

Ruas da Cidadania: um Instrumento do Processo de Descentralização Urbana em Curitiba . UFRGS . 2005

MARIANA BARBOSA

Ruas da Cidadania

Porto Alegre
2005

um Instrumento do Processo
de Descentralização Urbana
em Curitiba

MARIANA BARBOSA

Ruas da Cidadania: um Instrumento do Processo de Descentralização Urbana em Curitiba

Dissertação apresentada como requisito
parcial à obtenção do grau de Mestre.
Programa de Pesquisa e Pós Graduação em
Arquitetura,
Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
Orientador: Prof. Edson da Cunha Mahfuz

Porto Alegre
2005

Dedicatória

Dedico este trabalho à minha família,
que sempre me incentivou na busca
do aperfeiçoamento profissional.
Ao Layre pelo apoio e companheirismo
durante a realização deste trabalho.

Agradeço

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul e à Pontifícia Universidade Católica do Paraná, que através do convênio estabelecido propiciaram condições para que eu pudesse ingressar neste Programa de Pós Graduação em Arquitetura.

Aos professores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul , que ao compartilhar seu conhecimento contribuíram para o meu engrandecimento.

Ao arquiteto Luis Salvador Gnoato, coordenador do Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Curitiba, pelo permanente incentivo durante a realização do Curso.

Ao meu orientador, Edson Mahfuz, a quem tenho muita admiração, pela orientação segura e paciente no desenvolvimento deste trabalho.

Aos amigos, que assistiram e acompanharam a realização deste trabalho, em especial à arquiteta Giselle Dziura pelo imenso apoio.

Sumário

ÍNDICE DE FIGURAS.....	ix
RESUMO	xv

1. APRESENTAÇÃO.....	1
----------------------	---

O Espaço Urbano e suas Transformações

2. ASPECTOS HISTÓRICOS DO ESPAÇO URBANO NO SÉCULO XX	5
2.1 A CONCEPÇÃO DO URBANISMO MODERNISTA.....	6
2.2 RECONSIDERAÇÕES URBANAS: ALDO ROSSI - LEON E ROB KRIER- COLIN ROWE	14
2.3 O "NEW URBANISM"	17
3. A FORMAÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	25
3.1 A GLOBALIZAÇÃO E AS CIDADES CONTEMPORÂNEAS.....	26
3.2 A ARQUITETURA NO NOVO CONTEXTO URBANO.....	28
3.3 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, AUTO-GESTÃO E DESCENTRALIZAÇÃO POLÍTICA.....	32
4. DESENVOLVIMENTO URBANO NÀS CIDADES LATINO- AMERICANAS.....	41
4.1 CONTEXTO SÓCIO-ECONÔMICO E AS PERIFERIAS URBANAS.....	42
4.2 INTERFERÊNCIAS DO SISTEMA CAPITALISTA NO TECIDO URBANO	44
4.3 DESCENTRALIZAÇÃO URBANA ATRAVÉS DOS EDIFÍCIOS MISTOS	46
4.3.1 A EXPERIÊNCIA DE MIGUEL ANGEL ROCA EM LA PAZ E CÓRDOBA	48

Planejamento Urbano em Curitiba – O Caminho para a Descentralização

5. CURITIBA:SEU PLANO URBANÍSTICO E AS TEORIAS CORRELACIONADAS	55
5.1 PLANO AGACHE – A INFLUÊNCIA MODERNISTA	57
5.2 O PRIMEIRO PLANO DIRETOR DA CIDADE	58
5.3 A INFLUÊNCIA DA GLOBALIZAÇÃO EM CURITIBA ALIADA AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	63
6. RUAS DA CIDADANIA COMO INSTRUMENTO DE DESCENTRALIZAÇÃO: ASPECTOS CONCEITUAIS.....	67
7. RUAS DA CIDADANIA COMO INSTRUMENTO DE DESCENTRALIZAÇÃO: ASPECTOS PROJETUAIS.....	73
7.1 LOCALIZAÇÃO NA CIDADE.....	75
7.2 ACESSOS.....	77
7.2.1 ESPAÇOS PERTENCENTES AO EIXO ESTRUTURAL DE TRANSPORTE	77
7.2.2 ESPAÇOS NÃO PERTENCENTES AO EIXO ESTRUTURAL DE TRANSPORTE	84
7.3 FUNÇÕES	87
7.4 CONCEPÇÃO FORMAL.....	96
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	107
9 BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	111

Índice de Figuras

Figura 1: Foto Aérea Curitiba, Anos 80 (Fenianos,1999)	2
Figura 2: Superquadras Asa Sul. Foto Duda Bentes. (Acervo DPHA-DF)	6
Figura 3:Cidade Ideal para 3 milhões de habitantes, Le Corbusier em 1922. Fonte:Katz, p.222,1994.	7
Figura 4:Diagrama figura-fundo : cidade pré-modernista. Fonte: Holston, p.132, 1993.	11
Figura 5: Diagrama figura-fundo : cidade modernista. Fonte: Holston, p.132, 1993.	11
Figura 6: Diagrama figura-fundo : cidade modernista. Fonte: Holston, p.131, 1993.	12
Figura 7: Diagrama figura-fundo : cidade pré-modernista. Fonte: Holston, p.131, 1993.	12
Figura 8: Vista Frontal do Tempietto de S. Pietro in Montorio. Edificação pré-modernista (conteúdo simbólico) (Fonte: Lotz, 1998.)	12
Figura 9: Foto do IPE em Curitiba, Fonte: Mariana Barbosa.	13
Figura 10:Teatro do Mundo, croqui de Aldo Rossi.Bienal de Veneza, 1979 . Fonte: http://www.cdcc.sc.usp.br/ciencia/artigos/art_27/arte.html	15
Figura 11: Croquis de trabalhos orientados por Krier, onde criam espaços para pedestres em áreas antes não ocupadas por eles. (Fonte: Krier,1975)	16
Figura 12:Concurso para Centro Governamental de Berlim, projeto de Leon Krier e Rob Krier	16
Figura 13: The Crossings, implantação, Califórnia. Fonte: www.vitruvius.com.br , Texto Especial 201.	19
Figura 14: Diagrama de Duany e Plater-Zyberk comparando a cidade tradicional à cidade de baixa densidade. Fonte: Katz, p. XXX, 1994.	21
Figura 15:Diagrama de Calthorpe demonstrando a combinação de um sistema de transporte público e zoneamento urbano. Fonte: Katz, p.XXXI, 1994.	21
Figura 16: Celebration: padrão de casa proposto. Fonte; www.vitruvius.com , texto especial 56.	23
Figura 17: John Hancock Center, Chicago – reúne centro comercial, corporativo e de lazer. Fonte: Mariana Barbosa.	28
Figuras 18 e 19: Acima Fotos do Largo da ordem em Curitiba. Conjunto arquitetônico da pré-modernidade. Fonte: http://www.curitiba-parana.com/setor-historico.htm	29

Figura 20: Retrato da Times Square Garden, em NY. Fonte: http://newyorkmetro.com/pages/venues/196.htm	30
Figuras 21 e 22: Potsdamer Platz, em Berlim, que retratam a monumentalização de construções privadas. Fontes : http://www.arcaid.captureweb.co.uk/mtest3/JobDetails.asp?JobNo=9888 e http://www.fotopodroze.pl/fotopodroze/pokaz_ind_szukaj.php?szukaj=Germany&order=id	31
Figura 23: Rua da Cidadania Matriz, Curitiba. Fonte: http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html	31
Figura 24: Esquema de Richard Rogers comparando cidade sustentável e cidade não sustentável. Fonte; Rogers,P31,1997.	33
Figura 25: Foto Parque Tanguá em Curitiba, Área de Preservação Ambiental Fonte: (Fenianos,1999)	34
Figura 26: Esquemas de bairros multifuncionais interligados por um meio de transporte global.Fonte: Rogers,P39,1997.	36
Figura 27: Ilustração de Marcelo Lopes de Souza sobre orçamento participativo.Fonte: Souza, p.346,2002.	37
Figura 28: Vista de um bairro da periferia de Curitiba Fonte: Almanaque Kurytyba, FENIANOS, Eduardo E., 1999	43
Figura 29: Puerto Madero em Buenos Aires, exemplo de revitalização e gentrificação. Fonte: http://fotoblog.fbarbagallo.com.ar/index.php?foto=103	44
Figura 30: Vista Aérea de Curitiba – Anos 90 Fonte: Almanaque Kurytyba, FENIANOS, Eduardo E., 1999.	45
Figura 31: Jorge Jáuregui, proyecto de intervención en <i>favela</i> de Rio de Janeiro. Fonte: Roberto Segre em seu texto: América Latina 2000. Arquitetura na encruzilhada.	46
Figuras 32 e 33: Foto e Projeto do Centro Distrital Mercado Uruguay. Fonte: www.miguelangelroca.com	48
Figuras 34 e 35: Foto e Projeto do Centro Distrital Cotahuma. Fonte: www.miguelangelroca.com	48
Figuras 36 2 37: Foto e Projeto do Centro Distrital San Antonio Fonte: www.miguelangelroca.com	49
Figura 38: Foto Aérea de Córdoba mostrando a descentralização por meio dos Centros de Participação Comunal. (Fonte : Summa + , n. 40)	50
Figuras 39 e 40: Foto e Projeto do CPC Colón. Fonte: www.miguelangelroca.com	51
Figuras 41 e 42: Foto e Projeto do CPC Ruta20 Fonte: www.miguelangelroca.com	51
Figuras 43 e 44: Foto e Projeto do CPC Libertador Fonte: www.miguelangelroca.com	51
Figuras 45 e 46: Foto e Projeto do CPC Arguello Fonte: www.miguelangelroca.com	51
Figuras 47 e 48: Foto e Projeto do CPC Centro América Fonte: www.miguelangelroca.com	52
Figuras 49 e 50: Foto e Projeto do CPC Pueyrredón Fonte: www.miguelangelroca.com	52

Figura 51: CPC <i>Monseñor Cabrera</i> : Edificação definida por volume cilíndrico e por um Pórtico. (Fonte Summa+, n.40)	52
Figura 52: CPC <i>Monseñor Cabrera</i> : Passarela Aérea dando Acesso à Edificação formada por diferentes volumes geométricos. (Fonte: Summa+, n. 40)	53
Figura 53: Foto do interior do CPC <i>Monseñor Cabrera</i> mostrando a permeabilidade dos espaços interno-externo. (Fonte: Projeto n ° 250)	53
Figura 54: Foto do Interior para o exterior CPC <i>Monseñor Cabrera</i> Fonte: www.miguelangelroca.com	54
Figuras 55 e 56: Foto noturna e maquete CPC <i>Monseñor Cabrera</i> Fonte: www.miguelangelroca.com	54
Figura 57: Plano Agache. Fonte: www.ippuc.org.br	58
Figura 58: Foto de um Eixo Estrutural de Curitiba. Fonte: Fenianos, 1989.	59
Figura 59: Esquema explicativo do sistema trinário Fonte: www.ippuc.org.br	59
Figura 60: Vista parcial da cidade em meados da década de 80, à esquerda o viaduto do Colorado, à direita ao fundo a Rodoferroviária. Fonte: www.ippuc.org.br	61
Figura 61: Plano preliminar urbanístico de 1965. Fonte: www.ippuc.org.br	62
Figura 62: Mapa do Plano Diretor de Curitiba Fonte: www.ippuc.org.br	62
Figura 63: Mapa das Administrações Regionais em Curitiba. Fonte: www.ippuc.org.br	63
Figura 64: Curitiba na década de 90. Em primeiro plano, o setor histórico Fonte: www.ippuc.org.br	65
Figura 65: <i>Evolução da ocupação urbana em Curitiba.</i> Fonte: www.ippuc.org.br	66
Figura 66: área de lazer Rua da Cidadania Santa Felicidade. Fonte: Mariana Barbosa	68
Figura 67: Área de lazer Rua da Cidadania Boa Vista. Fonte: Mariana Barbosa	69
Figura 68: Acesso Frontal Rua da Cidadania Santa Felicidade. Fonte: Mariana Barbosa.	74
Figura 69: Mapa mostrando eixos de transporte em cinza e ícones localizando os centros de bairro. Fonte: Acervo IPPUC.	74
Figura 70: Mapa De Zoneamento de Curitiba. Fonte: www.ippuc.org.br	75
Figura 71: Mapa concentração populacional. Fonte: www.ippuc.org.br	76
Figura 72: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Boa Vista. Fonte: Acervo IPPUC, 2000.	77

Figura 73: Rua da Cidadania Boa Vista: espaços abertos para o eixo viário. Fonte: Mariana Barbosa.	78
Figura 74: Rua da Cidadania Boa Vista, galeria que interliga 2 Avenidas pertencentes ao sistema trinário.Fonte: Mariana Barbosa.	78
Figura 75: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Pinheirinho. Fonte: Acervo IPPUC,2000.	78
Figura 76: Foto Rua da Cidadania Pinheirinho. Espaços se voltam para galeria interna. Fonte: Mariana Barbosa.	79
Figura 77: Foto Rua da Cidadania Pinheirinho. Adjacente ao edifício à esquerda encontra-se o terminal público de transportes. Fonte: Mariana Barbosa.	79
Figura 78: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Carmo. Fonte: Acervo IPPUC,2000.	79
Figura 79: Vista Rua da Cidadania do Carmo a partir do eixo estrutural de transporte. Fonte: Mariana Barbosa.	80
Figura 80: Vista Interna Rua da Cidadania do Carmo Fonte: Ficha Técnica Rua da Cidadania do Carmo,AcervoIPPUC. .	80
Figura 81: Foto Aérea Rua da Cidadania do Carmo Fonte: Ficha Técnica Rua da Cidadania do Carmo, Acervo IPPUC. .	80
Figura 82: Diagrama de Acessos- Rua da Cidadania Boa Vista	81
Figura 83: Diagrama de Acessos- Rua da Cidadania Carmo	82
Figura 84: Diagrama de Acessos- Rua da Cidadania Pinheirinho	83
Figura 85: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Santa Felicidade. Fonte: Acervo IPPUC,2000.	84
Figura 86: Rua da Cidadania Santa Felicidade; implantação atrás do terminal público de transportes. Fonte: Mariana Barbosa.	84
Figura 87: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Fazendinha. Fonte: Acervo IPPUC,2000.	84
Figura 88: Foto Rua da Cidadania Fazendinha. Fonte: Mariana Barbosa.	84
Figura 89: Diagrama de Acessos Rua da Cidadania Santa Felicidade.	85
Figura 90: Diagrama de Acessos Rua da Cidadania Fazendinha.	86
Figura 91 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Boa Vista	88
Figura 92 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Carmo: Térreo	89
Figura 93 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Carmo: Piso Superior	90
Figura 94 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Fazendinha: Térreo	91
Figura 95 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Fazendinha: Piso Superior	92

Figura 96 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Pinheirinho: Térreo	93
Figura 97 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Pinheirinho: Piso Superior	94
Figura 98 : Diagrama De Funções – Rua Da Cidadania Santa Felicidade	95
Figura 99: Foto Aérea Rua da Cidadania Santa Felicidade. Fonte: http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html	96
Figura 100: Foto Aérea Rua da Cidadania Fazendinha. Fonte: http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html	97
Figura 101: Foto Aérea Rua da Cidadania Pinheirinho. Fonte: http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html	97
Figura 102: Foto Aérea Rua da Cidadania Boa Vista. Fonte: http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html	97
Figura 103: Foto Aérea Rua da Cidadania Carmo. Fonte: http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html ..	98
Figura 104: Diagrama De Eixos Ruas da Cidadania. Mariana Barbosa.	98
Figura 105: Foto da Rua da Cidadania Boa Vista: espaço interno definido por um pátio e não por um eixo. Fonte: Mariana Barbosa.	99
Figura 106: Foto Rua da Cidadania Santa Felicidade mostrando os diferentes elementos que compõe a edificação. Fonte: Mariana Barbosa	100
Figura 107: Foto interna da Rua da Cidadania Santa Felicidade: corredor interno de onde partem os espaços. Fonte: Mariana Barbosa.	100
Figura 108: Foto da Rua da Cidadania Boa Vista: a edificação abre-se para a cidade, utilizando o corredor de tráfego como eixo. Fonte: Mariana Barbosa	100
Figura 109 : Projeto Rua da Cidadania Boa Vista	102
Figura 110 : Projeto Rua da Cidadania Santa Felicidade	103
Figura 111 : Projeto Rua da Cidadania Fazendinha	104
Figura 112 : Projeto Rua da Cidadania Pinheirinho	105
Figura 113 : Projeto Rua da Cidadania Carmo	106

Resumo

A ascensão da sociedade industrial ocasionou a explosão demográfica das cidades, instaurando na urbe problemas de moradia, circulação, de segurança entre outros. O movimento modernista em arquitetura procurou responder às novas demandas com a concepção de uma cidade racionalizada, tal qual o novo modo de produção. Esta cidade seria setorizada por funções, a fim de evitar a segregação eminente. Porém, a aplicação deste modelo não respondeu de maneira efetiva os problemas cada vez maiores, e, a partir da metade do Século XX surgem em diversos países teorias que buscavam na cidade pré-industrial a viabilidade para a nova era. Teorias desenvolvidas na Europa defendiam a criação de uma cidade plurifuncional, onde os espaços se direcionariam a diversas funções e público a fim de garantir a vitalidade urbana. Na América do Norte estas premissas também são defendidas, porém sempre utilizando o espaço polivalente como mecanismo de promoção urbana. Logo, na contemporaneidade verifica-se o surgimento de duas forças opostas que interferem no espaço urbano: a primeira, a grande força do capital privado que busca intensificar seus lucros mesmo utilizando-se de “discursos sociais”, e a outra é definida pela força da sociedade como um todo, que busca no desenvolvimento sustentável, um meio de garantir a qualidade de vida não só para os dias atuais, mas também para as gerações futuras. Curitiba passa por todas estas interferências ao longo de sua urbanização, desde a racionalização modernista na concepção para o primeiro plano global para a cidade - o Plano Agache, passando por influências historicistas onde é aplicada a requalificação dos espaços urbanos no centro da cidade, e culminando na última década com políticas voltadas para o desenvolvimento sustentável, buscado em parte pela descentralização urbana. Esta, já se encontrava em processo de implantação com a criação dos eixos estruturais na segunda metade do Século XX, sendo consolidada com a criação de centros de bairro chamados Ruas da Cidadania na periferia da cidade. Na realidade, na década de 90, Curitiba sofreu a ação de uma intensa industrialização que ocasionou o rápido adensamento do meio construído e com a multiplicação de funções por ela abrigada. Decorrentes disso os fluxos urbanos se tornaram mais confusos, insuficientes para atender às novas necessidades da população. Face todas estas circunstâncias, originárias a partir do processo de industrialização, a urbanização em Curitiba foi sendo guiada por meio de um processo que visava a descentralização tanto política como de serviços. Os novos centros de bairro foram criados dentro de uma política pautada nos novos modelos de gestão urbana, que defendem valores como direito à cidadania e a democratização dos espaços públicos, tendo como principal função a descentralização político-administrativa da cidade. As Ruas da Cidadania, objeto deste estudo, são o resultado de uma seqüência de ações do Poder Público Municipal para tentar, na medida do possível, abrandar os efeitos negativos do inchaço populacional nas periferias de Curitiba, procurando ainda proporcionar a melhor integração da comunidade, uma vez que também se caracterizam por ser um espaço de reivindicações e de debates sobre o território.

1

Apresentação

Para a arquitetura e o urbanismo, o início do século XX foi marcado pela ascensão do movimento moderno, que tinha como suas principais premissas a funcionalidade dos espaços, a racionalização e a padronização de objetos e da moradia. Defendia-se a idéia de que a criação de uma cidade racional se refletiria em uma sociedade igualmente racional.

A vida pública, neste contexto, tenderia a ser esvaziada, uma vez que o espaço urbano se tornaria apenas um derivado do movimento, onde seria enfatizada, sempre, a circulação (do ar, da água, de mercadorias, de pessoas). A cidade era vista como um organismo produtivo, onde a lógica da máquina passa a dominar, decorrendo a forma urbana da função que a abriga. O urbanismo, destarte, era visto como uma técnica.

Com o crescimento acelerado das cidades, foi se verificando que o conceito de "cidade modelo" ditado pelos modernistas seria inviável, eis que já não era mais possível intervir nas cidades de maneira global pela fragmentação das cidades, devido à *"implosão da cidadela e posterior explosão do tecido urbano¹"*.

¹ Fenômeno descrito por Lefebvre em O Direito à Cidade, 1969; onde a implosão-explosão é explicada como sendo a grande concentração de pessoas e atividades no núcleo das cidades ocasionando em seguida o alastramento do tecido urbano para as regiões periféricas.

Neste momento, as cidades assumem a sua fragmentação, e surge no urbanismo o paradigma da catástrofe e da ruptura. O espaço público está esvaziado – enquanto espaço das reivindicações e do desenvolvimento das democracias – e cada vez mais os direitos coletivos são garantidos por entidades representativas. A requalificação dos espaços urbanos é amplamente disseminada a fim de dar uma nova imagem à cidade, reforçando a idéia de fragmentação.

Sendo a arquitetura responsável pela organização do ambiente humano e considerando que o urbanismo vem atuando com novos referenciais, tais como o direito à cidadania, ao lazer, à educação, à saúde e à participação nas decisões comunitárias, torna-se

relevante refletir sobre a conformação do espaço público nas cidades contemporâneas, tendo como horizonte as possibilidades de intervenção e de produção do espaço arquitetônico urbano.

Com a segmentação das cidades em diversos nichos, o tecido urbano tem sua configuração distribuída em poli-centralidades, abrigo cada vez mais uma multiplicidade de culturas, funções e classes sociais.

Tem por finalidade este estudo identificar e caracterizar espaços urbanos criados a partir da aplicação de novos modelos de gestão urbana, que defendem valores como direito à cidadania e a democratização dos espaços públicos, destacando as edificações criadas como centros de bairro.



Figura 1: Foto Aérea Curitiba, Anos 80 (Fenianos,1999)

Os objetos de estudo deste trabalho serão as nominadas “Ruas da Cidadania” – centros de bairro instalados nos bairros periféricos de Curitiba e que têm como principal função a descentralização político-administrativa da cidade.

Esta forma de intervenção urbana reflete uma nova lógica, que muda as tradicionais relações na cidade entre o centro e a sua periferia. O centro passa a ser o catalisador das poli-centralidades criadas no tecido urbano, gerando uma teia de relações entre estas centralidades distribuídas. Buscam estas relações romper com a dependência de uma região da cidade em relação à outra, fazendo com que a cidade seja composta por diversas unidades autônomas.

Estas intervenções ilustram, ainda, a política de auto-gestão, já que o objetivo da criação destas poli-centralidades é aproximar o cidadão das decisões políticas de seu território,

o que é materializado através da implantação dos centros de bairro.

A primeira parte do trabalho se concentrará em estudar as teorias de desenvolvimento urbano propostas ao longo do século XX, que levaram à criação de uma cidade descentralizada. Na segunda parte do trabalho será analisada a aplicação das teorias estudadas no ambiente urbano, sendo apresentado como estudo de caso os centros de bairro “Ruas da Cidadania”, construídos na periferia de Curitiba entre os anos de 1993 e 1997, onde se torna relevante refletir a sua concepção, implantação e relação com o entorno imediato.

A análise será feita a partir dos projetos destes centros, discutindo as funções incorporadas por cada um deles e que resultam em um determinado programa, mostrando, ainda, a tipologia destas edificações e sua relação com o espaço público da cidade. Por exemplo, constata-se que a Rua da Cidadania em Curitiba é implantada ao longo de um eixo central (o que confere a ela uma característica de Rua) e possui um “modelo preestabelecido de edificação.”

Buscar-se-á, também, a comparação das Ruas da Cidadania a outros edifícios concebidos dentro desta ideologia – os Centros de Participação Comunitária em Córdoba – com o mesmo objetivo dentro da malha urbana. Os Centros de Participação Comunitária em Córdoba são idealizados a partir de complexas composições volumétricas, conferindo a cada um dos 9 centros um aspecto formal diferenciado, concebido de acordo com o seu entorno imediato, diferentemente das Ruas da Cidadania, que são “composições-padrão” implantadas em diferentes bairros na cidade de Curitiba.

Esta análise busca, enfim, identificar a conformação dos espaços públicos como consequência de um modo peculiar de cada sociedade (cultura) interagir no seu espaço urbano.

Aspectos Históricos do Espaço Urbano no Século XX



Na segunda metade do século XX, a arquitetura ocidental já havia respondido às solicitações primárias da sociedade industrial. O mundo entrava em uma nova fase no pós-guerra: a revolução tecnológica. Energia nuclear, computadores, motores a jato, televisão e outras conquistas entravam rapidamente na vida das pessoas, passando a fazer parte de seu dia-a-dia. Da mesma forma que vinham, as novidades rapidamente eram superadas e descartadas. Tudo passou a ter vida efêmera. Era a sociedade de consumo nascendo, ávida por novos produtos. A arquitetura, por sua vez, também teria de se posicionar a respeito desta nova postura da sociedade.

Entre as décadas de 20 e 70 do século passado ocorreu o chamado movimento Modernista, que contribuiu para o desenvolvimento da cidade capitalista, e tem em Le Corbusier seu expoente máximo.

Em 1925, ano em que publica o livro "Urbanisme", Le Corbusier visita o Brasil e a Argentina com o objetivo de difundir a arquitetura e o urbanismo. Esta visita o influencia bastante, e Le Corbusier acaba fazendo alguns estudos para o Rio de Janeiro e São Paulo.

Lúcio Costa assimilou a problemática urbanística nas soluções de grandes eixos e de rodovias rápidas, propostas por Le Corbusier, adotando-a em seu projeto para Brasília. A



Figura 2: Superquadras Asa Sul. Foto Duda Bentes.
Fonte: Acervo DPHA-DF

solução partia de dois eixos: o eixo monumental, que parte da praça dos três poderes, e outro eixo, transversal ao primeiro, destinado às moradias onde estão as chamadas super-quadras.

Porém, o discurso técnico-funcional modernista não obteve pleno êxito, e passa por um processo de dissolução atribuído à frieza de uma arquitetura que se desligava de qualquer vínculo com os antecedentes históricos das cidades. Agora, a *“história da forma urbana é um aspecto fundamental da história da cidade e do urbanismo”* (Andrade, 1993, p. 150).

As cidades contemporâneas enfrentaram o desafio de transformar os vazios urbanos gerados pela invasão do transporte

motorizado e pela separação das funções urbanas em espaços urbanos sociáveis e que retratem a identidade local, se apresentando como expressão cultural da sua época.

O espaço urbano pós-industrial é marcado pela falta de identificação do habitante com a cidade devido ao rápido processo de metropolização ocorrido em decorrência da industrialização das cidades, gerando em muitos locais espaços disformes e sem conteúdo simbólico.

“A dimensão plástica e formal da cidade, a arquitetura de seus tipos de edifícios e a morfologia de seu traçado, adquirem aí importância decisiva, apresentam-se enquanto matéria densa de significados, que estriam o tecido contínuo da rede urbana, conferindo-lhe sentido topológico marcando-o segundo uma cartografia de valores que são atribuídos coletivamente, ou impostos conforme o desenho da razão” (Andrade, 1993 , p. 150).

2.1. A CONCEPÇÃO DO URBANISMO MODERNISTA

A arquitetura do início do século XX é marcada pela ascensão de uma nova ideologia no processo de se projetar. Esta ideologia representa o movimento moderno em arquitetura que consegue, de forma rápida, alastrar-se por diversos países, em diversas culturas. Cada

cultura assimilou os princípios desta ideologia à sua própria maneira, criando, dentro do chamado Estilo Internacional, inúmeras concepções formais e teóricas na arquitetura e no urbanismo. Destacaram nesta época, dentre outros, os arquitetos Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, Mies van der Rohe, que deixaram em suas obras marcas modernistas.

O modelo urbano que precedeu o urbanismo modernista, e de certa forma o inspirou, foi a grande reforma urbana proposta por Haussmann, em Paris, onde foram criadas as grandes avenidas, “boulevards” e os parques urbanos.

Dentro deste movimento foi realizada uma série de congressos – os chamados CIAM – organizados por vários arquitetos de diferentes países com a finalidade de discutir o posicionamento da arquitetura moderna frente ao acelerado crescimento das cidades. No IV Congresso CIAM, os profissionais dele integrantes finalizaram a chamada “Carta de Atenas”, onde foram analisadas 33 cidades. Esta Carta enfatiza o potencial da arquitetura e da planificação como definidores da forma da cidade.

A Carta de Atenas propõe quatro funções básicas na cidade: habitação, trabalho, recreação e circulação. Apresenta-se como uma urbanização baseada na divisão do trabalho no setor produtivo e no aumento da produtividade através do desenvolvimento dos transportes e das comunicações. A ordenação da cidade seria materializada através do zoneamento funcional, onde cada uso deveria estar circunscrito a um espaço pré-definido.

Com o passar do tempo, as idéias plantadas pela Carta de Atenas, em especial a necessidade de uma ordenação baseada em espaços pré-definidos, se mostraram inviáveis, eis que a explosão populacional das cidades nem sempre correspondia ao que fora pré-definido. Muitas vezes, a melhor solução, contrariando as idéias modernistas, seria um modelo de expansão urbana multifuncional.

Inclusive, adotando este pensamento, ainda de forma isolada para a época, entre o final da década de 20 e início da década de 30 do século passado Raymond Hood e equipe projetaram, em Nova York, o Edifício Rockefeller Center, que conglobava num mesmo espaço diferentes atividades.

No Brasil, os conceitos da Carta de Atenas foram assimilados por arquitetos que mantinham contatos com o movimento modernista europeu e, principalmente, pela visita a

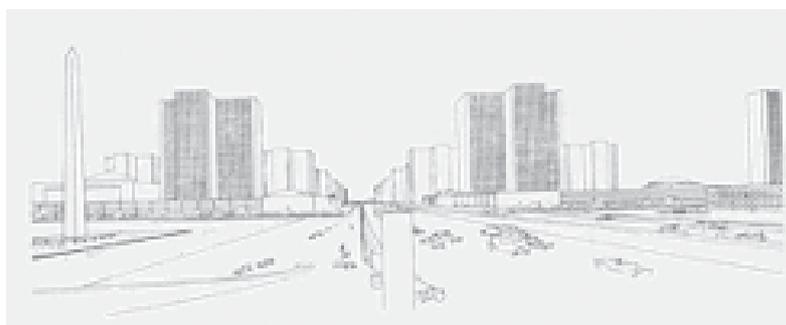


Figura 3: Cidade Ideal para 3 milhões de habitantes, Le Corbusier em 1922. Fonte:Katz, p.222,1994.

São Paulo e ao Rio de Janeiro de Le Corbusier. Assim, os arquitetos brasileiros já estavam explorando estes conceitos a fim de buscar a renovação do estilo arquitetônico local.

O urbanismo modernista alterou a forma de o cidadão explorar a cidade, já que as ruas assumem uma tipologia de vias expressas, as quais favorecem o fluxo de automóveis em detrimento à circulação de pedestres. Exemplo desta característica pode ser visto em Brasília, onde os semáforos são substituídos pelos trevos e balões, tornando as travessias de pedestres uma aventura perigosa.

Desta forma, o urbanismo modernista retira do espaço público urbano as características da vida social, tornando a rua um espaço desértico. Novamente pode ser citado como ilustração a cidade de Brasília, onde não existe um espaço destinado ao usufruto de pedestres e encontro da sociedade, como as calçadas para caminhada e praças para o lazer.

Os locais de encontro, que nas cidades pré-modernistas se caracterizavam pelas esquinas, calçadas de bares e armazéns, praças e bosques, foram transferidos para o interior dos edifícios, subvertendo a forma de lazer da cidade. As pessoas passam mais tempo dentro de suas casas, restringindo, assim, a sua vida social.

Segundo Somekh (1997, p. 159), a noção de modernismo, bastante confusa, é muitas vezes relacionada à racionalidade, ao planejamento centralizado, à padronização industrial. *“Os planejadores modernistas buscam o domínio da metrópole enquanto totalidade, procurando planeja-la e controla-la de forma fechada”*.

A cidade deve ser mesmo pensada como um todo, porém a maneira modernista de conduzir seu planejamento não prevê a dinâmica sofrida pelos espaços urbanos após a apropriação pela população, o que conduz à ineficiência de um plano fechado. Assim como o mundo, as cidades e o seu desenvolvimento não estão vinculados a um padrão pré-definido e, portanto, a idéia modernista de utilização de espaços monofuncionais não se mostra adequada à realidade contemporânea.

Todavia, a racionalização e otimização da ocupação urbana ainda hoje se mostram importantes, pois a subutilização dos espaços faz com que a cidade não cumpra sua função social. Idéias modernistas, cuja melhor definição é traduzida pela Carta de Atenas – habitação, trabalho, recreação e circulação – tinham por finalidade desenvolver uma cidade em que os espaços fossem racionalmente aproveitados, evitando a subutilização da propriedade, tanto pública quanto privada, além de promover um crescimento ordenado e uniforme de toda a urbe.

Para Peterson², o espaço moderno não pode ser concebido como uma forma, e sim como fundo para esta, por apresentar-se indefinido e ausente de significado. A não conformação

²Steven K. Peterson em “La Ciudad: espacio y anti-espacio”.

espacial, assim como a homogeneidade, continuidade e fluidez, caracterizam o anti-espço.

Peterson adiciona aos cinco pontos compositivos criados por Corbusier – planta livre, fachada livre, pilotis, teto-jardim e aberturas horizontais – o princípio do anti-espço, o qual se completa com a percepção do observador.

“As características perceptivas do anti-espço nos permitem entender que a forma pode ser percebida relativamente à sua aparência através do movimento e do tempo, que a massa pode ser considerada transparente, permeada pelo espço, e que as relações podem ser estabelecidas através de fragmentos e através do incompleto da memória”. (Peterson, p.29)

O conceito de anti-espço surge simultaneamente à idéia de espço, todavia, estabelecendo princípios totalmente opostos. Enquanto o anti-espço se apresenta como algo indefinido, o espço possui valor, proporção, tamanho e limites que podem ser definidos.

A arquitetura moderna, ao tentar integrar os espços exteriores com interiores, deu início à conturbação da identidade de cada um deles. O “lugar” em arquitetura passa a não existir, visto que a não diferenciação existente no anti-espço destrói as diferenças entre ambientes públicos e privados. Para Arantes (1993, p. 113,114), *“a melhor demonstração do esvaziamento recíproco do público e do privado está na arquitetura de vidro que consagra a morte dos dois na abolição ostensiva da fronteira entre ambos”.* Desta maneira, foi limitada a sensibilidade para criar não somente espços públicos habitáveis, mas também ambientes privados qualificados.

Dada a necessidade de ultrapassar as limitações do conceito de anti-espço, Peterson chama a atenção para a valorização do princípio do espço negativo.

Este conceito é caracterizado pelo vazio que está contido nas formas limitadoras do espço, configurando não somente espços interiores, mas também espços urbanos externos.

Peterson questiona o caos da cidade moderna e propõe a geração de uma rede de cheios e vazios, os quais juntamente com a geometria, forma e espços positivos e negativos, compõem uma malha integrada.

Holston (1993) ensina que na cidade pré-modernista, a arquitetura se apresenta como uma moldura arquitetônica ao longo das ruas, a qual gera uma seqüência de vazios e cheios que delimitam e caracterizam os espços público e privado. Desta maneira, a diferença existente entre a cidade pré-modernista e a cidade modernista se dá na organização destes vazios e cheios e na forma como eles aparecem.

Na primeira, a rua aparece como um vazio com forma definida e contínua, enquanto que as edificações são figuras definidas que se destacam do fundo. Pode-se, também, perceber estes espços um como negativo do outro, reconhecendo a rua como figura e, assim, como

espaço, e as edificações como fundo delimitador desta imagem.

A forma como os elementos figura-fundo estão compostos e interagem na cidade estabelece a hierarquia dos espaços, existindo uma relação entre a forma e os significados simbólicos a ela atribuídos, conformando, assim, a percepção da paisagem urbana.

Na cidade modernista este estudo de figura-fundo demonstra que as edificações, ao contrário de gerarem espaços intersticiais urbanos acolhedores, criam grandes vazios urbanos que abrigam as composições geométricas dos volumes das edificações, os quais apresentam-se muito mais como grandes esculturas estéticas do que como molduras espaciais.

Os métodos de conformação espacial da cidade moderna apontam falhas, as quais geram apenas o anti-espaço. A solução potencial para este problema é a criação de uma cidade de espaços, onde possa haver a colisão de invenções e a geração de campos espaciais que produzam múltiplas interações e oportunidades.

De outro lado, Carlos Roberto Monteiro de Andrade³ preleciona :

“o urbanismo moderno realiza e manifesta também, por meio das formas que constrói, uma nova relação do homem com a cidade, passando a concebê-la como totalidade, a partir de uma nova visão unitária tornada possível, em um primeiro momento, com a perspectiva e as vias retas abrindo espaços interligando os pedaços da cidade e, posteriormente, com planos de conjunto de melhoramentos, embelezamento e expansão”.

Propõe Andrade, a partir do texto mencionado, que o plano urbanístico modernista deve se apresentar como instrumento de reforma urbana, que busca a concretização de uma nova sociedade civilizada. Para ele, o modernismo merece ser tratado não como uma utopia, mas sim como uma proposta carregada de pragmatismo.

Todavia, adverte mencionado autor que a cidade modernista, por materializar o modo de produção capitalista, traz consigo os mesmos problemas deste: conflito de classes e segregação espacial. Por esta razão Andrade justifica as novas preocupações urbanas da pós modernidade, aparecendo as intervenções pontuais e projetos de revitalizações urbana como principais recursos para a reconstrução dos espaços públicos.

O modernismo, ao uniformizar a forma arquitetônica, subverte a lógica do mercado imobiliário capitalista, onde se prioriza a coexistência social. A diferenciação do uso do solo se dá através de atividades que ficam setorizadas e agrupadas, e não mais misturadas como na

³ “Dar forma ao informe: O urbanismo e a crise da cidade moderna”, texto escrito pelo autor a partir da exposição feita na mesa-redonda “Ensinamentos da história urbana para os impasses atuais” do workshop da ANPOR na 45ª. Reunião anual SBPC.

cidade tradicional. A rua se limita a possuir unicamente a função de circulação de veículos, sendo as atividades comerciais voltadas para o interior das edificações. Deste modo, o paradigma modernista proclama a “morte da rua” como espaço da sociabilidade urbana, esvaziando-a das práticas sociais.

“O urbanismo funcionalista buscava dividir a cidade em zonas que corresponderiam a funções específicas e segregadas de uso do solo, procurando maximizar as economias de escala principalmente de infraestrutura. Estas zonas seriam conectadas por uma rede de transporte, que buscava a eficiência da cidade. Porém, atualmente, a cidade fordista não mais satisfaz ao novo período econômico... Mesmo que a Carta de Atenas sinceramente pretendesse incrementar a qualidade de vida e o nível de segurança nas cidades, foi amplamente demonstrado em diferentes exemplos urbanos em todo o mundo, que este modelo fracassou.” Holston (1993)

Figura 4: Diagrama figura-fundo : cidade pré-modernista. Fonte: Holston, p.132, 1993.

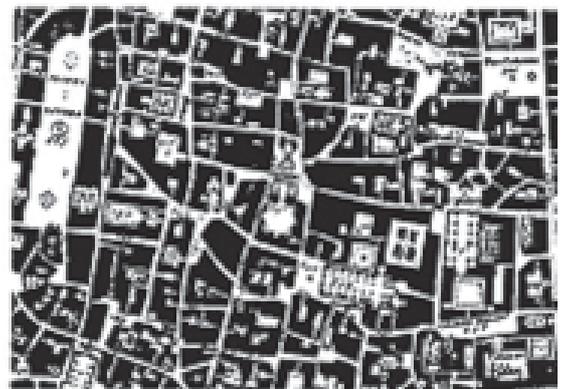


Fig. 4.19 Plano Nollí de Roma, 1748.

Figura 5: Diagrama figura-fundo : cidade modernista. Fonte: Holston, p.132, 1993.

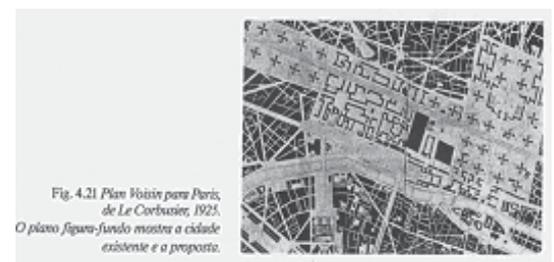


Fig. 4.21 Plan Voisin para Paris, de Le Corbusier, 1925. O plano figura-fundo mostra a cidade existente e a proposta.

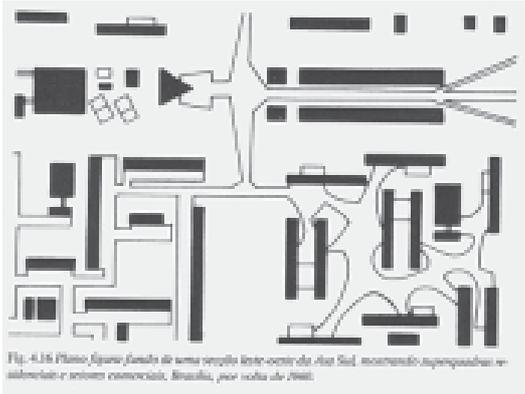


Figura 6: Diagrama figura-fundo : cidade modernista.
Fonte: Holston, p.131, 1993.

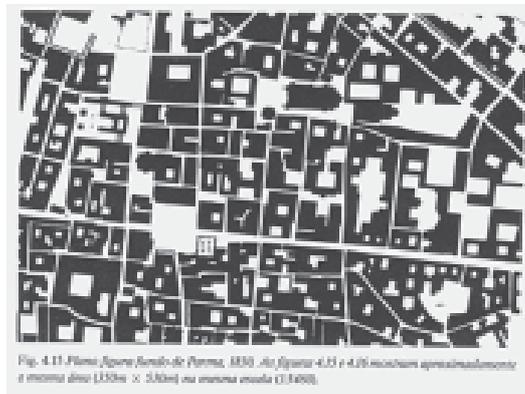


Figura 7: Diagrama figura-fundo : cidade pré-modernista.
Fonte: Holston, p.131, 1993.

Na cidade pré-modernista a diferenciação de edifícios se dá pela utilização de elementos arquiteturais, que já possuem um valor simbólico preestabelecido, os quais diferenciam os grandes edifícios públicos como catedrais, sedes da administração pública, monumentos, etc. Logo, a arquitetura é dotada de significação e traduz valores culturais daquela comunidade.

Já a cidade modernista elimina da arquitetura a utilização dos elementos arquitetônicos clássicos – os chamados ornamentos – que traduzem significação simbólica da obra, e criam uma arquitetura puramente formal, criada através do jogo de volumes, de vazios e cheios, tornando a arquitetura monumental e única, e não mais contínua e uniforme.

De acordo com Holston (1993), *“Na cidade modernista, as ruas aparecem como um vazio contínuo e os edifícios são figuras esculturais. Na primeira, espaços contidos se definem por uma massa compacta. Na Segunda, edifícios isolados surgem soltos em um espaço sem limites.”* (p. 130-133).



Figura 8: Vista Frontal do Tempietto de S. Pietro in Montorio. (Fonte: Lotz, 1998.)
Edificação pré-modernista (conteúdo simbólico).

“O modernismo faz mais, contudo, do que apenas desmascarar a convenção. Deixando exposto o processo pelo qual diferenciações sociais são inscritas na arquitetura, procura apagar essa inscrição e traçar outra nova, na qual a propriedade privada imobiliária não é mais uma fonte de ordem pública, e as diferenciações tradicionais entre uma e outra não são mais o foco da convenção e do comentário arquitetônico. Se a inscrição arquitetônica nas cidades capitalistas constitui um discurso (no sentido de um ir e vir) entre “figuras públicas” e “fundo privado”, o projeto modernista nada mais é, portanto, do que a total transformação desse discurso cívico, na qual desaparecem as próprias distinções entre o público e o privado.”
Holston (1993 p.140).

No caso de Curitiba, a cidade se desenvolveu a partir da década de 40 do século passado baseada nos ideais modernistas, onde foram criadas diferentes zonas interligadas por um anel de transporte. Todavia, estas zonas, com o passar do tempo, converteram-se em espaços multifuncionais a fim de evitar a dependência extrema de uma zona em relação à outra, garantindo sua vitalidade.

Tal transformação dos contornos urbanos da Capital Paranaense oportunizou o surgimento das chamadas Ruas da Cidadania, que atende aos novos interesses urbanos, em especial proporcionar o acesso pelas populações residentes nestas áreas multifuncionais aos principais serviços públicos e de lazer, conforme adiante será melhor explanado.

Pode-se dizer que a criação dos centros de bairro Ruas da Cidadania aparecem como uma reinvenção da figura pública frente a arquitetura privada da cidade, buscando, como na cidade pré-modernista sua diferenciação e conseqüente destaque na arquitetura urbana.

2.2 RECONSIDERAÇÕES URBANAS - ALDO ROSSI, LEON E ROB KRIER, COLIN ROWE

Por volta dos anos 60 alguns arquitetos fizeram uma reconsideração dos princípios funcionais, tecnológicos e sociais do movimento moderno. Na Itália, muitos arquitetos passaram a aplicar no urbanismo princípios que levassem a uma “atitude moral” (Solá - Morales,1987),



Figura 9: Foto do IPE em Curitiba, Fonte: Mariana Barbosa. Edificação modernista (arquitetura puramente formal).

criticando o crescimento urbano baseado na especulação imobiliária, conseqüência da industrialização.

Aldo Rossi, ao publicar "A Arquitetura da Cidade" (1998) busca no passado histórico referências para elucidar os problemas atuais. Para ele, as estruturas presentes na cidade fornecem subsídios para as próximas intervenções.

Rossi trabalha com o espaço do reconhecimento que, para ele, significa um conhecimento através da memória. Neste caso, a memória do lugar é o resultado de sobreposições das experiências individuais e coletivas, onde se acomodam signos do arbítrio e da tradição.

A memória em Rossi não aparece como uma fonte de modelos a serem reproduzidos no presente, mas como subsídio para retomar a relação dialética com o mundo dentro do processo histórico, a partir das configurações espaciais : as *permanências*.

A idéia de permanência é um conceito que propõe uma afirmação do processo histórico como a comprovação de estruturas constantes – o *tipo* – que corresponde ao registro de uma estrutura persistente cujo significado e forma estão contidos no rigor da reprodução contínua de sua estrutura. Deste modo, Rossi acredita que as permanências podem trazer a recuperação de um sistema de valores para uma realidade esvaziada de sentido.

Esta corrente de pensamento, chamada racionalismo, defende a idéia de restabelecer a vida comunitária através da criação de estruturas que proporcionem o agrupamento da comunidade onde se tomam as decisões sobre a organização da vida urbana.

Volta-se a defender a criação dos "monumentos" em meio ao tecido urbano contínuo, os quais podem servir de referencial simbólico por possuir ligação com a memória dos habitantes. Esta filosofia demonstra a busca de estratégias urbanas do "Quatrocento", onde o monumento representava os valores da sociedade e era o gerador do tecido urbano.

Justamente estes ideais foram aplicados por parte dos planejadores urbanos em Curitiba ao proporem a criação das Ruas da Cidadania, que nada mais são do que marcos urbanos que buscam agrupar a comunidade onde se inserem, ao mesmo tempo em que facilita o acesso da população aos mais relevantes serviços públicos.

Para Rossi, as cidades podem apresentar características radicalmente diferentes, porém a reunião destas características e a forma como elas estão conectadas cria um novo fato urbano. No caso das metrópoles brasileiras, esta diferença de fatos pode ser encontrada nos diferentes assentamentos existentes, no núcleo e na periferia das cidades, gerada pelo crescimento cada vez mais veloz das periferias que geram espaços de alta densidade e que

se caracterizam pela segregação sócio-econômica.

Desta maneira o maior questionamento sobre o espaço público contemporâneo das nossas cidades ocorre em como aproximar as realidades opostas da população – as chamadas “*tensões criadas entre áreas e elementos, geradas pelas diferenças dos fatos urbanos existentes.*” (Rossi, 1966, p. 133).

Enquanto na Itália o racionalismo foi desenvolvido por Aldo Rossi, Vittorio Gregotti, Manfredo Tafuri e outros, os irmãos Leon e Rob Krier⁴, arquitetos naturais de Luxemburgo, em momento histórico próximo, refletiram sobre o espaço urbano do século XX, fazendo críticas tanto à Revolução Industrial quanto ao urbanismo modernista.

Defenderam a idéia de uma cidade fragmentária, que seria composta por vários distritos multifuncionais, a fim de resgatar o sentido de urbanidade perdido na cidade moderna, representado pelo contraste das diferenças, pela mescla de funções – enfim, a diversidade inerente ao espaço urbano.

Krier defende que as novas intervenções nas cidades devem se adaptar às formas já existentes e à linguagem arquitetônica presente, formando, assim, uma unidade harmônica. Para este Autor, a nova obra deve complementar as obras já existentes. No caso de Curitiba estas idéias são facilmente visualizadas, uma vez que as Ruas da Cidadania foram implantadas, em sua maioria, junto a terminais públicos de transporte pré-existentes.

Neste ensejo, Krier faz uma crítica ao espaço urbano moderno, que cria edifícios isolados no sistema urbano, deixando vazios contínuos na cidade, onde as tendências puramente funcionais ou construtivas da arquitetura moderna causaram o seu empobrecimento.

Para este autor, o primeiro espaço urbano criado no pós-guerra que funciona foi o de uma rua comercial em Rotterdam, a qual comunicava o bairro da estação com o centro urbano. Krier acredita que a qualidade do meio ambiente físico da cidade está diretamente ligada ao seu ambiente social, o que leva a criação de espaços públicos concebidos estritamente para pedestres em integração com as comunidades circundantes. A partir disso foram criadas muitas ruas exclusivamente para pedestres, inclusive em Curitiba: a Rua XV de Novembro. Seu projeto para Luxemburgo ilustra esta concepção, que tem como maior preocupação a recuperação da qualidade de vida urbana.

A concepção de Krier tem como meta a obtenção de uma cidade mais densa, que evite os grandes deslocamentos entre o subúrbio e o centro, gerada pela monofuncionalidade do subúrbio tradicional. Este Autor trabalha com a separação entre espaço público e o privado,

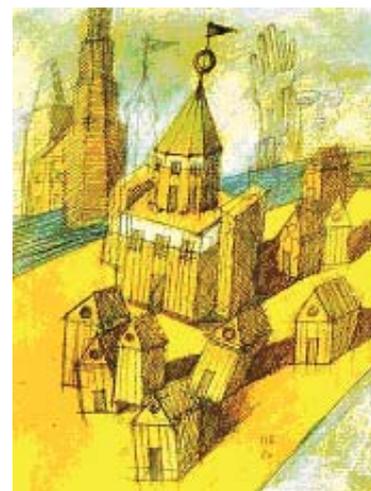


Figura 10: Teatro do Mundo, croqui de Aldo Rossi. Bienal de Veneza, 1979 Rossi propõe o resgate das imagens de uma cidade presentes no imaginário coletivo e sua utilização como identidade da cidade.

Fonte: http://www.cdcc.sc.usp.br/ciencia/artigos/art_27/arte.html

⁴ Rob Krier, em “El Espacio Urbano”, 1981.

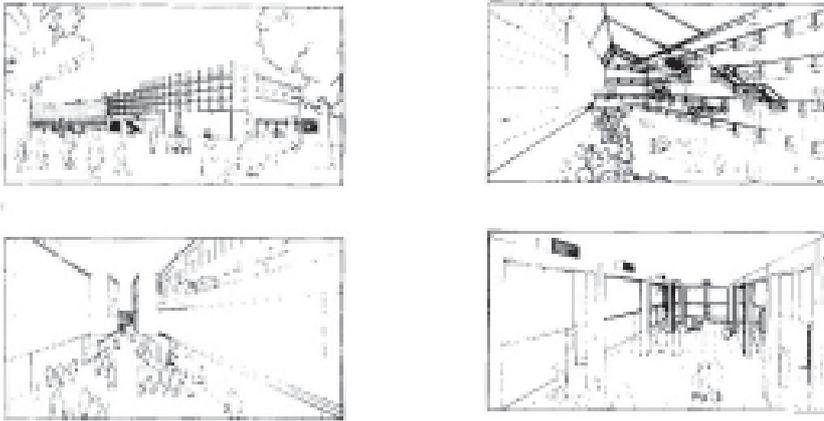


Figura 11: Croquis de trabalhos orientados por Krier, onde criam espaços para pedestres em áreas antes não ocupadas por eles. (Fonte: Krier,1975)

fazendo surgir, a partir disso, a preocupação em revitalizar não somente os espaços públicos pertencentes aos centros históricos degradados, como também em criar novos centros de lazer nos subúrbios, objetivando recriar a diversidade do ambiente público na cidade, servindo de símbolo para as diferentes comunidades que nela habitam.



A crítica inerente tanto no pensamento de Rossi como no de Krier relaciona-se com o empobrecimento do espaço urbano, gerado pelo redutivismo proposto no Movimento Moderno e que também vai de encontro à crítica urbana de Colin Rowe, em seu livro "Collage City", publicado no final dos anos 70.

De acordo com Colin Rowe (1978), a cidade de "intenções colisivas" significa um ícone político onde as atitudes nela materializadas demonstram o seu processo histórico e de mudança social.

Rowe explica que as cidades, ao sofrerem as ações da população, acabam por se tornar uma contínua massa desorganizada e indecifrável, ou seja, ocorre uma distorção do plano urbanístico original.

Para o Autor, a interação do plano urbanístico com a ação humana torna-se extremamente rica.

Desta forma, Rowe defende a idéia de criar marcos urbanos em locais que se mostrem pontos focais para a população, não se preocupando em ordenar toda a cidade, mas sim deixar estes marcos sobressaírem sobre o tecido urbano. Para ele, as relações ordem-circunstância e estabilidade-fluxo devem ser estimulados pelo plano urbanístico. Em Curitiba, as Ruas da Cidadania também possuem esta característica.

Rowe explica que os sinais da cidade antiga são evidenciados por estarem em meio

12:Concurso para Centro Governamental de Berlim, projeto de Leon Krier e Rob Krier

à desordem do tecido urbano, ou seja, para que estes sinais sejam destacados é necessário que eles estejam contidos em uma malha urbana contrastante. Na realidade, todo o trabalho desenvolvido pela sua equipe busca o diálogo entre o antigo estático e o novo variável.

Prosseguindo em sua explanação, aduz que a cidade é o seu próprio agente ético e intelectual, refletindo, assim, a condição da sociedade, e por esta razão planejar cidades torna-se muito mais complexo do que planejar edifícios, já que os interesses do planejador nem sempre vão de encontro com os interesses da cidade.

A vitalidade da cidade ocorre no espaço entre os edifícios, nas diferentes ruas que são apropriadas de acordo com suas particularidades: algumas induzem ao seu uso intenso, enquanto outras são menos atrativas. Rowe coloca como problemática contemporânea o fato de alguns edifícios procurarem esta vitalidade urbana para si próprios, gerando um espaço artificial.

2.3. O "NEW URBANISM"

Assim como na Europa surgiram teorias que se opunham às teorias urbanas desenvolvidas pelo movimento modernista, na América do Norte ao final da década de 80, se destacava a teoria urbana que viria a se chamar Novo Urbanismo, e que pretendia determinar a maneira de intervir no espaço urbano.

Esta teoria surgiu como resposta ao crescimento desordenado dos subúrbios americanos, definidos como grandes urbanizações sem caráter próprio e que careciam de uma adequada mescla de funções que permita a um grupo significativo de seus habitantes trabalhar e ter outras atividades sociais com os demais. Assim, procura ser uma alternativa a esses subúrbios usualmente elitizados, que possuem conjuntos de escritórios a moradias unifamiliares, complexos de apartamentos e shopping centers.

Movimento que surgiu em reação à expansão urbana, o Novo Urbanismo restabelece a importância da estrutura urbana no hábitat humano e recupera o "bom senso" tradicional na maneira de projetar novas metrópoles, cidades e vilas, ou de recuperar as já existentes. Eles redescobrem a "arte cívica" de planejar o setor público para, assim, tornar os assentamentos humanos mais habitáveis e desejáveis.

A expansão industrial e a necessidade de mais moradias depois da Segunda Guerra Mundial pressionaram os profissionais do planejamento. Os modernistas procuraram soluções melhores que os caminhos tradicionais de construir comunidades. Encorajados pelos métodos industrializados de construção e pelo número crescente de carros, eles impuseram novos

regulamentos para a construção de metrópoles e cidades, com o objetivo de solucionar os problemas sócio-econômicos prevaletentes.

O planejamento modernista criou nova monocultura de zoneamento – distritos de funções distintas (residencial, comercial, governamental, cultural) -ligados por uma rede de avenidas, que substituiu a estrutura urbana tradicional.

Os edifícios foram afastados da linha frontal do terreno e, desse modo, se tornaram “objetos em um parque”. O estilo internacional em sua expressão máxima – a caixa de vidro, aço e concreto – substituiu a arquitetura nativa local e seus estilos tradicionais. Os carros se adaptaram bem, mas a cidade histórica e o centro da cidade começaram a sofrer. O conforto dos pedestres foi prejudicado pelo movimento rápido do trânsito.

O Novo Urbanismo busca reverter os padrões estabelecidos pelo urbanismo modernista, procurando restabelecer a “vida” nas ruas através da mescla de atividades que diminuem a dependência do automóvel pela redução das distâncias a serem percorridas para alcançar as diversas atividades desenvolvidas na cidade: residência, trabalho, lazer. Seria um retorno à cidade tradicional pré-industrial adaptada à nova realidade urbana do século XX.

*“Desenhos do New Urbanism incorporam ruas estreitas, passagens na escala humana que reduzem o acesso de carros para criar um ambiente mais favorável ao pedestre, e o uso do sistema de tráfego em grelha, que é pensado como o sistema mais acessível, provê mais opções de rota, e diminui o congestionamento de tráfego.” (Trevor Keith, Vicente Del Rio em *New Urbanism*, dependência do automóvel, senso de comunidade.*

Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia).

Outro objetivo deste movimento é fortalecer as relações sociais na comunidade, aproximando os cidadãos em torno de um objetivo comum. O “New Urbanism” defende a idéia de que a aproximação entre os habitantes deve ser induzida através do desenho urbano, pela aproximação das residências entre si, mescla de atividades, ruas com dimensões reduzidas se aproximando da escala do pedestre e ainda pela existência de espaços públicos de lazer.

Duany, Plater-Zyberk e Speck, ao pesquisarem as comunidades em que fariam intervenções no fim da década de 70, observaram que o desenvolvimento econômico e tecnológico da sociedade não resultou na melhoria da qualidade de vida urbana – ao contrário, cresciam os problemas urbanos na medida em que a cidade se desenvolvia.

Conforme explicam em seu livro “Suburban Nation” (2000), há uma relação direta entre o caráter físico do ambiente urbano e a saúde social da comunidade. Na realidade defende-se a existência dos subúrbios tradicionais, com mescla de funções e atividades, onde as pessoas

possuam acessibilidade a empregos e serviços sem o uso do transporte motorizado. Além disso, deve-se criar o desenho urbano dentro das verdadeiras necessidades dos cidadãos.

De acordo com os já referidos Duany, Plater-Zyberk e Speck, a cidade atual está dividida em zonas, as quais contribuíram para o fenômeno chamado “espalhamento urbano” : os grandes condomínios residenciais horizontais que usualmente estão afastados do centro; as zonas exclusivamente comerciais, tais como os shopping centers; os parques industriais e de escritórios; e os edifícios públicos, tais como igrejas, escolas, teatros, museus que servem pontos focais dentro dos bairros.

Desta maneira, a cidade se estabelece de forma que cada setor serve apenas um tipo de atividade e, levando em consideração que as pessoas executam várias atividades num mesmo dia, observa-se que estas gastam cada vez mais tempo e dinheiro nos deslocamentos motorizados. Este modelo gera uma cidade com baixa densidade e grandes dimensões, acarretando também no aumento do custo com a distribuição da infra-estrutura urbana.

No caso da América Latina, não só a criação dos grandes condomínios residenciais (os quais se caracterizam por terem uma ocupação elitizada), mas também a proliferação de favelas geradas pela população economicamente inativa e carente, contribuíram para o espalhamento das cidades numa apropriação de baixa densidade e grandes extensões. Estas últimas apresentam o agravante de estarem implantadas em péssimas condições ambientais e de higiene, com carência de infra-estrutura urbana.

Neste panorama, os planejadores de Curitiba, assim como os teóricos do movimento novo urbanista, buscaram reverter o processo de homogeneização de usos no espaço urbano, induzindo o desenvolvimento de serviços e comércio pelos bairros da periferia. Aliado a isso, o plano urbano de Curitiba também busca reforçar as relações homem- território, pela criação de uma estrutura urbana destinada a propiciar o debate relativo ao seu espaço urbano, instaurando novos modelos de gestão urbana.

O racionalismo difundido no início do século XX se materializou nas cidades com a utilização de um método de planejamento urbano baseado em números, onde são separadas as zonas residenciais de baixa, media e alta densidade, zonas comerciais, zonas de prestação de serviços, zonas de restaurantes e zonas de shopping-centers. Desta maneira, foi retirado do âmbito do planejamento urbano valores como tradição, história, estética e cultura local, resultando em espaços que não possuem nenhum envolvimento cívico com os moradores.

Duany, Plater-Zyberk e Speck (2000) demonstram no planejamento de Coral Gables, de George Merrick, a eficiência de um plano baseado nos princípios tradicionais de criação do

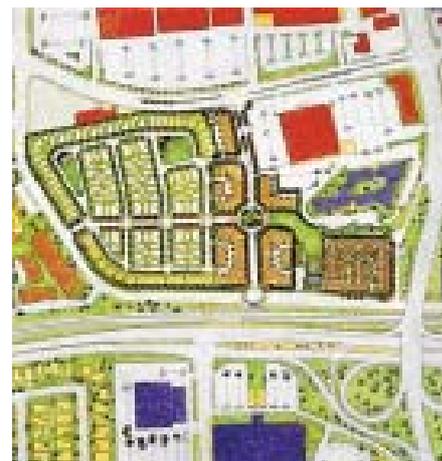


Figura 13: The Crossings, implantação, Califórnia. Fonte: www.vituvius.com.br, Texto Especial 201

espaço urbano. O zoneamento desta cidade foi definido de modo a mesclar as diferentes densidades e os diferentes usos, minimizando, assim, o problema de locomoção. Casas, apartamentos, lojas, empresas e edifícios cívicos foram situados próximos uns dos outros; árvores foram enfileiradas ao longo das ruas; espaços públicos, gramados e praças foram espalhados por toda a estrutura desses bairros. Através dos anos, eles se adaptaram às mudanças no mercado – até hoje essas comunidades contêm os imóveis mais caros em suas áreas, pois a qualidade de vida que proporcionam ainda é a preferida.

Assim, o projeto procura reintegrar os componentes das atividades urbanas como habitar, trabalhar, fazer compras e se divertir, contidos em bairros de uso misto, compactos, adaptados aos pedestres, e unidos por sistema de tráfego.

Ao criar casas e bairros habitáveis, onde as ruas e locais comuns são compartilhados, o Novo Urbanismo trabalha com a forma urbana, o trajeto para o trabalho e o planejamento urbano.

Assim, como descreve Cristina Mehrtens⁵, a Carta do Novo Urbanismo inicia na escala macro, privilegiando os princípios da estrutura metropolitana e do planejamento regional, partindo para a micro-análise dos bairros e subúrbios.

Vale a pena ressaltar que esta forma de gerir um plano urbano, ocorreu em Curitiba já na década de 70, com a implantação dos eixos viários estruturais, os quais são planejados dentro da escala macro da cidade a fim de garantir a ligação de toda a cidade por eixos de rápido escoamento do transporte público e privado, ao mesmo tempo em que na escala micro do bairro são consolidados, nestes mesmos eixos, zonas de serviço e prestação de serviços, que buscam incorporar a estes a acessibilidade dos pedestres.

A teoria explicada pela Carta do Novo Urbanismo enfatiza a necessidade da diversidade das funções e tipos de circulação, além da acessibilidade para pedestres, participação democrática e respeito à expressão da cultura local.

Pode-se dizer que tais princípios encontram-se presentes, de certa forma, no projeto das Ruas da Cidadania, eis que estas são caracterizadas por espaços de uso misto, objetivando o fornecimento à população local de serviços públicos relevantes, além de propiciar atividades de lazer, democratizando o uso do espaço e, ainda, aliando estes serviços a uma rede de transportes interligada com toda a malha urbana.

Desta maneira, assim como o movimento novo-urbanista, o planejamento urbano em Curitiba busca minimizar a dependência do automóvel pela consolidação nos próprios eixos viários de uma estrutura que venha a distribuir pelas diferentes regiões da cidade os serviços

⁵ Trabalho publicado por Cristina Mehrtens, Estados Unidos disponível em http://www.puccamp.br/~fau/oculum/boletim/b4/bolet_04.html#5

mencionados acima. Como cita Clara Irazábal⁶, “as pessoas dependem excessivamente de seus automóveis privados, porque o transporte público, quando existe, é insuficiente ou não está adequadamente ligado à rede urbana para acessar facilmente.”

Na opinião de Calthorpe (“The New Urbanism”, Katz, 1994), o urbanismo definido pela sua diversidade, escala do pedestre e espaço público é bem entendido para a cidade mas, na concepção dos subúrbios, estes princípios não são aplicados. Para ele, a cidade inteira deve ser concebida dentro de princípios urbanos similares, que garantam a sua unidade físico-espacial.

Calthorpe defende a idéia de que as metrópoles devam ser planejadas da mesma maneira que se planeja um bairro: deve-se definir suas fronteiras e determinar a circulação de forma que sirva aos pedestres e esteja ligada a um sistema de tráfego regional, que possua um espaço público definido e não residual, e que os ambientes público e privado formem uma hierarquia complementar de maneira a equilibrar a mescla de funções.

Para este Autor, o problema do crescimento das cidades vai ser resolvido repensando a qualidade e a natureza do crescimento de acordo com o contexto de cada cidade.

Como alternativa à proposta de Calthorpe para a solução do problema das grandes metrópoles, pode ser citada a criação de unidades político-administrativas descentralizadas, as Ruas da Cidadania, que se inserem na escala do pedestre, possuindo íntimo acesso com os sistemas de tráfego de massa, uma vez que grande parte destas edificações foram instaladas em locais adjacentes aos terminais de passageiros.

De acordo com Fernando Lara, em seu texto “Admirável Urbanismo Novo”, alguns debates levam a crer que as premissas do Novo Urbanismo, ao invés de serem agregadoras são, na realidade, segregadoras, visto que a maioria dos empreendimentos criados dentro desta filosofia destina-se à “classe média branca americana.”

Na América do Norte, o que tem ocorrido é a criação de condomínios fechados, vendidos como empreendimentos novo-urbanistas, mas que na realidade, não podem ser considerados como tal, já que não incorporam as teorias de diversidade e mescla de usos. Portanto fica evidenciada a inoperância deste movimento em buscar a recuperação de bairros degradados e pobres, os que mais necessitam de investimentos em torno de uma requalificação do espaço.

Pode-se traçar um paralelo entre a teoria social aplicada no desenvolvimento urbano



Figura 14: Diagrama de Duany e Plater-Zyberk comparando a cidade tradicional à cidade de baixa densidade. Fonte: Katz, p. XXX, 1994.

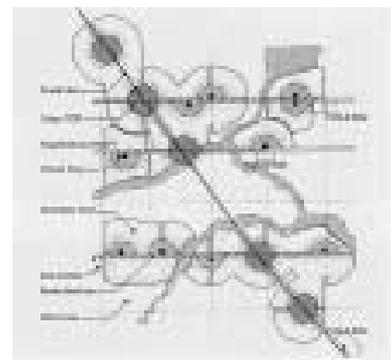


Figura 15: Diagrama de Calthorpe demonstrando a combinação de um sistema de transporte público e zoneamento urbano. Fonte: Katz, p.XXXI, 1994.

⁶ arquiteta (UCV, 1987). Especialista em Planejamento Territorial e Desenho Urbano (Instituto de Urbanismo, UCV, 1993). Mestre em Arquitetura (Universidade da Califórnia, Berkeley, 1994). Doutoranda em Arquitetura (Universidade da Califórnia, Berkeley) Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/bases/03tex.asp>.

de Curitiba com a teoria do movimento novo-urbanista criado nos Estados Unidos. Este movimento, embora pautado num discurso com grande apelo social e ético, que busca principalmente o incremento da qualidade de vida dos cidadãos, acaba criando comunidades cenográficas, promovendo a mercantilização do espaço público e não resolvendo o problema social das grandes metrópoles.

As Ruas da Cidadania podem ser vistas como uma cenografia para uma cidade idealizada, através da criação de um ambiente pitoresco e atrativo, porém não tem o alcance de minimizar o problema da desigualdade social presente no tecido urbano.

Assim, as ações dos anos 80 e 90 em Curitiba se aproximam da realidade novo-urbanista, uma vez que as obras geradas no tecido urbano tem um forte apelo social, onde se defende a idéia de aproximar os cidadãos num espaço comum. Porém, estas obras, assim como as obras novo-urbanistas, são por si só altamente segregativas, visto que a cada espaço é direcionado um determinado público, não resultando no espaço tradicional de encontro dos diferentes, mas na aproximação dos iguais, segregando cada camada social a um local diferente na cidade.

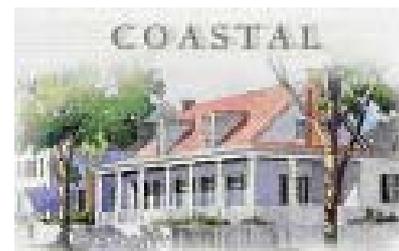
Quanto à arquitetura gerada nos empreendimentos novo-urbanistas, Lara ressalta o empobrecimento da sua linguagem: *"Casinhas vitorianas com telhados de duas águas, revestimento de madeira e varanda frontal dominam o vocabulário New Urbanista, num revival que casa com o historicismo dos anos 70 e 80 e com o conservadorismo da classe média americana"*, demonstrando o que explica Mahfuz em seu texto "Entre os cenários e o silêncio. Respostas arquitetônicas ao caos do mundo contemporâneo"⁷:

"No que se refere às edificações em que vivemos e trabalhamos, a arquitetura tem oferecido diferentes respostas ao caos da vida contemporânea. Uma delas é a via nostálgica ou cenográfica, pela qual se constrói edificações diretamente inspiradas na arquitetura do passado, fazendo questão de que essa fonte de inspiração seja imediatamente perceptível. A idéia por trás dessa atitude parece ser a de criar um ambiente reconfortante por meio de imagens familiares. Essa prática já seria anacrônica e irrelevante mesmo que o passado evocado por essas arquiteturas fosse ligado à tradição local, mas em geral o que acontece é uma apropriação do passado de outras culturas. A consequência é uma "disneyficação" do mundo, onde tudo é falso e culturalmente irrelevante, além de não representar qualquer atitude positiva perante o caos exterior."

Da mesma forma, a arquitetura gerada em Curitiba para abrigar os centros

⁷ Extraído de <http://www.vitruvius.com.br>, Texto Especial, n. 109.

descentralizadores - Ruas da Cidadania se mostra eminentemente cenográfica, não tendo qualquer ligação com a arquitetura desenvolvida ao longo da urbanização em Curitiba, e ainda, não representando qualquer tradição da cultura local, tendo a aspiração de se destacar frente à população devido ao contraste com a arquitetura local.



Assim, se conclui que tanto o movimento “Novo Urbanismo”, quanto a política urbana de Curitiba na década de 90, possuem um discurso anti-segregação, porém o que acontece de fato, é que a imagem de cidade por eles idealizada, com diversificação de funções e densidade, vem sendo mercantilizada, no caso dos EUA para vender novos empreendimentos, e no caso de Curitiba para promover a cidade e buscar novos investimentos de capital, sendo percebidos como mais um produto da sociedade capitalista.

Deve-se prever que, ao gerar uma cidade descentralizada, são gerados diversos “guetos” em um mesmo tecido e, portanto, quando da implantação de novas estruturas urbanas – tais como as Ruas da Cidadania – deve-se evitar a mercantilização destes espaços e a segregação das populações marginais.

Figura 16: Celebration: padrão de casa proposto. Fonte; www.vitruvius.com, texto especial 56.

A Formação da Cidade Contemporânea

A cidade, em seu conceito tradicional, é o local onde ocorrem as manifestações culturais de um povo, onde é exercido o poder e é, também, o “local da festa” (Lefebvre, 1969). Sobre ela, existe uma série de agentes que são: a população, como usuários do espaço; o Estado, através de investimentos; e políticas urbanas e o capital privado, representado pelas indústrias (Benévolo, 1994).

Com o desenvolvimento do urbanismo como política, a cidade passou a ser vista como um conjunto de relações entre os grupos que formam a sociedade, e também como um conjunto de relações destes grupos com as instituições que sempre estiveram presentes nas aglomerações, tais como a Igreja e o Estado (Benévolo, 1994). Como resultado destas relações ocorre a conformação do espaço urbano direcionada de acordo com os interesses das grandes instituições.

No caso de Curitiba, esta teoria está refletida na criação dos centros político-administrativos espalhados por todo o tecido urbano – as chamadas “Ruas da Cidadania”. É a partir da lógica do Estado que as relações entre os pequenos grupos da sociedade se desenrolam.

A utilização do espaço público pela sociedade está vinculada às ideologias que dela fazem parte, e o espaço arquitetônico vai conformando-se a partir destas ideologias. Assim, exemplificando, pode-se afirmar que o início da era industrial está extremamente ligado ao progresso tecnológico. A ideologia urbana desta época é vista como técnica que culminou com o discurso funcionalista dos modernistas. Nas últimas décadas, este paradigma entrou em decadência, e a abordagem urbanística hoje procura conciliar os indivíduos com o meio onde vivem, visando a melhoria da qualidade de vida e a sustentabilidade das cidades.

3.1 A GLOBALIZAÇÃO E AS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

Após esta resenha sobre algumas das mais relevantes teorias urbanísticas desenvolvidas a partir do século XX em relação aos espaços multifuncionais, é importante nos situar no contexto atual das cidades, bem como de sua organização.

Primeiramente, cumpre ressaltar o papel da globalização na criação e desenvolvimento da malha urbana, sob as mais variadas perspectivas. Com efeito, o fenômeno da globalização, consistente na adoção de padrões similares, definidos pelo detentor de supremacia econômica, na arquitetura leva à geração de estruturas urbanas similares nos mais diversos cantos do mundo.

Assim, em decorrência deste fenômeno, a estrutura urbana de uma cidade situada na América do Norte, como Nova York, por exemplo, muito pouco, ou quase nada, difere da estrutura utilizada pela cidade de São Paulo, na América do Sul, ou mesmo de Tóquio, no Japão, respeitadas as diferenciações locais decorrentes da cultura de cada povo.

Em todas estas metrópoles observa-se um determinado padrão: centros históricos antes deteriorados e agora revigorados retratando a história da cidade; os subúrbios marginalizados; os parques temáticos de lazer e consumo intensificando a segregação; e as unidades corporativas.

Com tamanha similaridade em diversos pontos do globo, pela globalização, poder-se-ia dizer que o mundo está se tornando cada vez mais uma única cidade, com diversos "bairros", que seriam as cidades como conhecemos atualmente. Isto porque, com o avanço tecnológico, facilitando cada vez mais a comunicação global, cuja interferência se observa em todos os setores, principalmente da economia, as influências urbanísticas, que antigamente eram limitadas por um fator físico (distância entre as cidades), modernamente o limitador é meramente tecnológico, pois o que acontece em uma determinada cidade é rapidamente disseminado por todo o mundo.

“La ciudad global no es única, ni tampoco un grupo de ciudades, sino que son fragmentos interiores en diferentes ciudades especialmente bien comunicados, tanto real como virtualmente, con las otras áreas globales. En este sentido, la ciudad global es una ciudad virtual en tanto que se constituye a partir de áreas separadas en el espacio físico pero unidas en el espacio de la comunicación y los flujos”. (Zaida Muxí, 2004, p. 26).

Neste contexto, devemos entender a cidade contemporânea como aquela influenciada por fenômenos de origem econômica, política e técnica, formada por complexos industriais, avenidas, centros comerciais, e outros, além das estruturas de comunicação e fluxos que atendem às necessidades dos detentores do poderio econômico, ditadores do modelo globalizado.

As cidades contemporâneas tendem a ser estruturadas para atender as necessidades dos grupos econômicos dominantes, fundamentadas na descentralização da produção – fenômeno que leva ao espalhamento de multinacionais por todo o globo. Assim, por exemplo, se um determinado grupo empresarial exerce atividades em diversas localidades, o produto originário em um local deve ser compatível com a produção em outro, e assim por diante.

Justamente por causa desta necessidade, anota Carlos García Vázquez (2004, p. 59), citando Saskia Sassen, que há o surgimento de uma dicotomia entre centralização e descentralização na cadeia produtiva, uma vez que a produção é descentralizada para cidades contemporâneas que atendam a padrões globalizados, permanecendo o controle destas atividades centralizado em uma única localidade.

Desta forma, pode-se afirmar que a cidade contemporânea é o mero reflexo de uma necessidade de padronização, inclusive de sua própria estrutura. Como a cidade é ocupada por cidadãos que exercem atividades econômicas, que tendem a se globalizar, alcançando uma padronização, as próprias cidades também tendem a se padronizarem.

O conjunto de estrutura e infra-estrutura necessários para dar suporte ao desenvolvimento de uma cidade é o mesmo em qualquer lugar do mundo. Assim, a princípio, as cidades contemporâneas tendem a possuir os mesmos objetivos.

Pode-se dizer, portanto, que os problemas urbanos das cidades globalizadas tendem a ser similares, todavia, a solução destes mesmos problemas deve respeitar as particularidades locais.

Um dos principais problemas gerados pela globalização das cidades é o acentuamento das desigualdades sociais. Com efeito, adverte Vázquez (2004, p. 68), citando Saskia Sassen, que a polarização social nestas cidades torna-se inevitável. Os trabalhos não especializados (limpeza, segurança, dentre outros) se apresentam como chaves para o desenvolvimento econômico, visto que estes são fundamentais para garantir o funcionamento das cidades. *“El declive social, por tanto, ha dejado de ser un indicativo de decadencia para convertirse en un complemento del desarrollo.”*

Mesmo assim, para amenizar o problema das segregações sociais, a idéia da utilização de espaços multifuncionais em áreas periféricas da urbe se apresenta como uma forma de democratização do espaço, e pode ser aplicado em qualquer lugar do mundo. Todavia, o que esta área mista oferecerá deve ser definido atendendo as necessidades locais. No caso de Curitiba, por exemplo, as Ruas da Cidadania – espaços multifuncionais por excelência – oferece serviços político-administrativos e atividades de lazer, objetivando desafogar o centro da cidade. Em outras localidades, esses serviços podem não ser necessários.

3.2 A ARQUITETURA NO NOVO CONTEXTO URBANO

É certo que nos dias atuais a arquitetura encontra-se muito mais desenvolvida do que outrora. Isso se deve a diversos fatores, dentre outros, o aperfeiçoamento das técnicas, o surgimento de novos materiais e novas metodologias empiricamente aperfeiçoadas.

Da mesma forma, as necessidades urbanas também se modificaram. Num mundo onde cada minuto é valorado financeiramente – decorrente da famosa expressão norte-americana *“time is money”* – tudo deve ser pensado buscando a otimização dos espaços e a sua utilização. O que um dia já foi valorado pela sua beleza e funcionalidade apenas, atualmente a tendência é obter reconhecimento, além destas características, também pela capacidade de atrair investimentos.

Assim, podemos visualizar a arquitetura no novo contexto urbano sob diversas perspectivas : econômica, estética, funcional e histórica.

Sob o aspecto econômico, pode-se dizer que a arquitetura da cidade atual vem sendo explorada como mecanismo de publicidade com objetivo de atrair capital. Com efeito, construções como shopping centers, centros comerciais, empreendimentos de lazer, como parques temáticos, praças e afins, hodiernamente, objetivam trazer investimentos para a cidade de forma a criar uma imagem vendável.

Estas construções, por óbvio, são investimentos onerosos, e a expectativa de seus empreendedores é obter o retorno do capital investido, além de lucro. Como resultado de todo este procedimento, pode-se dizer que há uma tendência destes projetos segregarem a população economicamente menos favorecida, eis que o acesso a estas estruturas será, com certeza, limitado.

Tal constatação também foi feita por Zaida Muxí (2004, p. 30) :
“se valorizan y recuperan áreas urbanas de un modo sectário, tanto por la localizacion como por el usuario, lo cual implica que la clases con menores recursos sean expulsadas hacia la periferia interior y exterior”.

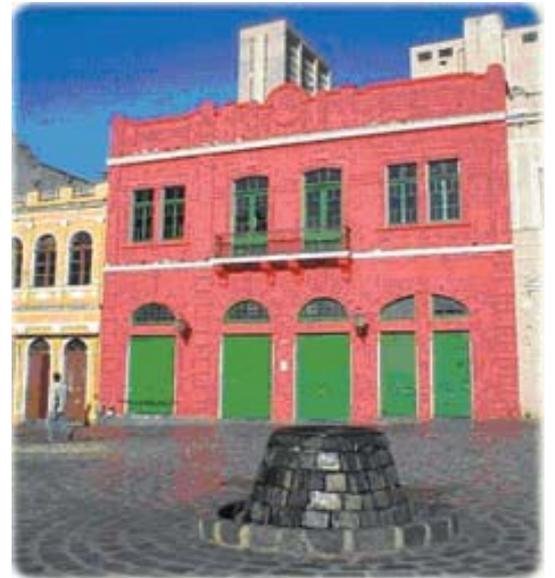
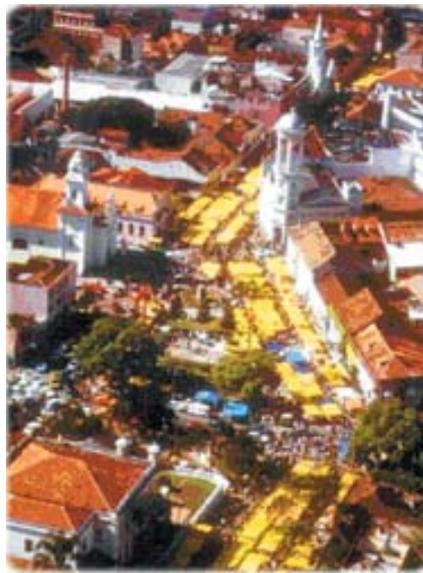


Figura 17: John Hancock Center, Chicago – reúne centro comercial, corporativo e de lazer.
Fonte: Mariana Barbosa

Sob este aspecto se verifica que em Curitiba ocorreu a proliferação de espaços voltados para o lazer e o consumo, confirmando em seu espaço urbano as novas influências do capital privado. A instalação de diversas multinacionais iniciada na década de 90, com a vinda das fábricas automotivas Renault e Volkswagen-Audi, contribuíram para a explosão demográfica na cidade, gerando uma nova demanda por espaços destinados ao lazer.

A população economicamente ativa se beneficia dos novos investimentos, em sua grande maioria para a criação de shopping-centers e outros centros comerciais, por parte do capital privado; enquanto que, outra grande parcela da população economicamente inativa e segregada destes novos espaços, geram também uma nova demanda por equipamentos públicos e espaços de lazer democratizados.

Figuras 18 e 19: Acima Fotos do Largo da ordem em Curitiba. Conjunto arquitetônico da pré-modernidade.
Fonte: <http://www.curitiba-parana.com/setor-historico.htm>



No que tange ao aspecto estético, muito se modificou a arquitetura no contexto atual. Na cidade tradicional, as construções urbanas tendiam a serem uniformes, complementares uma às outras, criando um conjunto arquitetônico contínuo.

Tal metodologia, tradicional, leva à uma cidade em que os monumentos que se destacam representam, principalmente, as grandes instituições urbanas, tais como museus, praças, igrejas, sedes de governos e ginásios desportivos. Praticamente inexistia construções privadas de grande destaque arquitetônico, cabendo ao setor público esta função.

Na cidade contemporânea se verifica o inverso. Com a detenção de capital por parte do setor privado, aliado com o desenvolvimento de novas tecnologias, verifica-se a propagação de uma arquitetura monumental que represente o poder econômico deste setor.

Desta forma, cada obra é criada de forma a atrair para si a atenção, sem uma preocupação com o conjunto da cidade, criando, assim, uma paisagem urbana conturbada, sem harmonia.

“Si el monumento es la escenificación o representación del mito colectivo validado por los ritos, los nuevos monumentos son aquellos que aglutinan los valores correspondientes a la sociedad de consumo base de la ciudad global, pues en su interior son posibles las nuevas formas rituales marcadas por la preeminência del consumo.” Zaida Muxí (2004, p. 42).

Como exemplo desta tendência, podemos citar a cidade de Nova York, onde as grandes empresas, mundialmente conhecidas, estão estabelecidas em edificações que se caracterizam por grandes monumentos particulares, em constante competição pelas atenções. Outro exemplo digno de nota é a reconstrução da *Potsdamer Platz*, em Berlim, onde os mais renomados arquitetos do mundo recriaram este espaço público dentro de um contexto monumental.



Figura 20: Retrato da Times Square Garden, em NY.
Fonte: <http://newyorkmetro.com/pages/venues/196.htm>

contemporânea. Soluções arquitetônicas que podem alcançar este resultado são um dos maiores desafios para os urbanistas.

Uma das soluções possíveis para amenizar os problemas enfrentados pela cidade contemporânea seria o incentivo à criação de espaços multinacionais distribuídos em pontos estratégicos da urbe. Em tais espaços, devido à aglomeração de diversos setores componentes da cidade, verificar-se-ia um aproveitamento racional dos espaços, evitando deslocamentos de longa distância, contribuindo para um desafogamento do anel central urbano.

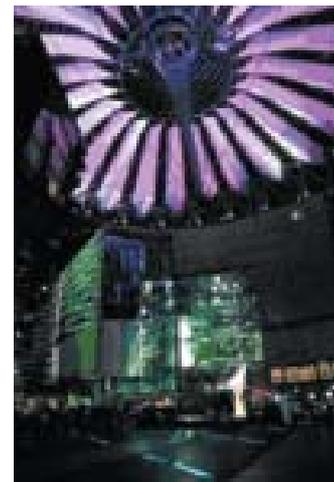
Como exemplo desta aplicação na cidade de Curitiba pode-se citar a implantação das Ruas da Cidadania – objeto deste estudo – criadas dentro de 8 administrações regionais, onde são oferecidos serviços públicos e atividades de lazer, os aproximando da população periférica.

Todavia, tal alternativa pode vir a revelar outra face, destacada por Zaida Muxí (2004,p.144) : *“Los nuevos espacios para negócios pretenden crear un tejido no homogéneo, y el planteamiento de*

O aspecto funcional na arquitetura da cidade contemporânea assume um caráter de extrema importância, dada a complexidade do tecido urbano: alta concentração populacional e de indústrias; meios de transporte deficitários gerando grandes congestionamentos; infraestrutura deficiente e distribuída de forma desigual; e grande diferenciação sócio-econômica-cultural de seus habitantes, dentre outros fatores.

Assim, a funcionalidade atualmente deve ser pensada como uma necessidade, visando, principalmente, propiciar um incremento na qualidade de vida dos que habitam a cidade

nuevas áreas urbanas de la década de 1990 propone una mezcla de usos, espacios y funciones heterogêneas. Una heterogeneidad que se dirige de un modo excluyente a una determinada franja de la sociedad, que conforma una faceta más de la homogeneidad social extrema.”



Esta característica é facilmente reconhecida em Curitiba, visto que tanto a distribuição de funções pela cidade como a apropriação dos novos espaços de lazer da cidade segregam ricos e pobres, cabendo aos primeiros os espaços espetaculares criados pela iniciativa privada, com acesso aos bens da mais alta tecnologia; e aos segundos espaços criados pelo poder público dentro de uma limitação orçamentária e desprovidos da tecnologia usufruída pela população mais abastada.

Finalmente, no que diz respeito ao prisma histórico da arquitetura na cidade contemporânea, é certo que a “memória da cidade”, citada em Rossi, vem sendo resgatada. Antigos centros degradados e desabitados tem sido alvo de intervenção e revitalização, em especial a partir do final do século passado.

O potencial simbólico destes centros são valorizados, e passam a ser comercializados também, principalmente em decorrência de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. Estes espaços voltam a se tornar habitáveis, e são apropriados pelos integrantes de camadas sociais mais elevadas, processo este denominado gentrificação.

No contexto atual, a gentrificação em espaços de valor histórico tem se tornado cada vez mais freqüente, dada a necessidade das grandes multinacionais em se aproximar da cultura local onde estão as novas filiais, a fim de estabelecer uma imagem de pertencerem àquela comunidade. No Brasil, este fenômeno pode ser bastante incentivado com a recente aprovação pelo Congresso Nacional do Projeto de Lei que institui as Parcerias Público-Privadas.

Em Curitiba a história da cidade também passa a ser valorizada e explorada no seu setor histórico, definido pelo Plano Diretor da cidade, e materializada pelo tombamento de diversas edificações consideradas relevantes para o contexto urbano. A renovação de usos é a característica mais marcante destas intervenções, a qual faz ressurgir a vitalidade urbana das áreas degradadas. Pode-se

Figuras 21 e 22: Potsdamer Platz, em Berlim, que retratam a monumentalização de construções privadas. Fontes : <http://www.arcaid.captureweb.co.uk/mtest3/JobDetails.asp?JobNo=9888> e http://www.fotopodroze.pl/fotopodrozepokaz_ind_szukaj.php?szukaj=Germany&order=id



Figura 23: Rua da Cidadania Matriz, Curitiba. Fonte: <http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html>

dizer que a Rua da Cidadania Matriz, implantada no centro da cidade em uma edificação degradada, pode ser considerado um exemplo de renovação urbana e gentrificação, uma vez que esta edificação é reestruturada de forma a incorporar novos usos.

3.3 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, AUTO-GESTÃO E DESCENTRALIZAÇÃO POLÍTICA.

Em oposição ao acelerado crescimento das cidades, surge a necessidade de aliar o desenvolvimento das cidades ao equilíbrio ecológico, visto que ele é a base de sustentação da vida humana. Do ponto de vista ambiental, a otimização no uso da energia proveniente dos recursos naturais é um dos grandes desafios, visto que são recursos esgotáveis, bem como a diminuição do uso de combustíveis danosos ao meio ambiente. Uma das maiores preocupações dos planejadores é criar estratégias de intervenção ambientalmente adequadas, promovendo, assim, um desenvolvimento sócio-econômico eqüitativo.

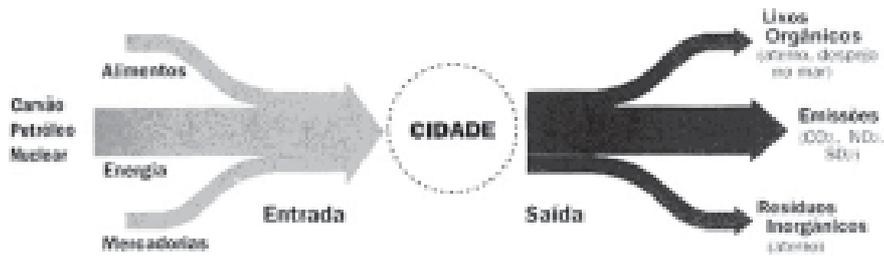
Torna-se necessário pensar o espaço urbano não apenas do ponto de vista ambiental ou econômico, mas também do ponto de vista social, fazendo com que o cidadão venha a se apropriar do espaço público, restabelecendo as relações sociais urbanas.

O desenvolvimento sustentável tem por objetivo principal a melhoria da qualidade de vida humana, sem que haja danos aos ecossistemas, e de maneira a não esgotar os recursos para suprir as necessidades das gerações futuras. Para isso, é importante que as cidades sejam planejadas de forma a minimizar a emissão de substâncias poluentes, e que se desenvolvam de maneira a não prejudicar os ecossistemas de grande importância para a manutenção da qualidade do meio ambiente.

O aumento da população pobre na periferia das cidades contribui decisivamente para a degradação do meio ambiente, uma vez que esses assentamentos são gerados de forma improvisada e sem critérios no que tange à eleição do terreno a ser ocupado. De acordo com Richard Rogers (1997), "No mundo desenvolvido, os mais pobres são excluídos da sociedade de consumo, sendo abandonados e isolados em guetos nos centros urbanos, enquanto nas cidades em desenvolvimento eles são relegados à miséria das favelas sempre crescentes. Em geral, o número de moradores `ilegais` ou `não oficiais` extrapola os números oficiais." (p.7)

Além disso, a cidade sofre com a ação dos meios de transporte que além de interferir no meio ambiente, com a emissão de poluentes, gera um traçado urbano que pretere os pedestres como usuários constantes, visto que as ruas são, antes de mais nada, projetadas para as "máquinas."

Cidades com **metabolismo linear** consomem e poluem em alto grau



Cidades com **metabolismo circular** minimizam novas entradas de energia e maximizam a reciclagem



Figura 24: Esquema de Richard Rogers comparando cidade sustentável e cidade não sustentável.

Fonte; Rogers,P31,1997.

A sustentabilidade urbana pode ser garantida pelo equilíbrio da distribuição populacional nas áreas urbanas, visando diminuir a concentração excessiva em determinados locais das metrópoles e a ocupação dispersa em outros, a fim de garantir a qualidade de vida destes assentamentos e distribuir de forma mais racional os recursos destinados a incrementar a infra estrutura destas ocupações.

Viljoen e Tardiveau (1998) colocam como elementos-chave na concepção de uma cidade sustentável a minimização no uso de transporte; trabalho local ou em casa; economia energética nos edifícios; consideração da capacidade de pessoas que a terra pode suportar, no que diz respeito à produção de alimentos sem uso de transporte; potencial de energia; e agricultura e ecologia.

Deve-se pensar, ainda, na preservação de ecossistemas importantes localizados próximos aos eixos urbanos. Para isso, o planejador deve induzir a ocupação de áreas onde estes ecossistemas não estejam presentes, garantindo a preservação das áreas de interesse ambiental.

No contexto urbano brasileiro, os problemas ambientais vêm crescendo vertiginosamente, e sua lenta resolução tem causado impactos ambientais visíveis, como o grande aumento da geração de resíduos sólidos e, conseqüentemente, dificuldade em administrar áreas para o seu despejo, enchentes

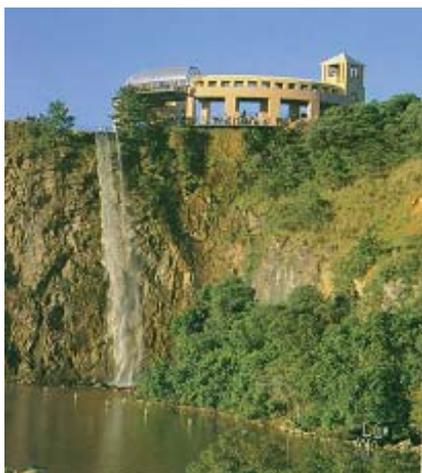


Figura 25: Foto Parque Tanguá em Curitiba, Área de Preservação Ambiental

Fonte: (Fenianos,1999)

cada vez mais frequentes, prejuízos da poluição na saúde da população, dentre outros.

Conforme afirma Grostein, Jacobi (1998,p.26):

“a necessidade de implementar políticas públicas orientadas para tornar as cidades social e ambientalmente sustentáveis aparece como uma possibilidade em garantir mudanças socio-institucionais que não comprometam os sistemas ecológicos e sociais nos quais se sustentam as comunidades urbanas. É cada vez mais notória a complexidade desse processo de transformação de um cenário urbano crescentemente ameaçado e diretamente afetado por riscos e agravos socio-ambientais”.

A tendência de gestão urbana contemporânea induz as cidades a fortalecerem os órgãos locais de governo, a fim de encarar os desafios do desenvolvimento e do meio ambiente, associados à práticas saudáveis de planejamento urbano. Nesse sentido, é de vital importância que os municípios implementem políticas ambientais em uma perspectiva global, criando condições para uma gestão ambiental urbana que possibilite o engajamento da sociedade.

Com a transformação das cidades em grandes metrópoles, problemas como violência, congestionamento e poluição fizeram com que o espaço público fosse esvaziado, já que por medidas de proteção, a sociedade se enclausurou em seus próprios “guetos” com a criação de espaços monofuncionais que acabam por segregar ricos e pobres.

Como explica Rogers (1997), os espaços monofuncionais – como bairros residenciais isolados, centros empresariais, zonas industriais, shoppings e outros – são gerados a partir do conceito de separação, e respondem aos anseios consumistas da modernidade, enquanto que os espaços multifuncionais, caracterizados por se basearem em inter-relações e comunidade, quando agregam diferentes camadas da sociedade, garantem a vitalidade da cidade, sua identidade, além de criar nos cidadãos a consciência de tolerância e respeito mútuo.

Na realidade, as cidades devem ser pensadas não só pela melhoria da qualidade das questões ambientais, mas também no implemento da esfera social, já que as duas em parceria têm o poder de reforçar e garantir um espaço urbano sustentável, com vitalidade e capacidade de abrigar a multifuncionalidade.

Para atingir tais objetivos é preciso que se multipliquem as práticas sociais pautadas pelo compromisso com a defesa da qualidade de vida e com a ampliação do direito à informação, onde a comunidade tem poder de decisão sobre seu espaço físico.

Ampliar o debate público sobre as questões urbanas é uma forma de criar condições para a reflexão sobre mudanças que se fazem necessárias em relação a estilos de vida, redução do desperdício,

conscientização sobre a escassez de recursos naturais, fortalecimento de uma visão co-responsável (na qual prevaleça a noção de interesse coletivo), formulação de políticas públicas em torno da valorização da participação dos cidadãos e reconhecimento das demandas e ações de resistência face à degradação sócio-ambiental.

De acordo com Grostein, Jacobi (1998, p.26),

“alcançar a meta de construir ou conduzir as aglomerações urbanas para a formação de metrópoles e cidades sustentáveis significa o comprometimento com processos de urbanização e práticas urbanísticas que incorporem a dimensão ambiental na produção e na gestão do espaço. É preciso incorporar a idéia de limite dos recursos naturais básicos, como a água, o solo e o ar, buscar alternativas para reduzir a sua degradação e desperdício e, finalmente, construir, viabilizar e respeitar os canais institucionais para o engajamento da população em práticas de co-responsabilidade.”

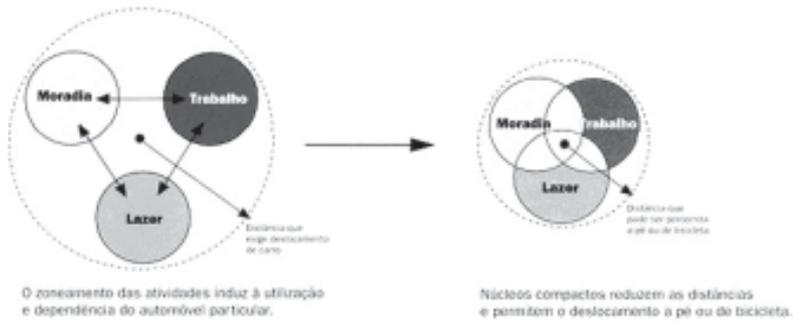
O conceito de “Cidades Sustentáveis” nasce como meio de união das questões econômica, social, política e ambiental. Nesse contexto, o ambiente construído das cidades, definido pela mediação entre os espaços edificados e espaços abertos, revela as diferentes opções de desenvolvimento urbano adotadas.

Rogers, em seu livro “Cidades para um pequeno planeta” (1997), defende a idéia de cidade compacta, já que neste tipo de planejamento, onde as atividades estão aglomeradas num pequeno raio de abrangência, ocorre a maximização de sua eficiência energética, o menor consumo de recursos e, conseqüentemente, a menor emissão de poluentes ao meio ambiente, aliado à redução da dependência do automóvel, o que, para ele, é o principal responsável da segregação e alienação da sociedade. *“À medida que o transporte individual torna-se parte integral do planejamento urbano, as esquinas, as formas e superfícies dos espaços públicos são todos determinados em prol do motorista.”* (Rogers, 1997, p. 36).

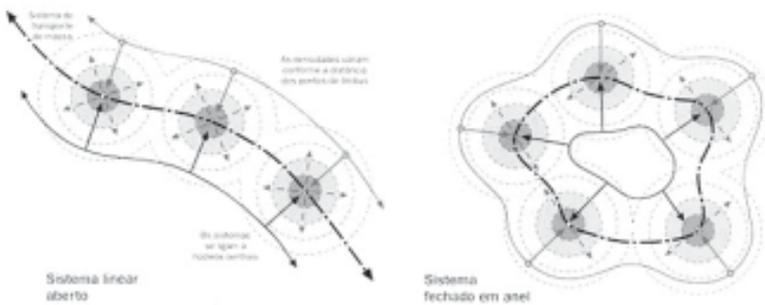
A alta concentração populacional no território urbano exerce pressão sobre as infra-estruturas urbanas básicas, as quais acabam por se apresentar insuficientes, uma vez que não existem em determinados locais, o que leva à adoção de soluções ambientalmente condenáveis. A pobreza está no âmago de grande parte dos problemas ambientais urbanos e sua aparição nos assentamentos humanos revela o agravamento das condições de vida nas cidades, principalmente nas metrópoles.

A seguir aparece um esquema explicativo deste Autor, acerca do conceito de cidade compacta, desenvolvida dentro de um esquema policêntrico, onde a malha urbana vai se conformando em torno de pequenos centros de atividades sociais, comerciais e institucionais, e que se localizam em pontos de acesso ao transporte público de massa que interligam os diferentes centros.

Os núcleos compactos e de uso misto reduzem as necessidades de deslocamentos e criam bairros sustentáveis e cheios de vitalidade



Pode-se criar núcleos compactos e unidos por transportes de massa em resposta às demandas locais



A gestão ambiental urbana, que envolve a formulação e o emprego de instrumentos normativos, a criação e efetivação de projetos e obras, o acesso a recursos públicos e privados, e a coexistência dos diferentes interesses que afloram na cidade, é fundamental para a formação de uma cidade sustentável.

No que diz respeito à auto-gestão urbana, as políticas administrativas das cidades possuem papel determinante na implantação do desenvolvimento urbano, aliado ao equilíbrio ecológico, a partir da descentralização do poder através da discussão com a sociedade das decisões referentes ao território urbano.

Uma dos principais condicionantes para guiar o Planejamento Urbano é saber como, e por quem são tomadas as decisões na escolha de prioridades. Cada país possui uma organização política e institucional que determina esta função.

Podem existir dois tipos de gestão urbana: uma, em que o Estado age isoladamente através de seus representantes locais, ou seja, Prefeitos e Governadores; ou outra, onde o Estado e o governo metropolitano ou regional, interage com as comunidades locais através de alguma estrutura de mediação entre o poder público e a sociedade.

A extensão do território das grandes cidades e das metrópoles é tal que engloba, ao mesmo tempo, dezenas ou centenas de comunidades com suas unidades mediadoras, cada uma delas com uma determinada competência. Esta pluralidade de instâncias de decisão é uma dificuldade mas, por outro lado, é imprescindível que as coletividades locais, que estão intimamente ligadas à gestão cotidiana, participem diretamente do planejamento da cidade ou metrópole.

Desta maneira, o questionamento básico se torna em como promover a interação entre os diferentes níveis do poder público, tanto nas decisões como na execução do Planejamento Urbano. Este último, como seus planos diretores, na maioria das vezes, tem sido concebido segundo uma disposição descendente, onde é definido e elaborado a nível do Poder Público, cujas disposições são impostas às coletividades, nas diferentes escalas territoriais, por ocasião da elaboração dos planos locais. Esse processo diretivo e hierárquico torna difícil a adesão das comunidades locais, que são os principais agentes de sua execução.

Figura 26: Esquemas de bairros multifuncionais interligados por um meio de transporte global. Fonte: Rogers, P.39, 1997.

A fim de inverter esta condicionante, diferentes dispositivos foram concebidos para atenuar esse mecanismo de controle unilateral: consultas, associações com a coletividade local e, até mesmo, a transferência de responsabilidade pela elaboração dos planos, desde que respeitada uma certa ordem global, de modo que o processo não seja uma simples resultante da justaposição dos projetos de cada coletividade local.

Conforme afirma Grostein, Jacobi (1998,p.26),

“o desenvolvimento urbano é resultante de comportamentos e ações de múltiplos atores sociais e econômicos, públicos e privados, que se orientam segundo a lógica e as limitações específicas desse desenvolvimento. Assim, o Planejamento Urbano não pode pretender exercer uma influência sobre a cidade e seu desenvolvimento se não se apoiar sobre o conjunto de atores da cidade: os atores públicos – Estado e coletividades locais – mas também os investidores privados, as empresas, os construtores e planejadores e, de um modo geral, os atores econômicos, grupos sociais, seus representantes e organizações (associações de moradores, sindicatos etc.).”

Torna-se necessário, portanto, promover a interação de todos estes atores em torno de um mesmo objetivo, na medida em que este é gerado não apenas como um dispositivo regulamentar obrigatório, mas como o resultado de um anseio público e de consenso majoritário.

O orçamento participativo aparece como um importante instrumento de gestão urbana, o qual, com a ajuda da população, direciona o emprego dos recursos públicos em ações que satisfaçam as necessidades da população.

De acordo com Souza (2002), no Brasil, Porto Alegre é a cidade que possui uma maior consolidação deste instrumento de gestão urbana, o qual efetiva-se da seguinte maneira: a cidade é dividida em bairros, que se reúnem em assembleias mediadas por representantes eleitos pelos próprios cidadãos, definindo as prioridades para cada região. Os representantes eleitos ficam incumbidos de acompanhar e participar do processo junto à prefeitura.

Outro mecanismo de participação popular é vislumbrado através dos Conselhos de Desenvolvimento Urbano, que se destinam a engajar a população na política de planejamento das cidades, materializada pelos planos diretores, políticas setoriais de transportes e meio ambiente, programas de reurbanização de favelas e outros. Vale salientar que este mecanismo não se disseminou tão amplamente nas cidades quanto o orçamento participativo.



Figura 27: Ilustração de Marcelo Lopes de Souza sobre orçamento participativo. Fonte: Souza, p.346,2002.

“A participação, uma vez superados os diversos obstáculos, reforça o exercício da cidadania, ao expandir as chances de maior integração e minimização da exclusão dos desprivilegiados em relação ao acesso a fatores de satisfação de necessidades básicas” (Souza, 2002, p. 390).

É importante lembrar que todo planejamento urbano é condicionado pela existência, ou não, de uma vontade política firme e sustentada, a qual não pode se limitar a uma declaração de princípios relativos à elaboração e aprovação de um Plano Diretor, mas deve traduzir-se num conjunto de ações contínuas que garantam a vitalidade do processo.

Politicamente, o mundo vem acompanhando nos últimos tempos um processo de modernização conservadora, uma vez que as transformações que vêm ocorrendo nos países conservam as clássicas estruturas capitalistas de organização social, reproduzindo as desigualdades econômicas já descritas. Grostein, Jacobi (1998).

Desta maneira, o regime atual aparece como fundamentador de reformas políticas e econômicas que, aparentemente, visam promover a liberdade da sociedade civil mas, na prática, ampliam a liberdade dos grandes agentes econômicos internacionais, ao mesmo tempo em que limitam as liberdades públicas em sua dimensão material, seja pela inexistência de mediações estatais estabelecidas com esse fim, seja pela inacessibilidade de uma grande parcela da sociedade ao processo produtivo e de consumo, que acaba levando ao desemprego e à sua marginalização. Em ambas situações a liberdade pública fica à mercê da liberdade do grande capital.

Neste contexto emerge o fenômeno da globalização, tratado anteriormente, que evidencia a interferência de algumas nações sobre outras, ou mesmo de setores da sociedade civil de determinados países pressionando outros quanto à condução de suas políticas. A globalização tem servido mais aos interesses dos grandes capitais do que aos interesses sociais, embora existam algumas pressões internacionais que buscam a preservação dos direitos humanos.

De outro lado, as políticas de financiamento internacional para a educação determinam reformas educativas que geram a educação como mediação para o desenvolvimento econômico pela formação de capital humano, ao invés de encarar a educação como meio para o exercício da cidadania. A idéia de que o desemprego pode ser resolvido com a educação é amplamente difundido, embora seja sabido, desde o princípio, que mesmo possibilitando a qualificação dos excluídos e marginalizados na sociedade, nem todos conseguirão ingressar no processo produtivo capitalista.

De qualquer maneira, o fenômeno da globalização vem se expandindo, com manifestações culturais locais sendo recuperadas sob a esfera do capital.

“Em síntese, o desenvolvimento de novas tecnologias e procedimentos educativos, que massivamente interferem no inconsciente das pessoas, possibilita um novo fenômeno hegemônico de condução da organização social, seja nos processos econômicos de produção e consumo, seja nos processos políticos de eleições democráticas. Compreendida basicamente como fator de produção pelos organismos internacionais de financiamento, a educação formal é esvaziada de seu papel qualificador do exercício da cidadania. Mesmo as instâncias tradicionalmente centrais no processo educativo como a família, a escola, as igrejas e os partidos perdem cada vez mais terreno frente às novas mídias que, institucionalmente, estão sob controle de grupos privados capitalistas que tratam a informação e a cultura como mercadoria e não como mediações do exercício ético da liberdade.” (Grostein, Jacobi, 1998, p.26).

Nos países subdesenvolvidos apenas uma pequena parcela da população – a elite econômica – são beneficiadas com a globalização. As antigas empresas nacionais não conseguem enfrentar a concorrência das multinacionais com tecnologia avançada e um processo produtivo mais econômico.

Desta maneira surgem as chamadas “ilhas de prosperidade” (Grostein, Jacobi, 1998), locais onde o acúmulo de capital permite o desenvolvimento econômico destes em detrimento de outros que continuam sem investimentos internacionais.

Estes locais sofrem um inchaço populacional, em face da migração de pessoas em busca de emprego e melhores condições de vida, ocasionando o surgimento das metrópoles.

Como consequência disso ocorre a concentração de renda, a marginalização e a exclusão social, já que grande parte da população acaba por não ingressar no processo produtivo, visto não possuir um preparo especializado para atuar nestas empresas onde o trabalho mecânico é substituído pela automação, ou seja, a ocorrência do desemprego tecnológico em massa *“como resultado do processo de modernização dos setores produtivos que se realiza com a finalidade de ampliar os níveis de produtividade e competitividade das empresas nos mercados interno e externo, introduzindo novas tecnologias e sistemas de gerenciamento”* (Grostein, Jacobi, 1998, p.26).

Em virtude do cenário caótico que as cidades contemporâneas assumiram, surge no planejamento urbano a necessidade de se restabelecer as condições urbanas em locais onde a pobreza gerou um espaço inóspito, dando início às políticas de revitalização urbana, associadas ao processo de auto-gestão, onde se busca o engajamento das coletividades locais na formação e consolidação do plano urbanístico.

A descentralização ocorre então de maneira a distribuir as decisões relativas a cada território, gerando a idéia de *“cidade como comunidade em oposição ao de cidade sitiada, como o cidadão comum encarava o centro da cidade e seus espaços públicos”* (ARANTES, 2000, p.23).

Embora a idéia de restabelecer o cidadão em seu território tenha um objetivo de cunho social, o regime capitalista não deixa de ditar seus dogmas e fazer do espaço urbano uma máquina de produzir riquezas. Dessa maneira, a cultura local passa a ser mercantilizada pela exploração de suas raízes históricas e de suas tradições institucionais, culturais e políticas, promovendo, a seu modo, a memória da cidade.



Desenvolvimento Urbano nas Cidades Latino-Americanas

O desenvolvimento da economia latino-americana, desde os primórdios, foi baseado em uma política voltada à exportação, o que ocasionou a formação de um capitalismo dependente, apoiado no setor exportador já existente, o qual gravitava em torno dos centros externos economicamente dominantes.

O surgimento do livre fluxo dos capitais promoveu o surgimento de blocos econômicos e mega-mercados. Se, por um lado, este movimento aumenta a interdependência internacional, ele também evidencia a fragilidade do conjunto de economias que são baseadas na dependência do capital externo para seu desenvolvimento, ocasionando a incorporação das empresas nacionais por empresas internacionais.

Desta maneira, a globalização no contexto latino-americano ampliou a dependência de sua economia em relação ao capital internacional. Fica restrito à estes países o exercício da sua liberdade pública e privada em prol da liberdade privada dos que dispõem de capital.

Como conseqüência deste panorama, a urbanização constatada nas últimas décadas nos países para onde se deslocam os investimentos capitalistas instaura um conjunto de contradições urbanas que são agravadas pela exclusão dos que não são incorporados pelo novo modelo produtivo, bem como pela inexistência de políticas públicas frente às novas demandas sociais.

De acordo com Scherer (in CARLOS e LEMOS, 2003) "na América Latina contemporânea um acentuado processo de exclusão social, reiteradamente repostado, constitui ao lado da velocidade e da magnitude das populações envolvidas, a grande característica distintiva de nossa urbanização."

Acelera-se, ainda, a degradação ambiental, visto que o interesse do capital aliado à exclusão social, e conseqüente geração de uma urbanização marginalizada, ao consumo irresponsável de recursos não renováveis e à degradação dos ecossistemas resultam em fenômenos de mudanças climáticas, desertificações, etc., que são percebidos através de alterações climáticas em diversas regiões do planeta.

4.1 CONTEXTO SÓCIO-ECONÔMICO E AS PERIFERIAS URBANAS

A expansão das cidades atingiu o seu ápice após a Revolução Industrial, quando alguns centros concentraram as atividades de produção, fazendo com que a população se dirigisse a estes centros. O crescimento foi intenso nas cidades industrializadas, ocasionando, também, o crescimento das cidades que se localizam próximas a ela, vindo a constituir as regiões metropolitanas.

A industrialização aliada à explosão demográfica ocasionou o crescimento das metrópoles de maneira descontrolada e sem precedentes, o que, em última instância, fez aflorar o conflito homem-natureza, ocasionando não só a crise nas cidades, mas também nos ecossistemas.

O tecido urbano destas metrópoles vai se estendendo a loteamentos periféricos de baixa densidade, gerando custos de infra-estrutura cada vez maiores, e causando a destruição de muitos ecossistemas importantes à vida humana. Torna-se necessário estruturar estes espaços, a fim de promover a sua densificação e, assim, inibir o alastramento contínuo do tecido urbano para regiões cada vez mais periféricas.

As cidades metropolitanas configuram-se de forma a concentrar indústrias, comércio, serviços e moradias em locais distintos, gerando um tecido urbano descontínuo e fragmentado, aumentando a demanda por um meio de transporte mecanizado.

Esta fragmentação é decorrente, também, da situação econômica das cidades, visto que a desigualdade social presente nas cidades latino-americanas não consegue promover um desenvolvimento urbano homogêneo. A população de baixa renda ocupa geralmente a periferia das cidades pela inacessibilidade ao solo urbano central, acarretando o espalhamento desenfreado do tecido urbano com uma ocupação de baixa densidade.

Nos últimos 50 anos, as cidades da América Latina tem causado preocupação aos urbanistas, que não acompanham em seu planejamento a velocidade de ocupação ilegal no território urbano (favelas), sempre em condições precárias e ausentes de infra-estrutura de saneamento e de transporte, criando uma sociedade caracterizada pela exclusão social.

Pode-se detectar aqui a disparidade econômica-social presente nas grandes cidades brasileiras, que possuem, de um lado, a população privilegiada com acesso aos melhores bens de consumo produzidos

por esta sociedade industrial, e de outro, a concentração de uma população que vive em condições de extrema pobreza, em locais com deficiências de infra-estrutura e serviços.

“O caráter dual da urbanização reflete a mais notável das características das metrópoles latino-americanas: sua extrema polarização social e espacial. Por um lado, uma minoria concentra volumes crescentes de riqueza (o que pode chegar a situações nas quais 10% da população pode deter 40% do PIB nacional), enquanto a maior parte da população não dispõe de oportunidades de emprego e realização pessoal. A cidade legal, constituída por um pequeno grupo de ilhas de prosperidade ostensiva, contrasta com o oceano da cidade real, na qual muitas vezes não existe sequer o amparo da justiça. A polarização social criou um verdadeiro apartheid, que representa a maior das dificuldades para o desenvolvimento sustentável dentro das cidades” (Alva, 1997, p.14-15)



Figura 28: Vista de um bairro da periferia de Curitiba
Fonte: Almanaque Kurytyba, FENIANOS, Eduardo E., 1999

Formam-se, ainda, em nossas cidades uma grande variedade de vazios urbanos, encontrados em grande quantidade nas áreas periféricas e, também, nas zonas mais centrais ou intersticiais que definem as formas de crescimento das cidades a partir da existência de loteamentos não sucessivos que deixaram vazias as áreas que apresentam situações urbanas e ambientais problemáticas. A existência destes vazios demonstra, também, a existência de segmentos urbanos pobres que não possuem poder de compra da terra.

Como conseqüência desta situação sócio-econômica ocorre a permanência de grande quantidade de terra urbana caracterizada pela existência de infra-estrutura e equipamentos sem ocupação, enquanto que uma grande parcela da população urbana pobre acaba gerando suas moradias em locais sem infra-estrutura e inadequados para o desenvolvimento urbano (inundáveis, próximas a vazadouros de lixo), agravando os processos de segregação sócio-espacial.

Desta maneira, torna-se necessário desenvolver uma política que promova uma maior homogeneização do conjunto urbano, a partir das diferentes situações encontradas no território, considerando as condições ambientais a fim de assegurar a sustentabilidade e a efetividade dos planos de desenvolvimento urbano através de um processo de gestão urbana baseado na participação dos atores sociais envolvidos na construção da cidade.

A criação de uma imagem da cidade, através da organização de espaços urbanos espetaculares, é um meio de atração de capital e pessoas, gerando um novo conceito de projeto urbano baseado no consumo e no entretenimento. Segundo Harvey, “Uma arquitetura do espetáculo, com sua sensação de brilho superficial e de prazer participativo transitório, de exibição e de efemeridade, de jouissance, se tornou

essencial para o sucesso de um projeto dessa espécie. (...) Dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços urbanos espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (do tipo certo) num período de competição interurbana e de empreedimentismo urbano intensificados”.

Surge, então, a requalificação dos espaços urbanos, já que estes são importantes elementos na competição entre cidades e nações. Edificações obsoletas para determinados usos, ou mesmo vazias, são remodeladas e aproveitadas para outros, contribuindo, assim, para a recuperação de áreas degradadas, se mostrando uma forma eficaz de renovação do espaço público.



Figura 29: Puerto Madero em Buenos Aires, exemplo de revitalização e gentrificação.
Fonte: <http://fotoblog.fbarbagallo.com.ar/index.php?foto=103>

Na Argentina, tanto em Buenos Aires como em Córdoba, foram revitalizados edifícios históricos através da re-inserção das atividades comerciais, administrativas e residenciais no espaço central urbano. Em Buenos Aires, os arquitetos Dujovne y Hirsch; Lestard, Varas e Baudizzone, Clorindo Testa revitalizaram as regiões de Puerto Madero e La Recoleta, enquanto que, em Córdoba, Miguel Ángel Roca transformou as ruas do centro histórico em área exclusivamente para pedestres.

Torna-se necessária a criação de bairros que apresentem uma adequada mescla de funções, os quais incorporam espaços de recreação, comerciais, institucionais e de serviço vinculados a residências de vários tipos, de modo a permitir que um grupo significativo de habitantes trabalhe e desenvolva outras atividades sociais em sua própria vizinhança.

Como consequência desta medida, a dependência do carro e a contaminação e o consumo de energia que esta gera é reduzida, já que as distâncias de um lugar a outro poderiam ser percorridas a pé, propiciando, ainda, a formação de um caráter único do lugar e a sensação de pertencimento à comunidade do grupo de habitantes que ali estão estabelecidos.

4.2. INTERFERÊNCIAS DO SISTEMA CAPITALISTA NO TECIDO URBANO

O desenvolvimento do capitalismo mundial, que levou à globalização da economia, trouxe significativa alteração nos sistemas de produção das cidades brasileiras, visto que a produção industrial foi deslocada para os países em desenvolvimento através da implantação de indústrias multinacionais.

Esta industrialização e urbanização capitalista ficou concentrada em algumas regiões que dispunham de boa infra-estrutura e mercados de trabalho e de consumo. A população, buscando melhores condições de vida e emprego, deslocou-se para essas regiões, além da instalação nestas áreas de algumas indústrias nacionais que migraram em busca de um novo mercado consumidor. Esta cadeia leva a uma ocupação extremamente desigual do território e à segregação de áreas em que não há investimentos dos agentes privados, e que acabam sendo abandonadas pelos habitantes, dada a situação de pobreza instaurada.

Em contrapartida, o crescimento acelerado das cidades-pólo, metrópoles e megalópoles, gera um processo de supercapitalização de agentes econômicos do setor imobiliário que, atuando na especulação de terras, passam a cada vez mais interferir nas decisões governamentais, a fim de valorizar suas áreas. O especulador pode ser beneficiado pela elevação do preço dos seus imóveis, resultante do desenvolvimento da região em que eles estão localizados graças aos investimentos públicos e da população que ali reside, ou pela modificação dos Planos Diretores Urbanos, realizada pelos governantes municipais, alterando coeficientes de aproveitamento e sua destinação para residência, comércio, serviços, etc.

Paralelamente à industrialização, as cidades passam a sofrer influências de um novo elemento: o espaço abstrato, que pode ser definido pelo conjunto de relações desenvolvidas através do meio eletrônico e que cria novas formas de desenvolvimento das relações sociais, modificando os modos de utilização do espaço público.

A cidade, que sempre foi o local da manifestação da cultura de um povo e da interação social deste povo, agora se apresenta esvaziada destas funções, visto que as ações humanas vêm sendo intermediadas por um aparato tecnológico (televisão, computador, cinema, etc.), que têm exercido um forte poder de manipulação sobre a subjetividade das pessoas pela afirmação de padrões de consumo, normas éticas e estéticas, além de orientação política do eleitorado que favorece a manutenção do poder pela classe econômica e culturalmente dominante.

As dificuldades encontradas no planejamento urbano se devem, principalmente, ao enorme crescimento desordenado nas regiões periféricas das cidades, onde geralmente está assentada a população de baixa renda. Com isso, a cidade vai se desenvolvendo de maneira irregular, trazendo danos ao meio ambiente e gerando espaços com baixa qualidade de vida.

A segregação presente na distribuição da população pelo território urbano também se faz presente no usufruto dos espaços públicos, eis que o acesso à atividades de lazer se dá pela possibilidade de pagamento, havendo a total separação entre camadas sociais distintas.

Este sistema acaba por intensificar a violência urbana, na medida em que é acentuada a exclusão de alguns segmentos sociais das condições dignas de trabalho, moradia e educação.

As cidades, tal como se apresentam, não devem mais ser pensadas como um organismo homogêneo, e as ações devem ser planejadas de acordo com as características locais em escala reduzida (bairros, conjuntos, vilas), visando, sempre, a democratização do espaço público e buscando a identificação do usuário com este espaço e a elaboração de estratégias importantes para evitar a depredação ambiental das cidades, uma vez que o cidadão entende aquele espaço como sendo também de sua propriedade. Ele



Figura 30: Vista Aérea de Curitiba – Anos 90
Fonte: Almanaque Kurytyba, FENIANOS, Eduardo E., 1999



Figura 31: Jorge Jáuregui, proyecto de intervención en *favela* de Rio de Janeiro. Fonte: Roberto Segre em seu texto: América Latina 2000. Arquitetura na encruzilhada

procura engajar-se na preservação daquele espaço, e no incremento da sua qualidade de vida .

Esta democratização implica na participação do povo na administração da cidade, na construção do poder popular, e na realização do orçamento e planejamento urbano participativo. A descentralização do poder e a utilização pela administração pública de mecanismos de participação popular é necessária para a garantia da inversão de prioridades e para que as demandas sociais sejam atendidas na perspectiva da Reforma Urbana e da Cidadania.

4.3. DESCENTRALIZAÇÃO URBANA ATRAVÉS DOS EDIFÍCIOS MISTOS

Os edifícios mistos caracterizam-se pela presença de duas ou mais funções distintas – habitação, trabalho, lazer, cultura, serviços – e podem ter dimensões desde um pequeno edifício até verdadeiros complexos urbanos.

Faz-se menção, aqui, aos edifícios mistos como forma de descentralização urbana, ou seja, os edifícios que além de abrigarem as atividades essenciais à vida urbana, como habitar, trabalhar, recrear, estudar, também possuem funções de descentralização da política urbana, incluindo as funções de administração aliada à circulação. Dessa forma, a visão do espaço urbano não se remete somente ao sítio e ao quarteirão urbano, mas à cidade como um todo, em busca da descentralização.

Salienta-se o fato de que a rua – um instrumento de atividades multifuncionais – abriga habitação, ao mesmo tempo que alberga comércio, bares, e demais locais de trabalho, constituindo um precioso local de convívio, de contato humano. A descentralização possui, no seu programa, um conjunto de diversos centros urbanos, em que cada um forma um nó onde se podem encontrar diversas correntes de circulação. O caso das Ruas da Cidadania, em Curitiba, aplica-se a esse sistema da descentralização através de centros urbanos.

A visão de hierarquia do espaço urbano pode ser percebida nos centros locais pela sua extensão e abrangência, assim como no caso das Ruas da Cidadania em Curitiba, onde cada administração regional atende vários bairros.

A idéia do policentrismo já existia nos documentos de planificação anterior ao plano diretor de Paris, de 1965, que deu origem às *Villes Nouvelles* (Cidades Novas), na França. Essas “Novas Cidades” apareceram dentro de uma dialética de descongestionar Paris, e densificar pontos externos e de extensão urbana.

A criação de novos centros urbanos se consubstancia em pólos urbanos que compreendem equipamentos, comércio, habitação, trabalho, lazer, com uma função de centralidade em relação ao meio.

As finalidades das *Villes Nouvelles* foram, basicamente, de reestruturar a periferia, diminuindo as migrações. Enfim, objetivada constituir verdadeiras cidades – ser testemunha do urbanismo.

Diversos modelos de descentralização urbana são propostos, mas a sua aplicação é complexa, devido às distintas necessidades da população. Assim, para a formação de centros urbanos, devem-se levar em conta diversos fatores, principalmente a cultura da comunidade, assim como suas dimensões, sua estrutura e equipamentos existentes.

Dessa forma, a busca da diversidade urbana é evidente para as cidades contemporâneas. A rua, a praça, o parque são espaços urbanos onde se situam a reunião e a vida, e tem adquirido diferentes características e formas ao longo da história. Os grandes centros mistos (supermercados, centros de lazer e compras, cinemas, etc.) indicam uma síntese contemporânea do espaço tradicional que integra essa diversidade. Para Jane Jacobs (1973), a diversidade urbana é característica inerente das cidades e o que as torna cidades. Para ela, os ambientes urbanos bem sucedidos são compostos por uma diversidade de usos que sustentam e apoiam uns aos outros, economicamente e socialmente.

Em qualquer caso, a habitabilidade do espaço urbano depende da criação de um ambiente adequado. O micro-clima, a vegetação e a luz solar por um lado, e as áreas para pedestres, a circulação, os acessos e a integração de usos, de outro, constituem aspectos fundamentais nesse ambiente urbano.

A aceleração do crescimento das cidades altera substancialmente sua estrutura urbana, na medida em que surgem novos bairros. A expansão da ocupação e o aumento da população induzem à criação dos centros de bairro – áreas voltadas ao comércio e à prestação de serviços – que promovem o atendimento às demandas dos novos bairros. Esta iniciativa se mostra benéfica, uma vez que reduz a quantidade e a extensão de deslocamentos, diminuindo a necessidade de transporte coletivo, e facilitando o acesso aos serviços públicos e ao comércio.

A instalação dos centros de bairro pode servir para estimular e ordenar o desenvolvimento das regiões periféricas, contribuindo, também, para o controle da degradação urbana. Seu objetivo deve ser o incremento da qualidade de vida dos habitantes por atender suas necessidades.

Além disso, o centro de bairro pode apresentar um uso voltado à convivência e ao lazer, através da promoção de eventos e atividades culturais que contribuam para a regionalização e descentralização da ação cultural. Desta maneira, a participação popular pode ser disseminada por meio de programas que permitam a ação conjunta da prefeitura com a população.

Verifica-se a criação de estruturas urbanas descentralizadoras na América do Sul não só em Curitiba, mas também em Córdoba, na Argentina, e em La Paz, na Bolívia, que foram concebidas pelo arquiteto argentino Miguel Angel Roca, dentro de um contexto sócio-econômico similar.

4.3.1 A EXPERIÊNCIA DE MIGUEL ANGEL ROCA EM LA PAZ E CÓRDOBA

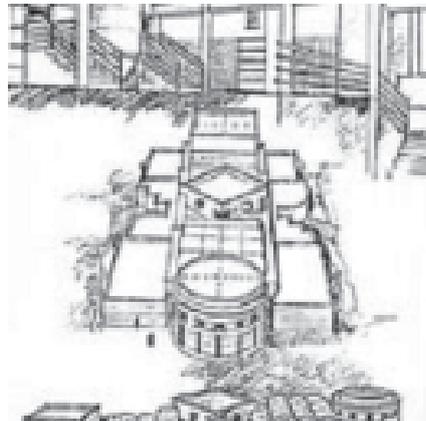
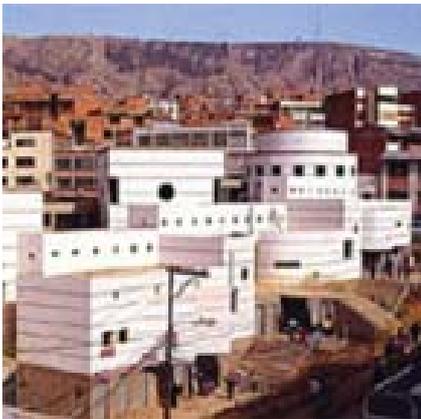
Em 1987, La Paz buscava um projeto de reconstrução urbana. Nesta oportunidade, o arquiteto Miguel Angel Roca foi convidado a colaborar com projetos de intervenção para os bairros recém-ocupados por uma população indígena migrante, e que rapidamente construiu a periferia urbana da cidade.

O prefeito de La Paz queria construir obras que servissem para comportar a vida social dos moradores nos novos bairros, além de proporcionar a descentralização político-administrativa da cidade.

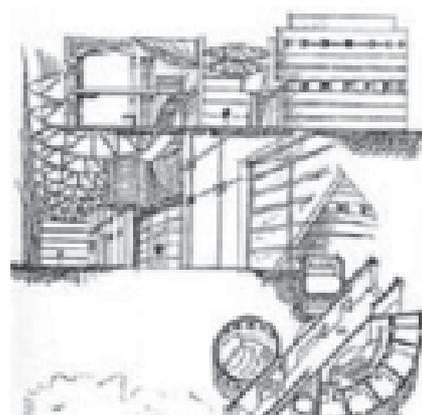
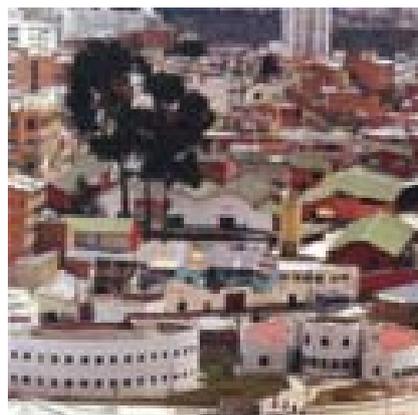
Foram então desenvolvidos por Roca os projetos dos Centros Distritais chamados San Antonio, Mercado Uruguay e Cotahuma, além de unidades de saúde distribuídas pelos bairros. Os centros distritais foram implantados nas ladeiras mais populares da cidade, enquanto houve também uma recuperação do centro urbano e a criação de novas áreas recreativas (parques) pela cidade.

A proposta formal para os centros distritais busca uma linguagem que as reconheça como pertencentes a uma mesma instituição urbana: a Prefeitura Municipal.

Os centros distritais estão assim distribuídos: no norte da cidade, localiza-se o Mercado Uruguay; a leste da cidade está o Villa San Antonio e, a oeste, localiza-se o Cotahuma. Cada um foi idealizado de acordo com a especificidade do local, seu posicionamento e a sua topografia. De acordo com Segre (in Roca, 2000, p. 33), os centros Mercado Uruguay e Cotahuma geram fragmentos urbanos cujo desenho homogêneo estabelece uma antítese ao contexto urbano heterogêneo, enquanto que o centro

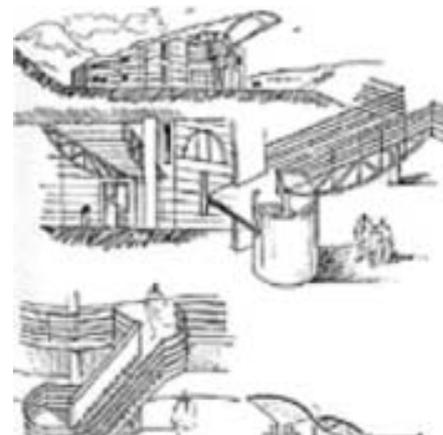
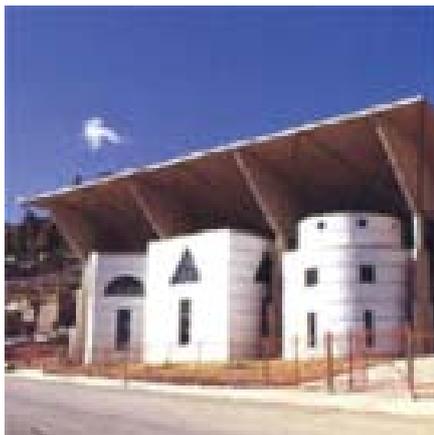


Figuras 32 e 33: Foto e Projeto do Centro Distrital Mercado Uruguay.
Fonte: www.miguelangelroca.com



Figuras 34 e 35: Foto e Projeto do Centro Distrital Cotahuma.
Fonte: www.miguelangelroca.com

Figuras 36 2 37: Foto e Projeto do Centro
Distrital San Antonio
Fonte: www.miguelangelroca.com



San Antonio ergue-se como monumento que fecha a trama suburbana. Nesses projetos, Roca buscou evidenciar a pluralidade urbana, estimulando as diferenças e variações sobre uma base permanente. O homem urbano deve possuir uma identidade própria, e também uma identidade coletiva onde ele seja parte de um todo.

Portanto, deve existir uma identidade de bairro, onde as identidades individual e coletiva se entrelacem, estendendo a vida privada dos moradores aos espaços públicos de seu bairro, promovendo o encontro, a participação pública e o debate, a fim de que a população possa construir sua identidade cultural.

No início dos anos 90, após ser conhecida a obra de Roca em La Paz, o prefeito da cidade de Córdoba nomeou Secretário de Desenvolvimento Urbano da cidade, a fim de materializar a criação de uma política de descentralização do governo municipal – incluindo a gestão participativa – resultando no projeto para os Centros de Participação Comunitária (CPC), consubstanciados em edifícios de múltiplo uso para promover a descentralização urbana.

Córdoba, como a maioria das grandes cidades latino-americanas, tem sua configuração urbana determinada a partir da dialética centro-periferia, esta última apresentando um crescimento denso e acelerado, sem o direcionamento de um Plano Diretor geral e, por isso, não possui as mesmas qualidades de um centro conformado paulatinamente e que pôde absorver melhores condições de desenvolvimento. A cidade assume seu caráter democrático, e busca um plano que garanta o engajamento dos habitantes nas decisões de seu território e que venha a urbanizar os setores marginais da cidade.

Dada a necessidade de melhorar as condições urbanas e de prestação de serviços públicos para a periferia, surge a idéia de instalar em diferentes pontos edificações que venham a suprir algumas destas necessidades, e que venham a se constituir em “obras-símbolo” para a população, a fim de se estabelecer uma nova relação homem-território, criando uma imagem coletiva deste.

Estas obras buscam a melhoria da qualidade de vida dos habitantes através da participação e interação destes com o ambiente urbano pela descentralização política, que leva à construção de diferentes territórios no tecido urbano, os quais se constituem em centros referenciais para seus moradores.

Na periferia, a criação de centros multifuncionais promove a descentralização urbana, os quais abrigam funções políticas, sociais e culturais, e que são conectados entre si e com o centro através de um anel de transporte coletivo.

Esta descentralização promove a criação de diversas “mini-cidades” em um grande tecido, “configurando os espaços como figura e não como fundo, viver numa cidade figurativa e não abstrata, centros referenciais feitos de nós, praças e monumentos, trajetos caracterizados.” (Roca, 2000, p.71).

Através do estudo da morfologia urbana, estimou-se a criação de nove unidades de centros comunitários nas principais vias de penetração na cidade, os chamados Centros de Participação Comunitária.

Esses Centros, em Córdoba, foram criados dentro de um plano urbanístico global para a cidade, que tem como principal objetivo a descentralização dos serviços municipais e culturais.

Esta concepção de espaço público conformado por uma edificação que busca a monumentalidade e a integração espaço público-sociedade remete à cidade renascentista, onde os edifícios eram responsáveis pela conformação do espaço público, sendo que os prédios mais marcantes estavam conectados entre si, objetivando, assim, garantir a unidade urbana.

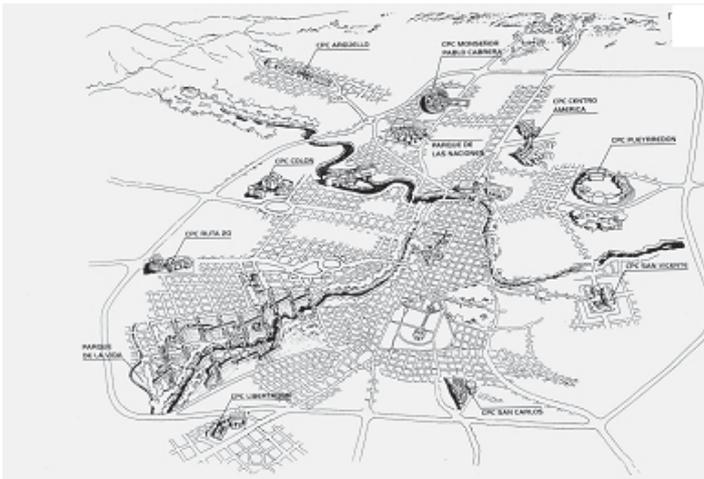


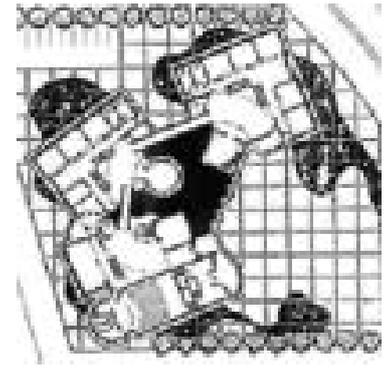
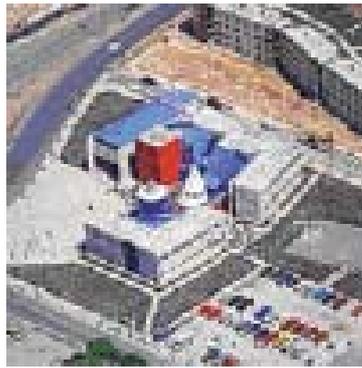
Figura 38: Foto Aérea de Córdoba mostrando a descentralização por meio dos Centros de Participação Comunal. (Fonte : Summa+, n. 40)

Analisando a arquitetura de Roca para seus centros distritais, percebe-se que a linha mestra do projeto é conduzida a fim de garantir a monumentalidade da obra, e o seu destaque no tecido urbano. Para isto, Roca aposta na pureza formal: trabalha com grandes volumes, sejam estes cúbicos, cilíndricos ou cônicos, o que, de acordo com Mahfuz (1995, p. 133), garante a monumentalidade da obra. “A utilização de formas básicas na arquitetura traduzem com eficácia o conteúdo monumental; por destacarem-se no contexto urbano”. Para Segre (in Roca, 2000, p. 33), nos primeiros “CPC” projetados (Argüello, América, Pueyrredón,

Cólon e Libertador), ocorre a predominância da dimensão urbanística sobre a compacidade das estruturas arquitetônicas.

Dentre os nove centros projetados, classifico a sua composição formal em três categorias distintas : a primeira reúne os Centros de Participação Comunitária de Cólon, Ruta 20, Libertador, Argüello, San Vicente e San Carlos, os quais foram criados a partir de uma volumetria sólida, que está implantada no tecido urbano de maneira a integrar-se a ele. O destaque da obra ocorre pela geometria dos volumes – cones, cilindros, cubos – que não são volumes usuais na arquitetura urbana, e ainda pela utilização de cores primárias (azul, vermelho, amarelo).

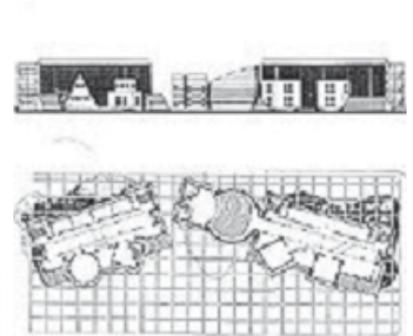
Figuras 39 e 40: Foto e Projeto do CPC Colón.
Fonte: www.miguelangelroca.com



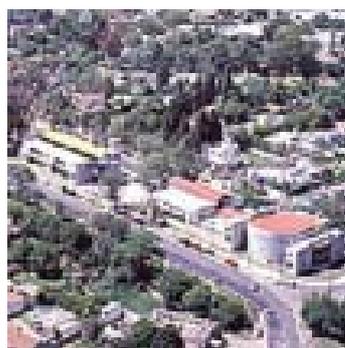
Figuras 41 e 42: Foto e Projeto do CPC Ruta20
Fonte: www.miguelangelroca.com



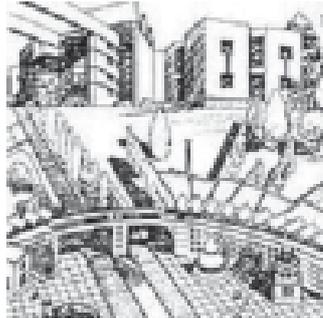
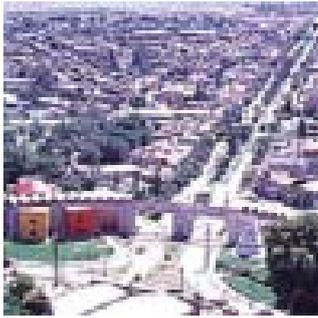
Figuras 43 e 44: Foto e Projeto do CPC Libertador
Fonte: www.miguelangelroca.com



Figuras 45 e 46: Foto e Projeto do CPC Arguello
Fonte: www.miguelangelroca.com



A segunda categoria identificada reúne os CPC Centro América e Pueyrredón, os quais são implantados de maneira a se transpor à malha urbana reticulada, destacando-se em um primeiro momento pela diferença plástico-formal.

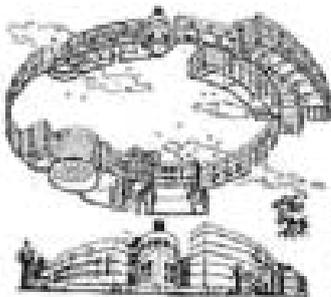
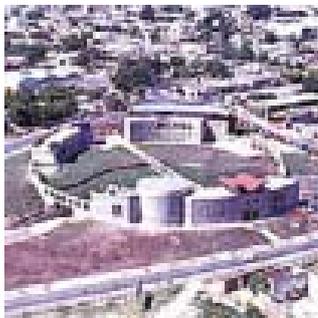


Figuras 47 e 48:
Foto e Projeto do CPC Centro
América
Fonte:
www.miguelangelroca.com

O CPC América intercepta uma larga avenida do bairro através de um pórtico curvo que liga as duas partes do CPC situadas cada uma em um lado da rua e que integram-se a este pórtico. O CPC Pueyrredón opõe-se à malha reticulada pela sua conformação ao redor de um grande círculo que envolve a edificação em si, criando um grande vazio central enclausurado.

A terceira categoria é a representada pelo CPC Monseñor Cabrera, e que difere das demais não só por transportar-se à malha urbana reticulada, como na categoria anterior, mas também por ter uma composição formal bastante diferenciada dos demais que, segundo Segre (in Roca, 2000, p. 36), resulta de uma atitude defensiva ante a anatomia urbana. A ênfase desta composição está nas experiências espaciais criadas nos próprios limites da edificação.

Sua estruturação espacial está baseada em um volume cilíndrico, o qual envolve outros volumes de menores dimensões, que são responsáveis pela setorização interna da edificação. Um volume cilíndrico compacto define o edifício-monumento que se estende à comunidade por meio de uma longa passarela aérea que atravessa a estrada de ligação do aeroporto com a cidade.



Figuras 49 e 50:
Foto e Projeto do CPC
Pueyrredón
Fonte:
www.miguelangelroca.com

O envoltório circular possui grandes fendas geométricas, que revelam a espacialidade interna formada por um conjunto de volumes puros:

- um cone que abriga a sala de conselho vicinal;
- um cilindro que abriga o anfiteatro e a biblioteca;
- um cubo que abriga a sala do representante municipal
- um corpo retangular que é responsável pelas salas de aula, atividades , escritórios e exposições.

Se, por um lado, esta longa passarela pode ser vista como uma aproximação do monumento com a comunidade, por outro, ela reforça a idéia de monumento, na medida em que se caracteriza como pórtico de acesso à cidade.

A composição formal da obra ocorre a partir de um volume único compacto que, articulado em seu interior, conforma os diferentes espaços e funções. Em outras palavras, trata-se de uma composição subtrativa onde o volume inicial básico é compartimentado em volumes e espaços menores, de forma que eles não venham a concorrer com a imagem forte do grande volume.

A composição de Roca se utiliza de um envoltório de transição entre os espaços externo e interno à edificação, formado por uma espécie de membrana de concreto que revela o interior através dos múltiplos cortes efetuados ao redor de seu perímetro.



Figura 51: CPC Monseñor Cabrera:
Edificação definida por volume
cilíndrico e por um Pórtico. (Fonte
Summa+, n.40 p.84)

Esta obra é uma composição subtrativa, já que mantém a compacidade exterior, porém possui uma organização interna conformada a partir de volumes menores e espaços abertos, o que caracteriza uma organização aditiva, onde o grande volume cilíndrico é apenas um envoltório de volumes menores criados em seu interior.

Na obra de Roca, ao serem gerados volumes independentes e irregulares para cada função, é criada uma identidade à cada espaço – associando as diferentes formas geométricas à pluralidade de funções ali presentes.

Por outro lado, esta configuração faz com que apareçam em torno destes volumes espaços residuais, visto que a eles não é atribuída nenhuma função, mas ainda assim pertencem ao complexo construído por estarem internalizados no envoltório externo. Estes espaços residuais garantem a permeabilidade do conjunto e conferem a ele uma certa leveza, visto que atenuam a compacidade externa do edifício.

A obra de Roca reflete seu caráter público, onde os espaços são configurados de forma a trazer o exterior para o interior da obra; seja pelos efeitos de “transparência” obtidos através das aberturas ao redor da obra, ou seja, pela permeabilidade da cobertura.

O CPC Monseñor Cabrera se ergue para formar os demais pavimentos apenas no centro do círculo, onde está o maior dos volumes inscritos a ele: o retângulo, e que forma uma espécie de coroamento do edifício com utilização de uma cobertura escalonada e que está conectada à membrana externa da edificação através de grandes pérgolas, recursos estes que garantem o aproveitamento da luz natural no interior da edificação e que geram a unidade formal da obra.

A composição de Roca pode ser comparada à de Le Corbusier para a Ville Savoye, conforme Naselli descreve:

“Le Corbusier e sua Ville Savoye falam ainda que superficialmente, nas perfurações da delgada envoltiva do chato cilíndrico truncado que é o corpo do edifício, através das quais se vêem suas entranhas geométricas: o cone da sala do Conselho Vicinal, o cilindro do anfiteatro e da biblioteca, e a junção de cilindros e prismas do sala do representante municipal, reluzentes à magnífica luz do sol. Por isso a brancura de suas superfícies, que torna mais evidente a luz ambiental, é a lei projetual que une esta grande massa ao radiante céu cordobês” (Em Summa + n° 40, 2000, p. 88).



Figura 52: CPC Monseñor Cabrera: Passarela Aérea dando Acesso à Edificação formada por diferentes volumes geométricos. (Fonte: Summa+, n. 40 p.85)



Figura 53: Foto do interior do CPC Monseñor Cabrera mostrando a permeabilidade dos espaços interno-externo. (Fonte: Projeto n° 250 p.80)

Esta composição pode ainda ser definida como uma composição topológica de fechamento que, conforme explica Mahfuz (1995, p. 124), caracteriza-se por ser uma “organização de partes por meio de uma borda. Historicamente esta relação tem implicado a determinação de um espaço que é separado do seu entorno como um lugar especial”.

Roca define esta borda por meio da parede contínua circular que visa garantir a unidade do conjunto, e que, com suas aberturas irregulares, cria uma espécie de enquadramento para os volumes distribuídos interiormente.

O volume retangular localizado no centro geométrico da planta da edificação cria um eixo de distribuição dos compartimentos internos, o qual coincide com o eixo quadrante-quadrante do círculo: é neste eixo que estão situadas as principais circulações do edifício, tanto horizontais, por meio de corredores paralelos a este eixo, como verticais, por meio de escadarias.

Este eixo se caracteriza como um “espaço servidor”, ao longo do qual estão distribuídos os “espaços servidos”, que são as salas onde efetivamente as funções da edificação são desenvolvidas, o que, para Segre (in Roca, 2000, p. 36), se apresenta como a recriação da tradicional rua urbana. Esta linearidade interna é interrompida nas conexões entre este grande volume retangular e os volumes adjacentes a ele, os quais se encontram dispostos irregularmente, e que invertem esta concentração espacial interna pela criação de outros eixos de deslocamento centrífugos ao eixo principal.

Para Segre (in Roca, 2000, p. 37), o CPC Monseñor Cabrera “*constitui-se no clímax do movimento e transposição do subconsciente histórico na modernidade cordobesa. As formas antagônicas da malha linear e do cilindro virtual definem dois significados hegemônicos: o símbolo da porta de entrada da cidade e a integração participativa da comunidade*”.

Portanto o princípio projetual de Roca está baseado na inovação e na interpretação programática, que ao interagir com a imagem conceitual da obra (neste caso pode-se dizer que é a busca pela monumentalidade), forma a linha condutora do projeto.

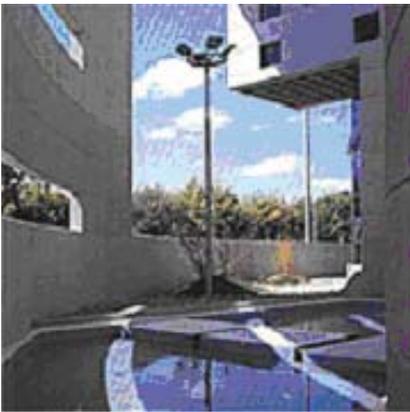
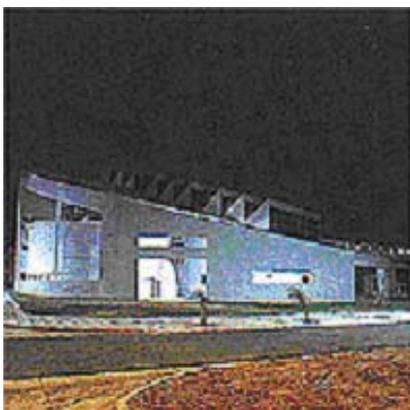


Figura 54: Foto do Interior para o exterior CPC Monseñor Cabrera
Fonte: www.miguelangelroca.com



Figuras 55 e 56:
Foto noturna e maquete CPC Monseñor Cabrera
Fonte: www.miguelangelroca.com

Curitiba - seu Plano Urbanístico e as Teorias Correlacionadas

Curitiba passou por uma grande transformação ao longo dos anos 90, quando o governo estadual trouxe para a cidade e sua região metropolitana a instalação de indústrias automotivas. Esta vinda de indústrias para o sul do país pode ser explicada como parte do processo de descentralização industrial do sudeste (Garcia, 1997), o que contribui para a criação de um desenvolvimento sustentável nas cidades, já que a distribuição de indústrias por diversas regiões distribui a oferta de empregos nestas regiões, fazendo com que o acúmulo populacional seja evitado.

As instalações destas novas indústrias fazem com que o processo de crescimento da cidade seja acelerado, tendo impacto direto no tecido urbano ao gerar *“deseconomias de aglomeração, materializada no preço dos terrenos e aluguéis, no custo do controle ambiental e de congestionamento...”* (Diniz, 1993). Portanto, torna-se necessário controlar e dirigir o crescimento da cidade a fim de possibilitar o desenvolvimento de suas novas relações sociais.

O crescimento de Curitiba ocorreu de maneira descontrolada: enquanto na periferia houve o alastramento de habitações populares em um espaço de baixa densidade e com grande carência de infra estrutura e de serviços, nos principais eixos estruturais houve um grande adensamento construtivo de edifícios de alto padrão, bem servidos de infra estrutura e serviços. Verifica-se cada vez mais na metrópole o fenômeno de exclusão espacial e social, visto que o planejamento urbano não acompanhou, no mesmo ritmo, o crescimento da cidade. Esta característica vai em direção contrária às tendências de

desenvolvimento sustentável, uma vez que para que este desenvolvimento ocorra, a redução do nível de pobreza e a distribuição homogênea de recursos é condição primordial.

Sachs (1993) classifica esta condição como sustentabilidade social, *“que se entende como a criação de um processo de desenvolvimento que seja sustentado por um outro crescimento e subsidiado por uma outra visão do que seja uma sociedade boa. A meta é construir uma civilização com maior equidade na distribuição de renda e de bens, de modo a reduzir o abismo entre os padrões de vida dos ricos e dos pobres.”*

Interpreta-se como tentativa de suprir as carências de oferecimento de serviços e infra-estrutura nas regiões periféricas de Curitiba a descentralização gerada pelos centros de bairro – as nominadas Ruas da Cidadania. Estes centros são instalados nos bairros a fim de oferecer os principais serviços públicos municipais, tais como extensões da Secretaria de Finanças, Urbanismo, Protocolo Geral, Centro de Orientação Social, Junta de Serviço Militar e, ainda, oferecendo uma área de comércio de bairro e de lazer.

Dentre os objetivos das Ruas da Cidadania se destacam a melhoria do atendimento à população através da aproximação dos serviços públicos aos locais de sua residência; o atendimento a cada região de acordo com suas características e demandas; e o favorecimento do exercício da cidadania pela criação de espaços de reivindicações e participação comunitária (IPPUC, 1998).

A Rua da Cidadania busca a identificação dos habitantes com a sua cidade, pela criação de um espaço que favoreça a sociabilização no ambiente urbano, o que para Alva (1997) é condição básica para deter a degradação ambiental, na medida em que os cidadãos passem a entender a cidade como uma totalidade, e não como um conjunto de fragmentos dispersos.

Este modelo urbano multinucleado e descentralizado pode ser uma alternativa para promover o desenvolvimento, e o adensamento das regiões circundantes aos centros de bairro, visto que ao oferecer uma melhor infra-estrutura e um sistema de transporte eficiente e articulado com o restante da cidade cria um grande atrativo para estas regiões. Vale a pena ressaltar que este adensamento ocorrerá apenas se o valor imobiliário do solo urbano for compatível com o poder de compra dos habitantes, sendo essencial para este desenvolvimento periférico a manutenção e geração de empregos aos moradores que vêm se instalando na periferia de Curitiba.

Para melhor entendermos as razões que levaram à criação de uma cidade descentralizada, devemos analisar como foi a evolução do seu processo urbanístico. A cidade de Curitiba surge no século XVIII como ponto de parada dos tropeiros que vinham do sul com destino ao estado de São Paulo. A pequena vila se formou a partir da construção de uma primeira igreja, e de alguns casarões de pau-a-pique. Com o desenvolvimento do comércio na região, a pequena vila foi se transformando no centro econômico e político da região. Em meados deste mesmo século XVIII, a vila é elevada à categoria de cidade. Nesta época, Curitiba possuía características de uma cidade colonial, onde a praça central concentrava a Igreja Matriz, a Casa de Câmara e Cadeia, a partir de onde a cidade foi se desenvolvendo. Em 1853, Curitiba foi

escolhida para ser a Capital do estado do Paraná e, em 1895, foi criado o primeiro código de posturas da cidade, o que deu início ao processo de hierarquização de uso do solo.

Durante o processo de urbanização de Curitiba torna-se relevante destacar três períodos onde foram executadas ações determinantes para a formação da atual metrópole. O primeiro período se refere aos anos 40, quando ocorreu a formulação do Plano Agache: o primeiro plano urbano que considera a cidade um organismo único e desta maneira busca a sua ordenação.

O segundo período marcante na formação da cidade de Curitiba foi a década de 60, quando foi criado e implantado o primeiro Plano Diretor da cidade que propunha a melhoria da qualidade de vida urbana em Curitiba através de um modelo linear de expansão urbana.

O terceiro período se refere à década de 90, quando a cidade passa a sentir os efeitos da globalização, e preocupações com o desenvolvimento sustentável ligado à qualidade de vida, começam a fazer parte das transformações urbanas em Curitiba.

5.1 PLANO AGACHE – A INFLUÊNCIA MODERNISTA.

Em 1940, com a concepção por Donat-Alfred Agache do plano que levou o seu nome, iniciou-se efetivamente o planejamento urbano na Capital. Este plano previa um crescimento radial no município, definindo áreas de habitação, serviços, indústrias, reestruturação viária e medidas de saneamento – ou seja, ocorreu a criação da primeira Lei de Zoneamento, no ano de 1953.

A principal meta do plano era descongestionar o centro da cidade, que se caracterizava por possuir pequenas ruelas de proporções inviáveis para acomodar um tráfego intenso de automóveis. Desta maneira, Agache criou as avenidas conectoras e perimetrais: as primeiras seriam vias rápidas sentido centro-periferia, que poderiam acomodar um sistema de transporte de massa, enquanto que as segundas seriam vias rápidas radiais.

Na realidade, o plano se concentrou em três grandes áreas: a primeira, de saneamento, com a drenagem dos banhados, canalização dos rios e ribeirões e construção da rede de abastecimento de água e coletora de esgotos; arborização de ruas e avenidas, criação de parques nos extremos da cidade e criação de um horto municipal. A segunda, de circulação: descongestionamento do centro da cidade e criação das perimetrais externas; e a terceira área foi a implantação de órgãos funcionais: construção de um centro destinado às atividades administrativas – o centro cívico, criação de um centro comercial no centro da cidade, de um centro militar e de uma cidade universitária na periferia da cidade.

Este plano foi desenvolvido com características predominantemente modernistas, onde se impulsionou a setorização de usos através da criação de diferentes centros funcionais aliada à criação de um plano de avenidas, as quais acelerariam o fluxo de transporte: avenida perimetral, avenida diametral, avenida radial principal e avenida radial secundária.

Neste plano fica evidenciado que o modelo monofuncional, paradigma modernista, já mostrava-se inviável para a cidade, e, que a distribuição mista de funções pelo tecido urbano seria inevitável na garantia da qualidade de vida urbana.

Na década de 70 foram criados os eixos estruturais que cortariam a cidade de Norte a Sul e de Leste a Oeste, além do eixo Boqueirão – área já em acelerado processo de ocupação urbana no final dos anos 60.

Os grandes eixos, indutores do desenvolvimento, foram desenhados sobre a malha existente, reduzindo o número de desapropriações. Nestes grandes eixos, o comércio e a prestação de serviços foram impulsionados, ocasionando a descentralização das funções, ficando o uso de moradia para as regiões adjacentes a estes eixos.

Foi proposto, então, um Sistema Trinário, composto por uma via exclusiva destinada ao transporte coletivo, duas vias de tráfego lento, que permitem o acesso ao comércio e às residências, e duas vias externas, em sentido contrário - centro-bairro, bairro-centro – chamadas de vias de tráfego rápido – que permitem o tráfego de passagem.

Com a criação dos eixos viários, o Poder Público promoveu o descongestionamento do anel central e também o impulsionamento das atividades econômicas nestas áreas, gerando polarizações lineares nos diversos bairros da cidade. Na concepção destes eixos viários, verifica-se a aplicação da teoria modernista, onde os fluxos de transporte são favorecidos.

Porém esta teoria é logo subvertida, já que, além de se viabilizar o fluxo de transporte, o plano busca incorporar o elemento pedestre à vida urbana destes espaços, através da implantação, nos eixos estruturais, do Plano Massa, que consistia em aliar a verticalização e adensamento do eixo estrutural à criação de uma galeria contínua para pedestres embaixo destas edificações, as quais ocupam toda a área do lote. *“Depois de décadas de implantação continuada, Curitiba possui um desenho urbano definido, onde os eixos de verticalização passaram a estruturar a paisagem da cidade.”*⁸

A vitalidade dos eixos estruturais ficou garantida por assegurar a acessibilidade do pedestre ao espaço urbano, não se configurando apenas como um espaço exclusivamente da máquina, que poderia ter se transformado em um espaço desértico e perigoso.

Nestes eixos, o transporte público é priorizado e usado para induzir o crescimento ao longo das vias estruturais. São criados os primeiros terminais – estações de transbordo de passageiros e abrigos equipados. *“Tudo foi planejado para que o sistema de transporte fosse encarado como um equipamento da cidade”* (Carlos Eduardo Ceneviva, in *Memória da Curitiba Urbana*)



Figura 58: Foto de um Eixo Estrutural de Curitiba.
Fonte: Fenianos, 1989



Figura 59: Esquema explicativo do sistema trinário
Fonte: www.ippuc.org.br

⁸ Luis Salvador Gnoato em Arquitetura de Luiz Forte Netto: transformações da poética paulista.

Em 1975, ficou definido o uso do solo em Curitiba, onde foram criadas zonas residenciais com diferentes adensamentos, zonas de recuperação, zonas de serviços, industriais, agrícola e especiais. Ficaram, também, definidos os setores estruturais: as áreas preferenciais para pedestres, as áreas verdes, a preservação de fundos de vale, as áreas de parques e o Setor Histórico.

O Poder Público Municipal decide, então, adotar medidas a fim de revitalizar o centro inicial de Curitiba, o qual passa a ser considerado como Centro Histórico pela legislação. Verifica-se aqui a influência das teorias historicistas já descritas anteriormente, encabeçadas, principalmente, por Aldo Rossi, onde a memória urbana é retratada pelos edifícios criados ao longo do tempo. De acordo com estas teorias, estes devem ser mantidos a fim de dialogar com os novos e, desta maneira, retratarem a história da cidade.

O IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba) ficou encarregado da elaboração do Plano de Revitalização do Setor Histórico de Curitiba, sendo a principal diretriz deste plano a recuperação da área central da cidade para promover a renovação de seu uso principalmente com atividades destinadas a incentivar o turismo.

Pode-se dizer que a idéia das permanências descrita por Aldo Rossi, onde a existência de uma cena fixa alimenta a memória e a estrutura da cidade, está presente na ideologia desta intervenção. Para Rossi, esta cena fixa sintetiza a identidade de um espaço e remete a uma cultura arquitetônica e ao processo social que está por trás da sua criação. Com a permanência de obras arquitetônicas idealizadas em diferentes períodos da história, fica retratada as várias lógicas pelas quais o espaço passou, e ajuda a civilização a manter um vínculo com o seu passado, mesmo que os espaços sejam usufruídos de maneiras diversas das originais.

Por outro lado, identifica-se que este plano guia a cidade para o consumo, não apenas o consumo propriamente dito comercial, mas também o consumo de lugar, onde se cria um cenário central (com a restauração das fachadas das edificações, a implantação de postes de iluminação antigos, a implantação da sinalização das ruas conforme era no passado), e este cenário se torna um atrativo para a região, incentivado, ainda, pela implantação de museus (como o museu das etnias, o qual expõe artigos dos diferentes povos que se instalaram em Curitiba), a implantação de galerias de arte, de antiquários e de lojas de “souvenirs”.

Todas estas medidas visavam a criação de um centro destinado à cultura e a atividades turísticas, visto que estes tipos de atividades não eram muito exploradas em Curitiba. Esta renovação de uso tende a sofisticar o espaço e atrair investimentos por parte do capital privado para a região.

Esta característica de intervenção em áreas degradadas aparece com muita frequência em planos de revitalização, onde as atividades são substituídas por outras que atraiam um público mais sofisticado.

Neste plano, percebe-se que o uso residencial do espaço não é valorizado, contribuindo ainda mais para a expulsão da população que ali residia para a periferia, negando a cidade ao seu habitante local. Com isso, ocorre a uniformização do uso neste espaço urbano, tirando dele a principal característica das

idades, que é o local de encontro das diferenças, da mescla e acaba por instaurar a segregação. Evidencia-se neste plano a estetização da história no espaço urbano, o qual é retomado por classes mais abastadas.

Desta maneira, se inicia no desenvolvimento urbano de Curitiba uma política de marketing e promoção da cidade para a sociedade de consumo, onde os fenômenos da ordem econômica e política adquirem supremacia sobre os fenômenos sociais.

Ocorreu então o fechamento da Rua XV de novembro, resultando no primeiro calçadão de pedestres do País, conhecido também como “Rua das Flores”, a qual abriga algumas das principais edificações históricas da cidade, e por esta razão ilustra o pensamento de Rossi, já que estas aparecem como referencial simbólico da história da cidade aos seus habitantes.

Configura-se como um espaço que dialoga com a memória da cidade, participa do processo de seu desenvolvimento, retratando seu processo histórico ao mesmo tempo em que induz à sociabilização do espaço público descrita em Krier, já que acaba por se transformar no palco de manifestações populares do município. Enfim, este espaço tem garantida a sua vitalidade, sendo entrelaçados os interesses do agente político com os agentes sociais – população – ocorrendo a chamada “colisão de intenções”, citada por Rowe, que demonstram os processos pelos quais a cidade atravessa.

Se de um lado a Rua das Flores se caracteriza pela democratização do espaço público, onde a população tem garantido seu direito de apropriação, por outro, não se pode deixar de mencionar a eminente mercantilização do espaço público, relacionando a obra com o seu agente político e servindo de marketing para este. Com o passar do tempo esta política foi sendo cada vez mais explorada, culminando nos anos 80 e 90 com o slogan de “Curitiba: a Capital Ecológica” e “Curitiba: a Capital Social”.

Nos anos 80 as “ações sociais” são intensificadas e, para uma melhor interação com a população, a prefeitura se sub-divide em 8 Administrações Regionais, que incentivam a gestão compartilhada através da criação de mecanismos de participação popular.

A partir desta divisão, o planejamento passa a ser executado objetivando estruturar os novos espaços, buscando identificar as características e similaridades de cada região. O processo de democratização do País induziu à criação de equipamentos sociais nas áreas periféricas, bem como



Figura 60: Vista parcial da cidade em meados da década de 80, à esquerda o viaduto do Colorado, à direita ao fundo a Rodoferroviária.

Fonte: www.ippuc.org.br

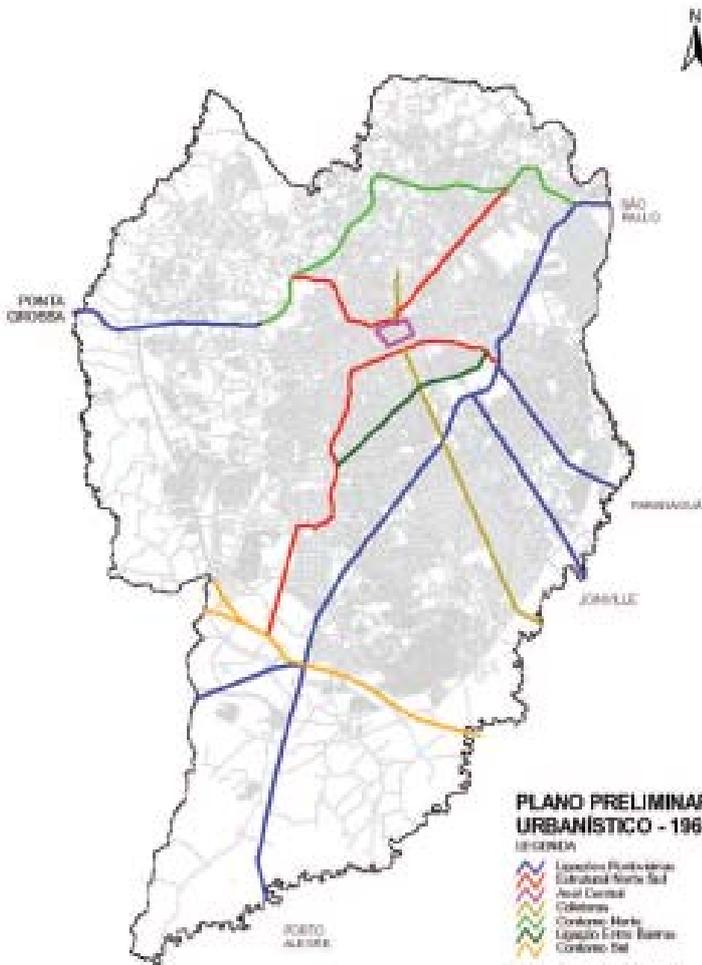


Figura 61: Plano preliminar urbanístico de 1965.
Fonte: www.ippuc.org.br



IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA
SUPERINTENDÊNCIA DE PROVAÇÕES
R. Alameda das Artes, 100 - Centro, Curitiba - Paraná - CEP: 80010-000 - Fone: (41) 333-1111 - Fax: (41) 333-1111 - E-mail: ippuc@ippuc.org.br

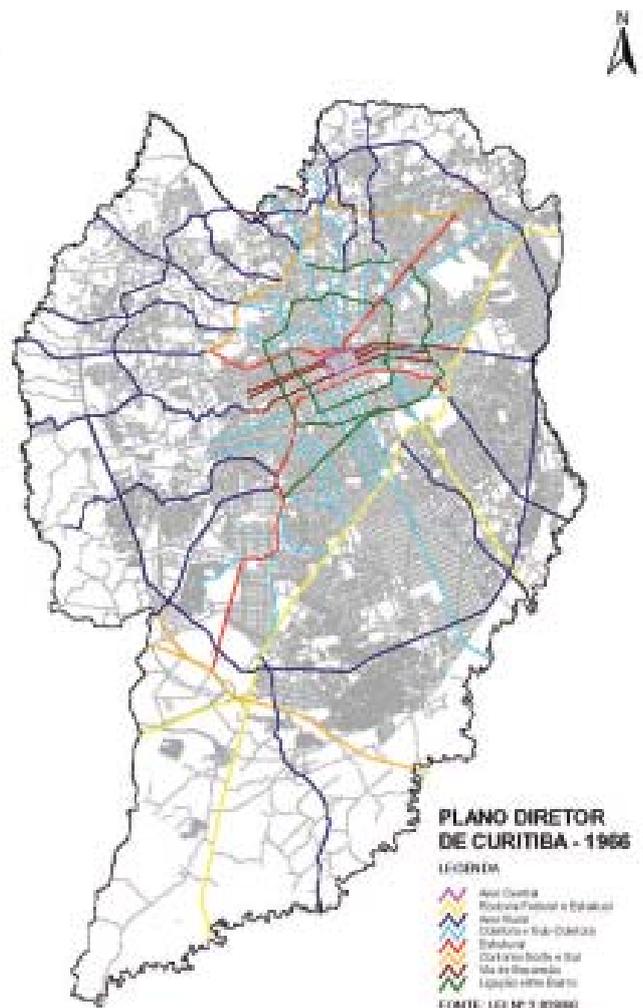


Figura 62: Mapa do Plano Diretor de Curitiba
Fonte: www.ippuc.org.br



IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA
SUPERINTENDÊNCIA DE PROVAÇÕES
R. Alameda das Artes, 100 - Centro, Curitiba - Paraná - CEP: 80010-000 - Fone: (41) 333-1111 - Fax: (41) 333-1111 - E-mail: ippuc@ippuc.org.br

cidade-entorno natural, os parques antes criados sem uma “intenção sustentável”, são tomados como ponto de partida de uma política sócio-ambiental.

Desta política fazem parte o programa de transporte público criado na década de 70, com a criação de canaletas exclusivas para o transporte de massa, que se mostra importante ferramenta para a geração de uma cidade ambientalmente correta: *“A cidade ambientalmente correta deve dar predominância ao transporte coletivo sobre o individual, economizando combustível e reduzindo a necessidade de investimentos em obras viárias. A cidade ambientalmente correta evita a industrialização forçada, rejeita as indústrias poluentes – e força o governo e produtores a investir em tecnologias limpas”* (Lerner, 1992); e os programas de reciclagem de lixo, os quais foram premiados por organismos internacionais, contribuindo assim, para a afirmação de que a política ambiental promovida em Curitiba garantia a qualidade de vida dos cidadãos, promovendo o poder político e colocando Curitiba como Capital Ecológica frente ao mundo.

A promoção da cidade como detentora de alto grau de qualidade de vida, atrai tanto grandes multinacionais, que viam na cidade um grande potencial de obtenção de lucro, como uma população proveniente do interior do Estado e de outros estados que buscavam na “cidade-modelo” melhores oportunidades.

Com isso surge na cidade a propagação de problemas sociais gerados pela instauração do novo modelo global que dá preponderância à sociedade de consumo. Toda esta nova população urbana não é absorvida pelo mercado de trabalho, ocasionando a deterioração de vida na cidade pelo acentuamento da fome, miséria e desigualdade social.

De outro lado, fica evidenciado que estas ações ambientalistas não garantem por si só o desenvolvimento sustentável na cidade, uma vez que as condições precárias dos assentamentos da população excluída acabam se tornando mais uma causa da degradação do meio natural. Portanto, torna-se necessário pensar o desenvolvimento sustentável de maneira a abranger a cidade, a sociedade, a economia e o meio ambiente.

Afirma Vázquez (2004, p.94), que a sustentabilidade procura instaurar novas estratégias em prol da justiça, que ao invés de induzir ao enfrentamento das diferentes camadas sociais, busca a solidariedade e a consciência coletiva. Para ele, a cidade sustentável se opõe à cidade global e à sociedade de consumo, uma vez que busca converter-se em alternativa à cidade dual gerada pela desigualdade sócio-econômica da população.

Desta maneira, as novas ações planejadas e executadas em Curitiba buscam um desenvolvimento centrado nos problemas sociais crescentes na periferia da cidade. A partir disso, busca-se equipamentar a periferia da cidade de modo a melhorar a qualidade de vida nestas regiões.

Logo as Administrações Regionais criadas na década de 80 abrigariam os novos centros referenciais de bairro na próxima década: As Ruas da Cidadania, que buscavam se transformar num mecanismo de inclusão da população no ambiente urbano pela melhoria no atendimento dos serviços

públicos e de lazer. Estas edificações reúnem em um mesmo espaço físico serviços públicos, área esportiva e cultural e estão localizadas em sua maioria junto aos Terminais de Transporte Coletivo da periferia.

Este projeto de descentralização política da cidade foi impulsionado no período de 1993-1996, na gestão do Prefeito Rafael Greca de Macedo, quando houve uma série de estudos e debates a fim de serem criadas diretrizes para a elaboração do projeto. Ficou então definido que o projeto seria desenvolvido pelo IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, formados pela seguinte equipe técnica : Arquiteto Fernando Luiz Popp, Arquiteto Mauro José Magnabosco e Engenheiro Rafael Greca de Macedo. O projeto foi finalizado em Julho de 1994.

Esta nova ideologia trabalha, principalmente, com a cidade como lugar dos homens, e não das máquinas, como na ideologia modernista, atuando com os valores de direito à cidadania, ao lazer, à educação, à saúde e à participação nas decisões comunitárias. É com este discurso que as Ruas da Cidadania são implantadas e, de certa maneira, buscam aproximar o cidadão de seu território, através da criação de símbolos que reflitam a identidade de seus habitantes, e que estejam presentes no imaginário coletivo.

Os espaços destinados ao convívio público e ao lazer assumem grande importância na cidade contemporânea, uma vez que esta vem sendo permanentemente explorada como mercadoria através da constante verticalização e internalização dos espaços. A intensa especulação imobiliária, aliada aos interesses do capital, geraram no espaço urbano desequilíbrios espaciais, onde a maioria das intervenções busca o aumento de espaços para circulação das máquinas.

Neste contexto, as atividades de lazer aparecem como importante componente da ordem espacial e social urbana, já que é neste tempo que podem ocorrer questionamentos dos valores da estrutura social e das relações entre sociedade e espaço (Pellegrin, In MARCELLINO, 1996).



Figura 64: Curitiba na década de 90. Em primeiro plano, o setor histórico
Fonte: www.ippuc.org.br



Ruas da Cidadania como Instrumento de Descentralização Urbana: Aspectos Conceituais

Como visto anteriormente, a Rua da Cidadania foi uma obra idealizada pelo poder público municipal de Curitiba nos anos 90, tendo como principal objetivo a criação de espaços que permitam o exercício dos direitos de cada cidadão conforme o seu próprio nome sugere. Busca promover o acesso por parte da comunidade da periferia da cidade aos serviços urbanos, tentando estabelecer condições de igualdade e de atendimento a suas necessidades.

Suas diretrizes básicas orientam a cidade para sua descentralização e para a integração da comunidade, visando, assim, garantir os direitos individuais e coletivos dos habitantes. Surge como ponto de referência para o bairro estimulando o usuário a aproximar-se do espaço, a usufruí-lo como pólo de manifestações culturais e de lazer; além de facilitar o acesso aos serviços oferecidos pelo Poder Público. Estes anseios são ilustrados através da descrição da obra feita por seus idealizadores: “é uma obra urbanística que será o novo ponto de referência e encontro para o cidadão no âmbito regional. Sua implantação visa criar condições mais eficazes e eficientes para o atendimento às necessidades e aos direitos do cidadão.”⁹

⁹ Texto extraído da Ficha Técnica da Rua da Cidadania, IPPUC, 1993.

Se olharmos a descentralização do ponto de vista da cidade global, verifica-se que a criação desta policentralidade faz parte do reajuste geométrico da cidade, que se utiliza destes organismos, os quais aparecem como ícones da modernidade urbana, para garantir a força simbólica do agente dominante.

Sob o aspecto conceitual, a Rua da Cidadania objetiva refazer o sentido de comunidade na cidade, atuando de forma fragmentada em diferentes bairros. Esta obra, além de servir de local para aproximação dos indivíduos na comunidade, procura atender aquela porção da cidade onde fica inserida com oferta de serviços relativos às necessidades básicas urbanas. Desta maneira, a Rua da Cidadania tem o objetivo de invocar ali uma sociedade ideal; um espaço que permita o convívio com o outro, que aproxime as pessoas de uma mesma comunidade e que seja auto-suficiente, aspirando uma sociedade melhor. Mostra-se uma utopia à medida em que procura *“o ideal para a sociedade, que é projetada para confrontar o real ou para funcionar dentro da realidade como uma força dialética, um elemento propulsante...”*¹⁰

Porém, como em todas as cidades globais, Curitiba tem seu desenvolvimento urbano aliado aos interesses das grandes corporações e aos interesses políticos. Desta maneira, os novos espaços heterogêneos se conformam de maneira segregativa e excludente, conforme explica Muxí (2004, p.144) conforma mais uma faceta da homogeneidade social extrema.

A Rua da Cidadania, enquanto obra, retrata a crise das metrópoles onde o espaço urbano aparece extremamente vinculado ao fluxo de veículos, de objetos, de informações; definidos em Muxí (2004, p.141) como não lugares, os quais mediam um conjunto de relações consigo mesmos e com os outros espaços, levando à *“contractualidad solitária”*. As grandes aglomerações aproximam geograficamente os habitantes, porém os afastam enquanto comunidade. *“O século XX vem navegando no mar da multidão: altos números, superpopulação, previsões estatísticas alarmantes, rápido crescimento demográfico. Arquitetura*



Figura 66: área de lazer Rua da Cidadania Santa Felicidade.

Fonte: Mariana Barbosa

¹⁰ Franco Borsi em *“Architettura and Utopia”*, 1997.

e teorias de desenvolvimento urbano se tornaram dispersas, um processo de divisão celular as dividiu em diversas especialidades, e isto ocorreu na geografia, economia, sociologia e estatística a fim de exorcizar o demônio da multidão.”¹¹

Deve-se mencionar que a tipologia “centro de bairro” aparece como mais uma resposta da arquitetura à crise do espaço público pelo aumento da sua periculosidade, e conseqüente esvaziamento. Esta resposta cria mais um espaço interior, trazendo para o edifício o desenvolvimento de atividades antes pertencentes ao espaço público exterior.

Enquanto espaço, a Rua da Cidadania quer instigar a apropriação por parte dos habitantes retirando dali o aparato tecnológico presente no meio urbano. Ocorre, então, uma forma de revivalismo da praça no sentido social e de caráter público, tentando reaproximar os cidadãos através do despimento das barreiras mecanizadas, buscando favorecer o contato íntimo, tentando recriar uma comunidade urbana. É um espaço fechado e interiorizado, que visa transmitir aos cidadãos o sentimento de segurança, com isso trazendo-os de volta ao espaço público, o qual se mostra diferente dos atuais que são:

“pura e simplesmente exteriores, vazios residuais, impróprios para o uso coletivo. Quase sempre superdimensionados, tais espaços desérticos (por mais povoados que se apresentem) seriam responsáveis por uma nova “doença nervosa”, característica dos tempos modernos, provocada em larga medida pela ausência de pontos de referência, síndrome que Camillo Sitte passou a chamar de ‘ágorafobia’.”¹²

A Rua da Cidadania demonstra a necessidade do homem contemporâneo de tentar expurgar de sua vida urbana o clima de impessoalidade ali presente. A impessoalidade ocorre não só nas relações humanas, que estão cada vez mais frias, mas também na arquitetura que se erige na cidade; que se apresenta totalmente desprovida de significações. É como Otília Arantes descreve o panorama contemporâneo e a arquitetura que dele resulta:

“É da lógica do sistema que negócios e trabalho passem a preponderar na definição do



Figura 67: Área de lazer Rua da Cidadania Boa Vista.
Fonte: Mariana Barbosa

¹¹ Franco Borsi em *“Architecture and Utopia”*, 1997.

¹² Otília Arantes em *“O lugar da arquitetura depois dos modernos”*, 1993.

quadro de vida de um indivíduo moderno. Com isso a moradia tende a se tornar um espaço indiferenciado, um processo que culmina, como se sabe, com a arquitetura do vidro, um material antiaurático por excelência, como lembrou certa vez o mesmo Benjamin. Interior e exterior voltam novamente a se entrelaçar, ambos porém exauridos- esse o ponto de partida dos modernos, a nova pobreza.”¹³

Esta obra tenta fazer emergir os valores do meio urbano como a convivência e a inclusão na sociedade. Instalada em locais da periferia da cidade, a Rua da Cidadania serve a população predominantemente pobre, aquela que mais sofre as dificuldades da sociedade urbana. A apropriação da Rua da Cidadania por esta população tem o potencial de ocorrer de maneira intensa e inovadora, pois sendo a ela negado o acesso ao aparato tecnológico, torna seu tempo para o convívio em comunidade maior do que nas populações mais abastadas, o que amplia sua possibilidade de criação e aproximação.

Contudo, a criação destas obras geram uma cidade emblemática, impulsionada pelo poder público, que cria uma cenografia destinada a conformar a identidade coletiva da cidade, firmada por mecanismos de publicidade. Conforme explica Muxí (2004, p.145-146) este modo de produção arquitetônica pode ser comparado ao de uma fábrica fordista, onde a diversidade e a diferença nada mais é que uma aparência mascarada que se apóia na capacidade de distribuição planetária, que serviram de ícones para a atração do capital global.

Conforme afirma Muxí (2004, p.147), os novos equipamentos urbanos são pensados como um elemento diferencial para a qualificação empresarial urbana e para a atração do potencial turístico para a cidade.

Pode-se dizer que a Rua da Cidadania, ao invés de ser um mecanismo de inclusão do habitante pobre na sociedade, age como instrumento de exclusão na medida em que pretende fixar o habitante em sua própria região, não lhe permitindo acesso ao local do “outro”.

Enquanto democratização do espaço, pode-se dizer que as Ruas da Cidadania se contrapõem aos espaços públicos contemporâneos que filtram o acesso a eles por parte dos cidadãos, ao se considerar suas condições econômicas, já que na maioria das vezes um pagamento é solicitado para neles entrar e estar. Neste espaço pode-se afirmar que os indivíduos mostram-se muito mais como atores do que como consumidores do espaço, diferente do que ocorre em outros centros de lazer contemporâneos tais como os shoppings centers e parques temáticos.

Assim sendo, a apropriação do espaço é muito mais efetiva, já que este espaço não se mostra dependente da nova “*indústria do ócio, da cultura e do consumo*” Vázquez (2004, p.78), efetivada na cidade contemporânea pela criação dos tais parques temáticos, que aparecem como recriações de um espaço natural idealizado, e induzem a forma de apropriação e usufruto, ou seja, as ações do indivíduo no espaço são pré-programadas, e instauram na cidade uma interação indivíduo-espaço artificial.

¹³ Otilia Arantes em “*O lugar da arquitetura depois dos modernos*”, 1993.

A Rua da Cidadania quer recriar o espaço público como espaço do percorrer, um espaço da vida social, se inserindo em locais aonde a população mais pobre dela irá se apropriar, posto que é nesta camada da população que o contato social no espaço público ainda é maior.

Se contrapõe ao espaço urbano existente desde que este vem sendo impossibilitado de ser explorado enquanto obra (artística), enquanto espaço das manifestações culturais de um povo. Aqui ocorre a retomada do pensamento de Camillo Sitte, que defendia a criação de um espaço que possa remeter a um sentido de comunidade perdido. Na Rua da Cidadania, ocorre a reformulação do espaço de convivência em um ambiente que remeta ao sentido de comunidade, cabendo aos usuários descobrir qual o sentido dessa sua comunidade.

Pode-se dizer que as Ruas da Cidadania são “vendidas” à população dentro de um discurso democratizado, procurando colocar o espaço público como espaço íntimo, visando aproximar os indivíduos para formar uma comunidade, tentando, assim, enriquecer este espaço com novas significações, o que, segundo Sennett já estaria perdido:

“Hoje, a vida pública também se tornou questão de obrigação formal. A maioria dos cidadãos aborda suas negociações com o Estado com um espírito de aquiescência resignada, mas essa debilitação pública tem um alcance muito mais amplo do que as transações políticas. Boas maneiras e intercâmbios rituais com estranhos são considerados, na melhor das hipóteses, como formais e áridos e, na pior, como falsos. A própria pessoa estranha é uma figura ameaçadora, e muito poucos podem sentir um grande prazer nesse mundo de estranhos: a cidade cosmopolita..”¹⁴

Mais uma vez reforça-se que esta utopia do ser-urbano dominador, ao tentar ser uma solução para os problemas da cidade globalizada, aparecendo como espaço ideal, como sociedade a ser alcançada, contrasta com os problemas do ser - urbano dominado no seu território, afirmando sua exclusão social e espacial.

¹⁴ Richard Sennet em *“O declínio do homem público”*, 1993.



Ruas da Cidadania como Instrumento de Descentralização: Aspectos Projetuais

Foi salientado no capítulo anterior que as Ruas da Cidadania, ao mesmo tempo em que aparecem como ferramenta para garantir a melhoria da qualidade de vida dos habitantes, são formuladas dentro da lógica capitalista, que pretende promover a cidade e garantir sua capacidade de produção, convertendo-a em mercadoria.

Porém, como instrumento de descentralização política, mostram-se viáveis, uma vez que reduzem o tempo e os custos com deslocamentos até o centro da cidade, além de incrementar a oferta de serviços públicos na periferia. Desta maneira, veremos a seguir as estratégias compositivas que garantem a vitalidade destas estruturas.

As Ruas da Cidadania estão implantadas em locais aliados ao sistema público de transporte, sendo que as unidades da Fazendinha e Santa Felicidade localizam-se em terminais de transporte fora dos eixos estruturais (sistema trinário explicado no Capítulo 5.2), enquanto que as unidades da Boa Vista, Pinheirinho e Carmo pertencem ao sistema de eixos estruturais, já explicados anteriormente. Neste último caso, os próprios eixos estruturais já configuram por si só um elemento de descentralização urbana, visto que ao longo destes foi impulsionado o desenvolvimento de comércio e serviços.

A facilidade de acesso às Ruas da Cidadania é um fator de sucesso das mesmas, onde podemos demonstrar a sua relação com a teoria “Novo-Urbanista” proposta por Calthorpe, em que é defendida a implantação de centros multifuncionais aliados ao transporte público de massa, que serão os nós de ligação entre bairros.

Analisando a implantação destes centros no tecido urbano, pode-se dizer que estes se apresentam como monumentos dentro de cada bairro. São conformadas como uma série de intervenções pontuais, confirmando a descentralização e gerando a integração da comunidade.

Destacam-se não só pela implantação nos importantes eixos estruturais e de transportes, mas também por possuírem características arquitetônicas não usuais e distintas das características da arquitetura civil, como por exemplo a utilização de cores contrastantes como o amarelo, o vermelho, o verde e o azul, bem como a utilização de formas geométricas elementares, procurando o resgate dos elementos clássicos da arquitetura como utilização do arco-pleno e do pórtico como elemento de composição formal, e, ainda, a composição arquitetônica baseada em eixos e na simetria.

A Rua da Cidadania pode ser vista como alternativa para a despolarização urbana, desde que aliada ao incremento da infra-estrutura urbana na periferia, como melhorias no sistema viário e na limpeza pública.



Figura 68: Acesso Frontal Rua da Cidadania Santa Felicidade.
Fonte: Mariana Barbosa.

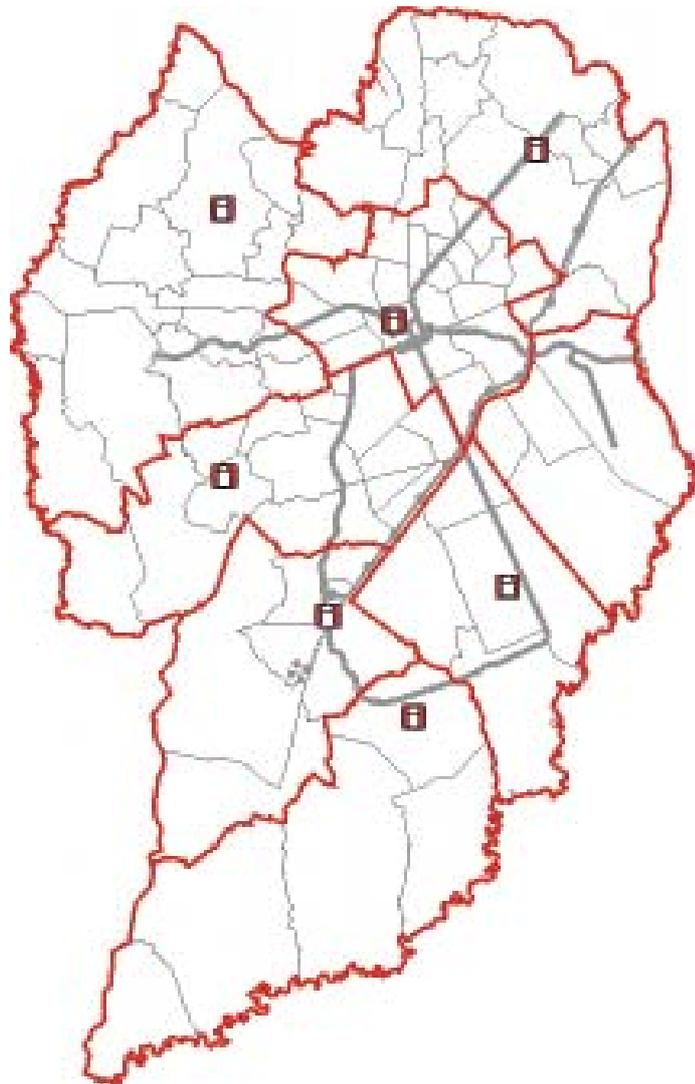


Figura 69: Mapa mostrando eixos de transporte em cinza e ícones localizando os centros de bairro. Fonte: Acervo IPPUC.

7.1 LOCALIZAÇÃO NA CIDADE

Em cada bairro onde foram instaladas as Ruas da Cidadania existem características sociais, econômicas e de usos da terra peculiares, refletindo isso diretamente no potencial de ser relevante para a comunidade onde se insere, caracterizado aqui como potencial de polaridade urbana.

Estabelecendo uma hierarquia entre os diferentes centros de bairro, pode-se dizer que a Rua da Cidadania Matriz, localizada no anel central da cidade, é caracterizada pelo alto poder de polarização, uma vez que todos os eixos estruturais convergem para ela. Por esta razão, se apresenta como uma estrutura urbana de muita relevância para o contexto urbano.

Em um segundo patamar estariam as Ruas da Cidadania Boa Vista, Carmo e Pinheirinho, as quais reforçam a polaridade criada pelos eixos estruturais de transporte, consolidando-os e reforçando a descentralização desejada. Percebe-se, ainda, que a zona centro-sul da cidade, correspondente às regionais representadas pelas Ruas da Cidadania Carmo e Pinheirinho, são as que possuem uma maior mescla de atividades residenciais e não residenciais.

Num terceiro patamar estariam as Ruas da Cidadania Santa Felicidade e Fazendinha, que servem como organismos precursores da descentralização nos bairros instalados, visto que estes apresentam uma ocupação homogênea, predominantemente residencial, com carência de atividades de comércio e prestação de serviços. Sob este ponto de vista, estas estruturas têm mais relevância para o bairro onde se situam do que para o contexto urbano global.

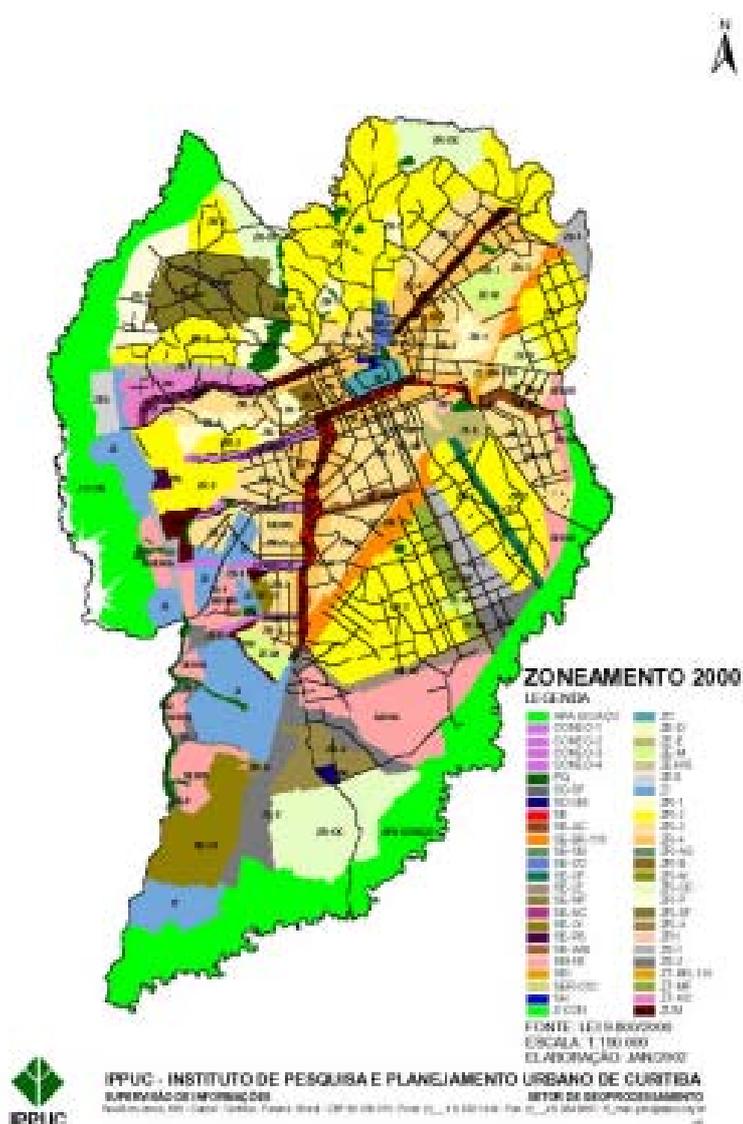


Figura 70: Mapa de Zoneamento de Curitiba.
Fonte: www.ippuc.org.br



Figura 71: Mapa concentração populacional. Fonte: www.ippuc.org.br

O centro regional a noroeste da cidade, Rua da Cidadania Santa Felicidade, pode vir a ser um centro polarizador do bairro, visto que não existe um eixo de serviços consolidado na região, apresentando uma demanda por este tipo de atividade.

Situação parecida ocorre com as imediações da Rua da Cidadania Fazendinha, situada a sudoeste da cidade, e que não está localizada ao final de um eixo estrutural de transporte. A diferença existente entre esta e a região da Rua da Cidadania de Santa Felicidade é que a primeira está localizada em um bairro onde o assentamento urbano é mais carente de infra-estrutura urbana, e abriga uma população de menor poder aquisitivo.

Ao analisar a localização das Ruas da Cidadania em relação ao mapa de concentração populacional de Curitiba, classificando em ordem decrescente o grau de população atendida, a Rua da Cidadania Carmo, a sudeste da cidade, localiza-se na região com maior concentração populacional, com uma densidade estimada entre 900 e 1300 habitantes

por Km2.

A segunda maior concentração populacional se localiza na regional atendida pela Rua da Cidadania Boa Vista, a nordeste da cidade, que apresenta uma população estimada entre 600 a 900 habitantes por Km2 com alguns picos populacionais acima de 1.300 habitantes por Km2.

Na terceira posição estão as Ruas da Cidadania Santa Felicidade e Pinheirinho, respectivamente a noroeste e sul da cidade, que estão localizadas em regionais com uma concentração populacional estimada entre 600 e 900 habitantes por Km2.

A menor concentração populacional localiza-se na regional atendida pela Rua da Cidadania Fazendinha, localizada a sudoeste da cidade numa região de urbanização recente, que possui uma concentração populacional que varia entre 300 e 600 habitantes por Km2.

Cruzando os dados de usos da terra e concentração populacional, se verifica que os bairros onde estão as Ruas da Cidadania Carmo e Boa Vista possuem a maior concentração populacional, sugerindo a maior demanda por um espaço que ofereça serviços, porém esta oferta de serviços se apresenta mais desenvolvida, equilibrando, assim, esta demanda.

Já os bairros onde se localizam as Ruas da Cidadania Santa Felicidade, Fazendinha e Pinheirinho, apesar de terem menor concentração populacional, não possuem um eixo de serviços consolidado,

aparecendo, portanto, com alto potencial de desenvolvimento, e demonstrando a necessidade de implantação da Rua da Cidadania nestes lugares a fim de equilibrar a relação demanda- serviço ofertado.

7.1 ACESSOS

Como estudado anteriormente, as teorias surgidas em oposição ao movimento moderno buscam uma maior integração espacial e social de novas estruturas arquitetônicas inseridas no contexto urbano, de maneira que estas sejam incorporadas à cidade.

No caso da criação de espaços de uso público, a acessibilidade tem função decisiva para que ocorra esta integração. Torna-se relevante analisar a configuração da malha urbana em relação à implantação dos acessos ao novo espaço arquitetônico, a fim de detectar a presença, ou não, de barreiras urbanas, tais como corredores de tráfego intenso ou, ainda, barreiras físicas. Estas características determinam a existência da continuidade da forma espacial urbana e dos percursos que dela fazem parte.

Para a análise das edificações, dividi-las-ei em dois conjuntos: no primeiro, englobei as Ruas da Cidadania que estão localizadas nos eixos estruturais de transporte – Boa Vista, Carmo e Pinheirinho – e, no segundo, incluírei as Ruas da Cidadania que estão localizadas fora dos eixos estruturais de transporte – Santa Felicidade e Fazendinha.

7.2.1 ESPAÇOS PERTENCENTES AO EIXO ESTRUTURAL DE TRANSPORTE

A Rua da Cidadania Boa Vista localiza-se no eixo estrutural norte, estando localizada paralelamente a este eixo, e não integrada ao terminal público de transportes.

A implantação desta Rua da Cidadania ocorre integrando-se à malha urbana local, havendo uma continuidade espacial que integra o edifício à cidade. Na verdade, esta Rua da Cidadania tem sua configuração paralela à duas avenidas integrantes do sistema trinário,



Figura 72: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Boa Vista. Fonte: Acervo IPPUC,2000.

possuindo acessos perpendiculares a estas. Na esquina onde cruza uma via local, foi implantado um acesso paralelo a esta, e perpendicular às avenidas que se configura como uma galeria – espaço interior que liga uma avenida à outra.



Figura 73: Rua da Cidadania Boa Vista: espaços abertos para o eixo viário.
Fonte: Mariana Barbosa.



Figura 74: Rua da Cidadania Boa Vista, galeria que interliga 2 Avenidas pertencentes ao sistema trinário. Fonte: Mariana Barbosa



Figura 75: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Pinheirinho.
Fonte: Acervo IPPUC, 2000

A Rua da Cidadania Pinheirinho, localizada no eixo estrutural sul, situa-se adjacente a um terminal público de transportes, mas não integrada a este. Da mesma maneira que a Rua da Cidadania Boa Vista, está integrada à malha urbana local, se configurando como uma galeria que conecta duas avenidas. A diferença maior entre a Rua da Cidadania Pinheirinho e a da Boa Vista é que a primeira não tem seus espaços se abrindo para a cidade, mas encerrando-se dentro da edificação, configurando um espaço interior; enquanto que a Rua da Cidadania Boa Vista tem seus espaços integrados com a malha urbana, abrindo-se para esta. A Rua da Cidadania Pinheirinho possui seus acessos posicionados frontalmente ao edifício, os quais conduzem os transeuntes através de um percurso linear.



Figura 76: Foto Rua da Cidadania Pinheirinho.
Espaços se voltam para galeria interna
Fonte: Mariana Barbosa.



Figura 77: Foto Rua da Cidadania Pinheirinho.
Adjacente ao edifício à esquerda encontra-se o terminal público de transportes. Fonte: Mariana Barbosa.

Dentre as três edificações pertencentes ao eixo estrutural de transporte, a Rua da Cidadania do Carmo é a que possui uma configuração espacial mais diferenciada. A primeira diferença básica é o fato de estar acoplada ao terminal público de transportes do eixo estrutural sudeste, possuindo não só o acesso “externo”, proveniente da malha urbana ao redor, mas também um acesso “interno”, resultante do tráfego de pessoas no terminal público de transportes proveniente de outras regiões da cidade.

Além disso, a malha urbana ao redor desta edificação foi interceptada por uma via circular que a contorna, e acaba criando um “espaço interior”, onde está implantada a Rua da Cidadania e o terminal. Esta configuração viária cria uma barreira “malha urbana X espaço público”, ao invés de integrar-se ao sítio, como ocorre nas duas edificações analisadas anteriormente.

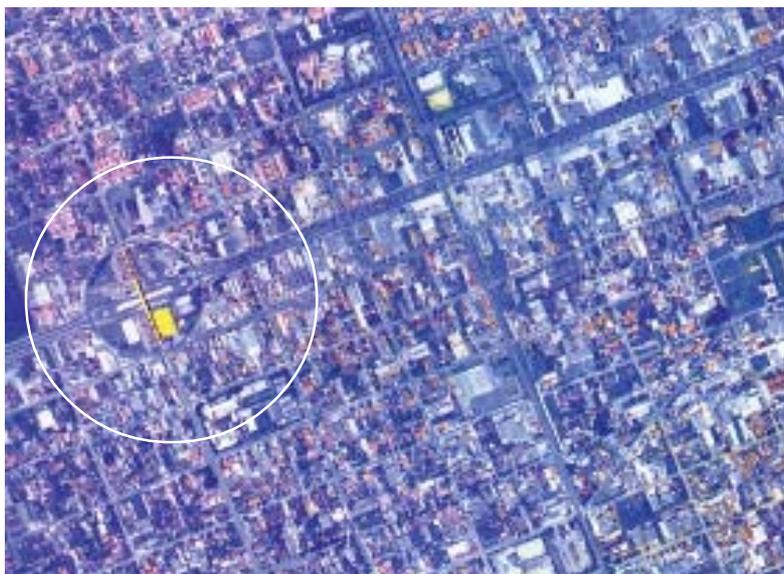


Figura 78: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Carmo. Fonte: Acervo IPPUC,2000.

O “acesso externo” está configurado da mesma maneira que o acesso da Rua da Cidadania Pinheirinho, frontalmente ao edifício conduzindo o usuário através de um percurso linear, com a implantação dos espaços ao longo deste percurso, o qual gera um espaço interior isolado da malha urbana.



Figura 79: Vista Rua da Cidadania do Carmo a partir do eixo estrutural de transporte.
Fonte: Mariana Barbosa.

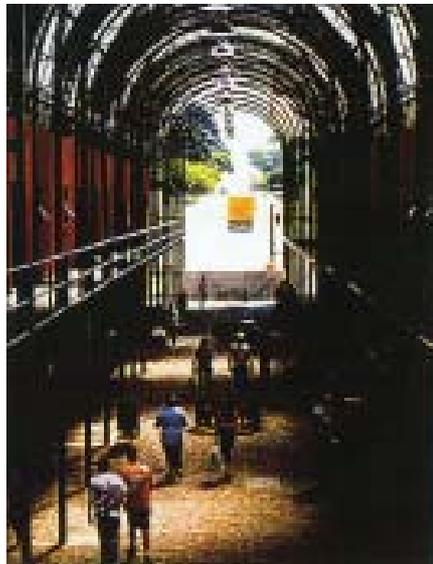


Figura 80: Vista Interna Rua da Cidadania do Carmo
Fonte: Ficha Técnica Rua da Cidadania do Carmo, Acervo IPPUC.

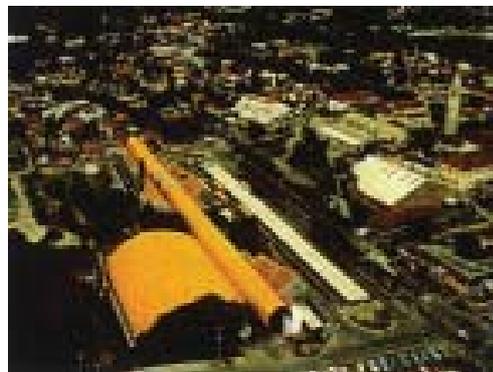
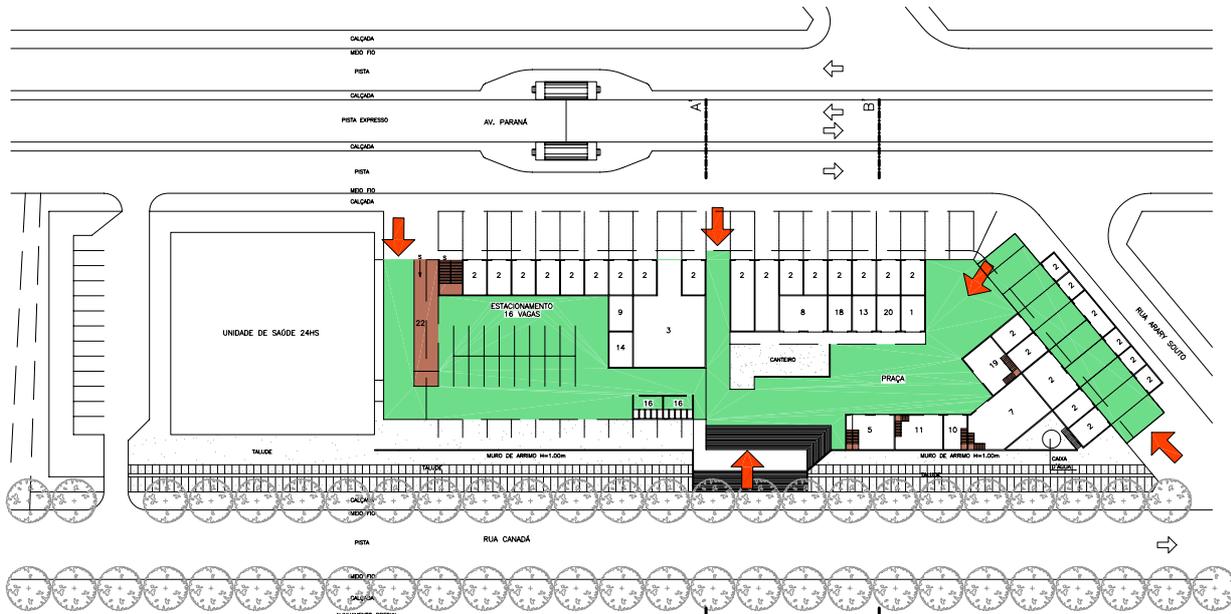


Figura 81: Foto Aérea Rua da Cidadania do Carmo
Fonte: Ficha Técnica Rua da Cidadania do Carmo, Acervo IPPUC

DIAGRAMA DE ACESSOS- RUA DA CIDADANIA BOA VISTA



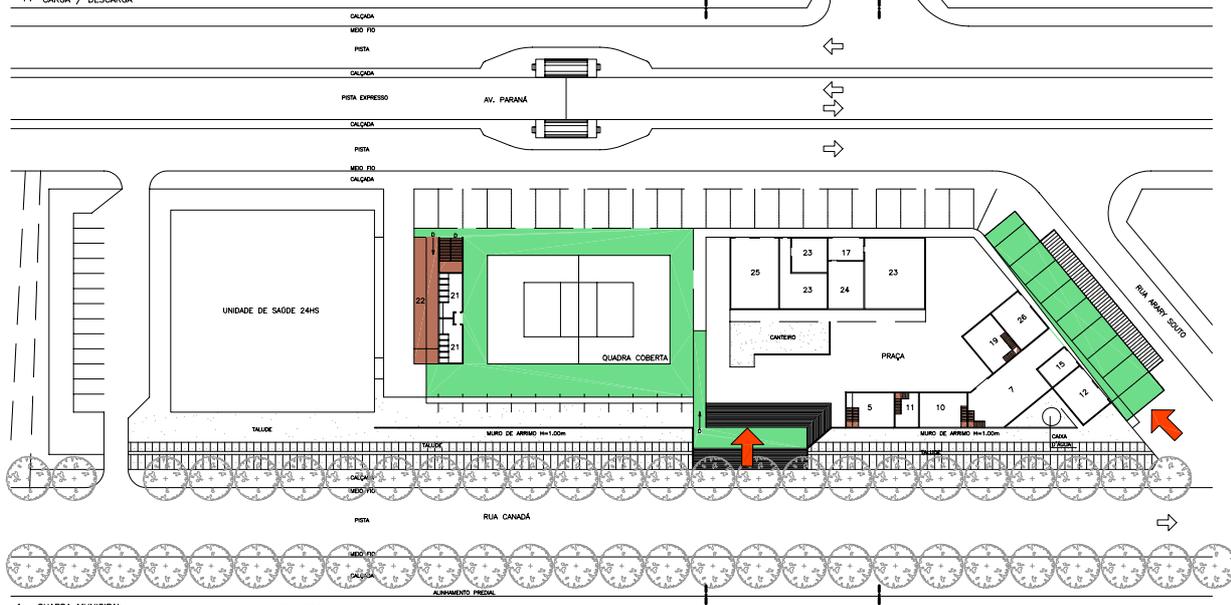
- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS / SOBRELHOAS
- 3 ARMAZÉM DA FAMÍLIA
- 4 REFEITÓRIO
- 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO BOA VISTA
- 6 ADMINISTRAÇÃO
- 7 CRIANÇA
- 8 3ª IDADE
- 9 CÂMARA FRIGORÍFICA
- 10 EDUCAÇÃO
- 11 SMU
- 12 URBES
- 13 COHAB
- 14 CARGA / DESCARGA

- 15 XEROX
- 16 ISM / ISF
- 17 HALL
- 18 SICT
- 19 FAS
- 20 PROCON
- 21 VESTIÁRIO
- 22 RAMPAS DEFICIENTES FÍSICOS
- 23 AUDITÓRIO
- 24 REJUNIO
- 25 GINÁSTICA
- 26 FCC

LEGENDA

CIRCULAÇÃO HORIZONTAL

CIRCULAÇÃO VERTICAL



- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS / SOBRELHOAS
- 3 ARMAZÉM DA FAMÍLIA
- 4 REFEITÓRIO
- 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO BOA VISTA
- 6 ADMINISTRAÇÃO
- 7 CRIANÇA
- 8 3ª IDADE
- 9 CÂMARA FRIGORÍFICA
- 10 EDUCAÇÃO
- 11 SMU
- 12 URBES
- 13 COHAB
- 14 CARGA / DESCARGA

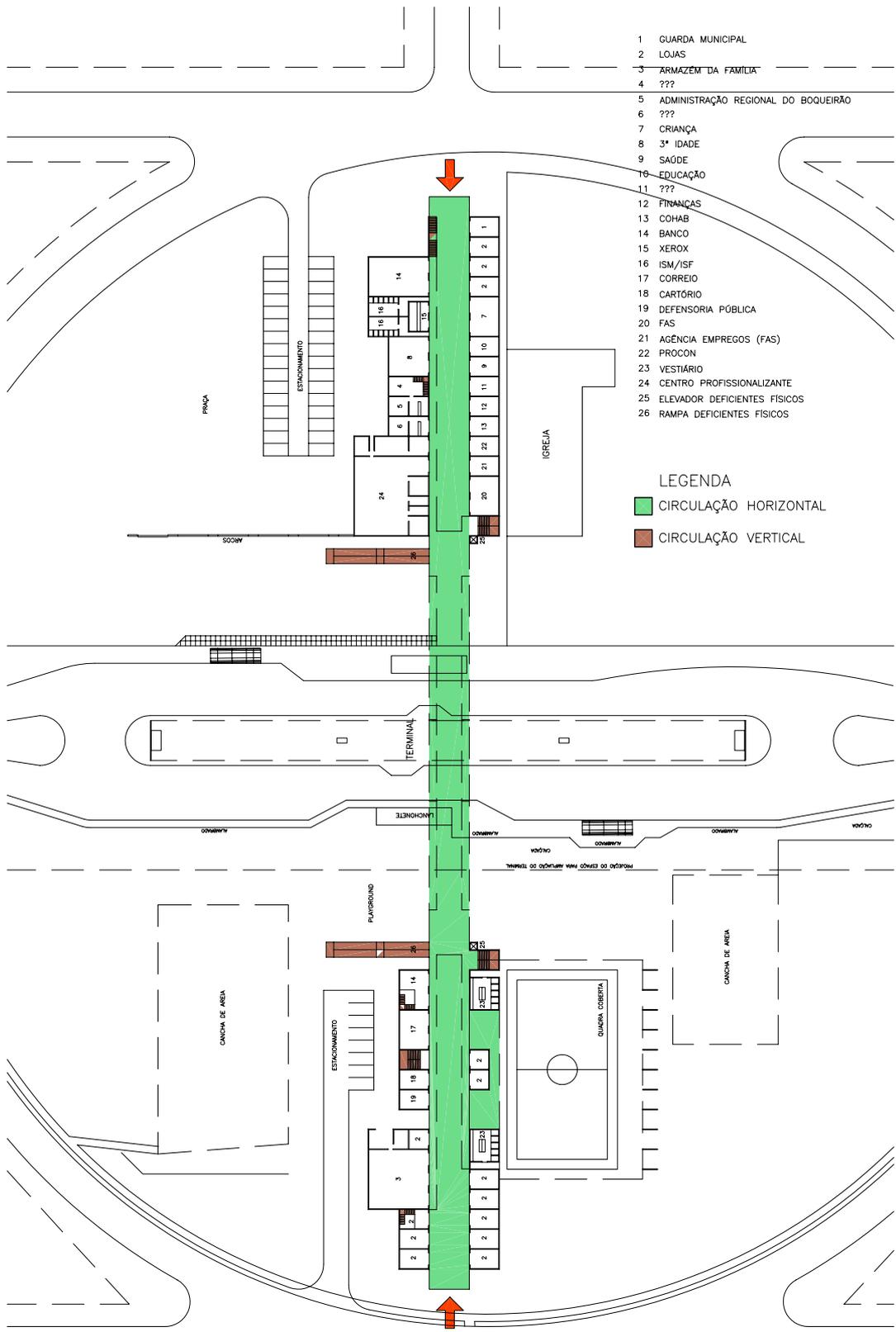
- 15 XEROX
- 16 ISM / ISF
- 17 HALL
- 18 SICT
- 19 FAS
- 20 PROCON
- 21 VESTIÁRIO
- 22 RAMPAS DEFICIENTES FÍSICOS
- 23 AUDITÓRIO
- 24 REJUNIO
- 25 GINÁSTICA
- 26 FCC

LEGENDA

CIRCULAÇÃO HORIZONTAL

CIRCULAÇÃO VERTICAL

DIAGRAMA DE ACESSOS - RUA DA CIDADANIA CARMO



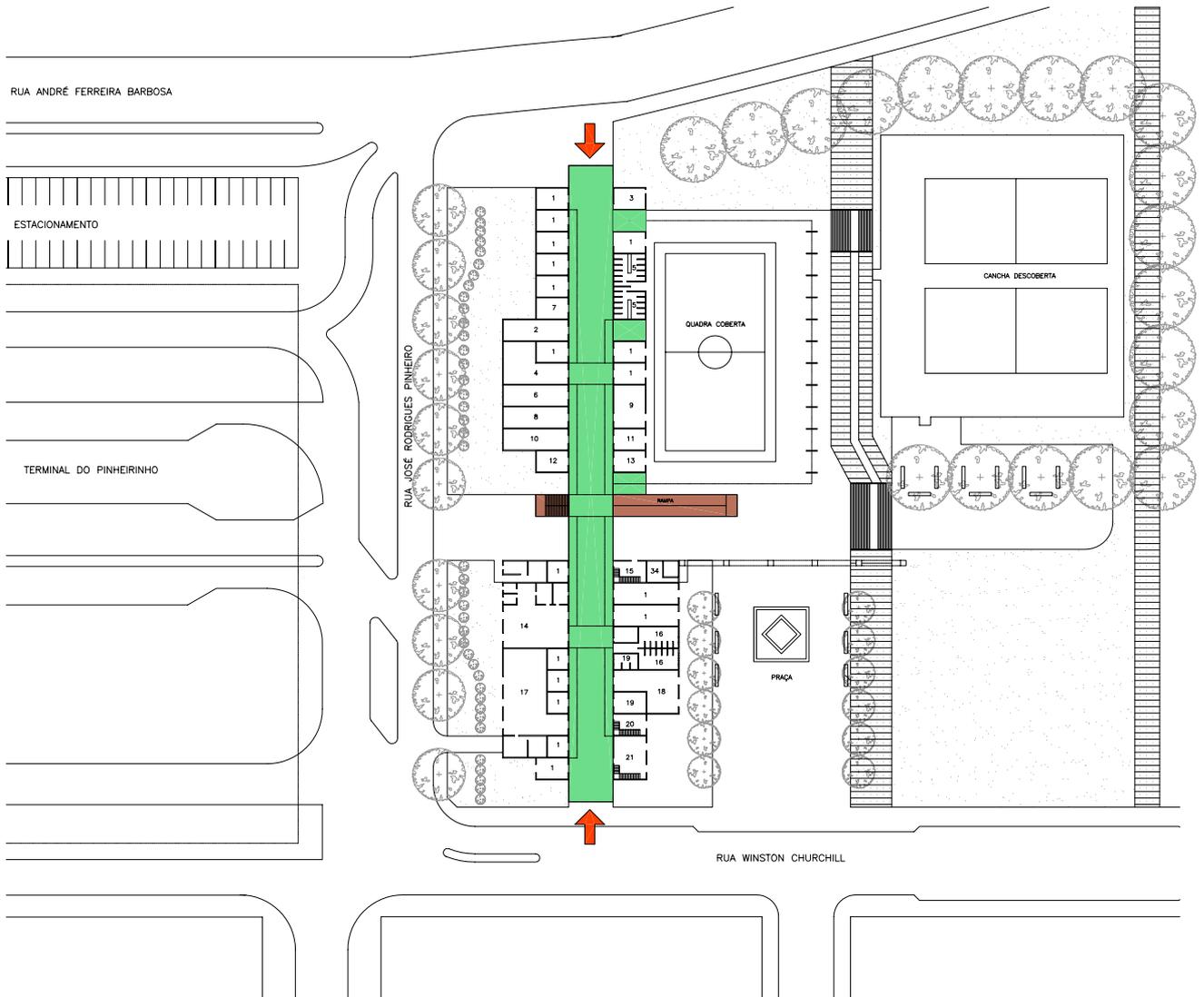
- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS
- 3 ARMAZÉM DA FAMÍLIA
- 4 ???
- 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO BOQUEIRÃO
- 6 ???
- 7 CRIANÇA
- 8 3ª IDADE
- 9 SAÚDE
- 10 EDUCAÇÃO
- 11 ???
- 12 FINANÇAS
- 13 COHAB
- 14 BANCO
- 15 XEROX
- 16 ISM/ISF
- 17 CORREIO
- 18 CARTÓRIO
- 19 DEFENSORIA PÚBLICA
- 20 FAS
- 21 AGÊNCIA EMPREGOS (FAS)
- 22 PROCON
- 23 VESTIÁRIO
- 24 CENTRO PROFISSIONALIZANTE
- 25 ELEVADOR DEFICIENTES FÍSICOS
- 26 RAMPA DEFICIENTES FÍSICOS

LEGENDA

- CIRCULAÇÃO HORIZONTAL
- CIRCULAÇÃO VERTICAL

PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO
 A= 3.628,13 m²
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA
 0 5 10 15

DIAGRAMA DE ACESSOS- RUA DA CIDADANIA PINHEIRINHO



- 1 LOJAS
- 2 BANCO
- 3 GUARDA MUNICIPAL
- 4 FAS
- 5 VESTIÁRIOS
- 6 3ª IDADE
- 7 SMS
- 8 REGIONAL
- 9 CORREIO
- 10 SMU
- 11 DEFENSORIA
- 12 COHAB
- 13 PROCON
- 14 CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL
- 15 SMF
- 16 ISM / ISF
- 17 SMAB
- 18 SGM
- 19 SICT
- 20 SMCR
- 21 SME

- LEGENDA
- CIRCULAÇÃO HORIZONTAL
 - CIRCULAÇÃO VERTICAL

PLANTA PAV. INFERIOR

A= 3.756,00 m²

ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA

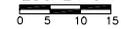




Figura 85: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Santa Felicidade. Fonte: Acervo IPPUC,2000.

pelos espaços do edifício, configurando-se como espaços interiores.

A Rua da Cidadania Santa Felicidade localiza-se paralelamente a uma avenida importante para o tráfego local, porém está distanciada desta avenida pela implantação do terminal público de

transportes, entre esta avenida e a edificação, o qual aparece como uma barreira física. Os acessos se dão, na realidade, por duas vias secundárias perpendiculares à avenida, onde se configura a galeria de circulação, dificultando a acessibilidade ao edifício.

De outro vértice, a Rua da Cidadania Fazendinha foi implantada defronte à via principal de acesso, ficando o terminal público de transportes atrás dela, o que não cria uma barreira de acesso ao espaço interior do edifício, integrando melhor os espaços interior-exterior, garantindo sua acessibilidade.

7.2.2 ESPAÇOS NÃO PERTENCENTES AO EIXO ESTRUTURAL DE TRANSPORTE

As duas edificações pertencentes a este grupo – Rua da Cidadania Santa Felicidade e Rua da Cidadania Fazendinha – foram implantadas em locais adjacentes ao terminal público de transportes, mas não integrada a estes como ocorre na Rua da Cidadania do Carmo. Tanto uma como outra possuem acessos frontais, com percursos lineares e envoltos



Figura 86: Rua da Cidadania Santa Felicidade; implantação atrás do terminal público de transportes. Fonte: Mariana Barbosa.

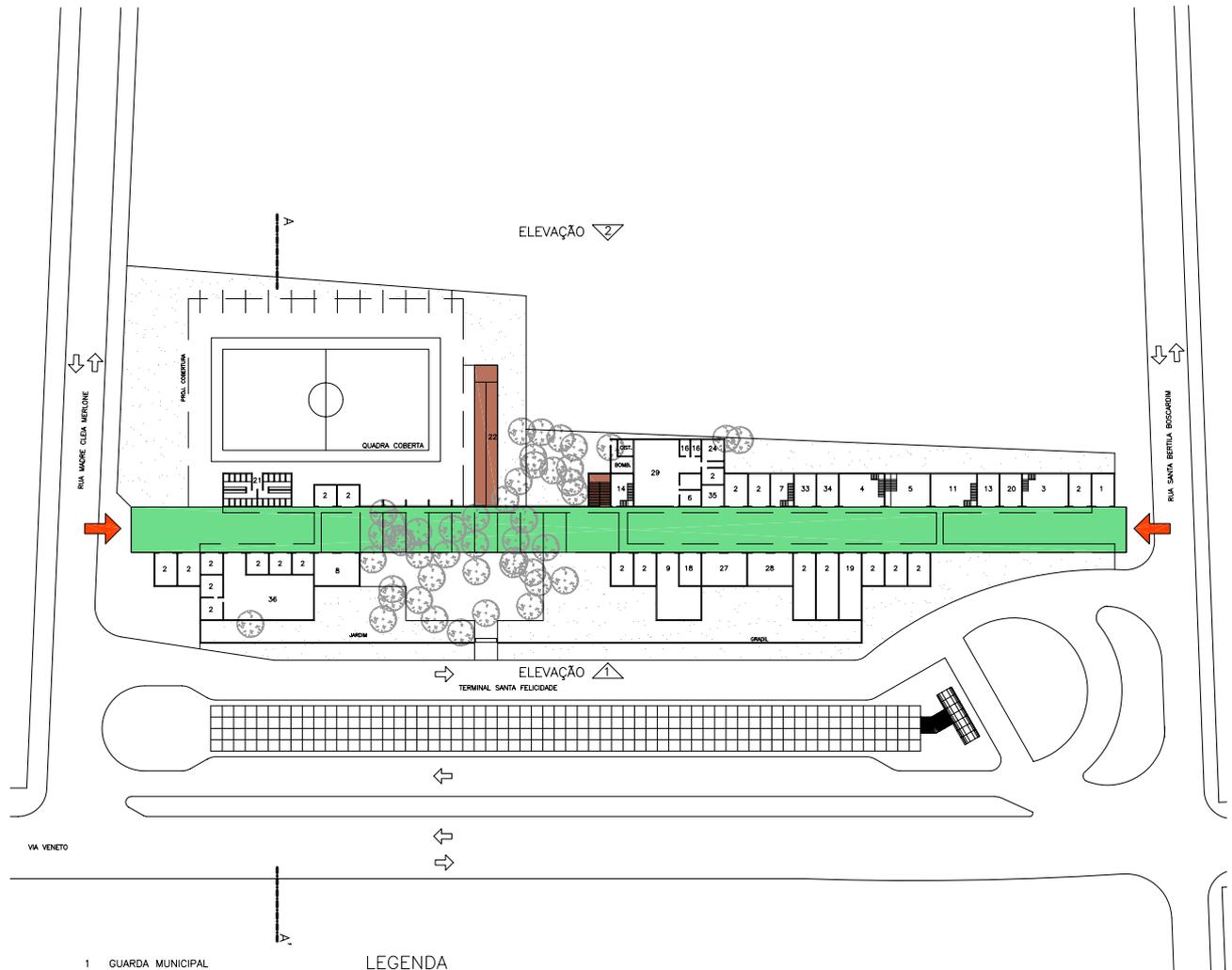


Figura 87: Foto Aérea entorno Rua da Cidadania Fazendinha. Fonte: Acervo IPPUC,2000



Figura 88: Foto Rua da Cidadania Fazendinha. Ao fundo á direita encontra-se o terminal público de transportes. Fonte: Mariana Barbosa.

DIAGRAMA DE ACESSOS- RUA DA CIDADANIA SANTA FELICIDADE



- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS / SOBRELOJAS
- 3 SMS
- 4 SME
- 5 ADMINISTRAÇÃO DE SANTA FELICIDADE
- 6 ADMINISTRAÇÃO
- 7 SMCR
- 8 3ª IDADE
- 9 SCM
- 10 LAZER
- 11 SMU
- 12 URBS
- 13 COHAB
- 14 SMF
- 15 XEROX
- 16 ISM / ISF
- 17 HALL
- 18 SICT
- 19 FAS
- 20 PROCON
- 21 VESTIÁRIO
- 22 RAMPA DEFICIENTE FÍSICO
- 23 AUDITÓRIO
- 24 ALMOXARIFADO
- 25 GINÁSTICA
- 26 FCC
- 27 CORREIO
- 28 BANCO
- 29 TREINAMENTO
- 30 BALCÃO
- 31 COPA
- 32 BIBLIOTECA
- 33 PROCURADORIA
- 34 DEFENSORIA PÚBLICA
- 35 DEPÓSITO
- 36 SMAB

LEGENDA

- CIRCULAÇÃO HORIZONTAL
- CIRCULAÇÃO VERTICAL

PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO

A= 4.632,00 m²

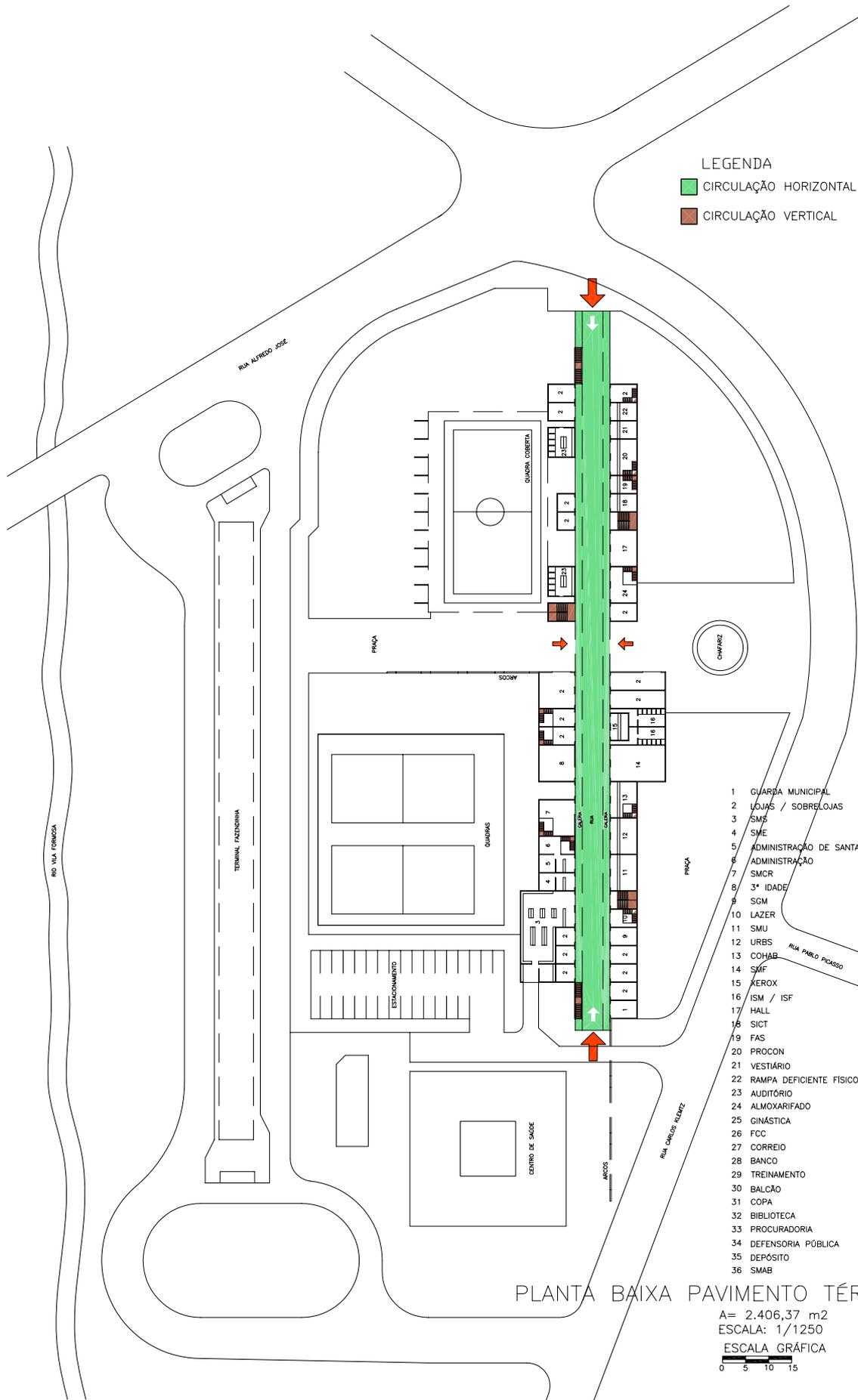
ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA



DIAGRAMA DE ACESSOS- RUA DA CIDADANIA FAZENDINHA





LEGENDA

- CIRCULAÇÃO HORIZONTAL
- CIRCULAÇÃO VERTICAL

- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS / SOBRELÓJAS
- 3 SMS
- 4 SME
- 5 ADMINISTRAÇÃO DE SANTA FELICIDADE
- 6 ADMINISTRAÇÃO
- 7 SMCR
- 8 3ª IDADE
- 9 SGM
- 10 LAZER
- 11 SMU
- 12 URBS
- 13 COHAB
- 14 SMF
- 15 XEROX
- 16 ISM / ISF
- 17 HALL
- 18 SICT
- 19 FAS
- 20 PROCON
- 21 VESTIÁRIO
- 22 RAMPAS DEFICIENTES FÍSICAS
- 23 AUDITÓRIO
- 24 ALMOXARIFADO
- 25 GINÁSTICA
- 26 FCC
- 27 CORREIO
- 28 BANCO
- 29 TREINAMENTO
- 30 BALCÃO
- 31 COPA
- 32 BIBLIOTECA
- 33 PROCURADORIA
- 34 DEFENSORIA PÚBLICA
- 35 DEPÓSITO
- 36 SMAB

PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO

A= 2.406,37 m²
 ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA



7.3 FUNÇÕES

Os edifícios denominados Ruas da Cidadania foram concebidos para promover a descentralização político-administrativa da cidade, sendo a principal função destas construções a prestação de serviços públicos, objetivando diminuir as distâncias entre o cidadão e a administração pública, e o tempo gasto em deslocamentos.

Nestas edificações se encontram unidades de atendimento dos diversos setores da administração pública, tais como Secretaria Municipal do Urbanismo, Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Secretaria Municipal do Abastecimento, dentre outras. Em adição a esta função, foram introduzidas outras ao edifício:

- atividades de lazer e esporte, já que nos bairros periféricos o oferecimento de equipamentos públicos não é uniforme e, em algumas regiões, apresenta-se deficitário,
- atividades de comércio, prestação de serviços e atendimento bancário, onde alguns espaços foram locados pela prefeitura e estão sendo explorados pela iniciativa privada.

Em decorrência da existência desta multiplicidade de funções, as edificações analisadas se caracterizam por apresentar um aspecto típico do espaço público das cidades tradicionais, onde a mescla de atividades garante a vitalidade e diversidade urbana.

DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA BOA VISTA



- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| 1 GUARDA MUNICIPAL | 15 XEROX |
| 2 LOJAS / SOBRELHOAS | 16 ISM / ISF |
| 3 ARMAZÉM DA FAMÍLIA | 17 HALL |
| 4 REFEITÓRIO | 18 SICT |
| 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO BOA VISTA | 19 FAS |
| 6 ADMINISTRAÇÃO | 20 PROCON |
| 7 CRIANÇA | 21 VESTIÁRIO |
| 8 3ª IDADE | 22 RAMPAS DEFICIENTES FÍSICAS |
| 9 CÂMARA FRIGORÍFICA | 23 AUDITÓRIO |
| 10 EDUCAÇÃO | 24 RELINIÃO |
| 11 SMU | 25 GINÁSTICA |
| 12 URBS | 26 FCC |
| 13 COHAB | |
| 14 CARGA / DESCARGA | |

PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO

A= 3.628,13 m²

ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA



- LEGENDA
- ALIMENTAÇÃO
 - COMÉRCIO
 - EVENTOS
 - LAZER
 - SANITÁRIOS
 - SERVIÇOS
 - SERVIÇOS PÚBLICOS

PLANTA BAIXA PAVIMENTO SUPERIOR

A= 2.406,37 m²

ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA

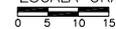
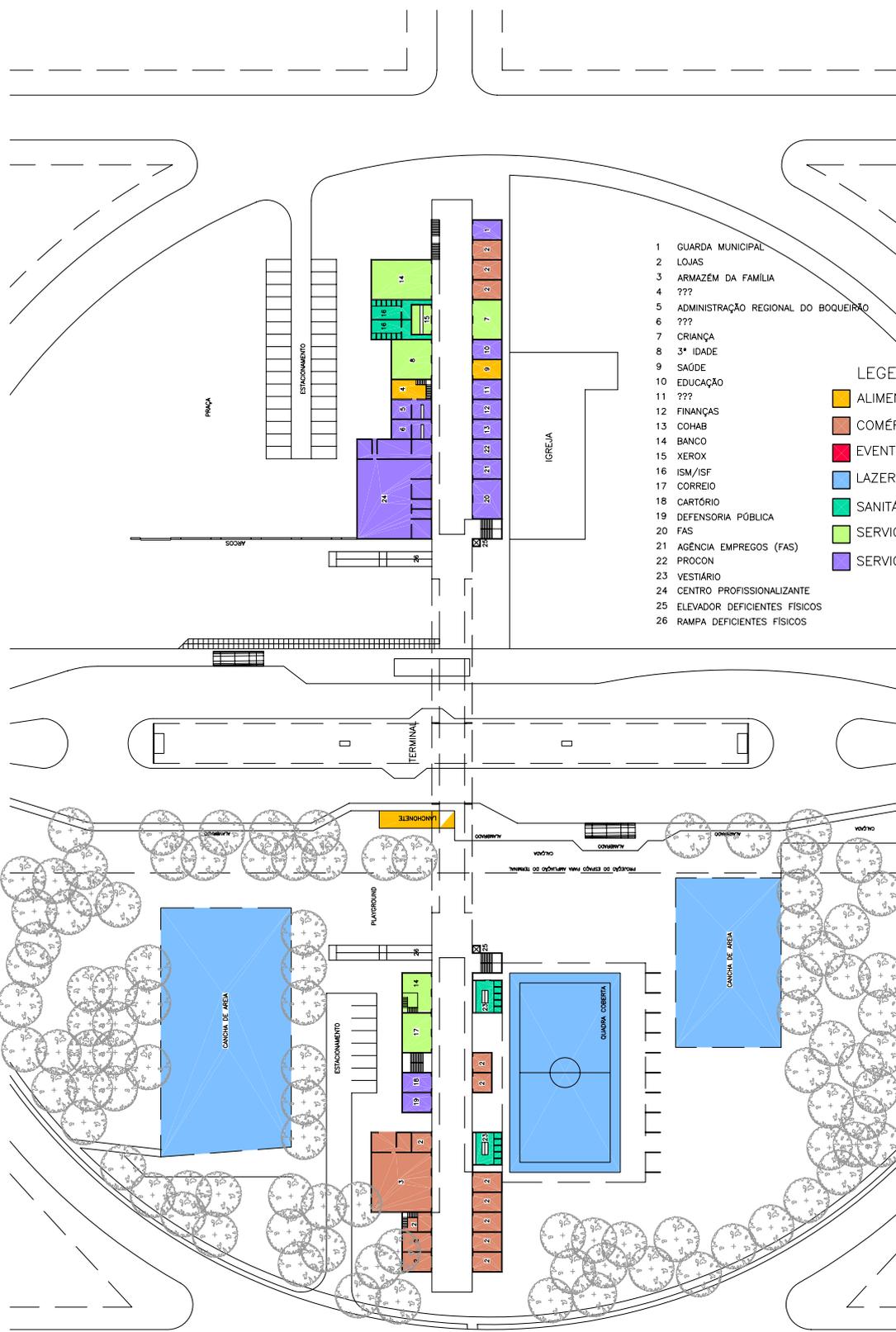


DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA CARMO: TÉRREO



- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS
- 3 ARMAZÉM DA FAMÍLIA
- 4 ???
- 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO BOQUEIRÃO
- 6 ???
- 7 CRIANÇA
- 8 3ª IDADE
- 9 SAÚDE
- 10 EDUCAÇÃO
- 11 ???
- 12 FINANÇAS
- 13 COHAB
- 14 BANCO
- 15 XEROX
- 16 ISM/ISF
- 17 CORREIO
- 18 CARTÓRIO
- 19 DEFENSORIA PÚBLICA
- 20 FAS
- 21 AGÊNCIA EMPREGOS (FAS)
- 22 PROCON
- 23 VESTIÁRIO
- 24 CENTRO PROFISSIONALIZANTE
- 25 ELEVADOR DEFICIENTES FÍSICOS
- 26 RAMPA DEFICIENTES FÍSICOS

LEGENDA

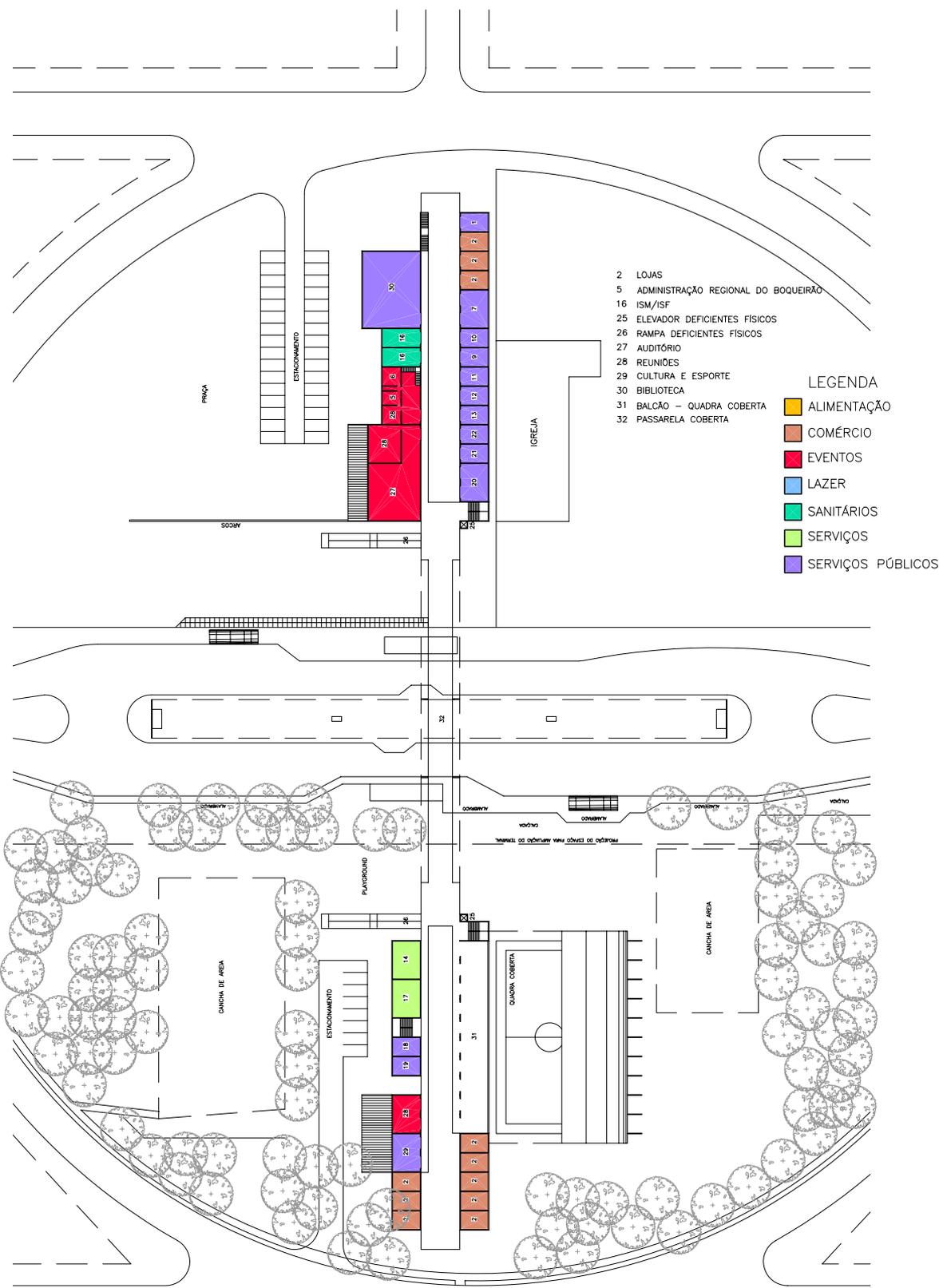
- ALIMENTAÇÃO
- COMÉRCIO
- EVENTOS
- LAZER
- SANITÁRIOS
- SERVIÇOS
- SERVIÇOS PÚBLICOS

PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO

A= 3.628,13 m²
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA



DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA CARMO: PISO SUPERIOR



PLANTA BAIXA PAVIMENTO SUPERIOR

A= 2.406,37 m²
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA



DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA FAZENDINHA: TÉRREO



- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS
- 3 SMAB
- 4 CANTINA
- 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL PORTÃO
- 6 SMOP
- 7 CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL
- 8 3ª IDADE
- 9 SMS
- 10 SME
- 11 SMU
- 12 SMICT
- 13 COHAB
- 14 SMCR
- 15 XEROX
- 16 SM / ISF
- 17 CORREIO
- 18 CARTÓRIO
- 19 DEFENSORIA PÚBLICA
- 20 FAS
- 21 AGÊNCIA EMPREGOS (FAS)
- 22 PROCON
- 23 VESTIÁRIOS
- 24 BANCO

- LEGENDA
- ALIMENTAÇÃO
 - COMÉRCIO
 - EVENTOS
 - LAZER
 - SANITÁRIOS
 - SERVIÇOS
 - SERVIÇOS PÚBLICOS

PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO

A= 2.406,37 m2
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA



DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA FAZENDINHA: PISO SUPERIOR



- 2 SOBRELOJAS
- 5 ADMINISTRAÇÃO REGIONAL PORTÃO
- 24 AUDITÓRIO
- 25 REUNIÕES
- 26 CULTURA E ESPORTE
- 27 BIBLIOTECA
- 28 BALCÃO - QUADRA COBERTA
- 29 PASSARELAS

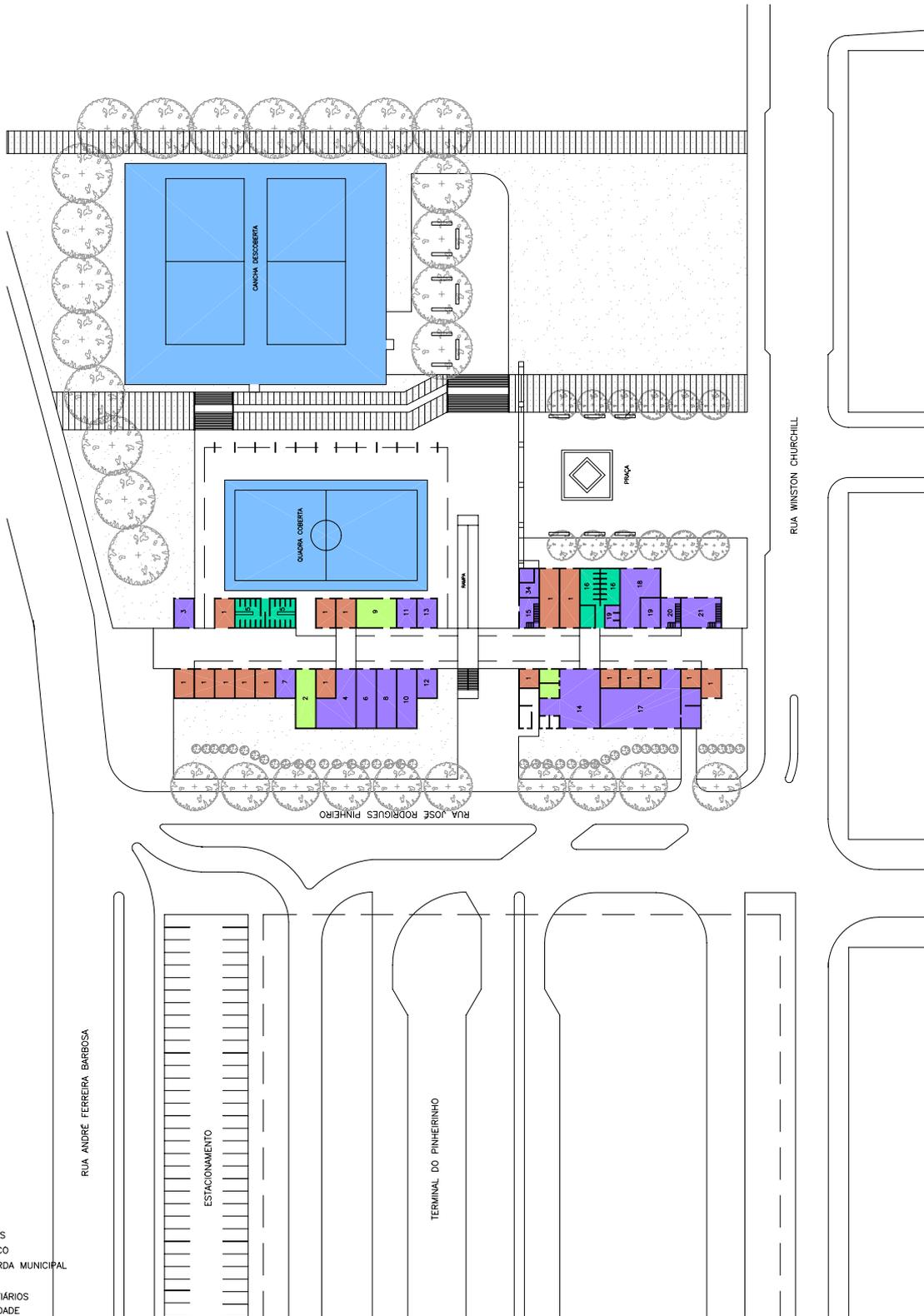
- LEGENDA
- ALIMENTAÇÃO
 - COMÉRCIO
 - EVENTOS
 - LAZER
 - SANITÁRIOS
 - SERVIÇOS
 - SERVIÇOS PÚBLICOS

PLANTA BAIXA PAVIMENTO SUPERIOR

A= 2.406,37 m²
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA



DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA PINHEIRINHO: TÉRREO



- 1 LOJAS
- 2 BANCO
- 3 GUARDA MUNICIPAL
- 4 FAS
- 5 VESTIÁRIOS
- 6 3ª IDADE
- 7 SMS
- 8 REGIONAL
- 9 CORREIO
- 10 SMU
- 11 DEFENSORIA
- 12 COHAB
- 13 PROCON
- 14 CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL
- 15 SMF
- 16 ISM / ISF
- 17 SMAB
- 18 SGM
- 19 SICT
- 20 SMCR
- 21 SME

LEGENDA

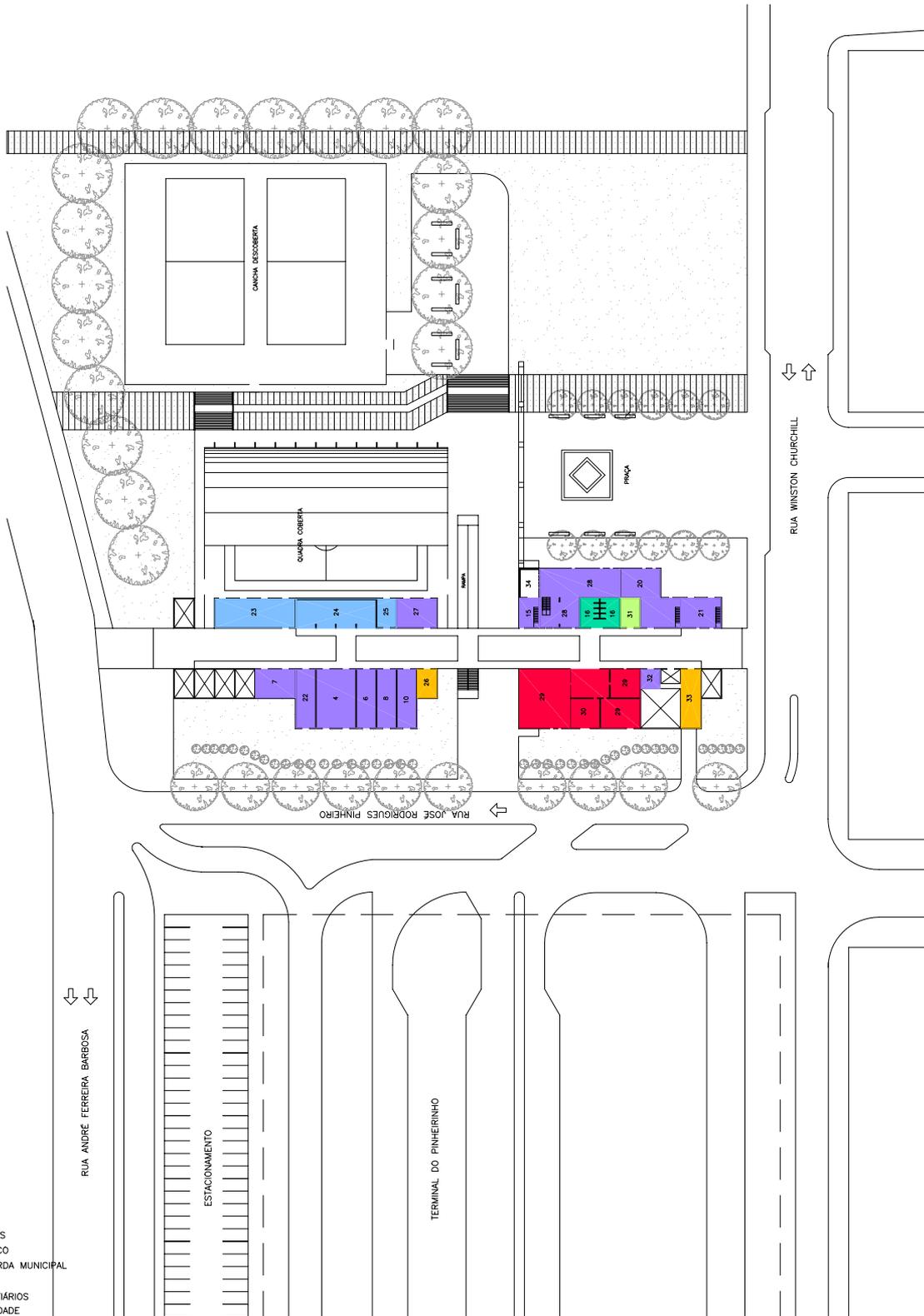
- ALIMENTAÇÃO
- COMÉRCIO
- EVENTOS
- LAZER
- SANITÁRIOS
- SERVIÇOS
- SERVIÇOS PÚBLICOS

PLANTA PAV. INFERIOR

A= 3.756,00 m²
 ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA
 0 5 10 15

DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA PINHEIRINHO: PISO SUPERIOR



- 1 LOJAS
- 2 BANCO
- 3 GUARDA MUNICIPAL
- 4 FAS
- 5 VESTIÁRIOS
- 6 3ª IDADE
- 7 SMS
- 8 REGIONAL
- 9 CORREIO
- 10 SMU
- 11 DEFENSORIA
- 12 COHAB
- 13 PROCON
- 14 CENTRO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL
- 15 SMF
- 16 ISM / ISF
- 17 SMAB
- 18 SGM
- 19 SICT
- 20 SMCR
- 21 SME

LEGENDA

- ALIMENTAÇÃO
- COMÉRCIO
- EVENTOS
- LAZER
- SANITÁRIOS
- SERVIÇOS
- SERVIÇOS PÚBLICOS

PLANTA PAV. SUPERIOR

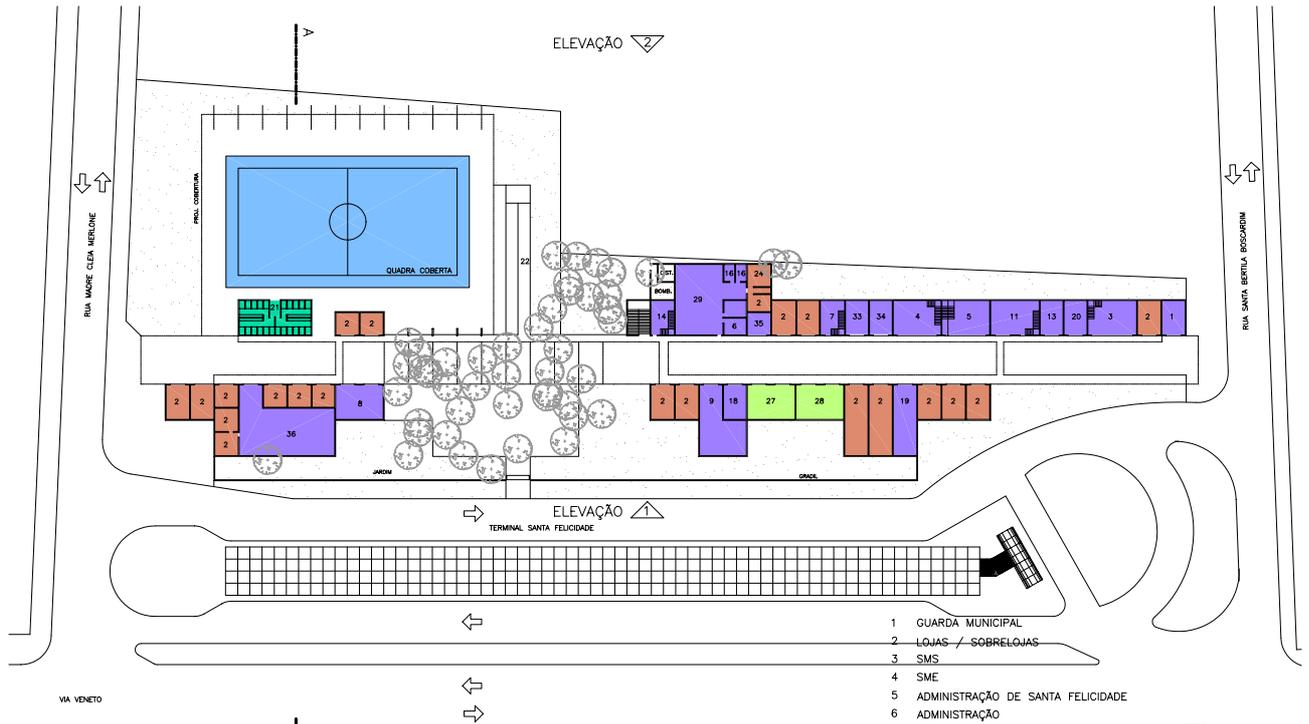
A= 1.336,00 m²

ESCALA: 1/1250

ESCALA GRÁFICA



DIAGRAMA DE FUNÇÕES – RUA DA CIDADANIA SANTA FELICIDADE



PLANTA BAIXA PAVIMENTO TÉRREO

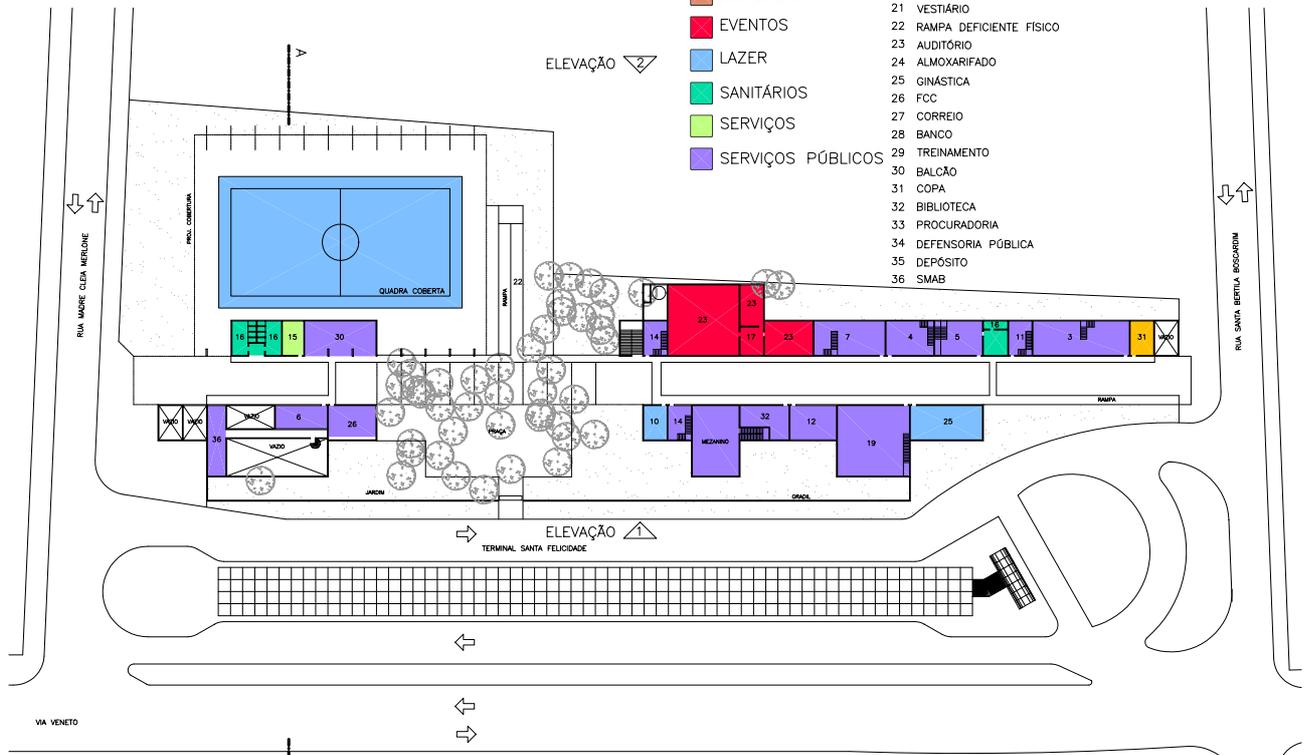
A= 4.632,00 m²
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA



- 1 GUARDA MUNICIPAL
- 2 LOJAS / SOBRELHOJAS
- 3 SMS
- 4 SME
- 5 ADMINISTRAÇÃO DE SANTA FELICIDADE
- 6 ADMINISTRAÇÃO
- 7 SMCR
- 8 3ª IDADE
- 9 SGM
- 10 LAZER
- 11 SMU
- 12 URBS
- 13 COHAB
- 14 SMF
- 15 XEROX
- 16 ISM / ISF
- 17 HALL
- 18 SICT
- 19 FAS
- 20 PROCON
- 21 VESTIÁRIO
- 22 RAMPA DEFICIENTE FÍSICO
- 23 AUDITÓRIO
- 24 ALMOXARIFADO
- 25 GINÁSTICA
- 26 FCC
- 27 CORREIO
- 28 BANCO
- 29 TREINAMENTO
- 30 BALCÃO
- 31 COPA
- 32 BIBLIOTECA
- 33 PROCURADORIA
- 34 DEFENSORIA PÚBLICA
- 35 DEPÓSITO
- 36 SMAB

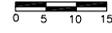
LEGENDA

- ALIMENTAÇÃO
- COMÉRCIO
- EVENTOS
- LAZER
- SANITÁRIOS
- SERVIÇOS
- SERVIÇOS PÚBLICOS



PLANTA BAIXA PAVIMENTO SUPERIOR

A= 1.985,00 m²
 ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA



7.4 CONCEPÇÃO FORMAL

A forma em arquitetura surge a partir da combinação de elementos geométricos, que estabelecem relações entre si e com outros artefatos pré-existentes, resultando em uma volumetria própria.

De acordo com Mahfuz (1995), o método projetual “Beaux Arts” foi amplamente disseminado entre os arquitetos ocidentais, e tem como premissa básica a formulação de um “conceito mestre”, o qual balizará as diretrizes do projeto. Somente após esta definição é que o projeto será desenvolvido dentro da idéia conceitual formulada anteriormente.

Ainda citando Mahfuz (1995, p. 21), *“a arquitetura ordena o ambiente humano, controla e regula as relações entre o homem e seu habitat. Ao fazer isso, a arquitetura serve várias funções além das funções práticas”*. Na realidade, a arquitetura, além de abrigar as atividades desenvolvidas pelo homem na sociedade, se apresenta, também, como um retrato cultural, social e econômico de sua época.

A forma, portanto, é derivada da cultura local, materiais e técnicas construtivas disponíveis, e relação com o entorno (características climáticas e morfológicas); e a interpretação e combinação de todos estes elementos gera um novo artefato arquitetônico. *“A tradição é o valor responsável pela continuidade de conexões culturais, enquanto a invenção confere intensidade e vitalidade à arquitetura, no sentido em*

que possibilita uma relativização e personalização do objeto arquitetônico” (Mahfuz, 1995, p. 28).

Desta maneira, a concepção para as Ruas da Cidadania em Curitiba, assim como a concepção de Roca para os Centros de Participação Comunitária (CPC’S) em Córdoba, tem seu princípio baseado na busca pela monumentalidade, a fim de criar uma estrutura arquitetônica diferenciada, que venha reafirmar o papel do Estado no tecido urbano. No caso de Roca a monumentalidade é criada pela criação de obras com uma volumetria singular, e sempre uma diferenciada da outra.

Já os projetos para as Ruas da Cidadania têm sua composição formal formulada a partir de eixos centrais à edificação, de onde são distribuídos os espaços para um lado e para outro, buscando sempre um equilíbrio compositivo através da simetria formal. Assim como a obra de Roca em Córdoba, pode-se dividir a concepção formal para as Ruas da Cidadania em diferentes categorias: a primeira categoria engloba os projetos para as Ruas da Cidadania Santa Felicidade, Fazendinha e Pinheirinho, onde a reunião de diferentes volumes sempre voltados para o eixo central à edificação criam um espaço público

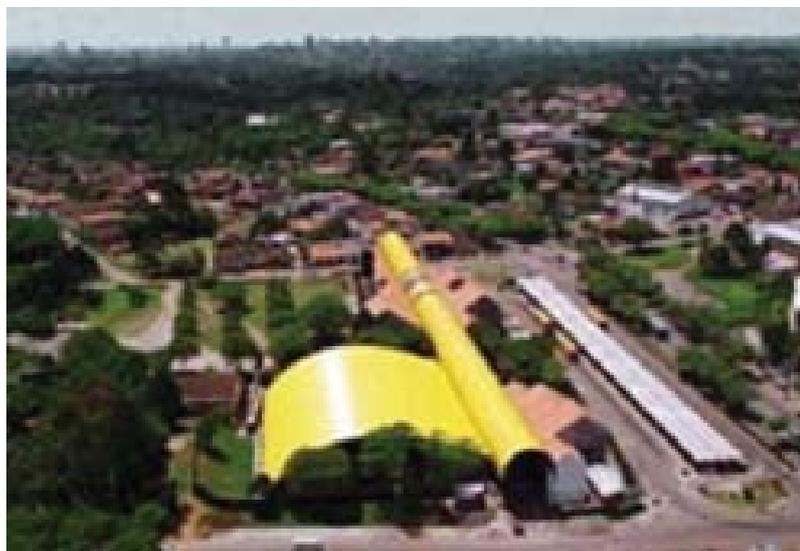


Figura 99: Foto Aérea Rua da Cidadania Santa Felicidade.
Fonte: <http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html>

Figura 100: Foto Aérea
Rua da Cidadania
Fazendinha.
Fonte: [http://
www.curitiba.pr.gov.br/
pmc/Servicos/sac/
index.html](http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html)



internalizado e separado da malha urbana.

A segunda categoria refere-se ao projeto para a Rua da Cidadania Boa Vista, onde não existe um eixo central à edificação, uma vez que o próprio eixo estrutural da via de circulação se constitui no eixo balizador do projeto. Logo, os espaços pertencentes a esta Rua da Cidadania estão voltados para o exterior, integrando-se com a malha urbana.

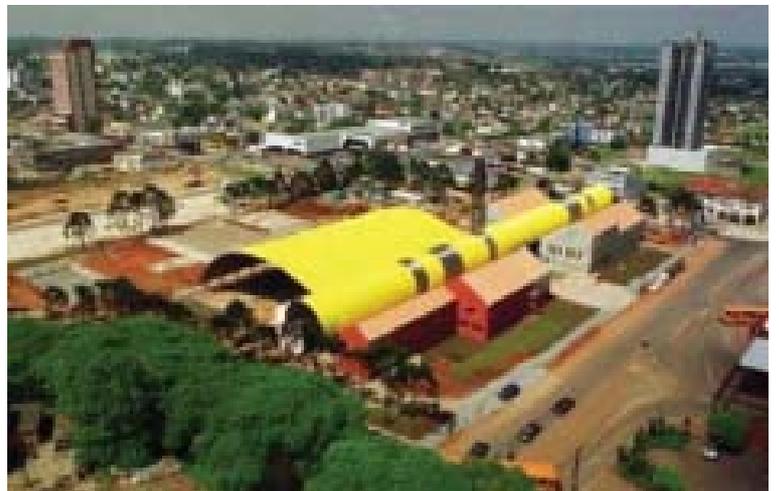


Figura 101: Foto Aérea Rua
da Cidadania Pinheirinho.
Fonte: [http://
www.curitiba.pr.gov.br/pmc/
Servicos/sac/index.html](http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html)



Figura 102: Foto Aérea Rua da
Cidadania Boa Vista.
Fonte: [http://
www.curitiba.pr.gov.br/pmc/
Servicos/sac/index.html](http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Servicos/sac/index.html)

A terceira categoria diz respeito ao projeto para a Rua da Cidadania Carmo que se desenvolve a partir de dois eixos ortogonais entre si, sendo o primeiro o eixo estrutural de transporte ao longo do qual está localizado o terminal de ônibus, e o segundo o eixo por onde se distribuem os espaços ligados à edificação. A transposição do elemento de circulação sobre a malha urbana por meio de uma passarela coberta por uma cobertura curva, cria uma espécie de pórtico, o qual reforça o caráter monumental da obra.

Este projeto, assim como a segunda categoria explicada nos projetos dos Centros de Participação Comunitária (CPC'S) em Córdoba, está implantado de maneira a se transpor à malha urbana reticulada, destacando-se no entorno. Por estar implantada no centro de uma rotatória viária, esta Rua da Cidadania é separado do seu entorno e pode ser assumida como um "lugar especial" no local onde se insere.



Figura 103: Foto Aérea
Rua da Cidadania Carmo.
Fonte: <http://www.curitiba.pr.gov.br/pmc/Services/sac/index.html>

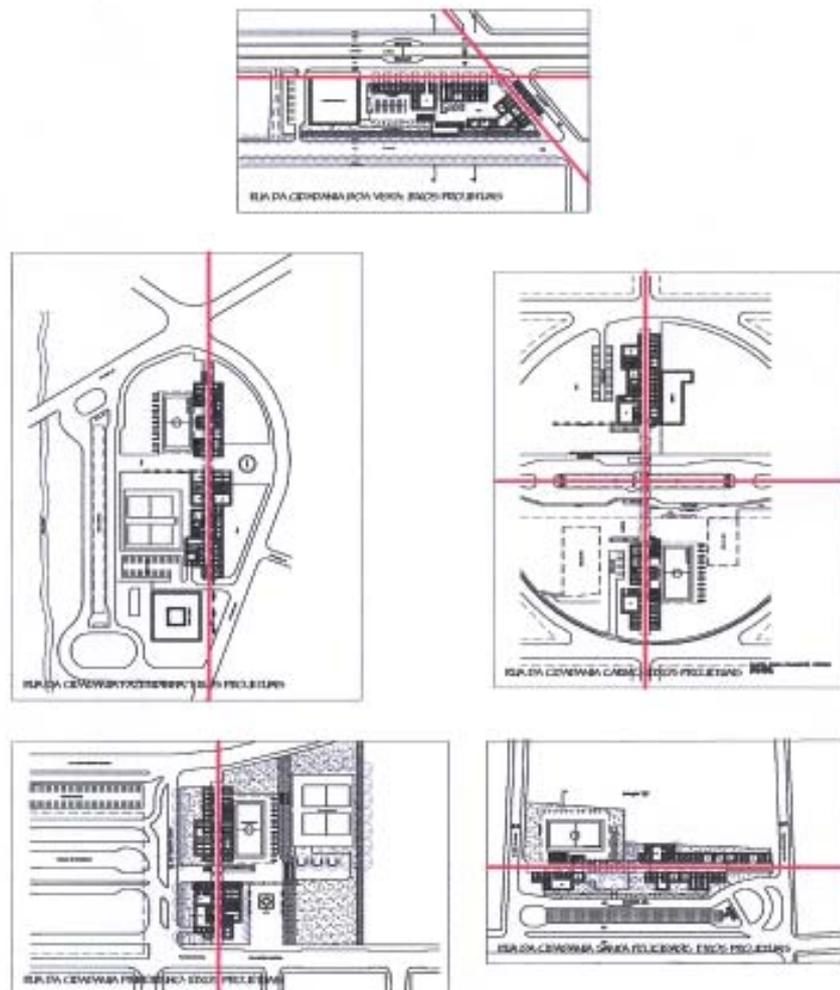


Figura 104: DIAGRAMA DE EIXOS
Ruas da Cidadania. Mariana
Barbosa.

Nos projetos para as Ruas da Cidadania, os eixos de circulação internos à edificação caracterizam-se por serem “espaços servidores”, ao longo do qual estão distribuídos os “espaços servidos”, aqueles que abrigam as atividades desenvolvidas no espaço, e que, como já citado na obra de Roca, se apresenta como a recriação da tradicional rua urbana. Segre (in Roca, 2000, p. 36).

No caso de Curitiba, a criação de várias ruas como espaço público e de lazer dos bairros, têm íntima ligação com o espaço mais presente no imaginário coletivo dos curitibanos: a Rua XV de Novembro, no centro da cidade. Desde os primórdios, esta rua aparece como o principal ponto de encontro da cidade, primeiramente, por ser um importante eixo viário de bondes, depois se transformando em um espaço exclusivo de pedestres pela criação do calçadão, vindo a se constituir, na contemporaneidade, no principal espaço de reivindicações e manifestações populares, além de servir como um importante ponto de encontro, e de lazer para os habitantes.

Sob este aspecto, considera-se que os centros de bairro “Rua da Cidadania” podem se constituir em importantes símbolos aos habitantes da periferia, visto que se conformam como pequenas extensões do espaço público central, presente no imaginário coletivo, demonstrando a fragmentação deste espaço público por todo o tecido urbano. Esta concepção ilustra a teoria urbana de Aldo Rossi, que defende o estudo da história, e das características particulares de um povo para se interferir no seu espaço urbano.

A materialização do princípio conceitual do projeto gerará o objeto arquitetônico, que fará surgir a partir de arranjos de diferentes sólidos, criando características morfológicas singulares para cada projeto. De acordo com Mahfuz (1995), as relações existentes entre as partes de uma edificação podem ser classificadas em duas categorias: morfológicas e funcionais.

As relações funcionais dizem respeito à interação sujeito-objeto, que são classificadas por Mahfuz (1995, p. 120-1) em quatro “horizontes funcionais” o primeiro diz respeito a seus propósitos imediatos, ou seja, seu uso no contexto imediato; o segundo se relaciona com seus propósitos históricos; o terceiro, com a estrutura social de onde o artefato está sendo inserido, suas possibilidades econômicas, materiais e o conteúdo simbólico; e, finalmente, o último caracteriza-se pelo horizonte individual. Todos esses horizontes se relacionam de maneira hierárquica, dependendo esta subordinação de cada edifício, e de cada contexto, onde um horizonte obtém preponderância sobre os demais.

No que tange as relações funcionais edifício-cidade, o projeto para as Ruas da Cidadania surge a partir dos propósitos ligados à consolidação de uma estrutura social, visto que foram criadas a partir de uma ideologia de descentralização de serviços municipais, buscando uma melhor interação indivíduo-



Figura 105: Foto da Rua da Cidadania Boa Vista: espaço interno definido por um pátio e não por um eixo. Fonte: Mariana Barbosa.



Figura 106: Foto Rua da Cidadania Santa Felicidade mostrando os diferentes elementos que compõe a edificação. Fonte: Mariana Barbosa

estado. Ainda, fazendo parte destas relações, a Rua da Cidadania destaca-se pela sua relevância no contexto imediato, visto que procura incrementar a infra-estrutura de cada local onde se insere.

As relações morfológicas são caracterizadas por Mahfuz (1995) em topológicas e geométricas. As relações topológicas “se baseiam em esquemas de proximidade, separação, sucessão, fechamento e continuidade”. (p. 122)

Em relação aos projetos para as Ruas da Cidadania, pode-se concluir que os espaços estão organizados por proximidade, onde a aproximação de diferentes elementos arquitetônicos gera o todo. Cada função está relacionada a um diferente elemento: prestação de serviços e comércio são

abrigadas por grandes massas volumétricas; a circulação é evidenciada pela cobertura metálica curva, que

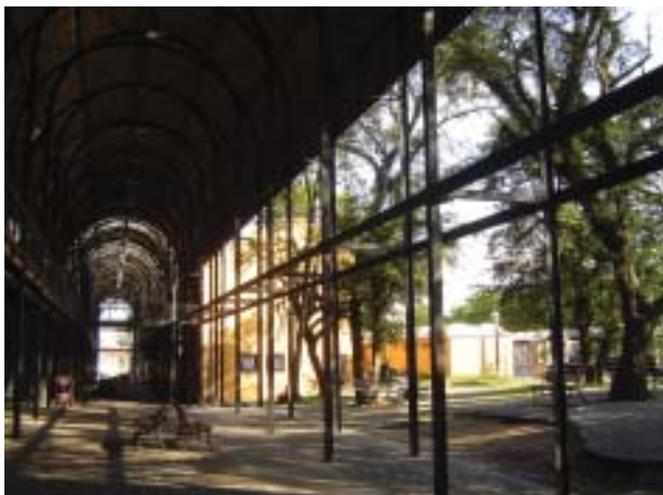


Figura 107: Foto interna da Rua da Cidadania Santa Felicidade: corredor interno de onde partem os espaços. Fonte: Mariana Barbosa.



Figura 108: Foto da Rua da Cidadania Boa Vista: a edificação abre-se para a cidade, utilizando o corredor de tráfego como eixo. Fonte: Mariana Barbosa.

se destaca no conjunto e caracteriza os eixos descritos anteriormente; área de esportes e lazer também evidenciam-se pela cobertura metálica, que aqui possui a forma elíptica.

A relação topológica de fechamento é aplicada no projeto para a Rua da Cidadania Carmo, onde os elementos estão separados da malha urbana por meio de uma borda – a rotatória da avenida que contorna o espaço onde foi implantada a edificação – criando um *“lugar especial”* (Mahfuz, 1995, p. 124).

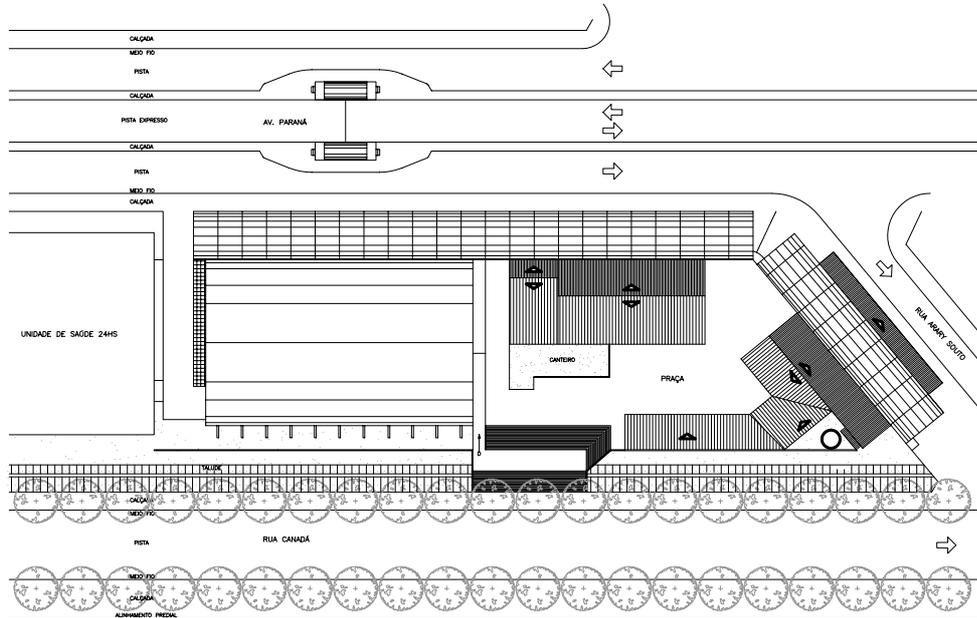
De acordo com Mahfuz, *“as relações geométricas podem ser definidas como esquemas de organização das partes de um todo em relação a um ponto, uma linha, a um sistema de coordenadas, ou a partir de um sólido elementar”*. (1995, p. 129).

As Ruas da Cidadania, exceto pela da Boa Vista, estão organizadas pelo princípio de centralização por meio de um pátio/átrio. O grande corredor de acesso e circulação é o elemento centralizador de onde partem os espaços, estabelecendo a dicotomia já citada espaço servidor - espaços servidos. Este princípio mescla-se ao princípio de organização linear através de eixos ao longo do qual está localizado o átrio. Ao longo deste eixo, os espaços vão se distribuindo sequencialmente na direção do movimento, possuindo as extremidades abertas para a cidade.

A composição volumétrica das Ruas da Cidadania pode ser classificada como composição aditiva, caracterizada pelo agrupamento de volumes individualizados, demonstrando *“o propósito de manifestar no volume os diversos componentes do programa.”* (Mahfuz, 1995, p. 134).

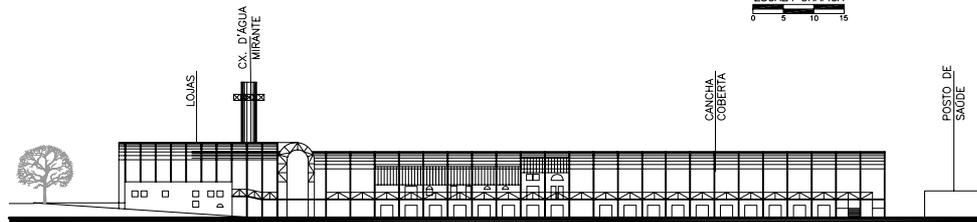
A unidade destas edificações fica garantida pela utilização de figuras geométricas simples, e também no uso de cores primárias, contrastantes com o visual urbano.

PROJETO RUA DA CIDADANIA BOA VISTA



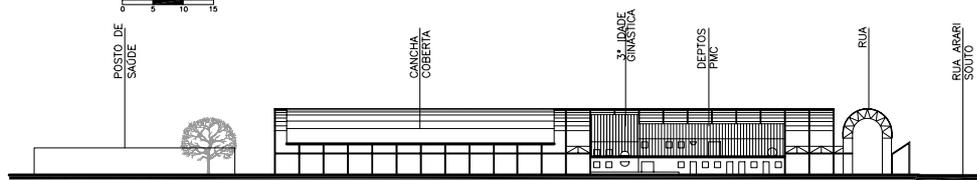
PLANTA COBERTURA

ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15



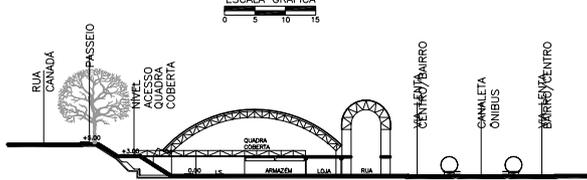
ELEVAÇÃO AV. PARANÁ

ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15

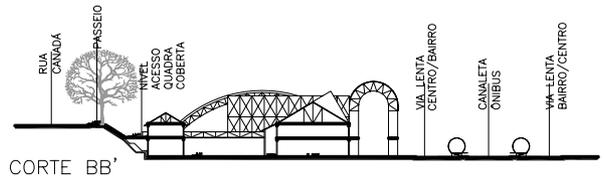


ELEVAÇÃO PRAÇA CENTRAL

ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15

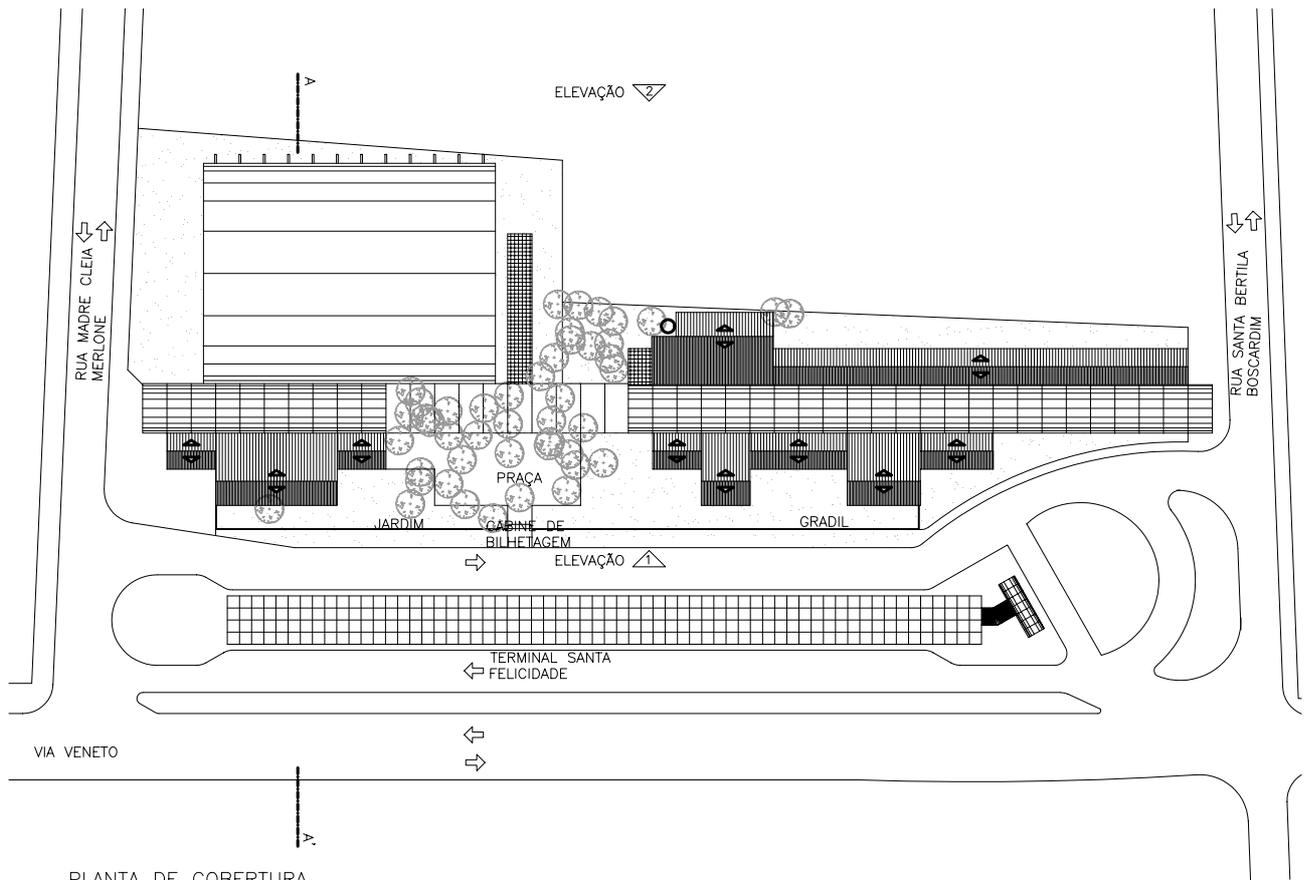


CORTE AA'
ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA

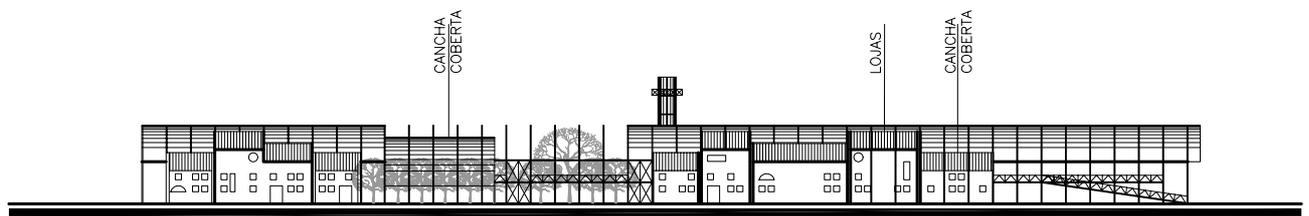


CORTE BB'
ESCALA: 1/1250

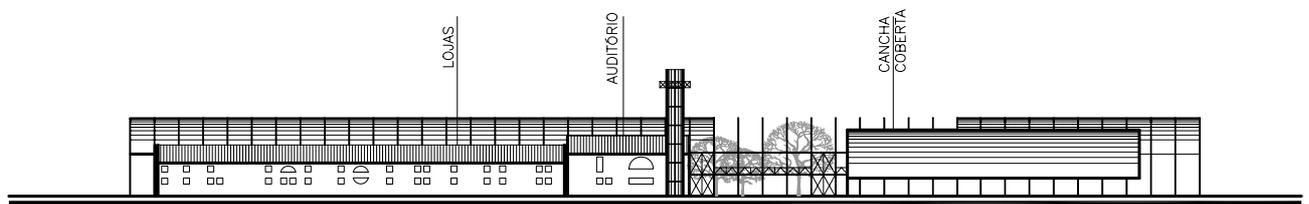
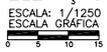
PROJETO RUA DA CIDADANIA SANTA FELICIDADE



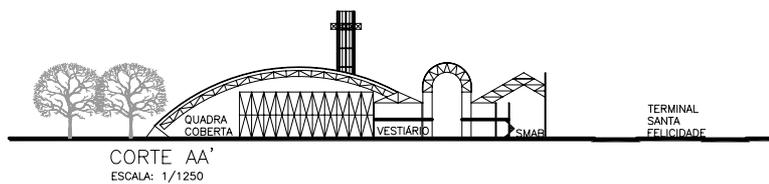
PLANTA DE COBERTURA



ELEVAÇÃO 1



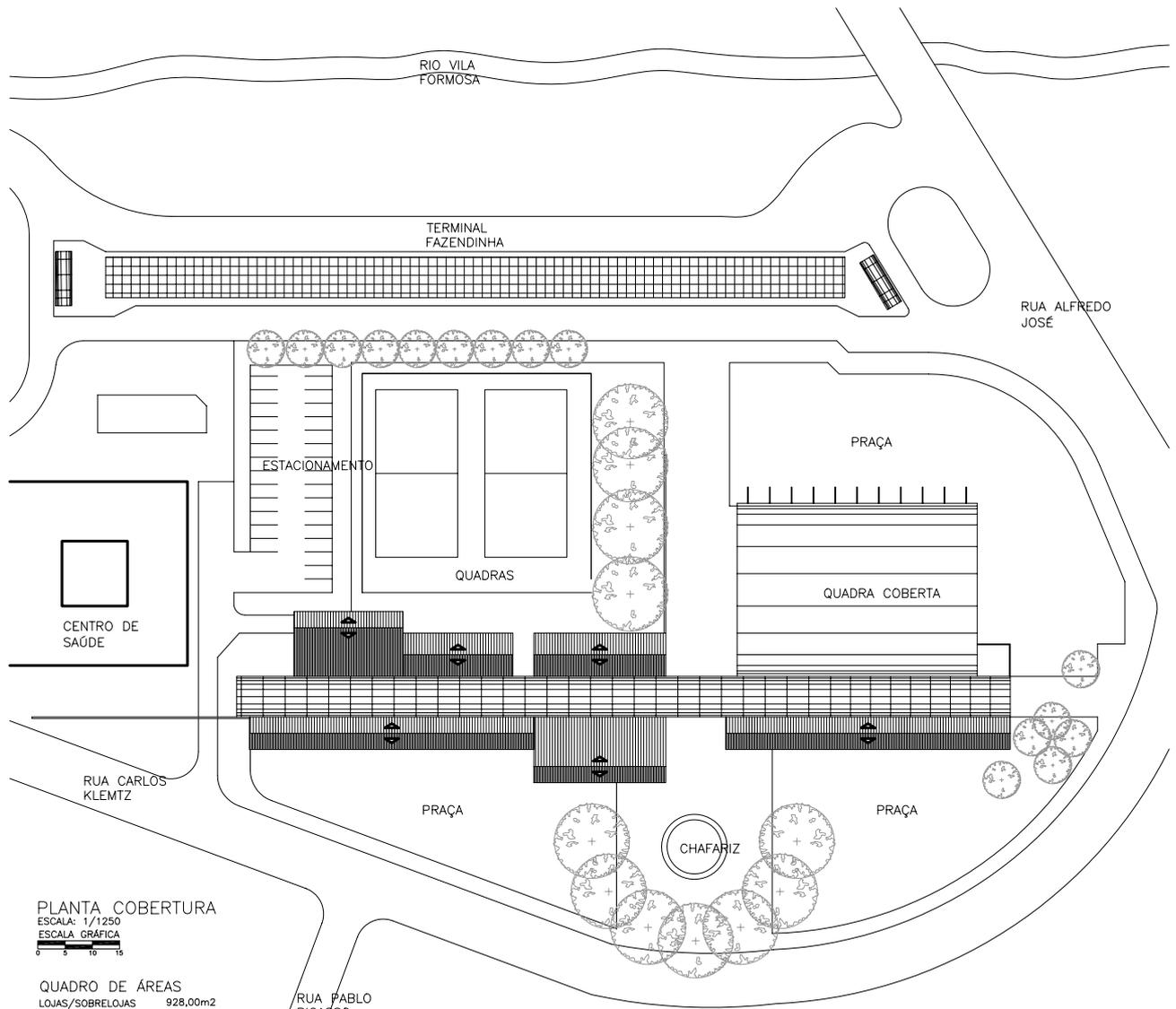
ELEVAÇÃO 2



CORTE AA'

ESCALA: 1/1250

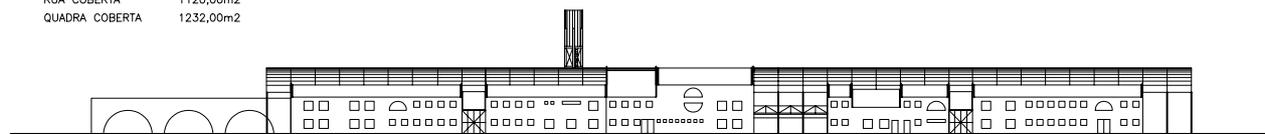
PROJETO RUA DA CIDADANIA FAZENDINHA



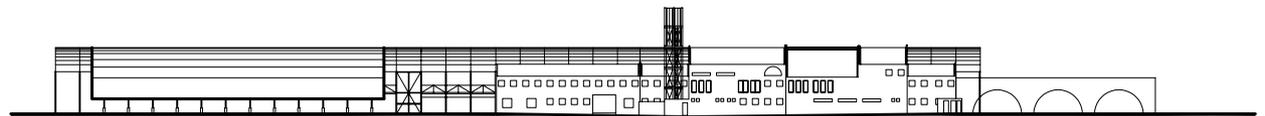
PLANTA COBERTURA

ESCALA: 1/1250
 ESCALA GRÁFICA

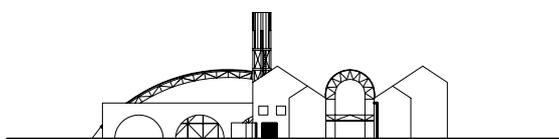
QUADRO DE ÁREAS	
LOJAS/SOBRELOJAS	928,00m ²
SERVIÇOS PÚBLICOS	2016,00m ²
RUA COBERTA	1120,00m ²
QUADRA COBERTA	1232,00m ²



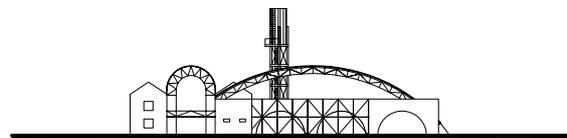
ELEVAÇÃO RUA CARLOS KLEMTZ
 ESCALA: 1/1250



ELEVAÇÃO TERMINAL
 ESCALA: 1/1250

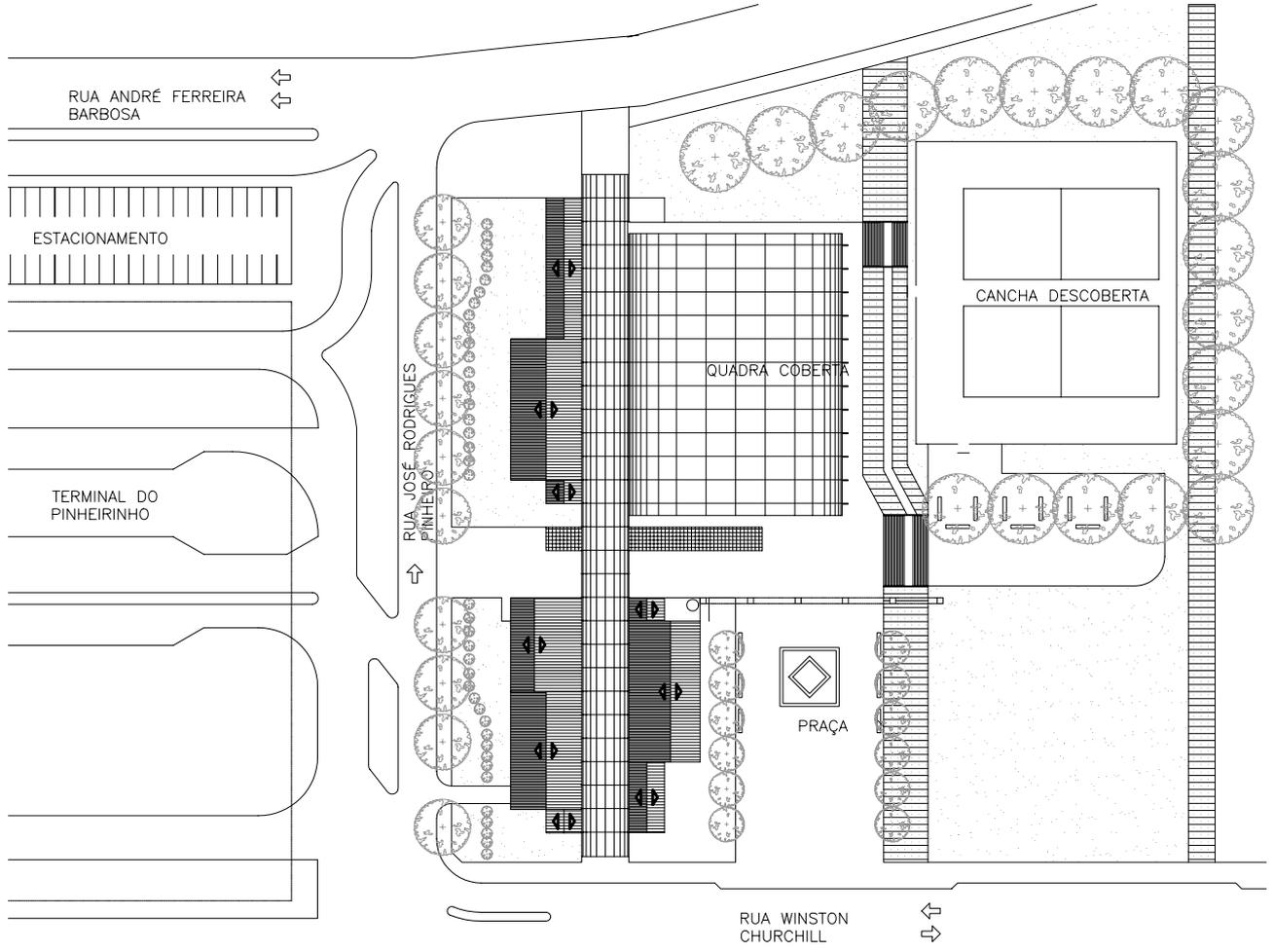


ELEVAÇÃO CENTRO DE SAÚDE
 ESCALA: 1/1250



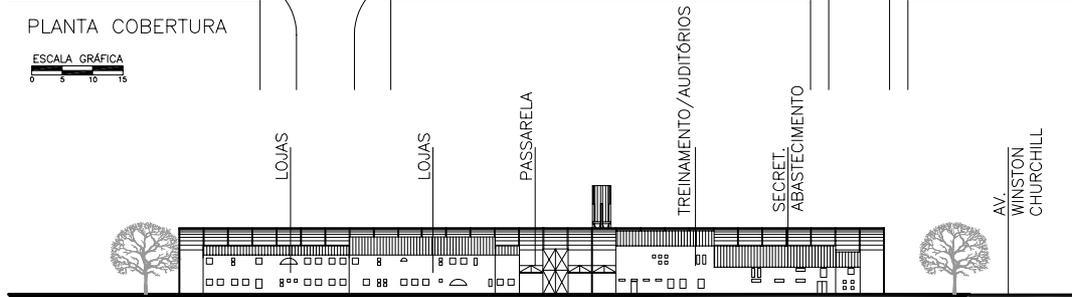
ELEVAÇÃO ALFREDO JOSÉ
 ESCALA: 1/1250

PROJETO RUA DA CIDADANIA PINHEIRINHO



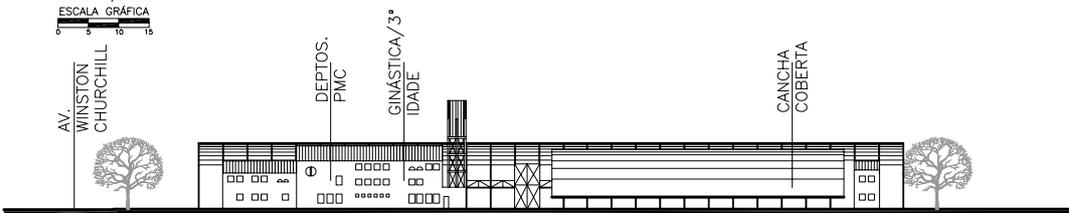
PLANTA COBERTURA

ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15



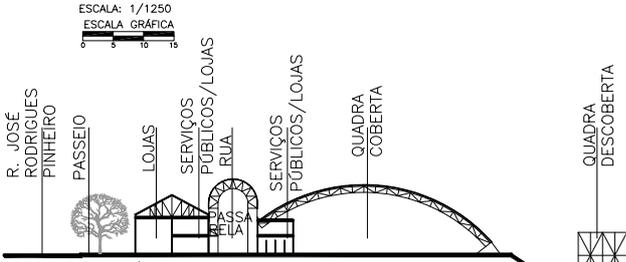
ELEVAÇÃO RUA JOSÉ RODRIGUES PINHEIRO

ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15

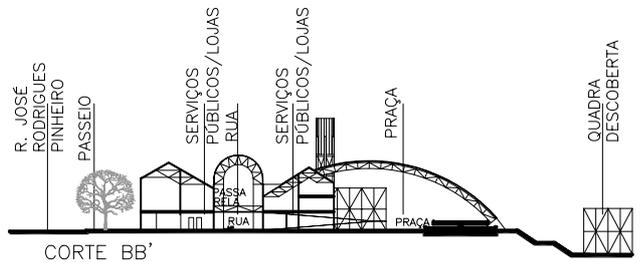


ELEVAÇÃO RUA JAIME RODRIGUES DA ROCHA

ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15

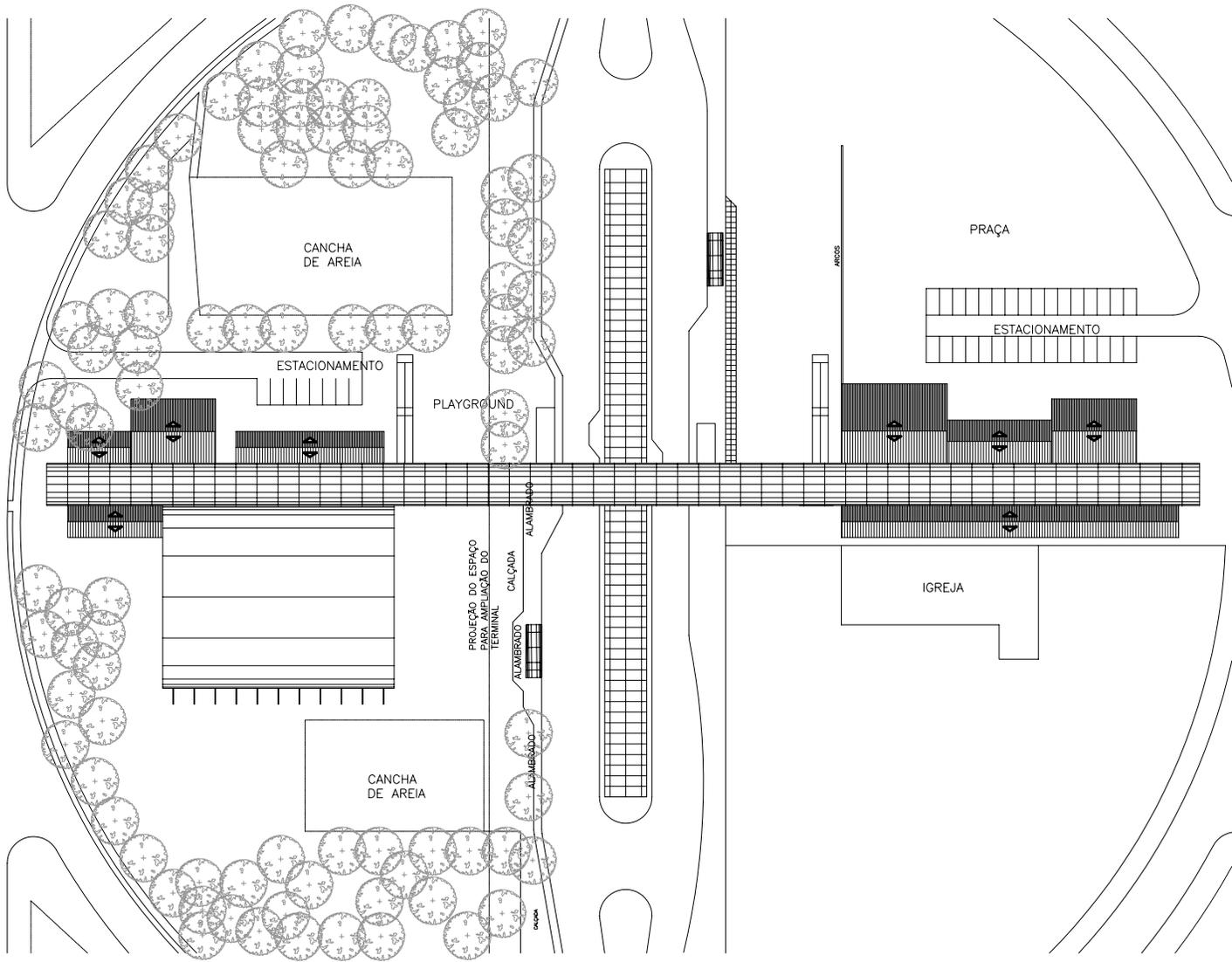


CORTE AA'
ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA



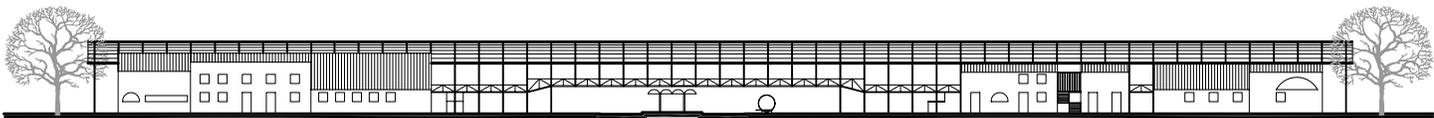
CORTE BB'
ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15

PROJETO RUA DA CIDADANIA CARMO

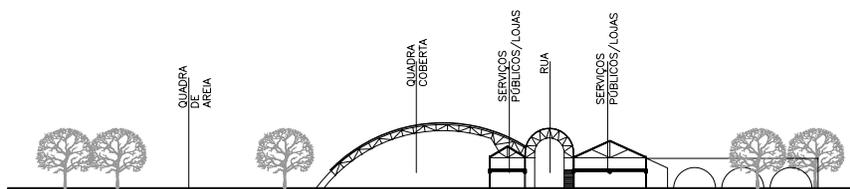


PLANTA COBERTURA

ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15



ELEVAÇÃO
ESCALA: 1/1250
ESCALA GRÁFICA
0 5 10 15



CORTE
ESCALA: 1/1250

8

Considerações Finais

Retomando os principais aspectos que influenciaram a formação da cidade contemporânea, estudada no decorrer deste trabalho, nos é permitido concluir que a formação da sociedade industrial no início do século XX alterou definitivamente a conformação das cidades em diversos aspectos.

É certo que, a partir da segunda metade do século XX a cidade de Curitiba passou a ser visualizada como um importante centro com potencial para a instalação de indústrias que, de fato, se consolidou a partir da década de 90 do século passado, como um pólo industrial de destaque nacional.

Sob o prisma social, a industrialização trouxe a promessa de novos empregos, e com ela atraiu um grande volume de pessoas para Curitiba, que em sua maioria passaram a ocupar regiões periféricas da cidade.

As populações periféricas, de modo geral, são formadas tanto por habitantes de baixo poder aquisitivo, já residentes em Curitiba, como por aqueles que emigraram para a cidade pela promessa de se conseguir uma oportunidade de emprego, decorrente da instalação de novas indústrias, mas que acabaram por não ingressar no mercado de trabalho. Estes últimos acentuam o surgimento de favelas e da degradação de muitos espaços urbanos, eis que acabam por improvisar suas moradias em locais públicos.

Do ponto de vista físico, esta grande industrialização trouxe para Curitiba, além de um aumento de arrecadação tributária e da geração de empregos, uma demanda por espaços para comportar o inchaço

populacional decorrente dos novos postos de emprego.

Todavia, a cidade de Curitiba acabou por recepcionar esta nova população em espaços que não foram objetos de um estudo urbanístico adequado, eis que a velocidade com que se deu este incremento populacional foi muito superior à capacidade estipulada pelo plano urbanístico do município.

Como consequência, verificou-se um incremento da ocupação populacional em áreas periféricas de Curitiba, permanecendo estas comunidades sem a mesma infra-estrutura disponível na região central da cidade, criando o modelo urbano baseado na dicotomia centro-periferia.

Na esfera urbanística a cidade sofreu com o rápido adensamento do meio construído e com a multiplicação de funções por ela abrigada. Decorrentes disso os fluxos urbanos se tornaram mais confusos, insuficientes para atender às novas necessidades da população.

Face todas estas circunstâncias, originárias a partir do processo de industrialização, a urbanização em Curitiba foi sendo guiada por meio de um processo que visava a descentralização tanto política como de serviços.

Tal processo teve seu primeiro passo com a implantação do Plano Agache, que propunha o descongestionamento do anel central pela setorização dos serviços na cidade; mais tarde, houve a subdivisão do território urbano de Curitiba em administrações regionais e a criação dos eixos estruturais, que visavam otimizar os fluxos urbanos, além de impulsionar a descentralização do comércio e de serviços além dos limites centrais da cidade; e, finalmente, ocorreu a criação de estruturas físicas – as Ruas da Cidadania – ,que materializaram a descentralização política de Curitiba.

As Ruas da Cidadania, objeto deste estudo, são o resultado de uma seqüência de ações do Poder Público Municipal para tentar, na medida do possível, abrandar os efeitos negativos do inchaço populacional nas periferias de Curitiba, uma vez que as Ruas da Cidadania oferecem serviços à população usualmente encontrados em regiões mais privilegiadas da cidade, como extensões de secretarias municipais e atividades de lazer.

Com efeito, nominadas estruturas se apresentam, enquanto concepção, como uma solução parcial para o problema da distribuição populacional irregular em Curitiba. A descentralização política tanto em Curitiba, como em Córdoba e em La Paz, apesar de possuírem uma ação aliada ao desenvolvimento sustentável visando a melhoria do atendimento à população periférica, não solucionaram por completo o problema social de seu território, visto que as diferenças sócio-econômicas permanecem gigantescas, não só nestas, mas em muitas outras cidades latino-americanas, ocasionadas pela falta de oportunidades oferecidas a esta população e, ainda, maximizada pelo desemprego tecnológico.

Por outro lado, a criação destas estruturas no tecido urbano auxilia na melhoria da qualidade de vida da população, uma vez que as distâncias para se acessar tais serviços são reduzidas, diminuindo o tempo gasto em deslocamentos e o dinheiro dispendido, além de descongestionar os fluxos urbanos nas áreas mais centrais.

Ainda, as Ruas da Cidadania tem o potencial de proporcionar a melhor integração da comunidade, uma vez que também se caracterizam por ser um espaço de reivindicações e de debates sobre o território, encabeçando a discutida política de auto-gestão urbana.

Destaca-se, também, que as Ruas da Cidadania, face sua morfologia, se apresentam como marcos referenciais urbanos, retomando a diferenciação entre a arquitetura civil e a arquitetura pública, presente na urbanização do período pré-industrial.

Não podemos esquecer que, apesar da retomada de algumas características da cidade pré-moderna, a cidade contemporânea assume uma dependência em relação ao agente econômico, buscando sempre atrair novos investimentos. Em outras palavras, pode-se afirmar que as Ruas da Cidadania funcionam como um atrativo para investimentos privados, uma vez que está assegurado um fluxo constante de potenciais consumidores.

Desta maneira, verifica-se que apesar de existirem muitos discursos preocupados com as questões político-sociais das cidades, o pensamento urbano contemporâneo está contaminado pela ênfase dos negócios, ficando os objetivos sociais e políticos dependentes da lógica capitalista, o que nem sempre alcança a melhoria de qualidade de vida para a totalidade dos cidadãos.

Na realidade, urbanistas e arquitetos aparecem como meros atores coadjuvantes que possuem a função de viabilizar a cidade para o grande capital. Seu crescimento ocorre de acordo com interesses econômicos, sendo o território urbano visto como mercadoria, e como tal negociado.

Eis a dialética contemporânea: se, por um lado, as teorias que geraram esta arquitetura demonstram um pensamento de restabelecimento do cidadão em seu território, buscando aproximá-lo das decisões político-administrativas, por outro lado, tanto as leis da sociedade industrial de consumo, como a ditatoriedade política, parecem frear a utopia do final do século XX. E com as Ruas da Cidadania de Curitiba não foi diferente.



Bibliografia Consultada

ACKARDT, Wolf von. **A crise das cidades**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975.

ALVA, Eduardo N. **Metrópoles (in)sustentáveis**. Rio de Janeiro; Reluma Dumará, 1997.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de . **Dar Forma ao Informe: O Urbanismo e a Crise da Cidade Moderna**. Recife: 45^a Reunião Anual do Anpur, 1993.

ARANTES, Otília. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. São Paulo; Edusp, 1995.

ARANTES, Otília. **Urbanismo em Fim de Linha**. São Paulo; Edusp, 1998.

ARANTES, Otília. **A cidade do Pensamento Único**. Petrópolis; Editora Vozes, 2000.

BENEVOLO, Leonardo . **As Origens da Urbanística Moderna**. Lisboa; Presença, 1994.

BENEVOLO, Leonardo . **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1994

BRANDÃO, Carlos Antonio Leite. **A Formação do Homem Moderno Vista Através da Arquitetura**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Dilemas Urbanos-Novas abordagens sobre a cidade** São Paulo: Editora Contexto, 2003.

COLLINS, Peter. **Después de que Arquitectura Moderna**. Arquitecturas Bis, 1984

- COLQUHOUN, Alan. Rationalism: A Philosophical Concept in Architecture, **Modernity and the Classical Tradition**. Cambridge: MIT Press , 1989
- CONSIGLIERI, Victor. **A Morfologia da Arquitectura 1920-1970**. Lisboa: Editorial Estampa, 1999.
- DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Lúvia. **Percepção Ambiental, a experiência brasileira**. São Paulo; Studio Nobel, 1999.
- DINIZ, Clélio C. **Desenvolvimento Poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização**. Belo Horizonte; Nova Economia, v.3, n.1, 1993.
- DUANY, Andrés; PLATER-ZYBERK, Elizabeth; SPECK, Jeff. **Suburban Nation**. New York: North Point Press, 2000.
- ELLIN, Nan. **Postmodern Urbanism**. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
- FARRET, Ricardo L. **O Espaço da Cidade, contribuição à análise urbana**. São Paulo; Projeto, 1985.
- FENIANOS, Eduardo. **Almanaque Kurytyba**. Curitiba; Univer Cidade, 1999.
- FRAMPTON, Kenneth . **História Crítica da Arquitectura Moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2000
- GARCIA, Fernanda E. S. **Cidade Espetáculo - política, planejamento e city marketing**. Curitiba; Palavra, 1997.
- GHIRARDO, Diane. **Arquitetura Contemporânea- Uma História Concisa**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- GROSTEIN, Marta Dora; JACOBI, Pedro. **Cidades Sustentáveis: falta de planejamento urbano gera impactos socioambientais**. Revista Debates Sócioambientais – CEDEC. Ano III – nº 9 – mar/abr/mai/jun 1998.
- HALL, Peter. **Cities of Tomorrow**. Massachusetts: Blackwell Publishers Ttd., 1998.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1998.

HOLSTON, James. **A cidade modernista. Uma crítica de Brasília e sua utopia.** São Paulo: Editora Schwarcz Ltda., 1993.

IPPUC. **Rua da Cidadania do Carmo, Ficha Técnica.** Curitiba, IPPUC, 1998.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2001.

KATZ, Peter. **The New Urbanism: toward an architecture of community.** New York: McGraw-Hill, 1994.

KRIER, Rob. **El Espacio Urbano.** Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** SP: Documentos, 1969. (Industrialização e Urbanização: noções preliminares)

MAHFUZ, Edson. **Nada provém do Nada: A Produção Arquitetônica vista como Transformação do Conhecimento,** em Projeto 69, 1984.

MAHFUZ, Edson da C. **Ensaio sobre a Razão Compositiva.** Belo Horizonte; AP Cultural, 1995.

MARCELINO, Nelson Carvalho. **Políticas Públicas Setoriais de Lazer- O Papel das Prefeituras.** Campinas: Editora Autores Associados, 1996.

MARTINEZ, Alfonso C. **Ensaio sobre o Projeto.** Brasília; UNB, 2000.

MASSUH, Laila. **Centro Comunitário na Argentina.** São Paulo: Revista Projeto nº 250, p.78-81 dezembro/2000.

MONTANER, Josep Maria. **Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda mitad del Siglo XX.** Barcelona: Gustavo Gili, 1993.

MUXÍ, Zaida. **La arquitectura de la ciudad global.** Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

NASELLI, César. **Una Nueva Urbanidad.** Buenos Aires: Revista Summa+ nº40, p.82-95 Janeiro/2000.

PEVSNER, Nikolaus. **Panorama da Arquitetura Ocidental.** São Paulo; Martins Fontes, 1982

RYKWERT, CIRIANI, SEGRE, GLUSBERG. **Miguel Angel Roca 1990-2000**. Buenos Aires: Donn S.A., 2000.

ROCA, Miguel Angel. **The Architecture of Latin America**. Londres: Academy Editions, 1995.

ROGERS, Richard. **Cidades para um Pequeno Planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

ROWE, Colin. **Collage City**. London: MIT Press, 1978.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de Transição para o Século XXI**, In: BURSZTYN, M. Para Pensar o Desenvolvimento Sustentável. São Paulo; Brasiliense, 1993.

SANTOS, Carlos N. F. **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em centro de bairro**. São Paulo; Projeto, 1985.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: Edusp, 1999

SOMEKH, Nadia. **A Cidade Vertical e o Urbanismo modernizador – São Paulo 1920-1939**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SOLÁ-MORALES, Ignasi. **Neorracionalismo e Figuración, en Más allá del Pos moderno**, AAVV, Mexico: Gustavo Gili, 1987.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade- Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

SUMMERSON, John. **A Linguagem Clássica da Arquitetura**. São Paulo; Martins Fontes, 1994.

VÁSQUEZ, Carlos Garcia. **Ciudad hojaldre: visiones urbanas del siglo XXI**. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

VILJOEN, Andre.; TARDIVEAU, Armelle. **Sustainable Cities and Landscape Patterns**. In: ENVIRONMENTALLY FRIENDLY CITIES. Proceedings of PLEA'98. Lisboa; James James Science Publishers Ltd, 1998.

XAVIER, Alberto. **Arquitetura Moderna em Curitiba**. São Paulo: Pini, 1986

