana e ainda desperta pouco interesse da parte dos urbanistas de nosso país.

Uma vez implantados, os GPUs afetam, em maior ou menor grau, as relações econômicas, sociais, culturais e espaciais das áreas atingidas, principalmente se inseridos num plano maior de cidade, como demonstram Somekh e Campos (2001, p.4):

Na segunda metade dos anos 80, algumas das cidades européias que se viram face a problemáticas semelhantes de esvaziamento industrial e reestruturação econômica, ao adotar o mote do planejamento estratégico, já tinham em vista as experiências liberais e socialmente excludentes de Nova York e Londres. No outro extremo, o elenco dos *Grands Projets* parisienses, integralmente bancados pelo Estado (Orsay, Louvre, La Villette, IMA, etc.). Mas a França também trazia o exemplo dos projetos coordenados por sociedades de economia mista nas ZACs (La Défense, Rive Gauche) que estruturaram a passagem do modelo de planejamento hierárquico para o "modelo negociado", quase sempre dentro de diretrizes definidas por planos urbanos gerais.¹⁹

¹⁸ A competitividade entre cidades, segundo Porter (1993), trata-se da habilidade ou talento resultantes de conhecimentos adquiridos capazes de criar e sustentar um desempenho superior ao desenvolvimento pela concorrência. A competitividade é utilizada pela gestão de municípios sempre na perspectiva de aumentar a capacidade de governo e a governabilidade de atores com um determinado projeto político, mas com pouco recurso para sua execução.

¹⁹ CALLON, Michel (Org.). *Concevoir: Modèle hiérarchique et modèle négocié*. In: BONNET, Michel (Org.). *L'élaboration des projets architecturaux et urbains en Europe* (v.1): *Les acteurs du projet architectural et urbain. Dossier du Ministère de l'Équipement*, Paris, 1996.

Os Grandes Projetos Urbanos, porém, nem sempre compõem um projeto maior, pois surgem da iniciativa privada. Essa foi uma tendência que passou a ser identificada a partir dos anos 60 nas grandes cidades internacionais. Na visão de Somekh e Campos (2001, p.1), essa tendência inaugurou formas de articulações legais e de gestões:

as iniciativas de renovação urbana em determinados setores da cidade, combinando agentes públicos e privados, cujos investimentos e intervenções seguem um plano urbanístico, podendo se apoiar no redesenho do espaço urbano e arquitetônico, em normas legais específicas e em novas articulações institucionais e formas de gestão.

Uma característica importante para o conceito de GPU é aquela que o entende como um legado do pós-fordismo, pois as cidades americanas são incrementadas com recursos federais investidos em parcerias realizadas com empresas privadas. Essa herança auxiliou na transformação do desenho urbano em função da crescente demanda da utilização dos automóveis, do espraiamento existente nas grandes cidades. A esse respeito, Ultramari e Pereira (2006, p.8) esclarecem:

Outro referencial que pode ser buscado para a construção de um conceito sobre Grandes Projetos Urbanos – GPU é aquele apresentado por Altshuler e Luberoff (2003), os quais, servindo-se da experiência norte-americana, os caracterizam pelo desembolso de vultosos investimentos de recursos públicos, em parceria com o privado e relacionados com a era do automóvel, onde se alteram tecidos urbanos para dar lugar às novas demandas do transporte individual. Situação parecida à brasileira nos anos 70, sendo paradigmática a construção do elevado Costa e Silva, chamado minhocão, sobre a malha central da capital paulista, inaugurado em 1971. Nesses casos, a implementação de grandes projetos contava com baixa visão holística, criando impactos com mitigação ou correção inviável.

Como visto, são inúmeros os aspectos que concorrem para a conceituação do GPU; da mesma forma, o uso que se faz dele é bastante variável. Os GPUs podem assumir as formas de intervenção urbana, requalificação, revitalização, reabilitação urbana, reurbanização e reciclagem e podem estar voltados a uso específico como, por exemplo, saneamento, meio ambiente.

A requalificação e a revitalização são conceitos diferenciados entre si, complementares ou convergentes, e têm sua preocupação centrada na durabilidade do

funcionamento das estruturas urbanas, bem como sua inserção no sistema total do funcionamento do sistema intra-urbano. Jacobs (2003, p.24) alerta, no entanto, que as variadas denominações podem ocultar as intenções reais de uma certa intervenção urbana:

a técnica de reurbanização que leva nomes variados, como "remoção seletiva" ou "revitalização localizada" ou "plano de revitalização" ou "conservação planejada" – querendo referir-se à população proibição de erradicação total de área degradada – é principalmente uma artimanha para ver quantos prédios antigos serão mantidos.

O termo reciclagem significa reaproveitar parte ou toda a construção para um novo projeto, alterando somente a função da edificação. Conforme Pisani e Leite (2003, p.20):

A reciclagem de um edifício é uma opção que se respalda sob o ponto de vista urbano, arquitetônico e econômico, e um destes motivos pode ser determinante. O edifício é reciclado pelo seu valor histórico e afetivo, mesmo não sendo tombado; ora pelo seu valor urbanístico, como referência ou marco, ora pelo valor econômico que lê representa, pois a intervenção pode significar um ganho de 30 a 50% do valor de uma edificação nova, com a mesma qualidade funcional de uma nova.

A revitalização, embora muitas vezes demande um conjunto de medidas análogas, exige igualmente o respeito aos significados históricos e aos valores artísticos e arquitetônicos; busca, também, a vitalidade social, cultural e econômica da área que se pretende revitalizar. Ambas são essenciais para a reinserção das áreas deterioradas na dinâmica de funcionamento atual das cidades, aproveitando de forma otimizada as qualidades espaciais e ambientais que elas contenham. Revitalização é trazer de volta a vida e não necessariamente criar vida nova; revitalizar é agir em tempo real para valorizar e melhorar de dentro para fora: dos cidadãos para o mundo, no que se refere a todas as concepções, aos recursos naturais, ao estilo de vida, à conexão emocional e motivacional das pessoas com cada atividade e (ou) localidade. É propor uma função específica pensando no presente e no futuro, de forma construtiva e participativa.

Ao tratar de revitalização urbana, Hall (1998, p.412) menciona que a essa idéia estaria ligada à da parceria entre municipalidade e setor privado:

a receita mágica para a revitalização urbana – a palavra-isca norte-americana que passou a circular em todos projetos para esse fim – parecia consistir num novo tipo de parceria criativa, expressão incessantemente utilizada pelos norte-americanos, entre o governo municipal e o setor privado.

Reabilitação urbana²⁰ é uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente por meio de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes. Isso exige o melhoramento das condições físicas do espaço construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infra-estruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito. Revitalização urbana engloba operações destinadas à vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima de reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade com ou sem identidade e características marcadas.

O conceito de reabilitação é sinônimo de requalificação, que é uma estratégia de gestão urbana. Ambos os conceitos têm como objetivo trazer novas atividades econômicas e, com elas, dar nova vida às áreas decadentes da cidade. Nesses termos, aproxima-se do conceito de revitalização.

Acredita-se que as diversas terminologias ou as tipologias de intervenções apresentadas servem não somente para fundamentar o conhecimento dos conceitos de intervenção, como também para auxiliar na análise das características dos fatos urbanos que compõem o estudo de caso desta dissertação. Antes, no próximo capítulo examinam-se os cenários das intervenções com GPUs, nas cidades definidas *a priori* – Baltimore, Boston e Berlin.

²⁰ Definição estabelecida na Carta de Lisboa – Carta de Reabilitação Urbana Integrada, 1995.

3 A APLICABILIDADE DOS GPUS

A competitividade entre cidades e as intervenções físicas pontuais são questões urbanas que começaram a surgir com os primeiros processos de revitalização nas cidades. Tais mecanismos foram motivos de análise por vários pesquisadores, principalmente pela necessidade de propor soluções aos espaços vazios ou deteriorados.

Segundo Vainer (2000), o discurso do planejamento estratégico, a produtividade e a competitividade, próprias da economia global, constituem a nova questão urbana em contraposição à questão urbana relacionada ao crescimento desordenado, ao consumo coletivo e aos movimentos sociais urbanos. Nesse novo contexto, as cidades devem enfrentar questões semelhantes às vividas pelas empresas: a necessidade de competir entre si.

Para tanto, as intervenções podem ser pontuais, podem assumir as características de ações estratégicas voltadas à renovação urbana de uma área ou à construção de uma nova imagem em substituição à antiga. Os projetos de revitalização são conhecidos internacionalmente e passaram a compor uma relação de iniciativas a serem seguidas pelos gestores públicos que almejam um sucesso similar ao obtido em algumas cidades, a exemplo de Barcelona, Boston, Baltimore, Bilbao e New York, muitas vezes em contextos completamente distintos a aquelas que serão aplicados.

Nesse sentido, pode-se destacar uma citação sobre a hierarquia global de cidades, a qual é importante frisar que após a área revitalizada é formatado um ícone o qual pode pertencer, ou não, a um projeto maior de cidade e funciona como elemento de competitividade de singularidade da cidade num cenário global, onde se especula uma sustentação para um projeto tão-somente político de manutenção no poder:

[...] as cidades têm sido pensadas e produzidas com vistas à ampliação de sua inserção no circuito mundial de valorização, notadamente através da adequação de suas formas de gestão e produção de seus espaços. Competitividade, 'empresariamento', planejamento estratégico por projetos, intervenções pontuais, entre outros anunciados, passam a compor o rol das iniciativas a serem adotadas pelos administradores urbanos dos mais diversos matizes político-ideológicos (SÁNCHEZ et al., 2004, p.41).

No Brasil, tal qual em outros países, tais projetos correm o risco, e de fato o são em muitos casos, de serem pontuais. Com isso, essas intervenções são caracterizadas pelo seu grande porte, pelo quase sempre alto custo financeiro e têm suas influências em uma desejada nova estrutura da cidade. Do mesmo modo, a situação financeira dos municípios brasileiros e a concorrência com recursos para outros tipos de ação são consideradas básicas à vivência urbana reduzem as suas chances de serem implantados ou mesmo de constituírem marcos arquitetônicos.

A partir de exemplos de pretenso sucesso internacional, cidades se lançam, sem considerar seus limites, suas características e particularidades, em projetos de reprodução de idéias e ícones arquitetônicos que eventualmente buscariam os mesmos resultados. É o caso específico do Museu Oscar Niemeyer, em Curitiba, que parece confirmar essa idéia. Ultramar (2007) relata que os GPUs podem e devem constituir-se em partes integrantes de projetos estratégicos capazes de alterar o todo urbano.

Pode-se dizer que os Grandes Projetos Urbanos são uma das ferramentas mais utilizadas para a revitalização de espaços urbanos, sendo difícil diferenciá-los. As intervenções físicas por meio de Grandes Projetos Urbanos, muitas vezes embasadas em idéias no planejamento estratégico, têm contribuído significativamente para a melhoria nas relações entre o ambiente urbano construído e o cidadão. Entende-se por intervenção nos centros urbanos a avaliação de sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana.

Nos próximos itens trata-se do surgimento dos primeiros GPUs situando-os em um contexto como marcos referenciais no desenvolvimento desta dissertação o qual será dividido em três subitens: desenvolvimento turístico cultural e o processo de

"gentrificação", a produção do mercado comercial e as novas "centralidades urbanas" e impactos de experiências de projetos urbanos internacionais.

3.1 DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO CULTURAL E O PROCESSO DE "GENTRIFICAÇÃO"

Nas propostas, principalmente nas cidades americanas, os projetos de revitalização urbana incentivam e privilegiam a função lazer, o turismo e o consumo, inserindo aquários, marinas, praças de eventos e shows, conchas acústicas, anfiteatros, salas de cinema, museus marítimos, *promenades* e *waterfronts* com restaurantes, bares, lojas e hotéis como alternativa de propostas de novas funções em áreas edificadas e degradadas. Na visão de Lima (2004, p.2),

Museus, aquários e revitalizações urbanas, acopladas a grandes eventos internacionais, constituem o que David Harvey denominou de "empresariamento urbano" como resultado do capitalismo do final do século XX, onde as cidades, agora na condição de mercadorias, são ajustadas à ordem econômica mundial. O espaço urbano passa a integrar o circuito de reprodução e valorização capitalista do qual fazem parte: i) a formação de parcerias entre o setor público e a iniciativa privada; ii) a implementação de novos instrumentos e instituições voltados para o governo urbano; iii) a realização de projetos arquitetônico-urbanísticos de grande impacto, particularmente equipamentos culturais emblemáticos, edifícios-âncoras como museus ou sedes empresarias de grande porte.

Inicialmente, os megaprojetos preocupavam-se somente na transformação de espaços subutilizados ou degradados, em revitalizar áreas urbanas tentando reproduzir uma fórmula e, muitas vezes, sem o cuidado ambiental, desconsiderando o entorno natural; tinham como único objetivo a criação de empregos e geração de renda, e os espaços públicos acabavam sendo geridos pela administração privada.

Funcionando como âncoras de outras transformações urbanas, o êxito de alguns projetos de revitalização serviu de modelo para a obtenção das tão desejadas receitas municipais. Ferreira (2004, p.3) contextualiza esse processo nos seguintes termos:

A partir da década de 80, no cenário de crise de superprodução e desemprego, de desconcentração industrial em muitas cidades européias e norte-americanas, e de alta competitividade, a possibilidade de alavancar parcerias milionárias com o setor privado para a construção de pólos urbanos capazes de atrair grandes empresas e negócios globais mostrou-se uma via de salvação para prefeitos submersos em graves crises de governabilidade. Otilia Arantes (2000) já mostrou como grandes investimentos culturais tornaram-se uma ótima oportunidade de se construir as infra-estruturas necessárias para transformar cidades quase falidas em pólos de atração do grande capital global.

Um exemplo significativo é o caso do *Parc de La Villette*²¹, o maior pólo cultural e educativo de Paris, onde arte e ciência estão conjugadas; situado no 19.º *arrondissement*²², na divisa com Seine-Saint-Denis, é considerado o segundo maior espaço verde urbano de Paris, depois do Cemitério do Père-Lachaise. O parque compreende uma grande área e abriga construções públicas voltadas à Ciência e à Música, além de muitos "follies", que são elementos arquitetônicos construídos em jardins com formas e funções distintas. Constituem o parque: a *Cité des Sciences et de l' Industrie* (cidade da Ciência e da Indústria), o Parque *La Villette*, a "*Grande Halle*", o "*Zénith*" e a "*Cité de la Musique*" (cidade da Música).

No teatro *Zenith* ocorrem grandes concertos musicais – há espaço para 6.400 pessoas –, a *Cité de la Musique*, inaugurada em janeiro de 1995, é um convite à descoberta da música e seus múltiplos aspectos. Local de ensino e prática musical, de informação e descoberta, a cidade da Música atinge todos os públicos: jovens, artistas e futuros artistas, amadores e profissionais da música. A *Cité des Sciences et de l' Industrie* é o maior centro de cultura científica da Europa, sendo um local de descobertas, exposições, documentações e animações que o farão entender e refletir sobre as realizações e possibilidades das ciências no mundo atual. Emblemático, porque durante muitos anos o governo foi obrigado a subsidiar pesadamente uma programação multicultural e popular com o objetivo de atrair a população de operários e

²¹ O projeto de revitalização, inaugurado em 1982, onde ocupou o lugar de um velho abatedouro e de um antigo mercado de gado da cidade, de autoria de Bernard Tschumi.

²² Os *arrondissements* de Paris correspondem a uma divisão administrativa que decompõe a comuna de Paris em vinte *arrondissements* municipais.

imigrantes do entorno. Atualmente, os usuários mais expressivos são cidadãos da música e da ciência encontram-se no parque, tornando-o, talvez, o centro de excelência da cultura de Paris.

Após o concurso do Parque La Villette, a noção intrínseca de parque, aqui, é ambígua e inspirada (a cobertura funciona, afinal, como um parque). O mérito do terminal está na tentativa de inventar um novo sítio; no esforço de criar paisagens deliberadamente sintéticas e sem referências à definição convencional do pitoresco; e na sinergia entre o poder das curvas orgânicas suaves e seu contexto. E ele é também a prova factual de que os concursos de arquitetura e os programas de computadores podem, eventualmente, ser utilizados como forma de concepção e construção de novas arquiteturas (TEIXEIRA, 2003).

Contudo, os novos lugares, espaços produzidos por meio de parcerias público-privadas podem produzir novas seletividades e afastamentos sociais. São chamados "*espaços gentrificados*" ou *gentrification*, que expressam a própria condensação da cultura e da economia do mercado, repetição em série de modelos tidos como bem-sucedidos.

Em função disso, há necessidade de realizar estudos para mitigar os impactos da obra e as possíveis externalidades gerados pela construção de um GPU, como o fenômeno da gentrificação. Para Ultramari (2007, p.6):

[...] os processos de gentrification, os quais podem muitas vezes, ser deliberadamente buscado nesses projetos. Desse modo, a revitalização da área implica intrinsecamente na mudança dos moradores originais: o projeto das classes média e alta toma o espaço das classes mais pobres não por meio de desapropriações, mas sim por mudanças de uso e, sobretudo pela valorização dos terrenos e edifícios urbanos.

Ao lado disso, a intervenção urbana pode contribuir para que o governo local transfira suas competências ao setor privado. Nesse sentido, Vargas e Castilho (2006, p.29) apontam:

A privatização dos espaços públicos, por meio de projetos urbanos e parcerias públicas-privadas, costuma ser criticada negativamente em razão da transferência das competências das administrações públicas para o setor privado. Alega-se que as parcerias induzem à privatização da cidade.

Diante disso, independente do valor investido pelo setor público ou privado, há muitos aspectos a serem discutidos para justificar a construção de um GPU.

3.2 AS NOVAS "CENTRALIDADES URBANAS" E A PRODUÇÃO DO MERCADO COMERCIAL

Atualmente, a partir da metropolização da cidade, encontram-se cada vez mais dificuldades para garantir a unidade pretensamente desejada pelo planejamento, quase sempre do município pólo. Em função desse fenômeno urbano, alguns compartimentos são descartados e outros reciclados.

Nesse sentido, acredita-se que, em muitas aglomerações urbanas brasileiras, um dos compartimentos mais comprometidos com a desvalorização de edifícios, ou mesmo pela degradação do espaço público, é a área central. Na tentativa de reverter esse processo, algumas ações da municipalidade buscam resultados por meio de projetos de revitalização para gerar e disponibilizar uma nova centralidade urbana e, ainda, a produção de um novo mercado.

A identidade cultural e o conhecimento são fundamentais para a qualidade de vida dos habitantes, com eles nasce o respeito pelo ambiente em que vivem, induzindo os gestores a se preocuparem com os espaços urbanos que fazem parte da vida dos habitantes e da história da cidade onde residem. Preservar o acervo arquitetônico de uma cidade é resgatar a sua memória que no conjunto com a modernidade se harmonize e se complete sendo que a grande concentração desse acervo encontra-se no centro das cidades.

A definição de centro implica na presença de uma cidade de diversidade étnica, portadora de processos históricos conflituosos, com muitos de anos de existência em permanente contradição (CARRION, 1998).

Não apenas os edifícios expressivos e monumentos merecem ser preservados, mas também, as edificações de todas as classes sociais que fazem parte da história, sem que essa concepção, no entanto, signifique um congelamento da cidade (MARCUSE, 1998).

Nas palavras de Benevolo (2004, p.24):

[...] na Itália, os centros históricos que sobreviveram são particularmente numerosos e importantes. As defesas urbanísticas estão ainda longe de serem adequadas, mas a persuasão geral de que devem ser mantidos intactos funcionou em larga escala na gestão concreta. Muitos destes centros acham-se praticamente intactos no momento atual, e as demolições projetadas pelos planos regulares tradicionais (até os anos cinquenta) permaneceram em boa parte como letra morta.

Segundo esse mesmo autor (p.75):

O organismo de centro histórico é constituído de um conjunto de artefatos – edifícios e espaços livres – que deve ser levantado e regulamentado na escala arquitetônica. Para enquadrar em categorias menos numerosas os infinitos casos particulares dos edifícios, é preciso reagrupá-los em classes tipológicas, isto é, reconstruir os modelos de projeção que a seu tempo serviram para concretizá-los e hoje servem para estabelecer os modos admissíveis de conservá-los e transformá-los.

A maior parte dos aglomerados urbanos, surgiu e se desenvolveu de acordo com os parâmetros de uma escala com seus condicionamentos, limitações e necessidades. O critério básico que norteava sua organização era o da proximidade com os pontos comuns, como a igreja, a praça, o quartel, e depois vieram outros, como as atividades terciárias, transformam o referencial simbólico das cidades com a origem do núcleo urbano. Os centros urbanos, onde se situam os pontos iniciais convergentes dos antigos trajetos às atividades comerciais tradicionais estão, geralmente, em edifícios expressivos e monumentais pertencentes à história da cidade que garantem a respeitabilidade por suas funções urbanas e, principalmente, a imagem institucional fortemente relacionada com esse espaço.

Conservar, preservar e renovar o núcleo central torna-se uma bandeira política fácil de ser defendida, pois, apesar de possuir um alto custo de infra-estrutura, uma relativa facilidade de mobilidade, os imóveis subutilizados, muitas vezes fechados

e abandonados tornam-se um grande alvo a ser almejado. Dar nova vida ou transformá-los é, em verdade, auxiliar na sobrevivência das memórias de tais lugares que permanecem com a imagem desejada.

O modelo de revitalização urbana que as cidades norte-americanas tradicionalmente adotam é uma parceria entre o poder público que são os executores, o poder privado – os investidores; e as comunidades – moradores e usuários. Essa parceria forma uma aliança que garante a identificação de planos e programas que possam maximizar e compatibilizar os esforços e os investimentos, e nortear a implementação integrada de ações e projetos de curto, médio e longo prazo. Os resultados positivos das intervenções, por sua vez, realimentam o processo atraindo novos investidores, moradores e consumidores, gerando, conseqüentemente, novos projetos.

Em alguns estados dos Estados Unidos, as prefeituras tradicionalmente trabalham com base de planejamento de longo prazo, com objetivo na implementação de planos e projetos especiais em áreas demarcadas em reuniões de associações de moradores, da municipalidade local e de empresas interessadas em investir em grandes projetos. Muitas vezes, o próprio governo federal estabelece a agência de desenvolvimento de capital misto para desenvolver programas especiais de financiamento para a recuperação de áreas degradadas.

As agências de desenvolvimento americanas contam com o apoio da prefeitura como co-investidora, atuam como empresas do mercado e possuem grande independência e agilidade para perseguir suas estratégias de desenvolvimento. Quase como agentes imobiliários, essas agências podem comprar e alienar terrenos e urbanizá-los, negociar alterações de legislação, promover projetos especiais e pacotes de incentivos diversos. São exemplos dessas agências a *Boston Redevelopment Authority* e a *Charles Center – Inner Harbor Management*, de Baltimore.

Importante diferenciar os EUA da Europa. As americanas fazem associações, com visões extremamente comerciais, e as européias protegem os centros históricos, suas tradições e simbolismos culturais, assim conseguiram refrear o processo de

deterioração e impedir as demolições em larga escala, além daquelas já causadas pelas Guerras. Sobre isso, Vargas²³ (1985 apud VARGAS; CASTILHO, 2006, p.8) informam:

Na Europa, as intervenções urbanas voltaram-se basicamente para a resolução dos problemas de congestionamento e para a reconstrução do pós-guerra, baseando-se no planejamento conduzido pelo Estado por meio da criação das *New Towns* (cidades novas), como na Escandinávia e na Inglaterra, ou por meio de Metrôpoles de Equilíbrio, a exemplo da França.

No início dos anos 80, os urbanistas chegaram à conclusão de que para se obter sucesso em processos de revitalização em cidades americanas deveria ser realizada uma refuncionalização dos espaços degradados deixando-os restaurados e atrativos, com entretenimentos como lojas, restaurantes e bares a cargo de jovens profissionais urbanos, conhecidos como *yuppies*, tornando-se efetivamente importante a atração de turistas. Hall (1988, p.412) evidencia a amplitude dessas intervenções:

A essa altura, alguns planejadores e políticos britânicos começaram a olhar para o outro lado do Atlântico. Pois em fins dos anos 70, segundo a sonora mensagem que vinha dessas bandas, as cidades norte-americanas haviam encontrado uma forma mágica. [...] Essa fórmula que já havia ressuscitado a orla marítima de Boston e que estava, naquele exato momento, transformando o Inner Harbor de Baltimore – os dois grandes exemplos patentes da revitalização urbana em sua primeira fase. Visto de perto, o fato, naturalmente, assume maior complexidade.

Podem haver dois grupos distintos. Por um lado, pode-se dizer que negar a existência dos valores históricos da cidade em busca de um novo centro urbano pode colaborar para construção de uma imagem falsa para a cidade, sem contribuir, significativamente, para a relação entre o ambiente urbano construído e o cidadão. E tentar encontrar fórmulas mágicas a partir da implantação dos GPUs pode representar também um risco de malversação de recursos públicos.

Por outro lado, alguns governos locais buscam, de uma maneira ou de outra, investir na mudança de função para tentar recuperar o centro, uma forma de reanimar e

²³ VARGAS, H. C. **A importância das atividades terciárias no desenvolvimento regional**. 1985. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985. (ex. mimeo)

otimizar a infra-estrutura existente. Renovar a área central parece estar intrinsecamente ligado aos aspectos afetivos de uma cidade, ou melhor, fortalecer a relação entre o cidadão e o espaço construído.

3.3 IMPACTOS DE EXPERIÊNCIAS DE PROJETOS URBANOS INTERNACIONAIS

A título de referência para este estudo, apresentam-se, na seqüência, os impactos de experiências de projeto urbanos de intervenção em Boston, Baltimore e Berlin. Em termos gerais, nos três exemplos, pode-se observar a alternância dos mecanismos utilizados pela valorização e resultados dos espaços obtidos, o planejamento diferenciado entre eles, o tipo de parceria estabelecida e o grande investimento para a implantação em cada um deles. E mais: fazem parte de um plano maior de cidade; obtiveram supervalorização da imagem pela construção de ícones, houve um alto investimento do interesse privado sobre o coletivo e grande vontade política para que os projetos se tornassem realidade.

Essas experiências são exemplares tendo em vista o período em que foram realizadas as intervenções urbanas e o fato de essas cidades continuarem sendo evidenciadas e estudadas. Tais intervenções são: *Quincy Market* e *Faneuil Hall* na cidade de Boston, Projeto *Charles Center* e *Inner Harbor* em Baltimore e a atual Reconstrução Urbana de Berlin.

3.3.1 Cidade de *Boston*

Nos anos 50, um projeto de renovação urbana marcou com a demolição de praticamente toda a área central da cidade de Boston, inclusive as edificações do antigo mercado *Quincy* e *Faneuil Hall*, de 1820. O projeto de renovação do arquiteto

I.M. Pei propôs o novo centro cívico municipal como um grande marco de todo o processo, tendo suas primeiras edificações modernistas resultantes de concursos públicos, construídas em 1963. Ao mesmo tempo, a prefeitura e a câmara de comércio contratavam uma equipe de consultores para um plano de recuperação do *waterfront*, como pontua Del Rio (2001, p.5).

A preservação de edificações históricas e a integração da cidade com o mar, através de novas visualidades, de usos públicos e das continuidades espaciais, objetivos depois incorporadas ao Plano Geral de Boston de 1965, época em que se reorganizou a agência especial de desenvolvimento da área central, a *Boston Redevelopment Authority*.

Também como um dos pontos na recuperação do *waterfront*, planejava-se a implantação de um aquário, *New England Aquarium* sobre um píer da área central, primeira experiência no gênero aberta à visitação pública nos EUA. Inaugurado em 1969, o aquário tornou-se um grande sucesso de público e elemento central da revitalização, e seus arquitetos iriam repetir os mesmos procedimentos em outras cidades, como em Baltimore, Osaka (Japão) e Lisboa (Expo 98). O aquário original *New England* de Boston tornou-se pequeno tendo em vista o grande número de visitantes que freqüentavam a obra recém-inaugurada. O píer valorizou-se enormemente com a revitalização do centro; recentemente decidiu-se que ele dará lugar a um novo empreendimento imobiliário, e um novo e maior aquário público será construído em outro local (DEL RIO, 2001).

Segundo Jacobs (2003, p.273):

Os sucessivos centros históricos do centro urbano de Boston, são como uma série de camadas arqueológicas, estão fossilizados na forma de estratos e mais estratos de usos específicos, cada estrato sem uma combinação principal, cada estrato estagnado. [...] A Comissão de Planejamento de Boston, ao analisar os usos do centro, mapeou-se com cores – uma cor para designar escritórios de administração e finanças, outra para governo, outra para compras, outras para entretenimento e assim por diante. Todas as áreas estagnadas aparecem no mapa como uma série de áreas compactas, com uma só cor para cada uma. Por outro lado, num dos limites do centro urbano, onde a baía confina com um dos cantos dos Jardins Públicos, há uma área do mapa marcada com um tipo diferente de legenda, que significa "uso misto". Esse é o único local do centro de Boston que hoje está espontaneamente mudando, crescendo e atuando como uma cidade viva.

Essas sucessões de áreas centrais específicas, como as de Boston, são imaginadas vagamente como remanescentes de um centro urbano que se desloca, e também vistas como resultados do deslocamento do centro para outro lugar, mas ainda segundo Jacobs, se opõe a cidades que possuem uma monofuncionalidade, isto é, a ausência da diversidade funcional pode comprometer a própria permanência da vida urbana e da cidade.

O final da década de 1960 foi marcado pela grande militância política contra os movimentos conservadores, aliado a um panorama de redirecionamento político e econômico nos Estados Unidos, que modificou a essência dos antigos planos de renovação ainda vigentes e se voltou para a preservação histórica e o respeito aos patrimônios locais existentes. Apesar de não ter sido demolido em 1964, o abandono em que se encontravam as edificações do *Quincy Market* e *Faneuil Hall* só seria revertido no início dos anos 70, por meio da associação do arquiteto local Benjamin Thompson e empresário James Rouse, proprietário da *Rouse Company*, que já havia construído a cidade nova de Columbia e alguns *shoppings centers* em áreas centrais. Segundo Del Rio (2001, p.6).

Com o apoio da prefeitura, esta aliança transformou o antigo mercado em um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios, cujo sucesso tornou essa experiência um modelo internacional. A Rouse Company, quase sempre utilizando-se dos serviços de Ben Thompson, especializou-se neste tipo de projetos, que viriam a ser chamados como *festival malls*, implantando o mesmo modelo com sucesso em diversas cidades norte-americanas, como Baltimore - *Inner Harbor*, New York - *South Street Seaport* e Miami com o *Bayside Mall*.

Frieden e Sagalyn (1989, p.112) constataam que:

No seu primeiro ano de funcionamento, o novo conjunto do *Market Place* atraía dez milhões de visitantes – total equivalente ao registrado para a Disneylândia no mesmo período – e, em meados dos anos 80, este número já atingia 16 milhões/ano sendo que se estimava a metade dos visitantes ao *Market Place* como de verdadeiros turistas.

Os projetos da prefeitura e a recuperação dos prédios históricos do antigo mercado conquistaram a confiança e o interesse dos investidores, fazendo com que

o preço dos imóveis em seu entorno subisse bem mais do que no resto da área central. Frieden e Sagalyn (1989, p.112), observam que:

Do ano de 1970 a 76, quando o *Market Place* ainda estava sendo projetado e construído, num raio de 5 quarteirões dele, os preços dos imóveis subiram 13% reais, enquanto que caíam 16% no resto da área central. Estima-se que, com sua complementação, o *Market Place* tenha valorizado o preço do solo de 20 a 25% e o valor do aluguel de salas de 5 a 15% acima do resto da área central, demonstrando haver sido um fundamental catalisador para o processo de revitalização e reaquiocamento do mercado.



Figura 1 - Em Boston, entre o centro cívico e o *waterfront*, o conjunto histórico do Quincy Market e Faneuil Hall foi reciclado em centro comercial e gastronômico

Fonte: *Process*, n.89, 1990

A recuperação da área central de Boston pode ser considerada uma história de sucesso, desde o início da sua implantação, com o término do projeto de demolição da via expressa denominada *Central Artery*, via elevada de movimento rápido de veículos sem visão clara das ruas adjacentes, e suspensa sob a perspectiva turística, na tentativa de dinamizar uma área central que se encontrava em processo de deterioração. Mesmo assim, após todo o investimento para revalorização da área central, Boston

ainda enfrentava 10 horas de engarrafamentos²⁴ nas ruas que levavam à principal rua de acesso *Central Artery*, que cortava a cidade terminando no centro. Quando fora planejada em 1959, a via acomodava mais de 75.000 veículos por dia, nos anos 90 já havia 195 mil veículos por dia, permanecendo a dificuldade de as pessoas que moravam nos subúrbios chegarem até a área central. Vale notar que a recuperação do *Quincy Market* tem uma relação com o Big Dig de modo conceitual, pois ambos os projetos liberaram espaço para integração da malha urbana, permitiram melhorias no tráfego e disponibilizaram áreas para uso comercial, cultural e espaços urbanos para o lazer. Ultramari (2007, p.8) destaca a importância dessa intervenção:

Avaliadas em US\$ 14,6 bilhões, as obras são feitas sem desalojar famílias ou comerciantes na área. O exemplo desta obra serve também para diferenciar duas fases distintas na história mais recente das Grandes Intervenções Urbanas: nos anos 50, uma intervenção que prioriza o transporte individual e implica em grandes e irreversíveis impactos; nos anos 90, o transporte individual deve ao menos ser isolado e sua prioridade dá lugar à busca da integração de compartimentos urbanos e ao respeito à população original.

Em decorrência dessa situação, em 1991, iniciou-se a implantação do maior projeto – *Central Artery/Tunnel Project* – na história dos Estados Unidos, denominado Big Dig, com a construção de 8 milhas de construção da estrada interestadual com o objetivo de aliviar o congestionamento de trânsito e reconectar a cidade, uma vez que existe uma grande barreira para se locomover de um lado a outro, tendo a grande via como divisor dos dois lados da cidade, e como consequência, acabaram se formando grandes compartimentos isolados da infra-estrutura central. O projeto prevê um cronograma, iniciado em 1982, com a previsão de aplicação de recursos de US\$ 14.700 bilhões. Importante mencionar que foi realizada uma grande coalizão da iniciativa privada compreendida entre os proprietários de edifícios da área e empresas com raízes na área central de Boston (ALTSHULER; LUBEROFF, 2003), tornando-se um dos grupos mais ativos em defesa do projeto.

²⁴ *Metropolitan Highway System de United States Department of Transportation.*

Pode-se dizer que as soluções implantadas no Quincy Market e no Big Dig são produtos de uma época. Nos anos 50, a proposta selecionada foi a construção da via elevada dando prioridade ao automóvel, atualmente, considera-se melhor a alternativa de enterrá-la e liberar a área superior como um grande *boulevard* para o lazer e com conotação ambiental. O futuro certamente responderá se é um projeto referencial ou não para a cidade. Será que um projeto visionário não seria a redução da circulação de carros em Boston? Mas, a partir do exemplo deste GPU, pode-se inferir que há limites que extrapolam o poder municipal; decisão essa, que não cabe somente ao Estado decidir se o desenho da cidade acompanha o número de veículos ou não, por ser uma questão é cultural, no sentido de acreditar que é possível a mobilidade por meio da utilização de transporte coletivo. Diante disso, é fundamental que o gestor público tenha clareza de seu papel na construção da cidade para propor soluções e estabelecer prioridades respeitando a realidade de cada espaço urbano.

3.3.2 Cidade de *Baltimore*

Baltimore, uma das cidades pioneiras na revitalização de *waterfront*, é considerado um notório caso de êxito para alguns urbanistas e de retrocesso para outros. Até hoje estudado, seu projeto foi materializado pela implantação de um complexo de centro comercial com lojas, bares, restaurantes, hotel, o Aquário Nacional²⁵ sobre o píer, um projeto inovador e âncora, abrigando atividades turísticas, culturais e educativas proporcionado por um edifício cultural e educativo. "O aquário é a maior atração do Estado e que, em 1984, havia gerado 3.000 empregos e investido US\$ 88 milhões na economia local" (FRIEDEN; SAGALYN, 1989).

²⁵ Objeto de um concurso ganho pelo grupo *Cambridge Seven*, inaugurado em 1981, com um custo de US\$ 21 milhões, previsto em seu planejamento a marca dos 400.000 a 600.000 visitantes/ano. No sétimo mês, após a inauguração, atingiu 1 milhão de visitantes (DEL RIO, 2001).

No final da década de 1950, um grupo de empresários locais se uniu para enfrentar a degradação da área central de Baltimore e foi contratado um Plano Diretor em parceria com a Prefeitura. Em um primeiro momento, o plano recomendava a renovação de alguns quarteirões da área central de negócios como início para o processo de recuperação de todo o centro. Baseado no exemplo da cidade de Boston, passou a ser administrada por uma agência própria, a *Charles Center Management Inc.* Essa área recebeu o primeiro projeto de renovação urbana nos Estados Unidos; conservou a média de cinco edifícios históricos não tombados e tinha como um dos objetivos buscar a mescla de usos de escritórios, lojas, um teatro, um hotel e apartamentos para classe média-baixa (DEL RIO, 2001). O processo de renovação urbana ocorreu por meio da inovação cultural e atrações turísticas com inversões públicas, como descreve Lima (2004, p.7)

O porto se estende até o centro da cidade e a comunidade empresarial, os líderes comunitários e o Município se juntaram e decidiram criar um Plano Diretor para a área portuária que abrange cerca de 120 hectares e engloba a área onde os valores da terra foram afetados pelo abandono de antigo porto. Foram propostos inicialmente três usos: um distrito empresarial, com edifícios comerciais, que seria estendido até uma nova avenida situada de frente para o mar; um projeto habitacional a ser implementado no centro com habitações de todos os tipos. Terceiro, seria criada, no centro e na volta da orla, uma área de lazer para a população de Baltimore. A quarta atração foi o aquário, totalmente financiado pela prefeitura. A fama de *inner harbour* deve-se também ao Centro de Festivais, com dois pavilhões, o *Market Place*, com seus mercados e lojinhas além do anfiteatro ao ar livre.

Ainda no mesmo período, o interior dos quarteirões foi liberado para acomodar novas praças ladeadas de lojas e bares, com garagens públicas no subsolo, onde, também, se instalou um pioneiro sistema de passarelas para pedestres interligando os prédios na direção do *Inner Harbor*, área do porto destacada para a segunda fase de intervenção. Segundo Del Rio (2001, p.7),

O *Projeto Charles Center* começou a gerar bons resultados já em 1961 quando, numa inteligente estratégia de marketing, a Prefeitura promoveu uma concorrência pública de propostas imobiliárias (projeto, construção, viabilidade econômica e financeira) para a construção do primeiro edifício comercial no novo *Charles Center*. O projeto da firma vencedora foi de *Mies Van der Rohe*, cujo grande prestígio internacional acabou chamando a atenção da mídia para o que estava ocorrendo em Baltimore.



Figura 2 - O Harbor Place, *festival mall* do Inner Harbor, Baltimore: duas edificações idênticas com conjuntos de lojas, gastronomia e atrações turísticas, e uma área aberta para eventos entre elas

Fonte: *Process*, n.89, 1990



Figura 3 - Aquário Nacional de Baltimore, uma das principais "âncoras" da revitalização do Inner Harbor

Fonte: Foto V. del Rio

A credibilidade em relação à revitalização urbana da área foi tão grande que impulsionou a firma concorrente, selecionada em segundo lugar, a construir seu projeto em terreno exatamente em frente ao primeiro lugar do concurso. Conforme Del Rio, a construção do edifício do concorrente ficou pronta antes da construção do projeto vencedor de Mies Van der Rohe, gerando uma nova atração de novos investidores. Todo o complexo de *Charles Center* só foi plenamente completado em meados dos anos 80, quando da construção de um prédio misto comercial e residencial em seu último terreno livre.

Pode-se dizer que esse primeiro exemplo de intervenção física iniciou um processo em que outras cidades se apoiaram e desejaram se espelhar para obter os mesmos resultados do centro de Baltimore. O mesmo autor (ibidem) faz a seguinte comparação entre as cidades de Baltimore e Boston:

Ambas, na década de 60, haviam caminhado para uma urbanização empresarial do tipo escritório central, inteiramente convencional: uma fórmula mais fácil para elas do que para suas equivalentes britânicas, visto que ambas eram centros comerciais estabelecidos de longa data, e Boston abrigava instituições financeiras. Ambas haviam, em seguida, enxertado nas grandes reurbanizações costeiras das suas áreas derrelitas de porto interno, que envolviam a combinação então recente dos edifícios restaurados do armazém e do mercado, lojas, bares, restaurantes e hotéis, e a restauração de antigas áreas residenciais. Del Rio (2001, p.7)

Com a criação de um pólo de atratividade turística e geradora de renda, a municipalidade ganhou pelo retorno do investimento, com a vitalidade da área que se encontrava abandonada, na imagem perante o público e, o mais importante, criou uma referência simbólica e de respeito para os habitantes daquele município. Em contrapartida, Harvey critica as transformações implementadas em Baltimore, afirmando que a revitalização parece ter seu sucesso reduzido, por sua política de injustiças e segregações sociais, pelo processo de *gentrification*, pela expulsão de seus moradores originais por parecerem que não ter outras alternativas. Para Harvey (1996, p.46), "a cidade colagem é agora o tema, e a revitalização urbana substitui a vilificada renovação urbana como a palavra-chave do léxico dos planejadores". E o mesmo autor (2000, p.141) conclui:

Isso é o que se chama de "alimentar o monstro do centro da cidade". Toda nova onda de investimento público faz-se necessária para fazer valer a última onda. A parceria público-privada significa que o público assume os riscos e o privado assume os lucros.²⁶

Apesar de estar concentrada somente na área central, com a renovação de alguns quarteirões e a conservação de edifícios do entorno da área portuária de Baltimore, a revitalização do centro contribuiu com um dos fenômenos mais criticados, o da gentrificação urbana, pois os moradores locais parecem não ter tido outra alternativa a não ser deixar o local de origem.

Pode-se dizer que a valorização imobiliária para atender aos interesses de mercado da área revitalizada materializa a produção do espaço e, igualmente, auxilia na construção da imagem, não apenas da cidade, mas também da relação dos habitantes e da área renovada, que pode, muitas vezes, passar uma imagem diferente da realidade do morador àquele que simplesmente a visita. Vale questionar até que ponto o desenvolvimento turístico-cultural influencia positivamente na área impactada, ou mesmo, se valem todos os esforços do governo local para revitalizar áreas visando ao entretenimento turístico tendo presente que pode haver a segregação social local apenas para a construção do ícone da cidade.

Acredita-se que os discursos associados às cidades tomadas como modelos, como é o caso do Grande Projeto Urbano de Baltimore, são, muitas vezes, únicos referentes ao pretense sucesso que se almeja. Ressalta-se, porém, que não importa o tipo de instrumento utilizado nem a quantia de recursos investidos, algumas preocupações parecem acompanhar o processo de revitalização, muitas vezes, para alavancar as mudanças significativas e esperadas; pode-se afirmar que, para a valorização da imagem e a construção de um ícone, o interesse privado prevalece sobre o coletivo. É preciso questionar se essas mudanças estariam inseridas pela

²⁶ *This is what is called "feeding the downtown monster". Every new wave of public investment is needed to make the last wave pay off. The private public partnership means that the public takes the risks and the private takes the profits.*

sua hierarquia na relação de prioridades deficitárias em serviços urbanos básicos ao fazerem parte de um plano maior de cidade promovendo a melhoria de vida da população em geral.

3.3.3 Reconstrução urbana de Berlin

Os dois exemplos já mencionados de renovação urbana, Boston e Baltimore, estão localizados no centro, com problemas semelhantes de degradação em áreas portuárias, com grande concentração de investimentos, e todos os esforços contribuíram para ocupação dos vazios urbanos e reutilização do patrimônio edificado.

Berlin exemplifica outra realidade de uma cidade, com um passado histórico urbanístico representativo, que passou por várias intervenções como: o movimento cidade-jardim, a reconstrução da cidade destruída pela Primeira Guerra Mundial, posteriormente, pela Segunda Guerra e a construção e a demolição do muro, um fator segregacionista forte e inesquecível que separava a cidade em duas partes: oriental e ocidental. Todos esses fatores influenciaram na transformação da morfologia do desenho urbano e da sua estrutura urbana. Os seus habitantes tiveram que se adequar ao ambiente que era imposto, não tendo a oportunidade de criar o ambiente em que queriam viver, como analisa Rykwert (2004, p.340):

O muro deixou cicatrizes. A cidade ficou tão abalada, e suas instituições tão transformadas, que por algum tempo não foi capaz de se remodelar, enquanto uma desconfiança com relação ao urbanismo, talvez plenamente compreensível, dada a megalomania do passado, significava que o governo não conseguia promulgar, e muito menos pôr em prática, um plano para a reconfiguração de Berlin.



Figura 4 - Imagem do parlamento alemão- *Reichstag* em ruínas

Fonte: http://german.about.com/library/gallery/blberlin_menu.htm

A abertura política na Alemanha, no início dos anos 90, fez proliferar em Berlin uma série de obras que gerou uma transformação urbana, socioeconômica e arquitetônica garantindo uma nova "época de fundação"; existe uma concorrência arquitetônica diversificada com a construção de vários ícones e marcos, tentativa essa, de ressuscitar um novo redesenho da cidade.



Figura 5 - Imagem do parlamento alemão- *Reichstag* revitalizado pelo projeto de Norman Foster

Fonte: http://german.about.com/library/gallery/blberlin_menu.htm

Depois de 1993, renomados e famosos arquitetos do mundo inteiro, com reconhecidos acervos criam ícones onde começaram a projetar um novo distrito urbano, administrado pelo investidor *DaimlerCrysler*. Primeiramente, foi realizado um Plano Diretor por Renzo Piano, depois, seguindo as diretrizes ali estabelecidas, foram elaborados e implantados os outros projetos para a transformação urbana. Podem-se mencionar em especial: a *PostdamerPlatz*, onde os altos edifícios contrastam na paisagem histórica; o histórico *Reichstag*, obra do arquiteto Norman Foster que levantou uma cúpula de vidro para recobrir o novo parlamento alemão; e a Galeria Lafayette projetada por Jean Nouvel; uma tentativa de fazer uma alusão ao original francês. Somekh e Campos (2001, p.4) retratam esse contexto:

Com a queda do muro em 19 de janeiro de 1989, houve a unificação da Alemanha o que acarretaria a transferência do governo para a cidade antes dividida. Para que isso acontecesse eram necessários novos e maciços investimentos, públicos e privados, na requalificação da cidade e na reurbanização das extensões antes ocupadas pelo muro. Acirrados debates a respeito da destinação desses espaços, no início dos anos 90, não evitaram a concessão dos pontos de maior prestígio – *Potsdamer Platz* e *Pariserplatz* – as grandes corporações multinacionais, que adotaram arquiteturas de impacto como instrumentos de redefinição do espaço urbano central, buscando uma nova visualização e funcionalidade metropolitana, espetacular e sofisticada na sua comercialização. Ambiciosos projetos governamentais também fizeram uso de projetistas de renome: *Norman Foster*, *Dominique Perrault*, *Aldo Rossi*, *Santiago Calatrava*.



Figura 6 - Imagem da reconstrução de Berlin, Potsdamer Platz

Fonte: Foto Michael Wesely, 5.4.1997 – 3.6.1999

http://www.vitruvius.com.br/entrevista/wesely/wesely_4.asp

Em análise sobre os projetos de reconstrução da cidade unificada – movimento que mobilizou propostas de arquitetos notáveis entre os quais Mario Botta, Jean Nouvel, Renzo Piano, Peter Cook, Vittorio Gregotti, Shin Takamatsu e Hans Kollhoff, –, Ernst (2006), avaliando fatores como as interferências da especulação político-imobiliária e da economia, dos projetos arquitetônicos ou de intervenção urbana, assim se posiciona:

A nova Berlim, que conta com 3,5 milhões de habitantes, foi planejada nos anos 90 com previsão de abrigar mais de cinco milhões de pessoas no ano 2000, o que não ocorreu. Resultado: cerca de 100 mil habitações não-ocupadas, além de áreas públicas urbanas vazias. Esperava-se ainda que a unificação provocasse um boom econômico, o que também não aconteceu. Berlim enfrenta sérios problemas de déficit econômico, apesar de investir no projeto da final da Copa de Futebol de 2006. Além disso, a cidade perdeu o parque industrial dos anos 20 e 30 e se transformou em uma cidade de serviços, com taxa de desemprego de 18%. Nesse quadro, como resolver, por exemplo, questões da caríssima manutenção de edifícios públicos ou institucionais? O desejável teria sido investir na criação de projetos multiusos, com habitação social, parques e lazer do que exclusivamente em edifícios públicos ou multinacionais suntuosos, luxuosos e monumentais. O monumentalismo arquitetônico não é a solução.

A esse respeito, Lima (2004) enfatiza que a política de revalorização e recomposição de áreas degradadas encoraja a construção de grandes projetos imobiliários e distorce o conceito de requalificação urbana. Isto porque acaba transformando a área revitalizada em uma arquitetura-espetáculo onde os locais públicos deixam de ser democráticos, sendo comum o surgimento de locais semipúblicos nos quais os usuários devem pagar pelos serviços usufruí-los. Na visão de Lima (2004, p.5)

Berlin parece-me o modelo mais atual da cidade-espetáculo. Sua descaracterização é tão intensa que os cenários de romances e filmes conhecidos ambientados naquela cidade estão completamente transformados pelo "vazio exaltado pela estética sublime dos arranha-céus que coroam os centros financeiros das metrópoles tardo-industriais com seus ascéticos espaços digitais e suas frias fachadas de vidro espelhado" [...] As relações sociais urbanas fora substituídas por uma seleção de imagens de arquitetura cenográfica onde os indivíduos são menos contempladores unidimensionais que, por força da propaganda de renovação urbana apenas aparentam ser uma comunidade.

Ao contrário das cidades norte-americanas aqui exemplificadas, Berlin recebeu do governo incentivos fiscais às empresas e construtoras, o que resultou, alguns

anos depois, em um excesso de oferta de áreas para escritório gerando uma crise imobiliária. Sobre isso, Vargas e Castilho (2006, p.39) pontuam

O centro de Berlin, que se entendia do Portão de Brandenburg até a *Postdamer Platz* e a *Liepziger Platz* permaneceu vazio durante dois anos após a queda do Muro. O Projeto da *Postdamer Platz*, um dos propostos para reconstruir esse vazio, transformou-se em exemplar para intervenções urbanas recentes, além de um ótimo mercado para a construção civil.

As mesmas autoras mencionam que é comum nas políticas de renovação urbana a promessa aos cidadãos da recuperação da antiga vida local, propondo infra-estrutura aos espaços públicos por meio de edifícios públicos com alta tecnologia, e também, na contratação de arquitetos internacionais renomados na elaboração de projetos coletivos.

Arrisca-se dizer que os projetos citados de Berlim são um produto resultado de um plano maior inserido em um Grande Projeto Urbano. Houve um alinhamento na esfera econômica e, também, na transformação urbana após a destruição do muro; ocorreu uma recuperação turística e melhorias de infra-estrutura. Acredita-se que as obras implantadas somam-se a edifícios históricos e podem servir de estímulos para programa de renovação urbana. Importante mencionar que essas ações não podem ser consideradas apenas intervenções pontuais; porém, por outro lado, questiona-se se houve um processo de gentrificação com os moradores originais ou se estas se limitam apenas aos turistas e à população com alto poder aquisitivo. E, ainda, questiona-se quais eram os interesses corporativos na construção de todos esses complexos e se a população local pode usufruir desses espaços livremente, ou mesmo, se a paisagem urbana encontrada nessas áreas corresponde à qualidade identificada em regiões mais afastadas de Berlin.

Uma vez apresentados esses GPUs, relacionam-se alguns pontos comuns dos impactos e das externalidades encontradas nessa curta análise de como foram entendidos os Grandes Projetos Urbanos internacionais nas cidades de Boston, Baltimore e Berlin.

Nos três Grandes Projetos Urbanos, o governo local buscou, por meio de um Plano Maior, marcar as mudanças por intervenções físicas utilizando ferramentas como o planejamento urbano. Duas das três cidades selecionadas são objetos de estudo e de análise de muitos urbanistas e pesquisadores sendo que todos os GPUs selecionados permanecem presentes até hoje. Vale questionar até quando essa longevidade permanecerá.

Acredita-se que, quando os GPUs são pertencentes a um plano maior de cidade, os impactos e as externalidades gerados podem ser similares a qualquer outra cidade, apesar das diferenças e nuances entre elas.

Acredita-se que os espaços urbanos selecionados foram estabelecidos por meio de decisões políticas e que o 'peso' das soluções arquitetônicas e urbanísticas foi tão-somente estratégico para se obter uma nova imagem urbana da 'cidade espetáculo'. Pode-se afirmar que, também, resolveram executar as intervenções físicas como âncoras de revitalização em parceria aos empreendimentos privados e em todos os casos recorreram a um princípio norteador ou plano maior da cidade dentro da sua cultura e das suas especificidades.

Ainda que essas intervenções sejam de diferentes períodos, pode-se dizer que houve, também, a convergência no objetivo a respeito da valorização imobiliária da área de intervenção. O governo local se propõe, muitas vezes, a construir essa renovação chancelada e materializada sobre a base de 'projetos urbanos' mesmo que sejam em diferentes escalas. Na busca da formação de uma identidade própria do pólo central, na reinvenção do espaço ou na renovação da área, independente de ser portuária ou não, na reestruturação comercial da área para que houvesse uma revitalização do espaço público e, principalmente, na busca do retorno turístico-cultural desses centros renovados, pode-se concluir que o processo conseqüente da área revitalizada é o de gentrificação urbana. Para exemplificar esse raciocínio, pode-se dizer que, quase sempre, o governo local possui um único propósito: alcançar a revitalização ou reinvenção do espaço degradado, sem considerar a

existência de outros problemas sociais públicos, muitas vezes deixados de lado, como a saída dos moradores originais da área, e também sem considerar os altos valores investidos.

Em Baltimore e Boston, pode-se destacar o reforço da busca de uma identidade para a recuperação dos *waterfronts* como fator de atratividade turística, a capacidade de capitalizar oportunidades para desenvolver e sustentar novas atividades para comércio local, a atração de novos investidores que resultaram na construção de diferenciais urbanísticos e demonstraram que não existe uma busca de um modelo de intervenção que possa ser replicado, mas sim administrados de maneira democrática e consensual por um objetivo comum. A importância desses exemplos confirma o ineditismo, restaura uma nova base econômica para o entorno da área reciclada, pois, segundo Hall (1988, p.412):

a cidade restaurada tornar-se-ia efetivamente importante atração para turistas que proveriam o município de uma nova base econômica. Essa fórmula que já havia ressuscitado a orla marítima de Boston e que estava, naquele exato momento, transformando o *Inner Harbor* de Baltimore – os dois grandes exemplos patentes da revitalização urbana de uma nova base econômica. Ambas as cidades, que começaram a experimentar o declínio urbano já nos anos 50, estavam trabalhando sobre o problema desde essa época – duas décadas antes de suas equivalentes britânicas.

As intervenções nas três cidades mencionadas fazem parte de um projeto maior como um Grande Projeto Urbano, e para a sua implantação houve um planejamento estabelecendo o verdadeiro papel da parceria público-privada para execução das obras. Por outro lado, pode-se dizer que nas cidades analisadas houve um investimento público muito maior que o privado na busca de formatação dos ambientes urbanos, conforme criticado por Harvey (2000) em seu estudo sobre Baltimore, a respeito de parcerias público-privadas, nas quais os riscos ficam com o poder público e os lucros com o setor privado, principalmente no processo de 'empresariamento' urbano, que diz respeito à valorização imobiliária, à indústria do turismo, da cultura e do entretenimento (SÁNCHEZ et al., 2004, p.49).

Arrisca-se dizer que nas três cidades selecionadas nos espaços urbanos revitalizados, o interesse privado se sobrepõe ao coletivo e, de um certo modo, houve uma valorização da imagem da área renovada ainda que alguns urbanistas desaprovem. É possível afirmar, também, nesta curta análise, que a parceria pública-privada existente nos três casos dá mostras de que os valores da renovação urbana são a construção de ícones e imagens para serem exploradas. Daí porque algumas cidades, com a pretensão de obter o mesmo "sucesso" das intervenções físicas, tentam se espelhar e replicar os GPUs por meio da contratação dos mesmos renomados profissionais ou com propostas similares na tentativa de solucionar problemas semelhantes, solidificando uma nova imagem da cidade vendendo a cidade como *marketing* urbano.

Resta questionar quais foram os resultados obtidos, se foram esperados ou se superaram o pretense sucesso tão desejado e, principalmente, o que deixou de ser investido em infra-estruturas básicas das cidades que implantaram esses Grandes Projetos Urbanos. Questiona-se, também, se a população residente nos bairros mais longínquos da cidade tem o acesso ou não a todos os locais renovados, para usufruir as áreas revitalizadas.

Isso posto, o próximo capítulo dedica-se ao estudo de caso proposto, ou seja, a análise do GPU Público – Rua XV de Novembro e do GPU Privado – Park Shopping Barigüi.

4 ESTUDO DE CASO

O estudo de caso aqui analisado, conforme já mencionado, compreende a Rua XV de Novembro, considerada um Grande Projeto Urbano Público, e o Park Shopping Barigüi considerado um GPU Privado. Essas intervenções são examinadas tendo em vista identificar os impactos e as externalidades gerados por tais projeto.

Esses GPUs foram selecionados pelo fato de serem entendidos como intervenções urbanas que, de certa maneira, interferiram e interferem direta ou indiretamente na geração de mudanças do espaço urbano, bem como em função das características de sua origem, sendo um dos projetos de iniciativa do poder público e outro, ainda que submetido a regras estipuladas pelo poder municipal, de iniciativa do setor privado.

A partir da implantação do Plano Diretor de 1966, a cidade de Curitiba passou por uma série de intervenções físicas públicas, seguindo as diretrizes de tal Plano, que afetou a economia urbana, o ambiente sociocultural referente aos valores e estilos de vida dos curitibanos, e principalmente, o ambiente físico, alterando-se, dessa forma, a conformação da malha urbana de radial para linear.

Nessa mesma época, algumas outras atividades que não faziam parte do Plano tornaram-se importantes no contexto da negação do tradicional espaço público urbano como surgimento de grandes empreendimentos do setor privado como os *shoppings centers* – fenômeno que também ocorreu em outras cidades brasileiras.

Antes de avançar, porém, convém marcar a diferença conceitual entre impacto e externalidade. Os impactos são conseqüências de efeitos que possam acontecer ao espaço não só natural e ambiental como sociais e urbanos e podem ser medidos e avaliados por suas conseqüências prévias – por meio de estudos de impactos prévios – ou após a implantação de um projeto. Para Campos (2005, p.16),

Todas e quaisquer atividades juntamente com suas relações e interdependências com outras atividades geram que impactos no meio natural e urbanizado. O grau de intensidade das inter-relações pode ser expresso espacialmente na forma de vizinhança e área de influência e consideram como referência para análise os aspectos impactantes específicos gerados para uma atividade num dado empreendimento em relação a sua vizinhança e a área sob influência dos impactos gerados.

Já nas externalidades o Estado delega a geração de bens e serviços integralmente aos mercados privados, sendo que o próprio governo pode produzir ou regular esses serviços. Pode-se exemplificar com a implantação de um empreendimento como um *shopping*, que pode gerar externalidade positiva ou negativa. De acordo com Silva (2004, p.30):

O conceito de externalidade, portanto, está diretamente vinculado à noção de espaço geográfico. Existem, em qualquer local, externalidades positivas e externalidades negativas. Quando a externalidade é positiva se tem uma fonte de economia externa, também chamada de efeito de transbordo ou efeito de vizinhança (*neighbourhood*). Quando a externalidade é negativa se tem uma fonte de deseconomia externa, normalmente relacionada a aspectos ambientais – engarrafamentos, poluição, etc.

No caso da Rua XV, pode-se considerar o conceito de externalidade em seu caráter mais abrangente, como conseqüências ou impactos que parecem não se limitar ao escopo do projeto. A Rua XV foi implantada como objetivo de ampliar a área de pedestres, porém pode-se dizer que houve externalidade positiva na imagem da cidade e no turismo.

A presente análise limita-se aos impactos e às externalidades dos GPUs que compõem o estudo de caso avaliados, segundo as dez questões de pesquisa definidas para realizar esta avaliação, nas quais estarão inseridos alguns conceitos. É importante mencionar que existem outras influências atuantes que poderiam ser examinadas, mas foram limitadas da seguinte maneira:

- O perfil do usuário. Neste caso, o perfil do usuário está relacionado à questão de renda das pessoas que freqüentam os Grandes Projetos Urbanos selecionados para esta dissertação.

- Abrangência da intervenção. Por abrangência da intervenção entende-se que pode ser pontual ou integrante de um plano maior de cidade e gera um cenário diferente para GPU apresentado nesta dissertação. Será abordado se a implantação de projetos de infra-estrutura urbana e a valorização das potencialidades da cidade podem ser consideradas como intervenção urbana e se tal intervenção está inserida ou não em um projeto macro, como o Plano Diretor.
- Caráter inovador da intervenção. O ineditismo refere-se à análise da implantação de propostas urbanas ou soluções adotadas para resolver problemas específicos. O recorte adotado para tal é o período da implantação da intervenção, capaz ou não de se distinguir de outras intervenções em outras cidades.
- As oportunidades diversas de apropriação comunitária. Neste caso, entendem-se aquelas atividades voltadas, por exemplo, para a cultura, para valorização do patrimônio, para a demonstração de atividades políticas, como acontece nas ruas das cidades.
- Acessibilidade. Os aspectos relativos à acessibilidade da população considerada mais ou menos restritiva, os quais podem ser relacionados aos espaços abertos ou fechados. Serão considerados espaços restritos aqueles que não oferecem livre acesso a todos os cidadãos, muitas vezes, o impedimento ou a garantia de 'ir e vir' das pessoas que acontecem nos empreendimentos da iniciativa privada, e serão considerados espaços irrestritos aqueles cujo acesso é democrático e público.
- Participação comunitária. Será investigado se houve ou não participação comunitária nos GPUs em análise.
- O papel do Estado e as parcerias com o setor privado. Será examinado qual é o papel real do Estado e se as ações implementadas são essenciais e representativas para o espaço revitalizado.

- Fonte de recursos. Será identificada a fonte de recursos utilizados para implantação dos projetos selecionados, se inversões financeiras são diretamente investidas por meio da legislação para a aprovação ou não de grandes empreendimentos particulares.
- A empregabilidade e geração de empregos. Referem-se à capacidade de geração de empregos a partir da implantação dos GPUs.
- A preocupação ambiental. Neste caso, a discussão que se propõe para explicitar o entendimento a respeito das questões ambientais é aplicada especificamente à questão urbana em suas avaliações de impactos integrantes e gerados por obras civis e a intervenção na paisagem para valorização de seus contextos.

Ressalta-se que os tópicos descritos serão comentados em cada estudo de caso quando pertinente.

4.1 PLANO DIRETOR DE 1966

A discussão que se propõe para explicitar o entendimento a respeito do Plano Diretor de 1966 justifica-se não apenas por contextualizar o estudo de caso, mas também, por acreditar que os mesmos se sujeitam às suas diretrizes de forma total ou parcial por meio da própria legislação. Estabelece entre outras coisas a lei de zoneamento e de sua referência técnica porque institui princípios e diretrizes que explicitam algumas propostas de intervenção mais pontuais.

Primeiramente, procede-se a uma breve síntese do Plano Agache, que foi a primeira experiência em planejamento urbano em Curitiba e que teve uma forte influência do movimento moderno com intuito de disciplinar a ocupação do solo, ordenar o tráfego e organizar as funções urbanas zoneando as atividades.

O Plano Agache, elaborado entre 1941 e 1943, foi assim intitulado como referência a Alfred Agache, que desenvolveu seu projeto para a cidade, uma proposta de configuração viária radiocêntrica²⁷(Figura 7), constituída por largas avenidas em sentido radial e perimetral, com o objetivo de estabelecer vias de ligação entre setores ou áreas especializadas. Esse Plano definiu diretrizes e normas técnicas para ordenar o crescimento físico da cidade, disciplinando o tráfego, organizando as funções urbanas, estabelecendo zoneamento específico para as diversas atividades, normatizando as edificações por meio de zonas habitacionais a fim de estimular e orientar o desenvolvimento da cidade para uma conformação radiocêntrica.

Vale notar que nesse período os fundamentos do urbanismo moderno estavam no auge; após a industrialização, após a assimilação pela sociedade dos padrões mecanicistas, a busca pela tecnologia e pelo chamado racionalismo, as cidades passam a ser organizadas de maneira a potencializar as atividades cotidianas do então homem moderno. Essas idéias modernistas influenciaram várias cidades brasileiras, alterando o desenho da malha urbana com suas propostas, como Del Rio e Gallo (2000, p.2) demonstram:

Nos anos trinta e quarenta, em nível dos modelos urbanísticos adotados no Brasil, ao contrário da arquitetura modernista já plenamente consolidada, ainda persistia o embate entre o modelo que, a exemplo de Choay, poderíamos chamar de culturalista, e o progressista, que logo tornou-se hegemônico e iria encontrar em Lúcio Costa o seu maior representante. Falamos, por exemplo, dos planos urbanos de Agache para várias cidades brasileiras, das cidades de colonização alemã e italiana no Paraná e São Paulo e dos loteamentos com traçados inspirados nas cidades jardim, como os da companhia City, em São Paulo, ou o Jardim Laranjeiras (Rua General Glicério) e o Jardim Oceânico, no Rio de Janeiro. A maioria destes projetos culturalistas, particularmente os loteamentos voltados para as classes mais altas, possuíam baixa densidade, a ocupação dos lotes residenciais dava-se em meio a espaços densamente arborizados, as ruas eram tortuosas, bucólicas e adaptadas à topografia.

A seguir, visando auxiliar a reflexão da implantação do Plano Diretor de 1966 em Curitiba, tenta-se relacioná-lo com a Carta de Atenas no que se refere ao

²⁷ Seu desenho radial tinha configuração semelhante ao definido pelo Plano *Hausmann* de Paris.

urbanismo de ordem funcional. As três funções fundamentais das quais o urbanismo deve zelar são a ocupação do solo, a organização da circulação e a legislação, muitas vezes, não contempladas em inúmeras aglomerações urbanas. O preceito da Carta divide a cidade de modo funcional, o que seria posteriormente colocado em discussão pelos urbanistas.

O Plano Agache previa grandes intervenções urbanas como a "desapropriação destinadas ao alargamento e à implantação de novos eixos viários, as avenidas hiper dimensionadas para o volume de tráfego existente designando Plano das Avenidas" (IPPUC, 2004, p.20). O Plano Agache foi parcialmente implantado e deixou marcas com suas intervenções na paisagem da cidade até os dias de hoje. A implantação desse Plano coincide com o início da Segunda Guerra Mundial, que provocou graves conseqüências econômicas, marcou o início do processo industrial e acabou gerando um contexto favorável à implantação de projetos de desenvolvimento em áreas urbanas, devido à possibilidade de crescimento acelerado e à migração das pessoas do campo para a cidade. O Plano possuía um pensamento de urbanismo avançado para época que fora proposto refletindo suas práticas para outras cidades. De acordo com o relato de Gnoato (2006), tem-se que:

O Departamento de Urbanismo de Curitiba dispunha do Plano Agache (1941-43) para organização de uma cidade que se industrializava. Esse plano expressava, na ocasião em que foi elaborado, um pensamento avançado de urbanismo, antes da adoção das premissas do Movimento Moderno, ocorridas em larga escala após o término da Segunda Guerra Mundial, quando prevalecia o conceito de *City Beautiful* do século XIX. O plano de Alfred Agache (1875-1959) para Curitiba refletia suas experiências para cidades como Chicago, Camberra, Rio de Janeiro, entre muitas outras, tendo como referência e exemplo de modernidade, o Plano para Paris (1850), de Eugène Von Haussmann (1809-1891).

Segundo a definição do IPPUC (2004, p.20),

O Plano Agache, de concepção radiocêntrica, estabelece um sistema viário hierarquizado, mediante avenidas radiais e perimetrais, define um zoneamento com setores funcionalmente especializados e implementa uma série de mediadas de saneamento, que vão da criação de novos parques com a finalidade de represamento de rios até cuidados com a infra-estrutura, drenagem e normatização de aspectos construtivos.



Figura 7 - Plano Agache - O plano das avenidas

Fonte: Acervo IPPUC

Na Rua XV de Novembro, as marcas do Plano podem ser vistas até os dias de hoje, pela preocupação de proteger os pedestres na ampliação de calçada e na implantação de galerias quando da implementação do Plano Massa, como afirma Gnoato (2006): "A implantação do Plano Massa na Rua XV, no centro da cidade, que consiste na execução de galerias cobertas para ampliação do passeio de pedestres, permanece como seu registro mais significativo."

A proposta para a Rua XV está em consonância com o que ocorria no Brasil no final dos anos 50 e começo dos anos 60, quando as políticas nacionais de aceleração do processo produtivo nas grandes cidades geraram uma intensa ação de industrialização em áreas distantes do centro tradicional. Em paralelo, houve um incremento da frota de veículos, o que despertou a necessidade de um novo repensar acerca do desenvolvimento das cidades. Assim, esse período foi marcado por uma forte intensificação na formulação de novos desenhos urbanos que visassem organizar as dinâmicas das cidades. Sobre esse contexto urbano, Meyer (2001) afirma:

[...] o controle do tráfego, a reordenação do trânsito, a reconquista das áreas centrais, reconstituição do espaço público, têm sido os elementos essenciais do novo discurso sobre a cidade. Há uma vaga utopia no ar: as cidades podem ser recuperadas. Seu potencial de urbanidade pode ser reconquistado pela ampliação do convívio dos usos, pela integração das funções urbanas e pela indispensável revisão das relações da cidade com o automóvel.

Nesse período, Curitiba contava com uma taxa de crescimento acelerada de 5,5% ao ano, o Plano Agache fora apenas parcialmente implantado pelo seu alto custo em obras e desapropriações, o sistema de transporte de bonde elétrico tinha sido finalizado e havia a falta de uma política urbana mais definida que intervisse no crescimento desordenado; em função desses fatores surge a necessidade de um Novo Plano Diretor.



Figura 8 - Mapa das Avenidas - Plano Agache (1943) mostrando as avenidas projetadas para urbanização de Curitiba

Acervo Casa da Memória.

Fonte: IPPUC

Em 1960, foi aprovado o Plano Piloto de Zoneamento de Uso, uma readequação do Plano Agache, estabelecendo nova divisão da cidade em zonas residenciais, comerciais, industriais e rurais. Após uma concorrência entre sete empresas especializadas, o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba foi elaborada pela empresa Serete de Estudos e Projetos Ltda., sob a coordenação do arquiteto Jorge Wilhein. Assim, Curitiba molda gradualmente sua estrutura, gerada no Plano Diretor, resultante de permanentes e sucessivas intervenções nos meios e nas regras do planejamento, somadas a projetos de iniciativa pública, ações privadas e, também, ao ordenamento determinado pelas normas de zoneamento e uso do solo contidas no Plano.

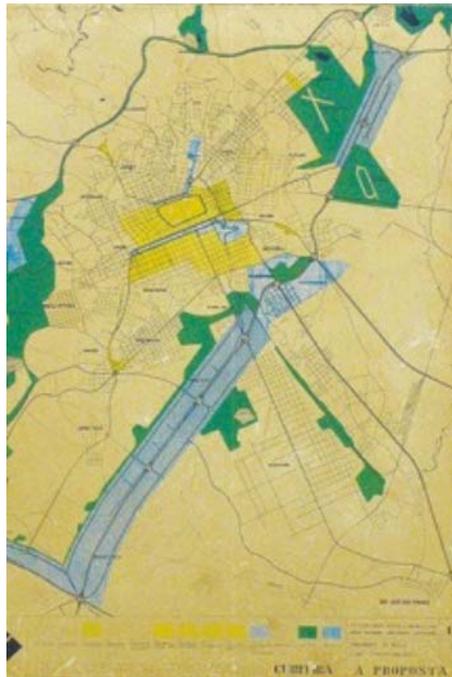


Figura 9 - Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm

Fonte: Acervo IPPUC

A linearização do Plano Diretor de 1966 nasceu de concurso para o Plano Preliminar de Urbanismo em 1965 propondo melhoria da qualidade de vida da cidade, por meio de um modelo linear de expansão urbana. O IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba) é criado em 1965, inicialmente intitulado por APPUC (Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba), com a finalidade de detalhar e acompanhar a execução do Plano proposto, que foi aprovado em 1966.

O Plano de Trabalho de Urbanismo de Curitiba foi desenvolvido primeiramente pelo Departamento de Urbanismo e em seguida foi detalhado pelo IPPUC, que o encaminhou ao Executivo na data de junho de 1965. O anteprojeto de Lei fixou as diretrizes básicas do planejamento integrado do Município de Curitiba, como seguem:

- Estrutura do planejamento integrado;
- Desenvolvimento preferencial da cidade no eixo nordeste-sudoeste;
- Hierarquia de vias;
- Crescimento linear do centro principal servido por vias tangenciais de circulação rápida;
- Caracterização das áreas de uso preferencial de pedestres;

- Extensão e adequação das áreas verdes;
- Criação de uma paisagem urbana própria;
- Renovação urbana;
- Preservação histórico-tradicional.

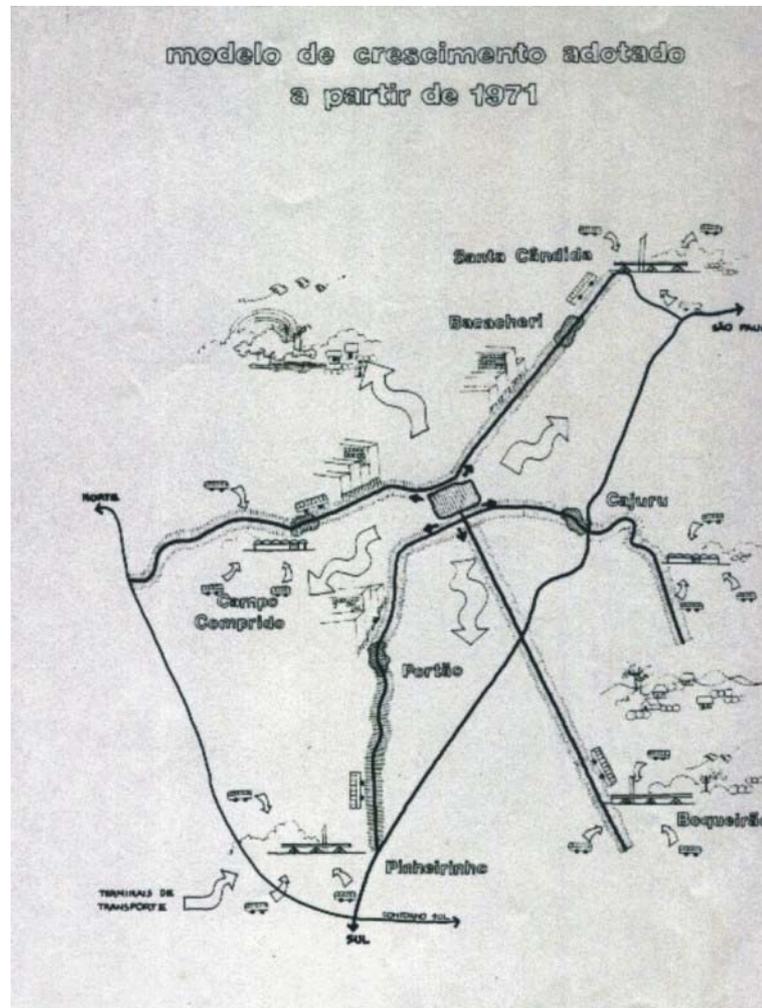


Figura 10 - Estudo do modelo crescimento adotado a partir de 1970

Fonte: Acervo IPPUC

O Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba foi apresentado aos segmentos ditos representativos da comunidade paranaense e utilizou o mecanismo da participação popular – ainda desconhecido por muitas outras cidades brasileiras – para aprovação do "Novo Plano Diretor". Na época, foi estabelecido o "Mês do Urbanismo", em julho de 1965, durante o qual foi programado o "Seminário Curitiba de Amanhã", que consistiu na realização de sete audiências públicas para várias entidades de classe

em vários locais da cidade (1966, p.11), para apresentação e debate do projeto de Lei n.º 72/66.

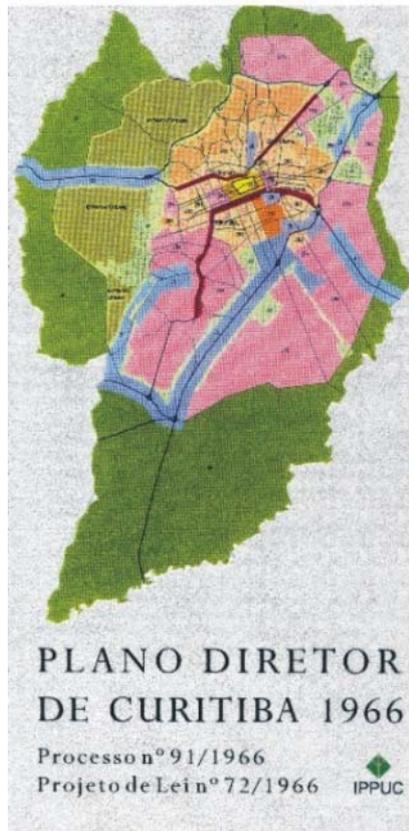


Figura 11 - Mapa do Plano Diretor de 1966

Fonte: Acervo IPPUC

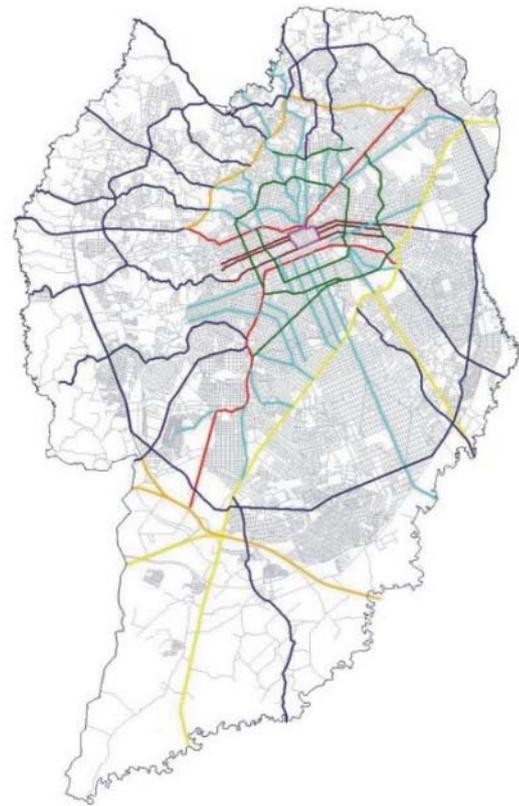


Figura 12 - Mapa da Hierarquização do sistema viário

Fonte: Acervo IPPUC

Na ata da Mensagem n.º 22 à Câmara de Vereadores em 20/05/1966, lê-se: 'como fecho desse 1.º Encontro, que terá profundas repercussões históricas no Brasil onde foram aprovadas importantes recomendações (1966, p.16) que foram aprovadas e transcritas por englobarem conceitos atinentes a esta mensagem'. O capítulo II, das Diretrizes Básicas do Plano, Seção I, referente ao sistema viário, estabelece a hierarquia de vias e determina as avenidas rápidas estruturais e ruas, praças e alamedas de uso preferencial de pedestres. É aqui, portanto, que se pode encontrar a primeira referência ao projeto de pedestrianização da Rua XV que seria implementado nos anos 70.



Figura 13 - Vista aérea da Rua XV de Novembro, sentido Universidade Federal do Paraná a praça Osório

Reprodução: Rogério Machado/SMCS (18597-14)

O calçadão foi implantado como resposta aos conflitos existentes entre pedestres e veículos, como solução para decadência do centro tradicional, como renovação das atividades urbanas da área central para fortalecimento dos pontos de encontro, para preservação e revitalização dos setores históricos tradicionais e para fixar uma escala urbana de determinada época. Arrisca-se a dizer que a proposta do Plano foi ousada para a época em que foi pensada, visionária por pensar prioritariamente nos pedestres e não nos automóveis, posicionando-se no contrafluxo da maioria das cidades, que estavam alargando as ruas como consequência do fenômeno mundial da prioridade ao automóvel, e revolucionária pela mudança da morfologia urbana, que inicialmente era radial e passou para linear.



Figura 14 - Rua XV antes do calçadão 1971

Fonte: Arquivo SMCS



Figura 15 - Rua XV de Novembro revitalizada. 30/03/2000

Foto: Luiz Costa/SMCS (12485)

As ações de planejamento a partir do Plano de 1966 teriam como suporte e diretrizes básicas a hierarquização do sistema viário, o zoneamento de uso do solo e transporte coletivo, o denominado "tripé". Essa integração engloba, também, o saneamento, a regulamentação dos loteamentos, a renovação urbana, a preservação e revitalização dos setores históricos tradicionais e a oferta de serviços públicos e equipamentos comunitários. Observa-se que o Plano de 1966 teve uma forte influência da Carta de Atenas, do movimento moderno, em que o espaço urbano é traçado conforme a análise das funções humanas e por meio de uma classificação rigorosa instala em locais distintos o hábitat, o trabalho, a cultura e o lazer (CHOAY, 1998, p.9), sem descuidar do saneamento, das áreas verdes, da insolação, estabelecendo a separação das atividades por setores.

Após a implantação do Plano de 66, um dos instrumentos mais eficientes para a transformação física, à disposição do poder público, passa a ser a legislação que

regulamenta o uso do solo urbano. Quando elaborado como suporte para reger a cidade, o recurso do Plano Diretor torna-se fator estruturante de políticas muito mais amplas do que o simples controle do crescimento físico-territorial. Pode-se dizer, assim, que na prática o resultado da implantação do Plano se deu por conta de uma legislação que garantiu a continuidade das orientações emanadas do próprio Plano.

Mudar a conformação de expansão radial para linear, descongestionar a área central, conter a população em seus limites físico-territoriais, dar um suporte econômico e propiciar equipamento global da cidade, eram os principais objetivos do Novo Plano Diretor da cidade.

Para situar o cenário a respeito do Park Shopping Barigüi, vale tecer algumas considerações sobre a criação do zoneamento, neste caso, o setor estrutural. No final da década de 1970 verificam-se as alterações no desenho urbano na cidade quando o plano estabelece a Zona Central, com sua diversidade de usos, funções e ocupação vertical, os Setores Estruturais que se estenderam nos sentidos Norte-Sul, Leste e Oeste, com a definição de novas áreas de expansão verticalizada semelhante em tipologia construtiva e em funções urbanas ao padrão da área central consolidando os primeiros corredores estruturais.



Figura 16 - Foto da Avenida João Gualberto durante a implantação do eixo estrutural (09/1974)

Fonte: Acervo IPPUC



Figura 17 - Foto da Avenida João Gualberto - demonstração do crescimento nos eixos estruturais (05/2008)

Foto: Ariadne G. Mattei Manzi

Os eixos estruturais compreendem em duas vias externas e a via central que fazem parte de um sistema denominado trinário, no qual a via central é aquela que contém a canaleta para o transporte de massa e as pistas lentas para atendimento às atividades lindeiras, e as vias externas que são as ruas paralelas com sentido único de tráfego cada uma em um sentido e são destinadas ao tráfego contínuo de automóveis. Nesses corredores, previstos para direcionar o crescimento linear por meio do adensamento habitacional, são dotados de plena infra-estrutura, recebendo ali linhas de transporte expressas em via exclusiva do sistema integrado no transporte de massa, iniciando a grande transformação física de Curitiba.



Figura 18 - Foto da Via central exclusiva para ônibus expresso (09/1974)

Fonte: Acervo URBS (www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/historiadotransportecoletivo.php)

Se, por um lado, o Plano teve sua eficácia reconhecida por atingir alguns de seus objetivos estabelecidos nas suas diretrizes básicas, pela valorização do centro tradicional, por outro lado, não pensou em normas para evitar a instalação de grandes empreendimentos como os *shoppings* em suas áreas periféricas, ou mesmo próxima à área central.

Na leitura do Plano de 66, em nenhum momento encontrou-se que as zonas têm uso proibido para a implantação de centros comerciais ou *shoppings*, mesmo porque os setores especiais foram classificados em abastecedor, cívico, militar, universitário, recreativo, tradicional e estrutural, cabendo tão-somente ao IPPUC a criação de novos setores especiais ou considerar como tal empreendimentos de excepcionais interesses públicos.

Nas considerações realizadas no Grande Projeto Urbano Público, não se mencionou a necessidade de recuperar antigas áreas de valor histórico e cultural na Rua XV de Novembro, pois, atualmente, os imóveis encontram-se preservados e ocupados, tampouco que a área central encontra-se esvaziada, pois apenas o perfil do usuário foi alterado, passou de sofisticado para um perfil mais popular. Para Jacobs (2003), é importante manter a diversidade de usos da rua; com um comércio vivo, em uma das regiões mais privilegiadas da cidade, acredita-se que a XV alcança essa diversidade, pois está longe de ser uma rua esquecida ou um comércio com problemas. Poder-se-ia acrescentar, talvez, um número mais expressivo de restaurantes e bares que permaneçam abertos no período da noite, para torná-la mais segura; o que deva existir na Rua XV talvez fossem os "olhos daqueles que pode-se chamar de proprietários naturais da rua" (JACOBS, 2003, p.35) o que, atualmente, é inexistente.

Pode-se afirmar que a pedestrianização de ruas no centro da cidade é um dos princípios norteadores do Plano de 66, não só pela redução de veículos, mas pela apropriação do espaço público, pela revalorização da área central e pelo seu uso

irrestrito. Aspectos esses que são encontrados na Rua XV, como GPU Público, porém, dificilmente, no caso do Park Shopping Barigüi, o que será estudado no item seguinte.

4.2 GRANDE PROJETO URBANO PÚBLICO - RUA XV DE NOVEMBRO

As questões de pesquisa definidas para auxiliar a análise serão descritas no decorrer do texto. Parte-se da descrição de um breve histórico sobre a Rua XV para estabelecer parâmetros entre o passado da rua e a sua atualidade.

A Rua XV de Novembro é considerada uma das ruas mais tradicionais e importantes da cidade de Curitiba. Está situada na área central próxima ao 'marco zero', que foi estabelecido em 29 de março de 1693. A história da Rua XV inicia em 1850, com três sobrados em uma rua estreita e mal-iluminada, algumas dezenas de edificações baixas e acanhadas sem pretensão arquitetônica, com alguns imóveis comerciais. Vinte anos depois, houve a ampliação da rua e obras de infra-estrutura urbana para resolver as necessidades mais urgentes. Em 1880 a rua já possuía iluminação a gás, nivelamento e macadames como pavimentação da rua e passou a ser denominada Rua da Imperatriz, com várias atividades comerciais como livrarias, alfaiates, armarinhos, relojoeiros entre outros. Em 1890, com a proclamação de República, a via recebeu a nomeação de Rua XV de Novembro, iniciando a instalação de casas especializadas no comércio mais sofisticado e de artigos importados que atraía uma clientela com um poder aquisitivo alto. Desde um princípio constituiu-se como a rua que atraía para si os movimentos populares, tais como os antigos cursos de carnaval, desfiles militares e colegiais e diferentes manifestações políticas e culturais.



Figura 19 - Foto da Rua XV de Novembro entre a rua Marechal Floriano Peixoto e Monsenhor Celso (setembro de 1912). Reg. Matriz

Reprodução: Rogério Machado/SMCS (18597-29)



Figura 20 - Foto da Rua XV de Novembro (1914). Reg. Matriz

Reprodução: Rogério Machado/ SMCS

Tudo isso torna oportuno trazer a primeira questão de pesquisa, o perfil do usuário. Sabe-se que a Rua XV, onde o comércio, desde sua origem, teve um papel de destaque, tornou-se a rua mais importante de Curitiba e foi reconhecida, atualmente, como ícone representativo do centro da cidade. Confirma-se esse fato por entrevista realizada pela equipe Pesquisa Sociológica, aplicada por alunos de Arquitetura e Urbanismo da PUCPR e pela empresa Datacenso, no período de maio a julho de 2005, conforme demonstra Blascovi e Duarte (2005, p.22), "Foram também elencados por meio de pesquisa os principais locais que identificam o bairro. Dentre eles se destacaram: em primeiro lugar a Rua XV de Novembro, com 59% das citações."

Identificam-se para a Rua XV dois momentos: uma rua como ícone de um comércio municipal voltado para a elite com endereços tradicionais de cafés, livrarias, joalherias, e cinemas; e outro momento, com comércio mais intenso e com usuário de perfil metropolitano, confirmando a mudança dos hábitos de compra das classes mais privilegiadas para os *shoppings centers*, que utilizam esses espaços não apenas como comércio, mas também como lazer, influenciando na alteração de perfil elitizado ao popular dos centros tradicionais. Esse é um processo que de fato se observa em muitas outras cidades, como também a descentralização, a migração de profissionais liberais e de habitações para outros bairros da cidade, conforme descrito por Schussel (2006, p.2).

O crescimento da cidade e a dinâmica dos empreendimentos imobiliários determinam novos critérios de localização de atividades e moradias: o deslocamento do comércio de luxo para os espaços fechados dos *shoppings centers*; a descentralização das atividades de serviços, principalmente aquelas dos profissionais liberais; e o direcionamento das residências das faixas de alta renda da população para condomínios fechados (horizontais e verticais) em regiões mais afastadas promovendo uma forte mudança do perfil do comércio central.

A descentralização das atividades de serviços promove o deslocamento do comércio aos espaços fechados afastados da área central, ou melhor, novos lugares compactuam com ambientes produzidos para o consumo, descolados de uma realidade externa, tanto física ou da própria imagem, comportando-se como lugares de atração

desta nova urbanidade comprometendo o comércio do centro. Se esta é uma visão que nos alerta para a mudança em termos de espaços que se valorizam e se desvalorizam, no nosso caso, o centro, outros autores já chamam a atenção para o fato de essas mesmas áreas centrais serem vistas como oportunidades.

No auge do comércio mais sofisticado houve a presença de usos como cafés, clubes, livrarias, lojas sofisticadas, teatros e confeitarias, no final do século XIX, expulsando os moradores que habitavam nos espaços superiores para dar lugar a novas funções. Pouco a pouco, a rua foi se transformando como pólo catalisador dos eventos culturais da cidade, o ponto de encontro de muitas pessoas, a rua de grandes *footings*, resultando no coração do comércio tradicional da cidade. Convém ressaltar que nesse aspecto os dois GPUs se encontram seja pela transferência de função da Rua XV, pois alguns usuários passaram a freqüentar o *shopping* na busca de lojas mais elitizadas, seja na busca dessa antiga função de ponto de encontro que atualmente estão concentrados em um mesmo ambiente como cafés, cinemas ou confeitarias.

Da primeira fase aqui apresentada, restaram características e peculiaridades arquitetônicas, como resultado de um conjunto de edificações de estilo eclético que podem sugerir diferentes leituras de época em que foram construídas e, por isso, acabam oferecendo uma oportunidade para análise do processo de desenvolvimento urbano da cidade. Da segunda fase, observa-se a multiplicação de comércios, a divisão de imóveis para acomodar mais de um pequeno empreendimento, fato pelo qual pode ser considerado o início da popularização do comércio do centro e sua ampliação para o interesse metropolitano.

A divisão dessas duas fases pode ser melhor observada nos anos 70, quando, a um só tempo, implementou-se a obra de pedestrianização e as cidades, como foi o caso de Curitiba, enfrentavam um início de processo de empobrecimento dos centros e intensa perda do seu valor funcional causando o deslocamento de pessoas da área central em busca das condições ideais de moradia ou com a intenção de 'fugir do

centro'. Conforme Scocuglia, Chaves e Lins (2006, p.3), esse processo ocorreu em outras cidades.

De maneira geral, nas diversas cidades em nível mundial, a população foi se afastando das áreas centrais em busca de condições ideais de moradia, atraídos pela oferta de infra-estrutura em espaços tudo era corretamente planejado, e com ela grandes empresas também entraram no processo de migração em busca do melhor meio pra sua atuação, ou seja, onde houvesse um público consumidor. Com a formação de uma sociedade de consumo veio a nova forma de comprar em *shoppings centers* – espaços "semi públicos", reservados e planejados para um público com potencial de consumo.

Nesses anos 70, baseando-se em algumas de suas políticas públicas, Curitiba propôs uma revisão do modelo das cidades americanas que favoreciam o carro, buscando dar prioridade ao transporte público, iniciando a implantação de um Plano Diretor baseado, entre outras coisas, em linhas exclusivas para o transporte coletivo. Tais idéias contradiziam a política de outras cidades brasileiras. Se, por um lado, a cidade de Curitiba implantava medidas que caminhavam no contrafluxo daquilo que cidades no exterior e mesmo no Brasil adotavam em termos de políticas públicas, por outro lado correspondia a idéias de urbanistas mais críticos e visionários. Vale aqui citar o caso de Jane Jacobs, que sempre se posicionou contrária à priorização do transporte individual. Segundo Jacobs (2003, p.6):

As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível.

Em relação à segunda questão da análise desta dissertação, que é a intervenção pontual de integrar um plano maior de cidade, pode-se afirmar que a implementação da pedestrianização na Rua XV em Curitiba, de fato, fazia parte do Plano de 1966. Convém ressaltar que no seu capítulo II, Seção I, no seu artigo 3.º, que

se refere às diretrizes básicas, as vias encontram-se hierarquizadas em onze categorias, compreendendo:

- I - Rodovias Federais e Estaduais;
- II - Rodovias Municipais;
- III - Anel rural;
- IV - Avenidas rápidas estruturais;
- V - Vias de ligação entre estruturais;
- VI - Vias expressas;
- VII - Anel perimetral do centro principal;
- VIII - Vias de expansão;
- IX - Avenidas coletoras e sub-coletoras;
- X - Avenidas de ligação entre bairros;
- XI - Ruas, praças e alamedas de uso preferencial ou exclusivo de pedestre.

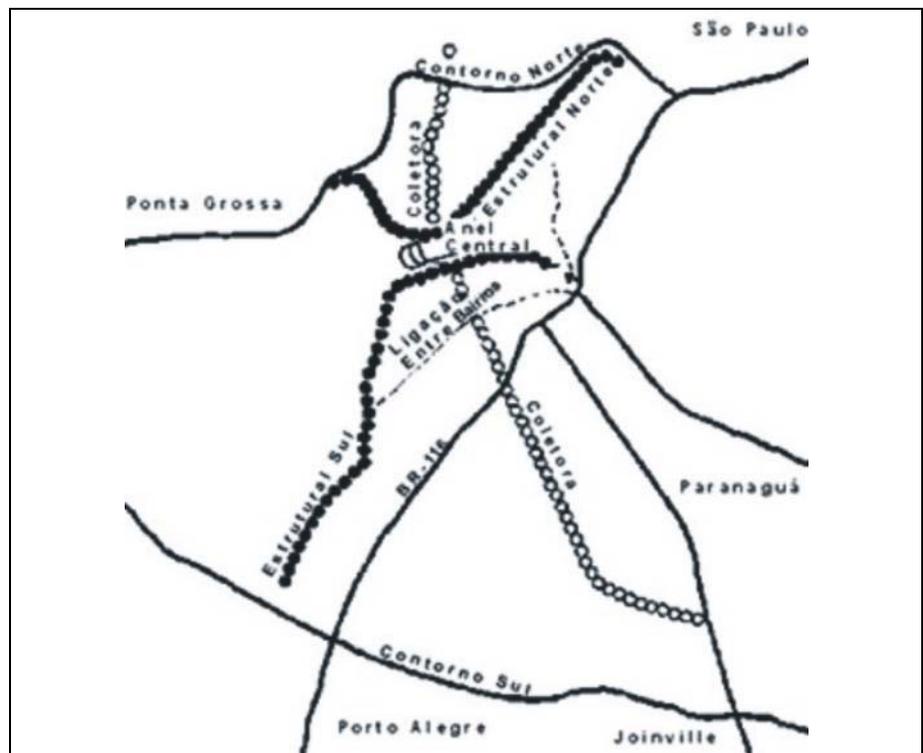


Figura 21 - Plano Preliminar Urbanístico de 1965, definindo a crescimento e adensamento da cidade na direção Nordeste/Sudeste. Sistema Viário no Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, 1965

Autor: Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados
Fonte: IPPUC

A hierarquização de vias determina a linearidade de expansão do centro principal, para de certa maneira facilitar a locomoção das pessoas em direção ao centro, mesmo que tenha sido implantado o anel central lento.

só facilitou o deslocamento dos pedestres como disciplinou os usos e formou um corredor de circulação.

Pode-se concluir que a Rua XV é um GPU integrado ao projeto maior de cidade, e isso pode ter lhe conferido uma credibilidade maior, aumentando assim as oportunidades de gerar impactos positivos. Esse aspecto é analisado por Ultramari (2007, p.7), quando afirma:

Uma característica importante e que pode garantir um potencial positivo aos GPUs é a possibilidade de integrar ou não um projeto maior para a cidade. Aí repousa, parece, a sua maior fonte de credibilidade. Uma vez integrado a um projeto maior de cidade, suas justificativas se ampliam e suas chances de provocar maiores impactos positivos são multiplicadas.

Outra idéia que fica clara no Plano Diretor de 66 é a da valorização do centro tradicional, pois o estabelece como espaço preponderante na atração de trabalho e comércio, e por se tratar da parte mais antiga da cidade é, igualmente, a mais comprometida por não possuir novas e muita possibilidades de intervenções visto que está quase toda edificada. O Plano estabelece, também, que o setor tradicional da cidade deverá ser destinado à preservação e revitalização dos setores históricos com a finalidade de fixar os valores urbanos de uma época. Conforme Del Rio (2001, p.2)

Se nem sempre o modelo da revitalização encontra-se vinculado à existência de um plano no sentido tradicional, ele é dependente de um processo contínuo de planejamento estratégico e de ações integradas. Também é assim mesmo na prática norte-americana do planejamento fragmentado, dos *opportunity projects*, pois a colaboração entre o poder público (viabilizadores), o poder privado (investidores) e as comunidades (moradores e usuários) garante a identificação de planos e programas que possam maximizar e compatibilizar os esforços e os investimentos, e nortear a implementação integrada de ações e projetos a curto, médio e longo prazos.

As vias destinadas ao uso preferencial ou exclusivo de pedestres, no caso de Curitiba, se caracterizam ou podem ser relacionadas a uma ação integrada ou a um modelo da revitalização da continuidade do processo de planejamento implantado em Curitiba. Tal definição é importante nesta discussão, pelo fato de o calçadão da Rua XV ser o resultado de uma proposta do Plano que já integrava a idéia da cidade

que se queria; ou seja, uma intervenção não de caráter pontual, mas, ao contrário, insere-se num projeto maior de cidade, o Plano Diretor de 1966.

Além da pedestrianização, como princípio adotado na perspectiva do Plano de 66, vale ressaltar que o fechamento da Rua XV para o automóvel também se reveste de importância, pelo fato de poder romper com um processo de descaracterização arquitetônica e mesmo urbanística desta via. Verifica-se o processo da transformação urbana ao longo da rua, como a diferença existente entre as dimensões de largura da rua, o que deixa perceber claramente o período em que houve o alargamento da XV marcando uma época em que o automóvel era a promessa de futuro.

Antes de 1965, houve permissão para a demolição de edificações antigas com vistas à construção de edifícios altos, acompanhando o que à época ocorria em muitas cidades, que estavam alargando as vias principais para acomodar um maior número de automóveis – processo que o Plano interrompeu na cidade, deixando visíveis marcas. São exemplos desse alargamento a quadra entre a Rua Doutor Muricy e a Avenida Marechal Floriano e entre esta e a Rua Monsenhor Celso, onde se pode perceber perfeitamente que algumas edificações foram demolidas para o alargamento da via, antiga implantação do Plano Massa.

O Plano de 66 de fato traz uma proposta na tentativa de reverter um processo de degradação de áreas centrais, e pode-se afirmar que intervenção da Rua XV como GPU Público por estar inserida em uma concepção integrada da cidade ganhou um valor muito maior com a revalorização da área central.



Figura 23 - Rua XV de Novembro em foto de 1971

Fonte: Arquivo SMCS

Outro aspecto importante em relação à Rua XV, segundo a concepção que se quer discutir nesta dissertação, é o ineditismo da intervenção selecionada – terceira questão elencada na análise. Neste caso, vale lembrar que, em 1972, com o fechamento da Rua XV para o automóvel, em um primeiro momento não houve o resultado esperado pela municipalidade; houve a inovação da implantação do calçadão, o ineditismo de ser a primeira rua fechada para pedestres no Brasil, mas, como não houve tempo hábil para a colocação de floreiras e luminárias, a população não sabia como agir, pois não estava acostumada a aceitar o novo. A princípio, a rua permaneceu com o antigo aspecto, com as luminárias altas, os mesmos meios-fios, e os pedestres

preferiam andar nas antigas calçadas laterais, ou melhor, entre o meio fio e o alinhamento predial.

Acredita-se que, inicialmente, o calçadão era tão inusitado que as pessoas não se sentiam à vontade para andar no meio da rua, é que as formas persistem mesmo depois que as razões que a fizeram existir desaparecem. Se, em um primeiro momento, não houve tempo para a implantação do mobiliário urbano, houve ousadia e inovação no desenho urbano que correspondia à idéia de pedestrianização, pois conciliava o antigo da arquitetura eclética dos prédios lindeiros com o novo material em acrílico do mobiliário urbano; material até então não utilizado em espaços públicos abertos.

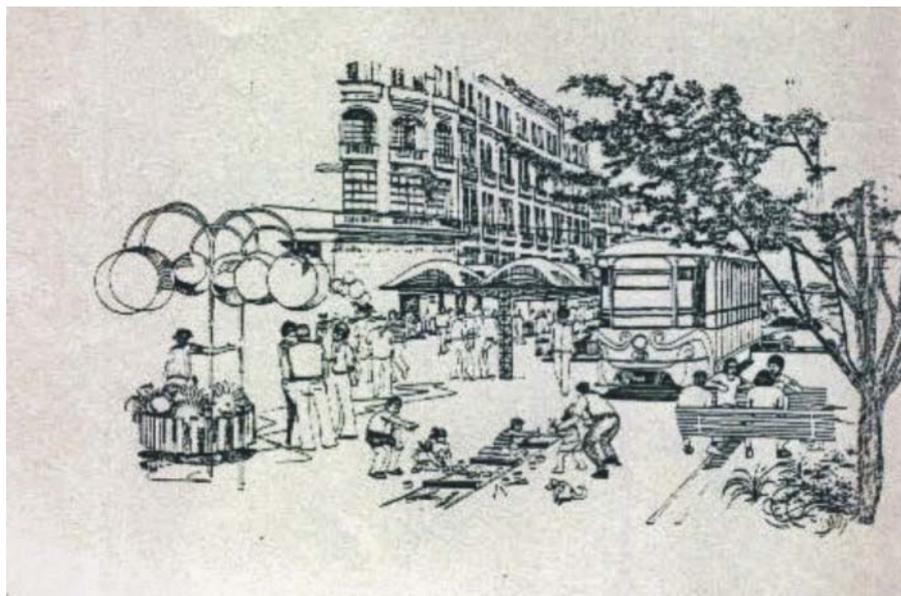


Figura 24 - Imagem mostrando o uso do acrílico no mobiliário urbano

Fonte: Acervo IPPUC

Ao mesmo tempo em que Curitiba teve a preocupação de priorizar o transporte coletivo em vez dos automóveis foi, também, a primeira cidade do Brasil a fechar uma das principais ruas centrais da cidade, ao inserir a pedestrianização com a implantação do calçadão da Rua XV de Novembro; um choque para os cidadãos curitibanos, na época, constituindo-se um ícone que hoje dificilmente se desvincula

da própria imagem da cidade. Assim, houve uma mudança drástica e inédita no país, que começa pela implementação do calçadão da Rua XV e se estende com a implantação da pedestrianização para outras ruas no centro da cidade, negando a hegemonia ao automóvel. Na visão de Hawken, Lovins e Lovins (1999, p.272)

O lugar também conhecido como Rua das Flores, tornou-se rapidamente o centro de um novo tipo de paisagem urbana. O centro da cidade conta com vinte quadras de ruas exclusivas para pedestres, que regeneraram o domínio público e reenergizaram o comércio e a comunidade organizada.



Figura 25 - Projeto de pedestrianização da Rua XV de Novembro em 1972

Fonte: Acervo IPPUC

Por tudo isso, a concepção dos projetos de calçadão passou uma idéia de que havia uma receita mágica ou uma 'grande saída' para áreas degradadas nos centros tradicionais de algumas cidades brasileiras. Esse impacto de modernidade em Curitiba foi de tal ordem que repercutiu em outras cidades brasileiras. Alguma

delas tentaram repetir o sucesso e reproduziram a implantação do calçadão sem qualquer estudo ou mesmo sem que isso fizesse parte de um plano maior de cidade. Até cidades pequenas que não possuíam problemas de congestionamentos ou de conflito de pedestres e veículos resolveram fechar a rua principal como uma forma de valorização ou afirmação da própria cidade.

Vale notar que o fechamento de ruas de forma indiscriminada já tinha sido experimentado sem êxito em outras cidades do mundo, conforme analisam Vargas e Castilho (2006, p.11)

Outras estratégias para a recuperação das áreas urbanas, especificamente nos centros urbanos, basearam-se no conceito de uso exclusivo de pedestres nas principais ruas de compras, como se os problemas enfrentados pelo comércio estivessem relacionados com a dificuldade de deslocamento a pé. No período entre 1957 e 1962, cerca de cinquenta cidades em todo mundo tentaram recuperar o comércio fechando suas ruas para o uso exclusivo de pedestres, processo este que continuou na década de 1970, Frieden e Sagalyn, (1991). Somente após alguns anos descoberto o equívoco, muitas cidades, como Toledo, na Espanha, Boston e Seattle, nos Estados Unidos, reabriram as ruas e reconstruíram as calçadas.

Quanto à questão do ineditismo da intervenção, pode-se dizer que o foi parcialmente, se comparadas com outras cidades no mundo, onde houve iniciativas similares mas quase sempre questionáveis em termos de sua efetiva apropriação por usuários, conforme a citação anteriormente trazida. Pode-se discutir, ainda, o fato de outras cidades brasileiras copiarem Curitiba. O ineditismo também é observado pelo fato de a obra ocorrer em um período de intensa valorização do automóvel. De acordo com o que demonstra Villaça (2001):

Foram os interesses de locomoção dessa classe que modelaram, a partir da década de 1970, uma parte dos territórios de nossas metrópoles, inclusive seus novos centros. A mobilidade territorial libertou as pessoas da prisão, do peso do espaço. [...] Entretanto, apesar da maior mobilidade territorial, elas, à medida que se afastavam, procuravam minimizar o tempo de deslocamento ao centro, trazendo-o para sua direção. Isso ocorreu, porém em uma parte clara e específica da cidade: a região geral onde concentrava a alta renda.

Além do ineditismo de eliminar o automóvel em uma via consolidada na estruturação viária, houve também nessa intervenção a adoção de um outro princípio que se observa no Plano de 66: a valorização urbanística do patrimônio histórico cultural. Tal fato foi singular entre as demais cidades brasileiras, sobretudo se considerado que essa intervenção ocorre nos anos 70, quando a valorização do automóvel ainda era evidente, e foi isso que permitiu a reprodução da iniciativa de Curitiba em outras cidades.

No Brasil, depois de uma experiência de pequena escala limitada ao centro histórico de Curitiba, em meados dos anos 70, o modelo da revitalização só viria a se consolidar com a implantação e o sucesso do Projeto Corredor Cultural no Rio Janeiro (DEL RIO, 2001).

Todavia, o ineditismo da intervenção precisa de manutenção, reciclagem e atualização. Gnoato (2006) relata que "o comércio do calçadão é restrito somente para os transeuntes da XV e propõe que seja realizado uma nova análise para que sejam agregadas novas funções comerciais." Fica evidente a constante necessidade de revitalizar o espaço público, mantendo o ineditismo, a novidade de permitir novos usos, de rever a legislação e de realizar ações mesmo que pontuais, como a reforma que ocorreu em 2001. Segundo Gnoato (2006)

As atividades da Rua XV se restringem ao comércio destinado à população que circula pelo calçadão. O exemplo da Avenida Luiz Xavier, ou Boca Maldita, que mantém circulação de veículos, comprova que a multi-funcionalidade de usos enriquece a vida e a animação de uma rua. A circulação restrita de veículos nos calçadões de Curitiba precisa ser revista para que se permitam novos usos de comércio e prestação de serviços.

Quanto à quarta questão referente às oportunidades diversas de apropriação comunitária, como um primeiro ponto, pode-se afirmar que na área central da cidade foi iniciado na década de 1970 um processo de valorização urbanística cultural, marcado por uma nova política de preservação do patrimônio histórico edificado. Por meio da reciclagem de uso e restauração de imóveis denominados Unidades de Interesse de Preservação (UIPs), até então abandonados, foi estabelecida uma

identidade própria assinalando a transformação cultural. Nas palavras de Hawken, Lovins e Lovins (1999, p.272)

Entre as muitas iniciativas que alteraram a direção da cidade, a ousada ressurreição do centro histórico, pouco antes que fosse destruído para dar lugar a um viaduto, foi a mais emblemática. Na época, praticamente todas as cidades do mundo estavam demolindo seu centro histórico para que vias mais largas dessem passagem ao caudal de veículos que transportavam as pessoas entre os distritos zoneados para as mais diferentes atividades.

É necessário reter que com a criação das UIPs ao mesmo tempo em que houve a preservação arquitetônica, indiretamente garantiu-se a permanência dos pequenos imóveis na estrutura fundiária original, ou seja, lotes com testadas menores permitiram uma diversidade na oferta do comércio e serviço, havendo um incremento da apropriação do espaço pela população.

A partir desse momento iniciou-se um processo de conscientização dos proprietários de edificações antigas a preservar a memória, a revitalizar imóveis abandonados, a auxiliar a manter viva a história da cidade como parceiros ou atores locais para criar uma certa identidade. Porém, somente a conscientização não bastou, assim a prefeitura estabeleceu uma política de concessão de incentivos fiscais para proporcionar a restauração, reciclagem e adaptação a novos usos de edificação de valor cultural, histórico e arquitetônico, para que realmente a preservação de imóveis continuasse. De acordo com Vargas e Castilho (2006, p.26)

A experiência de Curitiba merece ser lembrada graças à valorização da imagem da cidade por meio de planejamento. Outro instrumento eficiente foi a política de comunicação dirigida à população de Curitiba, que criava no cidadão um sentimento de pertença e identidade, constituindo-se em uma estratégia similar à que ocorria nos Estados Unidos e na Europa, com o propósito de promover a legitimação necessária para as práticas urbana implementadas.

A Rua XV é uma das áreas mais antigas da cidade; contém elementos de grande importância paisagística e arquitetônica, testemunhos atuais da antiga opulência do início do século XIX e que ao serem valorizados com o fechamento da via serviriam como potencial ao desenvolvimento turístico da cidade. O tratamento urbanístico proposto buscou estabelecer o vínculo do pedestre que circula na Rua XV entre a Praça Osório e a Praça Santos Andrade, valorizando a paisagem do conjunto arquitetônico entre as duas praças. Segundo Boschilia (1996, p.1)

O espaço da Rua XV de Novembro apresenta-se como microcosmo social características e peculiaridades sugerem diferentes leituras. Desde a leitura do conjunto de sobrados de fachadas ecléticas até o estudo antropológico do fenômeno da apropriação do espaço por determinados grupos, a XV oferece uma riqueza inigualável para analisar o processo de desenvolvimento urbano da cidade.

Como segundo ponto em relação às oportunidades diversas de apropriação comunitária, uma das artérias fundamentais de Curitiba, a Rua XV é considerada como o principal espaço público de vida coletiva da cidade, seja pelos transeuntes que caminham para chegar ao local de destino, seja por ser o ponto de encontro de outras pessoas. De acordo com Silva (2006, p.5):

Os espaços públicos urbanos devem essencialmente ser espaços de lazer, isto é, lugares de dinâmica cultural onde o lúdico faça ressaltar um conjunto de expressões ou rituais, sinônimos do direito à cidade e de usufruto de lugares "agradáveis para viver". Lugares que ofereçam uma grande escolha de atividades e que, ao prolongarem a vida interior, sirvam de receptáculo de muitas aspirações por vezes contraditórias, mas onde os cidadãos procurem sempre, mais ou menos conscientemente, estar em osmose com a sua unidade de vizinhança, o seu bairro, a sua cidade. O seu ordenamento é atualmente um dos aspectos vitais para a revitalização e a qualidade de vida no meio urbano. Eles interessam a todas as pessoas, independentemente do tempo livre e do grau de acessibilidades de cada um.

Nessa perspectiva, pode-se afirmar que houve uma construção de identidade entre o público, a própria rua e o privado, o conjunto de imóveis da Rua XV, desenvolvendo-se ao longo desses anos uma forte relação no ambiente urbano, o que permanece vivo até hoje.

A respeito da quinta questão referente aos aspectos relativos ao acesso da população, se mais ou menos restritiva, pode-se afirmar que acessibilidade é de uso irrestrito, de tal forma que, mesmo o seu comércio, atualmente difere em muito daquele que havia quando era aberta ao automóvel. O acesso na Rua XV foi ampliado, pois o fechamento da rua acabou trazendo um maior número de atividades como o lazer e a ampliação do número de lojas comerciais. A rua se fez presente e se faz até hoje, foi valorizada e continua sendo com a atração de um maior número de pessoas. Outra questão importante que antecede a implantação da rua de pedestres refere-se às manifestações políticas que após o fechamento da rua tornou-se tão concorrido que muitos candidatos políticos realizam seus comícios próximos aos cafés da Av. Luiz Xavier, fato esse que fortaleceu ainda mais o ponto de encontro conhecido como a 'Boca Maldita'²⁸.



Figura 26 - Vista da Boca Maldita (08/2006)

Fonte: Acervo IPPUC

²⁸ Tribuna livre criada em 1957 e institucionalizada em 13 de dezembro de 1966. Poderosa e machista, a Boca é famosa desde que se atribuiu a ela a responsabilidade pela cassação, nos anos 70, do governador do Estado Haroldo Leon Peres. Seu lema é "nada vejo, nada ouço, nada falo". Durante a ditadura militar, funcionou como tribuna livre.

As ruas e praças de uma cidade podem ser consideradas como os espaços verdadeiramente públicos, democráticos, dos quais todos podem usufruir, e onde quase tudo pode ser permitido em termos de expressão. Hoje, a Rua XV agrega, ainda, um forte comércio popular, capaz de responder às demandas de uma população de menor poder aquisitivo e moradora dos municípios vizinhos metropolitanos. Na visão de Segre (2005, p.2)

O lugar público deve ser concebido como um espaço urbano acessível onde se produz o encontro da diversidade. [...] a noção de espaço público não pode ser só restrita à operações cenográficas sobre ruas, praças e parques. Na nova interpretação da "esfera pública", a ênfase deve concentrar-se na "dimensão política da vida social" que caracteriza o "espaço público" metropolitano em seu caráter de território de mediação entre sociedade e estado, porque é ali que se transformam em públicas as expressões políticas da cidadania segundo as diferentes formas de associação e conflito.

Sobre a sexta questão, referente à participação comunitária da implantação do calçadão da XV, como mencionado anteriormente, foi apresentado a diversas entidades de classe quando houve a aprovação do Plano Diretor de 66 em sete audiências públicas. Considerando que estava sendo discutido o plano com modificações muito abrangentes, para toda a cidade, cabe questionar se foi atendida para todos os pontos e propostas que estavam inseridas no Plano, principalmente a implantação do calçadão da XV. Pelos relatos da época, acredita-se que esse assunto tenha-se perdido na discussão geral do Plano, sem que ninguém tivesse dado o devido valor para a proposta de fechamento da rua para pedestres.

O Plano de 66 registra alguma participação, talvez até mesmo significativo para a época, mas, de lá para cá, há uma crítica contundente de como os projetos e as intervenções são decididos na cidade de Curitiba. Vale aqui citar Moura e Kornin (2001, p. 80):

Em Curitiba, as instâncias de participação nos projetos urbanos têm um conteúdo tenuemente consultivo e claramente legitimador das políticas oficiais. O influente envolvimento em esferas decisórias fica restrito aos atores partícipes das coalizões dominantes ligadas aos grandes interesses localizados.

Convém ressaltar que existem outras críticas recorrentes, sendo uma delas a forma como ela foi pensada e implantada. Curitiba iniciou um processo de renovação urbana, sem nenhuma participação da comunidade e sem ouvir a opinião dos comerciantes da Rua XV. Mas, se não houve participação, houve sinais de mudanças, conforme afirma Urban (1992, p.9):

Fica claro que a participação popular é ínfima. Só nos anos seguintes essa participação, fruto das rápidas mudanças e do empenho do poder público municipal em levar os benefícios com ajuda de uma arraigada política mercadológica, torna-se efetiva, concreta.

O calçadão da Rua XV foi implementado durante o regime da ditadura militar, no dia 19 de maio de 1972, em uma sexta-feira, após o horário comercial, em que houve uma verdadeira invasão de máquinas e operários para que os comerciantes não tivessem tempo de recorrer com mandado de segurança. Conforme relatam Hawken, Lovins e Lovins (1999, p.271):

Às seis horas de uma tarde de sexta-feira, em 1972, uma hora depois que os tribunais fecharam, iniciou-se a renovação de Curitiba. Os operários da prefeitura começaram a britar o asfalto da histórica rua central a XV de Novembro. Trabalhando sem cessar, eles a calçaram de pedra, instalaram postes de iluminação e quiosques e plantaram dezenas de milhares de flores. Quarenta e oito horas depois, aquela obra meticulosamente planejada estava concluída. O primeiro calçadão de pedestres do Brasil – um dos primeiros do mundo – estava pronto para funcionar. Ao meio-dia de segunda-feira, havia tanta gente que os comerciantes que pretendiam recorrer à Justiça porque temiam sair prejudicados com a eliminação do tráfego de veículos, passaram a solicitar sua expansão. O lugar, atualmente também conhecido como Rua das Flores, tornou-se rapidamente o centro de um novo tipo de paisagem urbana.



Figura 27 - Foto da obra de pavimentação da Rua XV de Novembro para pedestres (07/1972)

Fonte: Acervo IPPUC

Na época de execução das obras que restringiu a circulação de veículos, o trânsito da área central encontrava-se com grandes congestionamentos aparentemente não permitindo propostas resolutivas; crescia cada vez mais o número de veículos que circulavam no centro, como também era crescente o número de atropelamentos. As calçadas eram insuficientes para o grande número de pedestres, prejudicando o movimento das lojas. Todos esses problemas necessitavam de definições urgentes e prioritárias.

Se os fenômenos acima descritos dizem respeito a decisões que caracterizam a época em que foram adotadas, a partir dos anos 80, a municipalidade tão-somente mantém o princípio que norteou a implantação da Rua XV: sustenta a proibição para automóveis e a proteção para que o calçadão permaneça da maneira como foi planejado e fomentado por meio de incentivos fiscais para que de alguma maneira haja a preservação e conservação do patrimônio histórico e arquitetônico nas edificações.

As ações perdem o ineditismo inicial constituindo-se em medidas de manutenção, tais como o Programa de Despoluição Visual, realizado na década de 1980. Nessa época, grandes letreiros e anúncios cobriam, muitas vezes, a fachada do imóvel, impedindo a valorização arquitetônica do conjunto edificado. Na tentativa de proibir o uso de propaganda ofensiva que se faziam presente de maneira descontrolada e em proporções exageradas, pode-se dizer que esse programa foi um dos primeiros esforços na dinamização do centro e preservação da paisagem da cidade.

Em 1994, o projeto Cores da Cidade, pensado para de reverter a degradação dos imóveis do entorno do antigo Paço Municipal, foi mais uma tentativa da Prefeitura para renovar os antigos atrativos do centro tradicional de Curitiba, que continuam subutilizados.

Em 1997, o programa Revivendo Curitiba previa algumas intervenções pontuais em ruas como a Comendador Araújo e a Rua XV de Novembro, as quais foram revalorizadas e reestruturadas, ações para tentar reverter um processo de esvaziamento já iniciado, ou melhor, reverter o fenômeno da descentralização traduzida na degradação

e abandono de sua área central; ações que não pertencem ao plano maior de cidade, o Plano de 66.



Figura 28 - Vista da Avenida Luiz Xavier e Rua XV de Novembro após a revitalização inaugurada no final de 1999

Foto: Ricardo Almeida/SCMS (12813), 21/04/2000

Esses programas foram alguns dos inúmeros que a Prefeitura criou para realizar a recuperação e preservação da área central da cidade. A sempre presença da Rua XV nessas iniciativas confirma a importância da via para o centro e mesmo para a imagem da cidade.

No entanto, ações voltadas à mudança do perfil de usuários e do comércio, à perda progressiva de referências simbólicas, à ausência de segurança para população, à insuficiência das ações sociais relativas a moradores de rua e insuficiência de preservação e manutenção dos imóveis históricos públicos e privados, não podem ser consideradas operações de renovação urbana e não podem ocorrer no âmbito das grandes intervenções urbanas. Tanto o Projeto Cores da Cidade como o Revivendo Curitiba são frutos das iniciativas tomadas pela Prefeitura como uma tentativa de resgatar a memória urbana e, principalmente, a qualidade da paisagem.

Esses projetos foram alguns ensaios utilizados pela prefeitura para dinamização e requalificação do centro de Curitiba. Vale mencionar que o Plano de 66 pretendia "devolver aos curitibanos seus tradicionais pontos de encontro" (CURITIBA, 1966, p. 53), adotando uma linearidade de expansão do centro principal ao longo de linhas fortemente marcadas, de modo a se tangenciar com vias estruturais. Assim, esse mesmo Plano propôs uma vasta rua de pedestres formada pela Rua XV, antiga Avenida João Pessoa atual Avenida Luiz Xavier, Praça Generoso Marques e parte da Praça Tiradentes. Faz-se necessária a lembrança de que tudo isso ainda respeita, de certa forma, o que foi estipulado no Plano, numa idéia maior de cidade em que o propósito da Rua XV, em 75, é aqui mantido pelos esforços de atualizá-la e conservá-la.

Continuando a análise da Rua XV segundo as questões previamente selecionadas, na sétima questão, a que se refere ao papel do Estado ou parceria com o setor privado, é importante mencionar que, desde a implantação do Plano Diretor em Curitiba, o IPPUC coordena o processo de planejamento sob a óptica do zoneamento e uso do solo, que é, mais do que apenas um instrumento disciplinador da ocupação urbana, um agente indutor e promotor do processo de desenvolvimento da cidade, orientando investimentos públicos e privados.

Nesse sentido, o Instituto, em conjunto com outras Secretarias da prefeitura, visa buscar alternativas para estabelecer diretrizes para que a iniciativa privada participe, de alguma forma, de ações em conjunto com a municipalidade. Após as experiências em participação e gestão regional, no início da década de 1990 e em face da escassez dos recursos públicos para dar continuidade a seus investimentos sociais e urbanos, a prefeitura busca viabilizar projetos em parceria com a iniciativa privada, visando compartilhar algumas das responsabilidades até então de competência exclusiva do poder público municipal.

Por um lado, pode-se dizer que ferramentas como normas de regulamentação urbanística podem muitas vezes ter o poder de decisão, de institucionalizar determinados tipos ou modelos arquitetônicos, 'engessar' com decretos restritivos e classificatórios;

por outro lado, a legislação do uso do solo pode ser utilizada como um mecanismo de flexibilização e, também, pode estimular algumas regiões menos dotadas que necessitam de dinamização.

Em relação à oitava questão, relativa à fonte de recursos utilizada, inicia-se mencionando que este é um dos fatores determinantes para a viabilização da implantação e do desenvolvimento de Grandes Projetos Urbanos. Vale notar que os interesses privados na maioria das vezes são alavancados por incentivos fiscais ou por meio de financiamentos em agências que, após a efetivação do processo de empréstimo, executam o repasse de recursos, que pode ser feito por meio das instâncias federais ou estaduais, tendo em vista a reduzida capacidade de comprometimento orçamentário dos governos locais. Esses empréstimos dependem de uma série de fatores, tais como: a capacidade de endividamento do município; se o município tem a tradição com instituições financeiras internacionais de cumprir com os compromissos assumidos; e a qualidade da capacitação técnica do gestor público para operacionalizar e atuar no nível local. Ultramari (2007, p.2) sintetiza o cenário dos GPUs em cinco fatores:

O cenário no qual os Grandes Projetos Urbanos são implementados, ainda que não formalmente constituída pode ser assim sintetizados: 1. controle de uso do solo (antiga prática do planejamento urbano que agora concorrem com o chamado Planejamento estratégico); 2. planejamento participativo; 3. projetos de atendimento à demanda urbana básica (sobretudo com recursos do Banco Mundial e do Banco Interamericano, maiores financiadores de projetos urbanos no Brasil, com prioridade para áreas de saneamento, habitação e transporte) e; priorização de regularização de áreas invadidas (tentativas diversas de aplicação do Estatuto da Cidade, o qual facilita a legalização de tais assentamentos).

Em relação ao GPU Público, Rua XV de Novembro, pode-se dizer que foi realizado com investimentos somente públicos, sem que houvesse um convite para uma parceria com o comércio local, mesmo porque a maioria dos comerciantes era contra ao fechamento da rua, e, *a priori*, eles não contribuiriam para um projeto como esse, uma vez que não acreditavam que seria uma solução adequada.

E, ainda que houvesse a participação financeira do comércio local, sabe-se que na maioria das vezes a municipalidade assume os custos por acreditar que, após a

implantação do projeto, há a geração de impactos positivos, e muitos problemas podem ser solucionados. Dessa forma, esse alto investimento por parte da municipalidade é visto como um 'ganho' significativo para toda a população, se considerado o aumento da vivência urbana nos espaços públicos e da segurança dos pedestres com uma calçada maior e com um atrativo para maior número de pessoas vir a freqüentar a Rua XV.

Sabe-se que a Rua XV de Novembro resultou em uma das regiões mais privilegiadas, com uma grande valorização imobiliária destacando-se do restante da cidade e, ao lado disso, se fortaleceu e se solidificou como ícone, como a identidade da área central. "A qualidade urbana de uma cidade é avaliada a partir do significado e da riqueza dos lugares públicos que a compõem" (SEGRE, 2005, p.2).

Neste ponto é oportuna a introdução da nona questão da análise, relativa à geração de empregos. Ao longo de sua existência, a Rua XV destacou-se pela diversificação de usos, com ênfase no comércio, que recebeu um incremento com a implantação do calçadão. Daí pode-se inferir que o emprego foi igualmente incrementado, pois se o comércio é revitalizado, a possibilidade de atração de usuários é maior, conseqüentemente podem ser gerados mais empregos. Nesse raciocínio, até agora a pedestrianização não parece ter diminuído a importância comercial da via, ao contrário. Com efeito, houve a valorização do pequeno comércio varejista, do comércio popular e do surgimento de novas ocupações no setor terciário.

Conforme é recorrente na literatura, pode-se afirmar que o sucesso de uma renovação urbana em uma determinada área está vinculado à diversificação dos usos, uma ocupação multifuncional que permite residências, lojas, escritórios como atividades geradoras de empregos. Somekh e Campos (2001, p.174-175) referem-se à possibilidade de combinar renovação urbana com atração de investimentos, nos seguintes termos:

A visão estratégica salienta a possibilidade de aproveitar as oportunidades de renovação para a implementação de projetos que combinem atratividade para eventuais investidores, alta visibilidade e atividades afinadas com tendências econômicas emergentes, concentradas no setor terciário e nos serviços especializados – escritórios, lazer, turismo, gastronomia, esporte, alta tecnologia e assim por diante.

Como a última questão de análise, tem-se a preocupação ambiental especificamente voltada à questão urbana. A proposta do Plano de 66 era devolver essa antiga via ao pedestre, transformando-a em um amplo jardim, com luminárias adequadas aos usuários, bancos, floreiras, bancas de revistas, árvores, enfim, todo o equipamento urbano diferenciado. Segundo Urban (1992, p.15)

Aos planejadores, à época, cabia cuidar de diversos detalhes. Assim, as árvores plantadas entre a avenida Marechal Floriano e a rua Barão do Rio Branco seriam de porte médio, não atrapalhando os luminosos das lojas, e também devido à reduzida largura da Rua XV entre as ruas Monsenhor Celso e Barão do Rio Branco. Uma outra decisão foi tomada: para garantir o uso da rua pelos pedestres, a área era declarada "sujeita a guincho". Carros estacionados durante a noite e a madrugada seriam, assim, rebocados a partir das 9 horas da manhã se ainda permanecessem na rua. Lubomir Ficinski deixava claro que "a transformação de parte da Rua XV em local reservado para pedestres é lei aprovada pela Câmara Municipal de Curitiba, e como tal deve ser obedecida".

Após a pedestrianização, podem ser observados avanços na questão ambiental com a coibição de veículos e, em consequência, a melhoria da qualidade do ar, aumento de vegetação, a inserção de floreiras que reforçam a idéia do recurso natural como elemento para a amenidade urbana e mesmo para a conscientização ambiental, bem como tratamento de uma rua como uma praça linear.

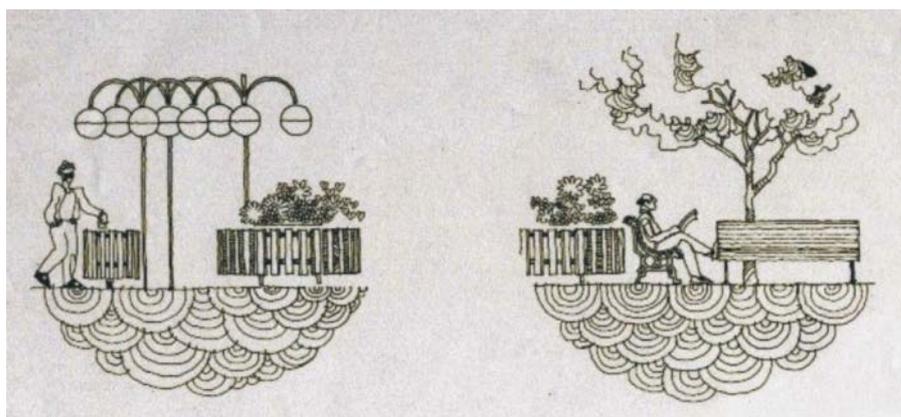


Figura 29 - Desenho do mobiliário urbano adotado na década de 1970 onde as floreiras são um dos elementos principais como caracterizadores do projeto urbanístico

Fonte: Acervo IPPUC



Figura 30 - Projeto implantado – Trecho entre rua Barão do Rio Branco e rua Presidente Faria

Fonte: Acervo IPPUC

As análises das 10 questões elencadas inicialmente, por meio de seus impactos e suas externalidades, foram elaboradas de uma maneira que ficassem evidente os parâmetros de referência estabelecidos por tal.

Apresenta-se a seguir a análise do GPU Privado.

4.3 GRANDE PROJETO URBANO PRIVADO

A proposta de *shopping center* foi concebida pelo arquiteto austríaco Victor Gruen – que emigrou para os Estados Unidos em 1938 – ao discordar do estilo de vida suburbano da América de 1950. Assim, projetou um edifício com intuito de reunir pessoas para fazer compras, beber café, e socializar, proporcionando um ponto de encontro com atividades que acontecem nas áreas centrais e faltavam nos subúrbios das cidades americanas.

O primeiro *shopping* Southdale²⁹ foi inaugurado em 29 de outubro de 1954, e foram necessários 800 trabalhadores para construir 74.000 m² com 72 espaços para lojas. Implantado no centro de Minneapolis, foi desenvolvido pela Companhia de Dayton e projetado por Gruen. Possuía três âncoras: Donaldson's, Walgreens e Woolworth e foi considerado um projeto inovador por colocar dois concorrentes em um mesmo edifício. A proposta original, nunca construída, possuía edifícios de apartamentos, casas, escolas, um centro médico, um parque e um lago; complexo que fora planejado para criar um ambiente de lazer.

Já no Brasil, os centros comerciais chegam na década de 1980 e se expandem nos anos seguintes como modelos de desenvolvimento econômico de várias cidades brasileiras. No caso de Curitiba, a implantação do primeiro *shopping center* ocorreu em 1981, coincidindo com o início da mudança de hábitos de compra de seus habitantes – concomitantemente, teve início o declínio do comércio tradicional da área central da cidade.

Essa proliferação de grandes empreendimentos como centros comerciais ocorreu sem a devida preocupação com o comércio local, e interferiu diretamente na malha urbana, por ocupar grandes extensões e interromper ou bloquear as quadras em função do seu porte – ainda hoje estão sendo construídos em proporção cada vez maior, tanto na área construtiva quanto em números. Em consequência, acaba provocando quadras longas com poucas aberturas, sem uma das vantagens que as quadras curtas proporcionam que são oportunidades de virar as esquinas com mais segurança (JACOBS, 2003, p.197), que acaba gerando pouca comunicação entre o público e o privado.

²⁹ Southdale Mall foi concebido sob a perspectiva de que no futuro os consumidores iriam procurar comodidade, serviços úteis e variedade sob um mesmo teto. A partir daí, outros *shoppings* foram surgindo entre os quais está o Randhust Mall originalmente inaugurado em 1962 e, foi o primeiro centro comercial regional na área de Chicago e, o maior espaço fechado com ar condicionado nos Estados Unidos.

Tentar dar segurança às ruas em que o espaço público seja inequivocamente público, fisicamente distinto do espaço privado e daquilo que nem espaço é. De modo que a área que necessita de vigilância tenha limites claros e praticáveis; e assegurar que haja olhos atentos voltados para esses espaços públicos da rua o maior tempo possível (JACOBS, 2003, p.37).

Na definição de Caldeira (2000), os *shoppings* podem ser considerados como "enclaves fortificados", pois procuram fazer com que as funções públicas possam ocorrer no domínio privado, de maneira segregada e destroem a rua como espaço público, visto que esses espaços utilizam vias exclusivamente para veículos, eliminando a função de sociabilização, ao desestimular a interação entre os moradores e a vizinhança. No mesmo sentido, tem-se o pensamento de Jacobs (2003, p.49) a respeito de empreendimentos como residências de renda média e alta que ocupam grande extensão do solo urbano, vários quarteirões antigos, com terrenos e ruas para atender a essas "ilhas urbanas", "cidades dentro de cidade" e um "novo conceito de vida urbana", formando quadras longas, segregando o espaço, ou melhor, formando guetos. Em sua crítica aos grandes empreendimentos que ocupam longas quadras, que neste caso pode ser comparado aos *shoppings centers*, o autor aponta:

Os projetos residenciais de superquadras são passíveis de todas as deficiências das quadras longas, freqüentemente de forma ampliada, e isso também ocorre quando são cortados por calçadas esplanadas e, portanto possuem, teoricamente, ruas a intervalos razoáveis, pelos quais as pessoas podem transitar. Essas ruas têm sentido porque raramente há motivo plausível para serem usadas por um número razoável de pessoas (JACOBS, 2003, p.205).

De acordo com a ABRASCE (Associação Brasileira de Shopping Centers), em 2007, existiam 346 *shoppings* no Brasil. Essa mesma Associação lembra que, em 1983, somente 15% dos empreendimentos encontravam-se em cidades do interior do país, percentual que hoje alcança 49%. Cabe questionar onde são construídos esses empreendimentos e se há qualquer relação deles com o tecido urbano. Questiona-se, também, a integração entre esses edifícios e a malha urbana e, em decorrência, entra em cena a discussão sobre espaços privados e públicos. Para Neves (2007)

Em qualquer cidade é primordial que todas as edificações estejam integradas ao tecido urbano. No caso de *shopping centers*, face ao impacto de vizinhança, no tráfego e no meio ambiente, essa integração se dá mediante a adequada localização, acessos e dimensionamento da obra, a fim de proporcionar a melhoria da qualidade de vida da população do entorno (facilidade para comércio, serviços e lazer). Quanto maior a cidade, mais desejável a criação de *shoppings* em suas diversas regiões, salientando que, no caso de São Paulo, certamente, o problema do caótico tráfego teria se multiplicado se hoje ainda existisse apenas o Shopping Iguatemi.

Considerando os diversos *shoppings* e outros grandes empreendimentos que começaram a surgir em Curitiba, a Prefeitura Municipal criou alguns instrumentos para regulamentar e para acomodar essas edificações de uma maneira mais integrada ao tecido urbano, como também para minimizar os impactos delas decorrentes. Dessa forma, em 13 de outubro de 1979 foi instituído, por meio do Decreto n.º 161 – que atualmente não se encontra mais em vigor –, o primeiro mecanismo sobre a ocupação do solo para os usos de equipamentos de grande porte. Segundo o disposto no decreto a respeito da ocupação do solo considera:

- Que os supermercados, centros comerciais e similares de grande porte, embora devam ser reconhecidos como de interesse da coletividade, tendem a eliminar gradativamente outros tipos de comércio de menor porte e de atendimento mais direto aos bairros;
- Que essa eliminação gradual resulta inevitavelmente em polarizações comerciais, e que tais circunstâncias força cada vez maiores os deslocamentos dos usuários;
- Que as construções de tal porte geram grande demanda por parte da população, acarretando uma sobrecarga de tráfego na sua vizinhança, podendo ocasionar, por seu gigantismo, um desfiguramento das zonas, mormente as residenciais;
- Que a maioria das áreas urbanizadas onde tais usos seriam desejáveis já não contam mais com um potencial de imóveis capaz de acomodar unidades de tal porte;
- Que se faz necessária uma regulamentação que atenda de forma simultânea tanto os interesses de grandes e pequenas empresas como os da população e os de conformidade com o próprio assentamento urbano.

A partir desse decreto, ficariam proibidas construções destinadas a super e hipermercados, lojas de departamentos, centros comerciais e outras atividades similares do comércio ou prestação de serviços com área superior a 10.000m². Porém, tais construções poderiam ser autorizadas excepcionalmente, em casos de reciclagem de usos ou preservação de patrimônio cultural, centros e galerias comerciais em

estabelecimentos com área preestabelecida situados na zona central, setores estruturais, setor especial do Centro Cívico e zonas de serviços.

Pode-se citar como exemplo o Shopping Mueller, o primeiro a ser construído em Curitiba, situado no Centro Cívico, muito próximo ao centro da cidade, que atende a alguns dos itens exigidos, mas não a outros. Faz parte de uma reciclagem de uso, utiliza a fachada de algumas casas de interesse de preservação e uma antiga fábrica de fundição. No entanto, a instalação de um *shopping* nos arredores da área central parece ter coincidido com o declínio do comércio tradicional da cidade. Resta saber se a prefeitura, caso tivesse coibido, pela manutenção do Decreto n.º 161 de 1979, a construção de *shoppings*, poderia ter obtido outros resultados que não comprometessem o pequeno comércio em um mesmo compartimento urbano.

Outra questão é se houve, na época da aprovação desse primeiro *shopping*, o favorecimento ou não para algum grupo da iniciativa privada, ou se apenas a municipalidade deixou de considerar os possíveis impactos que poderiam surgir. Pode ter sido pensado pelo governo local que a cidade de Curitiba estava enfrentando problemas de uma grande metrópole. Assim, elaborar um decreto com intuito de dificultar a implantação de *shoppings* parece ter sido uma solução que não contemplou os impactos que poderiam refletir sobre a cidade posteriormente.

Julga-se importante realizar essa ponderação sobre a coibição ou a permissão da implantação de *shoppings* em Curitiba, uma vez que, além de o uso de centro comercial não pertencer ao Plano de 66, a municipalidade pode ter perdido a grande oportunidade de dificultar a instalação desses empreendimentos por meio de legislação complementar.

Outros mecanismos foram formalizados nas instâncias municipais, estaduais e federais não só para flexibilizar normas de legislação de uso do solo, mas também para mitigar os impactos da obra e seu funcionamento e para reduzir as externalidades por meio da solicitação de ações compensatórias. A seguir procura-se demonstrar a

evolução de alguns exemplos na legislação pertinente à implantação de empreendimentos que podem se configurar como GPUs privados em Curitiba.

No início da década de 1980, com o objetivo de estabelecer diretrizes urbanísticas, sociais e econômicas e em uma tentativa na resolução de problemas e de dinamizar áreas degradadas, foi instituída a Transferência do Potencial Construtivo e o Solo Criado. Encontra-se em vigor, até os dias de hoje, e constituem matéria de Lei Federal Estatuto da Cidade, sob os títulos "Transferência do direito de construir" e "Outorga onerosa do direito de construir". Instituído, inicialmente, para estimular a preservação de imóveis históricos, o mecanismo de Transferência de Potencial Construtivo foi posteriormente ampliado para incluir a preservação de áreas de mata nativa e adaptado sob a forma de 'solo criado' a fim de gerar recursos locais para a construção de habitação de interesse social. De um lado, tem-se o decreto que coíbe; de outro, há uma legislação que flexibiliza e acaba por incentivar a instalação de empreendimentos de grande porte pela iniciativa privada.

Em 1997, por meio do Decreto n.º 838, foi instituído o RAP (Relatório Ambiental Prévio) como instrumento de análise para subsidiar o licenciamento ambiental no âmbito do município de Curitiba para as seguintes atividades, conforme seu artigo 2.º:

- I - Obras de saneamento, tais como sistemas de abastecimento de água, sistemas de esgoto sanitário, sistemas de drenagem, dragagem e limpeza ou desobstrução de rios, listados no Art. 3.º, da Resolução 05/88 – CONAMA;
- II - Extração de minérios, inclusive os de classe II, definidos no Código de Mineração;
- III - Projetos de parcelamento do solo (loteamentos e desmembramentos) com área de 50 a 100 ha;
- IV - Empreendimentos comerciais e de serviços, que devido ao seu porte, natureza ou área de localização, possam representar alteração significativa sobre o meio ambiente;
- V - Cemitérios;
- VI - Crematórios.

Para o licenciamento desses empreendimentos, o RAP contempla uma descrição detalhada do projeto ou do empreendimento, delimitação das áreas de influência direta principalmente das condições ambientais, identificação dos impactos a serem

causados pelo empreendimento nas fases de planejamento, implantação, operação e desativação se for o caso e as medidas de controle ambiental e (ou) medidas compensatórias nas diversas fases. Determina, também, que a equipe deverá ser multidisciplinar habilitada, o empreendedor deverá comprovar a publicação em jornal de publicação local e no Diário Oficial do Estado tornando pública a entrega do Relatório, para que no mínimo duas fiquem à disposição do público para consultas na sede da Secretaria Municipal do Meio Ambiente. O Relatório dispõe que podem ser solicitados o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto do Meio Ambiente (RIMA) nos casos estabelecidos pela Resolução 01/86 do CONAMA.

É importante constatar que o RAP é uma imposição instituída por meio da legislação municipal de Curitiba e foi criado para equilibrar a progressiva incorporação de atores privados nas decisões sobre a cidade; tentativa esta que visa normatizar intervenções de diferentes naturezas e escalas. Os relatórios ambientais, apesar de considerarem cenários futuros de impactos, procuram limitar suas propostas de recuperação ambiental às situações de curto prazo. São obras complementares implantadas "dentro do cronograma da obra", e inexistentes após a data de inauguração (YOSHINAGA, 2002).

Nesse contexto legal é que o GPU Privado teve sua implantação permitida. Um cenário legal que não advém de grandes diretrizes trazidas pelo Plano de 66, mas sim de recomendações construídas ao longo do tempo. Tais recomendações têm um caráter mais normativo que propriamente estrutural, portanto diferente do Plano de 66.

4.4 O GPU PRIVADO - PARK SHOPPING BARIGÜI

O outro GPU deste estudo de caso é o Park Shopping Barigüi, inaugurado em novembro de 2003, situado na rua Professor Pedro Viriato Parigot de Souza, junto

às margens do Rio Barigüi, zona oeste da cidade, no Setor Especial Nova Curitiba. Esse setor é constituído pelo prolongamento do Setor Estrutural Norte, próximo à BR-277 e ao parque Barigüi. O terreno original possui 101.958,57m², de topografia plana com 440 metros de frente para a avenida Conectora 5, que interliga a região central com a Cidade Industrial, área com grande crescimento urbano com tendências predominantemente de edifícios residenciais de médio e alto padrão.

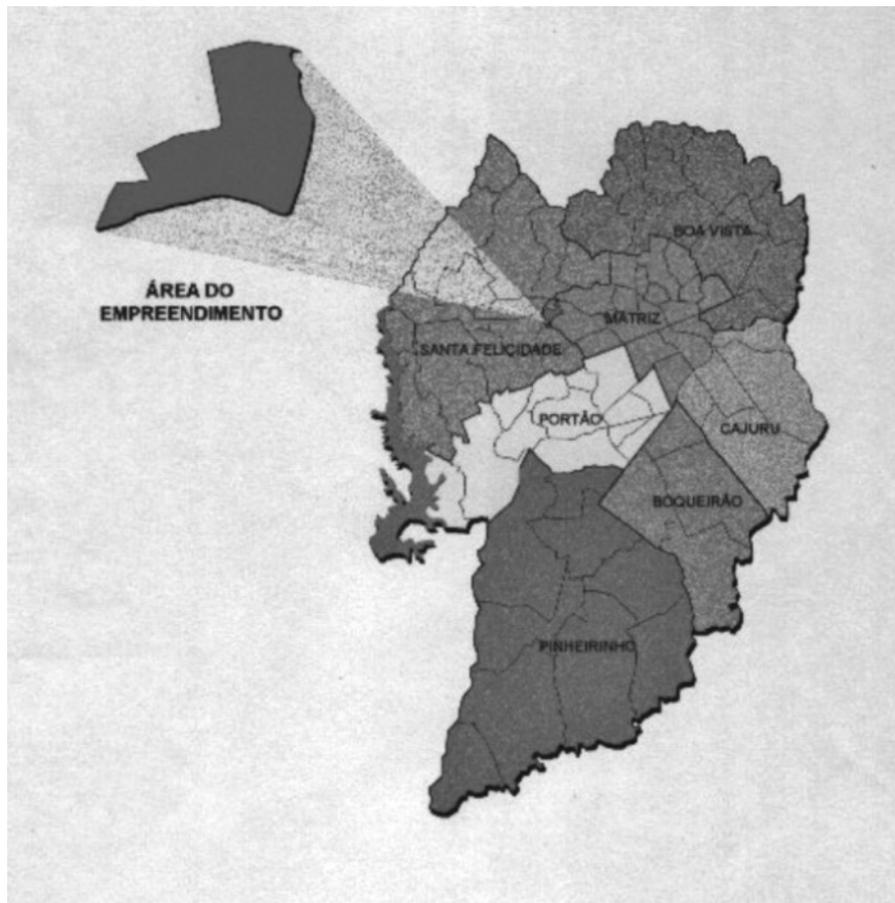


Figura 31 - Mapa de localização do Park Shopping Barigüi

Fonte: Relatório Ambiental Prévio

A propriedade de Multishopping Empreendimentos Imobiliários S.A. e Bozano e Simonsen Centros Comerciais S.A., que, atualmente possui área total construída de 188.943,90m², área construída não-computável de 117.093,87m², totaliza uma área construída computável de 71.850,13 m². O Park Shopping Barigüi possui três lojas âncoras: o magazine Renner, a livraria Fnac e a loja de artigos esportivos Centauro;

possui, também, uma grande variedade de lojas de vestuário feminino, masculino e infantil, restaurantes e lanchonetes do tipo *fast food* e seis cinemas para uma clientela predominante de alto e médio poder aquisitivo.



Figura 32 - Vista aérea da área do Park Shopping - 1985

Fonte: Acervo IPPUC

De acordo com o RAP, apresentado em 1997, o qual embasou as decisões do IPPUC e das demais secretarias envolvidas no processo do licenciamento, sobretudo a Secretaria Municipal do Meio Ambiente, responsável inclusive pela avaliação e trabalho técnico burocrático da aprovação do documento, a distribuição das áreas internas do empreendimento foi estabelecida da seguinte forma: lojas satélites 24.440,00m², lojas âncoras 8.277,00m², *fast food* 2.634,00m², restaurantes 2.095,00m², lazer 3.509,00m², cinemas 4.719,00m² totalizando 45.674,00m².

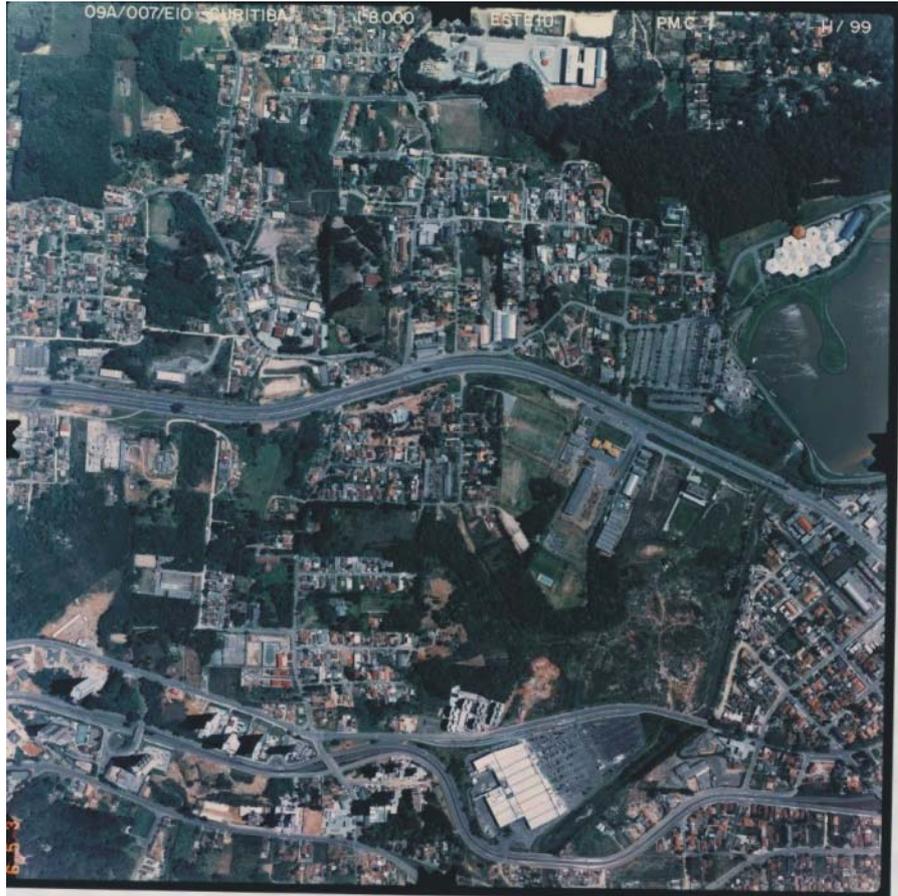


Figura 33 - Vista aérea do Park Shopping do ano de 1999 mostrando o crescimento urbano do entorno

Fonte: Acervo IPPUC

As condições relacionadas são da última alteração de projeto para a construção do Park Shopping Barigüi como complexo comercial, de lazer e de serviços contendo taxa de ocupação de 60%; área de estacionamento coberta não-computável, área mínima de estacionamento $82.860,00\text{m}^2$, coeficiente de aproveitamento máximo 1,0 (um), altura máxima conforme projeto apresentado; unificação dos lotes, visto do IPPUC no projeto arquitetônico e de implantação final do empreendimento, atender as condições estabelecidas no parecer técnico do RAP elaborado pelo SMMA; permeabilidade do terreno "*non aedificandi*" de 75 metros a partir do eixo do rio Barigüi com utilização de 45 metros da referida área com estacionamento descoberto com piso de elementos vazados para permitir a absorção de águas pluviais pelo solo.

Na discussão deste empreendimento, é possível observar que, de um lado, tem-se o interesse privado com o anseio de construir cada vez mais, ocupando o máximo da taxa de construção do lote, por outro lado, o interesse público que estabelece e regula as diretrizes para inserção do empreendimento estabelecidas pelo IPPUC. As negociações, iniciadas em abril de 1997, foram renovadas em 1999 e protocoladas para anexação de novas áreas lindeiras em 2001.



Figura 34 - Foto do início da implantação do Park Shopping Barigüi (11/11/2002)

Fonte: Acervo IPPUC

O Park Shopping Barigüi pode ser considerado um GPU onde os empreendedores do setor privado têm uma grande participação efetiva e decisiva na implementação da obra. As mudanças drásticas ocorridas no entorno após a implantação do Shopping demandaram da municipalidade obras de infra-estrutura complementares para acomodar o aumento de veículos gerado. Neste caso, não houve parceria, mas intensas negociações, sobretudo nos aspectos em que a legislação permite juízos de valor diferenciados.



Figura 35 - Foto aérea da implantação do Park Shopping que ocupa grandes extensões bloqueando quadras

Fonte: Acervo IPPUC (12/2002)

Isso posto, passa-se à análise dos impactos gerados pelo Park Shopping Barigüi avaliados segundo as 10 questões definidas para este estudo de caso.

Na primeira questão da análise tem-se o perfil dos usuários do Park Shopping, que pode ser definido como um consumidor de maior poder aquisitivo, com preferências e exigências já previamente conhecidas pelo grupo da iniciativa privada que o construiu. Importante esclarecer que não é o perfil de cidadão, mas sim o de cliente e usuário, que pode ser alterado segundo os interesses do empreendedor, a rentabilidade dos lojistas e o sucesso comercial do empreendimento.

O Park Shopping, pela sua localização, pelo interesse do empresário, pelos produtos que são vendidos e pelo porte da edificação, acaba estabelecendo uma relação determinante com o seu usuário. Pode-se concluir que esse perfil é definido por diversos interesses da iniciativa privada visando ao sucesso do empreendimento.

Ao se comparar esse GPU com a intervenção na Rua XV, como já visto, aponta-se para uma necessária diferenciação entre cidadão e cliente. O planejamento estratégico, segundo Vainer (2000, p.89), está relacionado a três analogias. Na primeira, a cidade é uma mercadoria de 'luxo' a ser vendida por meio de insumos valorizados pelo capital transnacional, ou melhor, pela venda dos espaços para convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos entre outros. Na segunda, a cidade é uma empresa onde uma nova lógica é instituída "com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados" valorizando as parcerias público-privadas. E, por último, a cidade é uma pátria regida pela subordinação dos fins à lógica do mercado e depende "do banimento da política e da eliminação do conflito e das condições de exercício da cidadania" (p.78) gerando um consenso e um forte sentimento de se 'pertencer', de fazer parte e de não ser excluído. Logo, são as características do GPU Privado que conformam o perfil do usuário, por estabelecer a diferença entre espaço público *versus* espaço privado.

Pode-se dizer que não é o perfil da população de maior poder aquisitivo de Curitiba que mudou a preferência do lugar de compra, do centro tradicional ao *shopping*, ao longo desses quase trinta e seis anos. A clientela do Park Shopping é elitizada, porém a população que não se enquadra nesse perfil e com o anseio de acompanhar o 'ritmo do progresso' possui a tendência a procurar outros *shoppings* que se ajustem a sua própria realidade. A iniciativa privada, com essa percepção, promoveu, ainda mais, novas construções de centros comerciais para diferentes camadas sociais. Assim, os *shoppings* são empreendimentos ou fenômenos que, atualmente, não se restringem aos bairros mais elitizados, mas exercem também grande influência na periferia, polarizando como se fossem fenômenos de uma nova urbanidade, ou ainda de valorização aos bairros que os recebem, e trazem a reboque um significado atual aos 'novos' lugares da cidade. Conclui-se, portanto, que o significado do capital, do consumo, do poder da imagem sobre a realidade

reforça a idéia de que novos valores estão se sobrepondo à história e às tradições. Em outros termos, o capital não estabelece nenhuma relação com o lugar onde está implantado muito menos demonstra a pretensão de qualquer compromisso; dessa forma, o espaço privado sobrepõe-se ao público.

Independente da forma que esses empreendimentos assumem na espacialidade da cidade, questiona-se se um centro comercial não poderia ser construído numa escala menor que originasse um efeito revitalizador de áreas degradadas ou de grandes vazios urbanos. Resta saber: se as concepções de *shoppings* estivessem atreladas a um plano maior, a um projeto urbano que definisse sua ocupação e o interligasse conceitualmente a todo o restante da cidade, de forma fluída, teriam resultados diferentes dos exemplos existentes. De acordo com Ferraz (2007)

Penso que devemos projetar *shopping centers* que sejam anti-*shopping centers* – se tomarmos como exemplos a grande maioria dos que estão por aí contribuindo para o abandono das nossas ruas, dando as costas para nossas cidades. Fechados como são, simbolizam o medo e a negação da vida urbana. São como refúgios para os que vêem na cidade somente o perigo, a violência, o desconforto. E a segregação social como única saída. Ao contrário, acredito que os novos *shoppings*, assim como os bons mercados que conhecemos, devem levar para dentro de si as ruas, a vida, o trato público, a convivência dos diferentes e das diferentes classes sociais. Enfim, a urbanidade. Assim são nossas exemplares galerias da área central de São Paulo e do Rio de Janeiro, como a do Rock e o Conjunto Nacional. E, se formos mais longe, teremos as passagens de Paris, os mercados/ruas árabes e persas [...]

Empreendimentos como *shoppings centers* são espaços privados que precisam e devem conviver nas cidades com os espaços públicos. Diversos espaços privados cumprem, atualmente, funções equivalentes aos exercidos pelo espaço público que antigamente estavam concentrados no centro da cidade. Segundo Koolhaas, os centros comerciais estão ocupando o lugar dos parques e praças, principalmente, nos usos e nas atividades econômicas que se encontram em ambientes fechados, e também no que se refere à mudança dos pontos de encontro (KOOLHAAS et al., 2006, p.154).

Las galerías comerciales han reemplazado a los parques y las plazas que fueron "tradicionalmente el lugar de la libertad de expresión...El fluido vital de la economía, que en tiempos estaba en el centro de la ciudad, se ha trasladado a los centros comerciales de la periferia, los cuales han desplazado a los distritos de negocios do centro como lugares de la actividad social y comercial... La característica predominante de su comportamiento es la capacidad de incorporarlo todo. En esas galerías comerciales se encuentran la mayoría de los usos e actividades que llevan a cabo los ciudadanos fuera de sus casas... En su interior no solo hay tiendas de todo tipo y tamaño, sino grandes espacios abiertos a disposición Del público, útiles para múltiples usos. Hay espacios para vagar, para sentarse y para hablar" (p.154).

Em relação à segunda questão que diz respeito à abrangência da intervenção, se pontual ou integrante a um plano maior de cidade, observa-se que o Plano de 1966 é anterior ao período em que os *shoppings centers* passam a ser considerados um novo problema urbano, o que pode justificar a ausência dessa preocupação em seus princípios. Assim, não há no Plano Diretor diretrizes ou parâmetros para a construção de centros comerciais desse porte, mesmo porque em 1966, quando da aprovação do Plano, esse tipo de uso não existia. Questiona-se, então, se a falta de uma política que considerasse esses empreendimentos teria contribuído para que eles proliferassem a partir da década de 1980, uma vez que, como já mencionado, desde 1979 Curitiba possui uma legislação específica para a construção de grandes empreendimentos como supermercados, *shoppings* entre outros.

Verifica-se, assim, que o Park Shopping não faz parte de um projeto maior de cidade, que possa ser observado no plano maior da cidade, seja na versão original, seja nas versões que o atualizaram. Ainda que o Plano de 66 tenha previsto o adensamento habitacional de média e baixa renda da área do entorno do Park Shopping, inicialmente denominada como Nova Curitiba, ela ficou estagnada por muitos anos e, somente na década de 1990, após a implantação de edifícios para pessoas de alto poder aquisitivo na região, é que passou a acolher grandes empreendimentos.

A implantação do Grande Projeto Urbano Privado, o Park Shopping Barigüi, do ponto de vista dos impactos e das externalidades, causou no entorno um processo de gentrificação, seja pela valorização imobiliária, seja pela elitização do perfil de

moradores do local em edifícios de alto padrão. Áreas valorizadas, de uma maneira geral, abrem possibilidades a outras inversões financeiras, como explica Moura (2001):

A gentrificação urbana abre possibilidades a todos os tipos de investimentos imobiliários, muitas vezes resultando na reprodução em série de parques, na elitização de bairros, na construção de *shopping centers*, centros de entretenimento, centros culturais. Esses objetos urbanos passam a se constituir em marcas da modernidade e, portanto, em cartões de visita na política da atratividade, garantindo maior mobilidade ao capital multinacional. Elevam o valor das propriedades, da base tributária e da circulação local da renda.

Na perspectiva acima traçada, essa gentrificação pode ter tido um aspecto positivo no que diz respeito às atividades comerciais, uma vez que, principalmente, revendedoras de automóveis vieram a se instalar próximo ao *shopping*, mais precisamente, na Av. Mario Tourinho, concorrendo com outra área da cidade conhecida como Autolândia³⁰. Arrisca-se a dizer que essa alteração de uso decorre de diversos fatores: pela proximidade dos moradores da região pertencentes a uma camada social de maior poder aquisitivo, pelo grande adensamento de edifícios habitacionais instalados na Conectora -5, bem como por ser um dos eixos de acesso para o *shopping*.

Pode-se afirmar que houve uma mudança na paisagem urbana na região do Park Shopping, seja pelos grandes investimentos, seja pelas concessionárias em busca de resultados mais atrativos para venda do produto; não se considerando aqui se essa mudança teve uma repercussão positiva ou negativa.

Quanto à terceira questão, que é o ineditismo, nada pode ser mencionado, pois a arquitetura comercial permite apenas inovações parciais de projetos. Cada vez mais as regras são quase universais; são construções mais econômicas que devem ser implantadas no menor tempo possível, com intuito de mesclar comércio com lazer,

³⁰ Autolândia instalada ao longo da Avenida Marechal Floriano desde aproximadamente meados da década de 80 e concentra um grande número de concessionárias. Houve um grande incentivo por parte da municipalidade para a elaboração de projetos urbanísticos para fortalecer a área que possuía inicialmente a vocação para a venda de automóveis, porém não teve o mesmo sucesso que, atualmente, tem a avenida Mário Tourinho.

grandes corredores. Ainda que a possibilidade de inovar seja reduzida, questiona-se o fato de nem mesmo ser tentado algo que se aproxime do inédito.

No RAP do Park Shopping Barigüi a referência é de que o partido adotado pelo projeto foi realizar um centro comercial que reproduzisse um trecho da cidade, rejeitando o modelo monobloco utilizado em muitos outros *shoppings*, com a finalidade de reforçar edificações independentes. Em uma tentativa de criar um diferencial, um outro fator a que se refere o mesmo documento é que em uma das faces do empreendimento, voltado para a Avenida Pedro Viriato Parigot de Souza e para o rio Barigüi, houve a preocupação de dotar a edificação de uma maior transparência possível, inserindo um maior número de portas de acessos, criando, assim, diversos pontos de contato de circulação com o exterior, acessos de entrada e saída diretamente das lojas âncoras ao estacionamento, interno e controlado.

Todavia, observa-se que o Park Shopping interrompe o tecido urbano, por ocupar uma grande extensão do solo urbano, que, por sua vez, criou, também, mais uma 'cidade dentro da cidade', uma 'ilha urbana' (JACOBS, 2003, p.49), um conflito entre o tráfego de acesso à atividade e o de passagem gerando mais um ponto de estrangulamento com o desvio de todo o tráfego de automóveis da BR-277 para a entrada na cidade pela rua Major Heitor Guimarães.

À guisa de conclusão, podem ser apontadas diversas conseqüências geradas pela construção de grandes empreendimentos como os *shoppings centers*, entre eles: a concentração um maior número de atividades comerciais em detrimento do pequeno varejista; eles são pólos geradores de tráfego, o acesso é facilitado para automóveis, uma vez que é ofertado um grande número de vagas de estacionamento, a competição com as áreas centrais.

Em relação à quarta questão, referente às oportunidades diversas de apropriação comunitária, arrisca-se afirmar que a natureza da apropriação do espaço privado de um *shopping center* é somente uma, a do consumo, diferentemente do espaço público

onde o consumo existe, porém não com tanta evidência. Ocorre que a apropriação do espaço público aberto é estabelecida de acordo com os interesses e as necessidades da população que dele se utiliza; já a apropriação do espaço privado é definida por um grupo de empresários que determina suas regras de uso, ainda que o usuário tenha poder de escolha. Por exemplo, no Park Shopping Barigüi, tal como acontece em outros *shoppings*, há várias salas de cinema, com uma vasta gama de opções, porém o seu uso é restrito ao público pagante e essas salas podem ser eliminadas do complexo se os resultados financeiros não forem bons para o empreendedor.

De qualquer maneira, a escolha de frequentar um ou outro espaço – público ou privado – tem a ver com o perfil, a identidade, a situação socioeconômica e aspirações de cada usuário. É o que Yamada (2004, p.4) explica:

Cada pessoa escolhe o espaço onde encontra tipos de representação e comportamento que são semelhantes aos seus. As pessoas que não tem nenhuma capacidade de apropriação sentem-se como estrangeiras. O espaço é uma extensão, uma projeção da personalidade e, portanto deve-se respeitar este território. As classes sociais têm interesses e necessidades diferentes, o que determina diferentes formas de apropriação de um espaço coletivo enquanto espaço público. O usufruto do espaço privado também é consequência da situação sócio-econômica. As classes privilegiadas não têm fronteiras, são uma classe internacional, com interesses e aspirações semelhantes, mesmo que sejam de origens diferentes.

Essa diferenciação entre o espaço público e o privado é fenômeno que ocorre de forma semelhante em outras cidades em nível internacional. Rem Koolhaas afirma que "a rua é morta; que os pedestres estão nos canais e fluxos, e que as tipologias dominantes são o arranha-céu e o *shopping*" (KOOLHAAS; MAU, 1995). Do mesmo modo, para Segre (2005, p.3), a cidade histórica está sendo substituída pela nova configuração aberta, intermitente e arbitrária das galáxias ou arquipélagos urbanos, identificados pelos sistemas viários e pelos megaprédios ou *bigness*, onde se desenvolve a vida social. Em contrapartida, a urbanista Jacobs (2003, p. 2-3) defende a rua e se refere aos *shoppings centers* como "monopolistas e os monumentais centros culturais, com o espalhamento das relações públicas, encobrem a exclusão do comércio – e também da cultura – da vida íntima e cotidiana das cidades".

É evidente a mudança de preferência de usuários, que transferiram as atividades de lazer, que antigamente eram realizadas na área central onde havia uma grande concentração de cinemas, lanchonetes, confeitarias, para os *shoppings*. Grande parte dessa mudança pode ser reflexo das alterações no modo de vida das pessoas, pois, ao se modificar o modo de ser e viver nas cidades, a população passou a valorizar mais os espaços privados como opção de lazer e pontos de encontro. Tal situação exige que um espaço público como o centro necessite de investimento e valorização competitivos para torná-lo mais atrativo e convidativo. Markovitch (2002) faz o seguinte alerta:

A qualidade do espaço público precisa melhorar bastante, mesmo porque o Centro é, talvez, o único lugar da cidade que ainda é um espaço público. O resto foi privatizado. Os espaços de comércio localizados, como os *shoppings centers*, não podem ser tratados como espaços públicos. O único espaço verdadeiramente público que restou é o Centro. A questão é recuperar e valorizar essa área aproveitando o enorme fluxo de pessoas que recebe diariamente, reter essas pessoas por mais tempo. E eliminar aquela marca que ostenta, de ser um grande espaço público e, ao mesmo tempo, de exclusão social. A iniciativa privada precisa se dar conta das oportunidades de investimento na área. Os restaurantes, lanchonetes e confeitarias de *shopping* são modernos e atraentes, fazem com que as pessoas queiram sentar, tomar café, comer um doce, relaxar...

Passa-se, agora, à quinta questão, que compreende os aspectos relativos ao acesso da população, se mais ou menos restritiva. No interior dos *shoppings*, de imediato, constata-se que a acessibilidade de espaços privados é pública, porém restrita. Convém lembrar que os acessos de entrada e saída de um empreendimento privado, como é o caso do Park Shopping, são controlados, e que não há como garantir o direito de ir e vir de qualquer cidadão uma vez que é reservada a administração deste empreendimento certas restrições ao acesso de usuário.



Figura 36 - Vista parcial de um dos acessos do Park Shopping

Foto: Ariadne G. Mattei Manzi

Em um espaço público podem ocorrer manifestações de diferentes ordens, culturais, políticas, visto que o direito de cidadania é garantido para todos; as ruas, praças são logradouros públicos com funções de vivência consideradas públicas e democráticas. No entanto, o privado está longe de ser considerado um espaço popular para onde converge a função de socialização.

Grandes empreendimentos como os *shoppings centers* podem garantir muito mais a acessibilidade aos automóveis do que aos pedestres. Pode-se dizer que esse fato ocorreu quando da implantação do Park Shopping, onde há uma ruptura do tecido urbano, pois a descontinuidade na malha viária torna-o uma edificação que segrega, por ser uma grande massa que corta o ponto focal do observador, ou seja, dificulta a fluidez da paisagem urbana com bloqueios da perspectiva das ruas, que constituem as principais paisagens das cidades (JACOBS, 2003, p.421). Acredita-se que com soluções arquitetônicas seria possível integrar os *shoppings*, de alguma forma, ao conjunto de ruas e na urbanização já existente; ainda que façam parte de construções fechadas, poderiam manter a integração com a área circundante,

tornando-se um pólo indutor da região onde está sendo implantado e estabelecendo a relação entre o público e privado.

Nesse contexto, pode-se fazer referência a uma das classificações de Lynch (2006, p.81) quando indica que os pontos nodais têm uma enorme importância para o observador da cidade, ou melhor, que são lugares estratégicos de uma cidade por meio dos quais o observador pode entrar, locais de interrupção do transporte, uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura a outra (p.53) – neste caso o *shopping* enquadra-se ao local de interrupção do fluxo de trânsito.

Segundo Koolhaas, "o *shopping* é o que fica da atividade pública. Através de suas formas cada vez mais predadoras, o *shopping* tem sido capaz de colonizar – ou inclusive reimplantar – quase todos os aspectos da vida urbana"³¹ (KOOLHAAS et al., 2006, p.124). De acordo com suas reflexões, o *shopping* possui algumas vantagens como a climatização do ambiente por meio do ar condicionado, as escadas rolantes que, além de modificar radicalmente a arquitetura negando a relevância das compartimentações e os pisos, criam, também, as transições de um nível e outro de modo eficiente para transformar, sem esforço, qualquer espaço em zona de vendas. Com as escadas rolantes (KOOLHAAS et al., 2006, p.140), antigos espaços que haviam permanecido desconectados puderam ser comunicados de forma fluida, em uma experiência interrompida, sendo importante discernir entre os problemas da mobilidade e os do *shopping*.

³¹ *Se podría decir que el shopping es lo que queda de la actividad pública. A través de una serie de formas cada vez más predadoras, el shopping há sido capaz de colonizar – o incluso reemplazar – casi todos los aspectos de la vida urbana.*

Baseado em conectar-se a infra-estrutura como ruas de pedestres, sistemas de vias ou estações de metrô; ou gerando movimento mediante subterfúgios como escadas rolantes ou principal artifício, o *shopping* tem exercido uma profunda influência na experiência do movimento da cidade.³²

A sexta questão diz respeito à participação popular na discussão sobre a construção de empreendimentos como o Park Shopping. Como já mencionado, os RAPs devem ser publicados em jornal local e no Diário Oficial do Estado, ficando à disposição do público para consultas na sede da Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Importante trazer a informação de que raramente os RAPs são consultados pela população, mesmo porque, de acordo com informações obtidas por técnicos da SMMA e IPPUC, os relatórios são utilizados como fonte de pesquisa por estudantes universitários ou até profissionais da área que se servem desse mecanismo para consubstanciar a elaboração de outros RAPs. Além disso, os RAPs são também utilizados por outros empreendedores para verificar ou acompanhar o processo de implantação do empreendimento, ou, muitas vezes, para verificar quais ações mitigadoras e compensatórias e de que forma foram estabelecidas para outro empreendimento similar no intuito de servir como argumento de negociação. Relevante mencionar a grande diferença entre participação comunitária e consulta pública (mecanismo incluído em legislação específica).

Convém ressaltar que um dos grandes avanços da democracia é a garantia da participação dos cidadãos nas decisões públicas, instrumento assegurado pela Constituição Federal por meio do Estatuto da Cidade e que deve encontrar lugar em todas as instâncias do poder público; questiona-se, porém, se este instrumento legal – o RAP – não acaba assumindo caráter meramente formal, com vistas a legitimar o processo das políticas oficiais.

³² *A base de conectarse a infraestructuras existentes como rutas peatonales, sistemas de carreteras o estaciones de metro; o generando movimiento mediante artilugios como las escalares mecánicas o la cinta transportadora, el shopping ha ejercido una profunda influencia sobre la experiencia del movimiento en la ciudad.*

Em termos da sétima questão, relativa ao papel do Estado e das parcerias com o setor privado, vale mencionar que um conjunto de ações e coalizões emergem em favor do crescimento e de sustentação pró-renovação de áreas urbanas, na qual a municipalidade, na ânsia de capitalizar esses ganhos, visa à produção do espaço por meio da flexibilização da legislação. Essas ações transformam-se em incentivos e refletem nos interesses imobiliários para a implantação de grandes empreendimentos, tornando-se um grande aliado para legitimar o processo de acomodação, pois o Estado fica o papel de controlar e fiscalizar e o setor privado assume o papel de proponente.

Entende-se que instrumentos como RAP ou EIV, EIA e RIMA são importantes para minimizar os impactos e as externalidades, e, por extensão, contribuem para que tanto o setor público como o privado cumpram, cada um, o seu papel. Em relação ao setor público pode-se dizer que enfrenta grandes dificuldades para o seu bom desempenho como: a complexidade no entendimento na aplicação e na aprovação das leis de zoneamento, a fiscalização das ações mitigadoras e compensatórias que, muitas vezes, podem ser ineficazes pelo grande volume de construções e o reduzido número de pessoas que trabalham e ainda tem que garantir que o projeto aprovado seja o que está sendo construído.

Tais instrumentos são importantes mecanismos para institucionalizar as ações mitigadoras e compensatórias, que, uma vez mapeadas, descritas e detalhadas, estabelecem um comprometimento entre ambas as partes, muito superior. Por um lado, visam, também, diminuir os impactos negativos, pois sendo pólos geradores de tráfego, transformadores na fragmentação urbana e, muitas vezes, agem na desintegração das áreas, cabe-lhes a responsabilidade de reverter esse processo. Por outro lado, medidas compensatórias podem resultar em ganhos para a cidade, gerando os impactos positivos. De acordo com Ultramari e Pereira (2006, p.8), "os resultados positivos que se espera de um grande projeto, devem pois constantemente fazer frente às suas externalidades, sobretudo demais impactos urbanos, ambientais e sociais".

Nesse contexto, podem-se incluir exigências e obrigações aos interesses privados que o Estado impõe como compensação à comunidade, vislumbrando ganhos para a

própria cidade. No caso do Park Shopping foi estipulado em termo de compromisso, em caráter irrevogável, o pagamento do valor total de quase 2 milhões e meio de reais para a execução de obras e atividades constantes como medidas compensatórias. Segundo o "Plano de Aplicação", ações como adequação do sistema viário do entorno, que compreendeu a desapropriação de seis lotes para a implantação do binário da rua Major Heitor Guimarães e General Mário Tourinho, pavimentação de dois trechos da avenida Canal, foram uma tentativa de reverter os impactos negativos.

A fonte de recursos constitui a oitava questão. E isso pode ser relacionado às medidas compensatórias, exigidas no RAP. A participação da iniciativa privada por meio de contrapartidas financeiras e implantação de obras de infra-estrutura seria uma maneira de reparar os impactos e as externalidades que o empreendimento possa ocasionar. Por um lado, grupos de interesse privado responsáveis por tais empreendimentos se auto-intitulam 'protagonistas do futuro', que segundo a retórica oficial desses empreendedores definem como critérios ou benefícios como a contribuição no aumento da receita do município por meio de arrecadação de impostos, aumento do índice da empregabilidade, valorização do entorno após a sua implantação, entre outros. Por outro lado, tem-se o governo local, muitas vezes com o orçamento comprometido, com a rapidez ou a morosidade dos projetos que não acontecem, o anseio de 'fazer acontecer' a implementação de novas obras, e que acaba assinalando positivamente para que os empreendimentos sejam os protagonistas e a municipalidade meramente os espectadores.

No caso do Park Shopping Barigüi, a municipalidade o viu, também, como uma possibilidade de realizar algumas obras, e, em função da indisponibilidade de recursos imediatos para executar, estruturou algumas ações compensatórias para a implantação do empreendimento, por meio do RAP. Foram solicitadas a remoção de famílias ao longo do rio, e a desapropriação de imóveis para a implantação do binário de tráfego da avenida General Mário Tourinho e rua Major Heitor Guimarães; medidas essas que beneficiaram o entorno e contribuíram de alguma forma para minimizar os impactos e as externalidades no meio urbano.



Figura 37 - Foto da rua Major Heitor Guimarães esquina Avenida General Mário Tourinho (28/06/2003)

Foto: Ruggi (2003)



Figura 38 - Foto da rua Major Heitor Guimarães x Av. General Mário Tourinho após a implantação do binário (30/04/ 2008)

Foto: Ariadne G. Mattei Manzi

A nona questão trata da empregabilidade gerada pelo empreendimento. Em geral, os empreendedores fundamentam o Relatório Ambiental com o pretense número de geração de empregos diretos e indiretos que podem atingir, argumentando que o incremento da economia regional é um dos principais impactos positivos, como tentativa de sensibilizar o poder local. Frequentemente, para elaboração do RAP, trabalha-se com estimativas baseadas em complexos comerciais existentes, sendo que para aumentar a quantidade de empregos gerados inicia-se a contagem desde a construção do empreendimento. De acordo com o RAP apresentado pelo Park Shopping, foram estimados 3.445 empregos diretos – incluindo a administração do centro comercial, lojistas – e 7.000 empregos indiretos.

Todavia, com a concentração de atividades terciárias, prevalece o comércio de um grande empreendimento em detrimento do pequeno varejista. Diante disso, deve ser pensado e discutido pela municipalidade como poderão ser elaboradas legislações para dificultar ou diminuir a proliferação ou o surgimento dessas estruturas na periferia das cidades e nos novos centros; porém pode-se dizer que as piores consequências recaem no centro tradicional, que se deteriora, desvaloriza e se descaracteriza cada vez mais. No caso específico do Park Shopping, essa questão, no entanto, é de difícil análise uma vez que seu entorno não continha à época de sua implantação concentração de comércio. Ao contrário, foi a operacionalização desse centro comercial que atraiu outros empreendimentos como o Balaroti, Sam's Club e concessionárias de automóveis.

A décima e última questão refere-se à preocupação com o enfoque ambiental. A esse empreendimento foi solicitada a recuperação das margens do rio Barigüi na margem direta, a recomposição florestal, junto com a avenida Canal, bem como a realocação de 40 famílias que se encontravam como ocupações irregulares na margem esquerda do rio na faixa de preservação permanente, com riscos tanto para os habitantes quanto para o próprio curso d'água. Vale ressaltar que o empreendedor ficou responsável pela retirada das 40 famílias estipuladas pelo RAP, cabendo à municipalidade a retirada das outras. Essa exigência se faz pertinente, uma vez que

esse tipo de ocupação acarreta o assoreamento do rio, e na época de cheias ou alagamento, coloca em risco não só a população ribeirinha como também as demais áreas da cidade. Pode-se dizer que essa contrapartida abrange duas questões, a fonte de recursos e a preocupação ambiental.



Figura 39 - Ocupação irregular às margens do Rio Barigüi atingida por enchente em 29/09/98

Fonte: Brustolin (1998) - Secretaria Municipal de Comunicação Social



Figura 40 - Imagem da ocupação irregular de habitações em área de risco (29/08/2001)

Fonte: Acervo IPPUC, 2001



Figura 41 - Imagem da recuperação da mata ciliar das margens do rio Barigüi - 2008

Fonte: Ariadne G. Mattei Manzi

Grande parte das inversões financeiras depositadas pelo empreendedor do Park Shopping na conta específica do município de Curitiba foi destinada à revitalização e às melhorias no Parque Barigüi; com isso foram executadas benfeitorias como: rebaixamento do Canal da Entrada do lago; preparo dos tanques decantadores no rio Barigüi; retirada de material com draga de sucção; implantação de grades de retenção de material sólido no rio Barigüi; desassoreamento do lago; construção de escada para peixes do vertedouro do lago; duplicação da ponte sobre o vertedouro do lago; instalação de aeração do lago; reforma nas instalações do Núcleo de Proteção ao Cidadão e entorno; construção de ponte para pedestres na avenida Cândido Hartmann no Parque Barigüi (SMMA, 2003). Essas foram algumas ações compensatórias efetivadas com o recurso financeiro do empreendimento Park Shopping, na tentativa de minimizar os impactos ao meio ambiente. Vale lembrar que essas ações compensatórias e mitigadoras dependem de cada caso, sendo apresentadas e analisadas pela municipalidade.

4.5 GPU PÚBLICO E GPU PRIVADO: SÍNTESE COMPARATIVA

Neste estudo de caso, as análises tanto do GPU Público, Rua XV de Novembro, como do GPU Privado, Park Shopping Barigüi, permitiram evidenciar, como proposto, alguns impactos e externalidades em que pesem suas particularidades. Tais análises podem ser sintetizadas em um quadro comparativo, a seguir apresentado, com os principais aspectos observados.

Para confirmar as hipóteses apresentadas, na Introdução desta dissertação, procura-se demonstrar no quadro 1, a seguir, as dez questões elencadas, sem o intuito de sintetizar os posicionamentos observados em todo o estudo, mas para realizar uma análise comparativa das experiências apresentadas nas particularidades de cada GPU.

Quadro 1 - Comparação das questões de análise entre o GPU Público, Rua XV de Novembro e o GPU Privado, Park Shopping Barigüi

continua

QUESTÕES DE ANÁLISE	RUA XV DE NOVEMBRO	PARK SHOPPING BARIGÜI
1. Perfil do usuário	Em um primeiro momento, um resgate da imagem no centro da cidade. Inicialmente, a via possuía um perfil elitizado, no início dos anos 90, o comércio se voltou ao usuário de origem metropolitana. O projeto original comporta essa mudança.	Não é um perfil de cidadão e sim de cliente, que pode ser alterado segundo os interesses do empreendedor. A clientela do <i>shopping</i> está em busca de maior segurança, conforto, fácil acesso por automóvel e estacionamento público.
2. Abrangência da intervenção se pontual ou integrante de um plano maior de cidade	Integrante do Plano Diretor de 1966	Não faz parte de um projeto maior de cidade, porém se submete a interesses diversos explícitos em legislações e processos burocráticos.
3. Caráter inovador da intervenção	1.º Rua de pedestres no Brasil. Desenho adotado inusitado conciliava a antiga arquitetura eclética ao novo, material inovador do mobiliário urbano em acrílico até então não utilizado para usos públicos abertos. Adianta-se a um discurso ambiental que tomará fôlego nos anos 90 e na idéia de revalorização do centro entre os anos 90 a 2000 no Brasil.	Regras universais. Construções mais econômicas que devem ser implantadas no menor tempo possível. Conseqüências como a concentração um maior número de atividades comerciais em detrimento do pequeno varejista, são pólos geradores de tráfego, o acesso é facilitado por automóveis, uma vez que, é ofertado um grande número de vagas de estacionamento, competição com áreas centrais contribuem para a degradação e o abandono das áreas centrais.

Quadro 1 - Comparação das questões de análise entre o GPU Público, Rua XV de Novembro e o GPU Privado, Park Shopping Barigüi

QUESTÕES DE ANÁLISE	RUA XV DE NOVEMBRO	PARK SHOPPING BARIGÜI	conclusão
4. Oportunidades diversas da Apropriação comunitária Apelo Cultural	Iniciado o processo de valorização urbanística cultural, na década de 1970, com a preservação do patrimônio histórico e revalorização do centro. Mediante a reciclagem de uso e restauração de imóveis, foi estabelecida uma identidade própria por meio da criação das UIPs – Unidade de Interesse de Preservação.	Cinemas no interior do próprio <i>shopping</i> para público pagante, de uso restrito e que pode ser eliminado do complexo se os resultados financeiros não forem bons ao empreendedor.	
5. Acessibilidade da população	Público, democrático e de uso irrestrito. Ponto de encontro tradicional conhecido como a 'Boca Maldita. O acesso na XV foi ampliado, após fechamento da rua, aumentaram as atividades de lazer, a ampliação do número de lojas comerciais e uma atração maior de pessoas.	Acesso controlado pelo empreendedor, sem a garantia do direito de ir e vir de qualquer cidadão, alguns podem ser segregados. Por um lado público mas por outro lado privado.	
6. Participação comunitária	Mês de Urbanismo em 1965, houve sete Audiências Públicas, porém questiona-se a efetiva participação de lojistas. Participação considerada apropriada segundo os parâmetros da época.	Houve de forma oficial (disponibilização do material sem audiência – não-exigido). Raramente são consultados pela população.	
7. Papel do Estado/ parcerias com o setor privado	O poder municipal é proponente e executor	O poder municipal é controlador e fiscalizador. O proponente é o setor privado. O conjunto de ações e coalizões emerge em busca de pró- renovação de áreas urbanas com vistas à produção do espaço por meio da flexibilização da legislação. Incentivos refletem nos interesses. A parceria do poder público está na implantação de infra-estrutura como o binário, não resultando no incremento no uso do entorno do Park Shopping, porém dos impactos gerados e iniciados pelo empreendimento.	
8. Fonte de recursos	Governamental ou por empréstimos, sendo o município o tomador	O recurso é privado. Há compensações exigidas por lei, as medidas compensatórias, exigidas no RAP, as contrapartidas financeiras e implantação de obras de infra-estrutura como uma maneira de reparar os impactos e as externalidades que o empreendimento possa ocasionar.	
9. Empregabilidade/Geração de empregos	Valorização do pequeno varejista, do comércio popular e do surgimento de novas ocupações no setor terciário.	Empregos diretos e indiretos. Concentração de muitas lojas, que beneficia o empreendimento ou o empreendedor em detrimento do pequeno varejista do entorno.	
10. Preocupação com enfoque ambiental	Limita-se à proposta de pedestrianização. Soluções paisagísticas voltadas aos usuários: bancos, floreiras, bancas, plantio de árvores	As normas são ampliadas, ações mitigadoras e compensatórias como: recuperação das margens do rio Barigüi, desapropriação, realocação de 40 famílias.	

Na **primeira questão**, relativa ao perfil do usuário, observa-se completa distinção entre o GPU público, Rua XV, e o privado, Park Shopping. Foi demonstrado que o perfil da Rua XV mudou, passando de comércio elitizado para outro mais popular, de origem metropolitana, o que lhe garante um público que está em busca de preços

acessíveis e trabalhadores da própria área central, que utilizam desse espaço, principalmente, nos intervalos de turnos, em função do tipo de mercadoria oferecido; além disso, a Rua XV continua um tradicional ponto de encontro público. Quanto ao GPU privado, o perfil do usuário é determinado segundo os interesses do empreendedor, podendo-se questionar se o usuário elitizado do Park Shopping pode ter migrado da XV.

Em relação à **segunda questão**, abrangência da intervenção, pode-se afirmar que a implantação do projeto de pedestrianização, pelo fato de ter sido uma intervenção urbana integrante do Plano de 66, determinou o caráter definitivo da rua. Vale exemplificar nesse aspecto que muitas gestões se passaram desde a sua implantação, muitos programas foram implantados em uma tentativa de revitalizar o calçadão. Muito tem-se discutido sobre a Rua XV, mas até os dias de hoje não houve nenhuma ação por parte da municipalidade em reverter o processo, ou melhor, abrir a rua para veículos, o que reitera os princípios adotados há mais de 30 anos. A respeito do GPU privado, pode-se dizer que é apenas mais um empreendimento comercial e que sua implantação pode ocorrer com um grau maior de imprevisibilidade dos resultados ao entorno do que aqueles verificados em um projeto de cidade. Ressalta-se que o Park Shopping não está inserido em um plano maior de cidade e, mesmo assim, os impactos e as externalidades mais significativos causados pela implantação do empreendimento não são do entorno imediato ou nas quadras que cercam o *shopping*. Observa-se que houve e continua havendo uma grande valorização imobiliária, gerando um efeito multiplicador com o surgimento de novos usos, os quais exigiram a execução de uma série de melhorias de infra-estrutura urbana. Pode-se dizer, ainda, que houve a promoção do processo de gentrificação com moradores originais, por meio de mudanças de uso e, sobretudo, pela valorização dos terrenos.

Quanto ao caráter inovador da intervenção – **terceira questão de análise** –, o Plano de 66, além de propor o fechamento de uma das ruas mais importantes para o tráfego de veículos para transformá-la em um espaço exclusivo de pedestres, fortaleceu e valorizou a área central, ou melhor, o antigo centro tradicional, como um pólo

comercial popular. Acredita-se que a renovação urbana da XV estendeu-se ao centro da cidade, e, em parte, os resultados e os impactos positivos foram promovidos pelo projeto de pedestrianização estabelecido por um plano maior. Pode-se concluir que a realização da intervenção, pontual ou não, possui maior probabilidade de gerar impactos e externalidades positivos quando prioriza o interesse coletivo em detrimento do privado. Vale mencionar a relevância que o projeto de pedestrinização obteve a partir da implantação do calçadão da Rua XV, e, pode-se dizer, não somente em Curitiba, uma vez que essa intervenção refletiu em outras cidades brasileiras, reforçando o conceito de que com a retirada do automóvel em algumas áreas centrais não só diminuíram os conflitos entre pedestres e automóveis, mas também se criou uma referência do bairro-centro, ou melhor, um forte aliado na construção do ícone. Por sua vez, GPU Privado foi edificado seguindo as regras universais de implantação, construção e concentração de um maior número de comércios, o que retira boa parte do aspecto inovador da intervenção.

Com relação à **quarta questão**, apropriação comunitária, pode-se afirmar que com a intervenção do GPU Público houve uma valorização urbanística e cultural no compartimento central de Curitiba, pois não apenas o patrimônio edificado foi fortalecido e preservado, como também estabeleceu-se um vínculo maior do pedestre, criando uma identidade própria para a rua e um potencial turístico da cidade. Assim, o GPU estudado teve vários impactos importantes, tais como: o resgate da imagem do centro na cidade, pela sua apropriação como espaço público, pela acessibilidade ao centro de pessoas de origem metropolitana, endossando-o como espaço democrático, pelo fato de o calçadão integrar um projeto maior de cidade, tornando-o um referencial positivo à cidade. Quanto ao GPU privado, pouco se pode dizer, pois a sua apropriação é definida por um grupo de empresários que determina e dita as regras de comportamento de uso, podendo ser mudado conforme determinam os hábitos de consumo. As atividades culturais restringem-se aos cinemas voltados a um público pagante, visando

tão-somente lucros, e que podem ser eliminados do complexo se os resultados financeiros não corresponderem às expectativas do empreendedor.

No que diz respeito à **quinta questão** referente à acessibilidade da população, parte-se da constatação que a Rua XV é o principal espaço público de vida coletiva da cidade de Curitiba, mais democrático e de uso quase irrestrito. Dessa forma, o Plano Diretor, quando estabeleceu o projeto de pedestrianização, contribuiu de forma significativa para que a hegemonia do pedestre prevalecesse ao uso do automóvel, visando buscar a renovação urbana da área central. No caso do GPU Privado, o Park Shopping Barigüi, pode-se afirmar que acessibilidade dos usuários é restritiva e controlada, muitas vezes, pela sua aparência.

A **sexta questão** trata da participação comunitária. No caso do GPU Público, a implantação do projeto de pedestrianização da XV foi apresentada por meio de sete audiências públicas às diversas entidades de classe, quando houve a aprovação do Plano de 66, no entanto, pôde-se observar que os comerciantes locais não participaram do processo efetivo de aprovação do projeto. Fundamental reconhecer no Plano a ousadia e inovação de garantir a participação popular por meio de audiências públicas para a tomada de decisões pertinentes à cidade – mesmo que tal participação estivesse voltada somente para as entidades de classe –, pois quando da implementação do Plano, na década de 1970, o país encontrava-se no auge da ditadura militar. No caso do GPU Privado, a participação comunitária na discussão dos RAPs é quase sempre inexistente, e esse Relatório acaba servindo tão-somente para consultas de interesses particulares ou, muitas vezes, como fonte de pesquisa a profissionais ou estudantes. Em relação aos moradores do entorno, não se pode negar a expectativa da implantação do empreendimento, ou seja, que o empreendimento tenha como consequência a valorização dos imóveis locais.

Quanto à análise da **sétima questão**, o papel do Estado e parcerias com o setor privado, verifica-se que a legislação normativa pode, muitas vezes, restringir, classificar ou flexibilizar a intervenção urbana. Quando da execução do GPU Público,

o Estado centralizou todas as iniciativas, exercendo o papel de proponente e executor. Já o GPU Privado beneficiou-se da flexibilização da legislação, e isso pode ser entendido num contexto de negociação com o governo local, que na perspectiva de realizar obras repassa, por meio de incentivos, ao empreendedor a tarefa de promover a dinamização da área. Nesse processo, quase sempre acaba ocorrendo a gentrificação.

A fonte de recursos constitui a **oitava questão** e trata da forma de investimento realizado pelo governo ou pela iniciativa privada. No GPU Público, no momento da implantação, a municipalidade responsabilizou-se e se comprometeu em direcionar os recursos financeiros por ter estabelecido como prioridade a implantação do Plano de 66. No tocante ao GPU privado, o montante de recursos a ser investido dependeu das medidas compensatórias e mitigadoras aprovadas pela municipalidade.

Em relação à **nona questão**, que diz respeito à empregabilidade e geração de empregos, pode-se afirmar que em ambos os GPUs são ofertados empregos do setor terciário. Porém, o GPU Público valoriza o comércio do pequeno varejista e o GPU Privado beneficia o empreendimento ou o empreendedor.

Na última e **décima questão** focaliza-se a preocupação ambiental. Em função da época de implantação do GPU Público, o projeto de pedestrianização agregou valor ao aspecto ambiental urbano, com impactos que foram além da sua implantação. No caso do GPU Privado, dentre todas as ações mitigadoras e compensatórias, pode-se apontar que a retirada das famílias que se encontravam em áreas de risco, o grande investimento ambiental que o Parque Barigüi recebeu, bem como as obras de infraestrutura viária que a municipalidade implantou, foram os impactos positivos. Acredita-se que os instrumentos RAP, EIV ou EIA/RIMA, muitas vezes, podem avaliar os impactos e as externalidades que as grandes intervenções possam provocar na área de entorno do empreendimento, assim torna-se determinante a definição das medidas compensatórias e mitigadoras, com vistas a garantir benefícios básicos aos cidadãos da área impactada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No período compreendido pelo recorte histórico adotado nesta dissertação, ocorreram inúmeras e profundas mudanças nas sociedades que se adequaram às novas formas de usar, pensar e perceber o espaço público. Foram instituídos novos elementos à paisagem das cidades, outros foram recriados ou ainda simplesmente esquecidos e eliminados, embora sua função de agregar e sociabilizar as pessoas tenha permanecido como aspectos marcantes de sua existência.

O presente estudo centrou-se em dois momentos distintos vivenciados por Curitiba, tomando, para tanto, duas intervenções realizadas no seu espaço urbano, analisadas na perspectiva de Grandes Projetos Urbanos. Também como elemento demarcador desses distintos momentos, foram selecionados para este estudo de caso um GPU público e outro privado.

A primeira hipótese formulada por esta dissertação é que os Grandes Projetos Urbanos apresentam impactos e externalidades diferenciados se constituintes de um projeto maior de cidade ou se, simplesmente, representarem uma intervenção de caráter pontual. Acredita-se que esta hipótese se confirma, pois o GPU Público – Rua XV de Novembro – faz parte de um plano maior de cidade, o Plano Diretor de Curitiba de 1966, e o GPU Privado – Park Shopping Barigüi –, além de não estar inserido no Plano, mostra a dificuldade de relacionamento de um empreendimento privado com o espaço público.

A princípio, parecia temerário examinar dois GPUs de diferentes origens ou melhor, utilizar a dicotomia na relação da rua e o espaço construído, dos pedestres e clientes, espaços abertos e fechados, 'seguros' *versus* 'inseguros', vida natural *versus* vida produzida. No entanto, o que se pode afirmar em relação aos dois GPUs é que ambos se implementam com a iniciativa ou a benesse minimamente legal do Estado, com baixa participação efetiva da população. Paradoxalmente, pode-se

mesmo afirmar que esta participação tenha sido maior na definição do GPU Público, cuja implantação ocorreu na década de 1970, em plena ditadura militar.

A segunda hipótese desta dissertação é que os GPUs apresentam impactos diferenciados quando implementados por iniciativas estritamente governamentais ou por iniciativas de interesse de setores privados. Essa diferença implica diversas performances e impactos na sustentabilidade temporal e nos impactos do entorno ou na construção de uma nova cidade.

Entende-se que essa hipótese encontra-se respondida quando, após a análise das questões de pesquisa, foram apresentadas as particularidades de cada GPU, no quadro que encerra o capítulo 4, cuja leitura revela que no GPU Público evidenciam-se mais os impactos positivos do que negativos, e estes prevalecem no GPU Privado.

Especificamente quanto aos GPUs, a análise realizada permite chegar a algumas conclusões, como as expostas a seguir.

Pode-se afirmar que, tanto no GPU público quanto no privado, independente da dimensão da área revitalizada da cidade que recebe a intervenção, independente de análise ou monitoramento do governo local com ações mitigadoras ou compensatórias, o processo conseqüente da área revitalizada é o de gentrificação urbana, em que pese maior ou menor volume da mudança de habitantes ou comerciantes originais da área impactada.

Outro aspecto conclusivo é que os GPUs públicos devem ser concebidos sem repetir fórmulas fixas que transformam o discurso em objeto, tentando buscar a identidade da cidade ao recuperar os espaços urbanos coletivos como as ruas e praças. Arrisca-se dizer que o sucesso ou longevidade da rua em termos comerciais³³ está na fragmentação do calçadão por vias ou avenidas, pois essa interrupção contribui para formar o espaço público e democrático com a circulação de pedestres, fácil acessibilidade

³³ Essa observação diz respeito ao valor do solo urbano ao longo dessa via, o qual demonstra a importância de um ponto comercial que aí se localiza.

dos automóveis ou dos transportes coletivos, auxiliando a permeabilidade e o encontro dos três tipos da mobilidade urbana mais utilizados na cidade. A Rua XV foi inserida no plano histórico em um momento político talvez propício, respondendo a uma certa expectativa sobre os destinos dos locais mais tradicionais da cidade. Do ponto de vista econômico, a pedestrianização da XV visou manter a dinâmica das atividades do pequeno comércio, valorizando-as em face dos setores de maior porte por meio da requalificação do seu espaço. Na esfera cultural, o calçadão buscou resgatar o papel simbólico do passado, como elemento transformador do conhecimento e informador do futuro. No ambiente social, o processo de pedestrianização respeitou os interesses da paisagem urbana, contribuiu com uma escala das edificações do entorno mais adequada ao pedestre, conservou a idéia de preservar o patrimônio histórico edificado e possibilitou que os usuários passassem a ter uma relação mais afetiva e incorporassem a tarefa de recuperação do centro tradicional.

Esses são alguns desafios lançados aos gestores urbanos que podem, muitas vezes, definir uma nova forma de pensar o desenvolvimento urbano por meio das intervenções pontuais, inseridos em um GPU público, que pode contribuir para uma política maior de cidade, para a democratização e otimização do espaço urbano, sempre objetivando minimizar os seus impactos e externalidades.

Os GPUs privados, por sua vez, suscitam muitas controvérsias e polêmicas. Contudo, ainda que os *shoppings centers* fujam do ideário no que diz respeito aos valores e identidades de uma cidade, que contribuam para o esvaziamento da área central, que sejam espaços segregadores, que rompam a malha urbana com grandes edificações, são espaços com atividades e funções onde há concentração da vida social e são núcleos que aglutinam a vida urbana. Segundo a visão de Guedes (2007)

Concordo com Koolhaas quando ele diz que os *shoppings centers*, inventados por Victor Gruen nos anos 40 (e, acrescento, associados à TV e à Internet), são os espaços públicos contemporâneos, que atendem às necessidades de encontro e de convivência na nova cidade de massa: espaço urbano para tudo e todos, 24 horas. Criticar o *shopping* é ir à contra-mão da história.

Mas faltam empresários inteligentes e mais arquitetos: a construção de *shoppings*, como está acontecendo, é uma decisão política do BNDES, que os financia porque oferecem emprego rápido. Financiar a indústria que compra tecnologia pode gerar desemprego. Isso tem conseqüências nas cidades porque canaliza os recursos para um só tipo de emprego, que não é reprodutivo. O grave é a concentração das decisões: deveria haver um conselho multidisciplinar com a participação popular e com arquitetos, que têm forte experiência no urbano. Faltam arquitetos na definição das políticas de construção do País.

Segundo Koolhaas, no ano de 2010, 55% dos compradores norte-americanos vão adquirir as mercadorias por sistemas virtuais (KOOLHAAS; MAU, 2001). Cabe questionar se os urbanistas e pesquisadores deverão estudar, no futuro próximo, meios de como renovar esses grandes *shoppings centers* ou propor grandes projetos com objetivo de reciclar 'elefantes brancos', os antigos pontos de encontro, ou propor 'novos espaços' para reunião de pessoas. Pode-se indagar, também, até que ponto o sistema virtual poderá interferir e isolar cada vez mais as pessoas, alterando a sociabilidade e esvaziando os centros comerciais das grandes cidades.

Pode-se concluir que, independente dos valores investidos, da cultura da cidade renovada, ou das obras monumentais justificadas pela produção de lugares públicos, quando se trata de Grandes Projetos Urbanos os impactos e as externalidades podem ser considerados semelhantes se fizerem parte de um projeto maior de cidade.

Neste estudo de caso tanto o GPU Público como o Privado respondem às suas propostas, guardadas suas diferenças de origens, finalidades e importância para a vida da cidade (quadro 2). Por meio dele, restou demonstrada, também, a importância do Plano Diretor, e como este pode interferir positivamente na apropriação dos cidadãos usuários de cada espaço urbano, na criação de uma identidade e na promoção do pleno desenvolvimento das funções sociais e políticas urbanas da cidade.

Quadro 2 - Síntese das questões de análise comparando o GPU Público, Rua XV de Novembro e o GPU Privado, Park Shopping Barigüi

QUESTÕES DE ANÁLISE	RUA XV DE NOVEMBRO	PARK SHOPPING BARIGÜI
1. Perfil do usuário	CIDADÃO	CLIENTE
2. Abrangência da intervenção se pontual ou integrante de um plano maior de cidade	SIM	NÃO
3. Caráter inovador da intervenção	SIM i	NÃO
4. Oportunidades diversas da Apropriação comunitária Apelo Cultural	SIM	NÃO
5. Acessibilidade da população	SIM	NÃO.
6. Participação comunitária	NÃO	NÃO
7. Papel do Estado/ parcerias com o setor privado	NÃO	NÃO
8. Fonte de recursos	GOVERNAMENTAL OU EMPRÉSTIMOS	PRIVADO
9. Empregabilidade/Geração de empregos	-----	-----
10. Preocupação com enfoque ambiental	NÃO	QUANDO SOLICITADO

Acredita-se que esta pesquisa contribuiu com alguma reflexão para o Mestrado de Gestão Urbana – PPGTU e espera-se que as lacunas deixadas possam servir como ponto de partida para novos estudos sobre os Grandes Projetos Urbanos nas cidades.

REFERÊNCIAS

AGACHE, D. A. Plano de urbanização de Curitiba. **Boletim da Prefeitura Municipal de Curitiba**. Curitiba [1943].

ALTSHULER, A.; LUBEROFF, D. The changing politics of Urban Mega Projects. **Land Lines**: Boston, v.15, n.4, October 2003.

ANDRADE, L. M. S. O conceito de cidades-jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis. **Arquitextos**, n.42, nov.2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042_02.asp>. Acesso em: 05 ago. 2006.

ARANTES, O. **Urbanismo em fim de linha**: e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica. São Paulo: Edusp, 1998.

ARANTES, P. Cidades blindadas. **Correio da Cidadania**. Disponível em: <www.correiodacidadania.com.br>. Acesso em: 15 abr. 2004.

BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Presença, 1994.

BENEVOLO, L. **A cidade e o arquiteto**. São Paulo: Perspectiva, 2004.

BLASCOVI, K.; DUARTE, F. O centro de Curitiba: a percepção de quem vive seu dia-a-dia. **Revista do Seminário Habitacional**, Curitiba, v.1, p.12-25, 2005.

BOSCHILIA, R. BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS. **Despoluição visual em Curitiba**: a resistência da cidade pela sua paisagem. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v.19, n.60, dez. 1981.

BOSCHILIA, R. BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS. **A Rua XV e o comércio no início do século**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v.23, n.113, nov. 1996.

BOSCHILIA, R. BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS. **Cores da cidade**: Riachuelo e Generoso Marques. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v.23, n.110, mar. 1996.

BRASIL. Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **DOU**, Brasília, 11 de julho de 2001. Disponível em: <www.estatutodacidade.org.br/download/estatuto-da-cidade.zip>. Acesso em: 3 nov. 2006.

BRASIL. Resolução Conama -Conselho Nacional do Meio Ambiente - Ibama n.º 001. Estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente, de 23 de janeiro de 1986. **DOU**, Brasília, 17 fev. 1986.

CALDEIRA, T. P. do R. **Cidade dos muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2000.

- CAMPOS, B. A. **Diretrizes para análise de impactos em meio urbano baseadas em estudo de impacto de vizinhança (EIV)**. 2005. Dissertação (Mestrado) - UFSC, Florianópolis, 2005. Disponível em: <www.teses.eps.ufsc.br/defesa/pdf/2054.pdf>. Acesso em: fev. 2008.
- CARO, R. A. **The power broker: Robert Moses and the fall of New York**. New York: Alfred A Knopf, 1974.
- CARRION, F. **Conceptos, realidades y mitos de los centros históricos: el caso de Quito**. Texto apresentado no Shelter as Revitalization of Old and historic Urban Center. Havana, 1998.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede: a era da informação, sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- CASTELLS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos. **Revista Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n.45, p.152-166, jul. 1996.
- CHOAY, F. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 5.ed. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Ed. UNESP, 2001.
- CHOAY, F. **O urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- COSTA, A. M.; SCHWAARCZ, L. M. **Virando séculos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.
- CURITIBA. Decreto Municipal n.º 1.547, de 14 de dezembro de 1979. Cria o Setor Especial das Unidades de Interesse de Preservação.
- CURITIBA. Decreto Municipal n.º 161, de 9 de fevereiro de 1979. Dispõe sobre a ocupação do solo para os usos de supermercados, centros comerciais e similares.
- CURITIBA. Decreto Municipal n.º 279, de 12 de janeiro de 1981. Dispõe sobre a Zona Nova Curitiba.
- CURITIBA. Decreto Municipal n.º 838, de 18 de agosto de 1997. Institui o Relatório Ambiental Prévio no Município de Curitiba.
- CURITIBA. Lei n.º 2.828 de Plano Diretor, de 31 de julho de 1966. Institui o Plano Diretor de Curitiba e aprova as suas Diretrizes Básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município.
- CURITIBA. Lei n.º 6.337, de 28 de setembro de 1982. Institui incentivo construtivo para a preservação de imóveis de valor cultural, histórico e arquitetônico.
- DEL RIO, V. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Arquitextos** 015, ago. 2001. Disponível em: <<http://www.romanoguerra.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>>. Acesso em: 21 jan. 2006.

DEL RIO, V.; GALLO, H. O legado do urbanismo moderno no Brasil: paradigma realizado ou projeto inacabado? **Arquitextos** 006, nov. 2000. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp023.asp>>. Acesso em: 23 set. 2007.

DUARTE, F.; ULTRAMARI, C. **Esvaziamento demográfico e permanência de centralidades**. Trabalho apresentado no XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP. CAXAMBU (MG), 18 a 22 set. 2006.

ERNST, R. W.; A cidade não é uma invenção européia. **Revista Arquitetura e Urbanismo**, n.149, ago. 2006. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/149/artigo26762-1.asp>>. Acesso em: fev. 2008.

FENIANOS, E. **Centro: aqui nasceu Curitiba**. Curitiba: UniverCidade, 1996.

FERRAZ, M. Shopping center e tecido urbano: é possível integrá-los? **Revista Arquitetura e Urbanismo**, v.163, out. de 2007. Entrevista. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/163/artigo63522-1.asp>>. Acesso em: dez. 2007.

FERREIRA, J. S. W. O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo. **Revista Pós-FAUUSP**, dez. 2004. (no prelo)

FRIEDEN, B.; SAGALYN, L. **Downtown Inc.: How America Rebuilds Cities**. Cambridge (MA): MIT Press, 1989 e 1991.

GNOATO, L. S. Curitiba, cidade do amanhã: 40 depois. Algumas premissas teóricas do Plano Wilhelm – IPPUC, **Arquitextos** 072, maio 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq072/arq072_01.asp>. Acesso em: 05 mar. 2008.

GUEDES, J. Shopping center e tecido urbano: é possível integrá-los? **Revista Arquitetura e Urbanismo**, v.163, out. 2007. Entrevista. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/163/artigo63522-1.asp>>. Acesso em: dez. 2007.

HALL, P. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1988.

HARVEY, D. **A condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao "empresariamento": a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates**, São Paulo, n.36, p.48-64, 1996.

HARVEY, D. **Spaces of Hope**. Berkeley: University of California Press, 2000.

HAWKEN, P.; LOVINS, A.; LOVINS, L. **Capitalismo natural: criando a próxima Revolução Industrial**, São Paulo: Cultrix, 1999.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 1996.

IPPUC. Plano Diretor de Curitiba 2004. **O planejamento urbano de Curitiba**. Curitiba: IPPUC, 2004.

- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- KOOLHAAS, R.; BOERI, S.; KWINTER, S., TAZI, N.; OBRIST, U. e outros. **Mutaciones**, 2006. Actar & Arcen rêve centre d'architecture.
- KOOLHAAS, R.; MAU, B. **OMA: Small, Medium, Large, Extra-Large**. Nova York: Monacelli Press, 1995.
- KOOLHAAS, R.; MAU, B.; **OMA: Harvard Design School Guide to Shopping**. Colonia: Taschen, 2001.
- LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.
- LE CORBUSIER. **Precisões**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2004.
- LIMA, E. F. W. Configurações urbanas cenográficas e o fenômeno da "gentrificação". **Arquitextos** 046, mar. 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq046/arq046_03.asp>. Acesso em: 05 out. 2007.
- LISBOA. **Carta de Reabilitação Urbana Integrada**, 1995.
- LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.
- MARCUSE, P. **Historic Preservation, cultural tourism and planning**. Artigo apresentado no Shelter as Revitalization of Old and historic Urban Center. Havana, 1998.
- MARKOVITCH, J. O choque da modernização. **Revista URBS, Viva o Centro**, n.28, ano V, n.28, out./nov. 2002. Entrevista. Disponível em: <<http://www.vivaocentro.org.br/publicacoes/urbs/urbs28.htm>>. Acesso em: mar. 2008.
- MEDRANO, L. Novas estruturas urbanas. **Acervo**, Rio de Janeiro, v.17, n.1, p.35-50, 2004.
- MEYER, R. A urbanidade em transe. **Revista URBS, Associação Viva o Centro**, n.19, p.54-57, dez. 2000/jan. 2001.
- MONTORO, A. F. Parceria público privado: considerações de um economista. **Boletim FIPE**, v.285, jun. 2004. Disponível em: <http://www.econ.puc-rio.br/gfranco/PPP_Montoro.htm>. Acesso em: jan. 2008.
- MOURA, R. **A duração das cidades**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- MOURA, R. **A cidade vigiada. The Truman Show, de Peter Weir, 1998**. Out. 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq053/arq053_02.asp>. Acesso em: out. 2007.
- MOURA, R.; KORNIN, T. (Des)construindo o discurso eleitoral: o primeiro turno das eleições municipais majoritárias em Curitiba no ano 2000. **Revista de Sociologia Urbana**, jun. 2001. Disponível em: <www.scielo.br/scielo.php>. Acesso em: out. 2007.

- NEVES, J. Shopping center e tecido urbano: é possível integrá-los? **Revista Arquitetura e Urbanismo**, v.163, out. 2007. Entrevista. Disponível em: <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/163/artigo63522-1.asp>>. Acesso em: dez. 2007.
- NOVICK, A. Espaços públicos e projetos urbanos: oposições, hegemonias e questões. **Arquitextos** 054, nov. 2004. Disponível em: <http://www.romanoguerra.com.br/arquitextos/arq054/arq054_01.asp>. Acesso em: 05 marc. 2008.
- PHILLIPS, D. **Berlin: A guide to recent architecture**. London: Ellipsis, 1997.
- PISANI, M. A. J.; LEITE, D. P. Reabilitação de edifícios. In: CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DO CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES, 2., 2003, São Paulo. **Anais...** São Paulo: FEBASP, 2003. v.único. p. 9-21.
- PORTER, M. E. **A vantagem competitiva das nações**. Rio de Janeiro, Campus, 1993.
- POWELL, K. **City Transformed: Urban Architecture at the Beginning of the 21st Century**. Nova Iorque: te Neues Publishing Company, 2000.
- REZENDE, D. A.; CASTOR, B. V. J. **Planejamento estratégico municipal: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas**. Rio de Janeiro: Brasport, 2005.
- RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Cultura. O modelo da revitalização urbana e o caso de Baltimore. **Cadernos do Patrimônio Cultural**, Rio de Janeiro, 4/5, 1994. (especial sobre Áreas Portuárias)
- ROSSI, A. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- RYKWERT, J. **A sedução do lugar**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- SÁNCHEZ, F. **A duração das cidades: a (in)sustentabilidade das cidades-vitrine**. Rio de Janeiro: DP&A; 2001.
- SÁNCHEZ, F.; BIENENSTEIN, G.; CANTO, B.; GUTERMAN, B.; BENEDICTO, D.; PICINATTO, L. Notas para recuperar a emergência histórica dos grandes projetos urbanos. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.107, p.39-56, jul./dez. 2004.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SCHUMACHER, E. F. **Small Is Beautiful: Economics As If People Mattered: 25 Years Later...With Commentaries**. Hartley & Marks Publishers, 1999.
- SCHUSSEL, Z. G. L. As novas formas espaciais dos empreendimentos imobiliários. In: I SEMINÁRIO DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM ARQUITETURA E URBANISMO - PROJETOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS NO BRASIL, 2006, São Paulo, 2006.
- SCOCUGLIA, J.; CHAVES, C.; LINS, J. **Percepção e memória da cidade: o ponto de cem réis**. 2006. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp349.asp>. Acesso em: 28 jan. 2008.

SCRUTON, R. **Jane Jacobs (1916-2006)**: cities for life. 2006. Disponível em: <www.opendemocracy.net/ecology-urbanisation/jacobs_3492.jsp>. Acesso em 24/09/2007.

SEGRE, R. Espaço público e democracia: experiências recentes nas cidades de América Hispânica. **Arquitextos** 060, maio 2005. Disponível em: www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc000/esp303.asp. Acesso em: 04/02/2008.

SENNETT, R. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, E. P. **Reabilitação do centro urbano de Americana**. 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc168/mc168.asp>>. Acesso em 12/01/2008.

SILVA, J. A. S. **Turismo, crescimento e desenvolvimento**: uma análise urbano-regional baseada em cluster. 2004. Tese (Doutorado) - Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo da ECA-USP, São Paulo, 2004. Disponível em: <www.eumed.net/tesis/jass/9.htm>. Acesso em 12/03/2008.

SOMEKH, N.; CAMPOS, C. M. Desenvolvimento local e projetos urbanos. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR - Ética, Planejamento e Construção do Espaço, 9., 2001, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, v.1. p.173-184, 2001. **Arquitextos** 059, maio 2005. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc059/arc059_01.asp>. Acesso em: 15 mar. 2008.

SPOSITO, M. E. B. A cidade dentro da cidade. Uma edge city em São José do Rio Preto. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, Barcelona: v.7, n.146(045), 1.º ago. 2003.

SPOSITO, M. E. B. **Estruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista**. Apresentado no IX Colóquio Internacional de Geocrítica, 2007.

SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F.; RODRÍGUEZ, A. Neoliberal urbanization in Europe: large scale urban development projects and the new urban policy: a challenge to urban policy in european cities. **Antipode: A Journal of Geography**, Worcester, Mass., v.34, n.3, p.542-570, june 2002.

TEIXEIRA, C. M. Terminal de Balsas de Yokohama: menos teoria e mais arquitetura. **Arquitextos** 037, jun. 2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc037/arc037_03.asp>. Acesso em: 12 mar. 2008.

ULTRAMARI, C. Grandes projetos urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos. **Perspectivas Urbanas** (Online), v.1, p.1, 2007.

ULTRAMARI, C. Hotel de um milhão de dólares. **Arquitextos** 053, out. 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc053/arc053_03.asp>. Acesso em: 06 ago. 2007.

ULTRAMARI, C. **O fim das utopias urbanas**: do urbano ao ambiente urbano. São Paulo: Studio Nobel, 2005.

ULTRAMARI, C.; PEREIRA, G. F. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. In: SEMINÁRIO PROJETOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS NO BRASIL. 2006, São Paulo: Universidade Sao Judas Tadeu.

URBAN, R. G. et al. BOLETIM INFORMATIVO DA CASA ROMÁRIO MARTINS. **Calçadão, vinte anos depois**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v.19, n.98, jul. 1992.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

VALLADARES, L. Pensando a pobreza urbana no Brasil. In: BOSCHI, R. **Corporativismo e desigualdade**: a construção do espaço público no Brasil. Rio Fundo: IUPERJ, 1994.

VARGAS, H. C. **A importância das atividades terciárias no desenvolvimento regional**. 1985. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985. (ex. mimeo).

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. Baureri: Manole, 2006.

VILLAÇA, F. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global, 1986.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP-FUPAM, 1999.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. 2001. Disponível em: <<http://www.usp.br/fau/fau/galeria/paginas/index.html>>. Acesso em: maio 2006.

WANSBOROUGH, M.; MAGEEAN, A. The role of urban design in cultural regeneration. **Journal of Urban Design**, v.5, 2000.

WRENN, D. M. et al. **Urban Waterfront Development**. Washington: The Urban Land Institute, 1983.

YAMADA, A.C. F. **A alma da cidade**. Personagem de Florianópolis, set. 2004. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc111/mc111.asp>>. Acesso em: jan. 2008.

YIN, R. K. **Estudo de caso**: planejamento e método. 2.ed. São Paulo: Bookman, 2001.

YOSHINAGA, M. **Meio Ambiente**: Guarulhos e Macaé, ou Infraero e Petrobrás? 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc040/mc040.asp>>. Acesso em: jan. 2008.

Fotos

http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/agencia/fotos/rua_xv_30anos/index.html

http://german.about.com/library/gallery/blberlin_menu.htm