

CAROLINE BRANDÃO ANDRUSKO

**AS ARMADURAS DA CIDADE: O TRANSPORTE E AS  
TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO EM CURITIBA**

Dissertação apresentada ao Mestrado em Gestão Urbana do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana do Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, da Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito à obtenção do título de Mestre em Gestão Urbana.

Linha de Pesquisa: Governança e Redes Urbanas

Orientador: Prof. Dr. Fábio Duarte

CURITIBA  
2009

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

	Andrusko, Caroline Brandão
A576a 2009	As armaduras da cidade : o transporte e as transformações do espaço urbano em Curitiba / Caroline Brandão Andrusko ; orientador, Fábio Duarte. -- 2009.
	xv, 237 f. : il. ; 30 cm
	Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2009
	Bibliografia: f. 227-237
	1. Planejamento urbano – Curitiba (PR). 2. Transporte urbano. I. Duarte, Fábio. II. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. III. Título.
	CDD 20. ed. – 711.4

Ao meu pai, **Dalton Luis Mehl Andrusko**,  
pela minha formação e amor à família

À minha mãe, **Ana Maria Brandão Andrusko**,  
por toda dedicação, atenção e apoio

**DEDICO**

## AGRADECIMENTOS

---

Sou grata ao Professor Doutor Fábio Duarte, orientador e responsável por grande parte dos meus conhecimentos e que orientou os caminhos da pesquisa instigando um aprofundamento com total liberdade intelectual para segui-los. Segue minha admiração como pessoa e profissional.

Aos Professores Doutores Irã Dudeque e Rodrigo Firmino, por suas valiosas contribuições e recomendações durante o exame de qualificação.

À Professora Doutora Lucrecia D'Aléssio Ferrara, por seus comentários no âmbito metodológico referente ao desenvolvimento da análise, que contribuíram para estruturação dos resultados e discussões da pesquisa.

A todos os professores do PPGTU pelos conhecimentos proporcionados na convivência acadêmica.

À PUCPR pelo apoio administrativo e financeiro ao conceder a bolsa de estudos pelo prêmio acadêmico Marcelino Champagnat.

À Acadêmica Ana Caroline Sikorski pelo apoio e auxílio na coleta de material e dados para o desenvolvimento da pesquisa.

Meus agradecimentos especiais à minha sócia Eliza Schuchovski pela compreensão, amizade e apoio. À equipe da Perfectta Arquitetos Associados, em especial a arquiteta Alessandra Ferreira M. de Araújo, pelo comprometimento e dedicação ao trabalho, mesmo na minha ausência.

A todos que de alguma forma tiveram presença neste trabalho.

Em especial aos meus pais, Dalton Luis Mehl Andrusko e Ana Maria Brandão Andrusko, pelo apoio e compreensão.

## RESUMO

---

As redes tecnológicas constroem a cada momento histórico uma forma e uma distribuição espacial caracterizadas pela dinâmica socioeconômica atual e pelas marcas deixadas no território, criando uma hierarquia entre os espaços redefinidos no tempo em um processo de territorialização. Tais territórios destacados na ordenação de uma determinada porção espacial serão definidos aqui como um tipo de espaços privilegiados conformados pelo transporte urbano. Contudo, como os elementos determinantes desse processo variam de acordo com os aspectos sociotécnicos, esses espaços outrora privilegiados tornam-se desprivilegiados e desvinculados da dinâmica atrelada aos novos padrões tecnológicos impostos, passando por um processo de desterritorialização. O objetivo geral do estudo consiste em analisar, em uma perspectiva histórica, como o transporte urbano hegemônico cria espaços privilegiados na cidade, consolidando um desenho urbano que, uma vez que o modal perde a relevância, torna-se um entrave para que novas atividades socioeconômicas se desenvolvam na região. O estudo de caso da cidade de Curitiba baseia a pesquisa em questão, cujo objeto de análise é definido a partir de recorte temático (espaços privilegiados pelo transporte coletivo urbano hegemônico), recorte físico (área de abrangência do estudo) e temporal (espaço atual permeado pelos rastros do passado). Metodologicamente, a investigação compreende a identificação e reconhecimento dos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização, com vistas ao estabelecimento de fundamentos à gestão urbana. Além da identificação dos objetos, segue a compreensão dos mesmos através de uma percepção estratégica do espaço por meio de análises inter-relacionadas de todos os rastros envolvidos: morfológicos; de uso - dinâmica socioeconômica; indiciais e de planejamento urbano. Os resultados demonstram que após a alteração das redes sociotécnicas, inicia-se um processo de desterritorialização aliada à segmentação dos eixos estudados, que passam a ser fortemente atrelados ao entorno direto e indireto, apresentando uma disparidade na relação entre a dinâmica socioeconômica e o contexto urbano dos trechos mais próximos do centro consolidado e dos mais distantes. Porém, mesmo a região central alcançando sua refuncionalização, com uma dinâmica ativa em relação ao entorno, esses espaços não conseguem mais refletir características de apropriação simbólica influente na formação do conjunto da cidade. Por fim, conclui-se que os instrumentos de planejamento e gestão não conseguiram, ao longo das transformações tecnológicas e sem desconsiderar a carga histórica, manter uma dinâmica de uso desses espaços atrelada aos novos padrões de desenvolvimento urbano, confirmando a hipótese formulada.

Palavras-chaves: Redes sociotécnicas. Transporte urbano hegemônico. Territorialidades. Dinâmica socioeconômica. Morfologia. Gestão Urbana

## ABSTRACT

---

At each historic moment, the technologic networks build a form and a special distribution that are characterized by the current social-economic dynamic and by marks left in the territory, creating a hierarchy among the spaces which were redefined in time in a process of territoriality. These territories, highlighted in the ordaining of a specific special portion, will be defined here as a type of privileged space conformed by urban transportation. Nevertheless, as the determining elements of this process vary according to social and technical aspects, these once privileged spaces become unprivileged and detached from the dynamic tied to the new technologic patterns imposed, going through a process of loss of territoriality. The general objective of this study consists of analyzing, from a historic perspective, the way in which hegemonic urban transport creates privileged spaces in the city, consolidating an urban design that, once the modal loses its importance, becomes an obstacle for new social-economic activities to develop in the area. The case-study of the city of Curitiba provides a platform for this research, whose object of analysis is defined by a theme cut (spaces which are privileged by the hegemonic collective urban transport), physical cut (the area covered by the study) and time cut (current space affected by the past). Methodologically, the investigation comprehends the identification and recognition of processes of territoriality, loss of territoriality e regaining of territoriality, aiming to establish fundamentals to the urban management. Besides the identification of objects there is the understanding of them through a strategic perception of space and interrelated analysis of all tracks involved; of usage – social and economic dynamic; indicia and of urban planning. The results demonstrate that after the modification of social-technical networks, a process of loss of territoriality begins along with the segmentation of the studied axes, which become strongly connected to the direct and indirect displacing, demonstrating a difference in the relation of the social-economic dynamic and the urban context of the sectors closest to the consolidated center and those of the farthest ones. However, even when the central area reaches its re-functionality with an active dynamic in relation to the displacing, these spaces can no longer reflect the symbolic appropriation characteristics that are important to the making of the whole of the city. Finally, it is concluded that the planning and management tools did not manage to keep a dynamic of usage of these spaces that is connected to the new patterns of urban development, thus confirming the formulated hypothesis.

Keywords: Social and technologic networks. Hegemonic urban transport. Territorialities. Social-economic dynamic. Morphology. Urban management.

## LISTA DE FIGURAS

---

Figura 1 - Mapa de Curitiba com o traçado das linhas do transporte de bonde de mula junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico - 1897.....	50
Figura 2 - Mapa de Curitiba com o traçado das linhas do transporte de bonde elétrico junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico - 1927.....	51
Figura 3 - Mapa de Curitiba com o traçado das linhas do transporte de bonde elétrico junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico - 1927.....	53
Figura 4 - Mapa de Curitiba com o traçado da rede integrada de transporte com as linhas de ônibus junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico.....	54
Figura 5 - Linha do tempo relacionando o planejamento e o transporte coletivo urbano hegemônico .....	56
Figura 6 - Mapa representativo dos segmentos adotados para análise do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco .....	64
Figura 7 - Mapa da conformação de Curitiba de 1830 a 1850.....	67
Figura 8 - Mapa da conformação de Curitiba em 1857. ....	68
Figura 9 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte temporal: 1857 a 1884.....	69
Figura 10 - Imagem que retrata Curitiba em 1870 indicando o início do plano da rua imaginada por Antônio Ferucci, a futura Rua da Liberdade.....	70
Figura 11 - Mapa representativo da imagem anterior: conformação de Curitiba em 1875 com a indicação da Travessa Leitner e prolongamento da futura Rua da Liberdade. ....	70
Figura 12 - Mapa da conformação de Curitiba em 1880. ....	71
Figura 13 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	72
Figura 14 - Mapa da conformação de Curitiba em 1885 .....	74
Figura 15 - Mapa da conformação de Curitiba em 1894 .....	75
Figura 16 - Vista da Rua Barão do Rio Branco através da estação ferroviária.....	76
Figura 17 - Vista da Rua Barão do Rio Branco – ao fundo estação ferroviária.....	77
Figura 18 - Mapa das avenidas previstas pelo Plano Agache (1943) com a demarcação do objeto de estudo .....	79
Figura 19 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte temporal: 1887 a 1952.....	80
Figura 20 - Pavimentação da Rua da Liberdade - vista da estação, da garagem dos bondes e da Câmara Municipal .....	80

Figura 21 - Vista do Grande Hotel – Rua Barão do Rio Branco esquina com a Rua XV de Novembro.....	81
Figura 22 - Vista da Rua Barão do Rio Branco na época da circulação dos bondes elétricos .....	81
Figura 23 - Vista da Rua Barão do Rio Branco através da estação ferroviária.....	82
Figura 24 - Vista da garagem dos bondes, da rede de hotéis e da estação ferroviária .....	83
Figura 25 - Vista da Rua Barão do Rio Branco – ao fundo estação ferroviária.....	85
Figura 26 - Vista da Rua Barão do Rio Branco – ao fundo estação ferroviária.....	86
Figura 27 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	87
Figura 28 - Vista da Rua Barão do Rio Branco a partir do sentido da estação-centro com a presença do edifício da Secretaria de Saúde Pública à direita.....	90
Figura 29 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	93
Figura 30 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte temporal: 1974 a 1981 .....	94
Figura 31 - Vista da Rua Barão do Rio Branco na época da circulação do ônibus expresso	95
Figura 32 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte físico: Av. Visconde de Guarapuava à Av. Sete de Setembro. Recorte temporal: 1981 a 1995 .....	98
Figura 33 - Vista da Rua Barão do Rio Branco na época da circulação do ônibus expresso. Quadra entre as avenidas Visconde de Guarapuava e Sete de Setembro.....	98
Figura 34 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte físico: Rua XV de Novembro à Av. Visconde Guarapuava. Recorte temporal: 1981 a 1995	99
Figura 35 - Vista da Rua Barão do Rio Branco na época da circulação exclusiva do ônibus expresso.....	100
Figura 36 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	103
Figura 37 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte físico: Av. Visconde de Guarapuava à Av. Sete de Setembro. Recorte temporal: 1995 até hoje.....	105
Figura 38 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte físico: Rua XV de Novembro à Av. Visconde de Guarapuava. Recorte temporal: 1995 até hoje.....	106
Figura 39 - Vista da Rua Barão do Rio Branco depois que o ônibus expresso é re-locado para a Travessa da Lapa.....	107
Figura 40 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	109
Figura 41 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	120

Figura 42 - Mapa da análise indicial do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco – ano 2007. ....	123
Figura 43 - Linha do tempo relacionando o planejamento e o transporte na Rua Barão do Rio Branco .....	124
Figura 44 - Mapa representativo dos segmentos adotados para análise de uso e de índices do recorte central do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	127
Figura 45 - Mapa representativo dos segmentos adotados para análise de uso e de índices do recorte do bairro do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	128
Figura 46 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	131
Figura 47 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	132
Figura 48 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – Superior Tribunal de Justiça.....	135
Figura 49 - Vista do início da Rua Marechal Floriano Peixoto em direção ao sul – trilhos dos bondes.....	136
Figura 50 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	137
Figura 51 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – morfologia no recorte do centro em 1906. ....	138
Figura 52 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto - Escola Estadual Xavier da Silva.....	138
Figura 53 - Vista da morfologia da Av. Marechal Floriano Peixoto: trilhos e canteiro central de magnólias .....	139
Figura 54 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto - Praça Carlos Gomes esquina com a Rua Pedro Ivo.....	140
Figura 55 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto pela Av. Sete de Setembro – implantação de infra-estrutura: macadame e calçamento. ....	140
Figura 56 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre a Rua Pedro Ivo e a Av. Getúlio Vargas. Recorte temporal: 1887 a 1952 .....	141
Figura 57 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto esquina com a Av. Silva Jardim – onde está o Grupo Escolar Xavier da Silva.....	142
Figura 58 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto em direção ao centro – esquina com o Asilo.....	142
Figura 59 - Mapa da proposta de sistema viário do Plano Agache (1943) com a demarcação do objeto de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	144
Figura 60 - Mapa da análise de uso do recorte central do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	147

Figura 61 - Vista da estrada do Xaxim – única ligação entre o centro e o Boqueirão, além da estrada do Andreguetto .....	149
Figura 62 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – obras de prolongamento da rua em direção ao sul .....	150
Figura 63 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	151
Figura 64 - Mapa da análise de uso do recorte do bairro do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	153
Figura 65 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre a Rua Pedro Ivo e a Av. Getúlio Vargas. Recorte temporal: 1952 a 1977 .....	154
Figura 66 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – em direção à Praça Tiradentes .....	155
Figura 67 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – Praça Carlos Gomes.....	155
Figura 68 - Obras na Av. Guaíra, atual Av. Presidente Kennedy, na altura da Av. Marechal Floriano.....	156
Figura 69 - Mapa da análise de uso do recorte central do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	158
Figura 70 - Vista aérea do quartel do Boqueirão na Av. Marechal Floriano Peixoto.....	159
Figura 71 - Av. Marechal Floriano Peixoto: abertura de ligação entre os bairros Boqueirão e Rebouças: a esquerda, a casa onde funcionava o telégrafo da Varig e, mais adiante, os tanques de combustível. ....	159
Figura 72 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: av. Marechal Floriano Peixoto .....	160
Figura 73 - Mapa da urbanização da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte temporal: 1950.....	161
Figura 74 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: bairro - entre o viaduto (BR-116 – futura Linha Verde) até a Rua Presidente Pádua Fleury (Hauer). Recorte temporal: 1952 a 1977.....	162
Figura 75 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av.. Marechal Floriano Peixoto.....	163
Figura 76 - Mapa do sistema viário proposto pelo Plano Preliminar Urbanístico em 1965 com a demarcação do recorte do eixo em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	164
Figura 77 - Mapa do zoneamento de uso e ocupação do solo de Curitiba proposto pelo Plano Diretor de 1966 com demarcação do recorte do eixo em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	166
Figura 78 - Vista aérea do Parolin em 1972.....	168
Figura 79 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	169

Figura 80 - Mapa da análise de uso do recorte do bairro do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	170
Figura 81 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – morfologia no recorte do centro.....	173
Figura 82 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre a Rua Pedro Ivo e a Av. Sete de Setembro. Recorte temporal: 1977 a 1984.....	173
Figura 83 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre a Rua Pedro Ivo e a Av. Sete de Setembro. Recorte temporal: 1984 a 1992.....	174
Figura 84 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre as avenidas Sete de Setembro e Getúlio Vargas. Recorte temporal: 1977 a 1992.....	175
Figura 85 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – canaleta ônibus.....	175
Figura 86 - Mapa do zoneamento de uso e ocupação do solo de Curitiba proposto pelo Plano Diretor de 1975 com demarcação do recorte do eixo em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	178
Figura 87 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto com a Praça Carlos Gomes – obra para abrigar novo terminal .....	180
Figura 88 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre a Rua Pedro Ivo e a Av. Sete de Setembro. Recorte temporal: 1992 a 2008.....	180
Figura 89 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: centro entre as avenidas Sete de Setembro e Getúlio Vargas. Recorte temporal: 1992 a 2008.....	182
Figura 90 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – obras de repavimentação e alargamento da via .....	182
Figura 91 - Mapa da análise de uso do recorte central do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	185
Figura 92 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto no sentido centro-bairro (Boqueirão)..	186
Figura 93 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: bairro - entre o viaduto (BR-116 – futura Linha Verde) até a Rua Presidente Pádua Fleury (Hauer). Recorte temporal: 1977 a 1992.....	187
Figura 94 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – morfologia no recorte do bairro: canaleta expresso.....	187
Figura 95 - Mapa da evolução histórica da região sul - área de estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	189
Figura 96 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: bairro - entre o viaduto (BR-116 – futura Linha Verde) até a Rua Presidente Pádua Fleury (Hauer). Recorte temporal: 1992 a 2008.....	190

Figura 97 - Vista da Av. Marechal Floriano Peixoto – morfologia no recorte do bairro Boqueirão.....	191
Figura 98 - Vista da morfologia da Av. Marechal Floriano Peixoto .....	191
Figura 99 - Mapa da análise de uso do recorte do bairro do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	193
Figura 100 - Mapa do zoneamento de uso e ocupação do solo de Curitiba proposto pelo Plano Diretor de 2000 com demarcação do recorte do eixo em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto .....	194
Figura 101 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Av. Marechal Floriano Peixoto. Recorte físico: bairro - entre o viaduto (BR-116 – futura Linha Verde) até a Rua Presidente Pádua Fleury (Hauer). Recorte temporal: 2008.....	197
Figura 102 - Mapa da análise de uso do recorte central do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	203
Figura 103 - Mapa da análise indicial do recorte central do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto – ano 2008. ....	206
Figura 104 - Mapa da análise de uso do recorte do bairro do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto.....	210
Figura 105 - Mapa da análise indicial do recorte do bairro do trecho em estudo: Av. Marechal Floriano Peixoto – ano 2008. ....	213
Figura 106 - Linha do tempo relacionando o planejamento e o transporte na Av. Marechal Floriano Peixoto.....	214
Figura 107 - Mapa síntese - análise integrada do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	217
Figura 108 - Mapa síntese - análise integrada do trecho em estudo: recorte central da Av. Marechal Floriano Peixoto .....	218
Figura 109 - Mapa síntese - análise integrada do trecho em estudo: recorte do bairro da Av. Marechal Floriano Peixoto .....	219
Figura 110 - Mapa síntese - análise integrada do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco.....	223
Figura 111 - Mapa síntese - análise integrada do trecho em estudo: recorte central da Av. Marechal Floriano Peixoto .....	224
Figura 112 - Mapa síntese - análise integrada do trecho em estudo: recorte do bairro da Av. Marechal Floriano Peixoto .....	225

## LISTA DE QUADROS

---

Quadro 1 - Esquema de interpretação da revisão de literatura .....	43
Quadro 2 - Esquema dos recortes para definição do objeto de estudo .....	45
Quadro 3 - Esquema de encaminhamento metodológico para avaliação do objeto de estudo .....	57
Quadro 4 - Esquema de especificação da nomenclatura das vias – Caso 01 .....	65
Quadro 5 - Esquema de especificação da nomenclatura das vias – Caso 02 .....	133

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

---

DB	Deutsche Bundesbahm
FCC	Fundação Cultural de Curitiba
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
PMC	Prefeitura Municipal de Curitiba
PUCPR	Pontifícia Universidade Católica do Paraná
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RIT	Rede Integrada de Transportes
SE	Setor Especial Estrutural
SE-MF	Setor Especial da Av. Marechal Floriano Peixoto
SEREC	Setor de Recuperação
SMMA	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
TCC	Toronto Transit Commission
UIP	Unidades de Interesse de Preservação
UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná
ZC	Zona Central
ZC4	Zona Comercial 4
ZR2	Zona Residencial 2
ZR3	Zona Residencial 3
ZR4	Zona Residencial 4

## SUMÁRIO

---

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
1.1	JUSTIFICATIVAS.....	17
1.2	OBJETIVOS .....	19
1.3	ESTRUTURA.....	20
<b>2</b>	<b>TERRITORIALIDADES E AS REDES SOCIOTÉCNICAS.....</b>	<b>22</b>
2.1	ESPAÇOS URBANOS PRIVILEGIADOS – TERRITÓRIOS URBANOS....	22
2.2	TRANSPORTE URBANO NA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO: FORMA E FUNÇÃO .....	31
<b>3</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>42</b>
3.1	CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA.....	42
3.2	MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA.....	43
3.2.1	Estabelecimento do referencial teórico .....	43
3.2.2	Definição do objeto de estudo.....	44
3.2.2.1	Recorte Temático.....	45
3.2.2.2	Delimitação da área de abrangência do objeto: recorte físico .....	46
3.2.2.3	Recorte temporal .....	55
3.2.3	Encaminhamento metodológico para avaliação do objeto de estudo ..	57
3.2.3.1	Inventário e análise – Rastros da cidade .....	57
<b>4</b>	<b>RASTROS DA CIDADE SOBRE TRILHOS.....</b>	<b>62</b>
4.1	RUA BARÃO DO RIO BRANCO.....	63
4.1.1	O Núcleo urbano: 1853 a 1884.....	66

4.1.2	A cidade e os bondes: 1887 a 1952 .....	73
4.1.3	A cidade dos trilhos x a cidade dos ônibus: 1952 a 1974 .....	88
4.1.4	A cidade e seus eixos: 1974 a 1995.....	94
4.1.5	Rastros dos trilhos x flexibilidade das novas redes: 1995.....	104
4.1.6	Rastros Urbanos: 2007 .....	110
4.2	EIXO ESTRUTURAL: AV. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO .....	125
4.2.1	A cidade e os bondes: 1887 a 1952 .....	129
4.2.2	A cidade dos trilhos x a cidade dos ônibus: 1952 a 1977 .....	154
4.2.3	A cidade e seus eixos: 1977 a 2008.....	171
4.2.4	Rastros da Cidade: 2008 .....	195
5	CONCLUSÕES.....	215
	REFERÊNCIAS.....	227

# 1 INTRODUÇÃO

---

Bases tecnológicas funcionando em redes constroem a cada momento histórico uma forma e uma distribuição espacial caracterizadas pela dinâmica socioeconômica atual e pelas marcas deixadas no território, criando uma hierarquia entre os espaços redefinidos no tempo em um processo de territorialização. Tais territórios destacados na hierarquia de uma determinada porção espacial serão definidos aqui como um tipo de espaços privilegiados.

Partindo do princípio de que esses espaços privilegiados pelas redes sociotécnicas sempre existiram no contexto urbano, a pesquisa adota como investigação a compreensão do significado e do reflexo dos mesmos no espaço urbano a fim de entender as suas relações na conformação da dinâmica socioeconômica e da morfologia da cidade.

A partir do final do século XIX, as redes de infra-estruturas urbanas sofrem uma intensa transformação em suas concepções e na maneira como organizam a cidade. Dessa forma, nota-se a importância de uma análise em perspectiva histórica dessa concepção formada entre as redes e a reorganização espacial.

Neste contexto, em um processo dinâmico entre essas redes e os aspectos socioeconômicos, percebe-se uma forte relação entre os sistemas sociotécnicos de mobilidade urbana, a forma e a função dos espaços, e conseqüentemente a formação de territorialidades, ou seja, um processo de apropriação de uma porção do espaço com valores simbólicos para a constituição de um território – expressão concreta desse processo. Essas formas espaciais, além de realizarem funções, exercem domínio para organizar o espaço e os demais elementos ali presentes.

Contudo, como os elementos determinantes na conformação desses territórios variam de acordo com o contexto sociotécnico, os espaços outrora privilegiados tornam-se desprivilegiados e desvinculados da dinâmica atrelada aos novos padrões tecnológicos impostos, passando por um processo de desterritorialização.

Essas alterações no decorrer do desenvolvimento urbano econômico e social se refletem nos espaços, que apesar de manterem um desenho urbano consolidado característico de uma época de valorização da área, tornam-se desvinculados

quanto à dinâmica e valor de uso atrelado aos novos padrões tecnológicos devido a essa armadura conformada.

Perante essa situação, para alcançar a sua reterritorialização, constituindo-se novamente como símbolo e territorialidade influente na formação do conjunto da cidade, é de extrema importância a intervenção direta da gestão pública, de modo a reinserir essas áreas, que já foram de extrema relevância para o desenvolvimento da cidade, atribuindo não só valores simbólicos como novas funções que as torne parte influente na vida da cidade.

Diante dessas questões, a pesquisa aborda a **temática** sobre a formação das territorialidades e conseqüentemente a constituição dos territórios, enfocando sua análise, em uma perspectiva histórica, nos espaços privilegiados pelo transporte coletivo urbano hegemônico em Curitiba – Paraná, em diferentes épocas. Isto com base na **problematização** dos processos de desterritorialização desses espaços, a partir do momento em que o modal perde a relevância no contexto da cidade, mas o desenho urbano por ele consolidado transforma-se em um entrave para que a dinâmica das atividades socioeconômicas ligadas aos novos padrões tecnológicos de transporte se desenvolvam.

Para tanto, é necessário considerar que a alteração do modal não é apenas uma mudança tecnológica, mas sintetiza alterações sociais, econômicas e políticas e, também tecnológicas, que serão usadas na pesquisa como vetor de análise.

Dessa forma, tem-se por **hipótese** que os instrumentos de planejamento e gestão não conseguiram, ao longo das transformações tecnológicas e sem desconsiderar a carga histórica, manter uma dinâmica de uso desses espaços atrelada aos novos padrões de desenvolvimento urbano.

## 1.1 JUSTIFICATIVAS

---

A cidade construída é uma expressão dos valores da sociedade refletidos no espaço físico, proporcionando-lhes conteúdo e significado. Desta maneira, sua expressão física é a somatória das diferentes práticas sociais desenvolvidas através dos tempos. A construção da cidade, sendo um processo dinâmico, demonstra a partir dessa estrutura física as arquiteturas que a compõem em cada momento de

seu crescimento, assim como a interação entre essas e as simbologias e redes técnicas, além da determinação do desenho urbano.

Nesta concepção, as redes tecnológicas conformam um espaço fisicamente, proporcionando, através da sua estrutura e da acessibilidade, uma dinâmica socioeconômica relevante no contexto da cidade. Esse processo, que propicia a formação de territórios influentes na dinâmica urbana, gera uma valorização imobiliária compondo um espaço privilegiado que, com a alteração dos padrões tecnológicos, torna-se desvinculado do contexto, devido a sua morfologia fortemente consolidada.

Um dos elementos dessas redes - o transporte, como indutor do desenho e da dinâmica urbana - marca e caracteriza novas feições aos espaços das cidades, permitindo, muitas vezes, determinações na estruturação urbana, resultando em modificações mais representativas dos espaços privilegiados, ou seja, nos processos de territorialização.

Nesta realidade, com a crescente competitividade e complexidade dos problemas nas aglomerações urbanas, as redes de inovações tecnológicas de infraestrutura assumem características fundamentais para superar as limitações do seu funcionamento e de demais setores a elas relacionados, proporcionando maior integração das funções. Quanto às redes de mobilidade urbana, é de grande importância na gestão das mesmas analisar suas relações com a morfologia urbana e com a integração entre os serviços e as dinâmicas sociais.

Esses impactos podem ser interpretados como processos de desterritorialização, enquanto esvaziamento de uso e perda de valor simbólico, e reterritorialização, enquanto atribuição de nova identidade em uma leitura claramente inscrita e imposta à escala urbana através de novos usos. Em constante transformação, o desafio é o de reorganizar a cidade considerando a reinserção dos espaços que se tornaram desprivilegiados na dinâmica socioeconômica – sem desconsiderar toda a memória histórica constituída durante a sua conformação. Para tanto, torna-se primordial nas soluções o respeito e a valorização dos indícios desse espaço enquanto pré-existência.

Contudo, a idéia não é de estagnar o espaço, mas sim de atribuir novas feições e usos, levando em consideração as transformações, mas mantendo as marcas deixadas como memória.

Diante da situação, o questionamento se direciona ao descobrimento da aplicação de novas formas para a reinserção no contexto da cidade, atrelado aos novos padrões técnicos, desses espaços caracterizados como símbolos de uma época, mas que, pelas alterações socioeconômicas, perderam seu significado de apropriação para as pessoas em escala urbana.

Nesta concepção, as contribuições e pontos relevantes desta pesquisa proposta, para as organizações, estão direcionadas à visão dos conceitos e ferramentas de gestão de projetos alinhadas às atividades e serviços das organizações públicas a fim de reinserir na dinâmica atualizada, os espaços que já foram privilegiados pelo transporte coletivo urbano hegemônico e que, pela inserção de novos padrões tecnológicos, tornaram-se desprivilegiados. As contribuições para a academia estão na temática e metodologia da pesquisa realizada por meio da descrição e análise estratégica desses espaços, em uma visão repleta de transformações.

Desta maneira, espera-se como resultado, que essas contribuições subsidiem a constituição de cenários de base para a gestão urbana.

## 1.2 OBJETIVOS

---

O **objetivo geral** da pesquisa consiste em analisar, em uma perspectiva histórica, como o transporte urbano hegemônico cria espaços privilegiados na cidade, consolidando um desenho urbano que, uma vez que o modal perde a relevância, torna-se um entrave para que novas atividades socioeconômicas se desenvolvam na região. O foco será analisar se os instrumentos de planejamento e de gestão urbana conseguiram, ao longo das transformações tecnológicas e sem desconsiderar a carga histórica, manter uma dinâmica de uso desses espaços atrelada aos novos padrões de desenvolvimento urbano.

Para alcançá-lo, serão considerados os seguintes **objetivos específicos**:

- a. Estabelecer, a partir de pesquisa bibliográfica, referencial teórico que proporcione reflexões sobre os temas das redes sociotécnicas sob a perspectiva da mobilidade urbana (transporte); da dinâmica

- socioeconômica e da morfologia no contexto do planejamento e gestão das cidades;
- b. Identificar e caracterizar, em perspectiva histórica, quais foram os modos de transporte hegemônicos em Curitiba;
  - c. Elaborar um breve histórico da relação entre o transporte hegemônico e a dinâmica socioeconômica urbana;
  - d. Selecionar, em uma perspectiva histórica, os compartimentos urbanos constituídos pelo transporte hegemônico, dentre os quais, estão os que consistem nos estudos de casos e que serão objeto central da pesquisa;
  - e. Analisar e caracterizar cada compartimento urbano selecionado, antes, durante e após a intervenção do sistema de transporte hegemônico que configurou o mesmo;
  - f. Analisar os instrumentos de planejamento e gestão urbana nos processos de desterritorialização e reterritorialização.

### 1.3 ESTRUTURA

---

Esta pesquisa é subdividida em cinco capítulos:

A **introdução**, que engloba uma apresentação geral sobre a temática dos espaços urbanos que se tornam privilegiados pela presença das redes sociotécnicas e que ao longo do tempo se tornam desprivilegiados, incluindo os objetivos da pesquisa.

Na seqüência está o capítulo que compreende o **referencial teórico**, que consiste em uma revisão da literatura englobando conceituação a respeito do tema. Ele está estruturado em dois construtos em relação à territorialidade: espaço e mobilidade urbana, que se subdividem em partes específicas do conhecimento, relacionadas ao estudo do que se pretende alcançar nesta pesquisa.

O terceiro capítulo refere-se aos **procedimentos metodológicos**, onde são descritos os métodos e técnicas de pesquisa para detectar, em uma perspectiva histórica, os territórios conformados pelas redes sociotécnicas do transporte e que com o decorrer do tempo, com as alterações dessas redes na dinâmica socioeconômica, perdem suas características de espaços privilegiados, bem como,

as forças para constituir uma dinâmica socioeconômica atrelada aos novos padrões tecnológicos. Depois de estabelecido o objeto de estudo, segue o desenvolvimento metodológico para suas análises.

Após esta etapa, é desenvolvido o quarto capítulo, que engloba os **resultados e discussões**, abordando os estudos de casos na cidade de Curitiba sobre os espaços privilegiados que se tornaram desprivilegiados, e os instrumentos de planejamento e gestão para se lidar com esta dinâmica - foco da pesquisa.

Por fim, o quinto e último capítulo apresenta as **conclusões** sobre este estudo e contribuições para futuras pesquisas.

## 2 TERRITORIALIDADES E AS REDES SOCIOTÉCNICAS

---

### 2.1 ESPAÇOS URBANOS PRIVILEGIADOS – TERRITÓRIOS URBANOS

---

Neste item, serão abordados a caracterização do espaço, as relações deste com o tempo e as considerações e dimensões conceituais sobre os espaços urbanos privilegiados e desprivilegiados.

Com distintas especificidades, o espaço é objeto de estudo e investigação de diversas áreas disciplinares. Dentre as várias abordagens a respeito da questão espacial, a pesquisa parte de uma caracterização mais ampla do espaço, como sendo composto pela relação dialética e indissociável entre os sistemas de objetos e ações, denominados, respectivamente, pela configuração territorial e pelas relações sociais e de produção caracterizados também como fixos e fluxos (SANTOS, 1996).

A partir desta abordagem, o trabalho engloba, em uma perspectiva histórica, a relação entre os espaços, as redes sociotécnicas (enfocando o transporte), e a dinâmica urbana na conformação de diferentes territórios nas cidades. Para melhor entendimento da criação e constituição desse espaço aqui estudado - espaços privilegiados no contexto urbano - é necessário partir de uma classificação do espaço urbano em tipologias a fim de diferenciar suas práticas e peculiaridades dos conceitos que o caracterizam.

Ao utilizar as práticas espaciais como instrumentos teóricos de análise, Duarte (2002) deriva do espaço outros dois termos, compondo uma tríade conceitual caracterizada por espaço, lugar e território - conceitos estes que possuem substrato comum, mas especificidades que lhes individualizam.

Dessa maneira, o lugar caracteriza-se além da cidade edificada e das imagens pretendidas, mas pela construção de diferentes imagens e ícones de um mesmo contexto, por intermédio do valor de uso, a cujos fixos e fluxos são atribuídos valores que refletem a cultura e a identificação de uma pessoa ou um grupo. Como uma porção do espaço sem limites precisos, consiste em uma prática espacial que permite aos indivíduos, por intermédio de um processo associativo de significados, constituir suas medidas culturais no espaço, proporcionando uma apropriação e

vivência pessoal, ou seja o espaço da vida, cuja forma, função e significado são independentes dos limites físicos (CASTELLS, 1999; DUARTE, 2002; FERRARA, 2000; 2002).

Assim como o lugar, o território também se denomina como uma porção do espaço atribuída de valores e significados. Contudo, através de sua percepção coletiva, é marcado por uma concreta intervenção que impõe uma leitura urbana claramente inscrita, sempre se relacionando em todas as suas dimensões com o poder que organiza a cidade, tanto funcional (dominação) quanto simbólico (apropriação) (DUARTE, 2002; FERRARA, 2000; HAESBAERT, 2004a; b).

Desta forma, a produção de significados é voltada à hierarquização dos valores (formas de domínio e gestão), de modo que, todos que ali se encontrem devam se submeter a essa medida cultural imposta ao espaço, respeitando sua organização, caracterizando as diretrizes locais marcadas por uma vivência coletiva. Ou seja, para a conformação de um território, é necessária a existência de um sistema de valores compartilhados que possam determinar a dinâmica dos outros fixos e fluxos ali presentes. No território, há necessariamente uma relação de subordinação aos valores que o conformam (DUARTE, 2002).

Contudo, como a pesquisa envolve não só as estratégias de conformação - territorialidades - mas conseqüentemente a constituição desses espaços privilegiados como territórios, apesar de ambos os termos envolverem relações com o poder que organiza a cidade, é importante entender as peculiaridades que os diferenciam.

A territorialidade caracteriza-se pelo modo como as pessoas utilizam e organizam o espaço em uma dimensão nem sempre concreta. Dessa forma, envolve influências no sentido simbólico (valor de uso), que consiste em uma estratégia de gestão política e cultural na criação de uma imagem única e transitória que se impõem mesmo sem a conformação material concreta de dominação (HAESBAERT, 2004a).

Assim sendo, para a compreensão desse espaço da cidade, reconhecido e representado concretamente pelas suas imagens, ou seja, pelos signos que o caracterizam, é necessário além de observá-lo, abstrai-lo do concreto a fim de se alcançar uma produção de conhecimento próprio, transformando a imagem em uma outra categoria de análise: o imaginário (FERRARA, 2000).

Apesar de ambos qualificarem a cidade produzindo informações, consistem em análises distintas no modo como percebem o espaço. A imagem nada mais é do que a cidade edificada com apenas um único significado para todos deste contexto (FERRARA, 2000), consistindo em uma forte relação com a conformação das territorialidades.

Ao contrário da imagem, o imaginário é quem permite que o mesmo espaço seja incorporado de forma diferente por cada pessoa, devido aos filtros mentais, além da relação temporal das marcas do presente e do espaço. É um processo de produção de imagens por meio da imagem concreta, no qual é necessário ultrapassar o código imposto do espaço buscando sua fragmentação, ou seja, os lugares (FERRARA, 2000).

Assim, o significado desse conjunto caracteriza-se na percepção da experiência urbana refletida no uso desse espaço. Nota-se que apesar das diferentes classificações determinadas pelos autores, é possível caracterizar analogias e perceber que se trata muitas vezes do mesmo espaço. A partir dessa diferenciação entre as concepções espaciais, como tratamos aqui das territorialidades e conseqüentemente da formação de territórios, a pesquisa segue uma estratégia de análise primeiramente envolvendo os índices da morfologia desses espaços, devido à relação da perspectiva histórica na compreensão da sua constituição. E em um segundo momento, desenvolve-se um estudo da imagem por intermédio dos símbolos impostos pela gestão e que determinam a conformação desses espaços.

Apesar dessas especificidades, pode-se afirmar que o espaço urbano, ao mesmo tempo em que é considerado fragmentado por diferentes práticas, é articulado pelas relações espaciais com base na própria sociedade e nos seus processos. Essa articulação também caracteriza o espaço como um reflexo da estrutura social e como condicionante da sociedade por intermédio da influência das formas espaciais no processo de produção e de suas relações (CORRÊA, 2002).

Assim, o conceito de espaço, apesar de ter como base a relação entre a distribuição espacial e a dinâmica urbana, caracteriza-se pelas peculiaridades e alterações dos aspectos socioeconômicos que se alteram no decorrer do tempo na história. A partir do momento em que o espaço é a expressão da própria sociedade e que esta está em um processo de constantes transformações em sua estrutura, surgem novas formas e processos espaciais caracterizados pelo conjunto de

elementos que instalam e caracterizam a configuração do espaço como sendo nada mais do que tempo cristalizado (LEFEBVRE, 1999; CASTELLS, 1999).

Essa complexidade dos agentes sociais gera um processo de constante transformação e reorganização do espaço, no qual o mesmo não é apenas o cenário das relações, visto que se caracteriza pela materialização da própria sociedade dinâmica em ações acumuladas através do tempo, constituindo-se, então, também como participante do processo (CORRÊA, 2002; FERRARA, 2002).

Assim, no decorrer da história, os elementos determinantes na conformação das territorialidades variam de acordo com os contextos sociotécnicos que sofrem influência tanto das ações do presente quanto das ações realizadas no passado e que deixaram marcas significativas no espaço (SANTOS, 2001). Sob esta perspectiva, o espaço fragmentado pelas práticas se transforma ao longo do tempo em um processo no qual as relações se alteram conforme as intervenções técnicas de cada período.

Segundo Dias (2005) as redes e suas relações na transformação da sociedade sempre existiram, não constituindo uma forma recente de representação da realidade, apenas atualizando-se a cada inovação técnica imposta ao espaço.

Nesta concepção, é necessário caracterizá-los nos diferentes períodos da história, marcada por transformações determinadas por fatores inter-relacionados em diferentes escalas com a influência de forças não só do presente, mas também as marcas deixadas do passado. Segundo Santos (1996, p.109):

[...] a vida das coisas não é dada para todo o sempre. Se estas podem permanecer as mesmas na sua feição rígida, ao longo do tempo alteram-se seu conteúdo, sua função, seu significado, sua obediência perante a ação. As determinações mudam, mudando os objetos. As ações revivificam as coisas e as transformam.

Neste contexto, a pesquisa envolve uma análise da conformação do espaço urbano ao longo do tempo e de sua história. Assim, o espaço como território constituído pela intervenção das redes sociotécnicas, que em um primeiro plano caracteriza-se por uma dinâmica socioeconômica privilegiada, torna-se desprivilegiado a partir do momento em que essas se alteram e impedem que os fatores econômicos relacionados ao novo padrão tecnológico se desenvolvam nesta mesma porção do espaço.

No atual modelo de relação, a racionalidade dos agentes hegemônicos, materializadas no espaço pelas ações e objetos técnicos científicos informacionais, determina uma diferenciação territorial mais complexa do que a dos períodos anteriores devido ao maior número de variáveis sociotécnicas envolvidas (SANTOS, 2001). A aceleração dos fluxos ampliou a necessidade de circulação, exigindo técnicas cada vez mais eficazes para atender a complexidade dos nós (DIAS, 2005).

Dentre essas variações, estão de um lado os espaços do mandar, que acabam sendo considerados também espaços de fluidez efetiva, de rapidez e de luminosidade, os quais possuem maior disponibilidade de técnicas, de transporte, de vias e um uso efetivo desses sistemas de engenharias ali encontrados, além de serem dotados de um número maior de relações sociais atraindo atividades com maior conteúdo socioeconômico (SANTOS, 1996; 2001). Esses são os espaços privilegiados pelas redes técnicas, que possuem a capacidade de configurar territórios como resultado e condicionante da dinâmica socioeconômica urbana.

Todavia, existem os outros espaços, os que obedecem, também caracterizados por espaços de viscosidade, lentidão e opacidade (SANTOS, 1996; 2001), os quais, ao contrário dos já citados, não possuem a capacidade de conformar territórios, devendo se submeter às medidas impostas pelos espaços privilegiados. Caracterizados então por espaços desprivilegiados, são espaços desprovidos de sentido e de domínio para se consistirem em um território.

Nesta realidade, percebe-se que as relações entre as redes e os territórios são muito mais complexas do que defendem os deterministas com foco voltado às redes técnicas (DIAS, 2005). Apesar dos diferentes modelos de relação de acordo com a contextualização temporal, a estruturação da sociedade e do território sempre parte de uma formação sócio-espacial, no qual o uso do território é determinado pela interação da infra-estrutura, ou seja, das bases tecnológicas com o dinamismo socioeconômico, os quais acabam por criar desigualdades que consistem na conformação territorial (SANTOS, 2001).

Neste contexto, não só as redes técnicas, mas também o conjunto das ações caracterizam-se como elementos constituintes do espaço, compondo uma categoria sociotécnica (DIAS, 2005). Nas palavras de Duarte (2002, p. 81), “as escalas de identificação do território se alteram, mas o papel da territorialidade na estruturação de uma sociedade sempre se confirma”.

Representativas de épocas históricas, essas bases tecnológicas, funcionando em redes, através tanto de sua materialidade quanto de seus modos de organização, tendem a construir, a cada momento histórico, uma forma e uma distribuição espacial. A essas distribuições, caracterizadas de um lado pela dinâmica socioeconômica atual do espaço e de outro pelas marcas deixadas no território<sup>1</sup>, atribuem-se a formação das diferentes territorialidades, que acabam por criar uma hierarquia entre os espaços redefinidos a cada momento da história (SANTOS, 2001).

Nesta concepção de rede sociotécnica, toda a infra-estrutura de transporte, além de auxiliar a mobilidade das pessoas e mercadorias dentro da cidade, determina mudanças no desenvolvimento não só do desenho da cidade como também do dinamismo da urbe, criando espaços urbanos com valores que incrementam e propiciam as dinâmicas socioeconômicas nos diferentes períodos de sua história (GUELL, 1997).

Neste sentido, o estudo do objeto técnico, no caso a intervenção do transporte, serve para análise da formação de espaços privilegiados. Esses territórios de redes técnicas, constituídos pela mobilidade, implicam o reconhecimento da importância das territorialidades na dinâmica transformadora da sociedade. Essas transformações relacionadas ao desenvolvimento técnico podem ser caracterizadas como um processo de desterritorialização e reterritorialização espacial, visto que consiste na reorganização de uma área pela inserção ou transformação de técnicas, afetando a hierarquia de valores de um território (DUARTE, 2002; HAESBAERT, 2004b).

Esse processo, no enfoque desta pesquisa refere-se aos espaços privilegiados em um primeiro momento e que com a migração das técnicas determinantes dessa dinâmica socioeconômica ali desenvolvida, no caso o transporte hegemônico de cada época, se tornam desprivilegiados, perdendo suas forças para conformar um território no espaço urbano.

Nessa realidade, o desafio da gestão urbana é o de alcançar a reterritorialização destes espaços com a finalidade de, segundo Peixoto (1996), respeitar o passado pela reorganização do espaço segundo novas funções, em um processo de resignificação, a fim de não apenas transportar os elementos como

---

<sup>1</sup> Neste aspecto, as tecnologias infiltradas, aquelas que se alastram e tornam-se constituintes do próprio espaço (como a telefonia celular, wi-fi, etc), não são objetos desta dissertação.

meros ornamentos, mas de alcançar uma nova vida a aquele espaço que já foi, segundo as palavras de Lefebvre (1999. p. 117), "... um diferencial pela reunião do que nele se instalava".

Em uma análise histórica, na segunda metade do século XVIII, a rede estende sua referência, que até então era ligada ao organismo como malha ou tecido, para uma matriz técnica, modificando a relação com o espaço e tempo (DIAS, 2005). A partir do final do século XIX, essas redes técnicas de infra-estruturas urbanas sofrem uma intensa transformação dentro de suas concepções e da organização das cidades (GRAHAM, 2000). Dessa forma, nota-se a importância da análise de como essas redes contribuem para a reorganização do espaço urbano.

Anteriormente, por volta da metade do século XIX, caracterizadas como redes pontuais, as mesmas se encontravam na região central das cidades industriais, atendendo a uma determinada parcela da população ali localizada, não possibilitando um acesso a todos e uma dispersão no espaço. Como a comunicação dependia do movimento físico, a cidade era limitada espacialmente, requerendo uma proximidade física, o que veio a contribuir economicamente para o desenvolvimento central do comércio. Ela não tinha uma relação com a formação de diferentes territórios, mas sim um único forte território centralizado na dinâmica e no desenvolvimento socioeconômico urbano (GRAHAM; MARVIN, 1996).

Com o surgimento das cidades modernas, as redes contribuem para ultrapassar alguns limites físicos de centralidade com a segregação funcional de usos do solo, viabilizada principalmente pela inserção de meios de transporte mais flexíveis (CORREA, 2002). É quando ocorre sua universalização, ou seja, uma dispersão padronizada da rede de infra-estrutura a fim de possibilitar acesso universal.

Dessa forma, como bens públicos, as mesmas passam a ganhar força dentro da urbe, determinando uma nova organização territorial, a partir do momento em que ocorre uma reconfiguração das redes de estruturas que passam a abrigar os espaços "invisíveis" (subterrâneos) na vida urbana, ou seja, ninguém mais sabe como elas funcionam tecnicamente, socialmente e economicamente (GRAHAM; MARVIN, 1996; GRAHAM, 2000).

Ao longo do tempo, as redes tecnológicas, com a inserção das telecomunicações, alteraram o significado da distância na organização do espaço,

dissolvendo a necessidade de uma proximidade física. Segundo Castells (1999, p.467):

[...] tanto o espaço quanto o tempo estão sendo transformados sob o efeito combinado do novo paradigma da tecnologia da informação e das formas e processos sociais induzidos pelo processo atual de transformação histórica.

Com o desenvolvimento tecnológico das redes de comunicações, ocorre um processo de descentralização através de um laço universal das sociedades contemporâneas, apresentando uma nova forma de organização territorial com uma infra-estrutura invisível da sociedade. Dessa maneira, as tradicionais combinações de escalas da organização espacial uniram-se aos novos arranjos institucionais redefinindo as representações do espaço (DIAS, 2005).

Porém, essa nova concepção, que está na base dos espaços eletrônicos, não substitui os espaços físicos e, apesar de redefinirem como o espaço é percebido, usado e controlado nesse novo complexo processo de integração entre o real e o virtual (GRAHAM; MARVIN, 1996) não afeta diretamente a relação entre o transporte hegemônico e a conformação dos espaços privilegiados intra-urbanos.

Contudo, essa realidade, marcada por um processo de transformação sociotécnica, determina indiretamente algumas alterações nos elementos de intervenção do espaço físico que conformam os territórios urbanos. Além do planejamento urbano pontual, privilegiando certas áreas ao invés de considerar o todo, o surgimento do consumo da estrutura como parte tecnológica do espaço e a dimensão das cidades e sua fragmentação em diferentes usos, também são fatores de extrema importância no entendimento do contexto espacial atual (GRAHAM, 2000).

A noção aqui discutida, dos espaços de redes privilegiadas, definida por Graham (1996), que insinua que, em geral, essas determinam a conformação de espaços hierarquicamente valorizados, ou seja, os territórios, é questionada por Coutard (2005), que acredita que esses são constituídos diretamente pelos aspectos socioeconômicos e que, a partir disto, devem ser supridos pelas redes de serviços executadas para atendê-los.

Nesta linha, as redes privilegiadas não devem ser consideradas um bom indicador dos espaços privilegiados porque, aparentemente, infra-estruturas homogêneas e padronizadas podem coexistir com uma forte segregação sócio-

espacial nas cidades (COUTARD, 2005). Dessa forma, o espaço se torna privilegiado por outros aspectos que para seu funcionamento acabam por criar redes tecnológicas que devem estar interligadas. Assim, ao invés da valorização das redes sociotécnicas, implica-se na caracterização de espaços privilegiados fortemente conectados por elas (COUTARD, 2002; 2005).

Esse processo de desenvolvimento das redes tecnológicas na conformação dos territórios dentro do contexto urbano é fundamentalmente discutido e questionado por Graham, Marvin e Coutard. Apesar dessas diferentes concepções abordadas, nota-se a unanimidade na existência de uma forte ligação entre as redes tecnológicas, os aspectos socioeconômicos e a morfologia urbana.

Simultaneamente, as redes formam e são formadas por forças sócio-políticas, interesses, idéias e instituições, que em um mútuo processo afetam a organização espacial dos sistemas de infra-estrutura. Com isso, é de extrema importância a atenção às características tecnológicas das redes e como elas afetam a maneira de interação entre as mesmas e as dinâmicas urbanas (GRAHAM, 1996; 2000).

Em relação aos aspectos sociais, para Graham e Marvin (1996), as disparidades entre os espaços com provisão de rede tecnológica de infra-estrutura e serviços são, em geral, socialmente indesejáveis. Porém, nem todas as disparidades espaciais nos termos de provisão, acesso e uso de redes tecnológicas de infra-estrutura são indesejáveis socialmente. Existe uma distinção de acordo com os usos, entre os espaços residenciais e comerciais (COUTARD, 2005).

Ao contrário do que defendem Graham e Marvin (1996) não é de se estranhar que os bairros comerciais possam ser privilegiados pela sua efetividade nos transportes, nas telecomunicações e demais serviços de infra-estrutura, em relação aos residenciais, devido às diferenças de necessidades (COUTARD, 2005).

Para Coutard (2005), nos antigos países industrializados, a tendência do século XX foi marcada por uma universalização das redes tecnológicas. Porém nos países em desenvolvimento, a difusão das redes foi limitada em certas áreas devido aos fatores socioeconômicos determinantes desses espaços privilegiados atendidos por elas.

Apesar da pesquisa se apoiar nas idéias de espaços de redes privilegiadas defendidas por Graham, é importante ressaltar que esse conceito sofre adaptações para adequar-se ao foco das análises.

Dentro dessas concepções, o espaço privilegiado aqui tratado, envolve não só as redes tecnológicas, mas também os aspectos socioeconômicos (usos) relacionados aos seus valores simbólicos capazes de influenciar e determinar um contexto urbano em ampla escala, marcado por um processo dinâmico entre eles. Caracterizados como os próprios territórios urbanos, os espaços de redes privilegiadas aqui discutidos nada mais são do que as formas espaciais que por intermédio do transporte, ou seja, das redes sociotécnicas, além de produzirem significados, realizam funções e exercem domínio para organizar o espaço e os demais elementos ali presentes em ações acumuladas através do tempo.

## 2.2 TRANSPORTE URBANO NA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO: FORMA E FUNÇÃO

---

A história do crescimento e desenvolvimento das cidades está fortemente atrelada à evolução dos meios de transporte, os quais se caracterizam como elementos determinantes na configuração da forma espacial e conseqüentemente da dinâmica urbana.

A concentração e realização de múltiplas atividades humanas em um complexo sistema, envolvendo aspectos sociais, culturais, políticos e econômicos, estão intimamente ligadas ao ato de circular a fim de proporcionar uma vitalidade à dinâmica que depende da facilidade de deslocamento para troca de informações e produtos (FERRAZ, 2001; VASCONCELLOS, 2001). Portanto, o uso do espaço urbano é condicionado pela estrutura física das cidades, pela disposição das suas funções e de seus equipamentos, que por sua vez são condicionados por outro fator de extrema relevância: a oferta de transporte (VASCONCELLOS, 1993).

Ao longo do desenvolvimento tecnológico, a evolução dos meios de transporte exerceu uma profunda transformação da escala na apropriação do uso do espaço e do tempo.

Para tanto, na compreensão da conformação de uma cidade é impossível não relacionar os deslocamentos, assim como entender os mesmos sem pensar na configuração do espaço. Resultado das práticas sócio-espaciais, o movimento participa da constituição da vida nas cidades como elemento vital ao fenômeno

urbano (CASTRO, 2007; DUARTE, 2006). Para Castro (2007), "... pode se dizer que cidade é movimento...: não apenas construções e atividades interligadas por circulações, mas uma dinâmica contínua de fluxos de pessoas, de bens, de serviços".

Nesse processo de constituição espacial, é importante considerar que a apropriação do sistema de circulação caracteriza-se por diferenças relacionadas à forma e à função de acordo com as especificidades do deslocamento e das condições que variam no tempo e no espaço (VASCONCELLOS, 2001).

Apesar dessas diferenças, os modos de produção e reprodução da circulação urbana expressam a indissociabilidade entre forma e movimento, ou seja, a estabilidade dos fixos (lugares de permanência) e o dinamismo dos fluxos (lugares de passagem) como elementos interdependentes na conformação heterogênea do espaço. Assim, a estrutura de circulação influencia diretamente a qualidade e a eficiência dos movimentos, sendo elementos essenciais para entender os processos de produção e reprodução em relação à valorização do espaço referenciado (DUARTE, 2006; VASCONCELLOS, 2001).

Segundo Cristóvão Duarte (2006), essa eficiência espacial dos modos irá se contrapor à eficácia da racionalidade hegemônica expressa no processo de especialização funcional e tecnológica da circulação das cidades. Desde o surgimento dos núcleos urbanos até o aparecimento da cidade industrial, no século XIX, todos utilizavam o mesmo espaço na via. Com a introdução de novas modalidades de transporte no período da industrialização, o espaço passou por processos de transformação nos modos tradicionais de produção e reprodução da circulação devido à racionalidade imposta ao meio com o aumento da produção. Como consequência, insere-se um novo conceito, na rede viária, baseado na segregação das vias com fluxos distintos (GRAHAM; MARVIN, 1996).

Para a compreensão entre a forma e o contexto urbano, é necessário um instrumento de leitura que identifique os níveis de produção e as suas inter-relações, como elementos determinantes na composição espacial das cidades. Caracterizado como morfologia urbana, o estudo da forma parte das suas características físicas, exteriores e da sua evolução no tempo, a fim de entender a configuração do meio, relacionando com os fenômenos que lhes deram origem (LAMAS, 2004).

Ao longo da história, a variação dos contextos originou diferentes desenhos que, apesar de utilizarem os mesmos elementos morfológicos, ou seja, as partes

físicas da forma, se organizavam e se articulavam em diferentes escalas, de modo distinto entre si e com o todo para compor o espaço. A combinação entre esses elementos associada à dinâmica socioeconômica variável de cada época, institui a configuração de um tecido urbano flexível (DUARTE, 2006; LAMAS, 2004).

Nessa concepção, o traçado, um dos elementos mais claramente identificáveis da forma urbana, caracteriza-se como a relação direta entre a estruturação física da cidade, interligando as várias partes e o território. Consiste na base do crescimento e direcionamento de modo hierarquizado, devido à importância funcional do deslocamento e a função de orientação nos diferentes níveis de escala urbana (LAMAS, 2004; LYNCH, 1997). Segundo Lynch (1997), “é o meio determinante na ordenação do todo”.

Com base nessa estrutura física, o sistema de circulação apresenta diferentes condições através da utilização coletiva ou individual, variando no espaço e no tempo, devido às especificidades quanto à velocidade, dimensões e operações de cada um (VASCONCELLOS, 2001), gerando impactos que diferem na configuração sócio-espacial.

Em relação ao transporte público coletivo, este se caracteriza por uma rigidez temporal e falta de flexibilidade no espaço, sendo necessário a complementação com outro modal. Quanto ao seu deslocamento, o mesmo envolve maior tempo, menor velocidade e maior distância em relação ao transporte individual, além da impossibilidade de paradas intermediárias. Porém, um aspecto relevante é o uso mais racional do solo urbano, contribuindo para a formação de uma cidade mais humana e mais eficiente quanto a transporte, sistema viário e infra-estrutura de serviços (FERRAZ, 2001). Atualmente, tornou-se uma alternativa para substituir o automóvel nas grandes cidades, em função dos impactos negativos que seu uso intenso vem causando.

Quanto ao transporte individual privado, apesar de permitir uma total flexibilidade no tempo e no espaço, além de conforto e privacidade, sua mecanização alterou profundamente o consumo da estrutura de circulação e das atividades socioeconômicas. Aliado aos impactos de poluição e congestionamento, muito discutidos atualmente, um dos aspectos fundamentais provocados por esse meio é o processo de desumanização das cidades, descaracterizando sua estrutura física com uma dispersão exagerada, alterando a relação da escala humana, além da deteriorização e esvaziamento dos centros, onde até então se concentrava sua

dinâmica socioeconômica (FERRAZ, 2001; VASCONCELLOS, 1993; 2001). Ao contrário do automóvel, o transporte público enfoca o aspecto social conformando cidades mais densas com áreas centrais dinâmicas.

A partir dessa comparação entre os modos de transporte, permite-se notar que independente de qual seja ele, a influência sobre a estrutura espacial da cidade (forma) e conseqüentemente na constituição da dinâmica socioeconômica urbana (função) sempre acontece, gerando impactos positivos e negativos, uma vez que, a mobilidade é o elemento balizador e direcionador do desenvolvimento urbano.

A política de transporte exerce grande influência não só na forma, mas também nas características da cidade, na qualidade de vida e no tipo de sociedade (FERRAZ, 2001). Para tanto, a fim de compreender a constituição das redes e suas relações na conformação das cidades é importante analisar, em uma perspectiva histórica, a evolução do urbanismo com enfoque no desenvolvimento do transporte.

A cidade como organismo vivo encontra-se em um processo de contínua transformação através do seu desenvolvimento e da reutilização dos espaços, o que gera uma alteração da sua imagem ao longo do tempo (LAMAS, 2004). Como conseqüência dessa vitalidade socioeconômica, o espaço altera-se de acordo com os novos contextos propostos, intimamente ligados ao desenvolvimento dos meios de transporte, porém, não podendo desconsiderar a rigidez dos elementos morfológicos existentes que persistem na forma urbana - rastros.

Baseado na periodização geral do tempo histórico de Lefebvre, Duarte (2006) caracteriza os diferentes contextos das cidades em três tipologias associadas à constituição de um espaço específico: a cidade tradicional ou pré-industrial; a cidade moderna ou industrial e a cidade contemporânea. O objetivo tem como foco evidenciar a função da circulação urbana como vetor da configuração e estruturação sócio-espacial ao longo da história.

A cidade tradicional caracterizava-se por uma dependência da proximidade física devido a uma circulação restrita ao movimento natural do ser humano e dos animais. Devido à dificuldade de percorrer grandes distâncias, a relação entre o meio de transporte e o uso do solo determinava cidades compactas e bastante densas, concentrando espacialmente sua dinâmica socioeconômica (DUARTE, 2006; FERRAZ, 2001).

Para melhor compreensão da forma urbana na cidade pré-industrial, é importante ressaltar que apesar das diferenças morfológicas no traçado, parte-se de

uma mesma lógica estruturante do espaço físico que consiste na continuidade do tecido urbano, o qual propõe sucessivas articulações entre as partes que compõem a estrutura física das cidades. Nesse contexto, onde a heterogeneidade caracteriza uma diversidade do espaço marcado pela transição de escalas, o significado das partes depende da relação entre si, fazendo com que o todo se caracterize como elemento determinante na composição da forma (DUARTE, 2006).

Ao longo do desenvolvimento das redes de transportes, surgem os meios que vão permitir uma maior flexibilidade de deslocamento tanto no tempo, quanto no espaço, proporcionando maiores velocidades, e conseqüentemente, distâncias mais longas a serem percorridas. Diante dessa situação, com a inserção de novos padrões tecnológicos, ultrapassam-se alguns limites físicos da cidade densa, direcionando o crescimento e a forma urbana associada ao uso e ocupação do solo, induzindo a ocupação de áreas distantes do núcleo urbano (FERRAZ, 2001; GRAHAM, 1996).

Com a racionalização do processo produtivo decorrente da revolução industrial, envolvendo avanços tecnológicos relacionados ao aparecimento do transporte público, as cidades sofrem uma alteração de escala, afetando seu tamanho e suas características, além do funcionamento da dinâmica socioeconômica.

Neste contexto, no século final do XIX, surgem os bondes sobre trilhos puxados por animais, os quais iniciam o processo de direcionamento de ocupação ao longo das linhas, determinando uma dinâmica atrelada à estrutura física em função da facilidade de acesso. Assim, a moradia, o lazer, o comércio e o serviço estavam todos localizados no alcance das linhas dos bondes (FERRAZ, 2001; GIMENEZ, 2007).

No início do século XX, o bonde apresentava-se como vetor da modernidade, permitindo a evolução de um sistema até então puxados por animais, para um sistema elétrico, oferecendo melhorias e tornando-se um instrumento de expansão urbana, deixando suas marcas nas formas das cidades. Nessa época, os núcleos foram traçados pelos trilhos, direcionando as aglomerações ao longo de seus eixos (CASTRO, 2007).

Reflexo das exigências da cidade moderna, marcada por novos conceitos envolvendo alteração da cultura e da escala urbana, diagnostica-se uma crise devido à inadequação da estrutura e dos modos de funcionamento da cidade

tradicional. Com a inserção de novas máquinas de circular, a cidade passa por um processo de especialização funcional e tecnológica caracterizado por uma aceleração dos fluxos permitida pela facilidade da movimentação individual (DUARTE, 2006).

Nas primeiras décadas do século XX, com a introdução dos transportes motorizados, permitindo deslocamentos mais versáteis no espaço, os bondes perdem a relevância dentro do contexto urbano, sendo proibidos de circularem nas artérias mais saturadas da cidade. Inicia-se um processo de desvalorização da sua imagem, não só pela imprensa e pela indústria automobilística, mas também pelas orientações políticas e pela opinião pública (CASTRO, 2007).

Com a expansão urbana, a implementação do sistema de metrô em túneis subterrâneos como opção para atender à nova demanda da cidade moderna, apesar de gerar um efeito menos visível, tem impacto refletido na dissolução do vínculo tradicionalmente estabelecido entre transporte e uso do solo, provocando a perda do contato visual com a dinâmica da cidade. Assim, com o descolamento do tecido urbano, esse modal constitui uma nova percepção do espaço, enfocando a cidade como uma rede através das reduzidas referências nominais que os pontos de embarque e desembarque caracterizam, representados pelas estações que interligam a rede metroviária à cidade concreta (DUARTE, 2008).

Além do metrô, restrito apenas em algumas cidades, outras alternativas de deslocamento se disseminaram no contexto urbano, alterando a escala entre o transporte e a morfologia da cidade pré-industrial. A inserção dos ônibus como transporte coletivo, e dos automóveis como transporte individual, provocaram mudanças na forma de uso e ocupação do solo nas cidades, permitindo a permeabilidade total do espaço com a ocupação de vazios deixados pelo bonde, em um adensamento mais uniforme do meio urbano (FERRAZ, 2001).

Essa flexibilidade de deslocamento altera o significado da distância e do tempo na cidade moderna, além das relações sócio-espaciais, transformando o espaço em lugar de passagem e não mais de contato entre as pessoas, alterando a maneira de apropriação espacial. Segundo Duarte (2008), enquanto o pedestre tem a percepção imediata do espaço, utilizando-se de estímulos sensoriais, o corpo motorizado irá restringir e individualizar seus contatos na dinâmica urbana.

A cidade industrial traz uma ruptura radical na estrutura, na forma, na organização distributiva e nos conteúdos do urbanismo, visando redesenhar o

espaço integralmente para a adaptação dos novos princípios. Com base na standardização e mecanização, além das necessidades humanas universais, a cidade moderna é fragmentada em quatro funções: habitação, trabalho, lazer e circulação, a qual deve atender toda a extensão do território a fim de manter o zoneamento funcional com a homogeneização do espaço. Nessa fase, a função assume poder intenso sobre a forma, tornando-se elemento determinante na composição do espaço, ou seja, a forma como reflexo da função – funcionalismo (DUARTE, 2006; LAMAS, 2004).

Dessa maneira, nota-se a negação da cidade em um processo de destruição do espaço herdado, propondo uma independência física dos elementos morfológicos. Essa falta de complexidade distributiva e formal da verticalização associada à circulação motorizada provocou uma alteração do significado do espaço urbano, gerando uma monotonia visual (DUARTE, 2006; LAMAS, 2004).

Nesse contexto, surge uma nova organização espacial das práticas sócio-espaciais que influenciavam na composição da forma da cidade moderna. Como resultado dos impactos do capitalismo industrial na vida urbana, as lojas de departamento e as galerias comerciais, na região central, alteram a forma tradicional de operar o comércio varejista devido à produção em larga escala. Ultrapassando os limites físicos, elas começam a depender dos meios de transportes para atender à escala da cidade (DUARTE, 2006).

Nesse processo, o transporte público induzia a concentração de atividades comerciais e de serviços, interligando a dinâmica central às diferentes funções da cidade. Por outro lado, a liberdade de circulação do automóvel possibilitou a expansão da mancha urbana de maneira irracional caracterizando um crescimento disperso com baixas densidades de ocupação. Essa alteração de escala da forma urbana, favorecendo a descentralização socioeconômica prejudica a eficiência da infra-estrutura viária, dos serviços e do próprio transporte urbano (FERRAZ, 2001).

Como consequência desses espaços mecanizados e da liberdade de circulação da cidade industrial inabitável, a cidade contemporânea altera novamente as relações das práticas sócio-espaciais, expressando novos conceitos na composição da forma urbana. O valor de uso do espaço-tempo, a partir da década de 70, reflete os impactos negativos do trânsito massivo do automóvel, o qual, devido às grandes distâncias no traçado, exclui o pedestre da vida urbana (DUARTE, 2006; MILLER, 2001).

Assim, Inverte-se o direcionamento do movimento predominante para fora dos núcleos urbanos, gerando uma ocupação segmentada do espaço (GRAHAM, 1996). Segundo Kay (1997), essa nova cultura do automóvel provocou uma ocupação dispersa, com a criação de subúrbios, acentuando as desigualdades sociais existentes através das barreiras de acesso às redes sociotécnicas. Essa alteração na conformação do espaço urbano trouxe uma nova escala à cidade do automóvel, com a presença de grandes avenidas que causaram não só o esvaziamento das unidades de vizinhança, mas também a destruição dos espaços públicos.

Essa remodelação das cidades determinou inovações na vida urbana ligada a um novo padrão de consumo e de relações espaciais. Aliado à estruturação do espaço com baixa densidade, o automóvel tornou-se instrumento essencial para essa rede que ampliou e diversificou a dinâmica socioeconômica, desconfigurando o papel das cidades em um processo de exclusão social (VASCONCELLOS, 1993).

A ocupação rarefeita do espaço marcada pela inserção dos shoppings centers e dos condomínios fechados surge como resposta à homogeneização da circulação e à ausência de espaços públicos seguros. Apesar de terem como base as práticas da cidade moderna, concebida pela lógica da mercadoria, os shoppings utilizam-se dos mesmos elementos formais e da mesma lógica estruturante dos tecidos urbanos da cidade tradicional. Porém, nota-se uma ausência de continuidade para com a cidade.

O mesmo ocorre com a formação dos condomínios fechados distantes do centro, que apesar de seguirem a estrutura do tecido da cidade tradicional, caracterizam-se, segundo Frey e Duarte (2006) como formas de auto-segregação espacial na escala urbana, envolvendo não só mais as classes de alto poder aquisitivo, mas também as classes médias, ocasionando um processo de negação da cidade. Com a inversão do sentido nos deslocamentos, esses novos territórios apesar de se colocarem à parte da vida urbana, ainda utilizam-se, de modo seletivo no tempo e no espaço, de seus serviços e infra-estrutura.

O período atual busca a idéia de cidade concebida e construída para a escala do ser humano, voltado a um conceito de sustentabilidade, incentivando o uso do transporte coletivo e dos não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva, através de uma rede articulada entre si e com planejamento urbano (o uso do solo e sistema viário) (DUARTE, LIBARDI, SÁNCHEZ, 2008).

Visando essa nova apropriação do espaço voltada para os sentidos do homem, a política de transporte urbano propõe a utilização racional do automóvel, através de medidas restritivas como a adoção de pedágio, rodízio, além do controle de circulação de veículos no centros urbanos.

Como estratégia para adaptação do espaço em relação à diminuição das distâncias físicas a serem percorridas, incentiva-se no urbanismo o fenômeno de polinuclearização da cidade e descentralização das atividades, desenvolvendo uma distribuição equilibrada de subcentros comerciais e de serviços nos bairros a fim de atender o pedestre e os usuários do transporte coletivo, integrando os terminais (nós da rede de transporte) à dinâmica policêntrica (FERRAZ, 2001).

Porém, segundo Gimenez (2007), apesar da existência de nós fortalecidos na rede, dificilmente esses se convertem em espaços de atividades na escala local, não participando da dinâmica do bairro. A liberdade no espaço e no tempo, que o ônibus e o automóvel construíram, alterou a relação da função e da forma entre as diferentes dimensões da morfologia urbana, caracterizando uma dinâmica dispersa, a partir do momento em que esses meios estão fortemente ligados a uma escala urbana global. Para tanto, a fim de alcançar uma coerência formal e estética do espaço construído, é necessário que o transporte seja um instrumento de conexão entre as diferentes escalas e dimensões do espaço dentro da complexa realidade urbana (GIMENEZ, 2007; LAMAS, 2004).

Nesse contexto, algumas cidades iniciam um processo de redefinição da política de transportes, reafirmando como prioridade o caráter de serviço público, a fim de preservar o meio ambiente e de buscar uma equidade social (escala humana). Assim, como alternativa à expansão descontrolada do automóvel, surge uma proposta que parte da renovação de um conceito antigo que poderá servir de base para outras intervenções de acordo com as especificidades locais. O retorno do bonde como meio para descongestionar o centro e aumentar a rentabilidade do transporte, caracterizou-se em uma operação de sucesso em várias cidades de diferentes países de primeiro mundo como a França, a Alemanha, o Canadá, entre outros.

Além da solução para os problemas essencialmente dos transportes, o bonde alterou o comportamento individual e induziu o adensamento do comércio ao longo do trajeto, redefinindo a imagem da cidade. Aliado a uma reestruturação da rede de transporte existente (ônibus), o bonde possibilitou uma intervenção urbana global,

caracterizando-se como condutor de uma mudança estrutural profunda, formando eixos capazes de canalizar e estruturar um urbanismo difuso (CASTRO, 2007).

O retorno desse meio proporcionou uma nova partilha do espaço urbano, alterando as condições de utilização da via. Enquanto os ônibus e automóveis disputam o mesmo espaço, a segregação espacial em faixas exclusivas para o bonde permitiu o aumento de sua velocidade, melhorando a mobilidade das pessoas. Para tanto, segundo Castro (2007) essa redefinição das vias públicas, necessita de um espaço físico nem sempre disponível, gerando diferentes impactos de acordo com os aspectos culturais.

Nos países em desenvolvimento, essas faixas foram implantadas às custas dos espaços de pedestre e vegetação, intensificando ainda mais a distância entre a escala humana e a cidade. No caso da França, a redefinição das vias buscou um espaço mais equitativo entre os meios de transportes, regulando o uso do automóvel em um processo de renovação urbana voltada aos conceitos da cidade tradicional. A integração das redes de forma coerente, em um sistema de transporte multi-modal conformando uma imagem única, proporcionou melhores condições de deslocamento, dinamizando a cidade e revitalizando o centro (CASTRO, 2007).

Em Toronto, no Canadá, também se buscou uma readequação do espaço por intermédio da integração do sistema de transporte, incluindo o ônibus, o bonde (streetcar) e o metrô, os quais movimentam em torno de 2,3 milhões de passageiros por dia. Com a criação desse sistema, a Toronto Transit Commission (TCC), o transporte deixou de ser fragmentado, instituindo-se uma rede com uma única zona tarifária. Apesar da redução de sua frota, a relevância dos bondes dentro do sistema é demonstrada pela eficiência de locomoção que os caracterizam como foguetes vermelhos (red rockets) (DUARTE, LIBARDI, SÁNCHEZ, 2008).

No caso da Alemanha, surge uma outra inovação mundial em vários aspectos em relação à circulação dos bondes: sua capacidade de atender não só o centro urbano como também sua ligação à periferia da cidade, através dos trilhos existentes da estrada de ferro. Esse novo conceito obteve sucesso interligando a cidade de Karlsruhe e os trilhos da Deutsche Bundesbahm (DB, a companhia de estradas de ferro alemãs) por intermédio de um sistema bi-modal, reflexo de uma política preocupada na eficiência do transporte coletivo (CASTRO, 2007).

Em uma análise sobre esse sucesso do retorno do bonde, nota-se que além de uma eficiência de deslocamento em relação à produtividade e tempo, caracteriza-

se em um transporte moderno que permite o contato visual com a dinâmica da cidade, ou seja, é um indutor das atividades socioeconômicas.

Nas cidades contemporâneas, com a aceleração dos fluxos permitida pela flexibilidade do transporte privado, ocorreu um desequilíbrio, na relação espaço-tempo, expresso nas formas espaciais atuais. Para tanto, a estratégia de um desenvolvimento urbano adequado baseia-se em um sistema balanceado multimodal integrado, ou seja, a utilização de diversos modos de maneira racional. A fim de conferir um caráter mais humano, além de evitar a saturação nos grandes centros, várias cidades de países Europeus (Alemanha, França, Reino Unido, Holanda) e da América (Estados Unidos, Canadá, Colômbia), buscaram a reestruturação da rede de transporte urbano, e alguns casos, através da inserção de inovações em um conceito antigo (DUARTE, LIBARDI, SÁNCHEZ, 2008; FERRAZ, 2001; SINHA, 2003).

Apesar da transformação da escala na apropriação do espaço e do tempo, para a constituição de uma cidade necessita-se de um equilíbrio entre os fixos e os fluxos expressos indiretamente na forma e conseqüentemente nas funções urbanas.

Após descrever, em uma perspectiva histórica, o desenvolvimento das cidades atrelado à evolução dos meios de transporte, percebe-se que, apesar da diferenciação de conceitos e peculiaridades de cada contexto nos diferentes períodos, a influência dos deslocamentos é fortemente visível na conformação do traçado e dos elementos morfológicos não só do presente, mas também das marcas que irão fazer parte da vida urbana adiante. Segundo Giannopoulos e Curdes (1992), “Em geral, as inovações no transporte têm ciclos de vida curta em relação à permanência da morfologia... deixando significativas marcas na forma das cidades”.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

---

Para alcançar o conhecimento científico, segundo Gil (1996), é necessário a identificação de um método que possibilite a análise de acordo com o objeto a ser investigado, com a finalidade de responder a hipótese lançada.

Assim, no presente capítulo serão detalhados os aspectos metodológicos da pesquisa, englobando desde a sua classificação, até seus métodos e técnicas aplicadas, seu objeto de estudo e sua área de abrangência.

#### 3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

---

A pesquisa em questão, segundo seus objetivos, engloba os conceitos de pesquisa exploratória, ao utilizar recursos de levantamento bibliográfico a fim de coletar informações e conhecimentos a respeito para aprofundamento e aprimoramento das idéias e do tema em questão (GIL, 1996), com possibilidade de estudos posteriores.

Além disso, procura apresentar formas de satisfazer a necessidade de informações dos gestores na aplicação dos processos de reinserção desses espaços que se tornaram desprivilegiados, portanto também se enquadra como uma pesquisa qualitativa.

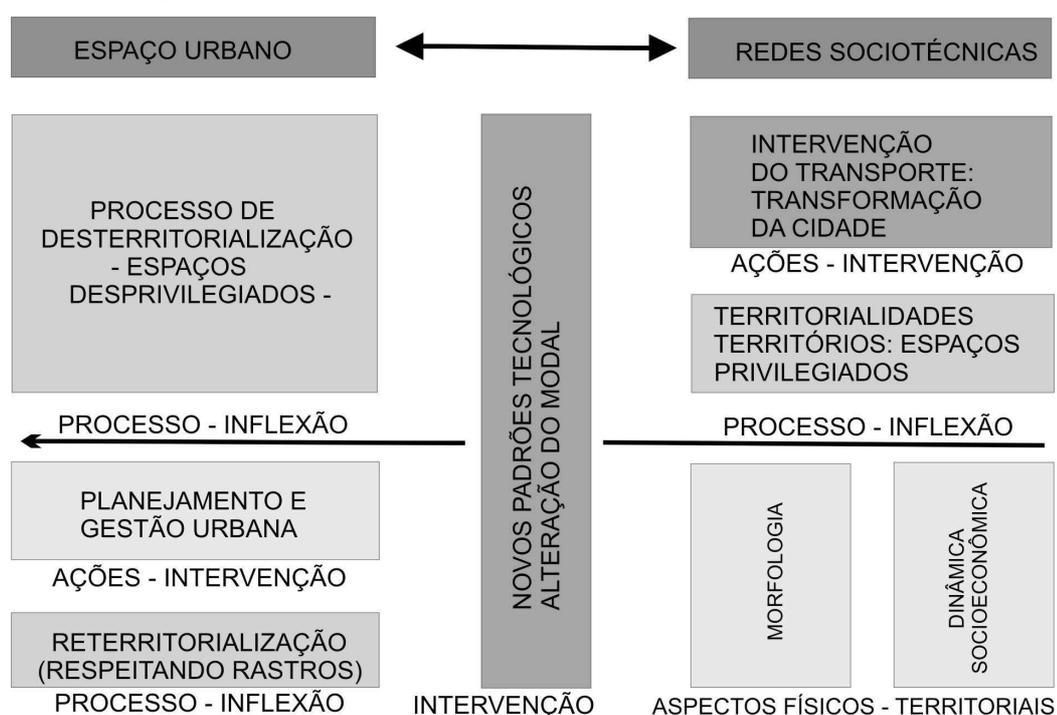
A ênfase deste trabalho está na elaboração de estudo de caso, visto que o mesmo, além de possibilitar amplo e detalhado conhecimento sobre o assunto, permite várias relações entre o objeto e o seu contexto, o que, apesar da multiplicidade de dimensões do problema, proporciona o aprofundamento do tema como um todo (GIL, 1996).

## 3.2 MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Segundo Marconi e Lakatos (1999), em geral, nunca se utiliza apenas um método ou técnica para o desenvolvimento da pesquisa, considerando que em cada fase devem ser adotados os mais apropriados. Assim, para alcançar os objetivos específicos, a presente pesquisa adere uma estrutura de investigação por multimétodos, englobando o exploratório, o descritivo e o analítico de acordo com o objetivo específico a ser alcançado (GIL, 1996).

### 3.2.1 Estabelecimento do referencial teórico

Para o desenvolvimento da revisão da literatura adotou-se o método exploratório por intermédio de pesquisa bibliográfica e documentação indireta (pesquisa documental) com a finalidade de unir dados já existentes e publicados a respeito do assunto tratado (LAKATOS; MARCONI, 1999), possibilitando uma visão mais ampla dos problemas relacionados ao tema abordado.



Quadro 1 - Esquema de interpretação da revisão de literatura  
Fonte: Elaborado pela autora com base nas referências consultadas.

O estabelecimento teórico-conceitual e a temática proposta estruturaram a presente pesquisa em dois construtos: o espaço urbano e a rede de mobilidade, considerando o transporte público de passageiros. A partir dessas definições, segue, então, a caracterização do espaço urbano e dos elementos a ele pertencentes, com foco na conformação dos territórios intra-urbanos determinados pelas redes sociotécnicas (no caso da pesquisa, o transporte).

Assim, tendo em vista o princípio de que esses territórios, ou seja, os espaços privilegiados pelo transporte hegemônico, sempre existiram no contexto de uma cidade, a pesquisa desenvolve-se em uma perspectiva histórica, enfocando a conformação e a transformação desses espaços decorrentes do desenvolvimento tecnológico e da dinâmica socioeconômica, aspectos estes variáveis de acordo com o contexto sociotécnico não só da época analisada, quanto também de ações que deixaram marcas significativas no espaço tratado.

A pesquisa parte do princípio de que existe uma forte relação entre a mobilidade (transporte coletivo de pessoas), a forma e a função dos espaços urbanos. Assim, esse processo dinâmico de transformação do contexto espacial, com a inserção de novos padrões tecnológicos, provoca a perda de relevância do transporte até então hegemônico. Porém, a morfologia consolidada por este permanece e torna-se um entrave para que novas atividades se desenvolvam na região, refletindo-se em um espaço desprivilegiado quanto ao uso em relação à dinâmica socioeconômica.

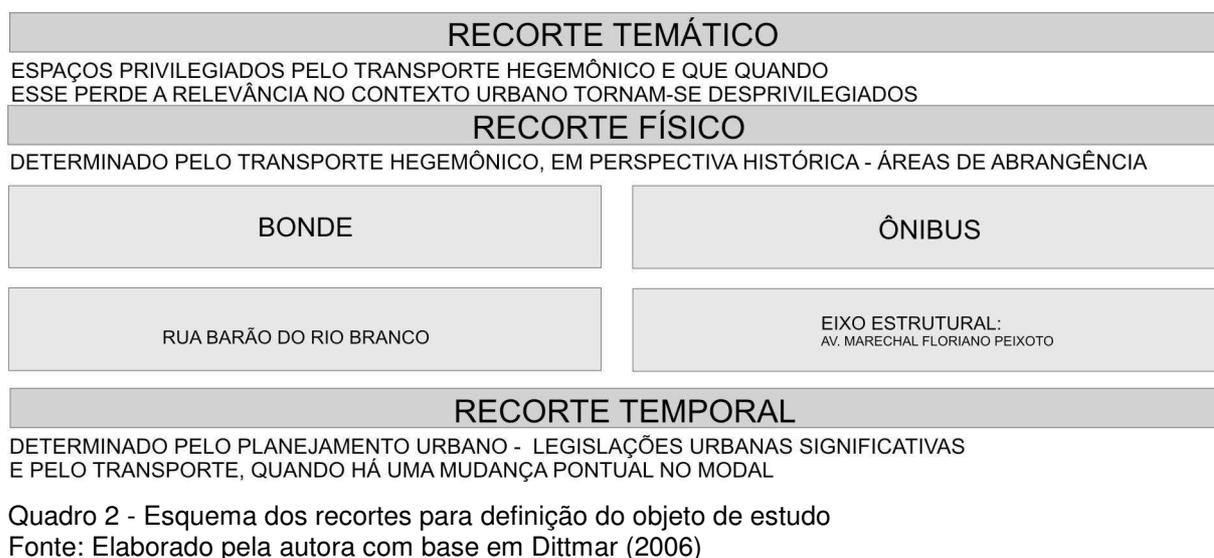
Para manter a dinâmica socioeconômica desses espaços, que passam por um processo de desterritorialização, atrelada aos novos padrões tecnológicos, ou seja, para alcançar a sua reterritorialização, é necessário que a gestão pública urbana intervenha, por intermédio de instrumentos de planejamento, nos diversos aspectos envolvidos, a fim de inseri-los novamente na dinâmica da cidade, mas sem desconsiderar seus indícios e marcas de evolução histórica.

### **3.2.2 Definição do objeto de estudo**

---

Com base na relação entre a conformação dos espaços urbanos e as redes sociotécnicas, a presente pesquisa, diante da abrangência do tema, propõe a

definição do objeto de estudo a partir do esquema do quadro 02, considerando três recortes.



### 3.2.2.1 Recorte Temático

---

A partir da revisão da literatura, nota-se a abrangência do assunto tratado sobre territorialidades e redes sociotécnicas, sendo assim é necessário um recorte temático enfocando a relação entre a conformação do espaço e o transporte hegemônico.

Consideram-se aqui os espaços privilegiados (territórios) conformados pelo transporte hegemônico, nos quais uma vez que este perde a relevância tecnológica, o desenho urbano por ele consolidado torna-se um entrave para o desenvolvimento das atividades socioeconômicas da região afetando a sua dinâmica espacial em um processo de desterritorialização.

Dentre os fatores determinantes da escolha e delimitação da área de estudo (territórios em Curitiba-PR) estão:

1. Os territórios urbanos constituídos morfologicamente pelo transporte hegemônico e que se tornaram espaços desprivilegiados pela alteração pontual no modal, interferem na dinâmica da cidade caracterizando-se como espaços desarticulados do contexto socioeconômico. Para tanto é necessário considerar que a alteração do modal não é apenas uma mudança tecnológica, mas sintetiza alterações sociais, econômicas,

políticas e também tecnológicas, que aqui serão utilizadas como vetor de análise;

2. A cidade de Curitiba, reconhecida pelo seu sistema de transporte coletivo, necessita de uma articulação entre a intervenção do planejamento (planos diretores) e a gestão dos espaços que se tornaram desvinculados da dinâmica socioeconômica pelo desenvolvimento urbano refletido nas alterações tecnológicas do transporte através da mudança do modal;
3. Os espaços em Curitiba que sofreram este processo de desterritorialização já foram objetos de propostas do planejamento e gestão para a revitalização de seus usos, porém não de maneira efetiva.

### 3.2.2.2 Delimitação da área de abrangência do objeto: recorte físico

---

A área de abrangência do estudo corresponde aos espaços privilegiados conformados pelo transporte hegemônico (elementos síntese das alterações socioeconômicas e reflexo do desenvolvimento tecnológico) na cidade de Curitiba nos diferentes períodos da história. Dessa maneira, para a determinação do recorte físico, é necessário identificar os transportes relevantes de cada época.

A história do sistema de transporte de Curitiba, que é parte viva da própria história da cidade é marcada por duas fases:

1. BONDE: em 1887, o primeiro serviço de transporte coletivo de passageiros instalado em Curitiba, os bondes puxados por mulas, dava início a uma nova era: a história da mobilidade em massa. Correndo sobre trilhos, a partir da Rua da Liberdade (atual Rua Barão do Rio Branco), na qual estava instalada a garagem, esses se dirigiam aos bairros do Bacacheri (norte) e Batel (oeste). A partir de 1912, surgem os bondes elétricos para acompanhar a demanda de tráfego e de crescimento (PMC, 1976; PMC, 1987), incorporando o avanço tecnológico da matriz energética.

O deslocamento por meio do transporte de bondes, a partir dessa rua, marcou através do traçado de suas linhas o desenho da cidade, que em 1941, já perdendo espaço para os primeiros ônibus, caracterizava-se pelo seguinte: linha Portão; linha

Portão (via Emiliano Pernetá); linha Água Verde; linha Batel e Seminário; linha Trajano Reis e Marechal Floriano e linha Bacacheri (STIEL, 1984).

2. ÔNIBUS: surgiram por volta de 1928 e mantêm a circulação até os dias de hoje. A partir do Plano Diretor de 1965, o qual interpreta a situação econômica e social, bem como as probabilidades de crescimento, as vias radiais que marcaram o Plano Agache, dão lugar à linearização urbana, concentrando habitação, equipamentos e comércio ao longo dos eixos ligando o centro a bairros diametralmente opostos. A implantação dos eixos estruturais, previstos como vetores físicos a fim de induzir a linearidade no direcionamento do crescimento através do adensamento habitacional e comercial, marca o início de uma grande transformação física da cidade. Esses eixos, dotados de significativa infra-estrutura, recebem uma maior densidade habitacional, além de linhas de transporte. A capacidade para demandas futuras, projetadas no zoneamento, reflete o que une em tripé a malha viária com o uso e ocupação do solo e o sistema de transporte que se caracterizam em uma das diretrizes inovadoras principais do Plano Diretor (IPPUC, 2004a; PMC, 2006).

Assim, a área de estudo subdivide-se, respectivamente, em **dois casos** determinados pela importância de cada região no contexto dos transportes acima citados.

1. No caso do **bonde**, a área escolhida foi a **Rua Barão do Rio Branco**;
2. Em relação ao **ônibus**, a pesquisa envolve dois eixos: as avenidas João Gualberto e **Marechal Floriano Peixoto**. Porém, desenvolve-se seguindo a metodologia proposta, apenas o segundo caso, justificado e especificado no recorte desse modal. No entanto, como a Av. João Gualberto também é um eixo relevante que merece ser comentado em relação ao tema aqui tratado (espaços privilegiados), segue uma breve descrição sobre sua conformação e relação no contexto da cidade a fim de contribuir na compreensão desses espaços:

A Av. João Gualberto, aberta em 1877 caracterizada na época como a Rua da Glória, representava o atalho preferido dos tropeiros e colonos que se dirigiam ao litoral. Em 1883, altera-se para Boulevard 2 de Julho, em face das suas características sócio-espaciais. Bem arborizada, predominavam residências de luxo como as chácaras das famílias Leão, Veiga e Fontana; a residência do então

prefeito Cândido de Abreu; além do Engenho da Glória de erva-mate, movido pela força hidráulica do Rio Belém.

Além desses usos, em uma área de banhado que se formava às várzeas do Rio Belém, conhecido como Bittencourt, foi construído o Passeio Público, no qual foram abertos canais, aterrando o banhado e iniciando um processo de constituição de alamedas e canteiros.

Em 1887, com a implementação dos bondes, a rua refletia o progresso através do desenvolvimento do transporte. Em 1912 torna-se conhecida como a Av. João Gualberto, em homenagem ao Coronel João Gualberto Gomes de Sá Filho. Nesta época, com o surgimento dos bondes elétricos, essa via recebe uma de suas linhas: Praça Tiradentes / Juvevê, refletindo a conformação de um espaço privilegiado na cidade. Dessa maneira, o trecho inicial da via, próximo ao Passeio Público, tornava-se consolidado pelo transporte coletivo hegemônico, apresentando uma dinâmica socioeconômica relevante no espaço urbano, refletindo os novos padrões de desenvolvimento tecnológico.

Com a retirada das auto-lotações, em 1952, apesar do ônibus convencional, meio exclusivo de transporte de massa, apresentar bons resultados para uma cidade com população inferior a meio milhão de habitantes, não conseguia mais suprir as necessidades de Curitiba, uma vez que a cidade passava por intenso processo de desenvolvimento. Para tanto, a fim de melhorar o sistema de transporte, iniciou-se a repavimentação e calçamento das principais vias onde passavam os ônibus. Desta forma, em 1941, a Av. João Gualberto é prolongada do Alto Cabral até o bairro Santa Cândida e recebe obras de calçamento e asfaltamento.

Em 1965, com o estabelecimento das vias estruturais que serviram como eixos base para movimentação urbana, a Av. João Gualberto foi prevista como o eixo estrutural norte da cidade, no qual o Plano estabelecia um crescimento e um adensamento ao longo da via através da implementação do novo sistema de transporte exclusivo aliado às alterações no sistema viário e no zoneamento.

Para tanto, a partir de 1974, a cidade inovou o seu conceito de transporte coletivo, por intermédio da implantação de um sistema de ônibus diferenciados, não se tratando somente de uma nova categoria de veículo, e sim um sistema de transporte para médias distâncias com vias exclusivas e terminais de integração marcados pela implantação dos ônibus expressos, um dos grandes responsáveis pelo avanço no atendimento do transporte coletivo.

Porém, no começo dos anos 90, com o aumento da demanda, os ônibus da Linha Expresso são substituídos pelos veículos articulados e biarticulados, com capacidade superior e embarque facilitado através de estações-tubo onde os passageiros embarcam e pagam a tarifa antes de acessar o ônibus.

Neste contexto, a Av. João Gualberto conformou-se como uma região privilegiada na cidade, reflexo dos sintomas que o elemento síntese das redes sociotécnicas, o transporte hegemônico, proporcionou com a configuração de uma morfologia que potencializa os resultados dessa rede e induz uma dinâmica socioeconômica com poder simbólico envolvendo o espaço urbano em ampla escala.

#### BONDE: caso 01 – Rua Barão do Rio Branco

Neste caso, o objeto de estudo compreende a Rua Barão do Rio Branco, considerando ao longo do seu eixo uma amostragem por quadras. As análises terão como base as características da rua ao longo do tempo, desde a sua conformação até hoje a fim de verificar a evolução da dinâmica socioeconômica.

A escolha da Rua Barão do Rio Branco para análise da conformação de um espaço pelo bonde justifica-se pelo significado que ela representou como ligação entre dois pontos relevantes no contexto urbano da época: a estação e o centro consolidado, além da importância da mesma no direcionamento do crescimento da cidade de Curitiba rumo ao sul.

A inserção do primeiro transporte em massa na cidade representou o progresso e a inovação no contexto urbano, refletindo principalmente na paisagem e morfologia desse eixo, em um processo de territorialização e conseqüentemente conformação de um território.

Para a visualização da rua no contexto urbano da época, seguem dois mapas, um com as linhas dos bondes de mula e o outro com o traçado dos trilhos dos bondes elétricos. A partir dessas representações, permite-se verificar que a Rua Barão do Rio Branco abriga a garagem dos bondes durante todo o período em que estes circularam pela cidade, acompanhando o seu desenvolvimento tecnológico, além se apresentar como eixo de ligação entre a porta de entrada da cidade e os demais compartimentos existentes na época.

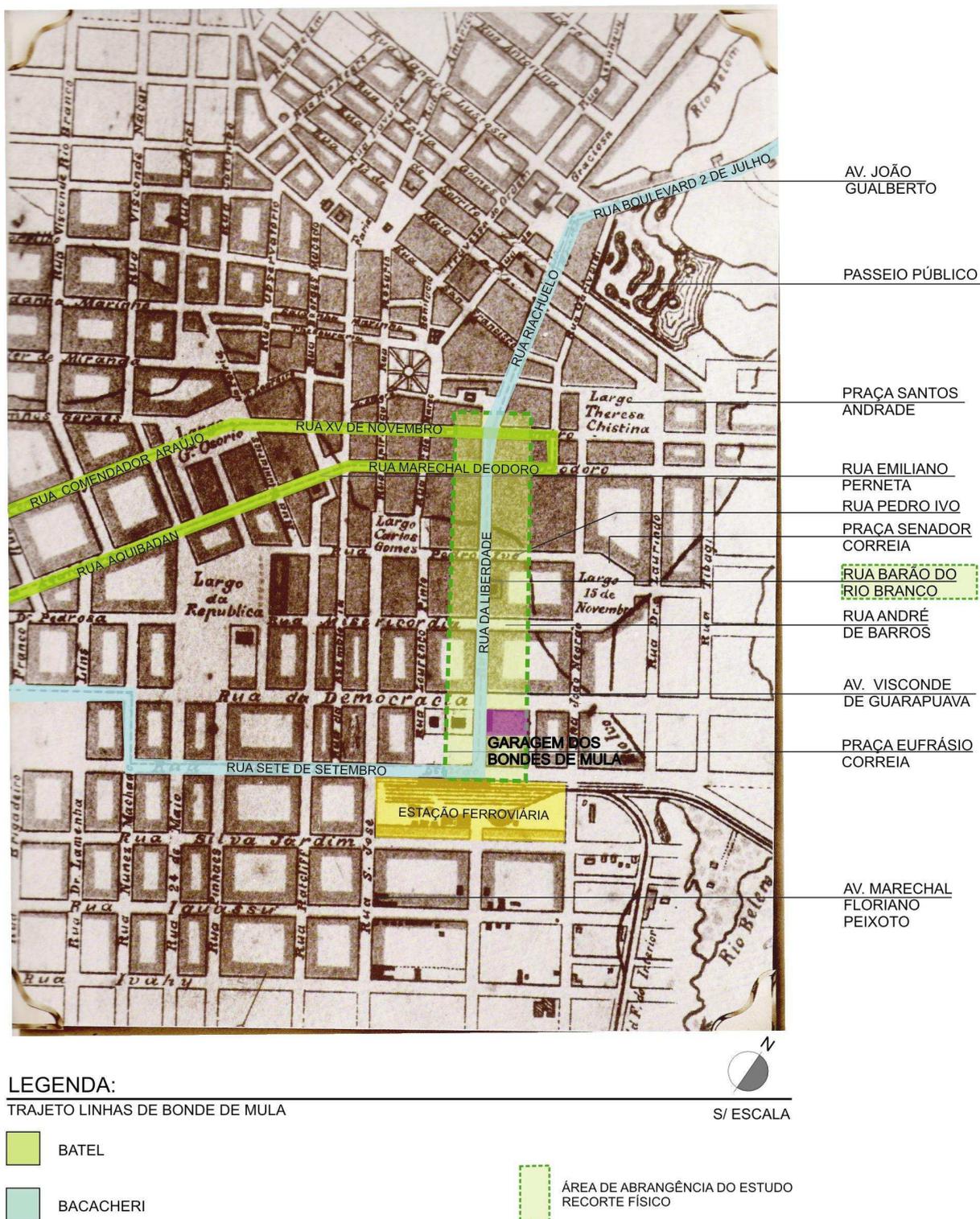


Figura 1 - Mapa de Curitiba com o traçado das linhas do transporte de bonde de mula junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico - 1897

Fonte: Elaborado pela autora com base em URBS (1987)



## ÔNIBUS: caso 02 – Eixo estrutural – Av. Marechal Floriano Peixoto

Em relação ao ônibus, o objeto de estudo compreende a Av. Marechal Floriano Peixoto, considerando ao longo do seu eixo, a análise de dois recortes, um envolvendo a área conformada pelo bonde (bairro do Rebouças e o Centro); e o outro abrangendo o trecho mais adiante, após o viaduto sobre a BR-116 (bairro Hauer). As análises seguem com base nas especificidades da via ao longo de sua evolução, com a finalidade de entender sua dinâmica de usos no decorrer da história.

A escolha dessa via justifica-se não só pelo significado que ela representou no crescimento e desenvolvimento dos aspectos socioeconômicos da cidade em direção ao sul, refletindo junto à estação ferroviária, uma nova região voltada à produção industrial de Curitiba; mas principalmente, pelas diferenças existentes na conformação dos espaços ao longo desse eixo. Fato este, que irá auxiliar na compreensão dos processos aqui tratados, de territorialização e desterritorialização, em função das alterações nas redes sociotécnicas.

A análise do trecho tratado como central tem como objeto de estudo exatamente o foco da pesquisa: espaços privilegiados, consolidados pelo transporte hegemônico, e que quando esse elemento síntese das alterações das redes sociotécnicas perde a importância, tornam-se desvinculados e com dificuldades para se re-inserirem na dinâmica socioeconômica atrelada a esses novos padrões.

O segundo trecho estudado envolve uma outra tipologia de espaço, o qual foi conformado por outros fatores, e que nesse caso não refletiu características de uma área valorizada na cidade. No entanto, depois de consolidado, apesar de receber a infra-estrutura do transporte hegemônico, o mesmo não consegue apresentar a relação ocorrida nos espaços a serem constituídos, permanecendo como uma região desvalorizada devido a outras influências que refletem na sua conformação.

Para a visualização da avenida no contexto urbano da época, seguem dois mapas, um com as linhas dos bondes e o outro com o traçado e a presença dos terminais do ônibus expresso. A partir dessas representações, permite-se verificar que a Av. Marechal Floriano Peixoto apresenta uma variação entre os espaços de acordo com o contexto dos períodos analisados. Essas diferenças tornam sua análise relevante no entendimento de um espaço consolidado pelo transporte em relação a outro já conformado e apenas atendido por essa infra-estrutura.

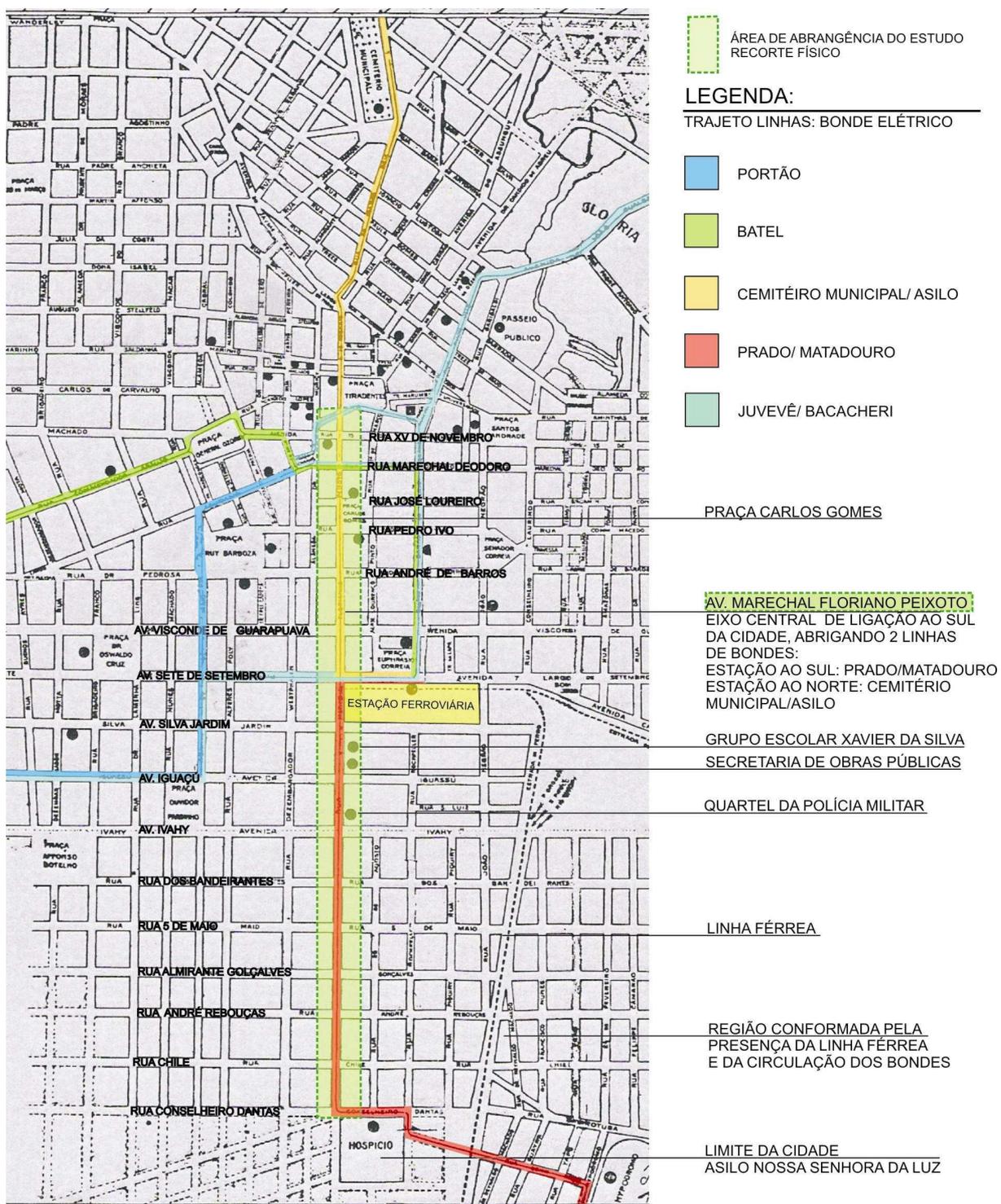
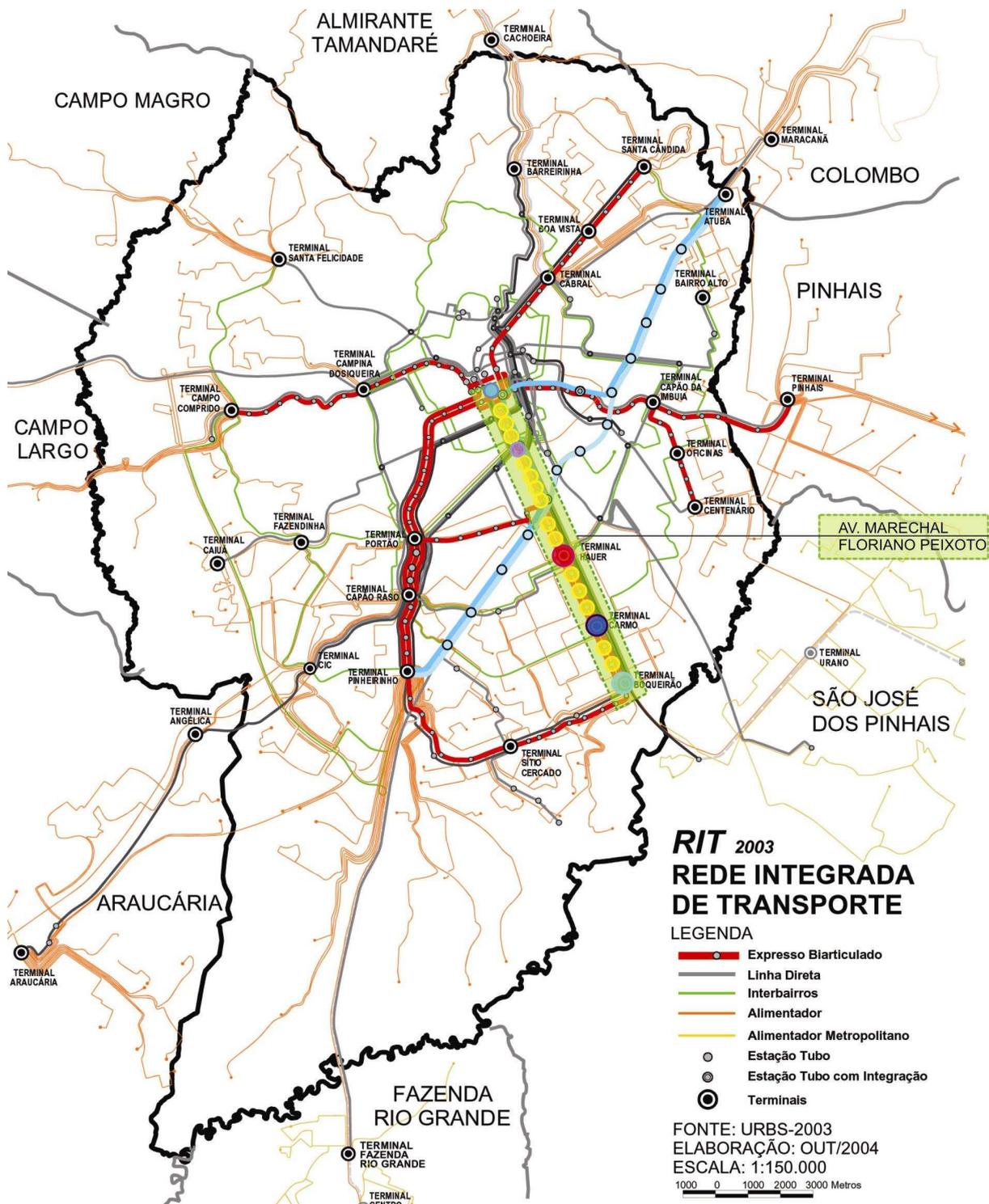


Figura 3 - Mapa de Curitiba com o traçado das linhas do transporte de bonde elétrico junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico - 1927  
Fonte: Elaborado pela autora com base em URBS (1987)



## LEGENDA:

REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE EM CURITIBA: EIXO BOQUEIRÃO - AV. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO

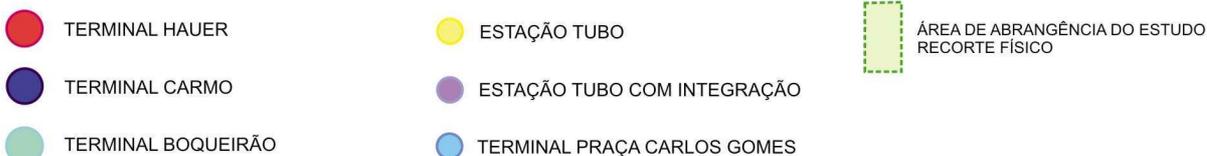


Figura 4 - Mapa de Curitiba com o traçado da rede integrada de transporte com as linhas de ônibus junto à delimitação da área de abrangência do estudo/ recorte físico.  
Fonte: Elaborado pela autora com base em Ippuc (2004c).

### 3.2.2.3 Recorte temporal

---

A respeito da questão temporal, os dois casos utilizam a mesma metodologia. A pesquisa segue em uma perspectiva histórica englobando os espaços analisados nos diferentes momentos das transformações sociotécnicas refletidas no transporte.

Porém, nesse contexto, é necessário partir de um recorte mais específico para conseguir analisar os espaços em questão. Para tanto, são considerados dois aspectos determinantes dos períodos relevantes da história: o planejamento urbano, através de suas legislações significativas; e o transporte de pessoas, quando há uma mudança pontual no seu modal.

Para cada caso, além da cronologia do planejamento, o espaço em questão será avaliado antes, durante e depois em que ocorre a mudança pontual no modal, utilizado como elemento que sintetiza não só as alterações tecnológicas, como também socioeconômicas e políticas.

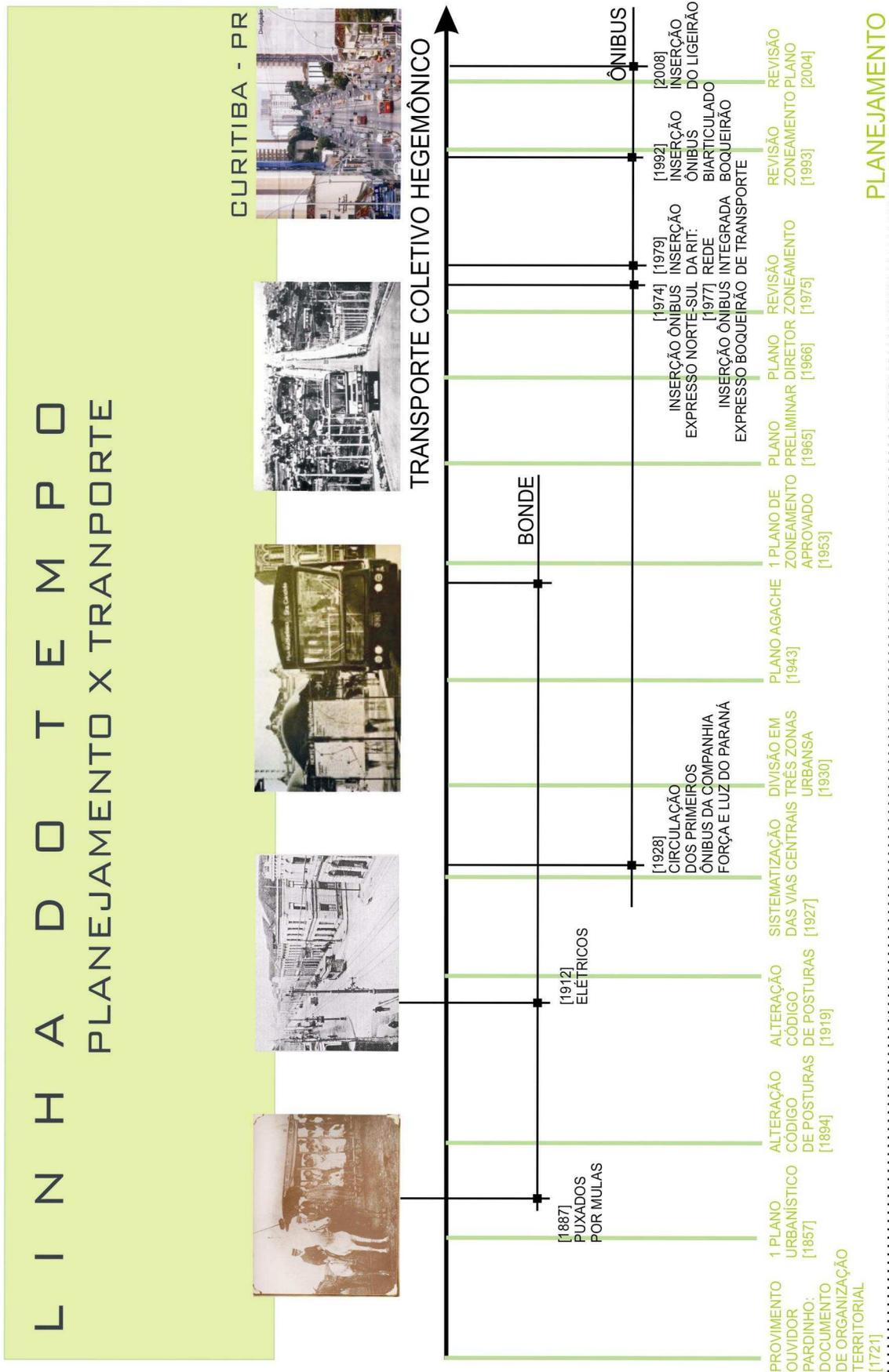


Figura 5 - Linha do tempo relacionando o planejamento e o transporte coletivo urbano hegemônico  
 Fonte: Elaborado pela autora com base em URBS (2006) e PMC (2006).

### 3.2.3 Encaminhamento metodológico para avaliação do objeto de estudo

Para a avaliação do objeto de estudo, esta pesquisa estrutura-se em duas fases:

Inventário e análise, os quais englobam respectivamente a identificação e reconhecimento do objeto;

Com base nessa estrutura, para alcançar o objetivo da pesquisa, utilizam-se análises inter-relacionadas, conforme segue no quadro abaixo, de acordo com o enfoque a ser estudado:



Quadro 3 - Esquema de encaminhamento metodológico para avaliação do objeto de estudo  
Fonte: elaborado pela autora com base em Dittmar (2006).

#### 3.2.3.1 Inventário e análise – Rastros da cidade

Nestas fases, além da identificação do objeto por intermédio do conhecimento dos dados envolvidos (inventário), segue a compreensão dos mesmos através de uma percepção estratégica do espaço por meio de análises inter-relacionadas, resultando em informações necessárias para o entendimento das territorialidades e

de seus aspectos relacionados à constituição dos territórios propriamente ditos. Para tanto, a pesquisa estrutura-se a partir dos diferentes recortes temporais determinados pela evolução do transporte hegemônico, relacionando todos os rastros envolvidos: morfológicos; de dinâmica socioeconômica; indiciais e de planejamento urbano.

### **Rastros morfológicos:**

Essa análise volta-se a um contexto mais técnico, englobando a formação física do espaço urbano ao longo do tempo. Ela consiste no estudo da morfologia, em uma perspectiva histórica no decorrer das transformações tecnológicas, com a finalidade de verificar a relação entre a sua conformação e a presença relevante do transporte hegemônico neste contexto, além de possíveis alterações com desenhos urbanos propostos, quando o modal perde essa importância. A análise envolve não só a caixa da via (pista e o passeio), como também serão levadas em consideração as edificações existentes.

Ao longo do tempo, em toda a transformação do território, é indispensável uma operação que defina as relações e interligue os elementos construídos, as diferentes arquiteturas. Esta operação, essencialmente urbanística, tem como instrumento o desenho urbano, o qual objetiva, por extensão do urbanismo, não apenas organizar o território para atrair e acolher atividades, mas também atuar na forma para que exista comunicação estética e significação, buscando o ordenamento das cidades mediante os instrumentos como o zoneamento, uso do solo, disciplina dos transportes, a previsão de áreas livres, de lazer e demais ambientes (LAMAS, 2004).

Dessa maneira, o objetivo é avaliar a relação entre o planejamento e a morfologia existente, a partir do momento em que surge um novo contexto caracterizado pelas transformações das dinâmicas socioeconômicas marcadas pelas transformações sociotécnicas aqui representadas pela perda de relevância do transporte hegemônico nesse espaço. Para tanto, é importante considerar que os instrumentos de planejamento e gestão possuem outro tempo de ação sobre o espaço, buscando diagnosticar a cidade para projetar o urbano. Assim, esta análise volta-se às intenções dos planos e suas devidas aplicações e preocupações para com o espaço em questão.

Os instrumentos de coleta de dados baseiam-se principalmente nos documentos e informações da municipalidade (prefeitura e órgãos de planejamento), englobando mapas e projetos, além de jornais dos diferentes períodos da história (acervo público) que retratam imagens e dados da época.

### **Rastros da dinâmica socioeconômica (uso):**

A análise da dinâmica socioeconômica envolve a verificação dos usos nas áreas de abrangência, nos diferentes períodos da história, com o intuito de entender os que contribuíram para conformação desses espaços, analisando, ao longo das alterações tecnológicas, sua permanência ou transformação, como forma de identificar a evolução da dinâmica socioeconômica paralelamente a essas transformações, mas respeitando a carga histórica desses espaços.

Sob esta perspectiva, como os elementos determinantes na conformação dos espaços privilegiados variam de acordo com o contexto sociotécnico, é necessário estudar as influências tanto das ações do presente quanto das realizadas no passado e que deixaram indícios significativos no espaço (SANTOS, 2001).

Assim, essa análise busca identificar como o desenvolvimento das redes tecnológicas, direcionando o transporte de pessoas, interferiu nas modificações espaciais determinando alterações na dinâmica de uso dos espaços em questão. Em uma perspectiva histórica, a partir de recortes temporais determinados pelas intervenções pontuais do transporte e pelo planejamento urbano, procura-se verificar a relação entre as marcas deixadas no passado e a sua influência na determinação do presente a fim de possibilitar ações futuras.

Dentro desse estudo, a pesquisa envolve no recorte temporal atual, em uma percepção direta, uma análise para o reconhecimento do espaço por intermédio de suas manifestações, ou seja, as marcas que relatam a sua conformação e a sua história, utilizando-se das mudanças na paisagem para compreender a sua dinâmica.

A análise indicial procura-se entender a evolução desse espaço por intermédio de rastros urbanos impressos nas formas atuais. Para o levantamento dessas marcas deixadas, retomam-se conceitos de Ferrara (2002) nos quais essas marcas se caracterizam como indícios de uma configuração espacial do passado.

O objetivo desse estudo é detectar a paisagem como unidade de análise do espaço e de suas configurações no tempo, ou seja, seus indícios, com a finalidade de entender os usos que contribuíram para a constituição da história dessa área, analisando a sua permanência ou transformação, como forma de identificar a relação entre a dinâmica socioeconômica atual e a da época em que o transporte hegemônico configurou a sua morfologia.

O intuito não é de reconstituir épocas, mas sim de compreender como os rastros deixados pelos elementos urbanos que conformaram esse espaço no passado influenciam na dinâmica do presente e direcionam ações para as futuras vivências (DUARTE, 2007). Esse processo caracteriza-se como uma reflexão da produção e evolução do espaço através dos seus índices.

Assim, com base na tipologia proposta por Dittmar (2006) adaptada à presente pesquisa, a metodologia utilizada para essa análise, envolve, segundo a sua permanência ou transformação, a classificação dos rastros em:

- a. espaços estáveis: mesmos espaços com mesmos significados, ou seja, locais onde o passado permanece pela força do uso;
- b. espaços resignificados: mesmos espaços com novos significados, ou seja, locais onde os contextos originais são transformados em outras funções, no qual o passado se recupera como presente, sendo revestido com novos usos;
- c. espaços em ruptura: sem usos e significados, são espaços que se caracterizam apenas como lembranças ou lugares de rememoração;
- d. espaços apagados: espaços que assumem novos usos “não planejados” e que acabam por apagar e eliminar os indícios dos antigos usos.
- e. espaços inertes: terrenos vazios (baldios) que a espera de uso não se caracterizam como rastros na paisagem.

Para essa classificação na atual dinâmica socioeconômica, parte-se da percepção direta da realidade, com o intuito de verificar a existência dos rastros, seja pelo elemento urbano - edificação ou via (morfologia) - ou pela dinâmica de uso e atividade. O procedimento é realizado com pesquisa de campo utilizando como instrumento de coleta de dados, um formulário para anotação da existência desses indícios e sua classificação em cada lote da área de abrangência.

### **Planejamento e Gestão X Rastros:**

Esta análise engloba os objetos de estudo como símbolos impostos pela gestão e veículos de comunicação. A partir desses códigos de valores e significados que propõem uma única imagem desses espaços (FERRARA, 2002), o objetivo é de verificar, em uma perspectiva histórica, como o planejamento e a gestão caracterizam essas regiões antes, durante e após a intervenção do transporte hegemônico; e quais instrumentos foram utilizados, após a perda de relevância do transporte, para manter esses espaços como territórios (símbolos) no contexto da cidade.

A técnica de coleta de dados consiste em pesquisa documental por meio de informações da prefeitura e órgãos de planejamento, como dados a respeito dos planos de desenvolvimento, da legislação urbanística, mapas, fotos e projetos de revitalização propostos para essas áreas, além de outros documentos municipais pertinentes ao assunto.

## 4 RASTROS DA CIDADE SOBRE TRILHOS

---

Conforme metodologia definida em capítulo anterior, o inventário e análise caracterizam-se pela identificação e compreensão do objeto de estudo permitindo a leitura dos espaços em questão.

O reconhecimento dessas áreas baseia-se em análises inter-relacionadas por intermédios do estudo de seus rastros: morfológicos; da dinâmica socioeconômica e as intervenções do planejamento e gestão na evolução do espaço conformado por esses.

Para tanto, nessa análise resgata-se conceitos de morfologia urbana como estudo da forma das suas configurações físicas exteriores na sua produção e transformação no tempo, procurando identificar como ocorreu sua evolução (LAMAS, 2004).

Atrelada a essa questão físico-territorial, a pesquisa envolve a identificação dos usos dos segmentos da área de abrangência, nos diferentes períodos da história, com o intuito de entender as suas contribuições para a conformação desse espaço, analisando, ao longo das transformações sociotécnicas refletidas no transporte, sua permanência ou transformação, como forma de compreender a evolução da dinâmica socioeconômica atrelada a esse desenvolvimento.

Nesse contexto, busca-se conceitos de Ferrara (2002) através da identificação da imagem da cidade por meio dos símbolos impostos pela gestão e veículos de comunicação, a fim de compreender o processo estratégico de apropriação do espaço através das territorialidades urbanas e constituição dos territórios, caracterizando seus códigos de valores e significados.

Dessa maneira, o estudo procura compreender como a inserção e a perda de relevância do transporte hegemônico configurador do espaço em questão e a intervenção do planejamento em relação a esta, além dos aspectos físicos e socioeconômicos, influenciaram, em uma perspectiva histórica, a evolução e o desenvolvimento desse espaço dentro do contexto urbano. Assim, procura-se verificar como não só as forças do presente, mas também as marcas deixadas no passado determinam a conformação de um espaço (SANTOS, 1996).

#### 4.1 RUA BARÃO DO RIO BRANCO

---

Conforme a metodologia já apresentada, para análise da Rua Barão do Rio Branco, a pesquisa utiliza-se de seis **recortes temporais** enfocando a relação do transporte com os elementos urbanos, partindo dos seguintes períodos:

**1853 a 1887** – antes da inserção do bonde (transporte configurador do eixo em estudo);

**1887 a 1952** – durante a circulação dos bondes;

**1952 a 1974** – entre a retirada dos bondes e inserção de outro modal no eixo – ônibus expresso;

**1974 a 1995** – durante a circulação do ônibus expresso;

**1995** - depois da re-locação do ônibus expresso para a Travessa da Lapa;

**2007** – atualidade.

Além do recorte temporal especificado acima, para desenvolver essa análise, a pesquisa parte de uma classificação do eixo em três segmentos de acordo com as características percebidas da dinâmica e da influência do entorno direto e indireto de cada quadra, referente às análises inter-relacionadas propostas. Assim, primeiro foram coletados e organizados os dados, para na seqüência determinar essa segmentação detectada que servirá de base para a melhor compreensão da relação entre as partes e a conformação do eixo como um todo.

## Representação da segmentação do eixo da Rua Barão do Rio Branco:



### LEGENDA:

#### SEGMENTOS DO EIXO

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  | SEGMENTO ENTRE AS AVENIDAS SETE DE SETEMBRO E VISCONDE DE GUARAPUAVA |  |
|  | SEGMENTO ENTRE A AV. VISCONDE DE GUARAPUAVA E A RUA JOSÉ LOUREIRO    |  |
|  | SEGMENTO ENTRE A RUA JOSÉ LOUREIRO E A RUA XV DE NOEMBRO             |  |

#### FLUXO

- |  |           |
|--|-----------|
|  | PEDESTRES |
|  | VEÍCULOS  |

Figura 6 - Mapa representativo dos segmentos adotados para análise do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco

Fonte: Elaborado pela autora com base em Ippuc (2000).

Antes de iniciar a análise, para facilitar a leitura em relação à evolução espacial da cidade, desenvolveu-se o quadro abaixo com a especificação da nomenclatura das ruas mais importantes que constituíam o núcleo urbano da época em que iniciava sua ocupação e que consistem no entorno direto e indireto do objeto de estudo.

DENOMINAÇÃO DAS RUAS		
RUA CARIOCA DE BAIXO	RUA DO COMÉRCIO	RUA MARECHAL DEODORO
RUA JOGO DA BOLLA	RUA DA ASSEMBLÉIA	RUA DR. MURICY
	RUA CARIOCA DO CAMPO	RUA RIACHUELO
	RUA DO FOGO	RUA SÃO FRANCISCO
	RUA DA ENTRADA	RUA EMILIANO PERNETA
ESTRADA DA MARINHA	RUA DAS FLORES	RUA XV DE NOVENBRO
	BOULEVARD 2 DE JULHO	AV. JOÃO GUALBERTO
TRAVESSA LEITNER - DR. TRAJANO	RUA DA LIBERDADE	RUA BARÃO DO RIO BRANCO
	RUA DA MISERICÓRDIA	RUA ANDRÉ DE BARROS
	RUA DA DEMOCRACIA	AV. VISCONDE DE GUARAPUAVA
	RUA SÃO JOSÉ	AV. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO

Quadro 4 - Esquema de especificação da nomenclatura das vias – Caso 01  
 Fonte: Elaborado pela autora com base na Casa da Memória e Urbs (1987)

#### 4.1.1 O Núcleo urbano: 1853 a 1884

---

Curitiba, assim como outras cidades, para se desenvolver socioeconomicamente necessita de uma ligação para com outras regiões, tanto para o abastecimento quanto para o escoamento de sua produção (BARACHO, 2000). No entanto, além dessas questões, depende também das orientações urbanísticas para adequar sua forma em relação às funções urbanas.

Em uma perspectiva histórica, em 1721, a cidade recebeu do Ouvidor Pardinho seu Provimento, que se constituiu em um documento de organização territorial da cidade, demonstrando preocupações em administrar os conflitos urbanos.

Porém durante este período, de quase 30 anos, a cidade de Curitiba pouco se desenvolveu, apresentando características morfológicas de um ambiente pacato. Mesmo já constando em documentos algumas preocupações referentes à organização urbana, essas três primeiras décadas (1850/1860/1870) caracterizam o eixo apenas como parte integrante desse ambiente provinciano, não passando de uma pequena travessa denominada Leitner que, de princípio, não era mais que a simples continuação do limite leste da cidade (DUDEQUE, 1995; FCC, 1981).

Até a implantação da estação ferroviária, conforme a figura 07, Curitiba era conformada pelos seguintes limites: ao sul a Rua Carioca de Baixo (depois denominada Rua do Comércio – atual Rua Marechal Deodoro); a leste a Rua Carioca do campo (atual Rua Riachuelo); a oeste a Rua do Jogo da Bolla (atual Rua Dr. Muricy); e ao norte a Rua do Fogo (atual Rua São Francisco).

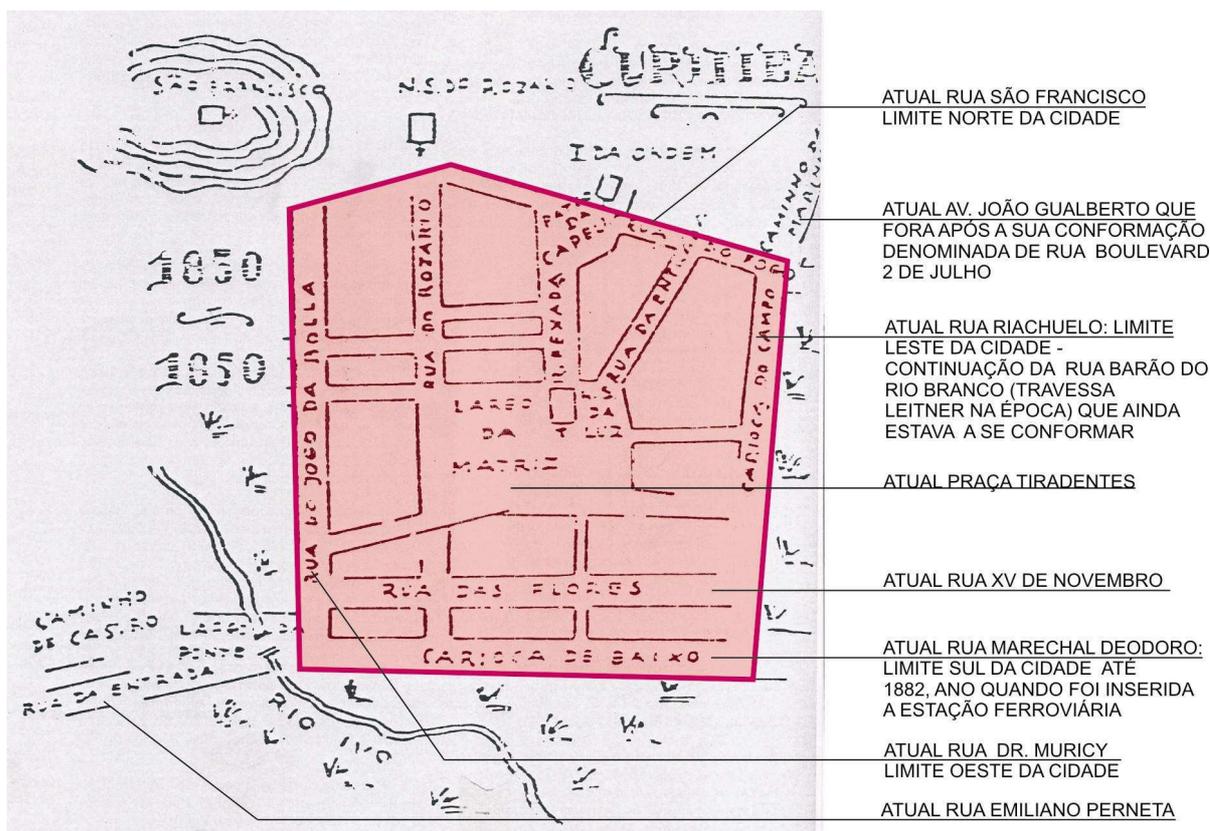
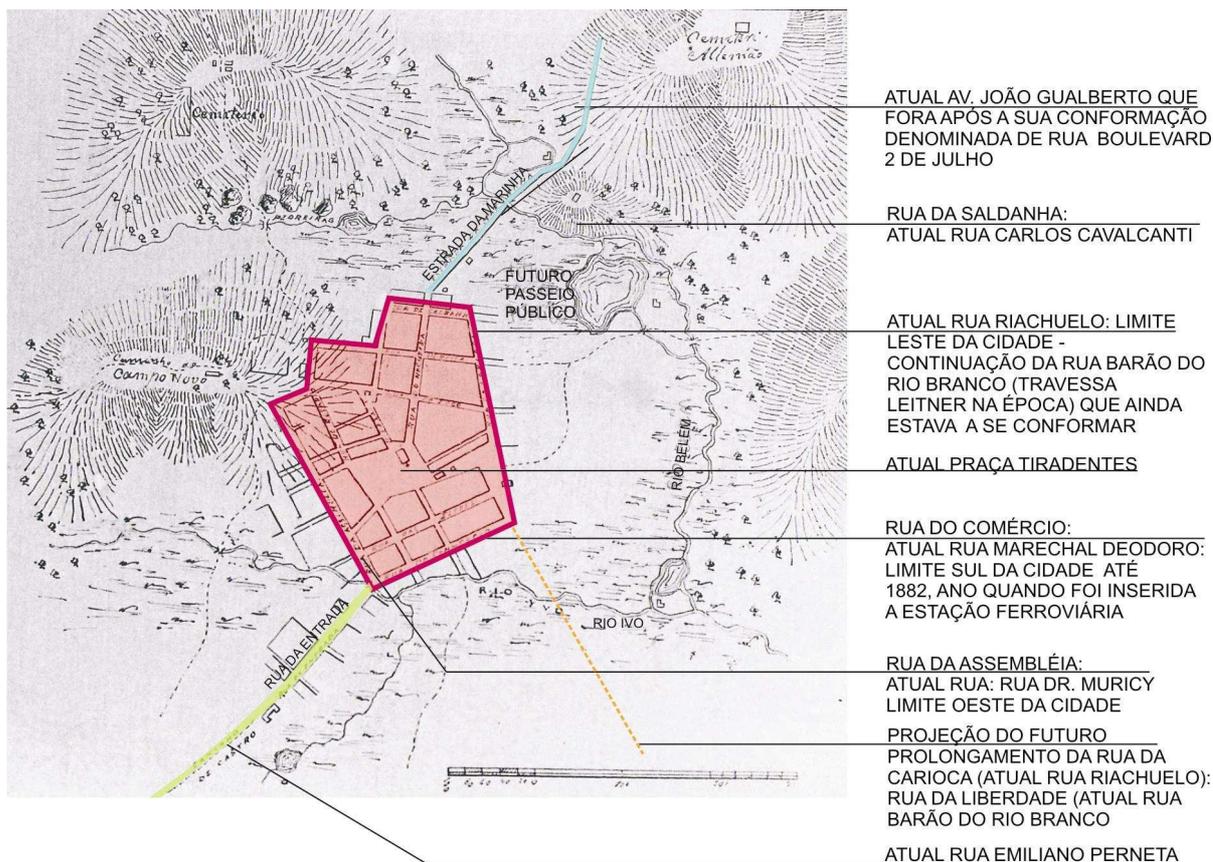


Figura 7 - Mapa da conformação de Curitiba de 1830 a 1850.  
Fonte: Elaborado pela autora com base em FCC (sd).

Em 1857, nota-se que a cidade urbanizada ainda não havia ampliado seus limites físicos, permanecendo a mesma conformação, no qual a Travessa Leitner constituía-se, na época, apenas em um trecho de ligação entre a rua das Flores e a rua do Comércio, apresentando a caixa da via mais estreita a quase metade da largura que a futura Rua da Liberdade (seu prolongamento após a inserção da estação ferroviária) viria a conformar, devido ao seu avançado alinhamento predial.

Foi a partir desse ano, que Curitiba passou a ter seu primeiro plano urbanístico, o qual se preocupava com o traçado e alinhamento das ruas existentes prevendo seus prolongamentos e os cruzamentos em ângulo reto (SANTORO, 2002).



#### LEGENDA:

LIMITE DA CIDADE



CONFORMAÇÃO URBANIZADA DE CURITIBA EM 1857

S/ ESCALA



Figura 8 - Mapa da conformação de Curitiba em 1857.  
Fonte: Elaborado pela autora com base em FCC (sd).

Nessa época, o futuro eixo de ligação entre a entrada da cidade e o centro tradicional, se caracterizava com solo ainda pouco firme, semipantanosos, com apenas três ou quatro casas ligadas por cercas de ripas ou tábuas, sem caracterizar um uso significativo na dinâmica socioeconômica (FCC, 1981).

A partir das descrições da Travessa Leitner, nota-se que antes da inserção da estação na continuação ao sul, a sua morfologia resumia-se em um pequeno trecho estreito, ainda precário em relação à estrutura, com um número irrisório de residências simples, não refletindo nenhuma característica da forma e função urbana que a rua da Liberdade virá a compor.

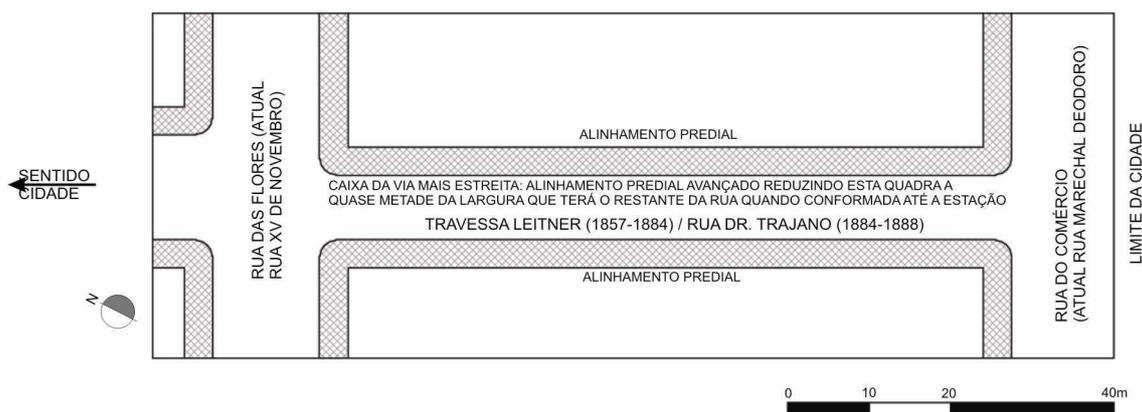


Figura 9 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte temporal: 1857 a 1884.

Fonte: Elaborado pela autora

A travessa não tinha valor simbólico no contexto da dinâmica socioeconômica que se encontrava em torno do Largo da Matriz e se resumia a um meio minimamente cosmopolita. Com a presença de funcionários e administradores fixos na cidade junto aos comerciantes de erva-mate, passa-se a exigir melhorias e desenvolve-se uma espécie de imprensa para repassar notícias e acontecimentos da redondeza que os cercavam.

Em 1873 amplia-se a escala da dinâmica econômica tornando-a mais relevante em uma vasta zona da cidade, com a inauguração da estrada da Graciosa que permitiu o escoamento da produção do mate e o começo de um desenvolvimento econômico para Curitiba (DUDEQUE, 1995).

Com a inserção da estrada de ferro, nota-se a preocupação na escolha de um local ideal e estratégico para a implantação da estação pelo seu importante papel, não só pela integração litoral-interior, mas também pelos conhecimentos técnicos da mão-de-obra especializada que viriam a contribuir para o desenvolvimento do pacato núcleo.

Por volta de 1880, o engenheiro italiano Antonio Ferucci, por influência de Haussmann, previu a continuação da Travessa Leitner como referência central, direcionando um crescimento ordenado rumo ao sul. Assim, a partir desse eixo seria determinada toda a formação posterior das ruas ao redor em uma malha estruturada em forma de tabuleiro xadrez (DUDEQUE, 1995; FCC, 1981; SUTIL, 1996).



PREVISÃO DA CONTINUAÇÃO  
DA TRAVESSA LEITNER  
DIRECIONAMENTO DO  
C R E S C I M E N T O  
DA CIDADE RUMO AO SUL

### LEGENDA IMAGEM:

CONFORMAÇÃO DA CIDADE

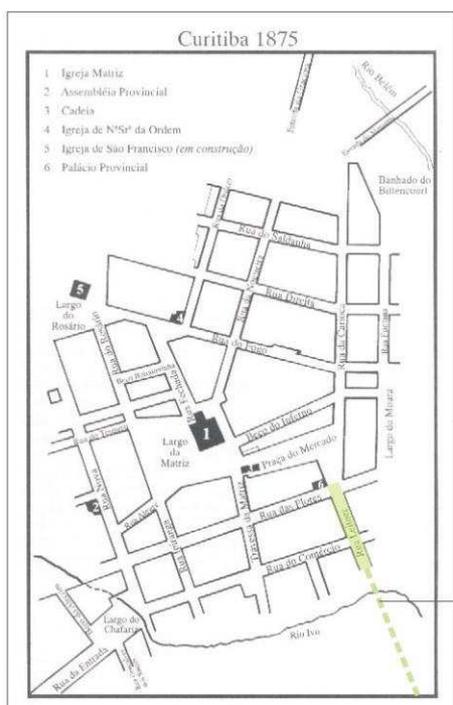


PREVISÃO DA RUA IMAGINADA POR ANTÔNIO FERUCCI



Figura 10 - Imagem que retrata Curitiba em 1870 indicando o início do plano da rua imaginada por Antônio Ferucci, a futura Rua da Liberdade.

Fonte: Elaborado pela autora com base em Dudeque (1995).



TRAVESSA LEITNER :  
PROJEÇÃO DA CONTINUAÇÃO -  
FUTURA RUA DA LIBERDADE

### LEGENDA:

CONFORMAÇÃO DA CIDADE EM 1879

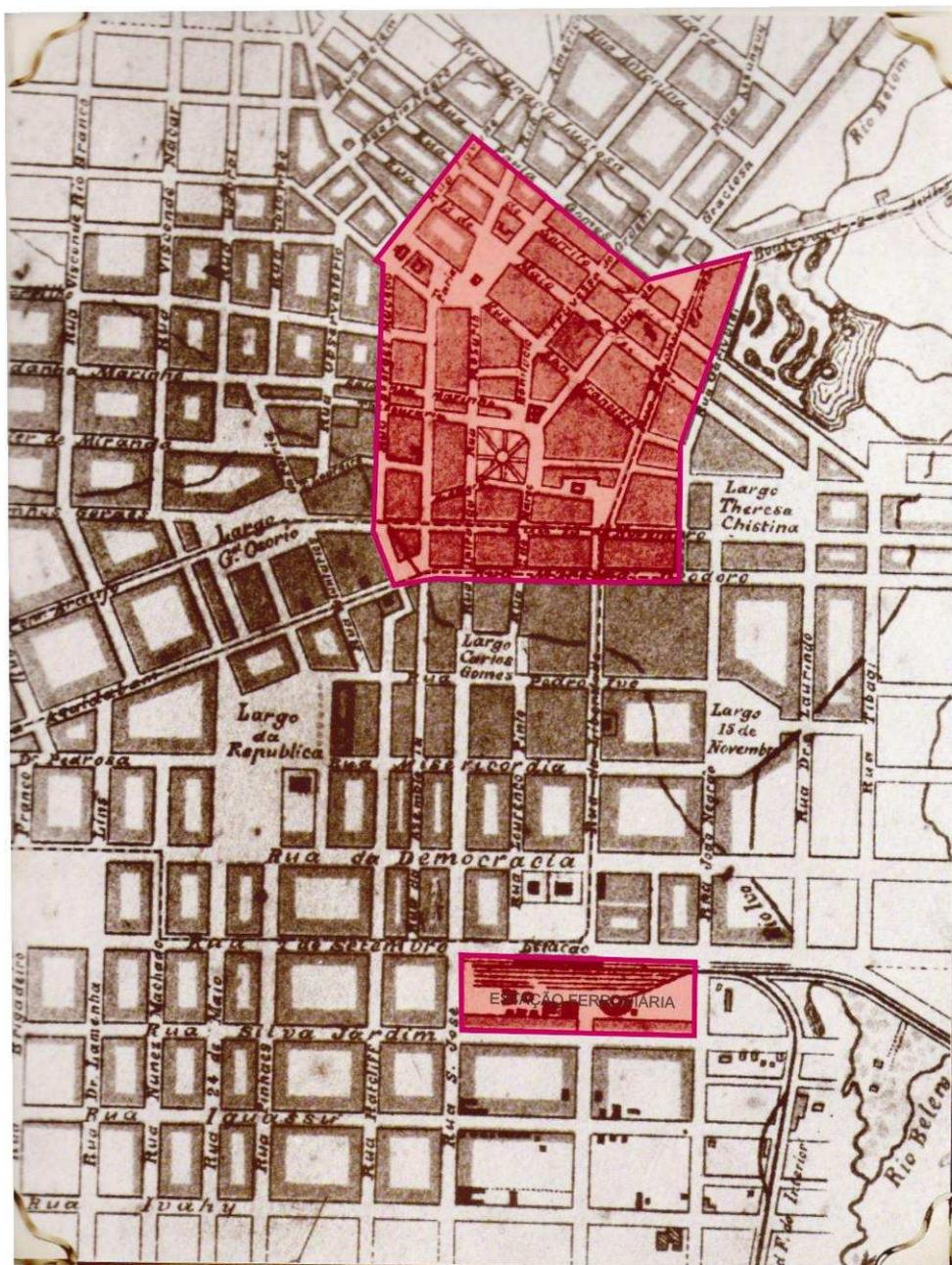


TRAVESSA LEITNER



Figura 11 - Mapa representativo da imagem anterior: conformação de Curitiba em 1875 com a indicação da Traversa Leitner e prolongamento da futura Rua da Liberdade.

Fonte: Elaborado pela autora com base em Dudeque (1995).



**LEGENDA:**

LIMITE DA CIDADE



CONFORMAÇÃO URBANIZADA DE CURITIBA EM 1880

S/ ESCALA



Figura 12 - Mapa da conformação de Curitiba em 1880.  
Fonte: Elaborado pela autora com base em Urbs (1987)

## Representação da dinâmica socioeconômica da Travessa Leitner no contexto urbano entre 1853 a 1884:



### LEGENDA:

USO PREDOMINANTE POR QUADRA

FLUXO DE PESSOAS

	RESIDENCIAL		SERVIÇO PÚBLICO		MISTO SIGNIFICATIVO		FLUXO SIGNIFICATIVO
	COMÉRCIO SIGNIFICATIVO		COMÉRCIO EM TRANSIÇÃO		COMÉRCIO DE BAIXO CUSTO		BAIXO FLUXO
	SERVIÇO SIGNIFICATIVO		SERVIÇO EM TRANSIÇÃO		SERVIÇO DE BAIXO CUSTO		

Figura 13 - Mapa da análise de uso do trecho em estudo: Rua Barão do Rio Branco  
Fonte: Elaborado pela autora com base em Ippuc (2000).

#### 4.1.2 A cidade e os bondes: 1887 a 1952

---

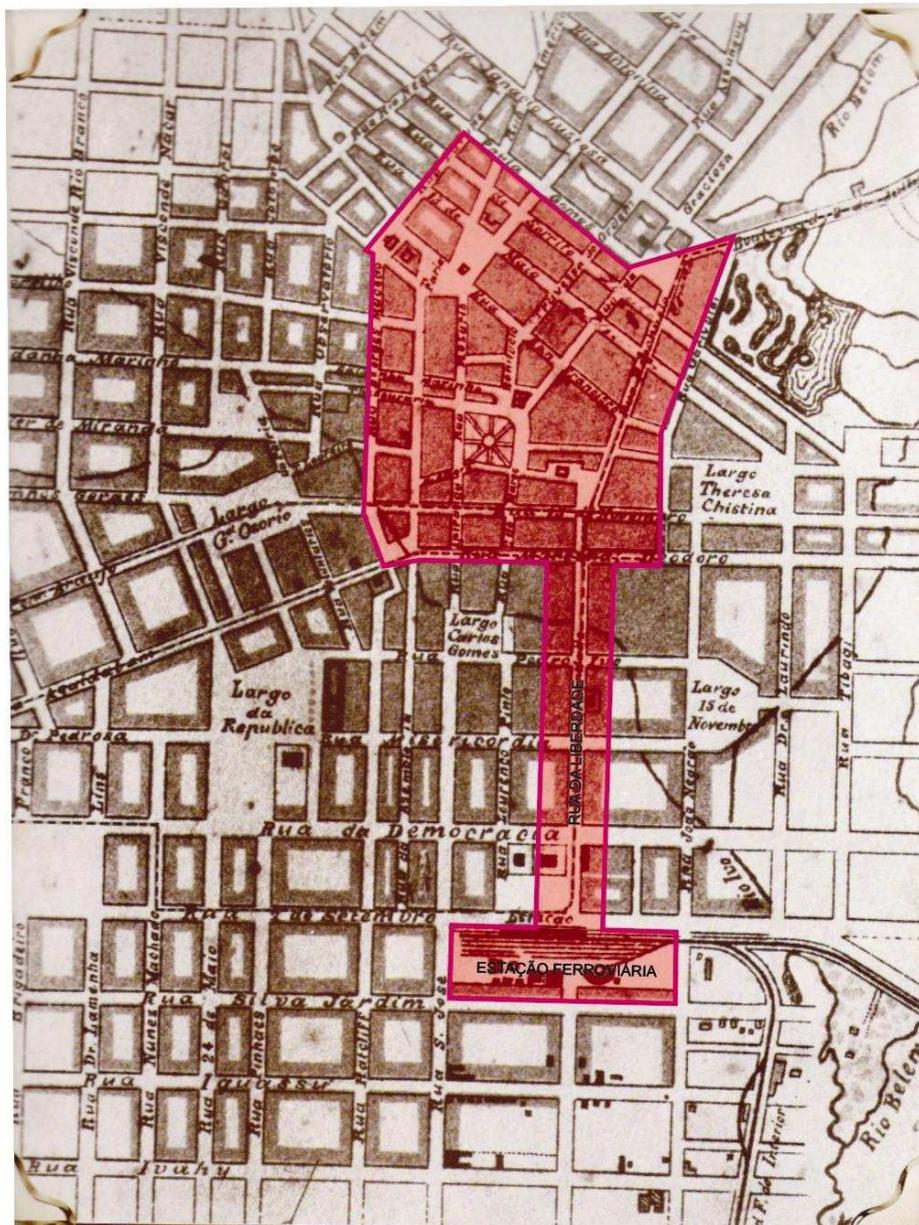
A inserção da estação ferroviária e sua localização na continuação do traçado da rua Barão do Rio Branco são fatos muito interligados entre si. As novas soluções adotadas a partir dessa relação demarcam o início do progresso urbanístico para a cidade (ESTADO DO PARANÁ, 1981c; FCC, 1981).

Entre as opções sugeridas para a instalação da estação, a escolhida, segundo Ferucci, foi aquela *vis-à-vis* com a Travessa Leitner, o que representava uma ligação entre o núcleo urbano e a estação através de um eixo claro e articulado, o qual seria a principal entrada da cidade, representando uma distância maior do que o crescimento urbano em dois séculos no sentido norte (HOERNER, 1984; DUDEQUE, 1995).

Assim, sua previsão era de que Curitiba poderia se desenvolver regularmente através do eixo dinamizador e disciplinador em direção ao novo foco urbano, sem a necessidade do prolongamento das ruas além da estação (FCC, 1981; OBA, 1998).

Com base no plano Haussmann de Paris, o princípio de avenidas que desembocam e interligam o centro às ferrovias foi claramente adotado pela inserção da Rua da Liberdade, caracterizada como uma rua longa, larga, bem iluminada e pavimentada (DUDEQUE, 1995, SUTIL, 1996).

Em 1895, através da alteração do código de posturas de Curitiba, demonstram-se proposições a respeito do ordenamento territorial através dos elementos da morfologia urbana, como a largura mínima das ruas, uniformização das alturas e alinhamento dos prédios, para incentivar o crescimento da cidade (DUDEQUE, 1995; SANTORO, 2002).



LEGENDA:

LIMITE DA CIDADE



CONFORMAÇÃO URBANIZADA DE CURITIBA EM 1885

S/ ESCALA



Figura 14 - Mapa da conformação de Curitiba em 1885  
 Fonte: Elaborado pela autora com base em Urbs (1987).

Com um amplo arruamento, à maneira dos “boulevards” franceses, a Rua da Liberdade tornou-se ponto de encontro, comércio e de decisões, recebendo todos os préstimos cívicos notáveis da história. Dessa forma, em poucos anos, transformou-se na chamada “rua do poder”, tornando-se uma importante artéria de Curitiba (FCC, 1981; SUTIL, 1996).



Com essa intervenção, a Rua da Liberdade passou a abrigar em sua morfologia, além dos trilhos, a garagem em madeira tipo chalé para os bondes no período em que não estavam circulando (FCC, 1981).



Figura 16 - Vista da Rua Barão do Rio Branco através da estação ferroviária  
Fonte: Casa da Memória – Fundação Cultural de Curitiba (1902)  
Coleção Elizabete Tassi Teixeira – Fotógrafo Ângelo Tassi

Esse panorama se transformou com a introdução dos bondes elétricos, a partir de 1911, mudança esta necessária para atender a demanda de passageiros, marcando um processo de crescimento rápido e desordenado (URBS, 2006). Assim iniciava-se o processo de conformação de um espaço privilegiado no contexto urbano por intermédio da presença de um elemento síntese das transformações socioeconômicas e tecnológicas - o transporte urbano.



Figura 17 - Vista da Rua Barão do Rio Branco – ao fundo estação ferroviária  
 Fonte: Casa da Memória – Fundação Cultural de Curitiba (década de 30)  
 Coleção fundo da Casa da Memória – Fotógrafo João Baptista Groff

Nessa época, em 1912, Curitiba passa a contar com uma lei que instituiu a divisão da cidade em três zonas, proibindo a construção de casas de madeira nas duas primeiras. Notam-se várias preocupações em relação à paisagem urbana.

A partir de 1915, se estabelece uma lei que determina o mesmo tipo de pavimentação ao longo de toda a extensão da via especificamente em ladrilhos ou petit-pavé em algumas ruas relevantes do contexto urbano da cidade, dentre as quais se encontra a rua Barão do Rio Branco (SANTORO, 2002). Dessa forma, verifica-se a importância dada ao eixo pelo planejamento.

No decorrer de quatro anos, em 1919, reformula-se o código de posturas com poucas alterações, direcionando preocupações com o crescimento da cidade através da regulamentação do funcionamento dos hotéis, do tráfego de veículos e de estacionamento, marcando o início de um período de expansão imobiliária e de fluxo de carros (SANTORO, 2002).

Em 1928 começaram a circular os primeiros ônibus da Companhia Força e Luz Paraná, a nova responsável pelo transporte coletivo. Apesar dos bondes, nesta época, ainda serem a preferência da população, começam a aparecer as linhas particulares de ônibus (URBS, 2006).

Nessa época, na década de 30, ainda por influência europeia, as funções da cidade foram divididas em três zonas:

Zona I: central de comércio e moradias de alto padrão, na qual estava inserida a rua Barão do Rio Branco;

Zona II: fábricas e moradias para operários mais qualificados, caracterizado pelo bairro do Rebouças;

Zona III: moradias de operários menos qualificados e pequenos sítiantes.

No final dessa década, com o aumento significativo do número de habitantes, via-se realmente a necessidade de um planejamento urbano para ordenamento do crescimento, o qual só vem a consolidar-se em 1943. O Plano Agache, assim conhecido pelo seu autor Alfred Agache, previa o desenvolvimento da cidade em uma ordenação radioconcêntrica a partir de um centro comercial (na região da Praça Tiradentes) bem definido, cercado de várias zonas residenciais e centros especializados interligados por um sistema viário composto pelo plano de avenidas perimetrais, radiais e diametral (IPPUC, 1985; IPPUC, 2004b).

Com uma configuração que previa largas avenidas no sentido radial e perimetral, estabelecendo vias de ligação entre setores ou áreas especializadas, o projeto seguia a tendência de planejar por meio de definição de usos, baseando-se principalmente na circulação e nas funções urbanas (PMC, 1943).

Nesse contexto, a Rua Barão do Rio Branco foi caracterizada como avenida perimetral zero com a função de ligação entre o centro urbano e o sul da cidade. Assim sendo, a rua recebia papel de grande importância para o crescimento e desenvolvimento de Curitiba (PMC, 1943).

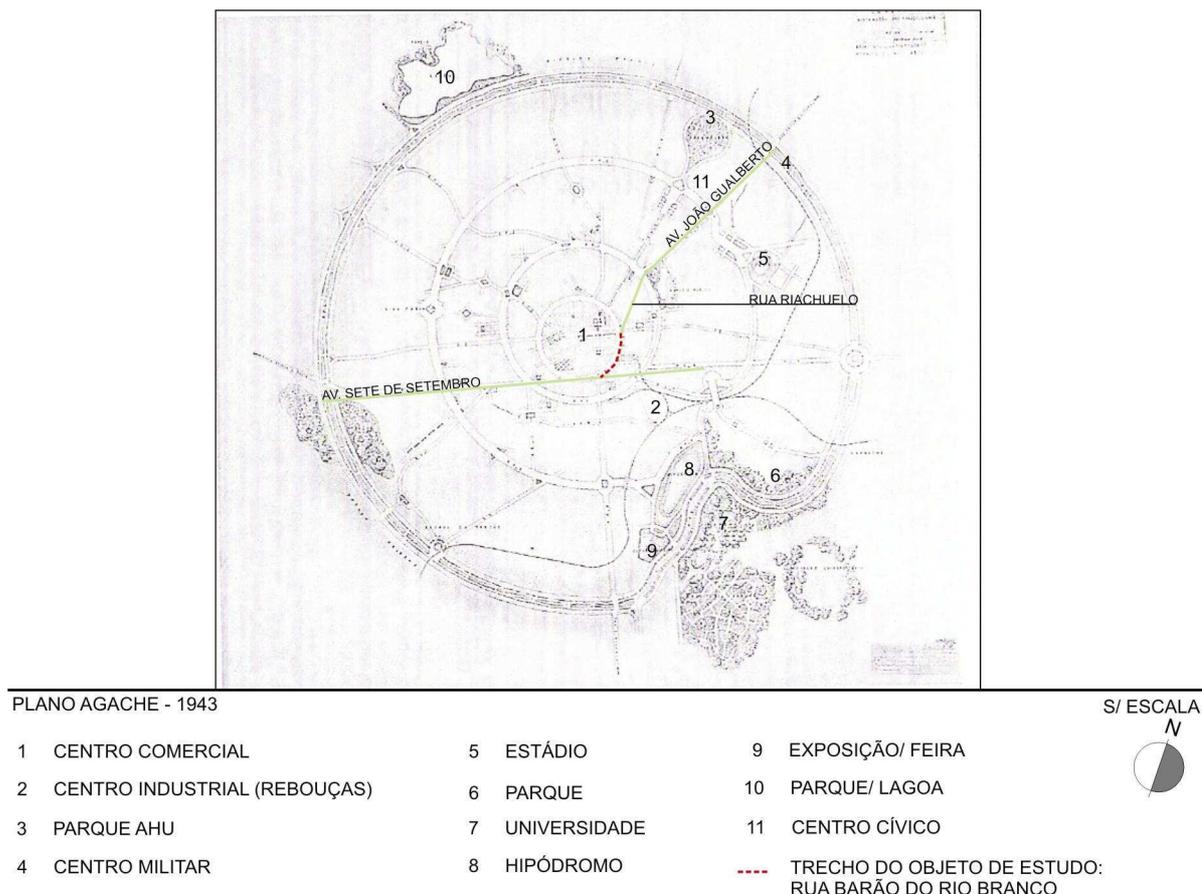


Figura 18 - Mapa das avenidas previstas pelo Plano Agache (1943) com a demarcação do objeto de estudo

Fonte: Elaborado pela autora com base em PMC (1943)

Nesse contexto, na consolidação da morfologia urbana do eixo em questão, nota-se a imposição da via sobre o passeio, o que representava a organização do cenário urbano pela valorização do eixo. Com uma caixa de via ampla com 65% (treze metros) destinado à circulação de veículos e bondes e 35% (três metros e meio para cada lado) para o passeio, a rua apresentava quarteirões compactos, mantendo o alinhamento das edificações (superfície contínua). Além desses aspectos, a sua pavimentação, primeiramente em macadame, paralelepípedo e depois asfalto, com boa iluminação, demonstra a preocupação em manter as características de uma avenida para a época (ESTADO DO PARANÁ, 1980a; ESTADO DO PARANÁ, 1980b; FCC, 1981; OBA, 1998).

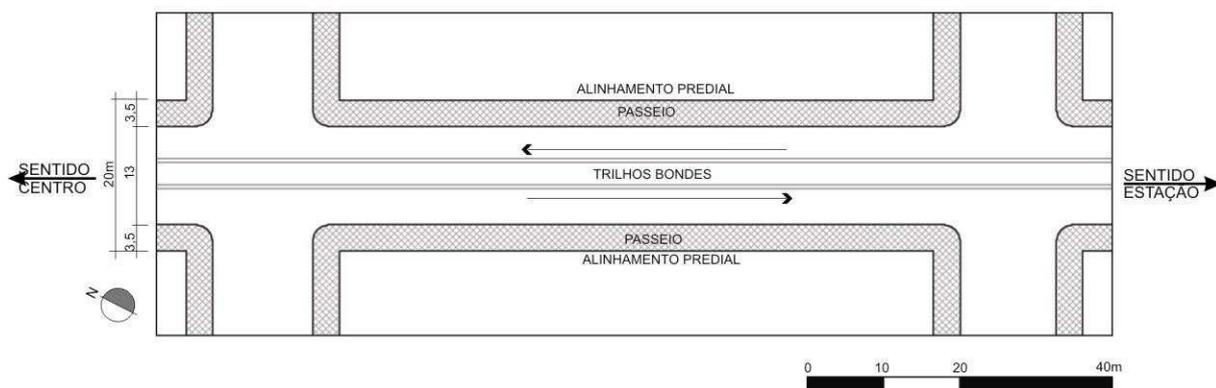


Figura 19 - Detalhe em planta baixa da caixa da via da Rua Barão do Rio Branco. Recorte temporal: 1887 a 1952

Fonte: Elaborado pela autora



ERROR: ioerror  
OFFENDING COMMAND: image

STACK:

-savelevel-