

Serviço de Pós-Graduação EESC/USP

EXEMPLAR REVISADO

Data de entrada no Serviço: 24 / 04 / 01

Ass.: *Guilherme*

A AÇÃO DO IPPUC NA TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM
URBANA DE CURITIBA A PARTIR DA ÁREA CENTRAL

João Henrique Bonametti



Dissertação apresentada à Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo na Área de Tecnologia do Ambiente Construído

ORIENTADOR: Prof. Dr. Azael Rangel
Camargo

DEDALUS - Acervo - EESC



31100017395

São Carlos

2000

Class.	TESE
Cott.	0865
Tomo	0091/01

31100017395

at 1177505

Ficha catatográfica preparada pela Seção de Tratamento
da Informação do Serviço de Biblioteca – EESC/USP

B697 Bonametti, João Henrique
A ação do IPPUC na paisagem urbana de Curitiba a
partir da área central / João Henrique Bonametti. --
São Carlos, 2000.

Dissertação (Mestrado) -- Escola de Engenharia de São
Carlos - Universidade de São Paulo, 2000.
Área: Tecnologia do Ambiente Construído.
Orientador: Prof. Dr. Azael Rangel Camargo.

1. Paisagem urbana. 2. Planejamento urbano.
3. IPPUC. 4. Área Central. I. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Candidato: Arquiteto **JOÃO HENRIQUE BONAMETTI**

Dissertação defendida e aprovada em 07.02.2001
pela Comissão Julgadora:



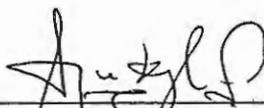
Prof. Doutor **AZAEL RANGEL CAMARGO (Orientador)**
(Escola de Engenharia de São Carlos - Universidade de São Paulo)



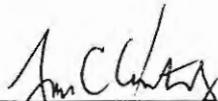
Prof. Doutora **SARAH FELDMAN**
(Escola de Engenharia de São Carlos - Universidade de São Paulo)



Prof. Doutora **LETÍCIA PERET ANTUNES HARDT**
(Pontifícia Universidade Católica do Paraná)



Prof. Doutor **AZAEL RANGEL CAMARGO**
Coordenador 'Pró-tempore' do Programa de
Pós-Graduação em Arquitetura



JOSÉ CARLOS A. CINTRA
Presidente da Comissão de Pós-Graduação da EESC

CURITIBA REVISADA

Que fim ó cara você deu à minha cidade
a outra sem casas demais sem carros demais sem gente demais
.....
o que fica da Curitiba perdida
uma nesga de céu presa no anel de vidro
o cantiquinho da corruíra na boca da manhã
um lambari de rabo dourado faiscando no rio Belém
quando ainda havia lambari quando rio Belém havia
o delírio é todo meu do primeiro par de seios
o primeiro par de tudo de cada polaquinha
.....
e os mortos quantos mortos
uma Rua XV inteirinha de mortos
a multidão das seis da tarde na Praça Tiradentes só de mortos
.....
ais e risos de mortos queridos
nas vozes do único sobrevivente duma cidade fantasma
Curitiba é apenas um assobio com dois dedos na língua
Curitiba foi não é mais

Dalton Trevisan

À DEUS,

que me proporcionou experiências que me fizeram ver que “... Todas as coisas cooperam para o bem daqueles que amam a Deus, daqueles que são chamados segundo o Seu propósito.” (Romanos 8:28)

À MINHA IRMÃ ANA MARIA,
o amor que sempre me protegeu e acreditou que o ser humano pode ser melhorado

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. AZAEL RANGEL CAMARGO pela competência com que orientou esta dissertação e também pela compreensão, paciência e confiança depositada em minha pessoa.

Aos Professores Doutores SARA FELDMAN e CARLOS ROBERTO MONTEIRO DE ANDRADE, membros da banca de qualificação desse trabalho, pelas valiosas contribuições que enriqueceram o conteúdo dessa dissertação.

Ao Coordenador do Programa de Mestrado em Arquitetura Urbanismo da Escola Engenharia de São Carlos, Prof. Dr. CARLOS ALBERTO F. MARTINS e demais professores desse Programa, pelos ensinamentos ministrados durante o curso.

A Prof^ª. Dr^ª LETÍCIA PERET ANTUNES HARDT, minha referência profissional, por todo o apoio e pelo respeito pela minha pessoa.

A MARCELO CELESTINI e demais funcionários da Pós-Graduação da USP-SC pela atenção e disponibilidade durante todo o tempo de realização desse trabalho.

A ANTONIO MANOEL CASTELNOU NETO, ANA VIRGÍNIA SAMPAIO, CRISTIANA BOUÇAS, MARTA SELLA GABARDO, LILIANI Z. DUARTE, MARIA LUIZA PIERMATIRI, MARIA REGINA FRAGUAS, CLÁUDIA RIBEIRO, LESLI R. HESS, LEONARDO OBA, ROSINA COELI ALICE PARCHEN, IVO HERMÓGENES DE ANDRADE, ROTI N. TURIN e JEFERSON HERNANDES pelo tempo de convivência marcado pelo companheirismo e solidariedade.

Ao PROF. MANOEL BARROS DE AZEVEDO, ELÓI FÁVARO, ROMILDO ROZENO DA SILVA, RICARDO ALBUQUERQUE, ROSICLER PRADO E ACIR PRADO.

A TODOS EX E ATUAIS ALUNOS pois foram eles as principais fontes de minha inspiração.

SUMÁRIO

LISTA DE FOTOS	ix
LISTA DE MAPAS	xii
RESUMO	xiii
ABSTRACT	xiv
INTRODUÇÃO	1
1 A PAISAGEM URBANA	3
1.1 A PAISAGEM URBANA NA HISTÓRIA.....	10
1.1.1 A Natureza Determina a Paisagem Urbana	10
1.1.2 A Paisagem dos Símbolos	14
1.1.3 A Paisagem Ideal	15
1.1.4 A Paisagem Pitoresca do Século XIX.....	17
1.1.5 A Experiência da Paisagem Urbana no Século XX.....	20
1.1.5.1 City beautiful	21
1.1.5.2 Cidade-jardim	24
1.1.5.3 A paisagem planejada	27
1.2 A PAISAGEM URBANA NO BRASIL	34
1.3 ASPECTOS DA PAISAGEM DE CURITIBA	38

2 PRODUÇÃO DA PAISAGEM PELA IMPLANTAÇÃO DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO URBANO PERMANENTE ATRAVÉS DE UM AGENTE INDUTOR – IPPUC	49
2.1 PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA.....	49
2.2 EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA A PARTIR DE 1942	52
2.2.1 Plano Agache	53
2.2.2 Plano Preliminar de Urbanismo.....	58
2.3 VIABILIZAÇÃO POLÍTICA PARA CONSOLIDAÇÃO DO IPPUC	66
2.3.1 IPPUC – Agente Indutor do Planejamento	69
2.3.2 Estrutura e Funcionamento do IPPUC.....	71
2.4 INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NA CIDADE DE CURITIBA A PARTIR DA CRIAÇÃO DO IPPUC EM 1965	77
3 PLANEJAMENTO COMO PROCESSO TRANSFORMADOR DA PAISAGEM URBANA	93
3.1 TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO	94
3.1.1 Sistema Viário de Transporte Coletivo.....	96
3.2 ZONEAMENTO E USO DO SOLO	99
3.3 LEGISLAÇÃO DE ZONEAMENTO E USO DO SOLO.....	104
3.4 OUTRAS INTERVENÇÕES DO IPPUC NA PAISAGEM URBANA DE CURITIBA	107
3.4.1 Meio Ambiente	107
3.4.2 Habitação	109

3.4.3 Educação.....	111
3.4.4 Saúde.....	112
3.4.5 Ação Social.....	112
3.4.6 Cidadania e Cultura	114
3.5 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM URBANA: REFLEXO PAISAGÍSTICO DAS INTERVENÇÕES DO IPPUC.....	114
3.5.1 Transporte Coletivo	115
3.5.2 Ecologia e Cultura	117
3.5.3 Conveniências e Serviços	119
3.5.4 Patrimônio Cultural — Setor Histórico	121
3.5.5 Marketing.....	123
3.6 AÇÃO DO PLANEJAMENTO SOBRE A PAISAGEM URBANA.....	124
4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM URBANA DA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA PELO PLANEJAMENTO DO IPPUC.....	126
4.1 O CENTRO DAS CIDADES	126
4.2 O PLANEJAMENTO URBANO NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM	129
CONCLUSÃO	142
ANEXO 1 – Algumas intervenções Urbanísticas do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC (IPPUC, 1996)	149
ANEXO 2 – Legislação de Zoneamento e Uso do Solo	165
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	176

LISTA DE FOTOS

FOTO 1 – BAALBECK – FENÍCIA.....	10
FOTO 2 – TEOTIHUACÁN – MÉXICO.....	11
FOTO 3 – ACRÓPOLE DA CIDADE DE ATENAS – GRÉCIA	12
FOTO 4 – FORUM ROMANO.....	13
FOTO 5 – CIDADE MEDIEVAL	14
FOTO 6 – CIDADE DE BATH.....	17
FOTO 7 – ISALA BELLA	17
FOTO 8 – CITY BEAUTIFUL	22
FOTO 9 – DIAGRAMA DA CIDADE-JARDIM.....	27
FOTO 10 – NEW YORK.....	27
FOTO 11 – CIDADE RADIOSA	29
FOTO 12 – ESTOCOLMO.....	33
FOTO 13 – PARQUE BARIGUI – CIDADE DE CURITIBA	38
FOTO 14 – BOSQUE DO PAPA – CURITIBA	45
FOTO 15 – SECRETARIA MUNICIPAL DA CULTURA – RUA DR. MURICI...46	
FOTO 16 – PRAÇA SANTOS ANDRADE.....	46
FOTO 17 – IGREJA METODISTA – AV. 7 DE SETEMBRO.....	47

FOTO 18 – CEFET – CENTRO DE ESTUDOS ENGENHARIA E TECNOLOGIA – AV. 7 DE SETEMBRO.....	47
FOTO 19 – RUA XV DE NOVEMBRO.....	78
FOTO 20 – RUA 24 HORAS.....	82
FOTO 21 – RUA XV DE NOVEMBRO – REVITALIZAÇÃO / 2000	84
FOTO 22 – PASSEIO PÚBLICO.....	85
FOTO 23 – SISTEMA TRINÁRIO DE TRANSPORTE.....	95
FOTO 24 – RUA PADRE ANCHIETA – “BIARTICULADO”	98
FOTO 25 – VERTICALIZAÇÃO NOS EIXOS ESTRUTURAIS	100
FOTO 26 – RUA PADRE ANCHIETA – “GALERIAS”	100
FOTO 27 – PARQUE TANGUÁ.....	105
FOTO 28 – UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE.....	109
FOTO 29 – RUA PRESIDENTE FARIA – “BIARTICULADO”	116
FOTO 30 – RUA BARÃO DO RIO BRANCO	117
FOTO 31 – ÓPERA DE ARAME.....	118
FOTO 32 – UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE.....	118
FOTO 33 – PARQUE BARIGUI	119
FOTO 34 – RUA DA CIDADANIA	120
FOTO 35 – RUA XV DE NOVEMBRO.....	121
FOTO 36 – MUSEU PARANAENSE — “PATRIMÔNIO HISTÓRICO NACIONAL”.....	123
FOTO 37 – LARGO DA ORDEM.....	130
FOTO 38 – RUA XV DE NOVEMBRO.....	131

FOTO 39 – ARQUITETURA DE IMIGRAÇÃO	133
FOTO 40 – RUA XV DE NOVEMBRO – BANCA DE REVISTA	134
FOTO 41 – RUA XV DE NOVEMBRO – BONDINHO	134
FOTO 42 – RUA XV DE NOVEMBRO – BOCA MALDITA	135
FOTO 43 – MERCADO DAS FLORES	135
FOTO 44 – ÔNIBUS BIARTICULADO	137
FOTO 45 – MEMORIAL DA CIDADE	137
FOTO 46 – RUA XV DE NOVEMBRO – FAIXA GUIA PARA CEGOS.....	139
FOTO 47 – RUA XV DE NOVEMBRO – “JARDIM FRANCÊS”	139
FOTO 48 – PRAÇA OSÓRIO.....	140
FOTO 49 – RUA DR. MURICI.....	142
FOTO 50 – RUA XV DE NOVEMBRO – REVITALIZAÇÃO	144
FOTO 51 – BR 116.....	144
FOTO 52 – RUA CARLOS DE CARVALHO	145
FOTO 53 – AVENIDA DAS TORRES	145

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – PARANÁ LOCALIZAÇÃO DE CURITIBA.....	41
MAPA 2 – HIDROGRAFIA	42
MAPA 3 – ACESSOS	43
MAPA 4 – PLANO AGACHE – 1942.....	56
MAPA 5 – PLANO AGACHE	57
MAPA 6 – PLANO PRELIMINAR DE URBANISMO – 1965.....	63
MAPA 7 – REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE	64
MAPA 8 – SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA.....	65
MAPA 9 – REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA – 1973.....	86
MAPA 10 – ZONEAMENTO E USO DO SOLO – 1975	87
MAPA 11 – ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS – 1993	88
MAPA 12 – SISTEMA VIÁRIO.....	97
MAPA 13 – ZONEAMENTO E USO DO SOLO – 1996	103
MAPA 14 – SETOR DE PRESERVAÇÃO DE ÁREAS VERDES	106

RESUMO

BONAMETTI, João Henrique (2000). O impacto da ação do IPPUC na transformação da paisagem urbana de Curitiba a partir da área central. São Carlos, 2000. 195p. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.

Essa dissertação inicia-se com um estudo da intervenção do homem, voluntária e planejada na paisagem urbana, e sua evolução histórica, com ênfase no século XX, analisando experiências urbanísticas marcantes das cidades e do planejamento urbano. Em seguida estudou-se uma experiência específica, o caso do impacto na paisagem de Curitiba, decorrente do processo de planejamento urbano, viabilizado pelo IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Para tal estudou-se a história desse Instituto e suas intervenções, efetuadas a partir da área central da cidade; as transformações na paisagem urbana e o modo pelo qual a população se apropriou dos novos espaços, como resultado da política adotada enquanto preservação da memória e fortalecimento da identidade urbana.

Palavras-chaves: 1.Paisagem Urbana. 2.Planejamento Urbano. 3.IPPUC. 4.Área Central.

ABSTRACT

BONAMETTI, João Henrique (2000). The Impact of IPPUC's Work on the Transformation of the Urban Landscaping of Curitiba as from its Central Area. São Carlos, 2000. 195p. Dissertation (Master's Degree) – Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo.

The present essay starts with the voluntary and planned intervention of the man in the urban landscape, as well as its historical evolution focused on the 20th century, through the analysis of relevant urban aspects of cities and urban planning.

After that, a specific experience was studied, which is the impact on Curitiba's landscape. This impact results from the urban plan process, made possible by IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. In order to carry out this study, IPPUC's history was studied, as well as its intervention performed in the city central area, the changes in the urban landscape, and the way the population adopted the new spaces, as a result from the policy of preservation of the urban memory and of the strengthening of the urban identity.

Key words: 1. Urban Landscaping. 2. Urban Planning. 3. IPPUC. 4. Central Area.

INTRODUÇÃO

Curitiba vem passando por um intenso processo de transformação com a diretriz de um planejamento específico. Considerando que esse fato acarretou profundas alterações na paisagem urbana, e conseqüentemente na identidade que o cidadão estabelece com o meio, faz-se necessário verificar as causas e conseqüências desse processo e de que maneira ele transformou a paisagem, através das mudanças na infraestrutura física da cidade em decorrência de sua viabilização.

Para uma melhor análise da transformação da paisagem, em primeiro lugar, faz-se necessária uma conceituação geral de paisagem urbana, bem como sua evolução histórica, para então, estudar a transformação de Curitiba, seu processo de planejamento urbano – idealização, institucionalização e implantação – suas causas e seus efeitos na paisagem urbana.

A dissertação tem como enfoque principal o planejamento urbano de Curitiba proposto pelo “Plano Preliminar de Urbanismo”, implantado pelo IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, e iniciado pelas alterações da área central; como foi idealizado e viabilizado.

A primeira fase para elaboração desse trabalho seguiu o princípio da classificação, leitura, análise bibliográfica e de materiais diversos; durante esse primeiro período cursaram-se e concluíram-se as disciplinas do programa de

Mestrado e elaboraram-se os seus respectivos trabalhos; posteriormente fez-se um levantamento de dados referente ao tema escolhido, através de bibliografias, mapas, fotografias, entre outros, para ter-se um embasamento teórico necessário para o desenvolvimento da dissertação. Essa fase se desenvolveu no próprio IPPUC e em outras instituições afins, além de visitas aos locais das intervenções.

Pelas orientações e conversas com o Prof. Dr. Azael Rangel Camargo foi-se definindo a linha mestra da pesquisa e compilados os dados mais pertinentes à mesma, para uma análise e posterior redação de texto.

Procurou-se colocar a trajetória do processo do planejamento urbano de Curitiba nos últimos 30 anos, a importância do IPPUC dentro do mesmo e quais os impactos na paisagem urbana, a partir das intervenções na área central da cidade a partir da década de 70.

1 A PAISAGEM URBANA

Quanto mais se retrata a paisagem urbana, mais ela nos escapa. No horizonte, um mundo cada vez mais opaco. Quanto mais se observa, mais as coisas escapam e as transparências se tornam saturações.

O mundo já não se descortina, como nas perspectivas do passado, num horizonte sem fim. Já não se pode pretender observar essa paisagem de longe, como de uma janela. Qual será o destino de nossas paisagens urbanas, de suas imagens, de seus espectros descartáveis e sem significados?

Muito se falou da modernidade da paisagem urbana, da sua história, do seu lugar dentro das artes e da arquitetura. As cidades são as paisagens contemporâneas, onde o Skyline de São Paulo, visto do alto dos edifícios, se dilui como o chão arcaico do Pelourinho, onde as praças de Belém circunscrevem o mesmo vazio de Brasília. Paisagens urbanas — das margens lamacentas do Capibaribe, em Recife, do solo pedregoso de Sevilha, da Manaus dos igarapés, do Rio de Janeiro do Cristo Redentor e da Rua XV de Curitiba.

Segundo PEIXOTO (1996), “o olhar hoje é um embate com uma superfície que não se deixa perpassar. Cidades sem janelas, um horizonte cada vez mais espesso e concreto. Superfície que enruga, fende, descasca. Sobreposição de inúmeras camadas de material, acúmulo de coisas que se recusam a partir. Tudo é textura: o

Skyline se confunde com as calçadas; olhar para cima equivale a voltar-se para o chão. A Paisagem é um muro.”

As cidades são feitas de fluxos, com trânsito permanente, onde o tecido urbano fica desprovido de rosto, identidade e memória. Os fragmentos criam analogias e produzem inusitados entrelaçamentos, um campo vazado e permeável através do qual tudo transita. Cidades de histórias, dotadas do peso e da permanência das paisagens, horizontes de pedra, onde o atual convive com a decadência; o futuro, com a antiguidade, onde os vestígios e as lembranças estão presentes (PEIXOTO, 1996).

As paisagens urbanas não devem ser lidas somente por meio daquilo que vemos, mas também por meio daquilo com que nos identificamos; por meio daquilo que não conseguimos ver mas sentimos. Enfim, por meio de tudo o nos ajuda a ter sensações ou, ainda, por meio de tudo o que torna a visão possível, o que nos faz ver mais do poderíamos ver — as árvores que, à noite, se tornam espectros e o vento que invade o intervalo entre elas.

Nos dias de hoje, a descrição está substituindo a paisagem. Nas cidades, as paisagens urbanas são vistas como figuras de coisas que significam outras coisas. Segundo PEIXOTO (1996) “Ícones, estátuas, tudo é símbolo. Tudo é linguagem, tudo se presta de imediato à descrição, ao mapeamento. Como é realmente a cidade sob esse carregado invólucro de símbolos, o que contém e o que esconde, parece impossível saber”.

Ao chegar a uma cidade, as primeiras impressões que se têm das edificações, das praças, das vegetações, ou de velhos cartões postais, ou ainda da luz,

dos sons e até do ar, no qual paira a poeira de suas ruas, são indícios para se obter um verdadeiro quadro dos lugares.

As paisagens urbanas devem ser fundadas nos objetos, na luz, na cor, nos sons e na memória, assemelhando-se aos panoramas urbanos delineados por Benjamim; onde as tentativas de surpreender o brilho intenso e a delicada beleza estão presentes nas primeiras impressões e na memória das cidades. É como se as paisagens urbanas fossem resgatadas do limbo escuro em que foram confinada, e só podendo ser resgatadas nessas estória (PEIXOTO, 1996).

Para uma criança começar a reconhecer o mundo, ela segue os mais inesperados rastros. Da mesma forma, a paisagem urbana também pode ser reconhecida através da imaginação, lançando-se mão de todos os recursos possíveis para se construir a cenografia.

Quando se falar da paisagem urbana contemporânea, abrange-se o invisível que ela forma. Onde, pois, ocorre a paisagem? Seus limites são indefiníveis, não têm localização, hierarquia ou centro. Ela é um lugar desprovido de situação, não tem limites nem medidas, não tem interior nem exterior, nela não se está dentro nem fora. É tráfego contínuo de interesses, de paixões e de pensamentos (PEIXOTO, 1996).

Na metrópole, esse local desprovido de situações, sem medidas e sem limites, é onde ocorre a paisagem urbana. A imagem testemunha esse evento. É a oportunidade do impossível: o descortinar da paisagem, o acontecimento da cidade.

A paisagem urbana é o reflexo da relação entre o homem e a natureza, e pode ser vista como a tentativa de ordenar o entorno com base em uma paisagem natural. E o modo como ela é projetada e construída reflete uma cultura que é o

resultado da observação que se tem do ambiente e também da experiência individual ou coletiva com relação a ele.

De acordo com LEITE (1994), nos diz:

Se é possível identificar os elementos que compõem o nosso entorno visível, identificar sua origem e desenvolvimento, suas inter-relações e suas manifestações específicas em cada lugar, deve-se reconhecer que esses elementos não são duradouros, mas, ao contrário, estão em contínua e incessante mutação. Da mesma forma, a experiência individual ou coletiva está, também, sujeita a variações contínuas, a uma dinâmica que deriva do processo histórico de qualificação, sobre o qual incidem os fatores mais variados, desde a evolução das relações políticas, econômicas e sociais, até o desenvolvimento das técnicas, das artes, das religiões, da filosofia.

Quanto à paisagem urbana, a visão da rua é o que grande parte das pessoas capta das cidades a maior parte do tempo. As ruas podem parecer óbvias porque são vulgares, mas de fato envolvem uma complexidade de estruturas, materiais, objetos de artes e bancos e automóveis, assim como os espaços das estradas e dos passeios. “Paisagem Urbana”, escreveu Gordon Cullen, o crítico de arquitetura inglês que desenvolveu a idéia nos princípios dos anos cinquenta, “refere-se à ‘arte da relação’ entre todos os elementos”. Reconhece, sobretudo, que todo o conhecimento dos centros urbanos e das cidades não é tanto o produto da contemplação estudada de uma única perspectiva, senão como de encontros fortuitos, de seqüências de cenas de rua que se abrem à vista (RELPH, 1987).

Há um século não existiam arranha-céus de escritórios, subúrbios dependentes do automóvel, ruas banhadas à noite pelos brilho das luzes elétricas, aeroportos, parques de estacionamento, vias rápidas ou centros comerciais; não havia torres de transmissão por microondas, ou cadeias de restaurantes. Estes, e a maioria dos outros traços que compõem a paisagem das cidades modernas, ainda tinham de ser inventados ou construídos. Para quem vive numa cidade, esta nova paisagem é

onipresente e mesmo para os que vivem em cidades antigas ou aldeolas remotas, é uma realidade inevitável e englobante (RELPH, 1987).

Apesar da familiaridade e virtual onipresença das modernas paisagens urbanas, elas são vistas em geral como vulgares e desagradáveis, porque ninguém lhes dá atenção. É quase como se tivessem sido criadas para não ser notadas. As paisagens modernas devem e merecem ser compreendidas e apreciadas. As mudanças que ocorreram neste último século foram enormes, tanto em escala como em caráter. A própria escala e durabilidade dos materiais das paisagens modernas garantem que elas constituirão grande parte do legado para o futuro e que informarão as próximas gerações sobre os valores e a capacidade da sociedade do século XX, tais como as catedrais góticas e a imagem das cidades medievais ainda dizem algo sobre a Idade Média (RELPH, 1987).

As paisagens são os contextos visuais da existência cotidiana, embora se suponha que palavra “paisagem” seja pouco utilizada para descrever o que se vê quando se caminha-se pelas ruas, ou quando se está dentro de um carro. No entanto, manipula-se as paisagens dos jardins, há um calmo prazer ao contemplar a sua silhueta num pôr-de-sol, ou ao vê-los iluminados pelo sol, quando este surge depois de uma trovoadas; absorvemos as paisagens como turistas e filmamo-las inconscientemente (RELPH, 1987).

As paisagens são coisas substanciais, embora intangíveis. Não devem ser entendidas como espelhos que, por acaso, captam a imagem, de modo invisível, do espírito dos tempos, porquanto, nascem num contexto de idéias fundamentadas e de convicções sobre como o mundo funciona e como poderá ser melhorado. Tudo isto tem sido considerado positivo, e produtos comerciais, modas arquitetônicas e

práticas de planejamento começam a ser cada vez mais exportados, importados, emprestados, copiados e deliberadamente projetados para consumo internacional. O resultado é que novas partes das cidades praticamente idênticas parecem brotar rapidamente em quase todos os lugares, e, por detrás de quaisquer diferenças nacionais ou regionais que possam ser visíveis, há sempre modelos largamente partilhados e uma forma de pensamento internacional. Atualmente, tudo parece sujeito a uma fria análise e manipulação técnica, que deixa pouco espaço para as tradições que moldaram a maioria das paisagens pré-industriais. Processos semelhantes são utilizados para os edifícios, espaços circundantes, bairros sociais e cidades novas. Conseqüentemente, a paisagem urbana é intensamente “humana”, ou seja, é expressão da vontade humana e profundamente carregada de significado, embora, por vezes, seja difícil lembrar disso (RELPH, 1987).

As paisagens são feitas pelas idéias e pela construção. No final do século XIX, Edward Bellamy publicou “Looking backward” (Olhando para trás), em que fazia uma descrição de Boston em vias do ano 2000. Nas primeiras páginas, Bellamy apresenta uma imagem constrangedora da sociedade dos finais do século XIX.

“Encontrei-me no meio de um cenário de miséria e de degradação humana, como só o bairro social de South Cove podia apresentar. Já tinha visto o estúpido desperdício de trabalho humano; aqui, vi de forma direta a privação que este desperdício gerara. Das negras portas e janelas dos pardieiros, por todo o lado, vinham lufadas de ar fétido. As ruas e becos exalavam odores próprios das cobertas de um navio de escravos. Ao passar, vislumbrei interiores, onde crianças agonizavam no meio de cheiros abafados, mulheres de rostos sem esperança, deformadas pelo sofrimento” (RELPH, 1987).

Essa imagem não é em nada exagerada. Isso não era apenas a verdade em relação a South Cove; era a paisagem internacional da pobreza humana no período vitoriano.

Admitindo-se que a paisagem urbana é uma mistura de arte, ciência e acaso, é compreensível que, na sua construção ocorra, a renovação das formas antigas e a criação de novas formas que venham a atender aos novos estilos de vida que lhe são atribuídos em cada momento histórico. Desta forma, os seus critérios de organização vão sendo constantemente questionados e modificados com a evolução da sociedade, das ciências e das técnicas (LEITE, 1994).

A evolução histórica da paisagem urbana e dos seus processos de intervenções mostra claramente que sempre se procuraram formas para expressar o ideal da sociedade de cada época, refletindo os seus padrões estéticos e culturais, a integração e a compatibilidade entre a arte e a técnica.

Embora o conceito de paisagem, em geral, só tenha começado a se difundir especialmente a partir do século XVIII, alimentado pelo espírito romântico da época, muito ligado à natureza, a percepção de paisagem sempre esteve no cotidiano da sociedade. O contato com a natureza teve importância fundamental na vida das civilizações, que construíram, com o passar das eras, uma relação peculiar com ela. Sofrendo variação ao longo do tempo e do espaço, a expressão das paisagens construídas determinou, alterou e influenciou as condições da vida do homem.

1.1 A PAISAGEM URBANA NA HISTÓRIA

1.1.1 A Natureza Determina a Paisagem Urbana

FOTO 1 – BAALBECK – FENÍCIA



GEOFREY, Susan Jellicoe. *El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

Nas civilizações do mundo antigo, se estabeleceu com o entorno uma relação de sobrevivência, quando as suas preocupações em controlar e embelezar a paisagem urbana envolviam conhecimentos de botânica, agricultura, engenharia e arte, tudo muito relacionado com a religião.

As relações então estabelecidas com o entorno, davam-se dentro de uma área definida, onde se desenvolvia a vida comunitária. Havia sempre a presença da contemplação da natureza como forma de exprimir o temor e o respeito por manifestações de fenômenos contra os quais não havia defesa. Tal defesa em relação

ao entorno foi, durante muito tempo, o que definiu a implantação dos sítios das civilizações antigas e suas paisagens urbanas.

Segundo LEITE (1994),

A primeira expansão formal da área habitacional em direção ao ambiente circundante surgiu com os parques de caça assírios, decorrentes da domesticação dos cavalos. Na Índia mongólia, a paixão intuitiva pela natureza, que os imperadores herdaram de seus ancestrais, foi associada à preocupação em integrar os edifícios com o entorno, herança dos muçulmanos. Na Índia, a fertilidade da natureza dava ao povo inclinação, tempo e condições espirituais para a contemplação metafísica. Na construção da paisagem urbana, a maior preocupação era utilizar elementos de forte simbolismo, que procuravam tornar visível o mundo invisível da espiritualidade e do significado da vida humana.

Na China, o código moral de Confúcio, de caráter mais comportamental do que religioso, enfatizava o culto da solidão, da individualidade e de harmonia interna instintiva. Foi desenvolvida uma sensibilidade especial com relação à organização da paisagem, cujos elementos básicos eram as pedras, as montanhas e as águas silenciosas.

No Japão, a espiritualidade também estava presente na concepção da paisagem: a imensidão do céu e do oceano dominavam e até mesmo oprimiam as ilhas, e a paisagem mostrava uma disposição de elementos carregada de significados espirituais, que guardavam uma relação mais forte com a contemplação e a meditação do que com as necessidades materiais da vida cotidiana.

Já nas civilizações pré-colombianas do México e da América Central, a base da organização cultural e religiosa era a adoração ao sol. Os maias e os astecas construíram enormes centros cerimoniais que dominavam a paisagem da cidade, concebida como um microcosmo, ordenado e geometrizado, entre montanhas e vales circundantes. Em contraste com as civilizações do Peru, que estavam permanentemente preocupadas com a sobrevivência e por isso sua paisagem urbana tinha caráter mais prático, direcionou-se mais para a edificações de terraços de agricultura e fortificações.

FOTO 2 – TEOTIHUACÁN – MÉXICO



A vida no Egito antigo teve como base a sua dependência total e irrestrita ao ritmo da natureza. Desta forma, a paisagem urbana foi formada em decorrência desse ritmo. Por outro lado, os egípcios retratavam uma cultura que considerava a vida terrena uma passagem para a vida eterna.

As paisagens urbanas dos gregos possuíam e demonstravam um controle do entorno e do seu destino. A religião era importante, todavia com um significado menor que os conceitos filosóficos e artísticos. Toda a essência da paisagem urbana grega retratada em sua arquitetura — templos, teatros, praças e outros — apresentava uma completa harmonia com o entorno. Vale dizer ainda que os gregos ressaltaram os hábitos sociais centrados nas conversas informais, discursos e competições esportivas, sendo que essas atividades definiram em grande parte a organização de suas paisagens urbanas.

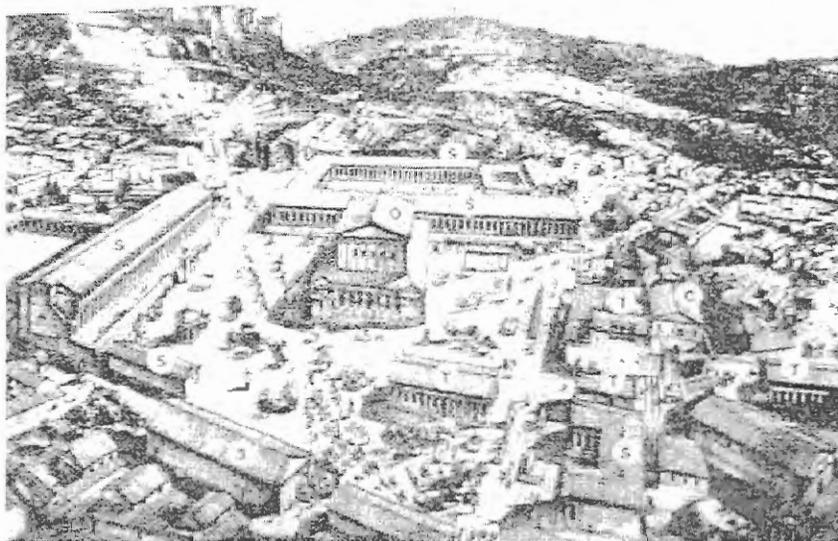
FOTO 3 – ACRÓPOLE DA CIDADE DE ATENAS – GRÉCIA



GEOFREY, Susan Jellicoe. *El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

A sociedade romana tinha suas leis calcadas na administração civil e militar, impondo a disciplina aos cidadãos. Assim, os romanos desenvolveram uma forma original e criativa de organizar a paisagem urbana, em que a contemplação da natureza constituía um fim em si mesmo, já que os deuses mais populares entre os romanos eram o da agricultura e da fertilidade. De certa maneira, eles adaptaram a paisagem urbana grega para os seus fins militares e colonizadores tornando-a, por assim dizer, mais funcional.

FOTO 4 – FORUN ROMANO



GEOFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días**. Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

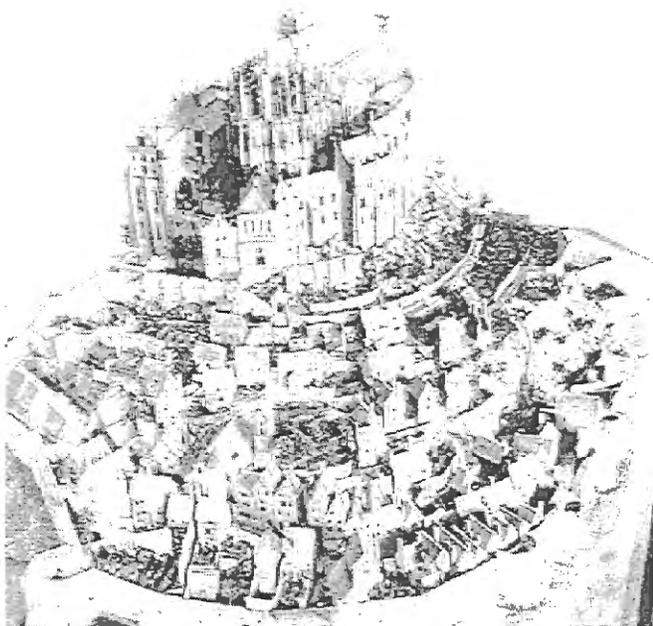
De um modo geral, em todas as civilizações antigas, encontramos indícios de que a natureza era encarada com parte da paisagem urbana, formando um conjunto de elementos curioso e, ao mesmo tempo, belo.

1.1.2 A Paisagem dos Símbolos

Na Idade Média, a relação com a natureza deu início a um ciclo no qual o espírito humano começou a se alimentar da harmonia daquilo que o cercava (LEITE, 1994).

A sociedade era então composta por uma maioria de iletrados e por uma religião fortemente organizada, a qual defendia que a vida terrena era simplesmente uma passagem, portanto, de um modo geral, a paisagem não deveria chamar a atenção. A preocupação do homem era muito mais a sobrevivência da alma do que a construção da paisagem urbana; a natureza lhe era perigosa e poderia abrir caminhos para pensamentos impróprios. Essa desconfiança do mundo fez que se desenvolvesse, durante esse período uma visão simbólica da realidade, que estava presente tanto nas artes com na construção da própria paisagem.

FOTO 5 – CIDADE MEDIEVAL



GEOFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días**. Editora Gustavo Gili. Barcelona. 1995.

Para LEITE (1994), “do ponto de vista da paisagem, a Idade Média foi um período histórico de transição, rico no reexame de antigas idéias, na readaptação de velhas técnicas a novas situações, uma era de busca de novos caminhos. No final do período, com o afrouxar do conflito político, o desenvolvimento do comércio e a acumulação de riquezas, o homem já não se satisfazia com uma paisagem de reuniões de preciosos fragmentos da natureza num conjunto perfeito, mas procurava um novo estilo de unidade.”

No final da Idade Média, a Europa refletia o espírito do seu tempo, quando a paisagem urbana tinha harmonia e simplicidade, fazendo que seu conjunto unificado demonstrasse o perfeito entendimento entre natureza e ciência; com o desenvolvimento das técnicas construtivas da arquitetura gótica o resultado foi uma rara combinação entre conceito, lugar e espaço.

Com a Reforma da Igreja Católica, houve uma ruptura com relação à teologia medieval, com base na aceitação de outras relações do homem com o universo, garantindo assim uma maior autonomia sobre seu destino, principalmente no norte da Europa. Desta forma, todos os campos do conhecimento humano sofreram modificações, o que influenciou a construção da paisagem e o planejamento das cidades, marcando assim o fim de uma era que seria, no século XVIII, a base da revolução inglesa da paisagem.

1.1.3 A Paisagem Ideal

No século XVIII, a Igreja perdeu o apoio das classes dominantes, que defendiam a idéia da nação como centro da sociedade.

A nação era o “paraíso terrestre”, onde deveria haver total harmonia entre o homem e a natureza, resultado de uma vida terrena espiritual e materialmente compensadora. Isso contribuiu para o surgimento de novas idéias estéticas, mais realistas, o que resultou uma paisagem construída mais racional e visível. A paisagem, nesse período, assumiu um caráter mais arquitetônico, com grande preocupação formal, passando a ser simultaneamente bela e utilitária. Como exemplos, os projetos de Lancelot Brown, onde as áreas comerciais tinham grande destaque dentro da paisagem urbana e cuja forma de pensar estimulou também o desenvolvimento do movimento romântico, marcando o início da inserção dos parques e jardins na paisagem da cidade.

No final do século XVIII, com a Revolução Industrial, tanto as cidades cujas paisagens naturais foram domesticadas como aquelas onde as paisagens estavam ainda em estado “selvagem” fizeram parte do Romantismo, que defendia a volta do homem ao contato mais próximo com a natureza.

A preocupação com a liberdade fez que a construção da paisagem enfatizasse a superação dos obstáculos que impediam a realização dos ideais humanos e expressasse o envolvimento da sociedade com os processos naturais, marcando a criatividade do século XIX.

FOTO 6 – CIDADE DE BATH



GEOFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días.** Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

1.1.4 A Paisagem Pitoresca do Século XIX

FOTO 7 – ISALA BELLA



GEOFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días.** Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

A relação do homem com a natureza, nesse período, afastou o formalismo racional para seu extremo oposto, a saber, o romantismo. Na maioria dos países somente existia a visão romântica da paisagem no tocante aos parques e jardins, que conviviam com o classicismo e o neoclassicismo do desenho da cidade. Quando a rede ferroviária cortou todo o território da Inglaterra, ocorreu um crescimento urbano incontrolável, e todos os interesses nacionais voltaram-se para a obtenção de matéria-prima. O Romantismo pôde então surgir como reação a um ambiente totalmente comprometido com a idéia da Revolução Industrial e recorreu à visão pitoresca para o resgate da paisagem do século XVII.

A associação dos aspectos naturais e culturais da paisagem reconheceu as potencialidades e as restrições de cada um dos seus espaços, lançando as raízes de uma nova filosofia paisagística. Os projetos desse período concebiam as paisagens como um sistema unificado das funções urbanas e rurais, onde o reconhecimento da articulação da paisagem natural e cultural na escala da região definia as formas da paisagem urbana. Isso resultou, quase um século mais tarde, no conjunto único de cidade e campo, numa seqüência de espaços construídos e não construídos.

Os romances utópicos devem ter dado substância às esperanças dos reformadores, que aceitaram a arrojada tarefa de restaurar e reestruturar as paisagens urbanas. Edward Bellamy introduziu o socialismo na América e William Morris era um dos principais representantes do socialismo na Inglaterra. Se a realização de tais reformas socialistas parecia possível, era em parte por causa dos avanços tecnológicos contemporâneos, que pareciam apontar para uma sociedade de futuro inteiramente diferente. As transformações revolucionaram o cotidiano das pessoas, sobretudo as de classe média e alta. Também os automóveis surgiram nesse período,

mas ainda não era evidente o profundo impacto que causariam na forma e aspectos das cidade. No início, eram apenas brinquedos para os inventores e para os muitos ricos; sua velocidade era pouco superior a uma carruagem puxada por cavalos e sofriam de avarias freqüentes (RELPH, 1987).

Foi, entretanto, a eletricidade comercial que mais contribuiu para inspirar a paisagem urbana do futuro, radicalmente diferente. A eletricidade tinha uma qualidade mágica. Era tão nova e limpa, comparada com o gás e o carvão, e seus processos eram tão invisíveis que suas possibilidades de intervenção nas paisagens urbanas pareciam ser praticamente ilimitadas (RELPH. 1987).

No entanto, as paisagens urbanas do final do século XIX não se revelaram como Bellamy ou Morris desejavam. Na realidade, o capitalismo e o materialismo comercial floresceram, as cidades expandiram-se vertical e horizontalmente, o socialismo divulgado era monótono e centralizado, e as tecnologias que mudaram a face do mundo encorajaram a massificação, em vez da criatividade individual e da arte decorativa.

O planejamento urbano surgiu com uma tentativa para que as cidades funcionassem tão eficientemente quanto as fábricas, idéia que tomou formas diferentes uma das outras — regimentos municipais para definições de padrões de construção, arranjos pitorescos da cidade e a reorganização de Paris, por Haussmann, até os modelos para as cidades industriais. Esses tornaram-se os antecedentes do planejamento moderno.

Esteticamente, as cidades industriais deixavam muito a desejar. Tal sentimento instigou, em parte, o revivalismo gótico na arquitetura romântica e este, a seu tempo, encontrou o seu equivalente no planejamento, com a publicação, na

Alemanha, em 1889, do livro de Camilo Sitte sobre a “Construção Urbana como obra de Arte”, em que o desenho urbano é tratado por meio de uma concepção pitoresca, com ruas tortuosas e quarteirões irregulares de edifícios à volta das praças da cidade. De acordo com essa concepção, as cidades deveriam expandir-se aproveitando os traçados das ruas existentes e as configurações das habitações, alargando-as (RELPH, 1987).

Mas, o grande modelo vitoriano para a reconstrução urbana, não foi Sitte, e sim a reconstrução de Paris, por Haussmann, entre 1850 e 1860. Foi ele o planejador das avenidas, bulevares e principais parques urbanos, que deram à parte central de Paris um caráter próprio. Ao mesmo tempo, instalou sistemas de abastecimento de água e de esgoto e também estabeleceu linhas diretrizes rígidas para o desenho dos edifícios.

As últimas décadas do século XIX foram marcadas pela criação de cidades modelos, que as companhias edificavam para seus empregados. Embora isso, de certo modo, fosse paternalismo dos proprietários e uma forma de manter a força de trabalho produtiva e satisfeita, também foram agentes transformadores das paisagens urbanas.

1.1.5 A Experiência da Paisagem Urbana no Século XX

No final da século XIX, começou-se a observar claramente a distinção entre o período contemporâneo e o período moderno pela falência da tradição humanista, que dominava a Europa desde o Renascimento.

Segundo LEITE (1994), “o motivo principal desse colapso foi a desilusão provocada pelo descompasso entre os fundamentos filosóficos do humanismo,

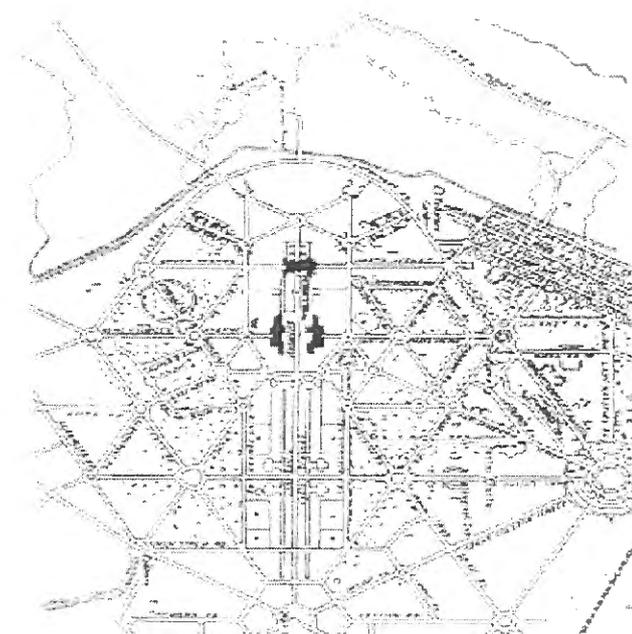
principalmente o respeito pela dignidade e pelo valor do indivíduo, e os resultados práticos observados, especialmente a despersonalização e a desumanização da classe trabalhadora.”

Os acontecimentos sociopolíticos do século XIX geraram dois movimentos urbanísticos separados, no final do século XIX: a “Cidade Bela (City Beautiful) e a Cidade-Jardim. Originados, respectivamente, na América e na Inglaterra, acabaram por tornar-se tendência internacional. Seus proponentes percorreram diversas partes do mundo para propagar e buscar novas idéias, pois sua preocupação, como a de muitos urbanistas, era descobrir bons modelos de planejamento, e não o caráter nacional ou local” (RELPH, 1987).

1.1.5.1 City beautiful

O movimento City Beautiful floresceu durante os primeiros quinze anos do século XX nos bulevares públicos das grandes capitais européias. A reconstrução de Paris, realizada por Haussmann, e a construção da Viena Ringstrasse foram seus modelos clássicos. Todavia suas manifestações ocorreram em outros lugares e culturas: nas grandes cidades comerciais do centro e do oeste norte-americanos e nas capitais recém-designadas de vastas regiões do Império Britânico. Muitos ditadores totalitários procuraram impor, em suas capitais, megalomaniacas visões de glória. Embora os contextos fossem muito diferentes, notam-se similaridades nos resultados (HALL, 1995).

FOTO 8 – CITY BEAUTIFUL



GEOFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días**. Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

Como cada um dos grandes movimentos urbanísticos teve seu profeta, o movimento City Beautiful não foi exceção: Daniel Hudson Burnham (1846-1912), autor do projeto de vários dos primeiros arranha-céus na cidade de Chicago (USA), durante as décadas de 1880 e 1890, e chefe de obras de Exposição Mundial Colombiana, uma das maiores feiras mundiais de todos os tempos, em 1893.

De fato, o Plano de Chicago, de 1909 foi a mais importante obra da City Beautiful — o projeto para surpresa geral, apesar das disputas aparentemente insuperáveis, chegou quase inteiro a bom termo. O conceito básico, bastante grandioso, consistia em “devolver à cidade sua perdida harmonia visual e estética, criando, assim, o pré-requisito físico para o surgimento de uma ordem social harmoniosa”; a cidade caótica, nascida de um crescimento demasiado rápido e de uma mistura muito rica de nacionalidades, seria posta em ordem mediante a abertura de novos logradouros, a remoção dos cortiços e a ampliação dos parques. Foi

justamente essa confusão entre objetivos sociais e meios puramente estéticos a qualidade que o tornou benquisto tanto da classe alta quanto da classe média, sustentáculos do Movimento Progressista (HALL, 1995).

Segundo BURNHAM, “A tarefa realizada por Haussmann, em Paris, corresponde ao trabalho que precisa ser feito em Chicago”. Embora a City Beautiful de Napoleão tenha sido um bom investimento, as transformações por ele efetuadas tornaram aquela cidade famosa e, como resultado, a maioria dos investidores e detentores das grandes fortunas tinham por hábito passar ali temporadas, gerando muito lucro para os parisienses. Isso deveria também ocorrer com Chicago.

A City Beautiful espalhou-se pelo mundo afora e a mais espetacular de suas manifestações, entre 1910 e 1935, ocorreu no Raj Britânico. E não por acaso: buscando consolidar os poderes amiúde recentes e precários em território conquistado, o Departamento Britânico para as Índias e África e o Departamento das Colônias viram-se ante a necessidade da implantação de capitais nas mais longínquas partes do globo, para fortalecer e assegurar o poder do Império Britânico. A preocupação básica era a higiene: o projeto em Lusaka incluiu a mesma divisão entre os espaço dos bairros europeus e as primitivas áreas africanas, as quais, na maioria das vezes, careciam dos serviços mais elementares.

Em comum o que tinham todos esses planos era o uso do solo e a estrutura colonial. A sede do governo seria instalada num núcleo central e, ao lado, a área empresarial; junto de ambas ficaria o centro de compras. Todos esses elementos seriam projetados em torno de um esquema viário geométrico formal, com avenidas amplas que desembocassem em anéis de tráfego. Seriam circundados por áreas residenciais européias de baixíssima densidade, onde casas unifamiliares ocultavam-

se dentro de imensas propriedades privadas, e outras partes com projetos similares à Cidade-Jardim. Dentro ou próximo da área africana, haveria uma zona de compras mais primitiva (HALL, 1995).

O retorno do City Beautiful à Europa não foi dos mais felizes. Ocorreu na era dos grandes ditadores. A ideologia fascista tinha, em relação à cidade, muitos pontos em comum com o nazismo: só a vida rural era realmente saudável; a metrópole era a origem da maioria das coisas ruins. O fascismo de Mussolini fez que as cidades crescessem de forma desmesurada, como nunca antes acontecera.

Dentro da cidade, agora, a paisagem urbana exercia uma função deliberadamente monumental: era dessa maneira que os urbanistas da City Beautiful entendiam suas cidades e era dentro dessa ótica que eles procuravam transformá-las.

1.1.5.2 Cidade-jardim

Não existem apenas duas possibilidades — a vida na cidade e a vida no campo. Há uma terceira solução, na qual todas as vantagens da vida mais ativa na cidade e toda a beleza e as delícias do campo podem estar combinadas de um modo perfeito.

A cidade e o campo se atraem, e cada um procura atrair para si a população; a essa rivalidade vem interpor-se uma nova forma de vida, que participa das duas outras.

A Cidade-jardim, idealizada por Howard, se comparada com o campo, oferece a vantagem dos altos salários, das oportunidades de emprego e das previsões tentadoras de progresso; mas essas vantagens são amplamente compensadas pelos aluguéis e preços altos. A vida social que proporciona e seus locais de diversão são

muito atraentes, mas o “isolamento da multidão” tende a reduzir muito o valor dessas boas coisas. As ruas bem iluminadas constituem um grande atrativo; a luz do sol é cada vez mais escondida e o ar está tão viciado que os monumentos públicos e as edificações ficam logo cobertos de fuligem (CHOAY, 1965).

No campo, há belas paisagens, parques, bosques perfumados, ar fresco e murmúrio de águas e os aluguéis são mais baixos. Todavia a falta de diversão e as longas horas fazem com que a luz do sol e o ar puro não consigam alegrar os corações dos habitantes (CHOAY, 1965).

Nem a cidade nem o campo realizam completamente o ideal de uma vida verdadeiramente confortável e natural. O homem deve desfrutar ao mesmo tempo da sociedade e das belezas da natureza. A cidade é o símbolo da sociedade — de ajuda mútua e de cooperação amistosa, de uma ampla relação homem a homem, de arte, cultura e religião. E o campo é o símbolo do amor e da liberalidade de Deus para com os homens. Tudo o que somos e tudo o que temos provêm do campo. Por ele somos alimentados, vestidos, alojados e abrigados. Sua beleza inspira a arte, a música e a poesia. A cidade e o campo devem esposar-se, e dessa feliz união brotará uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização (CHOAY, 1965).

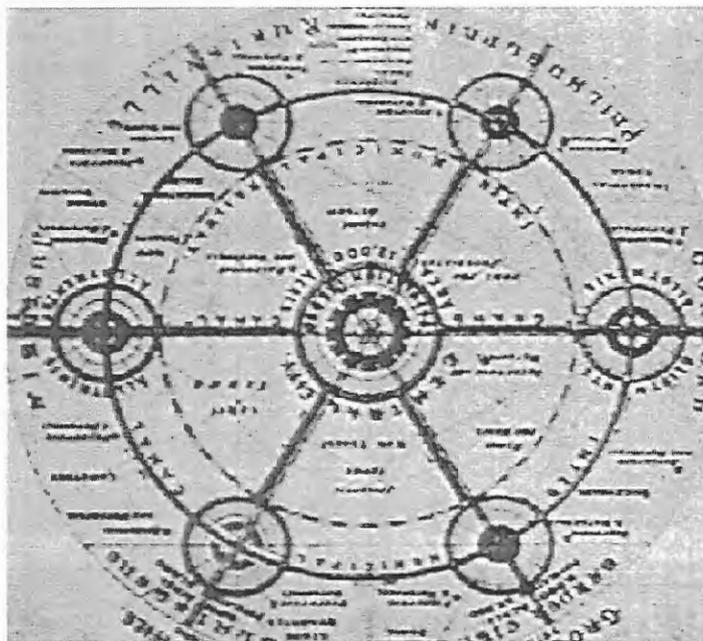
A Cidade-Jardim, partindo desse pensamento, unir o campo e a cidade, seria uma propriedade a cobrir uma superfície agrícola de 2.400 hectares, doada para sua população, que pretende construir nesse terreno. Os aluguéis da terra seriam baseados no valor anual desta e pagos aos administradores que, depois de haver atendido aos lucros e de haver coberto devidamente o fundo de amortização, remeteriam o excedente, ou saldo, ao conselho central da nova municipalidade, para

que tal conselho o empregasse na construção e na manutenção de todas as obras públicas necessárias: estradas, escolas parques, e outros (CHOAY, 1965).

O objetivo é elevar o nível da saúde e do bem-estar da população, qualquer que seja sua posição social. E o meio pelo qual esses objetivos podem ser realizados é uma combinação sadia, natural, econômica, da vida da cidade com a vida do campo, e tudo isso num terreno que pertence à municipalidade (CHOAY, 1965).

A Cidade-Jardim seria construída quase no centro dos 2.400 hectares, ocupando uma superfície de 400 hectares, ou seja, a sexta parte da área. Seria, de preferência, de forma circular, com um raio de 1.130 metros, ou seja, de um pouco mais de um quilômetro, do centro à circunferência. Suas avenidas arborizadas seriam construídas e levantadas em terreno próprio e espaçoso. As casas, construídas em forma de anéis concêntricos, dando frente para as avenidas (este termo designa as vias circulares), ou ao longo dos bulevares e das vias que convergem, em sua totalidade, para o centro da cidade. Possuiria também, um enorme cinturão verde ao seu redor para se tentar recuperar a volta à vida na natureza, sem perder as vantagens da cidade.

FOTO 9 – DIAGRAMA DA CIDADE-JARDIM



FONTE: Ebenezer Howard

1.1.5.3 A paisagem planejada

FOTO 10 – NEW YORK



GEOFFREY, Susan Jellicoe. *El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Editora Gustavo Gili. Barcelona. 1995.

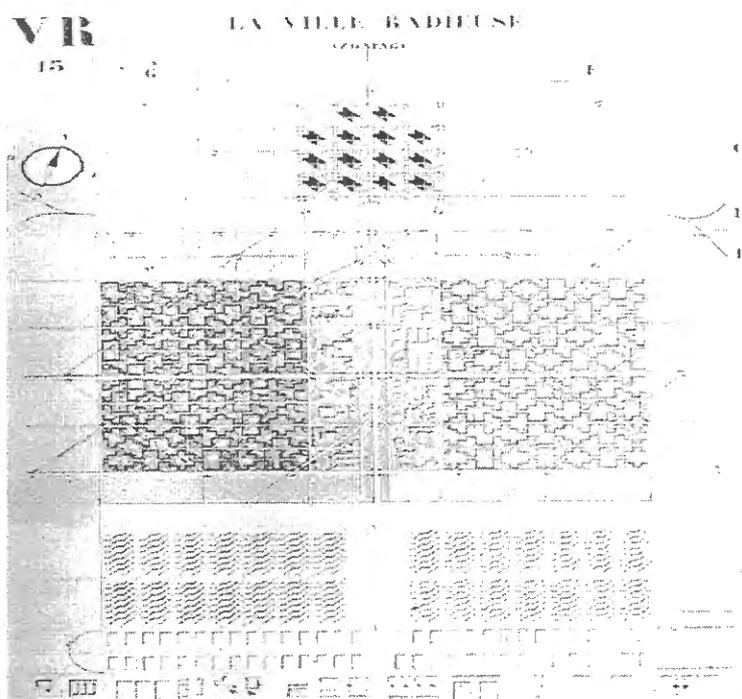
Nos primeiros trinta anos do século XX, um número de procedimentos e idéias para melhorar as condições de vida urbana foram reunidos num sistema denominado “Planejamento da Cidade”. De início, esse planejamento foi concebido como meio de oferecer soluções a todos os problemas urbanos pela reconstrução radical para embelezamento da paisagem urbana ou pela construção de cidade-jardins completamente novas.

O ano de 1909 foi muito importante para a paisagem da cidade. A Inglaterra aprovou o primeiro decreto sobre planejamento urbano; Washington realizou uma conferência nacional sobre esse tema e o primeiro catedrático foi nomeado em Haward. Nesse mesmo ano, o planejamento urbano estabeleceu sua legitimidade como meio viável para tratar dos problemas das cidades, indo além dos regulamentos de construção, do conceito de Cidade-Jardim ou do método da City Beautiful. Só após a Segunda Guerra Mundial houve uma legislação capaz de tornar possíveis os planos oficiais. Apesar disso, entre 1910 e 1945, várias medidas de planejamento se tomaram parte dos padrões do repertório de planejamento do pós-guerra e causaram um grande efeito na paisagem urbana moderna, dos quais os mais notáveis foram as unidades de vizinhança, o princípio de Radburn e a divisão da cidade em zonas.

Entre 1918 e 1945, os Estados Unidos e União Soviética sobressaem como superpotências, modificando toda a economia e a política mundial, enfraquecendo os antigos imperialismos — britânico, francês e holandês —, fazendo com que a Ásia e a África ressurgissem no cenário internacional. Nesse período, o aspecto mais significativo foi o caráter de industrialização da vida urbana, da produção em massa, das novas formas de comunicação e da civilização tecnológica.

Nos anos 20, Le Corbusier concebeu a possibilidade de criar uma cidade moderna totalmente projetada e, desta forma, durante grande parte de sua vida, elaborou projetos para cidades imaginárias ou para a reconstrução de cidades existentes. A cidade moderna, segundo ele, vive em linha reta e é moralmente melhor do que a curva, que as leva a se afundarem e as classes dirigentes a ser derrubadas. Os planos de Le Corbusier foram apresentados nas declarações ou manifestos que escreveu nos anos 20 sobre o que chamava a “Cidade Radiosa” ou “Cidade Contemporânea”. Suas idéias foram adotadas pelo CIAM (Congre’s Internationnaux d’Archicteture Moderne), uma espécie de clube de arquitetos autodidatas.

FOTO 11 – CIDADE RADIOSA



GEOFFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días**. Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

A cidade ideal de Frank Lloyd Wright, por ele denominada “Broadacre City”, alta e dominada pela máquina, deveria ser um empreendimento de fraca densidade populacional e de construções geralmente baixas, onde as máquinas seriam os instrumentos das pessoas.

A visão de Wright estava sintonizada com as condições de sua época, expressava quase tudo o que ele sentia e havia declarado sobre a teoria da forma construída. Começou a conceber sua “Broadacre City” em 1924. A concepção partilha, em certo ponto, das mesmas idéias filosóficas de Howard. Nela está presente a repulsa pela cidade grande, a antipatia populista pelo capital financeiro e o latifúndio; a repulsa anarquista pelo governo forte; a confiança nos efeitos libertadores das novas tecnologias e a crença no princípio da cessão de solo para moradia e no retorno à terra. Contudo apresenta diferenças, especialmente no que se refere a Howard: Wright queria libertar homens e mulheres, não a fim de juntá-los numa ação cooperativa, mas para que vivessem livres como indivíduos. Não desejava casar cidade e campo, senão fundi-los (HALL, 1995).

A idéia, não menos grandiosa do que a de Le Corbusier, era de uma “simplicidade orgânica”, onde haveria diversos edifícios, grandes mercados e alguns arranha-céus isolados, todavia a construção real de “Broadacre City” foi reduzida a poucas casas em algumas partes da América (RELPH, 1987).

Os conceitos e métodos de planejamento urbano que foram desenvolvidos nas primeiras décadas do século XX têm tido grande impacto na paisagem urbana moderna e foram enraizados como hábitos de pensamento incorporados às práticas oficiais depois da Segunda Guerra Mundial.

Nos anos cinquenta, enquanto Cullen examinava as paisagens urbanas na Grã-Bretanha, Kevin Lynch escrevia na América sobre aquilo que chamava a “forma sensível”, ou a coerência perspectiva das paisagens urbanas — os seus espaços, a diversidade de sensações que suscita, a sua vitalidade e o sentido de lugar e a suas seqüências de vistas. A paisagem urbana e a forma sensível são idéias perceptíveis e poderosas. E aqui se pode começar a compreender os problemas das paisagens urbanas modernas, porque é uma seqüência interessante e coerente de espaços, atividades e texturas para as pessoas que passeiam por elas.

No final da década de 60, o período contemporâneo já estava consolidado e já não se podia fugir dos problemas da pobreza, da desigualdade social e do aumento da população mundial. A sociologia começou a apontar os grupos como a unidade básica da sociedade e não mais os indivíduos. Tudo isso influenciou de maneira categórica e marcante as propostas para o planejamento das paisagens urbanas a partir de então.

Para se trabalhar a paisagem, tornou-se necessário levar em conta cada detalhe da relação entre a percepção da sociedade e a sua relação com a paisagem. À medida que a população aumentava, a velocidade dos meios de transporte e o desenvolvimento dos meios de comunicação tornaram mais complexa a consciência do homem em relação à paisagem. Seus hábitos, valores e objetivos começaram a sugerir os moldes para a planejamento das cidades.

As teorias da percepção ambiental de Lawrence Haidrin, na década de 60, propuseram um processo de projeto de interpretação da paisagem, objetivando a integração das pessoas e não apenas dos edifícios. Segundo ele, as pessoas são parte das paisagens urbanas e, como tal, são influenciadas por elas.

O movimento ecológico das últimas décadas foi o pano de fundo para as propostas de projetos das paisagens urbanas mais recentes, em que a crítica ao modelo de crescimento econômico dos anos 70 e sua incapacidade em resolver os conflitos sociais resultaram no descontrole na utilização dos recursos naturais, causando todas as catástrofes ambientais contemporâneas.

Pode-se dizer que o desenvolvimento das paisagens urbanas do século XX dividiu-se em três fases. As paisagens urbanas, como todas as paisagens, são coisas ponderadas, lentas nas mudanças e ainda mais lentas na reação a idéias inovadoras quanto à forma de como o mundo deve parecer. Além disso, nem todos os locais tendem a reagir às mudanças da mesma forma. Portanto, essas três fases não foram lineares em todas as paisagens urbanas. Os centros das cidades, provavelmente em razão dos valores elevados dos terrenos e da intensidade de utilização, parecem ter sido os primeiros a refletir as mudanças, enquanto as ruas principais sofreram poucas alterações desde as primeiras décadas do século XX.

A primeira fase, de transição, durou até aproximadamente 1940 e foi marcada pelo desenvolvimento das formas urbanas mais antigas, à medida que surgiam novas tecnologias e conceitos. É claro que foram criadas infra-estruturas para os automóveis, mas foram pequenas mudanças e, mesmo quando as ruas eram completamente novas, eram ladeadas por edifícios de três ou quatro pisos e tinham um tipo de escala e de decoração. Em resumo, a forma das ruas manteve-se, em grande parte, como há séculos.

É evidente que, por detrás da fachada dessa rua bastante tradicional, ocorria uma série de mudanças que iam desde o desenvolvimento das armações de aço e dos ideais socialistas ao crescimento das companhias e à invenção dos métodos para

planejamento das cidades. Estas manifestaram-se pouco mais que parcialmente nas décadas que se seguiram à Segunda Guerra Mundial. A segunda fase do desenvolvimento do panorama citadino envolveu as mudanças drásticas que acompanharam a arquitetura modernista, o desenvolvimento das companhias e o planejamento institucionalizado. Atingiu o ápice nos anos 60 e 70 e mantém-se até o presente, embora menos intensamente. Le Corbusier procurou criar formas urbanas inteiramente novas e eliminar a rua, torná-la uma máquina de tráfego. A paisagem urbana moderna passou a ter formas racionais e não mais sensuais: com suas ruas compridas e estreitas, onde os edifícios eram projetados sem preocupação com o entorno, e suas fachadas eram pouco decoradas, chamando para o interior do edifício toda a atenção do pedestre.

FOTO 12 – ESTOCOLMO



GEOFREY, Susan Jellicoe. **El Paisaje del Hombre – La Conformacion del Entorno desde la Prehistoria hasta nuestros días**. Editora Gustavo Gilli. Barcelona. 1995.

Felizmente não se chegou ao fim da história. Desde aproximadamente 1970, as ruas, ou, mais precisamente, fragmentos de ruas foram redescobertos e reivindicados, embora de forma forçada. Ainda não é claro se isso aconteceu porque

as noções teóricas sobre paisagem urbana acabaram por se infiltrar na prática ou por causa de uma reação contra as deficiências manifestas das ruas-máquinas modernistas. O que é notável é que tenha surgido tão rapidamente. O modernismo esteve em gestão durante 50 anos antes de começar a reestruturar as paisagens urbanas em larga escala; o pós-modernismo parece ter tido uma gestão de menos de uma década até que seus efeitos nas cidades se tornassem visíveis.

Num caso modelo, as paisagens de todas essas fases seriam encontradas em justaposição. Em cidades ou centros urbanos menores é, no entanto, absolutamente possível que uma ou mais dessas fases não esteja presente. A maioria dos novos centros, por exemplo, é todo ao estilo do modernismo vulgar e do planejamento institucional dos anos 50 e 60; não têm ruas principais, apenas estradas e praças, e não têm edifícios antigos e zonas para preservar. Têm, com efeito, uma paisagem unidimensional. Em contrapartida, nos pequenos centros antigos é totalmente possível que a renovação e o desenvolvimento da fase tardia do modernismo tenham passado à margem e os centros tenham ido diretamente da forma de ruas tradicionais aos projetos de preservação do patrimônio histórico e à revitalização da paisagem do pós-modernismo.

1.2 A PAISAGEM URBANA NO BRASIL

As primeiras preocupações com a paisagem urbana no Brasil, no plano da concepção e da execução do projeto, datam do século XVIII; geralmente essas intervenções eram inspiradas nos padrões europeus de paisagem. No século XIX, surgem diversas intervenções na paisagem do Rio de Janeiro, entre elas o Jardim

Botânico e os grandes parques particulares das chácaras dos bairros de Laranjeiras, Cosme Velho, e Botafogo (SEGAWA, 1999).

Nessa época, os parques públicos ou privados e as praças apresentavam, em meio a uma conformação européia, vegetação diversificada, com espécies nativas e importadas.

Segundo SEGAWA (1999):

Algumas cidades brasileiras, já na segunda metade do século 19, assimilavam intervenções modernizadoras em suas infra-estruturas, à maneira das metrópoles européias. Cidades como Rio de Janeiro, Recife, Santos, São Paulo, Manaus e Salvador contaram com empresas que instalaram e operaram sistemas de drenagem, abastecimento de água e esgoto urbanos. Também nesse final do século, operavam nessas cidades, e ainda em Fortaleza, Belém e Porto Alegre, companhias de gás, serviços de eletricidade e transporte urbano... A fixação dessa infra-estrutura técnica nas cidades consolidadas configurou medidas que não necessariamente preconizaram a reordenação do tecido urbano — sobretudo a reorganização dos espaços físicos herdados da cidade colonial, no caso brasileiro.

Do final do século XIX aos anos 60, formam-se duas linhas de urbanismo no Brasil: uma delas é a que se iniciou nos planos de melhoramentos, para, em seguida, se ampliaram para o conjunto da área urbana, recebendo o nome, nos anos 70, de Planos Diretores.

A economia brasileira, baseada na cafeicultura, fez que algumas cidades contemplassem inovações urbanísticas inéditas, as quais transformaram suas paisagens urbanas.

No período de 1900-1930, houve propostas de melhoramentos localizados em áreas urbanas específicas e a transformação da paisagem ocorreu sobre a cidade existente. As epidemias assolavam as cidades e a questão do saneamento era primordial; os engenheiros eram chamados para elaborar projetos e chefiar comissões para a implantação de redes de água e de esgoto.

Embora o café desse certa estabilidade à economia nacional, na primeira metade do século XX, o Brasil tinha uma economia urbana muito precária começa a se urbanizar nos seus principais centros — Rio de Janeiro e São Paulo —, criando condições para os profissionais projetarem, ainda sob o padrão europeu, as primeiras intervenções urbanísticas na paisagem. Na década de 10, os urbanistas ingleses Raymond Unwin (1863-1940) e Barry Parker (1867-1941) foram contratados para organizar loteamentos de grandes áreas rurais da cidade de São Paulo para anexá-las à área urbana com a finalidade de criar bairros de alto padrão, além dos projetos do Jardim América, City Lapa e a remodelação de um jardim público na avenida Paulista, o Trianon (BACELLI, 1982 e SEGAWA, 1987).

Nesse período, houve também uma intensa criação de espaços urbanos, destacando-se o cinturão de parques do centro de São Paulo, chamado “Plano Boward”, além do Parque do Ipiranga; no Rio de Janeiro, foram criadas a avenida Central e a avenida Costeira, atual avenida Beira-Mar, e o espaço para a Exposição de 1922. Paralelamente a isso, diversos parques em estâncias balneárias surgem nas diversas capitais do país. A modernização era a referência de organização das cidades e a ciência e a técnica ajudaram nesse processo de transformação da paisagem urbana, sempre à maneira das grandes metrópoles européias e norte-americanas. O Rio de Janeiro na época, sofreu as maiores transformações urbanas.

A circulação das cidades mereceu um destaque especial nas transformações das estruturas urbanas coloniais, onde era uma passagem entre as cidades e os centros produtores. Com o surgimento do bonde é que as ruas começaram a ser alargadas.

O modelo urbanístico da época era a Europa e a ênfase central das intervenções estava na técnica e na estética. Os projetos valorizaram novas áreas, próximas ao centro das cidades, dando início a um processo de descentralização.

Dos anos 30 aos 50, a elaboração de planos tem como objetivo a área urbana global, visando à articulação entre os bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias e de transportes. Nesse período, formulam-se as primeiras propostas de zoneamento e uso do solo. Organizam-se os órgãos para o planejamento urbano como parte da estrutura administrativa das prefeituras das principais cidades.

Observa-se uma nova fase de afirmação do urbanismo, que se expande e atua na maioria das cidades brasileiras. O Plano de Avenidas, de Francisco Prestes Maia, para São Paulo, em 1930, é um exemplo expressivo dessa nova forma de planejar a cidade. Propondo um sistema articulado de vias radiais e perimetrais, ele propõe uma transformação da circulação centro — bairros e dos bairros entre si.

Segundo FELDMAN (1996), “a década de 40 marca o início do processo de intensificação do desenvolvimento brasileiro: o Brasil torna-se pela primeira vez exportador de bens industriais, em escala significativa, e, entre 50 e 60, os ramos que produzem bens de consumo cedem lugar aos que produzem bens de produção”. Isso muda significativamente a paisagem urbana no Brasil, com um novo desenho de cidade se impondo; as maiores transformações ocorrem nos períodos pré e pós-Segunda Guerra Mundial.

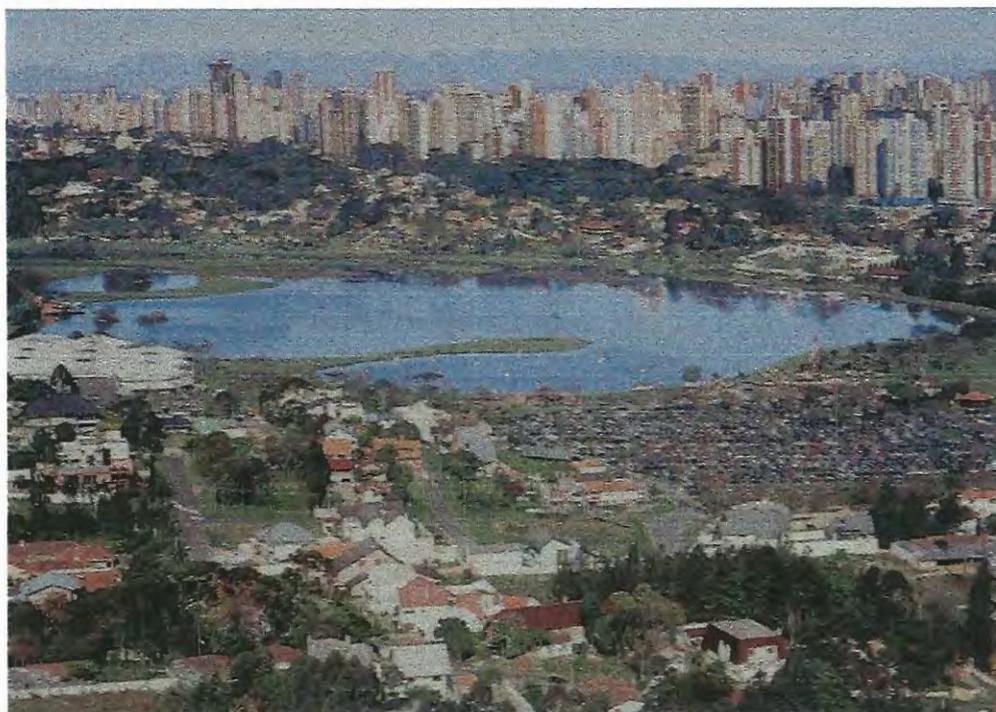
Entre 1950 e 1960, iniciam-se os planos regionais em decorrência da migração campo — cidade, do processo crescente de urbanização e do aumento da área urbana.

A década de 50 é importante para os estudos urbanos pela emergência de novos temas, pela introdução de novos métodos com a participação de profissionais de outras áreas — uma novidade até então na área de urbanismo — e com o envolvimento de novos profissionais que passam a atuar no setor.

Com as várias intervenções urbanísticas na paisagem, as cidades brasileiras começaram a se preocupar com seu planejamento urbano, buscando idéias e diretrizes em países mais desenvolvidos, para assim encontrar formas de resolver os problemas de cada cidade, em particular, como, por exemplo, da cidade de Curitiba, objeto de estudo desta dissertação.

1.3 ASPECTOS DA PAISAGEM DE CURITIBA

FOTO 13 – PARQUE BARIGUI – CIDADE DE CURITIBA



FONTE: PARQUE BARIGUI: vista aérea. Curitiba: Mundial Com. de Postais, 199-. 1 cartão postal: color.

Segundo LAURIE (1976), “a paisagem é o reflexo da dinâmica dos sistemas naturais e sociais”. É um processo de constante ação e reação do meio ambiente sobre o ser humano e deste sobre o meio. Todo ambiente, toda paisagem já sofreu de um modo ou de outro, direto ou não, a interferência do homem.

A paisagem pode ser “natural” — quando se apresenta como resultado dos elementos naturais (tipo de solo, clima, hidrografia, etc.) — ou “construída” — aquela que sofreu a interferência do homem no meio ambiente, rompendo com o equilíbrio natural de alguma forma; a paisagem urbana é com certeza àquela que sofreu as mais complexas intervenções do homem.

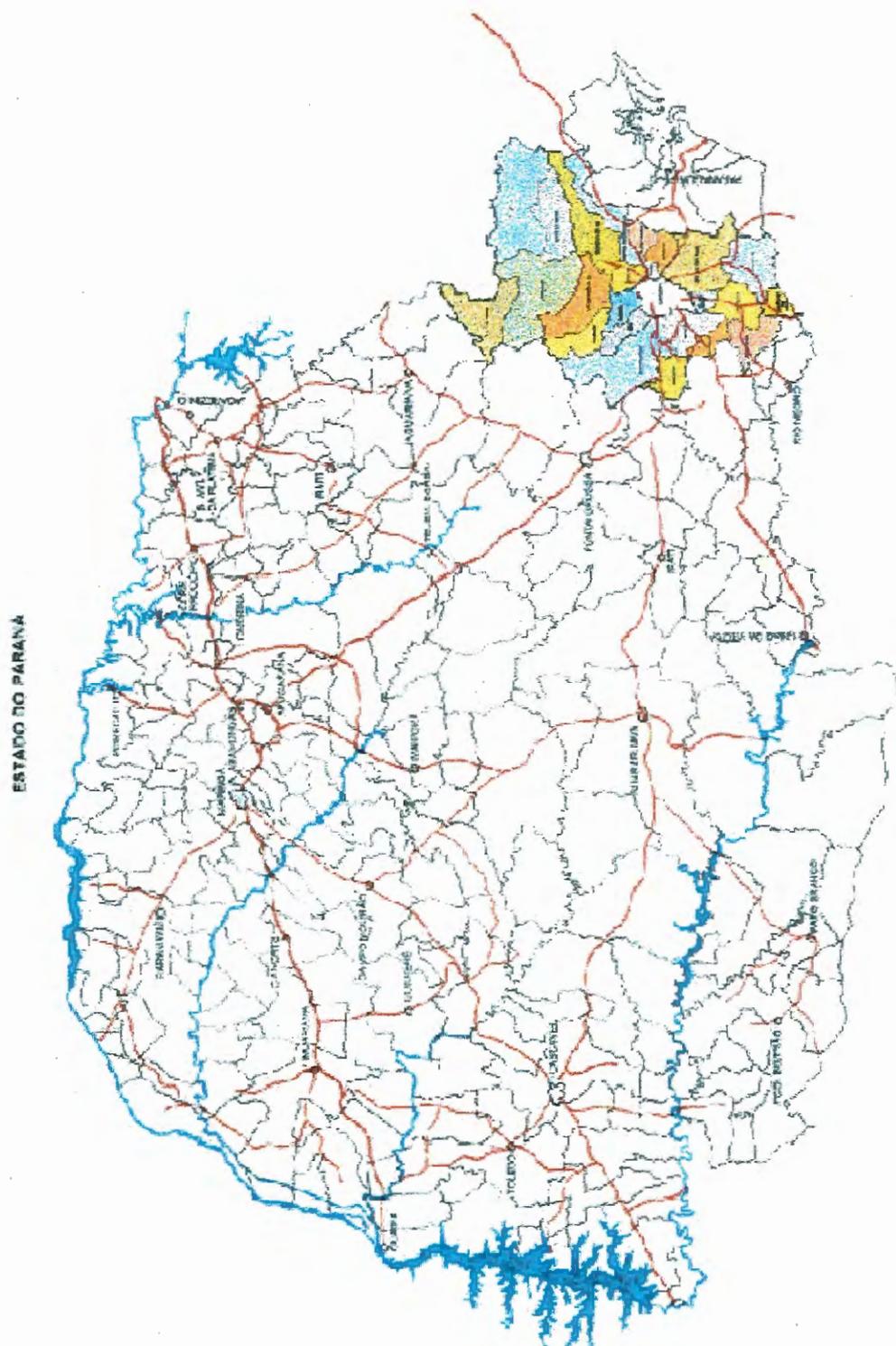
O Município de Curitiba, Capital do Paraná, localiza-se na porção Centro-Sul do primeiro Planalto Paranaense, onde predomina um relevo composto por colinas esculpidas no sedimento da chamada formação Guabirotuba.

A superfície compõe níveis elevados nas porções norte e oeste, em altitudes variáveis de 980 a 1.000 m. Uma série de terraços escalonados são dispostos em intervalos altimétricos relativamente regulares, estando os mais elevados entre as cotas 940 a 950 m e os médios, em torno da cota 905m. Os baixos terraços fluviais situam-se em cotas inferiores à 905m nos afluentes de cabeceira do Rio Iguaçu (Passaúna, Badgui, Belém e Atuba), sendo que os menores níveis em torno de 870m localizam-se em trechos da planície de inundação, abrangendo as porções Leste, Sudeste e Sul do Município.

É banhada pelos rios Iguaçu, Água Verde, Bacacheri, Atuba, Passaúna, Barigui, Juvevê, Ivo, Belém, Ribeirão Campo Santana, Ribeirão Campo Comprido, Vila Formosa, Ponta Grossa, Cercado, Arroio da Prensa, Tarumã, Mossunguê, Arroio Passo do Meio, Arroio Espigão, Ribeirão dos Padilhas e Moinho.

A cidade apresenta um clima subtropical úmido, com temperaturas médias de 19,7 °C no verão e 13,4 °C no inverno. Devido a sua posição em relação ao Trópico de Capricórnio e suas características topográficas (situa-se num planalto com altitude média de 934,6 m acima do nível do mar), o verão é ameno e o inverno moderado, com alguns dias mais rigorosos. Há um período de estiagem (não fixo) entre o outono e o inverno.

MAPA 1 – PARANÁ LOCALIZAÇÃO DE CURITIBA

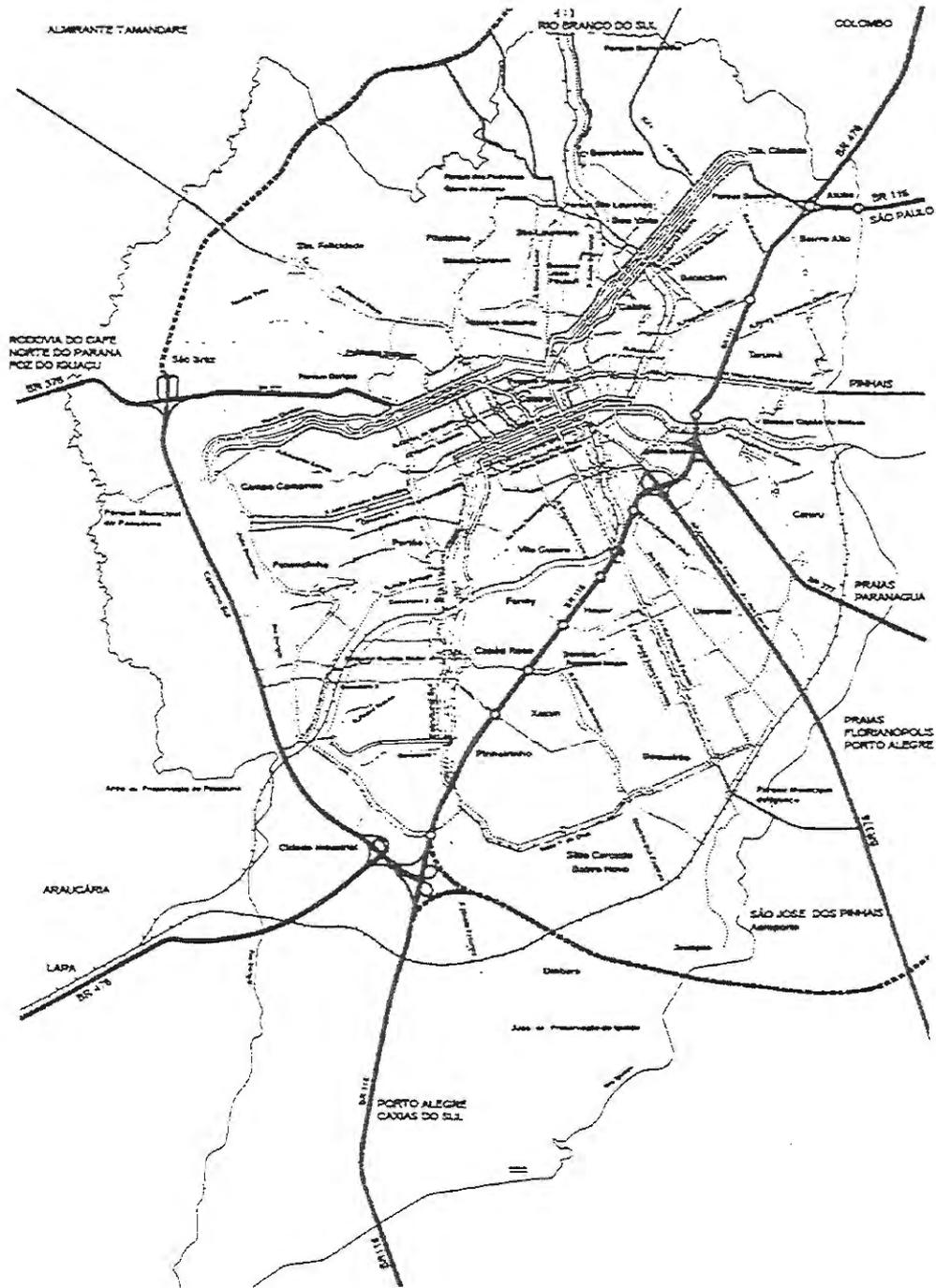


FONTE: GEOMAPAS

FONTE: Geomaps

Obs.: em destaque a Região Metropolitana de Curitiba

MAPA 3 – ACESSOS



FONTE: IPPUC

Curitiba é o centro de umas das regiões mais industrializadas da América do Sul. Possui uma área de 432,17 km², população de 1,4 milhão de habitantes. Num raio de 1.500 km estão situados os maiores pólos econômicos do Brasil (São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte), representando de 70 a 80% do Produto Interno Bruto Brasileiro. Dentro desse raio estão também as capitais dos países integrantes do MERCOSUL: Brasília, Assunção, Buenos Aires e Montevideú.

Sua região metropolitana tem uma área aproximada de 8454 km² e é composta por: Curitiba, Andrinópolis, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Mandirituba, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul, São José dos Pinhais, Tunas do Paraná, Tijucas do Sul e Quitandinha (IPPUC, 1996). As principais rodovias que essa região a outros pontos do estado e do país são:

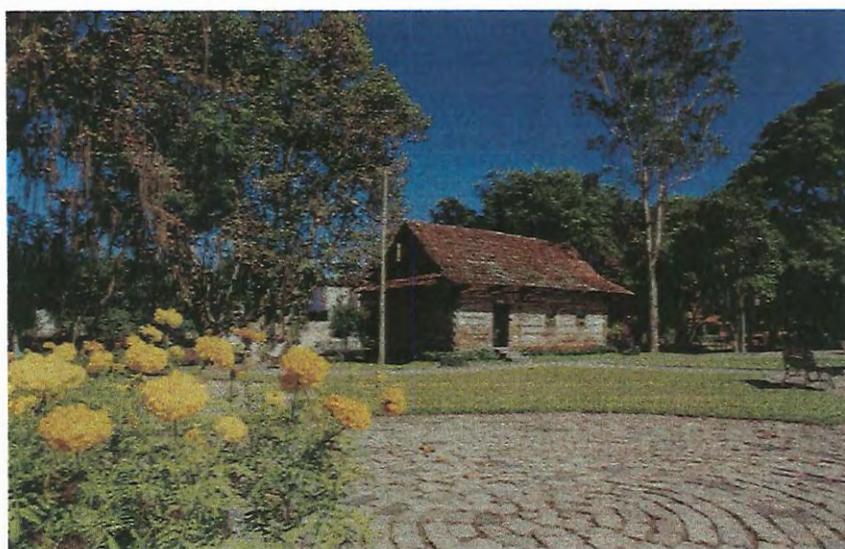
- a) BR-116: corta a cidade de Norte a Sul. Ao Norte, ligação com a Estrada da Graciosa e saída para Quatro Barras e São Paulo. Ao Sul, saída para Mandirituba e Porto Alegre;
- b) BR-277: para o Leste, ligação com o litoral (praias e portos). Para o Oeste, ligação com Campo Largo, Vila Velha, Foz do Iguaçu e Paraguai;
- c) BR-476: Estrada da Ribeira, ao Norte, no município de Bocaiúva do Sul, permite ligação com o parque Estadual de Campinhos. Ao Sul, ligação com o Município da Lapa e com São Mateus do Sul (Zonado Xisto);
- d) BR-376: ligação com Joinville, Blumenau e Florianópolis, via BR-101.

A partir de 1965, ocorreu a maior transformação da paisagem urbana de Curitiba, que foi a terceira grande reforma urbana, subsequente à de Pierre Taulois no século XIX e à de Alfredo Agache, nos anos 40 desse século.

A paisagem construída de Curitiba deu importância maior à área de memória e preservação. Nada se deu ao acaso e foi necessário um longo esforço no sentido de que a população se sentisse identificada com os espaços construídos, como parte integrante da cidade.

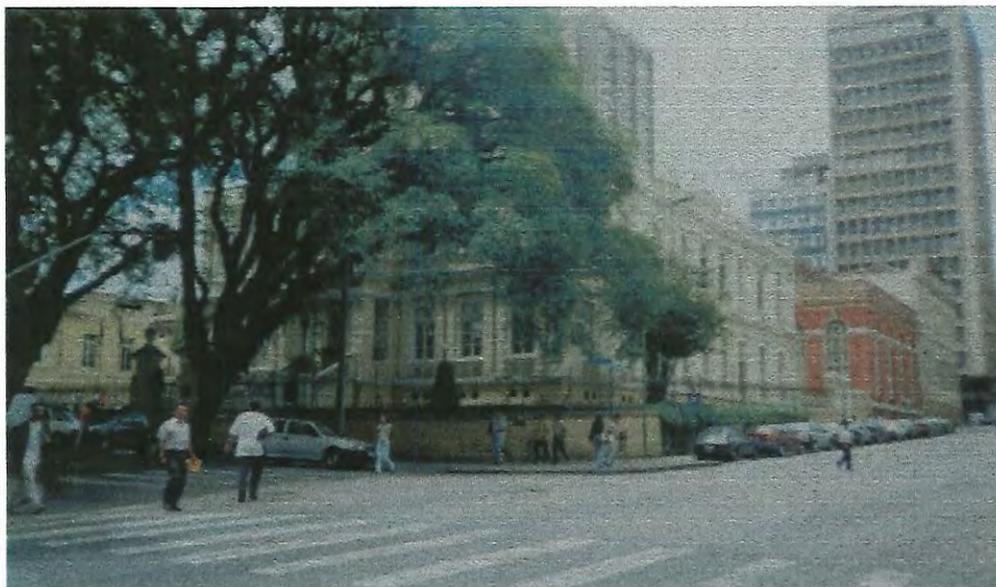
A arquitetura da cidade foi influenciada principalmente pela Arquitetura Eclética, no final do século XIX, pela Arquitetura Modernista e pela Arquitetura de Imigração ou “Vernacular”; esses estilos são os mais presentes no seu ambiente construído através das edificações, onde algumas encontram-se tombadas pelo Estado ou Município.

FOTO 14 – BOSQUE DO PAPA – CURITIBA



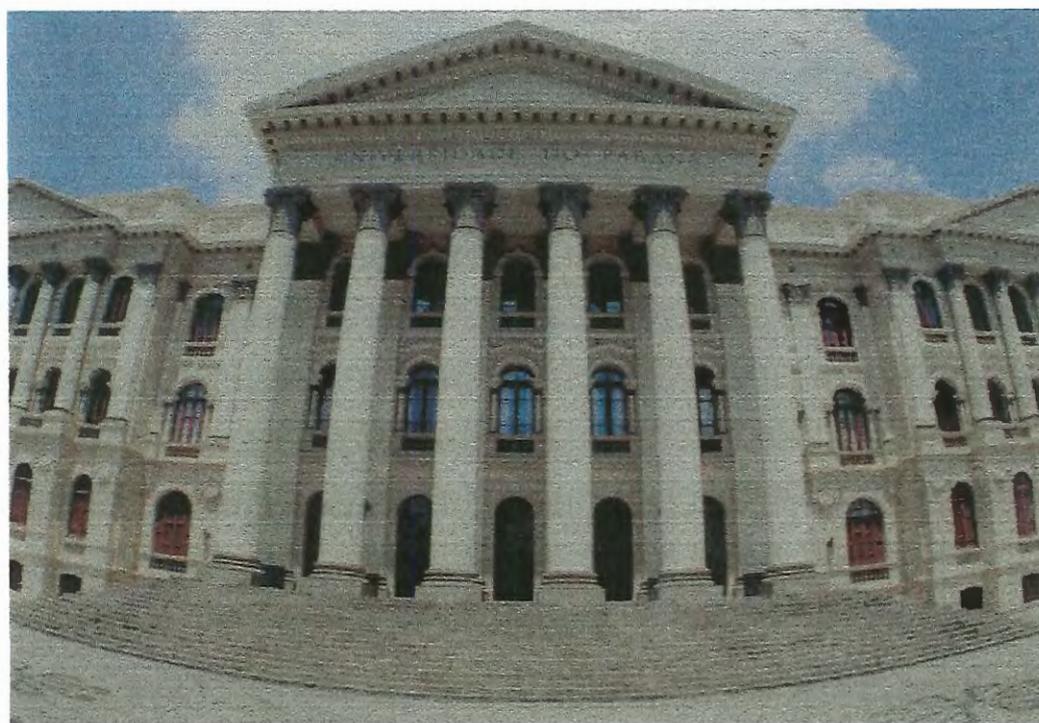
FONTE: BOSQUE DO PAPA. Curitiba: Paraná-Card, 199-. 1 cartão postal: color.

FOTO 15 – SECRETARIA MUNICIPAL DA CULTURA – RUA DR. MURICI



FONTE: Própria

FOTO 16 – PRAÇA SANTOS ANDRADE



FONTE: UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. Curitiba: Mundial Com. de Postais, 199-. 1
cartão postal: color.

FOTO 17 – IGREJA METODISTA – AV. 7 DE SETEMBRO



FONTE: Própria

FOTO 18 – CEFET – CENTRO DE ESTUDOS ENGENHARIA E TECNOLOGIA
– AV. 7 DE SETEMBRO



FONTE: Própria

Curitiba sofreu, nas últimas três décadas, transformações na paisagem através do processo do IPPUC — Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba; a cidade tornou-se referencial nacional e internacional na área de urbanismo. Seu espaço urbano transformado em “cenário de encontro” buscou uma harmonia entre o ambiente construído, a população e o meio natural, tudo isso tendo como âncora a preservação da memória e o fortalecimento da identidade.

A paisagem urbana de Curitiba, objeto desse estudo, encontra-se, hoje, com a realidade da metropolização; o espaço tornou-se escasso e as intervenções futuras terão que serem repensadas, a nível regional.

2 PRODUÇÃO DA PAISAGEM PELA IMPLANTAÇÃO DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO URBANO PERMANENTE ATRAVÉS DE UM AGENTE INDUTOR – IPPUC

2.1 PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA

Pretende-se neste capítulo, falar do processo do planejamento urbano da cidade de Curitiba, a partir dos anos 70, e para isto se reconstituirá, de maneira sintética, o Plano Agache (1942) e do Plano Preliminar de Urbanismo (1965), já que ambos deram início a todo esse processo. É importante discutir também, além do processo do planejamento e de sua evolução histórica, o contexto institucional em que o IPPUC — Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba — foi formado, assim como identificar algumas intervenções urbanísticas a partir de sua criação em 1965. Desta maneira, entenderemos melhor como ocorreu o processo histórico do planejamento urbano e a criação da instituição que o estabeleceu e sua influência na transformação da paisagem urbana de Curitiba, e como o IPPUC se tornou o principal agente dessa transformação.

A partir dos anos 70, Curitiba adquiriu notoriedade em planejamento urbano com a implantação do Plano Diretor; mas o processo de planejamento remonta ao início da década de 40, com a proposta urbanística sugerida por Alfredo Agache (IPPUC, 1996).

Nos anos 70, quando o planejamento urbano era o instrumento fundamental para se reverter o quadro caótico em que vivia a maioria das capitais brasileiras, Curitiba já possuía um Plano Diretor, com mecanismos disciplinadores atuando no sentido ordenador do processo urbanístico, cujas ações estavam embasadas no tripé: sistema viário, transporte coletivo e uso do solo.

As primeiras ações físicas de concretização e implantação desse Plano Diretor foram os eixos trinários que fizeram que a cidade saísse de uma estrutura física radial para um sistema linear indutor do crescimento urbano. Juntamente com essas mudanças, foram-se formulando legislações para a alteração da ocupação nos setores que eram basicamente de habitações unifamiliares. As transformações no uso e ocupação do solo visaram a aumentar o número de pessoas usufruindo o transporte coletivo e a infra-estrutura montada. Optou-se pelo aumento de altura livre para as construções, em troca da obrigatoriedade de construir áreas comerciais e ampliar espaços para a circulação de pedestres, mediante galerias nos eixos estruturais (IPPUC, 1996).

A introdução do transporte de massa ao longo das estruturas com terminais de ponta acarretou a criação da Rede Integrada de Transportes (RIT), em que os terminais passaram a fazer a integração dos ônibus que trafegam por canaletas exclusivas aos ônibus de apoio, alimentadores, interbairros e linhas diretas (“ligeirinhos”), possibilitando que o usuário faça baldeação para as mais diferentes áreas da cidade. Mais tarde (1982), com a associação dessas várias linhas, com funções diferentes, o usuário teve total acesso a toda a cidade com uma só passagem. Hoje o usuário, mediante o crescimento da rede, tem aproximadamente 1300 opções de deslocamentos. Esse benefício estende-se à Região Metropolitana (IPPUC, 1996).



Não só o transporte coletivo foi privilegiado dentro da filosofia do Plano Diretor; em 1975 foi criada uma rede de ciclovias com 100 quilômetros de extensão, constituindo uma via de acesso ao trabalho, interligando todas as áreas de comércio, serviços e indústrias da cidade. Essa rede também tem a função de lazer para a população, pois cruza a maioria dos bosques, parques e praças da cidade.

A crise econômica da década passada, acarretou uma quebra no processo de planejamento urbano da cidade, quando a recessão, o processo inflacionário e o endividamento do Estado levaram à suspensão da oferta da moradia popular pelo Poder Público, ocasionando maior pobreza das classes populares. Curitiba, como a maioria das cidades brasileiras, também atravessa problemas sociais no que se refere à questão habitacional, já que ocorreu, em tese, uma ampliação e um processo de autonomia dos órgãos por meio da condução direta da política social do município. Para se tentar reverter a situação, foi necessária a implantação intensiva de conjuntos habitacionais na Cidade Industrial de Curitiba (CIC), área, implantada em 1973, gerida por um órgão municipal de desenvolvimento econômico — Companhia de Desenvolvimento Industrial. Na época da sua constituição, foram estabelecidos instrumentos legais de uso e ocupação do solo e sua Lei básica contemplava áreas destinadas à implantação de habitações, almejando, com isto, obedecer às diretrizes preconizadas pelo Plano Diretor.

Na década de 80, quando a crise econômica atingiu com mais força as classes trabalhadoras, resultando numa ofensiva reivindicatória do movimento das massas, o Poder Público viu-se pressionado a responder às necessidades sociais básicas da população carente. Foi preciso ampliar as áreas destinadas à moradia popular, uma vez que a recessão econômica atingiu principalmente o setor industrial.

Com essa ocupação, esgotou-se a capacidade física de ocupação dessa região, tanto no que se refere à implantação de novas indústrias como à de novos conjuntos habitacionais.

Na cidade de Curitiba, o planejamento urbano é um importante instrumento de ação de que o Poder Público dispõe para criar um ambiente urbano adequado ao desenvolvimento do homem e assim, melhorar sua qualidade de vida em comunidade. Dessa maneira, pode-se propiciar uma ação consciente no processo de desenvolvimento, que será tanto mais eficaz quanto mais estiver apoiado em realidades inerentes aos desejos e padrões da população e aos recursos socioeconômicos e jurídicos à disposição do administrador municipal (IPPUC, 1996).

2.2 EVOLUÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA A PARTIR DE 1942

O processo permanente de crescimento vegetativo, somado ao migratório, estabeleceu um aumento da população e das atividades urbanas, a partir da década de 40 em Curitiba, em uma velocidade que superou a capacidade de o Poder Público atender em condições desejáveis, as necessidades de todos os cidadãos. Com aumento de 100% nos anos 50 e crescendo cerca de 68% nas décadas de 60 e 70, nos últimos tempos a taxa de crescimento atingiu uma média de aproximadamente 28%.

O somatório das atividades desenvolvidas pela população e as necessidades e anseios das mais variadas faixas etárias e classes sociais estabeleceu o universo dos problemas a serem enfrentados pelo planejamento urbano em Curitiba. Esse planejamento deveria viabilizar, em níveis compatíveis com a administração municipal, a coordenação de ações capazes de tornar realidade um espaço urbano

estruturado em função dos que nele habitam e ali desenvolvem suas atividades (IPPUC, 1996).

A experiência de planejamento urbano em Curitiba teve início na década de 40, quando o Plano Agache marcou os destinos e o tratamento da questão urbana. A partir de então, desenvolveu-se cada vez mais a consciência da importância do planejamento urbano na busca de soluções adequadas aos interesses e às necessidades da cidade.

Em 1940, a cidade de Curitiba chegou a 140.656 habitantes, população praticamente dobrada em vinte anos. Como ocorreram poucos investimentos em infra-estrutura urbana durante esse período, a conseqüência foi a deterioração daquela que era disponível. Optou-se, então, por uma modificação na estrutura física da cidade através da elaboração de um plano urbanístico, para o qual foi contratado o urbanista francês Donald Alfred Agache, que havia realizado trabalhos urbanísticos em várias partes do mundo e também no Brasil (MENEZES, 1996).

2.2.1 Plano Agache

Em 1942 tentou-se, pela primeira vez, disciplinar a ocupação do solo urbano, o que resultou, no ano seguinte, no Plano Diretor de Urbanização de Curitiba — o Plano Agache. Esse Plano estabeleceu diretrizes e normas técnicas para ordenar o crescimento físico, urbano e espacial da cidade, disciplinando o tráfego e organizando as junções urbanas, além de coordenar e zonear as atividades, codificar as edificações, estimulando o orientando o seu desenvolvimento (IPPUC, 1996). Englobou o plano das avenidas, os centros funcionais ou especializados, o código de obras e zoneamento, os espaços livres e sua distribuição.

Esse Plano teve uma concepção de cidade baseada na divisão em zonas especializadas. Assim, além dos locais de residências, previu a implantação de vários centros funcionais setorializados: um militar (Bacacheri), um esportivo (Tarumã), um de abastecimento (Mercado Municipal), um de educação (Centro Politécnico), um industrial (Rebouças), um administrativo (Centro Cívico) e alguns centros de lazer (Parque da Cidade, São Lourenço e mais dois no Rio Barigüi).

O Plano das Avenidas, dentro das diretrizes fundamentais do Plano Diretor, estabeleceria a interligação entre os diversos centros importantes da cidade. No entanto, ele não foi implantado principalmente porque o Poder Público não dispunha de recursos financeiros suficientes. A falta de implementação das obras urbanas previstas fez com que a cidade extrapolasse os limites definidos pelo Plano, tornando-o definitivamente inviável.

De acordo com dados do IPPUC (1996), em decorrência da proposta do Plano Agache, foi aprovado pela Lei nº 699, de julho de 1953, o zoneamento da cidade, incluído no código de Posturas e Obras, dividindo a cidade em zonas:

- a) comerciais: principal (ZC-1) e secundária (ZC-2);
- b) industrial (ZI);
- c) residencial: principal (ZR-1), com duas subzonas: Centro Cívico (ZCC) e Centro Esportivo (ZCE); secundária (ZR-3) e rural (ZR-4);
- d) agrícola (ZA).

Com o intuito de adaptar o Plano Agache às novas perspectivas de desenvolvimento do Município, foi aprovado em 1960 o Plano Piloto de Zoneamento e Uso do Solo, que estabeleceu nova divisão à cidade em zonas residenciais, comerciais, industriais e rurais. Ainda no mesmo ano, foram instituídas as **Unidades**

de Vizinhança, como política de desenvolvimento físico, social e econômico, através da Lei nº 1.908/60. Foram definidas como agrupamentos urbanos em áreas perfeitamente determinadas, no interior das quais estariam situados os equipamentos e serviços fundamentais à vida de uma coletividade (IPPUC, 1996).

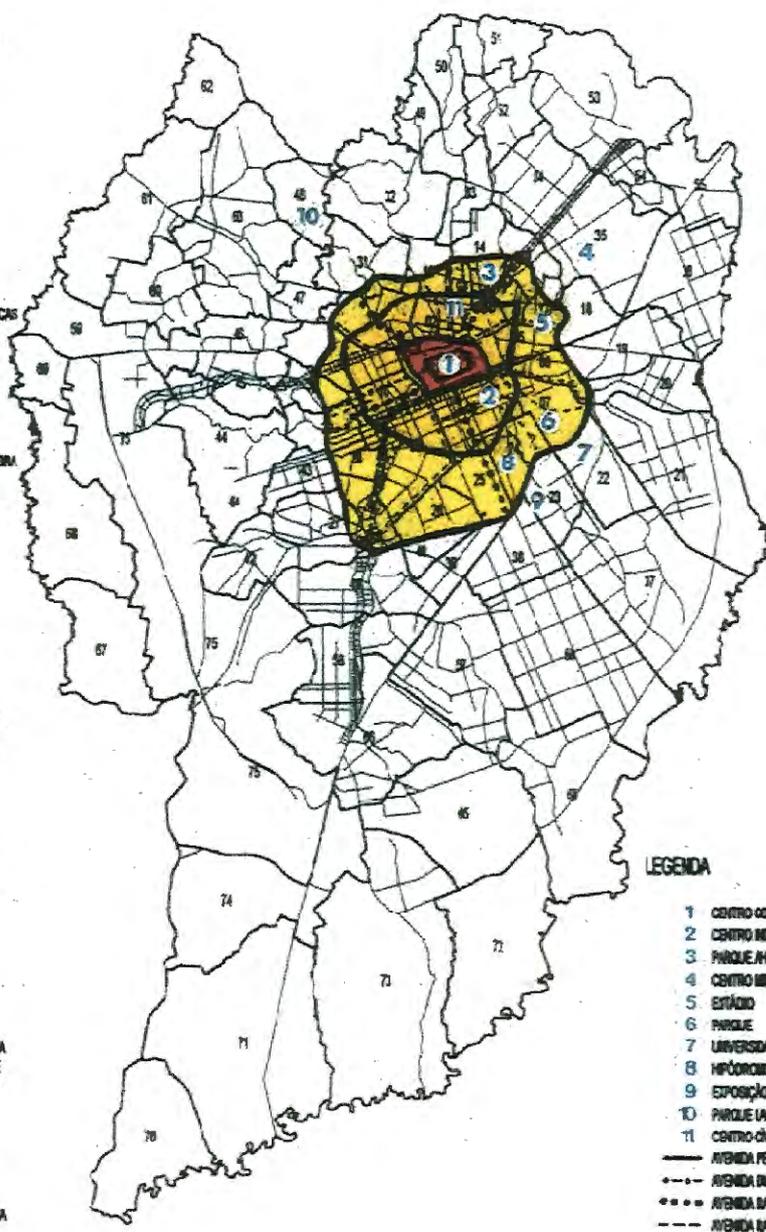
O Planejamento Urbano foi orientado para prover cada **Unidade de Vizinhança** de elementos considerados mínimos e essenciais: sistema viário estruturado, escola primária, área verde para recreação pública e legislação para regular o uso e a utilização do solo. A partir de então, o Município passou a ser constituído por 47 Unidades de Vizinhança de característica urbana e 5 de característica rural.

O aumento da população e o crescimento dos índices econômicos, verificados nos anos 50 e 60, acentuaram também os problemas urbanos, tais como loteamentos irregulares, favelas e de trânsito. Assim, foi necessário um novo plano, que estabelecesse novas diretrizes e um modelo de desenvolvimento que, além de atender às necessidades da cidade, fosse adequado aos recursos financeiros disponíveis.

MAPA 4 – PLANO AGACHE – 1942

- BARROS**
- 01 - CENTRO
 - 02 - SÃO FRANCISCO
 - 03 - CENTRO CÍVICO
 - 04 - ALTO DA GLÓRIA
 - 05 - ALTO DA RUA XV
 - 06 - CRISTO REI
 - 07 - JARDIM BOTÂNICO
 - 08 - REBOUCAS
 - 09 - ÁGUA VERDE
 - 10 - HOTEL
 - 11 - BICOCHILHO
 - 12 - MERCES
 - 13 - BOM RETIRO
 - 14 - ANU
 - 15 - JAVIERE
 - 16 - CARVAL
 - 17 - RUSO LANGE
 - 18 - JARDIM SOCRAL
 - 19 - TAVARA
 - 20 - CAMPINA BRISA
 - 21 - CAJURU
 - 22 - JARDIM DAS AMÉRICAS
 - 23 - GUARITUVA
 - 24 - PRADO VELHO
 - 25 - PAROLIN
 - 26 - GUINIA
 - 27 - PORTÃO
 - 28 - VILA DANIEL
 - 29 - SEMIÁRIO
 - 30 - CAMPINA DO SOLHEIRA
 - 31 - VISTA ALEGRE
 - 32 - PILARINHO
 - 33 - SÃO LOURENÇO
 - 34 - BOA VISTA
 - 35 - SACACHEI
 - 36 - BARRIO ALTO
 - 37 - LIBERDA
 - 38 - INHIER
 - 39 - FÁBRY
 - 40 - LINÓIA
 - 41 - NOVO MUNDO
 - 42 - FAZENDINHA
 - 43 - SANTA CLARETA
 - 44 - CAMPO COMPRIDO
 - 45 - MORANGUE
 - 46 - SANTO INÁCIO
 - 47 - CACIBUNA
 - 48 - SÃO JÓÃO
 - 49 - TABOÃO
 - 50 - JARDINHEIROS
 - 51 - CACIBUNA
 - 52 - BARRERINHA
 - 53 - SANTA CECÍLIA
 - 54 - TRINLE
 - 55 - AURORA
 - 56 - BOQUEIRÃO
 - 57 - JARDIM
 - 58 - CAMPINASSO
 - 59 - ORLEANS
 - 60 - SÃO BRAS
 - 61 - BUTANTANINA
 - 62 - LAMENHA PEQUENA
 - 63 - SANTA FELICIDADE
 - 64 - ALTO INGENHEIRO
 - 65 - SÍTIO CERCAÍDO
 - 66 - PINHEIRINHO
 - 67 - SÃO MIGUEL
 - 68 - AUGUSTA
 - 69 - RIVERA
 - 70 - CAZEMBA
 - 71 - CAMPO DE SANTA
 - 72 - GRANDEIRINHO
 - 73 - UMBARA
 - 74 - TATUAPANÁ
 - 75 - CIDADE INDUSTRIAL

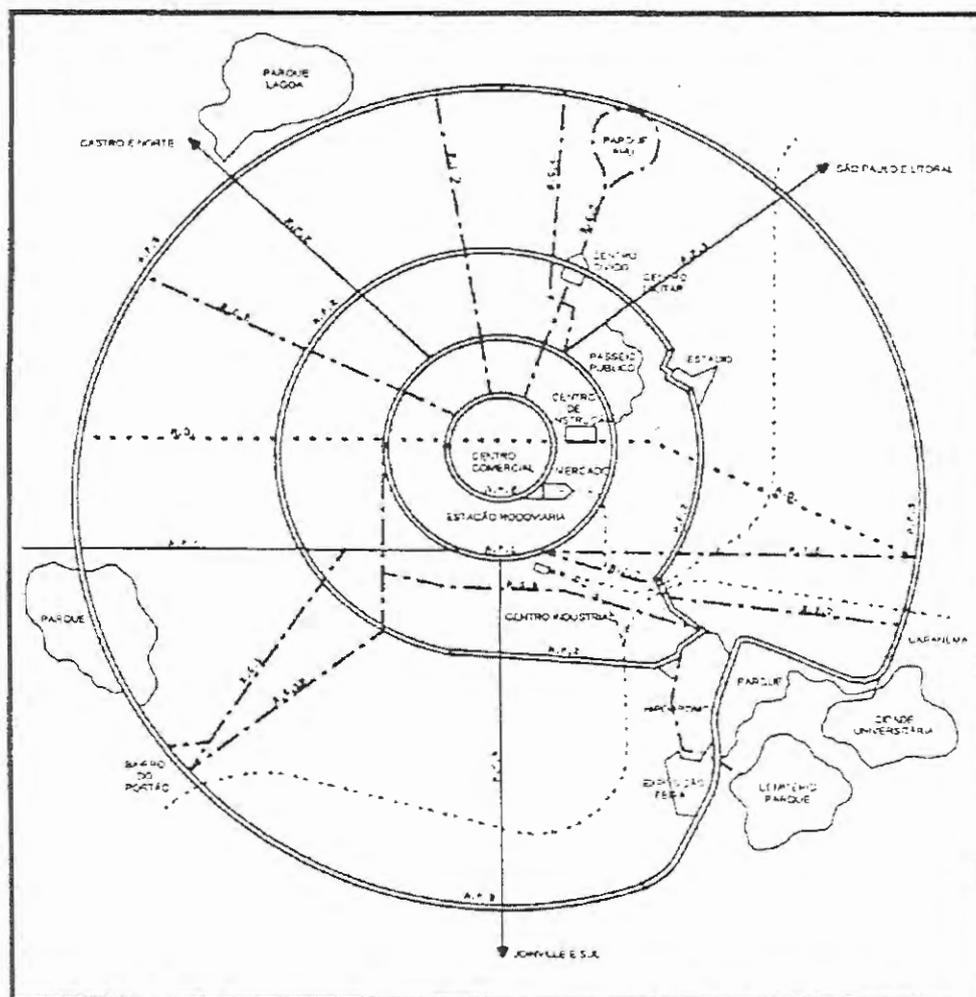
PLANO AGACHE 1943 - PLANO DAS AVENIDAS



- LEGENDA**
- 1 CENTRO COMERCIAL
 - 2 CENTRO INDUSTRIAL
 - 3 PARQUE ANU
 - 4 CENTRO MILITAR
 - 5 ESTÁDIO
 - 6 PARQUE
 - 7 UNIVERSIDADE
 - 8 HÍPODROMO
 - 9 EXPOSIÇÃO PERA
 - 10 PARQUE LAGOA
 - 11 CENTRO CÍVICO
 - AVENIDA PERIMETRAL
 - - - AVENIDA DIAMETRAL
 - AVENIDA RADIAL PRINCIPAL
 - - - AVENIDA RADIAL SECUNDÁRIA

FONTE: DEP. DE URBANISMO - PMC
 ELABORAÇÃO: SETOR GEOPROCESSAMENTO IPPUC

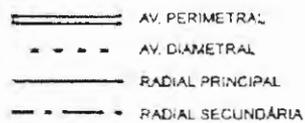
MAPA 5 – PLANO AGACHE



CURITIBA

ESQUEMA DO PLANO DIRETOR, MOSTRANDO:

- A) O PLANO DE AVENIDAS
B) OS CENTROS FUNCIONAIS



FONTE: BOLETIM PMC – PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

2.2.2 Plano Preliminar de Urbanismo

Em 1965, realizou-se o Concurso Nacional de Idéias, que resultou na contratação da empresa Serete e do arquiteto Jorge Wilhelm, de São Paulo, para a elaboração do novo Plano Diretor de Curitiba, em conjunto com uma equipe multidisciplinar, além da participação de técnicos da Prefeitura.

Para coordenar os trabalhos, criou-se a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC); e em julho desse mesmo ano realizaram-se debates com profissionais liberais ligados ao tema, associações de classe e demais instituições representativas da cidade, através dos seminários “Curitiba de Amanhã”.

Esse plano tinha como proposta a manutenção da qualidade de vida urbana e seus objetivos básicos eram: mudar a estrutura radial da cidade para uma estrutura linearizada, integrando o Sistema Viário e Uso do Solo; descongestionar a área central e preservar o centro histórico; conter a população dentro dos seus limites físico-territoriais; propiciar um suporte econômico ao desenvolvimento urbano e propiciar o equipamento global da cidade (IPPUC, 1996).

Para cada objetivo, estabeleceram-se diretrizes e, para o redirecionamento do crescimento urbano, propôs-se que a expansão se desse em eixos lineares tangentes à área central. Os eixos lineares redirecionariam esse crescimento, já que o centro da cidade começava a apresentar sinais de congestionamento. Esses eixos foram chamados de Estruturais e propiciariam novas alternativas para a habitação em alta densidade, comércio de médio porte e prestação de serviços, além de permitir a implantação de um sistema de transporte coletivo que se adaptaria ao progressivo

adensamento, além de servir como indutor do desenvolvimento urbano ao longo desses eixos.

Para não interferir na estrutura da área central, provocando grandes cirurgias urbanas, o planejamento deu à cidade um enfoque global, em que se procurou respeitar a escala, a memória, a cultura e os espaços verdes, propiciando soluções técnicas que não acarretassem problemas mais graves do que aqueles que já existiam.

Como a ocupação do solo se deu principalmente nas direções nordeste e sudoeste e a partir do centro, instituíram-se dois eixos estruturais denominados Norte e Sul. Limitou-se também o crescimento físico da área central, incentivando-se a instalação de atividades que estimulassem a cultura da cidade e atendessem a cidade como um todo, como por exemplo o comércio e a prestação de serviços. Priorizou, outrossim, o uso dessa zona ao pedestre, estabelecendo áreas interditas ao tráfego normal de veículos e transformando-as em áreas de lazer, pavimentadas, ajardinadas e dotadas de equipamentos adequados ao bem-estar do transeunte.

Para suportar economicamente o desenvolvimento urbano da cidade, propôs-se um processo de industrialização, para o qual foram reservadas áreas, que não prejudicassem a qualidade de vida da população com sua ocupação e estrutura física. E para completar, a cidade seria equipada globalmente através de um atendimento mais efetivo aos bairros, principalmente em termos de educação, recreação e lazer, circulação e áreas verdes, o que resultaria no descongestionamento da área central.

O Plano Preliminar de Urbanismo sintetizou a situação socioeconômica e social e as tendências prováveis do crescimento da cidade. Fixou um programa de ações, através do estudo e da escolha de obras necessárias que poderiam ser

executadas a curto prazo. Também propôs uma série de medidas jurídico-legislativas para que embasassem a concretização do planejamento previsto e orientassem a expansão urbana, procurando não agravar os problemas já existentes.

Com os estudos complementares concluídos pelo IPPUC (Autarquia criada em 1º de dezembro de 1965), o Executivo Municipal enviou à Câmara de Vereador, a proposta do Plano Diretor de Curitiba, que foi votada e sancionada pela Lei nº 2.828, de 31 de julho de 1966 (IPPUC, 1996).

Para a implantação do Plano Diretor, optou-se por fazer a cidade receber, gradativamente, a estrutura proposta por ele, através de sucessivos zoneamentos e uso do solo, que foram utilizados como mecanismo de planejamento urbano, caracterizando zonas com junções específicas, estabelecendo parâmetros de ocupação de modo a orientar os investimentos e disciplinando as atividades da iniciativa privada. Outro mecanismo utilizado foi a definição de obras físicas prioritárias que seriam estabelecidos para assegurar a concretização do Plano.

Na década de 60, a estrutura da cidade era radial e como o Plano Diretor definia a necessidade de uma estrutura linear, o primeiro zoneamento foi uma tentativa de impedir a ocupação tradicional do solo, através da Lei nº 2.828, de 1966, que disciplinava a ocupação da zona central, estabelecia os setores estruturais, definia algumas zonas residenciais e previa áreas para a expansão urbana.

Com a revisão do zoneamento em 1969 definiram-se novas zonas residenciais e comerciais e disciplinou-se o uso do solo nas zonas de expansão, que já existiam, além de incentivar a ocupação dos Setores Estruturais.

Em 1972, ocorreu nova revisão do zoneamento (Lei nº 4.199), quando se procurou adequar, mais uma vez, a expansão urbana às propostas do Plano Diretor para direcionar o crescimento da cidade a uma estrutura linear.

A partir dos anos 70, o papel do zoneamento e uso do solo, como orientador da expansão urbana, modificou-se de instrumento disciplinador do crescimento urbano; passando a ser o agente canalizador e promotor de desenvolvimento dos efeitos multiplicadores. Dessa forma, a ação municipal orientou-se em direção a duas metas consideradas primordiais: equipar globalmente a cidade nos diversos setores e efetivar a proposta de industrialização contida no Plano Diretor. Implantaram-se imediatamente os dois eixos estruturais prioritários e o Sistema viário básico necessário. Foi previsto um “Sistema Integrado de Transporte” de massa capaz de atender à demanda presente e futura decorrente do adensamento desses eixos estruturais, além dos equipamentos e infra-estrutura urbana necessários. Criou-se também uma rede de áreas verdes compostas de praças, bosques e parques.

Essas obras eram coerentes com as propostas do Plano Diretor e consolidaram o processo de planejamento da cidade, além de iniciarem uma intensa transformação na estrutura física e, conseqüentemente, na paisagem urbana.

A proposta para a área industrial deu-se a partir das diretrizes gerais do planejamento da cidade, de forma a aumentar os efeitos favoráveis da indústria, através de maior oferta de empregos, crescimento da receita municipal e a expansão da economia urbana. Procurou-se também diminuir seus reflexos desfavoráveis, como sobrecarregar as estruturas urbanas, deteriorar o espaço físico e poluir o meio ambiente. Implantou-se, então, a Cidade Industrial de Curitiba (CIC), em uma zona de extensão, por meio de um ajuste complementar da Lei de Zoneamento (Lei nº

4.773, de janeiro de 1974), que deveria abrigar as indústrias cujo funcionamento se enquadrasse dentro das diretrizes do Plano.

A integração da CIC com o Sistema Viário urbano de Curitiba foi assegurada através da criação dos Setores Especiais Conectores, que a ligariam ao Setor Estrutural.

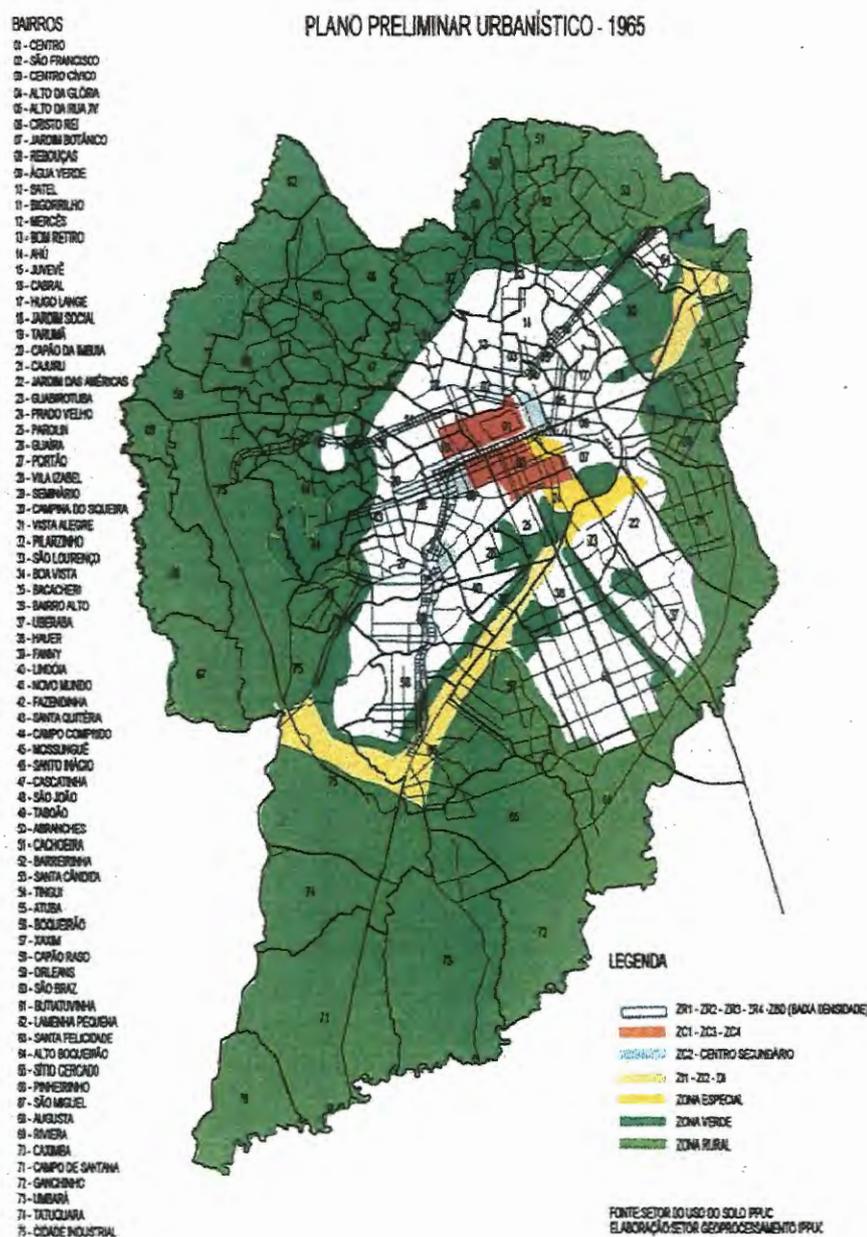
Em dezembro de 1975, foi necessária uma medida disciplinadora que alterasse o Zoneamento e Uso do Solo (Lei nº 5.234), pela qual se continuaria com a implantação progressiva do Plano Diretor, porém a ocupação e o adensamento das zonas residenciais periféricas seriam limitados. Dessa forma, haveria benefício para as áreas adjacentes aos eixos estruturais já implantados, com os usos comerciais e habitação em média densidade liberada. Permitiram-se, também, nas zonas residenciais dessas áreas, cujas ruas não eram utilizadas pelo transporte coletivo, atividades comerciais e de prestação de serviços de médio porte, para atender mais diretamente essa zona.

Todo esse processo do planejamento urbano de Curitiba, iniciado em 1942 pelo Plano Agache, serviu de base para as discussões sobre o ordenamento e crescimento da cidade. Com o novo ciclo econômico da agricultura paranaense, a partir dos anos 50, pode-se concluir que a cidade passou a ser o palco para uma gradual intervenção urbana, concretizada mais tarde por meio do Plano Diretor (1965) e posteriormente expandida pelas constantes ações do IPPUC, agente público responsável pela sua implantação na paisagem urbana de Curitiba.

O IPPUC está diretamente ligado a todo esse processo de transformação pela implantação progressiva do Plano Diretor, pois coube a ele o monitoramento do crescimento urbano, propondo incentivos ou desestímulos, conforme o caso, de

forma a evitar situações nocivas ao desenvolvimento da cidade. Ou seja, ele funcionou como instrumento canalizador de todo o processo do planejamento urbano, à medida que propiciava a implantação do Plano Diretor, que, por sua vez, foi o fator catalisador que deslanchou todo esse processo.

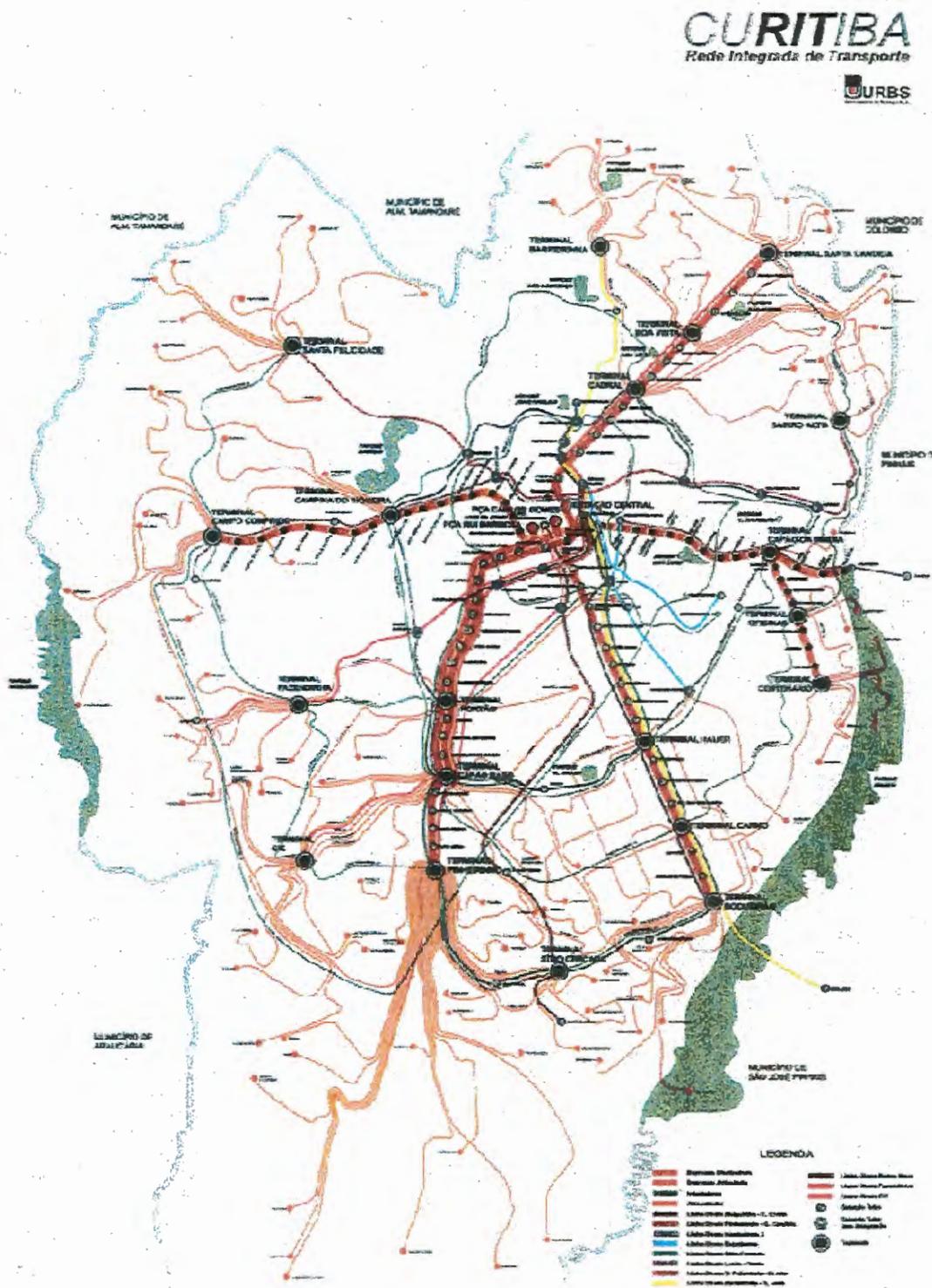
MAPA 6 – PLANO PRELIMINAR DE URBANISMO – 1965



IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA
Rua Dr. Diniz de Moraes, 1000 - Cabral - Curitiba - Paraná - Brasil - CEP 80233-010 - Telefone (041) 252-1414 - FAX (041) 252-0476 - INTERNET: E-MAIL: ippec@ippuc.org.br

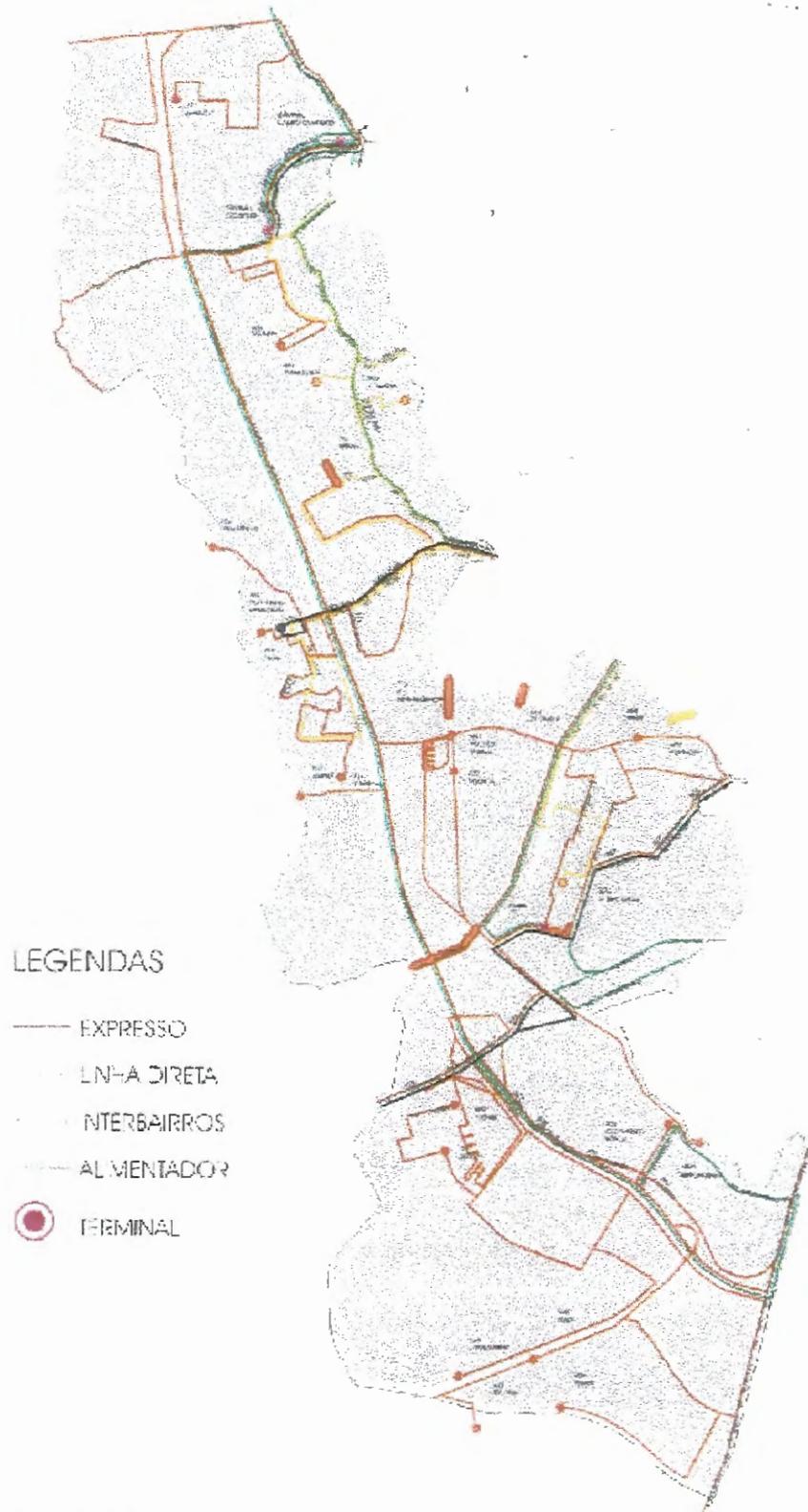
FONTE: IPPUC

MAPA 7 – REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE



FONTE: IPPUC

MAPA 8 – SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA



FONTE: IPPUC

2.3 VIABILIZAÇÃO POLÍTICA PARA CONSOLIDAÇÃO DO IPPUC

Desde a década de 40, Curitiba, como já foi visto, começou a se preocupar com uma estratégia de desenvolvimento de políticas para implantação de meios de planejamento urbano. Essa preocupação se verificou inicialmente entre a classe política dirigente e se estendeu, nos anos 60, para a classe empresarial e associações comunitárias de classes.

Logo de início, ficou claro que o crescimento econômico da cidade é que conduziria o processo de planejamento urbano, pois a ele caberia sustentar e direcionar as diretrizes desse planejamento, à medida que a cidade crescesse. Seria necessário, então, criar e manter relações para o interesse do investimento privado.

Muitos dos méritos do processo urbanístico de Curitiba se devem a sua natureza política de implantação, diferente de outras cidades brasileiras. A maneira como ocorreu faz que compreendamos mais profundamente todo o processo do planejamento urbano de Curitiba (DENNISON, 2000).

Com o Plano Agache, houve toda uma reforma na administração municipal para sua implantação. Foi criado um novo Departamento de Urbanismo e um Departamento de Obras Públicas, além de uma divisão de planejamento dentro do Departamento de Urbanismo.

Na década de 60, fez-se um processo de concorrência pública para a elaboração de um plano preliminar de urbanismo. A comissão de técnicos escolheu a SERETE — Escritório de Projetos Jorge Whilhem, de São Paulo. Ficou claro, porém, a necessidade de que profissionais locais acompanhassem o processo de elaboração do plano, para assim garantirem sua continuidade. Surgiu, então, um

grupo chamado Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC), que no ano de 1965 deu origem ao IPPUC.

Para que o plano urbanístico fosse entendido e assimilado pelas entidades representativas da sociedade civil, foram realizados seminários durante o mês de julho de 1965, com o objetivo de esclarecer a população em geral sobre seus objetivos.

Ao IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – criado em dezembro de 1965, foram delegadas as tarefas de elaboração e detalhamento de projetos, controle e implementação do Plano Diretor, além da execução de projetos com a colaboração de outros órgãos administrativos. Segundo MENEZES (1996), “ao criar um órgão autárquico, a Prefeitura de Curitiba fugia do modelo centralizador vigente no país. Essa “subversão” caracterizava as intenções de se viabilizar um modelo próprio de gestão urbana — tendo nas ações planejadas o seu viés impulsionador. Assim, a partir de 1965, a grande maioria das ações governamentais seriam previamente planejadas”. FACHINI (1978) desde o início, porém, ficou claro que “mais importante que o Plano Diretor foi, no entanto, o processo de planejamento desencadeado, através do qual o Poder Público, ao agir, agiria de uma forma planejada, constituindo cada vez mais o planejamento como um ato de governo e como uma estratégia de exercer o poder decisório”.

Com a criação do IPPUC e a aprovação do Plano Diretor, seguiu-se um período de divergências, porque, além de se tratar de uma nova equipe conduzindo a cidade, as diretrizes propostas, de certa forma, causariam grandes mudanças na filosofia de administração vigente. Além disso, a atuação do IPPUC na área de planejamento urbano, onde outros órgãos já atuavam, como, por exemplo, o

Departamento de Urbanismo e a URBS, também causou alguns conflitos nesse começo (MENEZES, 1996).

Durante todo o seu início de funcionamento o IPPUC procurou por em prática todas as idéias do Plano Preliminar de Urbanismo, além de realizar pesquisas e elaboração de projetos, nos quais detalhava as formas pelas quais o plano poderia ser melhorado. Também deu início à formação profissional, com o Recrutamento e Treinamento de estagiários graduados em arquitetura.

Com o passar do tempo, o IPPUC, fortalecendo-se como órgão administrativo municipal, através de sua credibilidade, prestígio e reconhecido sucesso obtido na implantação e viabilização do Plano, chegou a incorporar igualmente também várias atribuições do Departamento de Urbanismo, como, por exemplo, a apreciação de casos especiais de uso do solo, no tocante a grandes projetos de reforma urbana realizados por particulares e que tivessem impacto sobre a paisagem citamos aqui o exemplo do Shopping Müeller. Também ocorreu isso na implantação do Sistema de Ônibus Expressos, quando o IPPUC assumiu, desde o início, o gerenciamento da tarefa, chegando a controlar a execução do plano das vias estruturais, áreas de lazer e outros.

Por tudo isso, o IPPUC assegurou sua autonomia política, administrativa e financeira, já a partir de seu funcionamento, e conseguiu uma relativa liberdade de ação na obtenção de recursos externos para consumir as propostas do Plano Diretor e pesquisar novas alternativas de intervenções urbanas, à medida que a cidade crescesse e necessitasse. Com essa visão estratégica ao instituir o Plano, Curitiba, através do IPPUC, tornou-se modelo e referência em planejamento urbano.

2.3.1 IPPUC — Agente Indutor do Planejamento

O IPPUC — Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba — é uma Autarquia Municipal, criada pela Lei nº 2660, de 1º de dezembro de 1965, e regulamentada pelo Decreto nº 1910, de 10 de dezembro de 1965. Seu surgimento, como já foi visto neste capítulo, está na apresentação do Plano Preliminar Urbanístico de Curitiba (1965), realizado pela empresa Serete e pelo arquiteto Jorge Wilhelm, de São Paulo, com a colaboração de técnicos locais das mais variadas especialidades.

O IPPUC tem como atribuições, de acordo com a Lei de sua criação:  elaborar e encaminhar ao Executivo anteprojetos de lei, fixando o Plano Urbanístico de Curitiba; promover estudos e pesquisas para o planejamento integrado do desenvolvimento do Município de Curitiba; apreciar projetos de lei e medidas administrativas que possam ter repercussão no desenvolvimento do Município; promover, nos órgãos da Administração Municipal, o sentido de racionalização do desenvolvimento do Município em todos seus aspectos; criar condições de implementação e continuidade que permitam uma adaptação constante dos planos setoriais e globais às realidades dinâmicas do desenvolvimento municipal; compatibilizar o planejamento local com as diretrizes do planejamento regional ou estadual (IPPUC, 1996).

No seu primeiro regulamento, aprovado pelo Decreto 1910/65, foram acrescentadas outras atribuições ao Instituto: a elaboração de estudos que visam à perfeita adaptação das obras municipais ao Plano Diretor do Município e às restrições e estímulos tributários ou administrativos, necessários à implantação do Plano Diretor e à realidade dos programas setoriais; a promoção de convênios com

entidades técnicas e de ensino superior para o aperfeiçoamento de profissionais; a promoção de períodos de estágio para estudantes universitários, através de convênios com Instituições de Ensino Superior, e a realização de outras atividades ligadas ao desenvolvimento urbano. Desta forma, o IPPUC pode aumentar seu campo de atuação dentro da cidade e ter maior autonomia como órgão administrativo municipal, acelerando a viabilização de algumas propostas do Plano Diretor.

Em 1966, a Câmara Municipal aprovou o Plano Diretor elaborado pelo IPPUC e, em 1967, foi firmado um convênio entre o Governo do Estado do Paraná e os municípios integrantes da Região Metropolitana, do qual o IPPUC participaria e cujos objetivos eram: a realização de estudos, projetos e programas relacionados com o planejamento da Região Metropolitana; a coordenação dos trabalhos de planejamento, estabelecendo prioridades e programações; a execução de projetos e obras para o desenvolvimento econômico e social; a implantação do planejamento integrado e a apreciação dos projetos de lei e de medidas administrativas. Com essa participação, o IPPUC pôde assumir a elaboração ou contratação de estudos de natureza técnica e programação de obras relacionadas com o planejamento regional integrado, além de coordenar obras, projetos, serviços e atividades de interesse da região.

Em 1972, um novo regulamento é aprovado pelo Decreto 205, que modificou alguns itens do anterior, definindo que o planejamento é uma atividade contínua, e deve adaptar os planos setoriais aos globais e adequar o planejamento local às diretrizes do planejamento regional, estadual e federal. Esses novos regulamentos foram necessários para assegurar a continuidade de implantação do Plano Diretor e também para que as intervenções urbanísticas, dentro do perímetro

urbano de Curitiba, levassem em consideração os acontecimentos urbanísticos das cidades que formam a sua região metropolitana, tentando evitar que os planejamentos locais se esquecessem das diretrizes do planejamento regional, o que poderia acarretar grandes problemas urbanos.

Foi criado também um Conselho Deliberativo e uma Diretoria Executiva. O Conselho era constituído de catorze membros com representantes da Câmara Municipal, da Diretoria e dos Órgãos Municipais. A Diretoria Executiva era constituída por cinco membros: presidente e demais diretores ou supervisores.

O IPPUC conta com recursos humanos capacitados para desenvolver estudos, planos, programas e projetos em diversas áreas, tais como: transportes e circulação, sistema viário, uso do solo, meio ambiente, pesquisa, serviços sociais (saúde, educação, atendimento ao menor), estrutura urbana, comunicação visual, mobiliário urbano, mapeamento, preservação do patrimônio cultural e outros. Também compete a ele supervisionar e coordenar obras, receber e prestar serviços de consultoria, atender com serviços de informática ao conjunto da Administração Municipal e assinar convênios de cooperação técnica com outras entidades no Brasil e no exterior.

2.3.2 Estrutura e Funcionamento do IPPUC

A estrutura do IPPUC segue a metodologia usada em trabalho de planejamento. Está organizado em três Supervisões: a de **Informações**, a de **Planejamento** e a de **Implantação**, cada uma composta por áreas ou setores, organicamente diferenciados, e compostos por técnicos e auxiliares técnicos encarregados dos diversos aspectos do planejamento urbano. Além dessas

Supervisões, chamadas habitualmente de Supervisões Técnicas, existem duas outras estruturas de apoio: uma, encarregada da parte administrativa e financeira e do funcionamento do Instituto, e outra o Centro de Processamento de Dados (CPD) que é encarregado do processamento informatizado dos dados necessários ao planejamento e à gestão municipal (IPPUC, 1996).

A **Supervisão de Informações** é responsável pela produção, sistematização e análise das informações necessárias ao planejamento e à ação dos diversos órgãos da Prefeitura. Além da edição, registro, classificação, catalogação e arquivos dos documentos produzidos pelo IPPUC. É também competência da Supervisão de Informações a promoção e manutenção de contatos com órgãos externos, visando a assistência, cooperação e intercâmbio técnico na área de pesquisa e planejamento urbano. No exercício desta última função, a Supervisão de Informações tem-se convertido na “porta de entrada” para os que desejam conhecer o IPPUC e a experiência do planejamento do Município de Curitiba. Essa Supervisão é composta pelos setores:

- a) **Setor de Documentação:** responsável por preservar e divulgar o acervo do Instituto; coordenar e executar o processamento técnico; organizar e promover a manutenção de fichários, catálogos e índices; supervisionar, coordenar e executar pesquisas bibliográficas correntes e retrospectivas; orientar e realizar atendimento e empréstimo de documentos aos usuários; assegurar a conservação dos documentos e projetos recebidos; responder a ofícios e providenciar o material solicitado; proceder à implantação do sistema de microfilmagem; cadastrar em sistema de

processamento de dados, inicialmente, as informações constantes nas pranchas dos projetos da Mapoteca;

- b) **Setor de Comunicação e Editoração:** tem como funções principais a redação, tradução, revisão e a criação de textos, planejamento e produção de material gráfico de apoio aos planos, programas e projetos do Instituto;
- c) **Setor de Mapeamento:** responsável pela elaboração, acompanhamento e/ou execução de projetos específicos, através da produção e levantamento de dados;
- d) **Setor de Pesquisa:** busca alternativas para a obtenção das diversas informações consideradas necessárias para o planejamento e a gestão da cidade.

A **Supervisão de Planejamento** é a espinha dorsal do IPPUC. Ela é responsável pela definição das diretrizes de desenvolvimento do Município e pela elaboração de planos, programas e projetos. Ocupa-se também do apoio às Secretarias Municipais na definição e compatibilização das diversas políticas e propostas setoriais, visando a sua articulação e integração no contexto das diretrizes gerais de desenvolvimento, além da execução de estudos e projetos arquitetônicos e da elaboração de projeto de equipamento urbano e de comunicação. Fazem parte dessa Supervisão os seguintes setores:

- a) **Setor Socioeconômico:** ocupa-se da elaboração de planos, programas, projetos, avaliações e estudos para a intervenção do Poder Público nas áreas de educação, saúde, atendimento ao menor, cultura e preservação da memória, economia urbana e estruturação urbana;

- b) **Setor Físico-territorial** – tem como função a análise, o diagnóstico e a definição de tendências de evolução do meio físico e da infra-estrutura urbana do Município. Também é encarregado de elaborar planos, programas e projetos, referentes à organização territorial, zoneamento e uso do solo, sistema viário, meio ambiente, saneamento, habitação, transporte e outros;
- c) **Setor de Projetos e Execução Gráfica:** a função principal deste Setor é a elaboração de estudos e desenvolvimento de projetos arquitetônicos, de urbanização e de paisagismo, nas áreas de educação, saúde, atendimento infantil, transporte, circulação, meio ambiente e habitação. Além disso, coordena a contratação de projetos complementares (estrutural, hidráulico, elétrico e os demais) aos projetos desenvolvidos e executa mapas dos planos e projetos elaborados;
- d) **Setor de Mobiliário Urbano e Comunicação Visual:** desenvolve e analisa planos e projetos relacionados com a paisagem urbana em áreas específicas, atuando em arquitetura, paisagismo, comunicação visual, mobiliário e equipamento urbano. Esse Setor ocupa-se também de rotinas administrativas, tais como: responder a consultas de publicidade urbana referentes a letreiros, outdoors, placas, painéis e outros; responder a consultas e processos de equipamento e mobiliário urbano, incluindo sua implantação e definições quanto a sua utilização.

Para a **Supervisão de Planejamento**, foram criados Núcleos de Planejamento das Administrações Regionais, em consequência do crescimento

acelerado da cidade e para atendimento à população, de maneira mais direta e descentralizada.

A **Supervisão de Implantação** concentra as atividades de “saída” do processo de planejamento, acompanhando e monitorando o desenvolvimento dos planos, programas e projetos. Ocupa-se também do levantamento e captação de recursos financeiros para implantação dos mesmos, bem como do gerenciamento físico-financeiro dos programas e recursos conveniados, além da coordenação de obras em vias públicas e execução de levantamentos topográficos. Esta Supervisão é composta pelos seguintes setores:

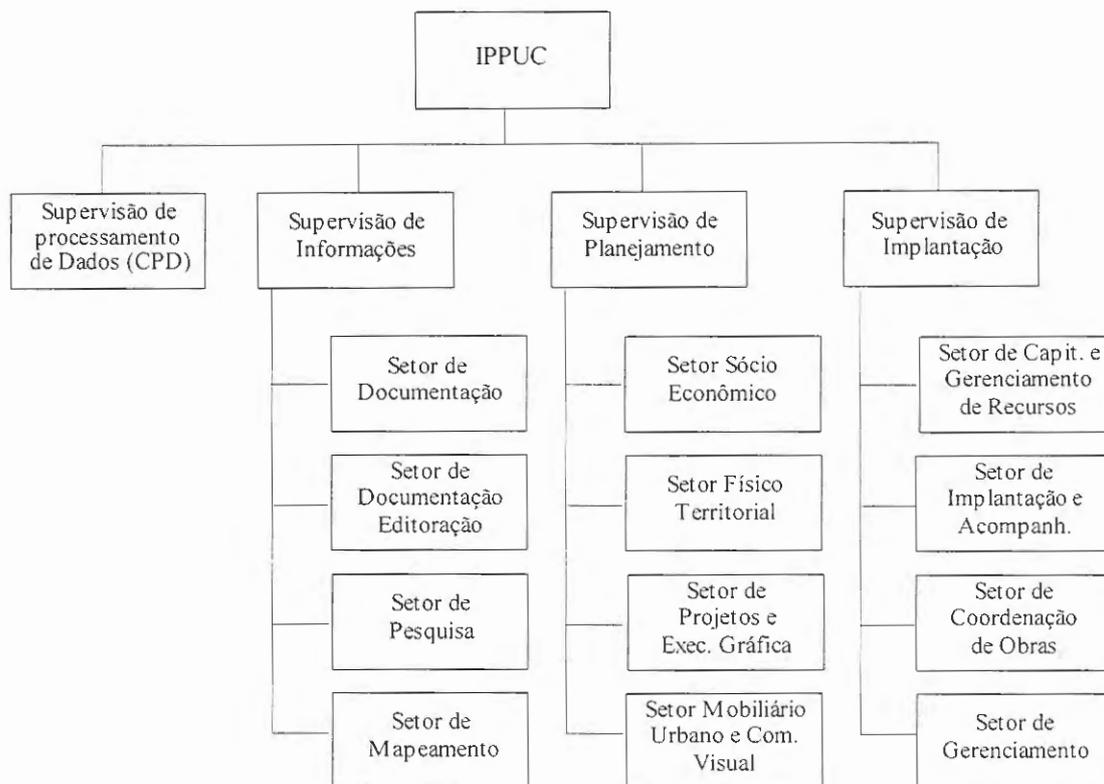
- a) **Setor de Captação e Gerenciamento de Recursos:** tem como principais funções: levantar recursos para a efetivação dos planos, programas e projetos do IPPUC e desenvolver ações para captação, direcionamento e gerenciamento desses recursos, além do orçamento dos planos, programas e projetos;
- b) **Setor de Implantação e Acompanhamento:** participa na elaboração de anteprojetos e orçamentos prévios e coordena a implantação com o acompanhamento físico e financeiro dos projetos e programas;
- c) **Setor de Coordenação de Obras de Curitiba:** em conjunto com o **Centro de Processamento de Dados**, gerencia as obras em vias públicas e o Sistema de Informações da Infra-estrutura Urbana, além de expedir autorizações e informar sobre as redes subterrâneas, evitando assim rompimentos, obstruções e outros;
- d) **Setor de Topografia:** tem como funções: executar os serviços topográficos necessários para a elaboração de projetos e para a

implantação de obras; executar cálculos de planilhas, de áreas, de nivelamentos e de volumes de cones e aterros, elaborando também projetos geométricos; subsidiar a elaboração de projetos arquitetônicos (atividade desenvolvida na Supervisão de Planejamento); além de alimentar e atualizar o cadastro de informações da Área de Mapeamento da Supervisão de Informações.

Como estrutura de apoio, o IPPUC conta com o **Centro de Processamento de Dados, CPD**, cujo objetivo é a informação global de todas as áreas do Instituto. Essas informações são mantidas via terminais de computador e permitem a atualização constante dos dados e sua utilização imediata, possibilitando o pronto atendimento aos contribuintes.

Tal estrutura administrativa de funcionamento adotada pelo IPPUC tem permitido e contribuído para a viabilização do planejamento urbano de Curitiba, pois as Supervisões, e conseqüentemente os seus Setores, trabalhando juntas, desde a fase de pesquisa até a execução dos projetos de intervenção urbana, passando obviamente pela fase de sua idealização, propiciam uma maior agilidade ao processo de instalação dos projetos e menor margem de erro quanto às necessidades da população (através do Setor de Pesquisa), podendo, conseqüentemente, atuar na cidade com intervenções urbanísticas mais globais.

FIGURA 1 – ORGANOGRAMA – ESTRUTURA DO IPPUC



FONTE: IPPUC. Dados trabalhados pelo autor.

2.4 INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS NA CIDADE DE CURITIBA A PARTIR DA CRIAÇÃO DO IPPUC EM 1965

Como já viu-se anteriormente, coube ao IPPUC, a partir de sua criação e aprovação, a tarefa de viabilizar a concretização das propostas do Plano Diretor, concebido a partir do Plano Preliminar de Urbanismo, na década de 60. Essas intervenções urbanísticas, mencionadas a seguir, alteraram a paisagem urbana e modificaram a maneira de a população se relacionar com a cidade, não só pela utilização dos espaços projetados, mas também através das políticas de incentivo ao lazer, cultura, memória e outros, aumentando o sentimento de “identidade” da

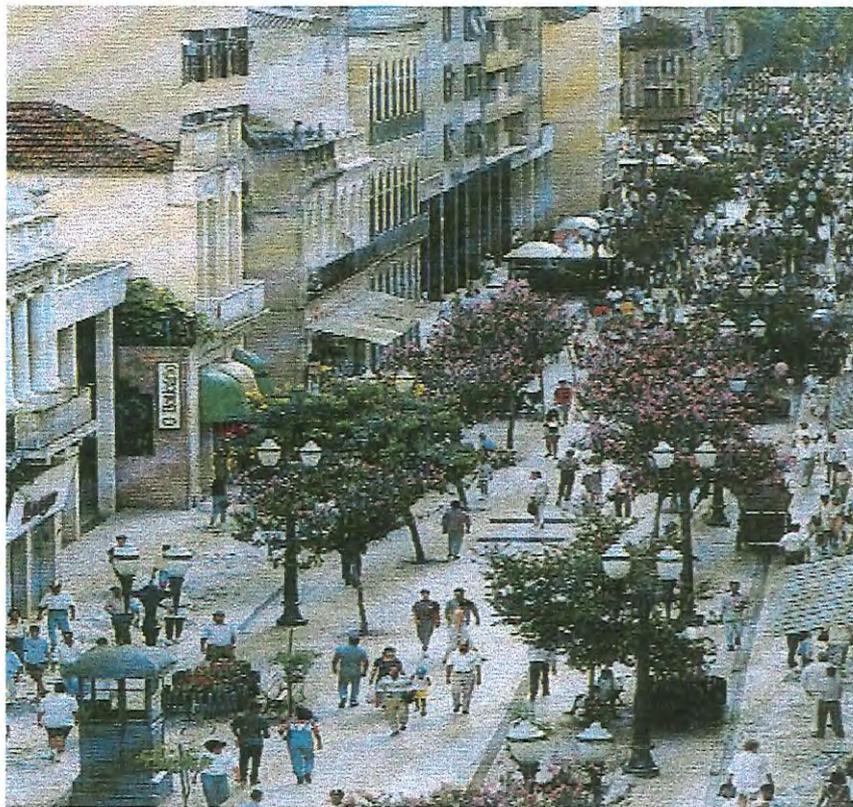
população com Curitiba. É importante destacar que as ações de planejamento urbano, viabilizadas durante esse período, funcionaram como agentes diretamente responsáveis pela transformação da Paisagem Urbana.

Em abril de 1965, é elaborado o Plano Preliminar de Urbanismo e é criada a Companhia de Habitação Popular de Curitiba, COHAB-CT, tendo como função elaborar e gerenciar a adoção das políticas habitacionais de caráter popular, atuando em todas as fases do processo de produção da moradia.

A Câmara Municipal aprova o Plano Diretor, através da Lei nº 2.828, de 31 de junho de 1966, cujas diretrizes orientam o processo de crescimento de forma ordenada, reunidas em três funções básicas: uso do solo, transporte de massa e sistema viário. No ano seguinte foi entregue o primeiro conjunto habitacional pela COHAB-CT, o Conjunto Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, com cem casas, na atual Cidade Industrial de Curitiba.

Em 27 de dezembro de 1971, o velho Paiol de Pólvora transforma-se em Teatro Paiol e também se delimita a área do setor histórico, com suas edificações classificadas segundo seu valor histórico. O acontecimento urbanístico mais marcante, porém, foi o fechamento da Rua XV de Novembro ao tráfego de veículos, tarefa empreendida em 24 horas, em um final de semana. Este fechamento priorizou o pedestre, que passou a sentir-se parte da paisagem urbana.

FOTO 19 – RUA XV DE NOVEMBRO



FONTE: IPPUC

A inauguração da Rodoferroviária em 1972, alterou parte significativa da estrutura viária da cidade, uma vez que a antiga rodoviária transformou-se em terminal de ônibus da Região Metropolitana. Nesse ano também ocorreu a introdução de novo Projeto de Zoneamento e Uso do Solo no Plano Diretor, com o objetivo de adequar os vários setores da cidade ao desenvolvimento urbano, de acordo com suas diretrizes e as políticas de transporte e circulação. Foi criado o Parque Barigüi, o maior da cidade, onde foi represado um lago de 400.000m² para controlar as enchentes existentes, e o Parque São Lourenço, com 203.918m².

A Região Metropolitana de Curitiba é instituída oficialmente em 1973, e em 1974 inicia-se a circulação do ônibus Expresso, em canaletas exclusivas, ladeadas por duas vias de tráfego lento, tendo como paralelas duas vias rápidas de mão única

em sentidos opostos — centro/bairro e bairro/centro. A essa estrutura urbana deu-se o nome de “Sistema Trinário de Vias”. O Poder Executivo Municipal inicia a implantação da Cidade Industrial de Curitiba, CIC. Localizada entre a região sul e sudoeste, dispendo de uma área de 43.700.000m², encontra-se a dez quilômetros de distância do centro da cidade.

Em 1975, foi feita uma reavaliação da Legislação Urbanística de Curitiba, que levou à nova Lei de Zoneamento e Legislação do Uso do Solo, dividindo-se a cidade em 75 bairros.

A inauguração da primeira ciclovia da cidade, na Avenida Victor Ferreira do Amaral, entre a Praça das Nações e a BR 116, ocorre em 1977, seguida pela criação do Plano de Desenvolvimento Integrado, que define o ordenamento do Uso do Solo dos Municípios da Região Metropolitana, em 1978.

Começa a circular, em 1979, o ônibus Interbairros, para atravessar 28 bairros de Curitiba, sendo também criada a Linha do Estudante, voltada fundamentalmente para os universitários. Com mais essas opções de transporte, forma-se a Rede Integrada de Transporte, RIT. Nesse mesmo ano, com o lançamento do Parque Regional do Iguaçu, localizado ao longo do Rio Iguaçu, forma-se uma reserva natural para evitar a conurbação com os municípios vizinhos. Na confluência dos rios Belém e Iguaçu, é construída a primeira estação de tratamento de esgotos de Curitiba. Criou-se nesse parque o zoológico da cidade, com mais de mil animais.

Em 1981, lança-se a linha de ônibus Circular—Centro, percorrendo 5,5 quilômetros, na área central de Curitiba, para transporte de passageiros em pé e, em dezembro desse ano, inaugura-se o espaço cultural Solar do Barão, conjunto arquitetônico de quatro edifícios de diferentes épocas.

O Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano, PMDU, é elaborado em 1985, com apresentação de diretrizes básicas para um novo modelo de desenvolvimento: a diminuição da polarização do centro da cidade com a ativação de centros secundários e uma nova Legislação de Uso do Solo, que leva em conta as características naturais das diferentes áreas, evitando uma uniformização. Embora não tenham sido aplicadas em sua totalidade, as novas diretrizes físico-territoriais vão alterar, em algumas áreas pontuais, a paisagem urbana de Curitiba, como, por exemplo, a edificação de prédios sem restrição de altura, em locais caracterizados como centros secundários.

As primeiras leis para a preservação de áreas verdes existentes no município são criadas em 1986, a fim de protegê-las da especulação imobiliária. Nesse mesmo ano, ocorre também a reforma administrativa na Prefeitura Municipal de Curitiba, com a tomada de três medidas fundamentais: transformação dos antigos Departamentos em Secretarias Municipais, criação de novas Secretarias e das Administrações Regionais, que dividem a cidade em: nove Regiões Administrativas através do Decreto nº 41, de 8 de janeiro de 1986, as quais, três anos mais tarde, passam a ser chamadas de Administrações Regionais de Freguesia, diminuindo seu número de nove para seis, pelo Decreto nº 436/89 (*Vide Anexo 1*).

A inauguração do Parque das Pedreiras, no bairro do Pilarzinho, espaço multimídia destinado a shows e atividades culturais, e a instituição do Programa “Lixo que não é Lixo”, que prevê a separação domiciliar entre lixo biodegradável e reciclável, evitando desperdício e mantendo a cidade limpa, dão-se no ano de 1989.

A Linha Direta, com o popular “Ligeirinho”, projetado para transportar até 110 passageiros a cada viagem, e as “Estações-tubo”, para embarque/desembarque

mais rápidos e abrigo dos usuários, ocorreram em 1991. Também houve a inauguração do Jardim Botânico Francisca Maria Garfunkel Rischbieter, a criação da Universidade Livre do Meio Ambiente, espaço reservado para repassar conhecimentos sobre o meio ambiente à população, e a abertura da “Rua 24 Horas”, que oferece serviço comercial ininterrupto.

FOTO 20 – RUA 24 HORAS



FONTE: Própria

Em 19 de março de 1992, abres-se o espaço cultural Ópera de Arame, integrado à paisagem do Parque das Pedreiras e à Rede Integrada de Transporte o ônibus “Biarticulado” (Eixo Leste—Oeste), aumentando a capacidade de passageiros e diminuindo o tempo das viagens.

No ano seguinte, através do Decreto nº 583/93, aprova-se a nova delimitação de áreas das Administrações Regionais de Freguesia, que passam a ter sete Regionais, denominadas Administrações Regionais. Também em 1993, é feito o

lançamento da “Casa dos 300 Anos”, especialmente criada para preparar a população e a cidade para o terceiro centenário oficial de Curitiba e, através de decreto, concedem-se incentivos para restauração e preservação de imóveis de Interesse Especial de Preservação – UIEP.

Em 1995, abre-se para o público o primeiro “Farol do Saber”, biblioteca de bairro, para atendimento à escolas e à comunidade em geral, com policiamento preventivo pela presença da Guarda Municipal e pelo sinal luminoso no alto da torre. O Projeto “Cores da Cidade”, objetivava revitalizar os prédios preservados da Rua Riachuelo, no trecho que vai da Rua XV de Novembro, incluindo as praças Generoso Marques e José Borges de Macedo. Esse projeto traz de volta as cores originais das fachadas do casario histórico. Outra importante intervenção no meio urbano nesse ano é a instalação da primeira “Rua da Cidadania”, no Terminal do Carmo, com aproximadamente 7.200m² de área construída, que concentra diversos núcleos de serviços das Secretarias do Município, sede da Administração Regional do Boqueirão, postos de atendimento da Sanepar, Copel e Banestado, além de 25 lojas comerciais, espaços para artes cênicas, musicais, esportivas e outros. A linha de ônibus “Biarticulado” (Eixo Norte—Sul) é colocada em funcionamento, assim como a primeira “Vila de Oficinas”, na Vila das Torres, projeto que visa a concentrar pequenas oficinas de prestação de serviços, onde as famílias podem morar e trabalhar. As unidades geminadas e construídas em dois pavimentos: no térreo, a oficina; e na parte superior, a residência das famílias.

A instalação da Rua da Cidadania, no Terminal da Fazendinha, a criação do Bosque Fazendinha (72.851m²) e a criação do Bosque do Alemão (40.000 m²), no bairro Vista Alegre, acontecem em 1996. E em 15 de agosto desse ano o Memorial

da Cidade, no Largo da Ordem, uma homenagem aos 300 anos de Curitiba, é inaugurado. O Memorial, em forma de pinheiro estilizado — árvore símbolo do Paraná — é construído entre o casario mais antigo da cidade, com quase 5.000m² de área. Feito de concreto, aço e vidro laminado, foi projetado para acolher a “memória” dos curitibanos, paranaenses, enfim, brasileiros que fizeram a história de Curitiba. Esse espaço dispõe de uma praça coberta, três pavimentos e um terraço panorâmico, com ambientes especiais e abriga auditório para 114 lugares (Teatro Londrina), amplas áreas destinadas à exposições de artes, biblioteca, teatro e concertos musicais.

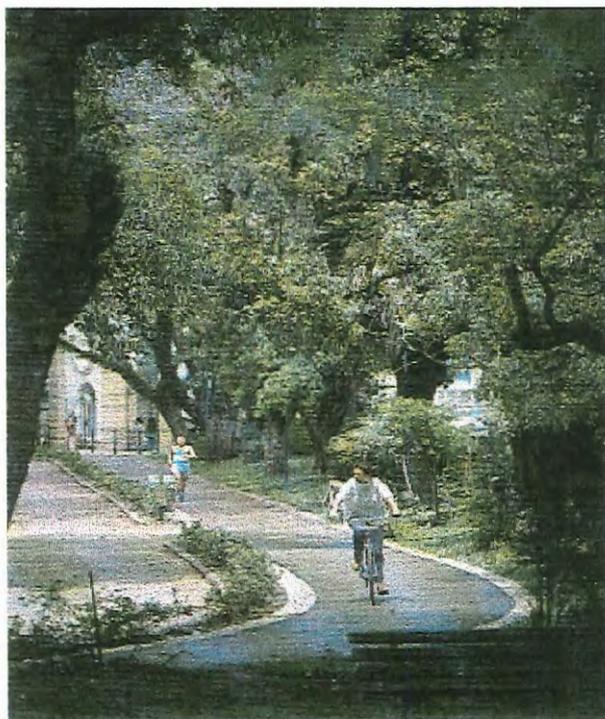
Finalmente no ano de 2000, é entregue à população a Rua XV de Novembro (Foto 21), totalmente revitalizada, com obras de melhoria, e começam as obras de infra-estrutura urbana da cidade em geral, como novas linhas do “Biarticulado” e “Estações-tubo”, a mudança toda da rede de esgoto e de telefonia da área central e o início de revitalização da Praça Osório e do Passeio Público (Foto 22).

FOTO 21 – RUA XV DE NOVEMBRO – REVITALIZAÇÃO / 2000



FONTE: Própria

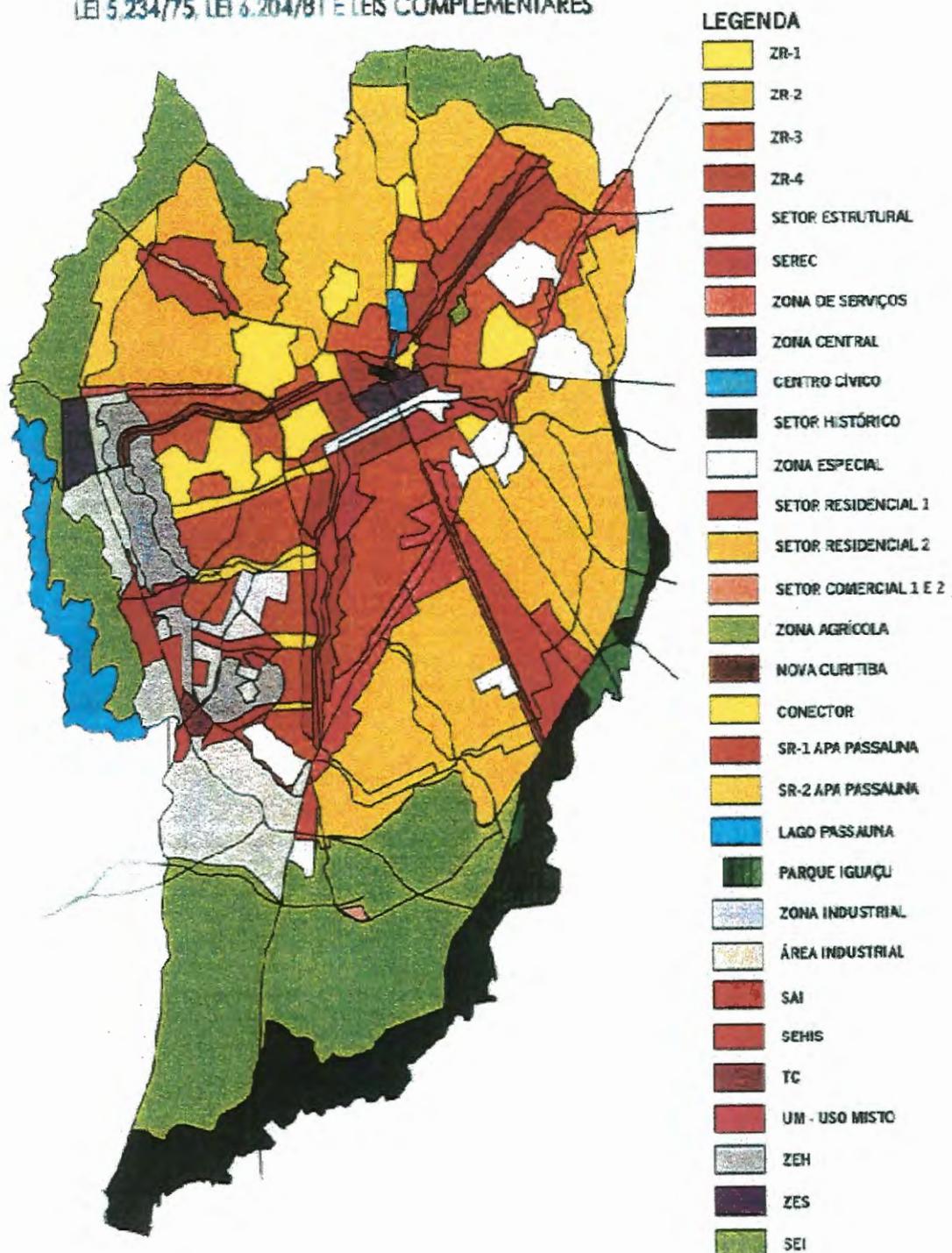
FOTO 22 – PASSEIO PÚBLICO



FONTE: IPPUC

MAPA 10 – ZONEAMENTO E USO DO SOLO - 1975

LEI 5.234/75, LEI 6.204/81 E LEIS COMPLEMENTARES

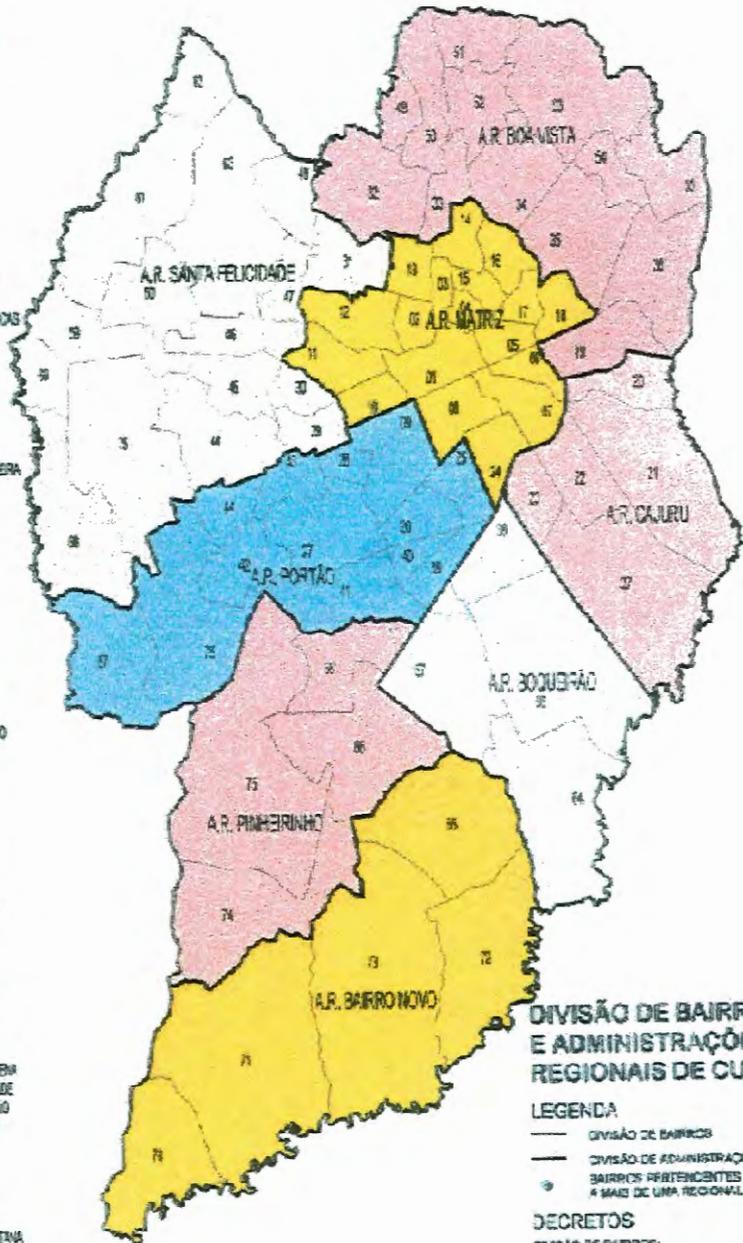


FONTE: IPPUC

MAPA 11 – ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS – 1993

BAIROS

- 01 - CENTRO
- 02 - SÃO FRANCISCO
- 03 - CENTRO CIVIC
- 04 - ALTO DA SELVA
- 05 - ALTO DA RUA XV
- 06 - CRISTÓFOL
- 07 - JARDIM BOTÂNICO
- 08 - HERÓULAS
- 09 - ÁGUA VERDE
- 10 - BATEL
- 11 - RECIFE
- 12 - MERCES
- 13 - SOM REIRO
- 14 - AND
- 15 - JANEI
- 16 - CABRAL
- 17 - ALTO LARGE
- 18 - JARDIM SOCIAL
- 19 - TULUMÁ
- 20 - CAPO DA BRUA
- 21 - CAJURU
- 22 - JARDIM DAS AMÉRICAS
- 23 - GUARDIÃO
- 24 - FERRIC VELHO
- 25 - PAROL
- 26 - OLÍMPIA
- 27 - PORTÃO
- 28 - VILA ZEBEL
- 29 - SEMÁRIO
- 30 - CAMPINA DO SIQUEIRA
- 31 - VILA ALEBRE
- 32 - PILARZINHO
- 33 - SÃO LOURENÇO
- 34 - BOA VISTA
- 35 - BAGATEL
- 36 - BARRIO ALTO
- 37 - UBERABA
- 38 - FAUPE
- 39 - FAUPE
- 40 - UNICIA
- 41 - NOVO MUNDO
- 42 - FAZENDINHA
- 43 - SANTA CATARINA
- 44 - CAMPO COMPRIDO
- 45 - MOSSAQUE
- 46 - SANTO ANJO
- 47 - CASCATANA
- 48 - SÃO JÓÃO
- 49 - TRACÓI
- 50 - AGRANQUES
- 51 - CACHOEIRA
- 52 - BARRIO BAIXO
- 53 - SANTA CLÁUDIA
- 54 - TIO JÓ
- 55 - ARLEN
- 56 - BOQUEIRÃO
- 57 - NITERÓI
- 58 - CARRÃO RASO
- 59 - CILEANE
- 60 - SÃO BRÁS
- 61 - SUTATUNHA
- 62 - LINDINHA PEQUENA
- 63 - SANTA FELICIDADE
- 64 - ALTO ROQUEIRO
- 65 - SÍTIO CERCADO
- 66 - PINHEIRINHO
- 67 - SÃO MIGUEL
- 68 - AUGUSTA
- 69 - FUSCA
- 70 - CAVIOLA
- 71 - CAMPO DE SANTANA
- 72 - GALCHINHO
- 73 - LINDINHA
- 74 - FAROLARIA
- 75 - CIDADE INDUSTRIAL



DIVISÃO DE BAIROS E ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS DE CURITIBA

- LEGENDA
- DIVISÃO DE BAIROS
 - DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS
 - BAIROS PERTENCENTES A MAIS DE UMA REGIONAL

DECRETOS

DIVISÃO DE BAIROS:
DECRETO Nº 27.475

DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS:
DECRETO Nº 25.607

FONTE: IPPUC
DATA: JULHO 1993
ESCALA: 1:100.000

IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA
 SETOR DE GEOPROCESSAMENTO
 Rua Rui Inácio, 609 - Cabral - Curitiba - Paraná - Brasil - CEP 00.035-010 Fone (041) 302-1414 - Fax (041) 302-9979 INTERNET: E-MAIL: ippec@ippec.com.br

FONTE: IPPUC

Na tabela, a seguir, podemos ter uma visão mais clara das intervenções na paisagem urbana de Curitiba geradas pelo IPPUC, e quem era o prefeito na época em que cada uma delas ocorreu. Dessa maneira, se poderá analisar e compreender essas intervenções, não só como uma ação urbanística ou paisagística, mas também qual era o momento político que a cidade vivenciava. Em Curitiba, todo processo de planejamento urbano sempre esteve ligado às intenções políticas de seus governantes, não constituindo novidade a importância que o IPPUC teve nas várias campanhas do atual governador do Estado do Paraná, o arquiteto Jaime Lerner, sendo, até mesmo, umas das suas principais plataformas políticas. O marketing: “Curitiba, Capital Ecológica”, “Curitiba, Capital de Primeiro Mundo”, e outros *slogans*, foi diretamente associado quase que exclusivamente à pessoa do governador; que, lógico e merecidamente, esteve à frente do IPPUC, e, conseqüentemente, de todo o processo de planejamento urbano de Curitiba, em um momento de crucial importância. Jaime Lerner foi o segundo presidente do IPPUC (1968-1969), período em que o Instituto se fortaleceu politicamente, e foi ele um dos principais responsáveis por isso. Não se pode esquecer, entretanto, que todo esse processo, além de ter sido iniciado pelas propostas da Empresa Serete, de São Paulo, com a participação de vários profissionais de Curitiba, sempre esteve a cargo de uma equipe de trabalho, portanto, o seu mérito, ou não, não deveria ser associado, unicamente a esse ou àquele profissional.

TABELA 1 – INTERVENÇÕES DO IPPUC

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES DO IPPUC NA PAISAGEM URBANA							
ANO	CONVENIÊNCIAS E SERVIÇOS	TRANSPORTE	ZONEAMENTO E USO DO SOLO	PATRIMÔNIO E CULTURA	ESPAÇOS VERDES	AÇÕES INSTITUCIONAIS	GESTÃO ADMINISTRATIVA MUNICIPAL
1965						Cohab Plano Preliminar de Urbanismo	Osmar Sabag
1966						Plano Diretor	Osmar Sabag
1971	Fechamento Rua XV			Teatro Paiol			Jaime Lerner
1972		Rodoferroviária	Novo Zoneamento		Parque Bariquii São Lourenço		Jaime Lerner
1973						Região Metropolitana	Jaime Lerner
1974	Cidade Industrial	Ônibus Expresso					Jaime Lerner
1975			Lei de Zoneamento				Saul Raiz
1977		Ciclovia					Saul Raiz
1979		Rede Integrada de Transporte			Parque Iguaçú		Jaime Lerner
1981				Solar do Barão			Jaime Lerner
1985						Plano Municipal de Desenvolvimento - PMDU	Maurício Fruet
1986						Leis de preservação de áreas verdes e Adm. Regionais (9)	Roberto Requião
1989	“Lixo que não é lixo”				Pedreiras		Jaime Lerner
1991		Ligeirinho/Estação Tubo		Univ. Livre do Meio Ambiente	Jardim Botânico		Jaime Lerner
1992		Biarticulado integrado à Rede Integrada de Transporte		Ópera de Arame			Jaime Lerner
1993						Adm. Regionais (7)	Rafael Greca
1995	Rua da Cidadania	Biarticulado Eixo Norte-Sul		Farol do Saber		Projeto Cores na Cidade	Rafael Greca
1996				Memorial da Cidade			Rafael Greca
2000	Revitalização da Rua XV						Cassio Tanigushi

Intervenções urbanísticas na área central de Curitiba

FONTE: IPPUC. Dados trabalhados pelo autor.

Em síntese, pode-se dizer que o Plano Agache, com seu caráter organicista, iniciou todo o processo do planejamento urbano de Curitiba e que, com o crescimento rápido da cidade, nos anos 50, novos problemas começaram a surgir. Foi necessária uma nova organização da cidade, o que culminou com o Plano Preliminar de Urbanismo, a elaboração do Plano Diretor e a indispensável criação de um órgão municipal para pôr em prática as propostas do Plano: o IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Ao criar esse órgão autárquico, a prefeitura fugiu do modelo centralizador usado em todo o país, caracterizando um modelo próprio de gestão urbana.

Segundo (OBA, 1999):

O sucesso do Plano SERETE/IPPUC deve-se particularmente à sua continuidade através das diversas gestões da Prefeitura Municipal. Embora tenha ocorrido uma alternância na orientação política e ideológica, em termos conceituais não houve mudanças radicais. A presença constante do IPPUC e a apropriação da nova identidade urbana pela população inibiram qualquer retrocesso ou alteração essencial. A tendência dominante foi a de somar, de complementar com ações voltadas aos aspectos não atendidos pelas administrações anteriores. Apenas como forma de diferenciar e marcar cada uma dessas administrações, foram adotados discursos e uma temática representativa e sintonizada com as ideologias da época.

Tudo isso desencadeou um importante e único processo de planejamento urbano que transformou globalmente a paisagem urbana de Curitiba. O IPPUC, funcionando como autarquia municipal, foi o principal responsável por essa transformação, como agente direto pela viabilização do Plano Diretor. Com uma estrutura e funcionamento aprovados na prática pelo sucesso da implantação do Plano, e à medida que sua força política aumentava, ele pôde ter uma maior autonomia para decidir futuras intervenções urbanas, captar recursos para elas e, conseqüentemente, agilizar o processo do planejamento urbano.

Hoje, Curitiba, ao lado de outras cidades do mundo, é considerada referência urbanística positiva, ou seja, um cidade cujo planejamento urbano transformou sua estrutura física e paisagem da cidade, mas que não perdeu a identidade, memória e cultura local, pelo contrário, através do fortalecimento desses aspectos, por intervenções urbanas, ocorreram algumas das mais importantes transformações da paisagem da cidade.

3 PLANEJAMENTO COMO PROCESSO TRANSFORMADOR DA PAISAGEM URBANA

O planejamento urbano modificou o desenho da cidade de Curitiba e está diretamente ligado à gradual transformação da paisagem urbana pelas propostas do Plano Preliminar de Urbanismo (1965). Neste capítulo se falará da importância vital do Sistema Viário, do Zoneamento e de Uso do Solo para o processo de planejamento, através de suas diretrizes, propostas pelo Plano Diretor, cujas transformações ocorreram tanto no aspecto urbanístico como no paisagístico, funcionando como fatores básicos para a estruturação física da cidade.

O planejamento urbano de Curitiba usou o Sistema Viário e de Transporte e o Zoneamento e Uso do Solo como importantes instrumentos de ação, quando o Poder Público local criou um ambiente urbano adequado ao desenvolvimento do homem e transformou a paisagem urbana e a qualidade de vida da cidade.

A população curitibana cresceu cerca de 68% nas décadas de 60 e 70 e dobrou em número na década de 80.

Já nos anos 90, sua taxa de crescimento diminuiu, atingindo 28%. O somatório das atividades desenvolvidas pela população e as necessidades e anseios das classes sociais estabeleceu o universo dos problemas a serem enfrentados pelo planejamento urbano, cujo resultado foi a reestruturação da cidade através de

instrumentos que viabilizaram ações capazes de tornar realidade um espaço urbano. Os agentes usados no processo transformador da paisagem urbana de Curitiba foram, principalmente, o Sistema Viário e de Transportes e o Zoneamento e Uso do Solo.

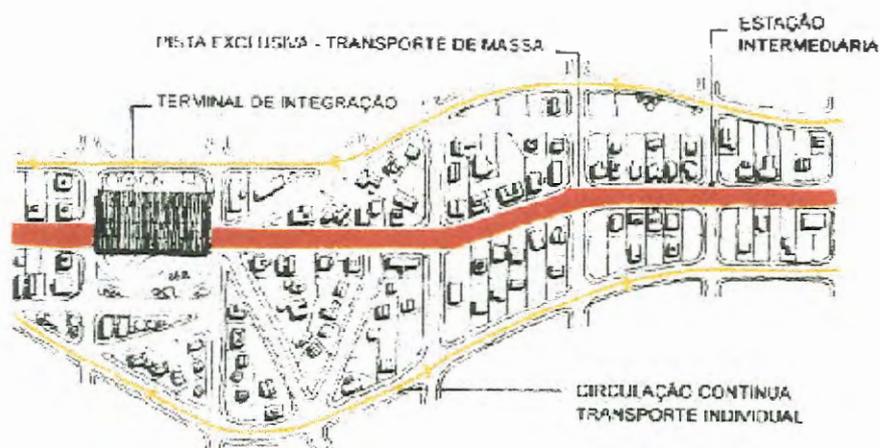
3.1 TRANSPORTE E SISTEMA VIÁRIO

O sistema de transporte de Curitiba, em decorrência das propostas do Plano Preliminar de Urbanismo e sua progressiva instituição, passou por profundas alterações condicionadas pelo Plano Diretor, a partir da década de 70.

As intervenções físicas necessárias para a adequação do sistema viário às diretrizes propostas pelo Plano, foram executadas de 1970 a 1974, evitando medidas que implicassem na demanda de recursos vultosos em desapropriações e obras. Durante esse primeiro período de implantação, foram definidos os eixos estruturais que tangenciam o centro da cidade, onde se estabeleceu a estrutura do novo sistema de transporte coletivo, chamado de “Sistema Trinário” (Foto 23), que consiste, em síntese, em uma via central com três pistas, cujas laterais são vias de tráfego lento em sentidos opostos, e a via central é exclusiva para o transporte coletivo (IPPUC, 1996).

Complementando o “Trinário”, há duas vias externas em sentidos opostos, com características de tráfego contínuo, chamadas vias rápidas. A adoção desse modelo permitiu um desenvolvimento constante diante do aumento de demanda.

FOTO 23 – SISTEMA TRINÁRIO DE TRANSPORTE



FONTE: IPPUC

Quando o ônibus Expresso começou a circular, em 1974, as antigas linhas — Convencionais —, que faziam ligações Bairro–Centro foram gradualmente reduzidas ou transformadas em linhas alimentadoras do sistema.

Em 1979, com a necessidade de circulações alternativas às proporcionadas pelas linhas Alimentador/Expresso e Convencional, foram criadas as linhas dos ônibus Interbairros. Os trajetos dessas linhas, com deslocamentos perimetrais, reduziram a pressão na demanda sobre o sistema expresso e permitiram a integração física e tarifária através de terminais de transbordo. Dessa forma, iniciou-se a configuração de Rede Integrada de Transporte, RIT, que permitiu a oferta de múltiplos deslocamentos ao custo de uma única passagem. Isso acarretou uma melhora significativa no sistema de transporte coletivo, tanto no fator econômico como na rapidez dos deslocamentos para a população. Com a criação da Linha Direta, em 1994, que permitiu deslocamentos ainda mais rápidos, já que seus pontos de parada são mais distanciados, semelhantes aos de sistemas metroviários, cujo

embarque/desembarque acontece no mesmo nível dos ônibus, em “Estações-tubo” e com o pagamento antecipado, reduziu-se o tempo gasto nos deslocamentos.

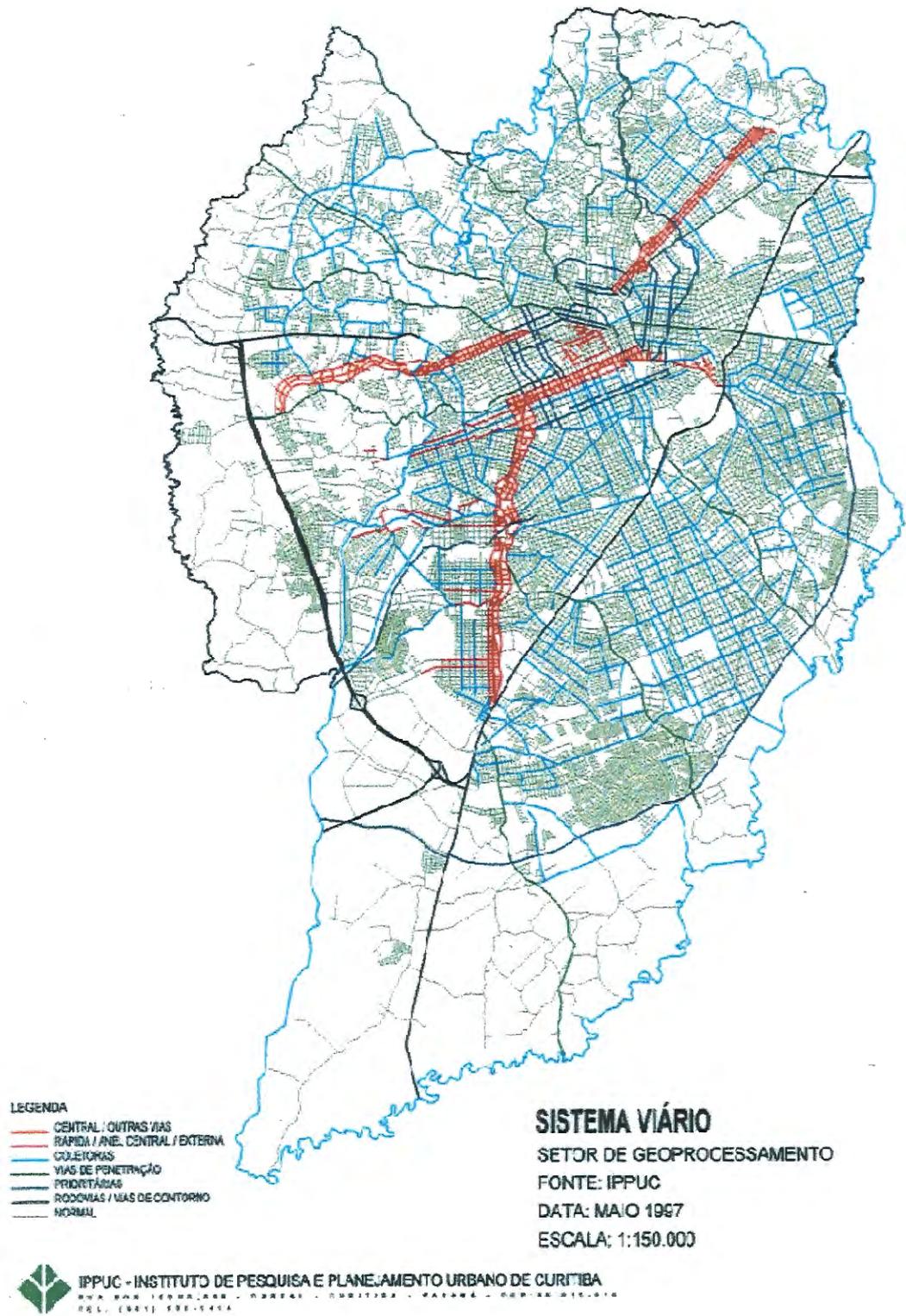
O sistema viário, criado como estruturador do Uso do Solo e do Transporte, foi hierarquizado. Além das Vias Estruturais, foram criadas as Vias Conectoras, que, além de ligarem a estrutura urbana à Cidade Industrial, são vias que induzem o crescimento da cidade para oeste.

3.1.1 Sistema Viário de Transporte Coletivo

Os eixos estruturais, cujo adensamento havia sido previamente definido, não somente foram equipados com toda a infra-estrutura urbana possível, como também receberam um sistema integrado de transporte de massa, capaz de atender à demanda presente e futura.

O zoneamento, além de continuar a implantação progressiva do Plano Diretor, tentou evitar a ocupação e o adensamento das zonas residenciais periféricas e, assim, beneficiar as áreas adjacentes aos eixos estruturais já formados, integrando-os mais ativamente ao processo de desenvolvimento urbano. A liberação de alguns usos comerciais e de habitação em média densidade era compatível, uma vez que toda geração de tráfego nessas áreas poderia ser absorvida pelo Sistema de Transporte de Massa dos eixos estruturais, fazendo o deslocamento a pé até os pontos de embarque (IPPUC, 1996).

MAPA 12 – SISTEMA VIÁRIO



FONTE: IPPUC

Nas várias zonas residenciais atravessadas por linhas de ônibus convencional, permitiu-se que as ruas que servem de apoio físico se transformassem em corredores comerciais e de prestação de serviços de pequeno e médio porte, atendendo mais diretamente aos bairros adjacentes. Essas vias foram chamadas de Coletoras, justamente por concentrarem o tráfego de veículos e os usos não-residenciais que apóiam diretamente as habitações dessas zonas. Já as vias de ligações prioritárias permitem as ligações entre os setores estruturais, sem necessariamente passar pela área central. Aqui fica muito clara a diretriz geral de associar o Uso do Solo ao Transporte.

O sistema viário e transporte coletivo de Curitiba foi associado ao uso do solo para estruturar o desenho urbano, a partir de 1965, e foi um fator de grande peso na transformação da paisagem urbana da cidade. Foi ele quem definiu, com maior ou menor influência, dependendo da área, o Zoneamento e Uso do Solo, e ambos criaram novas paisagens urbanas à medida que suas diretrizes foram sendo viabilizadas.

FOTO 24 – RUA PADRE ANCHIETA – “BIARTICULADO”



FONTE: Própria

3.2 ZONEAMENTO E USO DO SOLO

Em Curitiba, o Zoneamento e Uso do Solo segue o princípio de que a ocupação e os usos na cidade podem ser induzidos, uma vez que o adensamento deve ser compatível com a infra-estrutura urbana disponível.

Uma vez definido o zoneamento da cidade, com as normas gerais de uso e ocupação do solo para cada região, os parâmetros devem ser monitorados de forma a permitir uma avaliação constante, que serão tanto mais eficazes quanto mais estiverem apoiados em realidades inerentes aos desejos e padrões da qualidade de vida da cidade e aos recursos socioeconômicos e jurídicos à disposição do administrador municipal.

As primeiras ações de concretização e implantação do Plano Diretor foram os eixos “trinários”. Paralelamente às mudanças do Sistema Viário e do Transporte, criaram-se legislações para a alteração da ocupação do solo nos setores que eram basicamente de habitações unifamiliares. Essas transformações no uso e ocupação do solo proporcionaram o aumento de usuários do transporte coletivo e da infra-estrutura da cidade.

Optou-se pelo aumento de coeficiente e altura livre para as construções (Foto 25), em troca da obrigatoriedade de edificar áreas comerciais e ampliar espaços para a circulação de pedestres, mediante galerias (Foto 26).

As medidas introduzidas na década de 70 induziram a população a ocupar os espaços próximos a esses eixos estruturais. Todavia, como os investimentos públicos provocaram o aumento do preço da terra, tornando-a inacessível à população de baixa renda, tornou-se necessária a aquisição de lotes na área leste da cidade, cuja ocupação era desaconselhada pelo Plano Diretor, em razão da proximidade dos mananciais da cidade, terrenos alagadiços e barreiras físicas, como a BR 116. Ocorrida a ocupação, implantou-se um braço do eixo de transporte coletivo para atender a população da área, constituindo hoje o eixo Hauer/Boqueirão.

O transporte de massa ao longo das estruturais com terminais de ponta, chamado “Rede Integrada de Transportes”, RIT, passou a cumprir a função de integrar os ônibus que trafegam por canaletas exclusivas aos ônibus de apoio, alimentadores, interbairros e “ligeirinhos”, possibilitando ao usuário fazer baldeação para as mais diferentes direções. Segundo o IPPUC (1996), “Hoje, o usuário, mediante o crescimento da rede, tem aproximadamente 1.300 opções de deslocamentos, pagando uma única passagem. Este benefício estende-se à Região Metropolitana, uma vez que o planejamento do transporte coletivo é realizado pela Urbanização de Curitiba S.A. (COMEC)”.

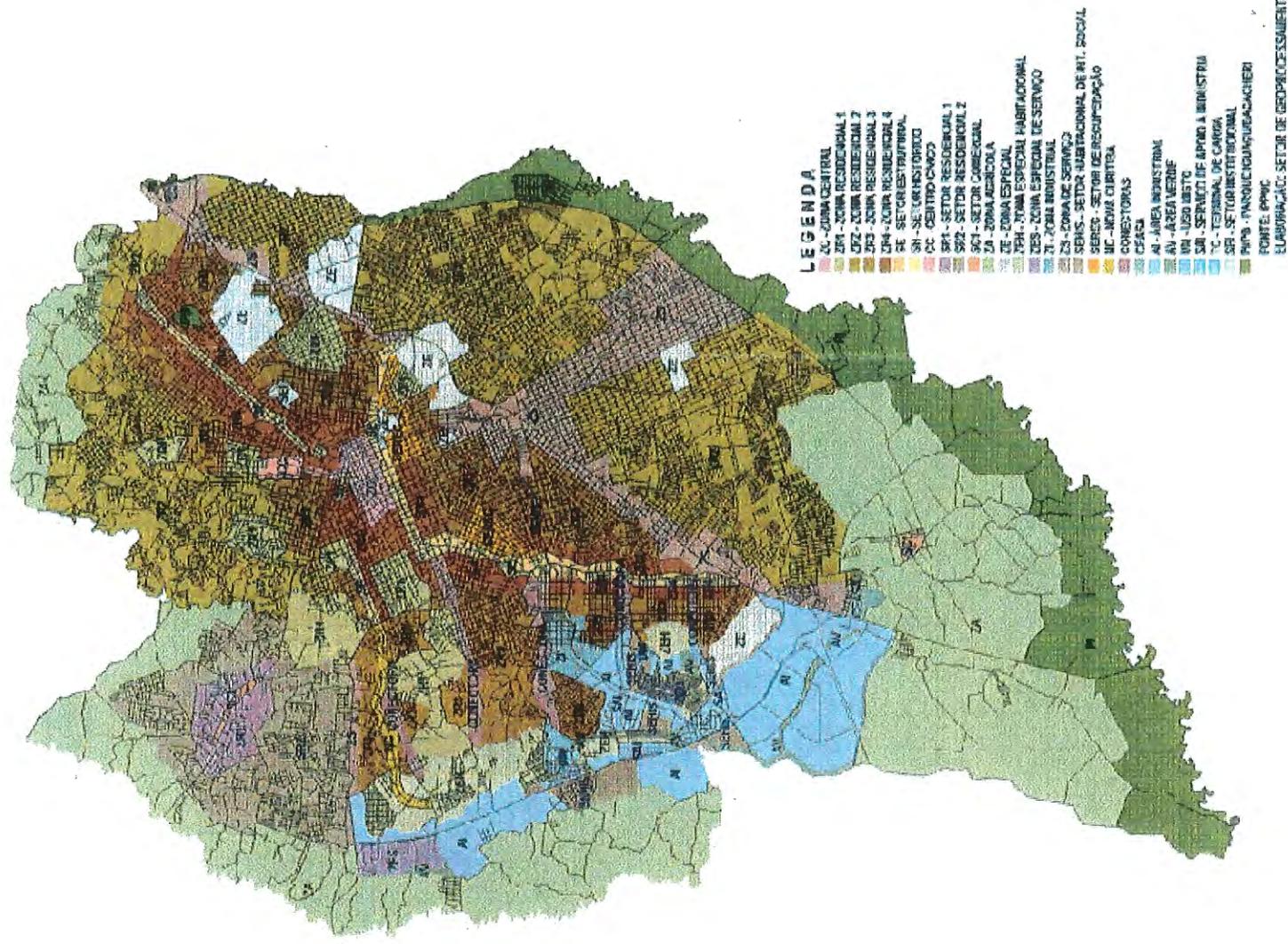
Durante o processo de implantação do Plano Diretor, o Poder Público, através de instrumentos básicos de intervenção urbana, facilitou a viabilização do Zoneamento e Uso do solo. Por exemplo, com a implantação da CIC em 1973, foram estabelecidos os instrumentos legais de uso e ocupação do solo. Sua lei básica contemplava áreas destinadas a habitações, visando a obedecer às diretrizes preconizadas pelo Plano Diretor.

Na década de 80, principalmente a partir de 1983, ano em que a crise econômica atingiu com mais força as classes trabalhadoras, resultando numa ofensiva reivindicatória do movimento das massas, o Poder Público viu-se pressionado a responder às necessidades sociais básicas da população carente. A solução foi ampliar as áreas destinadas à moradia popular, uma vez que a recessão econômica atingiu principalmente o setor industrial. Hoje essa região encontra-se com a capacidade física praticamente esgotada, tanto no que se refere ao desenvolvimento de novas plantas industriais de maior porte como de novos conjuntos habitacionais. Observa-se ainda que, na CIC, existem várias áreas de invasão, em locais inadequados para habitação (IPPUC, 1996).

O Zoneamento e Uso do Solo em Curitiba foi, de certa forma, orientado pelo Sistema Viário e Transporte. É muito difícil separá-los; na análise do planejamento urbano da cidade, temos de considerá-los um conjunto. Ambos são atores principais na transformação da paisagem urbana de Curitiba.

À medida que o Sistema Viário se estabeleceu fisicamente, coube ao zoneamento seguir com um pouco mais de autonomia, porém a relação entre eles sempre persistiu. Foi pela estruturação do Sistema Viário que se deu a ocupação do Uso do solo.

MAPA 13 – ZONEAMENTO E USO DO SOLO – 1996



FONTE: IPPUC

3.3 LEGISLAÇÃO DE ZONEAMENTO E USO DO SOLO

Como em Curitiba o planejamento urbano seguiu o princípio de que a ocupação e usos seriam induzidos, com a Lei de Zoneamento e Uso do Solo nº 5234, de 10 de dezembro de 1975, a cidade foi dividida em **Zonas Urbanas** e **Setores Especiais** para o uso e ocupação do solo em cada região.

Nas **Zonas Urbanas**, onde o processo de ocupação acontece lenta e continuamente, a Lei indicou parâmetros que deveriam ser obedecidos. Os **Setores Especiais** são regiões que, em virtude de sua importância no contexto do Plano Diretor, necessitariam de tratamento diferenciado para sua viabilização, que ocorreu com uma regulamentação aprovada em decreto. Nos Setores que se pretendia uma rápida ocupação, o adensamento foi induzido pelo aumento do gabarito das edificações, usos comerciais, galerias e outros. Isso provocou, algum tempo depois, um grande inchaço de edificações que afetou o conforto ambiental: baixa insolação, canalização imprópria de ventos, e outros aspectos. Foram constatados também graves problemas respiratórios na população da região. Esse tipo de ocupação foi revisto, e hoje é feito de maneira a evitar que ambiente construído venha a se opor tão drasticamente ao meio natural.

Nas regiões cujas condições de uso ou topografia requeriam cuidados especiais, foram regulamentados “decretos” e “benefícios” pelo Poder Executivo, mediante as propostas do IPPUC. Deu-se assim uma maior agilidade no controle ou direcionamento da ocupação desses Setores Especiais como: setor histórico, fundos de vale, áreas verdes e outros. A preservação das áreas verdes de Curitiba, por exemplo, é estimulada através dos incentivos fiscais e construtivos, em que a área

não ocupada pode ser compensada por parâmetros superiores na altura. Para maiores informações consultar ANEXO 2.

Em Curitiba, a Legislação de Zoneamento e Uso do Solo se preocupou sempre em respeitar o meio natural tanto quanto fosse possível (Lei de Preservação de Áreas Verdes / 1986). Isso resultou numa grande mudança na filosofia de uso e ocupação do solo. A política de preservação do meio ambiente foi muito ampla, pois foi preciso preservar a qualidade de vida da população e não entrar em conflitos graves com o ambiente construído, principalmente aquele que constituía **Setores Especiais** – setor histórico, setor estrutural, e demais. Ocorreram, também, importantes ações transformadoras da paisagem urbana nesse aspecto: Parque Tanguá (Foto 27), Pedreira Paulo Leminsk, entre outras. Todos exemplos positivos da melhoria da paisagem natural pela ação paisagística do homem.

FOTO 27 – PARQUE TANGUÁ



FONTE: Própria

3.4 OUTRAS INTERVENÇÕES DO IPPUC NA PAISAGEM URBANA DE CURITIBA

A paisagem urbana de Curitiba também sofreu transformações por intervenções fora da área de urbanismo. Com exceção do meio ambiente, área diretamente ligada às intervenções urbanas, em algumas delas o IPPUC atuou como agente coadjuvante no processo de viabilização, como por exemplo, na área de habitação, gerenciada pela COHAB-CT e vinculada ao IPPUC, o que possibilitou a evolução dos programas habitacionais locais, ajustados à realidade socioeconômica do país.

Intervenções como o Farol do Saber e Rua da Cidadania, à medida que melhoraram a qualidade de vida da população também transformaram a paisagem urbana e modificaram o ambiente construído, tornando-se parte da identidade de Curitiba. Hoje não é possível desvincular essas intervenções da paisagem urbana embora não estejam relacionadas diretamente ao urbanismo ou paisagismo, e sim, à área de educação.

As intervenções, cada uma em suas áreas de atuação, foram ações incorporadas como estratégias no processo de planejamento urbano de Curitiba transformando sua paisagem urbana.

3.4.1 Meio Ambiente

Curitiba conta atualmente com índice de 52 m² de área verde por habitante, resultado dos 12 parques municipais, incluindo duas Áreas de Proteção Ambiental, APA, totalizando 18.680.000 m², 10 bosques públicos de preservação, com 458.000 m², além de 600 praças e pequenos jardins. No entanto, a preocupação com o meio

ambiente não se traduz apenas na preservação de áreas verdes e criação de parques, mas também no esforço permanente de educação ambiental de toda a população.

Curitiba inovou a maneira de tratar a questão do lixo urbano ao demonstrar à população o valor econômico a ele agregado, inicialmente através do Programa “Lixo que não é lixo”, implantado em 1989, que consiste em separar domiciliarmente o lixo reciclável (metais, vidro, papel, plástico) do lixo orgânico.

Da mesma forma, foi criado o Programa “Câmbio Verde” para atender comunidades carentes, em áreas de difícil acesso para o sistema convencional de coleta. O Programa consiste em trocar por alimentos o lixo recolhido pela comunidade. No Brasil, os serviços de saneamento são de responsabilidade dos Estados, porém as deficiências do setor levaram Curitiba a desenvolver um sistema alternativo de baixo custo, para dotar áreas urbanas não atendidas pelo sistema convencional de coleta e tratamento de esgotos. O esgoto é coletado e tratado quadra a quadra por um sistema de fossa séptica, e o afluente é dirigido à rede de águas pluviais já existente. O sistema em Curitiba permite a ligação, no futuro, à rede convencional.

Entre as realizações referentes ao meio ambiente, deve ser mencionada a criação da Universidade Livre do Meio Ambiente — Unilivre — (Foto 28), que tem por finalidade a promoção da educação ambiental, pesquisa e a difusão de práticas de desenvolvimento auto-sustentável.

FOTO 28 – UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE



FONTE: Própria

3.4.2 Habitação

Na habitação popular, as transformações ocorridas passaram a vincular a moradia ao processo de desenvolvimento urbano, pela formulação de uma política municipal de habitação, implantada e gerenciada pela Companhia de Habitação Popular de Curitiba, COHAB-CT. Essa política priorizava a inserção efetiva dos núcleos habitacionais na cidade: primeiramente, pela sua localização, em vazios urbanos ou em áreas previstas para expansão da infra-estrutura, em especial do transporte coletivo; pelo respeito à paisagem natural, com a preservação de áreas verdes, fundos de vale e topografia dos terrenos, e pela diversificação na tipologia das moradias, refletindo assim uma imagem semelhante ao bairro onde estão inseridos.

Uma solução alternativa para evitar o agravamento do déficit habitacional foi a criação, em 1990, do Fundo Municipal da Habitação, FMH, para aumentar a

oferta de moradias para atendimento à população de baixa renda, com recursos destinados que provêm da transferência de imóveis do Patrimônio Municipal, de dotações orçamentárias e dos incentivos construtivos para a construção de Conjunto Habitacionais de Interesse Social.

Os loteamentos populares, denominados Lote Fácil, são lançados de acordo com as direções do IPPUC e com os princípios de integração com a paisagem urbana. No programa Lote Fácil, são atendidas famílias com renda inferior a três salários mínimos, que recebem orientação técnica e serviços de apoio na construção de suas casas, inclusive no que se refere à legalização perante os órgãos públicos.

Outro programa, o “Lote Legal”, que regulariza as áreas cuja ocupação ocorreram de forma desordenada e precária, possibilita a legalização dos terrenos em nome dos moradores.

O Programa Vila de Ofícios, lançado em 1993, aliou trabalho e moradia no mesmo local, tentando resolver dois problemas cruciais para a população de baixa renda das cidades. O programa atua principalmente em bolsões carentes, com a implantação de infra-estrutura urbana e, quando necessário, com a recuperação de áreas degradadas (fundos de vale, favelas, áreas sujeitas a inundações), envolvendo obras de paisagismo e saneamento. É o caso da primeira vila implantada na Vila Pinto, uma das mais antigas favelas de Curitiba, no trecho ocupado às margens do rio Belém.

Ao contrário da maioria das cidades brasileiras, Curitiba apresenta uma produção de habitação popular contínua e crescente, e tem sido reconhecida pela qualidade urbanística das intervenções e por contribuir para resgatar a cidadania das pessoas. Em 1994, foi implantada a Vila Tecnológica do Brasil, que se trata de um

projeto de planejamento e construção de centros de referência para o desenvolvimento de novas propostas de assentamentos habitacionais, difundindo informações sobre materiais construtivos e tecnologias adaptadas às condições brasileiras.

3.4.3 Educação

Na área de Educação, uma ampla gama de atividades é desenvolvida em escolas públicas municipais, garantindo uma taxa de alfabetização de aproximadamente 94%. Além das escolas convencionais, existem também as integrais e especiais. Os Centros de Educação Integral (CEI), em complementação ao ensino formal, oferecem acompanhamento e atividades de esporte, lazer, cultura e multimeios, além de complementação alimentar.

Para as crianças portadoras de algum tipo de deficiência ou dificuldade de aprendizado, existem classes especiais em escolas regulares, e centros municipais de atendimento especializado para aquelas que necessitam de acompanhamento mais intenso.

O Farol do Saber, inspirado nos antigos faróis e na biblioteca de Alexandria, busca conciliar a difusão do conhecimento à necessidade de reduzir a insegurança urbana. São minibibliotecas de bairro, construídas geralmente junto às escolas do Município, com acesso franqueado também à comunidade, e contêm acervo referencial de sete mil livros. Na torre, há um posto da Guarda Municipal, contribuindo para a segurança dos alunos e moradores da região.

O Farol das Cidades, dentro dessa mesma concepção, é uma biblioteca especializada nas questões urbanas. Dispõe de material bibliográfico sobre diversas

idades do mundo, inclusive Curitiba, equipamentos de multimídia, TV e videocassete, além de computadores com acesso à Internet e geoprocessamento disponíveis a todos os usuários.

A Rede de Creches prioriza o atendimento a crianças, com idade até seis anos, de famílias de baixa renda, com unidades em várias regiões da cidade. A Rede compreende creches municipais e aquelas em parceria com empresas privadas e a comunidade.

3.4.4 Saúde

A questão da saúde está inserida na proposta global de “Vida com Qualidade”, a que tem direito toda a população da cidade. A partir de 1995, foi introduzida em Curitiba uma nova estratégia de organização dos serviços de saúde, denominada Saúde na Família. A abordagem básica é a família em seu espaço social, com prevenção de doenças e a manutenção da saúde. O atendimento é feito por equipes multidisciplinares que combinam o trabalho nas Unidades de Saúde com visitas domiciliares. Com essa forma de tratar, a saúde pública tem como um dos resultados positivos a redução significativa da mortalidade infantil que, nos últimos anos, caiu aproximadamente 50%.

3.4.5 Ação Social

A integração dos setores da saúde, da educação, da habitação, do abastecimento, do meio ambiente e do atendimento à criança é coordenada pela Fundação de Ação Social, FAS, cujo objetivo é o resgate da cidadania dos que mais necessitam, através de programas como: Liceus e Linha de Ofícios, Tudo Limpo,

Carrinheiro Cidadão, Fazenda Solidariedade, FAS-SOS, SOS-Cidadão, Educadores de Rua, Vilas de Ofício, Casa da Acolhida e do Regresso, e outros.

A Linha do Ofício promove cursos de iniciação profissional para jovens, a partir de 14 anos, e adultos, facilitando seu acesso ao mercado de trabalho. O Tudo Limpo cria frentes temporárias de trabalho para adultos desempregados ou aposentados para manutenção de áreas públicas, promovendo cursos de jardinagens, horticultura e alfabetização.

O programa Carrinheiro-Cidadão, com a parceria entre Município, lojistas e condomínios, valoriza a atividade desenvolvida pelo catador de papel na manutenção da limpeza da cidade e na coleta de lixo reciclável.

O Município possui uma fazenda com 42 alqueires para o desenvolvimento do Programa Fazenda Solidariedade, que busca a reintegração social e profissional de homens alcoólatras e dependentes de drogas.

O FAS-SOS é o centro criado para atendimento emergencial da população de rua com serviços de avaliação, triagem, atendimento médico ambulatorial e odontológico. O programa conta ainda com farmácia, albergue e refeitório.

O SOS-Cidadão – Educadores de Rua identifica e reintegra na sociedade a população de rua, encaminhando para tratamento específico ou albergagem os dependentes de álcool, de drogas, os esmoleiros e os doentes, além de orientar crianças e adolescentes, funciona com atendimento 24 horas.

A Casa da Acolhida e do Regresso, localizada na Estação Rodoferroviária de Curitiba, é um posto de orientação aos que chegam à cidade para tentar uma nova vida ou para tratamento de saúde. O serviço inclui albergagem e, conforme a situação, fornecimento de passagens para retorno ao local de origem.

3.4.6 Cidadania e Cultura

As Ruas da Cidadania, símbolo da descentralização administrativa, é outro exemplo da ação em favor da população. Instaladas próximas aos terminais de transporte, oferecem num mesmo endereço serviços públicos e comércio ao cidadão, em seu próprio bairro. Desse modo, reduzem-se os deslocamentos até a área central, além de fortalecer as bases de desenvolvimento dos bairros e da vizinhança.

No setor cultural, Curitiba possui um intenso e ininterrupto processo voltado à promoção de uma identidade cultural e de referenciais urbanos para a cidade como um todo. Alguns exemplos são a Ópera de Arame, a Pedreira Paulo Leminski e uma antiga chácara, próxima ao centro da cidade, onde foi construído o Jardim Botânico.

3.5 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM URBANA: REFLEXO PAISAGÍSTICO DAS INTERVENÇÕES DO IPPUC

Segundo OBA (1999):

Mais do que a necessidade de transformação do meio habitado, o desafio de construir um novo mundo com as condições idealizadas e anunciadas pelas novas invenções e tecnologias tomou o espírito dos homens a partir do século XIX. As suas antigas estruturas não mais suportavam o aumento da população e de suas novas necessidades. Para os planejadores se apresentavam duas situações: construção de novas cidades ou intervenção nas existentes.

A paisagem de Curitiba sofreu um intenso e contínuo processo reestruturação física pelo planejamento urbano, a partir dos anos 60, tendo no IPPUC o seu agente viabilizador. Dentro dessa realidade as intervenções focalizaram setores ou locais específicos para atuar e sempre tiveram como objetivo qualificar a vida da população, não se afastar das diretrizes do Plano Diretor e fortalecer a identidade e memória da cidade de forma global. Na política de ação do IPPUC, as intervenções

urbanas contribuíram juntamente, embora de maneiras diferentes, para a transformação da paisagem urbana, através dos seus potenciais e de suas funções específicas.

3.5.1 Transporte Coletivo

A revolução do sistema de transporte coletivo de Curitiba começou em dezembro de 1974, com a implantação do Sistema de Ônibus Expresso, conforme proposta do Plano Diretor de 1965. O transporte coletivo deveria privilegiar o particular, e essa política foi levada às últimas conseqüências no processo de execução do Plano.

O IPPUC apostou, desde o início, no transporte coletivo realizado por ônibus, pois acredita que esse tipo de veículo é e continuará a ser, por algum tempo ainda, o meio mais viável de transporte para a maioria da população das cidades. Assim, promoveu um aperfeiçoamento constante nesses veículos, adequando-os a novas situações, melhorando seu conforto, aumentando o nível de tecnologia aplicada para, dessa maneira, poder circular com maior número de pessoas.

O Biarticulado (Foto 29), com embarque/desembarque em nível e cobrança antecipada, representa o papel até agora reservado ao metrô e o maior dos seus benefícios constitui-se na economia de tempo para os passageiros.

Com a expansão da Rede Integrada de Transportes, RIT —, que promoveu a integração físico-tarifária e interligou a cidade de ponta a ponta — e mais recentemente com a renovação de frota de ônibus, recuperação dos terminais existentes, o sistema de transporte coletivo de Curitiba procurou solucionar as deficiências existentes em virtude do grande aumento da população nos últimos anos.

Curitiba teve uma evolução significativa na rede de transporte com as intervenções nessa área e vem demonstrando que é capaz de melhorar o transporte para a população, com tecnologias adaptadas à realidade local, através de soluções simples, de rápida viabilização e com resultados imediatos, em sua maioria positivos.

FOTO 29 – RUA PRESIDENTE FARIA – “BIARTICULADO”



FONTE: Própria

As intervenções na área do transporte, significativamente alteraram a estrutura física da cidade e mais transformaram a paisagem urbana de Curitiba. Foi a partir dos eixos estruturais que ocorreram a maioria das alterações, em todos os setores da cidade pelo Zoneamento e Uso do Solo e, posteriormente, pelas demais intervenções paisagísticas (Foto 30).

FOTO 30 – RUA BARÃO DO RIO BRANCO



FONTE: Própria

3.5.2 Ecologia e Cultura

O processo de transformação da paisagem urbana de Curitiba, no tocante à área ecológica, foi realizado continuamente e sustentado pelo processo cultural.

A cidade, dentro de sua transformação ecológica e cultural, ganhou, nos últimos 20 anos, teatros, cinemas, bibliotecas, galerias de artes, áreas de lazer e pontos de encontro. A visão de Curitiba é que essas intervenções devem perseguir a idéia da cidade “como uma pequena aldeia”, em que todos se conheçam, fortalecendo assim a idéia de convivência e relacionamento em comunidade.

Para a realização dessa transformação, a cidade questionou qual era sua vocação e identidade. Assim como as cidades antigas possuem uma identidade definida, Curitiba teria de descobrir a sua. Se a cidade não resgatasse sua memória, revolucionando seu planejamento urbano, o processo de transformação não se viabilizaria.

O Teatro Paiol, surgido a partir da revitalização da antiga Casa de Pólvora; a Ópera de Arame (Foto 31) e a Universidade Livre do Meio Ambiente (Foto 32), paisagens urbanas com potencial para uma revitalização onde a cultura e a ecologia

andam juntas nos seus usos e funções; o Jardim Botânico, chácara de um desembargador transformada em espaço verde para o lazer da população; e tantos outros, atestam e comprovam essa filosofia urbanística em que “A memória é o ancoradouro da identidade e a identidade é o sentimento de pertencer a algum lugar”.

FOTO 31 – ÓPERA DE ARAME



FONTE: ÓPERA DE ARAME: vista aérea. Curitiba: Mundial Com. de Postais, 199-. 1 cartão postal: color.

FOTO 32 – UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE



FONTE: Própria

FOTO 33 – PARQUE BARIGUI



FONTE: IPPUC

3.5.3 Conveniências e Serviços

A Idade Moderna mudou radicalmente o modo de viver das pessoas; com isso, a população aumentou o consumo e a circulação de mercadorias, as prestações de serviços e as atividades culturais. Para essas atividades que estavam surgindo, criou-se a necessidade de novos equipamentos e espaços físicos, para tanto a cidade se transformou através da construção de novos espaços e da revitalização dos antigos.

A cidade de Curitiba, dentro do processo do seu planejamento urbano, construiu novos espaços para práticas de serviços em geral e ampliou os antigos. Esses locais vieram para garantir as condições de atendimento às necessidades e aos interesses da população. A Rua da Cidadania (Foto 34), criada dentro desses princípios mencionados, é o exemplo máximo na criação desses espaços, na medida que se tornou ponto de referência e encontro dos usuários dos equipamentos,

comércio e lazer, numa proposta de resgate da cidadania e descentralização dos serviços públicos.

FOTO 34 – RUA DA CIDADANIA



FONTE: IPPUC

O IPPUC realizou outras intervenções na paisagem para a área de Serviços e Conveniências, durante o processo do Planejamento Urbano de Curitiba. A Rua XV de Novembro (Foto 35), quando foi entregue aos pedestres, constituiu a primeira intervenção a suprir essas necessidades, principalmente no tocante ao comércio, ali de certa forma concentrado, que tornou a rua um local de convivência e lazer. Através dessa intervenção, a cidade iniciou sua transformação na paisagem urbana pela preservação da memória, patrimônio histórico e identidade, à medida que fez da Rua XV de Novembro um local próprio e único, onde as necessidades de serviços do presente convivem com a paisagem do passado. Fica evidente que a criação desses novos locais promovem a socialização e oferece a qualquer cidadão o direito a uma melhor qualidade de vida.

FOTO 35 – RUA XV DE NOVEMBRO



FONTE: Própria

3.5.4 Patrimônio Cultural — Setor Histórico

No Plano Diretor proposto pelo Plano Preliminar de Urbanismo, não havia destaque para o setor histórico da maneira como se viabilizou posteriormente. Apesar de conter os principais pressupostos para a implementação do Plano, alguns aspectos importantes não foram abordados. O Patrimônio Histórico de Curitiba não é citado no capítulo das Zonas Especiais do Plano Preliminar de Urbanismo da Empresa Serete.

Em 1966, foi elaborado o primeiro estudo para o setor histórico de Curitiba, no IPPUC, sob a coordenação do arquiteto Jaime Lerner. Delimitou-se o setor e lançaram-se as idéias básicas para iniciar sua viabilização.

Como instrumento legal de implantação, foi baixado o Decreto nº 1.160, de agosto de 1971, onde se definiram os usos, regulamentou-se demolições e novas construções, além da institucionalização do IPPUC como órgão com efetivo controle

sobre as intervenções no local e a participação da prefeitura municipal na restauração das edificações do setor histórico.

Na organização das propostas para o Patrimônio Cultural, foram incorporados alguns atrativos para o setor: o Relógio das Flores, em frente à Igreja Nossa Senhora do Rosário, bancas de flores e de revistas, iluminação especial, despoluição visual pelo controle sobre os anúncios e placas luminosas, além da restauração e conseqüente uso dos edifícios históricos para fins culturais.

Em Curitiba, a política de preservação do patrimônio histórico foi uma iniciativa municipal. Para a viabilização dessa política, foi necessário promover um sentimento, junto à população, para captar recursos em parceria com a iniciativa privada e incentivar a ocupação e usos dos bens preservados. Verificou-se que a integridade dos ambientes de uma cidade deve-se muito ao interesse que sua população tiver nessa preservação, portanto, foi através da incorporação do setor histórico, no Plano Diretor, que a cidade foi buscar na revitalização das formas do passado uma maneira positiva de se melhorar e transformar a paisagem urbana, ao mesmo tempo em que criou um sentimento de identidade na população. A preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural em Curitiba só se tornou uma realidade a partir da conscientização, interesse e preocupação da comunidade e de sua viabilização ter ocorrido posteriormente à resolução dos seus problemas urbanos básicos: transporte, moradia, saúde, entre outros.

FOTO 36 – MUSEU PARANAENSE — “PATRIMÔNIO HISTÓRICO NACIONAL”



FONTE: Própria

3.5.5 Marketing

A política do marketing no processo de Planejamento Urbano de Curitiba foi de grande importância para envolver a população em torno das intervenções na paisagem urbana. Nos últimos anos, a reorganização econômica de Curitiba foi impulsionada pelo marketing, é através dele que a cidade tem competido no turismo — no caso de Curitiba, o turismo urbanístico — com outras metrópoles e impulsionado a sua economia com a implantação das montadoras internacionais de automóveis em sua região metropolitana.

Cada intervenção na paisagem urbana não deixa de ser uma ação de comunicação que, através do marketing, transforma-se em produto urbanístico difundido para o mundo. Isso promove um fortalecimento do IPPUC, órgão que está à frente do processo e, sobretudo, de mais recentes meios de consumo e apropriação da paisagem, adequando-a às novas necessidades dos usuários, além de dar

condições para que a cidade venha concorrer com outras no ramo das atividades terciárias (GARCIA, 1997).

Conseqüentemente, novos processos de comunicação foram sendo incorporados para fortalecer a mídia e sustentar essas intervenções. Através do marketing, procurou-se fazer que as intervenções na paisagem urbana fossem sempre positivas como que vindo ao encontro das necessidades da população.

Segundo GARCIA (1997):

A cristalização da imagem da “Cidade que deu certo” no Brasil urbano tornou-se um eficaz instrumento utilizado para o redirecionamento das redes modernas de consumo de bens e serviços metropolitanos. Curitiba, nos últimos anos, emerge como novo contexto de referência alimentador do imaginário urbano do país, construído mediante permanente contraponto com os ângulos negativos da experiência metropolitana brasileira destacados pelo trabalho diário da mídia.

O sucesso do planejamento urbano de Curitiba, nacional e até internacionalmente, é potencializado pelo marketing, através do mito “Cidade de Primeiro Mundo”, “melhor qualidade de vida ...”, e outros slogans. A cidade tem sua imagem criada pela propaganda positiva em oposição à imagem negativa de outras cidades.

Atualmente, as intervenções na paisagem urbana de Curitiba, obedecem à demanda dos “consumidores”, sendo um produto comercial utilizado pelo turismo e difundido pelo marketing, objetivando o crescimento econômico da cidade.

3.6 AÇÃO DO PLANEJAMENTO SOBRE A PAISAGEM URBANA

Com suas intervenções, o processo de urbanização de Curitiba, a partir dos anos 70, deu uma base sólida para o planejamento urbano da cidade.

Segundo GARCIA (1997), “Curitiba — cidade modelo, Curitiba — cidade planejada, Curitiba — capital brasileira da qualidade de vida, Curitiba — cidade moderna e humana, Curitiba — capital ecológica, Curitiba — capital de Primeiro Mundo, são algumas das sínteses mais recorrentes que compõem a imagem da cidade, veiculada pela mídia local, com importantes desdobramentos em âmbito nacional e internacional.”

Assim, novos processos de comunicação foram sendo empregados para fortalecer a mídia e sustentar as intervenções na paisagem urbana. Procurou-se fazer com que essas intervenções fossem sempre positivas e viessem ao encontro das necessidades da população, através da política do marketing.

O processo de planejamento de Curitiba efetuou uma nova paisagem urbana a partir da necessidade da população, no entanto, essa transformação da paisagem da cidade se estendeu do urbanismo para outras áreas: o marketing e a publicidade; ocorrendo com isso um certo distanciamento das necessidades básicas dos habitantes.

A paisagem urbana criou realmente novos espaços relacionados às atividades de lazer e cultura, agregando como valor a ética e a estética do lazer; os espaços são apropriados, em grande parte, para o consumo circunstancial da população.

4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM URBANA DA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA PELO PLANEJAMENTO DO IPPUC

4.1 O CENTRO DAS CIDADES

A cidade é a tradução física, por meio da transformação da paisagem natural, de uma parcela significativa da humanidade, que foi crescendo ao longo dos séculos e hoje é maioria, caracterizada por uma vida gregária e pelo trabalho em colaboração, se possível num ambiente funcional e bonito: Paisagem Urbana.

E o centro de uma cidade, o que é? O lugar onde a cidade mais pulsa e melhor realiza seu destino de ponto de trocas e de encontro. O lugar onde ela começou e diz a que veio e, por isso mesmo, no centro costuma-se fincar os monumentos que evocam as origens, a vocação e os objetivos da comunidade ali instalada.

É na área central da cidade que está sua identidade e sua memória; O lugar a que todos os agentes culturais, financeiros, empresariais, profissionais, entre outros, esperam chegar como ponto de aterrissagem em uma cidade. E onde ficam as mais graciosas construções, as praças mais bem desenhadas, os palácios com que o Poder representa sua autoridade, as igrejas, os marcos. Ali, na maioria das vezes, estão os lugares mais bonitos, arquitetonicamente mais ricos e urbanisticamente mais harmoniosos e, no entanto, os que mais se enfeiam, submetidos a uma rotina diária

de pouco caso. É onde estão mais dotados de infra-estrutura, onde não faltam água e luz, a oferta de transporte coletivo é farta, os acessos são fáceis, e abundante é o espaço edificado, todavia, é onde a partir das cinco da tarde tudo começa a se esvaziar, antecipando uma noite de deserto. O resultado dessa laboriosa infra-estrutura, produto de investimentos de séculos, fica ociosa por períodos de doze, treze ou quinze horas por dia.

O que foi feito do centro das maiores cidades brasileiras? São lugares sujos, em geral, deteriorados, sede por excelência dos “trombadinhas” e do mau cheiro, das pichações, dos mendigos, da anárquica economia dos camelôs; das calçadas esburacadas e da precariedade e disposição caótica do mobiliário e equipamento urbano — lixeiras, postes, bancas de jornal, e outros. Os lugares de onde foge tudo o que é bom — o melhor comércio, os melhores serviços, o conforto, o dinheiro que gera investimentos e empregos — e fica tudo o que é ruim — a desordem, a marginalidade, o medo.

Nos Estados Unidos, isso começou a ocorrer a partir dos anos 60, da evidência de que as áreas centrais, abandonadas às populações mais pobres, haviam-se transformado em zonas conflitadas. Chicago, Boston, Filadélfia, Pittsburgh: eis as cidades que, com maior ou menor sucesso, se lançaram em programas de revitalização de seus centros.

No Brasil, um caso mais recente é a restauração do Pelourinho. A recuperação do velho casario dos séculos XVI, XVII e XVIII que atraiu restaurantes, bares, butiques, turistas e dinheiro para a região. No Recife, tenta-se experiência semelhante; construiu-se um “camelódromo” e se iniciou a restauração dos prédios

do bairro chamado Recife Antigo. Cerca de setenta dos 428 prédios foram recuperados e hoje abrigam bares, casas de espetáculo e casas noturnas.

Na Europa, não há, na dimensão do que ocorre nas Américas, o fenômeno da degradação do centro. Não só porque os centros são museus ao ar livre, objetos de reverência dos habitantes locais e dos turistas, mas também por uma questão de ritmo. Nas cidades européias, a passagem do tempo constitui uma promoção; para as americanas, decadência. Outra razão, mais prática, para os centros das cidades européias, não decaírem como os das americanas — eles são, e nunca deixaram de ser, habitados. Cidades com um centro exclusivamente de comércio e negócios, que não funciona à noite, configuram um cenário propício ao vandalismo e à sujeira.

O que vitimou os centros das cidades brasileiras, e antes delas as americanas, pode ser desdobrado numa série de fatores, mas o automóvel teve um grande efeito nessa degradação. Por um lado congestionou, poluiu e aumentou o barulho nas ruas centrais. Por outro encorajou as pessoas que podiam ter um carro próprio a morar e criar locais de trabalho mais longe. A saga deste século é, em grande parte, a saga do automóvel. E a verdade é que ainda hoje, um século depois do surgimento do automóvel, os centros das cidades convivem mal com eles.

Os shopping centers, por exemplo, foram inventados para satisfazer a civilização automotiva, uma vez que localizados em lugares de acesso fácil por automóvel e dotados de estacionamentos. Para o shopping deslocou-se o melhor comércio e, com ele, prerrogativas que eram do centro, como os cinemas, os restaurantes e os bares. Outro fator ainda foi a especulação que, movida pelas facilidades do automóvel, atirou-se para lugares que, embora distantes, proporcionavam terra barata e lucro alto, embora distante.

Na grande maioria das cidades brasileiras a área central é a que se encontra em pior estado. O ambiente construído não possuem manutenção satisfatória onde o e seu conjunto arquitetônico e urbanístico, na maioria dos casos, estão a mercê de vândalos.

A área central de uma cidade é um patrimônio precioso e em vez de problema, pode tornar-se uma solução; e foi dentro dessa filosofia que Curitiba começou as intervenções no centro no início dos anos 70. Para que a população se sentisse pertencente à cidade e apoiasse as diretrizes do Plano Diretor foi necessária uma revitalização do setor histórico com ações urbanísticas que preservassem a memória e estabelecesse uma relação de identidade com seus habitantes.

4.2 O PLANEJAMENTO URBANO NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM

O planejamento urbano da área central faz parte da vida de Curitiba há pelo menos meio século. Começou pelo Plano Agache em 1943, passou pelo Plano Preliminar de 1965 e se estabelece, em definitivo, com sua consolidação através do Plano Diretor aprovado em 1966. Neste aspecto Curitiba tem uma tradição urbanística. A cidade começou o processo da sua transformação urbana pela sua área central através do fechamento da Rua XV de Novembro ao tráfego de veículos e sua posterior entrega aos pedestres.

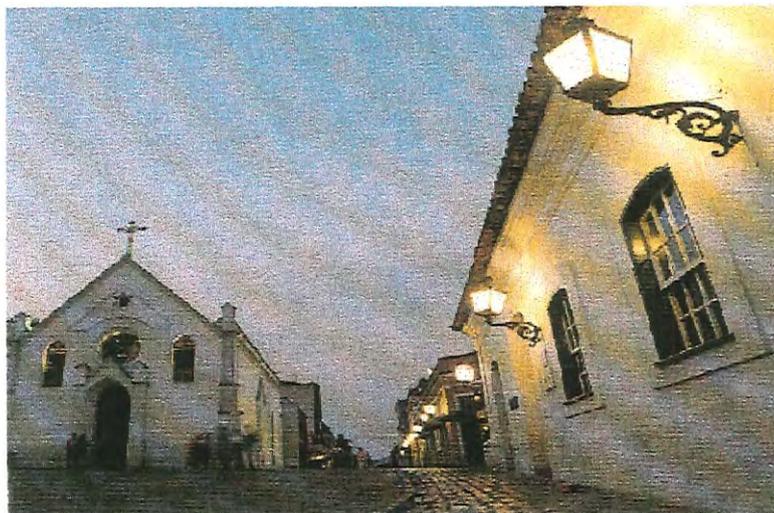
As propostas contidas no Plano Diretor, para essa área, tiveram características, na época, de melhorar a qualidade da vida urbana, e para que isso ocorresse estabeleceram-se os seguintes objetivos:

- a) descongestionar a área central e preservar o centro tradicional;

- b) mudar a conformação radial da expansão urbana, para uma conformação linearizada, integrando transporte e uso do solo, sem que isso prejudicasse a paisagem urbana do centro, cuja política era de preservar a memória e fortalecer a identidade da população;
- c) conter a população de Curitiba em seus limites territoriais e não adensar a área central, além de propiciar a essa área infra-estruturas no tocantes a serviços gerais á comunidade, além de locais de cultura e lazer;
- d) propiciar equipamento necessário para que o centro de Curitiba conseguisse abrigar todo o contingente populacional que usaria os seus serviços e ocuparia os seus espaços;
- e) transformar a área central em um local agradável e utilizado pela população da cidade em geral.

Para cada um desses objetivos foi estabelecida uma série de diretrizes. Iniciava-se um processo de preservação e recuperação do centro tradicional: Largo da Ordem (Foto 37), Rua XV de Novembro, etc.).

FOTO 37 – LARGO DA ORDEM



FONTE: IPPUC

O crescimento físico da área central foi limitado e passou-se a incentivar apenas a instalação de atividades que atendessem à cidade como um todo. O tráfego de veículos foi limitado em alguns trechos e criou-se no País a primeira área destinada exclusivamente a pedestres: o **Calçadão da Rua Quinze – Rua das Flores** (Foto 38).

O Plano Preliminar de Urbanismo propunha a “implantação de uma Vasta rua de pedestres” na rua XV de Novembro. Segundo Jorge WILHEIM (1965):

Quando propus o fechamento do tráfego na Rua XV, é claro que era uma coisa meio escandalosa, porque se tratava da rua mais importante. E como a coisa importante na vida da gente parece ser o automóvel, o fato de que uma rua importante não pudesse ter o automóvel parecia uma contradição.

Mas eu havia identificado que o local de encontro mais importante de Curitiba era lá e que ninguém se encontra de automóvel, mas a pé. Por outro lado, a localização da Rua XV não era importante do ponto de vista de trânsito. Podiam ser tirados veículos e a circulação geral deles na cidade não seria afetada. Assim, durante uma reunião com o grupo local de acompanhamento, propus a eliminação do automóvel e a montagem de todo o sistema de pedestrialização contínua no centro.

FOTO 38 – RUA XV DE NOVEMBRO



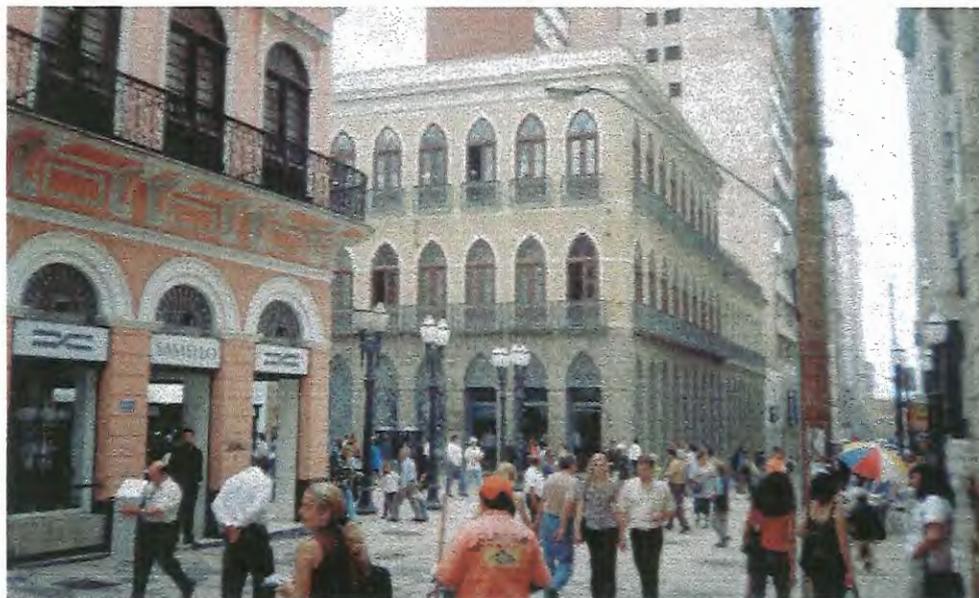
FONTE: Própria

Para a população, o fechamento de um trecho da Rua XV de Novembro ao tráfego de veículos, colocando os pedestres em grau de importância que o automóvel, foi um tempo fértil de discussões acaloradas. Fechada à revelia dos comerciantes, temerosos de uma grande queda de vendas, a rua virou “Rua das Flores”, um calçadão animado em pleno centro da cidade. Provou-se, na prática, uma decisão correta na aceitação pública. Na época, o que mais valeu foi o fato dos curitibanos começarem a discutir o seu espaço e a se identificar com ele.

Essa proposta de fechamento de espaços, na verdade, é uma preocupação urbanística das cidades antigas, segundo Camillo Sitte. Foi a postura moderna que separou os espaços e dividiu tudo em blocos integrados aos traçados das ruas. Esse processo fez com que se perdesse a base da relação que o homem tinha com o meio natural na antiguidade. De certa forma tentou-se em Curitiba, na medida das possibilidades do ambiente construído, reviver essa relação. No caso da área central de Curitiba, não com o meio natural, mas com a memória e a identidade.

Curitiba foi formada a partir de várias etnias, com traços culturais diferentes, e isso acabou por demarcar a paisagem da cidade, principalmente na área central onde se deu o início da ocupação. Suas construções “vernaculares” caracterizaram essa e outras áreas urbanas. Não se buscou em Curitiba uma “identidade nacional”, pois os imigrantes determinaram uma característica própria à sua paisagem urbana.

FOTO 39 – ARQUITETURA DE IMIGRAÇÃO



FONTE: Própria

O Plano Diretor apontou Curitiba como uma cidade “fria, provinciana e sem atrativos culturais”. Era necessário oferecer à cidade uma vida com lazer e cultura pela revitalização de espaços inseridos na paisagem urbana. Dentro desse pensamento, na área central, foram implantados locais de usos de cunho cultural: praças, largos, galerias, além dos de usos para lazer e animação.

Mas não bastava apenas revitalizar os antigos espaços. foi preciso criar atrativos visuais e atividades. Foram implantados postos de informações e vendas de ingressos de espetáculos da cidade, bancas de revistas, etc. (Foto 40).

Algumas atividades começaram a ser desenvolvidas periodicamente nessa área:

- a) manhãs de desenho para as crianças aos sábados. Essa atividade foi uma das primeiras a fazer com que a população interagisse com o espaço criado;

FOTO 40 – RUA XV DE NOVEMBRO – BANCA DE REVISTA



FONTE: Própria

- b) instalação do “Bondinho”, (foto 41) um antigo bonde para atender as crianças enquanto suas mães fossem às compras;

FOTO 41 – RUA XV DE NOVEMBRO – BONDINHO



FONTE: Própria

- c) As comemorações e os grandes comícios consolidaram a “boca maldita”
(foto 42). Como espaço democrático da cidade.

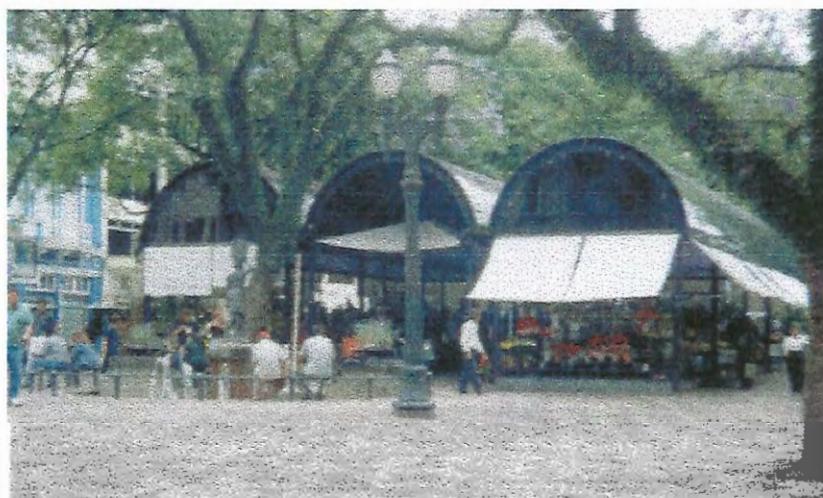
FOTO 42 – RUA XV DE NOVEMBRO – BOCA MALDITA



FONTE: Própria

Os bares e as lojas se estenderam até o calçadão com suas mesas e quiosques. (Foto 43).

FOTO 43 – MERCADO DAS FLORES



FONTE: Própria

A tabela a seguir mostra outras intervenções na área central que transformaram a paisagem urbana de Curitiba (ver capítulo 2).

TABELA 2 – INTERVENÇÕES DO IPPUC

INTERVENÇÕES NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA							
ANO	CONVENIÊNCIAS E SERVIÇOS	TRANSPORTE	ZONEAMENTO E USO DO SOLO	PATRIMÔNIO E CULTURA	ESPAÇOS VERDES	AÇÕES INSTITUCIONAIS	GESTÃO ADMINISTRATIVA MUNICIPAL
1965						Plano Preliminar de Urbanismo	Osmar Sabag
1966						Plano Diretor	Osmar Sabag
1971	Fechamento Rua XV						Jaime Lerner
1972			Novo Zoneamento				Jaime Lerner
1973						Região Metropolitana	Jaime Lerner
1974		Ônibus Expresso					Jaime Lerner
1975			Lei de Zoneamento				Saul Raiz
1977							Saul Raiz
1979		Rede Integrada de Transporte					Jaime Lerner
1981				Solar do Barão			Jaime Lerner
1985						Plano Municipal de Desenvolvimento - PMDU	Maurício Fruet
1986						Leis de preservação de áreas verdes e Adm. Regionais (9)	Roberto Requião
1989	“Lixo que não é lixo”						Jaime Lerner
1991		Ligeirinho/Estação Tubo					Jaime Lerner
1992		Biarticulado integrado à Rede Integrada de Transporte					Jaime Lerner
1993						Adm. Regionais (7)	Rafael Greca
1995	Rua da Cidadania	Biarticulado Eixo Norte-Sul				Projeto Cores na Cidade	Rafael Greca
1996				Memorial da Cidade			Rafael Greca
2000	Revitalização da Rua XV						Cassio Tanigushi

FONTE: IPPUC. Dados trabalhados pelo autor.

Com o começo da circulação do ônibus Expresso nas estruturais em 1974, a estrutura física das ruas tiveram de ser modificadas, construindo-se “canaletas” para o seu tráfego exclusivo. Em 1992 as Estações Tubo e o ônibus Biarticulado (Foto 44) também passou a circular nas “canaletas”.

Uma importante intervenção na paisagem do “Largo da Ordem”, região nobre do centro da cidade, foi a construção do Memorial da Cidade (Foto 45) — uma construção atual entre as antigas, implantada de forma a compor uma única paisagem — um belo exemplo do atual e antigo convivendo em harmonia.

FOTO 44 – ÔNIBUS BIARTICULADO



FONTE: ÔNIBUS BIARTICULADO. Curitiba: Postais do Brasil, 199-. 1 cartão postal: color.

FOTO 45 – MEMORIAL DA CIDADE



Fonte: Própria

A nova paisagem da área central causou um grande impacto e mostrou, desde o começo a que veio. Encantou e despertou na população um sentimento de orgulho de Curitiba. A aprovação popular fortaleceu o IPPUC, que ganhou credibilidade para outras intervenções nessa área - a restauração e preservação de edificações localizadas no Largo da Ordem e arredores, implantação do novo sistema viário e a aprovação do zoneamento e uso do solo de 1975.

As intervenções na área central de Curitiba no transporte, cultura, patrimônio e ecologia transformaram a paisagem e modificaram o cotidiano da população; a política de memória e identidade dessas intervenções fez com que o cidadão curitibano se apropriasse dos novos espaços da paisagem, sentindo-se “dono” dos mesmos e com isso passou a ajudar na sua manutenção.

Apesar do processo de planejamento por que passou, o centro de Curitiba não conseguiu escapar da degradação das áreas centrais, tão comum nas grandes cidades. Muitos espaços que sofreram intervenções, ficaram em situação precária devido ao tempo e ao uso contínuo dos habitantes, mesmo com uma regular manutenção; a violência se fez presente e a cidade detém hoje um dos mais altos índices do país. Por tudo isso essa área vem passando por uma revitalização em alguns espaços, assim como outras áreas nos seus arredores.

A Rua XV de Novembro passou por um processo de revitalização durante o primeiro semestre de 2000. Foi aumentado seu espaço de circulação com colocação dos mobiliários e equipamentos urbanos mais nas laterais da Rua; implantado uma faixa com diferenciação de material no piso para guiar os deficientes visuais (Foto 46); implantou-se um sistema de vídeos com central na Praça Osório, para uma monitoramento policial intensivo e contínuo; mudança das fiações e canalizações no

subterrâneo da Rua, para materiais mais atuais; além de uma limpeza visual na paisagem da Rua, que se encontra com uma quantidade de elementos construídos. A alteração mais drástica ocorreu com a construção de um Chafariz no centro dessa Rua rodeado com floreiras na quadra entre as Ruas Dr. Murici e Mal. Floriano Peixoto (Foto 47).

FOTO 46 – RUA XV DE NOVEMBRO – FAIXA GUIA PARA CEGOS



FONTE: Própria

FOTO 47 – RUA XV DE NOVEMBRO – “JARDIM FRANCÊS”



FONTE: Própria

A Praça Osório também está passando por uma revitalização, e segundo informações junto ao IPPUC contará com a implantação de central policial, mudança do sistema de iluminação para um que não prejudique os pássaros durante a noite, construção de um espaço para abrigar os engraxates, banca de revistas, etc. Essa revitalização ainda não está concluída e atualmente a Praça encontra-se em obras (Foto 48).

FOTO 48 – PRAÇA OSÓRIO



FONTE: Própria

A revitalização da área central parte de uma dinâmica das atividades existentes e também tenta resgatar o coração da cidade, abandonado por parte da população devido evolução dos tempos, mudanças de costumes e novas alternativas como os shoppings centers. Estuda-se também, dentro dessa proposta de revitalização, a construção de uma “Rua 12 Horas”, na Rua Saldanha Marinho, além de estabelecimentos comerciais subterrâneos ou elevados em alguns locais do centro para melhorar o atendimento à população.

Pode-se concluir que, após a transformação, pela qual passou, a área central de Curitiba tornou-se um importante referencial da cidade, destacando-se como espaço principal dessa área – a Rua XV de Novembro – o marco primeiro e mais importante do processo de planejamento urbano.

A paisagem urbana de Curitiba continuará sofrendo intervenções, a medida das necessidades e momentos futuros. Porém, como espaço que evoca a memória e identidade, a área central foi consolidada pela população, que aprendeu a construir uma “nova paisagem” sem destruir a “antiga”, pois foi justamente a convivência de ambas que fez de Curitiba uma experiência positiva de planejamento urbano em áreas centrais, ao lado de outras cidades brasileiras, nos últimos anos.

CONCLUSÃO

O PROCESSO DE PLANEJAMENTO E O DESENHO DA PAISAGEM URBANA

FOTO 49 – RUA DR. MURICI



FONTE: Própria

O processo que o IPPUC viabilizou na cidade de Curitiba, a partir das propostas do Plano SERETE para a área central teve como técnica de planejamento urbano a transformação da estrutura física da cidade – sistema viário e zoneamento. Através desses campos de atuação, o desenho urbano foi alterado, ou seja, a paisagem de Curitiba é o resultado das alterações do desenho transformado mediante as políticas urbanas, para o sistema viário e zoneamento do solo, contidas no Plano Diretor.

A Institucionalização do processo de planejamento urbano, com a criação do IPPUC e sua posterior transformação em autarquia municipal, lhe proporcionou uma liberdade maior de atuação e decisão; O Instituto se estruturou, de forma que, seus técnicos agissem como intermediários na captação e geração de recursos para as intervenções urbanas junto à iniciativa privada.

O IPPUC no decorrer do processo de planejamento da cidade se fortaleceu como Instituição, à medida que, suas políticas urbanas foram aceitas pela população, que foi incentivada a preservar a memória e a se identificar com os novos espaços urbanos criados. Com isso, a vida urbana se modificou conforme o cidadão se apropriava da paisagem urbana transformada pelo processo de planejamento, ao mesmo tempo em que a tornava um bem comum. A paisagem urbana se transformou em uma importante característica da cidade.

Como autarquia, o IPPUC pode percorrer um caminho paralelo às administrações municipais, o que facilitou a continuidade da implantação das propostas do Plano Preliminar de Urbanismo.

A CURITIBA PLANEJADA E A CURITIBA REAL COM SUAS CARÊNCIAS

A nova paisagem urbana de Curitiba não se construiu a partir da estrutura da cidade real, senão por meio de uma nova ordem imposta para o modelo urbano, a partir da área central. Ocorreram, dessa maneira, implantações de espaços sociais que foram apresentados à coletividade como decorrentes das suas necessidades. No entanto, muitas das soluções propostas não vieram de encontro das necessidades da população mais carente; em sua maioria, foram idealizadas para uma camada social de classe média, deixando uma grande faixa da população da periferia, principalmente as camadas mais pobres, esquecidas ou relegadas a segundo plano.

FOTO 50 – RUA XV DE NOVEMBRO – REVITALIZAÇÃO



FONTE: Própria

FOTO 51 – BR 116



FONTE: Própria

FOTO 52 – RUA CARLOS DE CARVALHO



FONTE: Própria

FOTO 53 – AVENIDA DAS TORRES



FONTE: Própria

No processo de planejamento por que a cidade passou, a complexidade dos fatos foi simplificada e a paisagem urbana foi vista como destituída de contradições. As intervenções urbanísticas efetuadas passaram a ter um significado particular,

como se fossem isoladas. A paisagem urbana se tornou espaço de intervenções decorrentes do processo de planejamento.

No decorrer de todo o processo de planejamento urbano, idealizado nos anos 60, e implantado nas décadas de 70 a 90, a expressão e o questionamento popular pretendido no início perdeu-se, bombardeado pelo marketing da “Cidade Humana”, “Capital Ecológica”, que se tornou independente dos anseios da população, preocupando-se mais com o turismo e com a imagem projetada da cidade para o resto do mundo.

O que se pretendeu com o processo de planejamento foi a transformação da paisagem urbana e a conseqüente construção de uma nova, mais eficaz, a partir das necessidades da população. O que se verifica, porém, é que esta transformação foi mais marcante na área central e seus arredores, com uma paisagem visivelmente planejada nos aspectos: Sistema Viário, Zoneamento e Uso do Solo, Patrimônio, Área Verdes, e outros. Entretanto, na periferia da cidade, ao longo da execução do Plano Diretor, não ocorreram transformações na paisagem que pudessem melhorar substancialmente a qualidade de vida dos habitantes em comparação com o centro e arredores. Essa indiferença em relação à periferia, não deveria ter acontecido, uma vez que a população foi sendo deslocada para essas áreas em decorrência das intervenções na área central, resultando em assentamentos espontâneos em áreas de preservação, aumento substancial do número de favelas e altos índices de violência.

Um das causas dessas disfunções urbanísticas e sociais ocorridas no planejamento urbano de Curitiba foi a falta de sincronia entre os elementos indutores de crescimento da cidade, Transporte Coletivo, Sistema Viário e Zoneamento e Uso do Solo, que embasavam a reorientação desse crescimento, que era saber qual a área,

como e de que a população vai viver. A ocupação não recomendada da região leste da cidade caracterizou-se como um desvio das diretrizes e objetivos do Plano. Com isso, outro agravante foi o surgimento de uma paisagem urbana não planejada, muito diferenciada daquela paisagem construída na área central.

A continuidade e a manutenção do planejamento urbano de Curitiba parece estar mudando suas diretrizes: é evidente a preocupação, por parte das autoridades, de que a cidade, hoje, necessita mais de ações sociais do que urbanísticas. A realidade socioeconômica do país afetou Curitiba da mesma forma que em outras cidades brasileiras; somente a cenografia não é suficiente para suprir as necessidades da população. Outros problemas terão de ser revistos neste fim de milênio: poluição hídrica, habitação, transporte coletivo, emprego, segurança, saúde, educação, todos em âmbito regional. Não se pode mais planejar Curitiba isoladamente, faz-se necessária a elaboração de planos globais de ação cujas diretrizes abranjam a região metropolitana como um todo.

Não se pode, porém, deixar de constatar os méritos da paisagem urbana construída, a partir das intervenções do IPPUC. Elas possuem um potencial estético e funcional muito superior àqueles que esses locais tinham antes das intervenções pelos serviços gerais e infra-estruturas físicas implantadas, que também proporcionaram uma melhoria de vida para a população desses locais e a criação de um “imaginário sentimento de identidade” com a cidade.

MEUS ESTUDOS E PESQUISAS – O PRESENTE E O FUTURO

Com esse estudo sobre a paisagem da cidade de Curitiba se pretendeu entender como um processo de planejamento urbano, com suas ações físicas, pode transformar, além da paisagem, o cotidiano da vida urbana. Esperamos ter contribuído com nosso estudo, no sentido da compreensão do planejamento urbano como uma ciência que deve ir muito além da estrutura física da cidade; é importante se compreender a vida urbana, em constante mutação, tornando a paisagem campo de atuações, percepções e realizações. É dentro desse campo infinito que pretendemos continuar nossos estudos em nível de doutorado.

ANEXOS

ANEXO 1 – Algumas intervenções Urbanísticas do IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC, 1996)

-1965-

- É criada a Companhia de Habitação Popular de Curitiba - COHAB-CT, no mês de abril, tendo como função elaborar e gerenciar a implantação das políticas habitacionais de caráter popular, atuando em todas as fases do processo de produção da moradia.
- Realização do Seminário “Curitiba amanhã”, em julho, onde foi debatido o Plano Preliminar Urbanístico, com participação de autoridades municipais e representantes dos mais diversos segmentos da população.

-1966-

- A Câmara Municipal aprova o Plano Diretor, através da Lei no 2828, de 31 de junho. Suas diretrizes orientam o processo de crescimento de forma ordenada, reunidas em três funções básicas: Uso do Solo, Transporte de Massa e Sistema Viário.

-1967-

- Criação do Setor de Coordenação Regional - SECORE, ficando o IPPUC, responsável pelo Planejamento metropolitano.
- Entrega do 1º Conjunto Habitacional pela Companhia de Habitação de Curitiba - COHAB-CT, o Conjunto Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, com 100 casas, na atual Cidade Industrial de Curitiba.

-1971-

- Surgem as primeiras favelas da cidade, caracterizadas por um adensamento progressivo, a exemplo da Favela do Valentão e da Vila Pinto, constituindo aglomerados que abrigam centenas de famílias.
- Em 27 de dezembro o velho Paiol de Pólvora transforma-se em Teatro Paiol. Delimitada a área do Setor Histórico, as edificações são classificadas segundo seu valor histórico.
- Fechamento da Rua XV de Novembro ao tráfego de veículos, tarefa empreendida em 24 horas, em um final de semana com início de madrugada para impedir que os comerciantes, imaginando prejuízo para seus negócios, impetrassem mandando de segurança contra a medida.

-1972-

Inauguração da Rodoferroviária, alterando parte significativa da estrutura viária da cidade, uma vez que a antiga rodoviária transformou-se em Terminal de Ônibus da Região Metropolitana.



Introdução de novo Projeto de Zoneamento e Uso do Solo no Plano Diretor, com o objetivo de adequar os vários setores da cidade ao desenvolvimento urbano, de acordo com suas diretrizes e as políticas de transporte e circulação.

Criação do Parque Barigüi, o maior da cidade. Local onde foi represado um lago de 400.000m² para controlar as enchentes existentes.

Criação do Parque São Lourenço, com 203.918m², após uma enxurrada que alagou toda a área. Estudos demonstram que a desapropriação do seu entorno e a transformação da área em parque torna-se, além de mais econômica, mais eficiente na prevenção de enchentes. Implantação do Parque Municipal Barreirinha no Bairro Barreirinha, com 275.380m².

-1973-

Instituição oficial da Região Metropolitana de Curitiba; Criação da Fundação Cultural de Curitiba; Instalação do “Bondinho da Rua XV, bonde antigo restaurado e pintado com cores vibrantes para atrair crianças à atividades de recreação e educativas; inauguração do Centro de Criatividade de Curitiba, prédio reciclado de uma antiga fábrica de cola, no Parque São Lourenço.

-1974-

Início da circulação do Ônibus Expresso em canaletas exclusivas. As mesmas são ladeadas por duas vias de tráfego lento que têm como paralelas duas vias rápidas de mão única em sentidos opostos - centro/bairro e bairro/centro. Este conjunto compõe o Sistema Trinário de Vias.

O Poder Executivo Municipal inicia a implantação da CIC – Cidade Industrial de Curitiba. Localizada entre a região sul e sudoeste, dispendo de uma área de 43.700.000m², encontra-se a 10 Km de distância do centro da cidade.

A CIC foi planejada para receber indústrias sem causar danos ao meio ambiente, totalmente integrada à estrutura urbana através de sua malha viária e seus serviços de transporte.

-1975-

Reavaliação da legislação urbanística de Curitiba, levando à nova Lei de Zoneamento e Legislação do Uso do Solo.

Criação da CDC S/A - Companhia de Desenvolvimento de Curitiba S/A, com objetivo de impulsionar o desenvolvimento econômico e tecnológico do setor produtivo de Curitiba, através da implantação da área industrial da localidade.

Curitiba passa a ser dividida em 75 bairros e ainda hoje a cidade conserva a mesma configuração oficial.

-1976-

Introdução do Ônibus Seletivo em resposta à necessidade premente de economia de combustíveis. Dotado de todo conforto, foi criado como alternativa mais barata aos usuários de veículos particulares.

-1977-

Inauguração da primeira ciclovia da cidade na Av. Victor Ferreira do Amaral, entre a Praça das Nações e a BR 116.

-1978-

Implantação do CTA - Controle de Tráfego em Área, com a função de centralizar o controle de semáforos e dos semáforos atuados exclusivamente para o Ônibus Expresso – SEMAT.

-1979-

Começa a circular o ônibus Interbairros, atravessando 28 bairros de Curitiba, sendo também criada a Linha do Estudante, voltada fundamentalmente para os universitários.

Com a somatória de opções de transporte forma-se a RIT - Rede Integrada de Transporte.

Implantação do Parque Regional do Iguaçu, localizado ao longo do Rio Iguaçu. Definido no Plano Diretor, torna-se uma reserva natural evitando a conturbação com os municípios vizinhos. Na confluência dos rios Belém e Iguaçu, é construída a primeira estação de tratamento de esgotos de Curitiba. Neste parque é implantado o zoológico da cidade, com mais de 1.000 animais.

Criação do Parque Náutico, área destinada a barcos a remo e à vela para competições e lazer. Sua raia de remo é formada pela integração de centenas de cavas de areia local.

-1980-

A população de Curitiba é de 1.024.975 habitantes. Implantação do Parque Polonês e Bosque João Paulo II.

Criação do ITAH – Instituto de Tecnologias Apropriadas ao Homem – vinculado ao IPPUC, que se propõe a oferecer a cientistas e técnicos nacionais e estrangeiros um fórum de discussões sobre os problemas de aplicação da ciência e da tecnologia visando um desenvolvimento adequado para o Brasil.

Executou-se projetos-modelo no município, utilizando-se tecnologias independentes apropriadas ao tipo de desenvolvimento proposto para o meio ambiente e sua vocação natural.

Inauguração do Bosque do Capão da Imbuia, com 19.000m².

Inauguração do Bosque Boa Vista, com 11.682m², no Bairro Boa Vista.

-1981-

Criação da linha de ônibus Circular-Centro que percorre 5,5 Km, na área central de Curitiba que transporta passageiros em pé.

Em dezembro é inaugurado o espaço cultural Solar do Barão, conjunto arquitetônico de quatro edifícios de diferentes épocas.

-1985-

Elaboração do Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano – PMDU. Apresentando diretrizes básicas para um novo modelo de desenvolvimento, tais como a diminuição da polarização do centro com a ativação de centros secundários e nova legislação de uso do solo, considerando as características naturais das diferentes áreas e evitando uma uniformização.

Embora não sendo implantada em sua totalidade, as novas diretrizes físico-territoriais vão alterar, em algumas áreas pontuais, a paisagem urbana. Desta

maneira, entre alguns dos locais caracterizados como centros secundários chegaram a serem edificados prédios sem restrição de altura. Como exemplo tem-se os prédios da Av. Nossa Senhora da Luz e Bacacheri.

-1986-

Criação das primeiras leis que visava a preservação de áreas verdes existentes no Município, a fim de protegê-las da especulação imobiliária.

Reforma administrativa na Prefeitura Municipal de Curitiba. Três medidas fundamentais são tomadas: transformação dos antigos departamentos em Secretarias Municipais, criação de novas Secretarias e criação das Administrações Regionais, dividindo a cidade em nove Regiões Administrativas, através do Decreto no 41, de 08 de janeiro de 1986.

As delimitações e nomes das Administrações Regionais são as seguintes:

- Administração Regional da Freguesia da Matriz, compreendendo os bairros: Rebouças, Capanema, Cristo Rei, parte do Tarumã, Jardim Social, Hugo Lange, Cabral, Ahú, Bom Retiro, parte de Vista Alegre, Mercês, Bigorrilho, Batel, parte de Água Verde, Centro, São Francisco, Centro Cívico, Alto da Glória, Alto da XV e Juvevê.
- Administração Regional da Freguesia do Boqueirão, compreendendo os seguintes bairros: Guabirota, Uberaba (parte), Hauer Xaxim (parte), Boqueirão e Alto Boqueirão.
- Administração Regional da Freguesia do Cajuru compreendendo os bairros: Atuba (parte), Bairro Alto, Tarumã (parte), Capão da Imbuia, Cajuru, Jardim das Américas e parte do Uberaba.

- Administração Regional da Freguesia do Bacacheri, compreendendo os bairros: Bacacheri, Tini, Atuba (parte), Santa Cândida, Boa Vista (parte), Ahú (parte), São Lourenço, Barreirinha, Cachoeira, Abranches, Taboão e Pilarzinho.
- Administração Regional da Freguesia de Santa Felicidade, compreendendo os bairros: Vista Alegre (parte), Cascatinha, Bigorriho (parte), São João, Santa Felicidade, São Brás (parte), Butiatuvinha e Lamenha Pequena.
- Administração Regional da Freguesia do Campo Comprido: Mossunguê, Santo Inácio, Orleans, Riviera, Augusta, Cidade Industrial (parte), Campo Comprido, Seminário e Campina do Siqueira.
- Administração Regional da Freguesia do Portão, compreendendo os seguintes bairros: Fanny, Prado Velho, Parolim, parte de Água Verde, Vila Guaíra, Lindóia, Vila Isabel, Novo Mundo, Portão, Santa Quitéria, parte de Campo Comprido, Fazendinha e parte da Cidade Industrial.
- Administração Regional da Freguesia do Pinheirinho, compreendendo os seguintes bairros: Sítio Cercado (parte), Capão Raso, Cidade Industrial (parte), Pinheirinho e parte do Tatuquara.
- Administração Regional da Freguesia do Umbará, compreendendo os bairros: parte do Sítio Cercado, Ganchinho, Umbará e Tatuquara.

-1987-

Inauguração da primeira escola em período integral, oferecendo às crianças atendimento durante oito horas por dia, além de três refeições. São desenvolvidas atividades de esporte, lazer e ensino.

Inauguração do Bosque Gomm no Bairro Batel, com 19.340m².

-1988-

Inauguração do Parque General Iberê de Mattos – Parque Bacacheri, no bairro do mesmo nome com 152.000m².

-1989-

Alteração na estrutura das Administrações Regionais, que de nove passaram a ser apenas seis, pelo Decreto no 436/89.

Inauguração do Parque das Pedreiras, no bairro do Pilarzinho, espaço multimídia, destinado a shows e atividades culturais.

Implantação do Programa “Lixo que não é Lixo”, que prevê a separação domiciliar entre lixo biodegradável e reciclável, evitando desperdício e mantendo a cidade limpa. A coleta diferenciada do lixo reciclável em um caminhão verde evoluiu posteriormente para as trocas do “Câmbio Verde” e para um programa específico de “Coleta de Lixo Hospitalar”.

Acontece a ocupação oficial de um dos últimos vazios urbanos de Curitiba. O projeto “Bairro-Novo”, ambicioso por estar integrado à cidade e importante pelo alcance social, atendeu cerca de 10.000 famílias através de lotes urbanizados e 20.000 famílias com habitações prontas.

Inauguração do Bosque Reinhard Maack, com 78.000m², no bairro Hauer.

Inauguração do Bosque Gutierrez, com 18.000m², no bairro Vista Alegre.

-1990-

Criação da Casa Culpí, memorial da imigração italiana, em Santa Felicidade.

Implantação da linha de ônibus Pró-Parque que funciona de terça a domingo e feriados, com opções de roteiros turísticos. Implantação da Lei do Solo Criado, com o objetivo de transferir imóveis urbanos ou recursos financeiros ao Fundo Municipal de Habitação – FMH para a implantação de Programas Habitacionais de Interesse Social às famílias de baixa renda.

-1991-

Segundo o Censo Demográfico, Curitiba tem 1.315.035 habitantes, verificando-se uma queda em seu crescimento quando comparado ao ritmo apresentado nas décadas de 60, 70 e 80.

Implantação da Linha Direta – o popular “Ligeirinho”, redesenhado para transportar até 110 passageiros por viagem. As “Estações-tubo”, de embarque e desembarque em nível, são especialmente concebidas para o “Ligeirinho”, visando maior rapidez no embarque e desembarque e abrigo do tempo.

Criação do Parque Municipal do Passaúna, projeto para preservar a qualidade da água do reservatório e para abastecer o oeste e a parte sul de Curitiba.

Criação do Jardim Botânico Francisca Maria Garfunkel Rischbieter, criado à imagem e semelhança dos jardins franceses.

Criação da Universidade Livre do Meio Ambiente, espaço reservado para repassar conhecimentos sobre o meio ambiente à população.

Inauguração da Linha Vermelha, um roteiro de 3 Km para ser percorrido a pé: passeio cultural pelos principais pontos de referência do centro da cidade.

Inauguração da RUA 24 HORAS, que oferece serviço ininterrupto de 34 lojas.

Inauguração da TORRE DAS MERCÊS, com seus 103,5 metros de altura, permitindo a contemplação da cidade, através do mirante.

Criação do CEI – Centro de Educação Integral, um novo projeto arquitetônico para as antigas Escolas Integradas em período integral.

Através de decreto é instituído o incentivo construtivo para a preservação de imóveis de valor cultural histórico ou arquitetônico.

Criação do Parque Cauiá, na Cidade Industrial de Curitiba, com 46.000m².

Criação do Parque Diadema, na Cidade Industrial de Curitiba, com 112.000m².

Criação do Bosque Pilarzinho, com 76.300m², no bairro Pilarzinho.

-1992-

Em 19 de março é inaugurada a Ópera de Arame, espaço cultural transparente, integrado à paisagem do Parque das Pedreiras.

Inauguração do Shopping Popular, centro de comércio de mercadorias em oferta, resultado da reciclagem dos galpões de uma antiga fábrica de compensados.

Instalação do primeiro Redutor Eletrônico de Velocidade – Lombada Eletrônica, onde o limite de velocidade é de 30 Km/hora e os sinais de alerta são diferenciados conforme a velocidade.

Integrado a RIT-Rede Integrada de Transporte é criado o Biarticulado, ônibus que aumenta a capacidade de passageiros e diminui o tempo das viagens no eixo Boqueirão.

Inauguração do primeiro Centro de Saúde com atendimento 24 horas, o “Parigot de Souza”, no Sítio Cercado, com pronto atendimento médico-odontológico,

capacitação para promover pequenas cirurgias e internação de curta permanência, inferiores a 24 horas, para observação médica.

Inauguração do Bosque Zaninelli, com 37.065m², no bairro Pilarzinho.

-1993-

Em 04 de junho desse ano, através do Decreto nº 583 fica aprovada a nova delimitação de áreas das Administrações Regionais de Freguesia que passa a ter sete Regionais, denominadas Administrações Regionais:

- Administração Regional da Matriz, compreendendo os bairros: Centro, São Francisco, Centro Cívico, Alto da Glória, Alto da XV, Cristo Rei, Jardim Botânico, Rebouças, Batel, Bigorriho, Mercês, Bom Retiro, Ahú, Juvevê, Cabral, Hugo Lange, Jardim Social e Prado Velho.

- Administração Regional do Boqueirão, compreendendo os bairros: Xaxim, Alto Boqueirão e Hauer.

- Administração Regional do Cajurú, compreendendo os bairros: Guabirutuba, Uberaba, Jardim das Américas, Cajurú e Capão da Imbuia.

- Administração Regional de Santa Felicidade, compreendendo os bairros: Lamenha Pequena, Butiatuvinha, Rivieira, São Brás, Santa Felicidade, São João, Cascatinha, Vista Alegre, Santo Inácio, Mossunguê, Campina do Siqueira, Seminário, Augusta e partes da Cidade Industrial e Campo Comprido.

- Administração Regional do Portão, compreendendo os bairros: Santa Quitéria, Vila Isabel, Água Verde, Parolin, Guaíra, Portão, Fazendinha, São Miguel, Novo Mundo, Lindóia, Fanny e partes da Cidade Industrial e Campo Comprido.

- Administração Regional do Pinheirinho, compreendendo os bairros: Capão Raso, Pinheirinho, Sítio Cercado, Tatuquara, Umbará, Ganchinho, Campo de Santana, Cacimba e parte da Cidade Industrial.

- Administração Regional de Boa Vista, compreendendo os bairros: Tarumã, Pilarzinho, São Lourenço, Boa Vista, Bacacheri, Bairro Alto, Taboão, Abranches, Cachoeira, Barreirinha, Santa Cândida, Tingui e Atuba.

Inauguração da Casa dos 300 Anos, especialmente criada para preparar a população e a cidade para o terceiro centenário oficial de Curitiba.

Transformação do pinhão, um projeto que une 51 pontos de relevantes monumentos histórico-culturais.

Através de decreto, concede-se incentivos para restauração e preservação de UIEP – Unidade de Interesse Especial de Preservação.

-1994-

Inauguração das Arcadas do Pelourinho, espaço onde é oferecido serviço 24 horas de floricultura, revistas, jornais etc.

-1995-

Inauguração do primeiro Farol do Saber, biblioteca de bairro, para atendimento a escolas e à comunidade em geral e também policiamento preventivo pela presença da Guarda Municipal e pelo sinal luminoso no alto da torre.

Criação do Projeto Cores da Cidade, com o objetivo de revitalizar os prédios preservados da Rua Riachuelo no trecho que vai da rua XV de Novembro, incluindo

as Praças Generoso Marques e José Borges de Macedo. Este projeto traz de volta as cores originais das fachadas do casario histórico.

Entrega da obra de canalização do Rio Ivo e reurbanização da Rua Vicente Machado, prevenindo enchentes na área central da cidade.

Instalação da primeira Rua da Cidadania, Terminal do Carmo, com aproximadamente 7.200m² de área construída, espaço onde estão concentrados diversos núcleos de serviços das Secretarias do Município, sede da Administração Regional do Boqueirão, postos de atendimento da Sanepar, Copel e Banestado, além de 25 lojas comerciais, espaços para artes cênicas, musicais, esportivas, entre outras.

Inauguração do Farol das Cidades, uma biblioteca informatizada com recursos de vídeo, áudio e texto, para atender a população da cidade e aos seus visitantes.

Implantação do Biarticulado no Eixo Norte-Sul, com veículos com capacidade para 270 passageiros.

Inauguração da primeira Vila de Ofícios na Vila das Torres, projeto que visa concentrar pequenas oficinas de prestação de serviços onde as famílias podem morar e trabalhar. São unidades germinadas e constituídas em dois pavimentos: no térreo a oficina e na parte superior a residência das famílias.

A Vila Pinto passa a chamar-se Vila das Torres. Esta vila abrigou a primeira favela de Curitiba, “1970”, a qual passou por um projeto de reurbanização na década de 80.

Inauguração do Pontal, capelas mortuárias, serviços funerários, floricultura e lanchonete do Cemitério Municipal São Francisco de Paula, primeiro da cidade e

constituído no século passado. Esta singular intervenção arquitetônica, de linguagem arrojada, propicia um ambiente de homenagem e conforto aos cidadãos.

-1996-

Criação do Bosque Fazendinha, com 72.851m², no Bairro Fazendinha.

Criação do Bosque Alemão com área total de 40.000m², no Bairro Vista Alegre.

Instalação da Rua da Cidadania, Terminal da Fazendinha, com 6.600m² de área construída, espaço onde estão concentrados diversos núcleos de serviços das Secretarias do Município, sede da Administração Regional do Portão, postos de atendimento da Sanepar, Copel e Banestado, 25 lojas comerciais, espaços para artes cênicas e musicais, entre outras.

Inaugurado o Restaurante Refeições Curitibanas localizado em ponto estratégico, embaixo do Viaduto Capanema, lugar antes ocioso e usado como dormitório ocasional pela população de rua. Este inédito equipamento público, com 408 lugares, oferece à população trabalhadora, refeições diárias (almoço e jantar), a preços acessíveis.

Inauguração, em 15 de agosto, do MEMORIAL DA CIDADE, no Largo da Ordem, uma homenagem aos 300 anos de Curitiba. Entre o casario mais antigo da cidade ergue-se um prédio em forma de pinheiro estilizado, árvore-símbolo do Estado do Paraná, com quase 5.000m² de área. Construído em concreto, aço e vidro laminado; foi projetado para acolher a “memória” dos curitibanos, paranaenses, enfim, brasileiros que fizeram nossa história. Este novo espaço dispõe de uma praça coberta, três pavimentos e um terraço panorâmico, com ambientes especiais. O

MEMORIAL DA CIDADE abriga auditório para 114 lugares, amplas áreas destinadas a exposições de artes, biblioteca, teatro e concertos musicais.

-2000-

Revitalização da Rua XV de Novembro, Praça Osório e Passeio Público, obras de melhoria da infraestrutura urbana da cidade em geral, além da mudança de toda a rede de esgoto e telefonia da área central.

ANEXO 2 – Legislação de Zoneamento e Uso do Solo

O zoneamento de Curitiba, de acordo com a Lei no 5.234/75, decretos de regulamentação e legislação complementar, apresenta as seguintes configurações:

ZONAS RESIDENCIAIS (ZR): subdividem-se em exclusivas e mistas.

- **ZR-1:** residencial exclusiva, onde é permitida apenas habitação unifamiliar, até em dois pavimentos e 50% de ocupação.
- **ZR-2:** residencial de baixa densidade, onde é permitida mais de uma moradia unifamiliar, por lote, até dois pavimentos e 50% de ocupação, além de comércio e serviços vicinais com porte de até 100m².
- **ZR-3:** residencial de média densidade, onde são permitidas habitações unifamiliares e coletivas, até dois pavimentos e 2/3 de ocupação, bem como comércio e serviços vicinais com porte de até 100m².
- **ZR-4:** residencial de média-alta densidade, onde se permite habitação coletiva de até seis pavimentos, 50% de ocupação e coeficiente de aproveitamento igual a dois (2), além de comércio e serviços vicinais e de bairro no térreo e sobreloja com porte até 200m².

- **ZEH:** zona especial habitacional - subdividida em áreas de baixa e alta densidade, visando a implantação de habitação de interesse social na Cidade Industrial de Curitiba. São permitidas habitações unifamiliares e coletivas, sendo obrigatória a diversificação de padrões de ocupação residencial e permitido até quatro (4) pavimentos em conjuntos habitacionais, regulamentado pelo Decreto nº 241/82.

- **ZR-REC:** zona de recuperação - antiga zona industrial em fase de deterioração e que, pela sua ocupação central, passou a ser definida como zona residencial mista, permitindo ocupação semelhante à ZR-4.

ZONAS DE SERVIÇO (ZR): Situadas ao longo das rodovias e vias de acesso à cidade, onde se permitem os comércios e serviços vicinais, setoriais e gerais, por serem atividades ligadas ao tráfego pesado e intenso.

ZONA INDUSTRIAL (ZI): No bairro do Portão, devido à existência de algumas madeireiras, foi mantida uma zona industrial fora da CIC, com tratamento análogo ao das atividades gerais, destinada exclusivamente às indústrias madeireiras.

ZONA CENTRAL (ZC): centro tradicional da cidade onde se permite habitações coletivas, comerciais e serviços vicinais, de bairro e setoriais de qualquer porte, à exceção de supermercados. Permite-se um coeficiente de aproveitamento igual a cinco, com ocupação no térreo de 100% e $\frac{2}{3}$ nos demais pavimentos. Considerando a necessidade de estimular o adensamento residencial e ampliar os

espaços de uso público para pedestres na zona central, foram instituídos incentivos construtivos através do Decreto nº 1137/95, para a implantação de galerias comerciais e edifício de uso habitacional.

ZONA AGRÍCOLA (ZA): é a zona periférica do município, ligada aos municípios vizinhos. Constitui-se, na prática, em uma barreira à urbanização, possibilitando a permanência de atividades primárias, em especial as hortifrutigranjeiras.

ZONAS ESPECIAIS (ZE): são áreas destinadas a usos urbanos específicos, cabendo ao IPPUC a análise e definição dos parâmetros de ocupação, peculiares a cada caso.

SETORES ESPECIAIS: são regiões que, devido a sua importância no contexto do Plano Diretor da cidade, precisam ter tratamento diferenciado para sua consolidação. De acordo com sua destinação, são os seguintes os Setores Especiais, cada qual com regulamentação própria aprovada em decreto específico:

- **I. Setor Estrutural:** regulamentado pelo Decreto nº 579/90, esse Setor Especial é o prolongamento do Centro de Curitiba, propiciando condições de atendimento à população urbana, uma vez que ele se estende do nordeste ao sudoeste do município, tangente ao centro comercial. O coeficiente de aproveitamento é 4, com incentivos para a construção de torres comerciais e de prestação de serviços, sendo os usos similares ao da ZC. O Sistema Viário Estrutural é um trinário

composto por uma via central que contém a canaleta para o transporte de massa e as pistas lentas para atendimento às atividades lindeiras e duas vias externas desse Setor, paralelos à via central com sentido único de tráfego, destinadas ao fluxo contínuo de veículos. Na via central do setor, é obrigatória a execução do Plano Massa, que compreende a construção de um embasamento comercial na loja e sobreloja com galeria na área correspondente ao recuo e em toda a testada do lote.

- **II. Conectores:** regulamentados pelo Decreto nº 578/90, esses setores fazem a conexão entre a Cidade Industrial e o Setor Estrutural, sem prejudicar as Zonas Residenciais. Têm um conceito análogo ao do Setor Estrutural, porém em escala menor, sendo o coeficiente igual a 2.

- **III. Vias Coletoras:** são setores onde se permite a instalação do comércio e prestação de serviços de atendimento ao bairro, ao longo das ruas destinadas ao Sistema de Transporte Coletivo e distribuição de tráfego, propiciando maior privacidade no interior das zonas residenciais que atravessam. São regulamentadas pelo Decreto nº 354/87 e através de decretos, novos trechos viários podem ser incorporados a este setor.

- **IV. Vias Coletoras de Penetração:** também regulamentadas pelo Decreto nº 354/87 que correspondem aos espaços ao longo dos antigos caminhos de chegada a Curitiba, com os mesmos parâmetros de uso e ocupação do Setor Especial das Vias Coletoras.

- **V. Preferencial de Pedestres:** compreende os espaços ao longo das vias bloqueadas total ou parcialmente ao tráfego de veículos na Zona Central. Estas vias interligam os principais terminais de transporte da área central e contribuem para a animação do centro tradicional da cidade. É regulamentado pelo Decreto nº 1017/79.

- **VI. Centro Cívico:** é regulamentado pelo Decreto nº 580/90 e concentra as atividades administrativo-institucionais do serviço público estadual e municipal, permitindo também o uso residencial e de comércio e prestação de serviços vicinais, de bairro e setorial.

- **VII. Vias de Ligação e Prioritária:** é regulamentada pelo Decreto nº 183/90, e objetiva assegurar prioritariamente as ligações viárias em articulação com as vias estruturais e outras ligações básicas do sistema viário, evitando-se perturbações pelo tráfego local e por atividades comerciais.

- **VIII. Santa Felicidade:** essa região é o resultado da evolução de uma colônia de imigrantes italianos e constitui um dos principais pólos de atração turística de Curitiba, necessitando, portanto, de proteção, de modo a preservar os valores mais significativos da cultura trazidos pelos imigrantes e ainda presentes no local. Caracteriza-se como um centro gastronômico, além de possuir significativa atividade comercial, com a venda de uvas e vinhos. Assim, o distrito foi setorizado de modo a permitir a coexistência de habitação, comércio, restaurantes e outros serviços, sem conflitos. É regulamentado pelo Decreto nº 884/75.

- **IX. Áreas Verdes:** conforme a Lei nº 853/93 e o Decreto nº 782/95, nas áreas com bosques cadastrados é estimulada a preservação através de incentivos fiscais e construtivos, admitindo-se a edificação com os parâmetros superiores em altura.

- **X. Fundos de Vale:** entende-se como Setor Especial de Preservação de Fundos de Vale, a faixa de terreno dimensionada em função da bacia hidrográfica correspondente, das condições topográficas da região e da necessidade de escoamento das águas. A política de zoneamento e as programações para esse setor devem visar a proteção do meio ambiente, a criação e a conservação de áreas verdes. Foi criado, primeiramente, pela Lei nº 5263/75 e regulamentado pelo Decreto nº 400/76. Atualmente o instrumento legal de apoio é a Lei nº 7833/91, que dispõe sobre a política de proteção, conservação e recuperação do meio ambiente.

- **XI. Parque Iguaçu:** é a área localizada ao longo do Rio Iguaçu, definida no primeiro Plano Diretor com a finalidade de estabelecer uma reserva natural, servindo de ponto de encontro para todos os habitantes e, principalmente, como um instrumento de controle das cheias que têm afligido as populações da periferia de Curitiba. Do ponto de vista metropolitano, assume o porte de Parque Regional com a função, além das citadas, de evitar a conturbação com os municípios vizinhos. Em 1991, através do Decreto nº 410/91, foi criada a Área de Proteção Ambiental do Iguaçu (APA), com o objetivo de garantir a preservação, conservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental da faixa da bacia do Iguaçu, situada no Município, estabelecendo áreas de preservação permanente, de recuperação, de

restrição de uso e de transição, onde ficam definidas as normas de uso e ocupação do solo.

- **XII. Parque Bacacheri:** o Decreto nº 409/91, regulamentando a Lei nº 6822, de 23 de janeiro de 1986, cria o Setor Especial do Parque Bacacheri, delimitando áreas de proteção máxima e outras de ocupação restrita, ficando assegurada a preservação da qualidade ambiental, da escala e da paisagem urbana do entorno do parque, importante marco referencial da região do Bacacheri.

- **XIII. Parque Passaúna:** a criação do Parque Municipal do Passaúna e a implantação da área de Proteção Ambiental (APA) foram efetivadas pelo Decreto nº 80/91. O objetivo da APA é assegurar a proteção ambiental da região do manancial, garantindo a potabilidade da água coletada para consumo da população da Região Metropolitana de Curitiba. O Parque Municipal do Passaúna é constituído por áreas de interesse paisagístico lindeiras ao lago, servindo como uma opção de lazer para a população.

- **XIV. Setor Histórico:** é a parte da área central, definida pelo Decreto nº 1160/71, de valor histórico em razão de suas características urbanas e pelas edificações do fim do século XIX e início do século XX, originárias do processo de ocupação da cidade.

- **XV. Cidade Industrial de Curitiba:** área destinada ao uso industrial de pequeno, médio e grande porte, disciplinado e harmonizado com o planejamento

global da cidade, maximizando seus efeitos favoráveis sobre a vida urbana (proximidade de oferta de emprego, crescimento da receita municipal e expansão da economia urbana) e minimizando seus reflexos desfavoráveis, tais como sobrecarga das estruturas urbanas, poluição ambiental, deterioração do espaço físico etc. A Cidade Industrial foi criada através da Lei nº 4773/74, sofrendo profundas alterações quanto ao seu zoneamento pela Lei nº 6204/81, que limitou a área para uso industrial, possibilitando o surgimento de atividades complementares e de apoio, além da implantação de conjuntos residenciais nas ZEH e a criação da Zona Nova de Curitiba. Essa zona constitui-se num eixo de desenvolvimento urbano de ocupação mista no prolongamento do Setor Estrutural Oeste, regulamentada pelos Decretos nº 692/95 e nº 693/95.

XVI. Setor Especial Institucional: criado pelo Decreto nº 267/92, considerando a necessidade de se disciplinar o uso e ocupação do solo, levando-se em conta as características da área, com grande extensão de terrenos públicos e concentração de equipamentos educacionais e de serviços de grande porte.

Outros Setores Especiais poderão ser criados, desde que justificados pelo interesse público e embasados por estudos técnicos de responsabilidade do IPPUC.

Incentivos para Programas Habitacionais de Interesse Social – Solo Criado

Com o objetivo de transferir imóveis urbanos ou recursos financeiros ao Fundo Municipal de Habitação (FMH), foi instituído o Solo Criado pela Lei nº 7420/90, que possibilita o acréscimo do potencial construtivo e/ou do número de pavimentos em edifícios habitacionais nas diversas zonas residenciais.

A transferência de imóveis urbanos ou pagamento em dinheiro são efetuadas diretamente à Companhia de Habitação Popular de Curitiba (COHAB-CT) para a implantação de Programas Habitacionais de interesse social destinados às famílias de baixa renda.

A Lei nº 7420/90 vigorou até o final do exercício de 1991, de modo experimental e, na seqüência, iniciou-se a Segunda etapa através da Lei nº 784/91 e do Decreto nº 086/92, que regulamenta esta última e estabelece os critérios de avaliação e aplicação de incentivos construtivos nas diversas zonas.

Incentivos para Preservação de Imóveis de Valor Cultural,

Histórico ou Arquitetônico

O cadastramento das unidades de interesse de preservação pelo Município resultou da preocupação em se preservar os imóveis de valor cultural da cidade. Coube ao Estado, através do Instituto de Tombamento, a proteção de alguns imóveis do Município de Curitiba, a exemplo do Museu Paranaense, sendo que essa atuação ocorreu em conjunto com o IBPC – Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural. A critério da PMC, os imóveis de valor cultural podem receber uma redução de até 100% no valor do IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano, que deverá ser anualmente requerida pelo proprietário do imóvel junto à PMC – Prefeitura Municipal de Curitiba.

Unidade de Interesse de Preservação – U.I.P.

Através da Lei nº 6337 e do Decreto nº 408/91 instituiu-se o incentivo construtivo para a preservação de imóveis de valor cultural, histórico ou arquitetônico.

O incentivo construtivo de que tratam aqueles instrumentos legais poderá ser utilizado no próprio terreno ou ter seu potencial construtivo transferido para outro lote, observados os respectivos parâmetros de ocupação e a critério da CAPC – Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural.

Unidades de Interesse Especial de Preservação – UIEP

O Município de Curitiba, conforme disposto no Decreto nº 380/93, concederá incentivos para restauração e preservação de imóveis de Interesse Especial de Preservação – UIEP, assim definidos pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural – CAPC. Os incentivos consistem na concessão de parâmetros, por transferência de potencial construtivo, mediante a aquisição de cotas de potencial construtivo de cada UIEP fixado pela CAPC.

Inicialmente, através do Decreto nº 381/93, foram estabelecidas a Catedral Metropolitana de Curitiba, a Sociedade e a Universidade Federal do Paraná como unidades de interesse especial de preservação, bem como definidos os respectivos potenciais construtivos a serem transferidos.

As condições de transferência dos potenciais construtivos são objeto de regulamentação específica.

Incentivos para Preservação de Áreas Verdes

Com o objetivo de promover a preservação de áreas verdes, foram instituídos através da Lei nº 8353/93, alguns benefícios, como a isenção ou redução do imposto imobiliário, proporcionalmente à taxa de cobertura florestal e o estabelecimento de condições especiais de aproveitamento para os terrenos integrantes do Setor Especial de Áreas Verdes.

As condições especiais de aproveitamento estão regulamentadas no Decreto nº 782/95, o qual estabelece que as edificações podem ter altura superior à da zona do entorno com redução da taxa de utilização do terreno, garantindo a adequada preservação das áreas verdes. Em áreas maiores e com cobertura vegetal relevante, essa ocupação pode ser ainda mais incentivada em altura, neste caso condicionada ao recolhimento de recursos aos Fundos Municipais de Meio Ambiente e da Ação Social ou à doação da parte da área verde ao município, quando necessário para a criação de novos parques ou incorporação aos existentes.

GUTIÉRREZ, Ramón; MARTIN, Marcelo. (1993). **Bibliografía iberoamericana de revistas de arquitectura y urbanismo**. Madrid, Instituto Español de Arquitectura.

HALL, Peter. (1995). **Cidades do Amanhã**. São Paulo, Perspectiva.

HARDT, Letícia Peret ANTUNES. (2000). **Subsídios à gestão da qualidade da paisagem urbana**. Tese (Doutorado em Engenharia Florestal). Curitiba, Universidade Federal do Paraná.

HARDY, Dinnis. (1990). **From Garden Cities to New Town – Campaigning for Town and Country and Country Planning, 1899-1946**. Londres, E & FN SPON.

HARQUEL, J. L. (1990). **História do urbanismo**. Campinas, Papirus.

HOWARD, Ebenizer. (1990). **Cidade-jardins de amanhã**. São Paulo, Hucitec.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. (1965). **Plano preliminar de urbanismo: plano serete**. Curitiba.

_____. (1985). **Plano municipal de desenvolvimento urbano – PMDU**. Curitiba.

_____. (1996). **Curitiba em dados**. Curitiba.

_____. (1996). **Curitiba, uma experiência em planejamento urbano**. Curitiba.

_____. (1996). **Zoneamento e uso do solo**. Curitiba.

KLUPPEL, Nicolau I. (1992). O planejamento urbano e o meio ambiente. In: **A cidade e o meio ambiente**. (Apostila). Unilivre.

LA CASE, J. P. (1993). **Os Métodos do urbanismo**. Campinas, Papirus.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. (1993). **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa, Fundação Colauste Gulbenkian.

LAURIE, Michael. (1976). **An introduction to landscape architecture**. New York, American Elsvier.

_____. (1982). **Introducion a la archicture del pasaje**. Barcelona, Gustavo Gili.

LE CORBUSIER. (1992). **Urbanismo**. 1. ed. São Paulo, M. Fontes.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. (1994). **Destruição ou desconstrução**. São Paulo, HUCITEC-FAPESP.

LEME, Silvia. (1999). **Urbanismo no Brasil**. São Paulo, FUPAM-USP.

LERNER, Jaime. (1977). **A cidade: cenário do encontro**. Curitiba, Executive.

- LINCH, K. (1960). **A imagem da cidade**. São Paulo, M. Fontes.
- MENDONÇA, Mai Nascimento. (1998). **Cidade Industrial de Curitiba – 25 anos bem empregados**. P.M.C.
- MENEZES, Claudino Luíz.. (1996). **Desenvolvimento urbano e meio ambiente: a experiência de Curitiba**. [S.l.], Papirus.
- MUMFORD, Lewis. (1992). **A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas**. São Paulo, Martins Fontes.
- OBA, Leonardo. **Os marcos urbanos e a construção da cidade: identidade de Curitiba**. São Paulo. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo – FAU-SP.
- OLIVEIRA, Denisson de. (1991). O campo do planejamento urbano em Curitiba. **História : Questões e Debates**, Curitiba, n. 22/23, p. 220-238, jun./dez.
- _____. (1995). **A política do planejamento urbano: o caso de Curitiba**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Campinas, Unicamp.
- PEIXOTO, N.B. (1996). **Paisagens urbanas**. São Paulo: SENAC, Ed. Marca D'Água.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. (1999). **Zoneamento e uso do solo**.
- PRINZ, D. (1980). **Urbanismo I: projeto urbano**. Lisboa, Presença.
- _____. (1980). **Urbanismo II. Configuração Urbana**. Lisboa, Presença.
- RELPH, E. (1987). **A paisagem urbana moderna**. Lisboa, 70.
- REVISTA METRÓPOLE, nº 1, COMEC.
- ROMANO, Giovanni. (1991). **Studi sul paesaggio: stori e immagini**. Torino, Giulio Einaudi.
- ROSENAV, Helen. (1983). **A cidade ideal: evolução arquitetônica na Europa**. Lisboa, Editorial Presença.
- ROSSI, Aldo. (1992). **A arquitetura da cidade**. Barcelona, Guitavo Gili.
- SANCHES, Fernando. (2000). **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba, Editora da UFPR.
- SANTOS, M. (1985). **Espaço & método**. São Paulo, Nobel.
- SEGAWA, Hugo. (1999). **Arquitetura no Brasil**. São Paulo, EDUSP – Ed. Universidade de São Paulo.

7º NDU, ANPUR. (1997). **Anais**. Recife, v. 1.

SEVERINO, Antônio Joaquim. (1980). **Metodologia do trabalho científico**. 5.ed. São Paulo, Cortez & Moraes.

SITTE, Camillo. (1989). **La construcción de las ciudades: según sus principios artísticos**. Barcelona, Canosa.

_____. (1993). **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo, Ática.

TOLEDO, Benedito Lima de. (1978). Em um século, três cidades. In: **CJ. Arquitetura**, Rio de Janeiro, FC Ed., n. 19, p. 20-41.

TREVISAN, Dalton. (2000). **Em busca da Curitiba perdida**. Rio de Janeiro, São Paulo, Record.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO. (1988). **Forma e uso do espaço urbano: estudos de casos assistidos por computador**, Universidade de Brasília, Brasília.

UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE (UNILIVRE). [s.d.]. **Boletim desenvolvimento urbano e meio ambiente**. Vários números.

WHITHAND, J. W. R. (1992). **The Making of the Urban Landscape**. London, Blackwell, Oxford UK & Cambridge VIA.