

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
SETOR DE TECNOLOGIA  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JULIANA CRISTIANE CARNEIRO

REQUALIFICAÇÃO NO BAIRRO REBOUÇAS, CURITIBA - PR

CURITIBA

2012

JULIANA CRISTIANE CARNEIRO

REQUALIFICAÇÃO NO BAIRRO REBOUÇAS, CURITIBA - PR

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA040) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

**Orientador (a):**

Profa. Dra. Gislene de Fátima Pereira.

CURITIBA

2012

*À minha mãe, Leoni, que foi o pilar de sustentação que permitiu esta e tantas outras conquistas na minha vida.*

## **AGRADECIMENTOS**

À Universidade Federal do Paraná e ao corpo docente do curso de Arquitetura e Urbanismo pela oportunidade, pelo embasamento e subsídios sem os quais não seria possível realizar este estudo e as trocas de experiência tão necessárias à formação que gerou o presente trabalho.

À Professora Dra. Gislene de Fátima Pereira, por toda a atenção disposta, suas palavras de incentivo, momentos de discussão e orientação e toda a ajuda no embasamento da pesquisa.

Aos colegas de curso pela ajuda, momentos de apoio e discussão. E aos amigos e familiares pela compreensão nos momentos de ausência, pelo carinho e palavras de motivação e apoio.

A todos aqueles que contribuíram de alguma forma com a realização dos presentes esforços e aqui não foram contemplados.

## RESUMO

O presente trabalho consiste em uma pesquisa com o objetivo dar fundamentação teórica para a concepção de um projeto de requalificação em setor do bairro Rebouças, em Curitiba. O estudo divide-se em um primeiro capítulo de embasamento conceitual, no qual realiza-se uma análise acerca da temática da requalificação urbana, descreve-se um breve histórico dos processos de intervenção no espaço urbano e discute-se os conceitos adotados para os principais termos utilizados a respeito do assunto. Neste ponto também são identificadas as maneiras como os instrumentos presentes no Estatuto da Cidade podem auxiliar na intervenção. Em seguida, é realizado um estudo de correlatos, analisando projetos nacionais e internacionais com características semelhantes à área de estudo. Prossegue-se com a interpretação da realidade onde se pretende intervir: o bairro Rebouças. São apresentadas as principais características do bairro, junto com levantamento histórico do mesmo. Ao final, são elaboradas diretrizes projetuais, que guiarão o projeto proposto. É também apresentado um plano de trabalho, com passos metodológicos para conduzir a intervenção.

Palavras-chave: Espaço Urbano. Bairro Rebouças. Intervenção Urbana. Requalificação Urbana. Curitiba.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – Esquema representativo da formação do “sentido de lugares”, na confluência das dimensões física, comportamental e de percepções sugerido por David Canter.....	28
FIGURA 02 – Passos metodológicos da análise ambiental, segundo CASTELLO (1996).....	29
FIGURA 03 - Estudo da morfologia através de esquemas figura-fundo.....	30
FIGURA 04 – Localização da área de intervenção.....	37
FIGURA 05 – Plano geral para a área central e portuária de Baltimore.....	38
FIGURA 06 – <i>Charles Center</i> .....	38
FIGURA 07 – Edifício vencedor do concurso para o <i>Charles Center</i> , de Mies Van Der Rohe.....	39
FIGURA 08 – Plano para a área conhecida como <i>Inner Harbor</i> .....	40
FIGURA 09 – <i>Maryland Science Center</i> .....	41
FIGURA 10 – <i>World Trade Center</i> .....	41
FIGURA 11 – <i>Inner Harbor</i> .....	43
FIGURA 12 – Localização de <i>Fells Point</i> .....	44
FIGURA 13 – Mapa da área de abrangência do PRIH Luz em relação a outros perímetros de reabilitação propostos.....	50
FIGURA 14 – Mapa de abrangência do PRIH Luz.....	50
FIGURA 15 – Localização.....	54
FIGURA 16 – Eixo Tamanduatehy no início da década de 70.....	55
FIGURA 17 – Proposta parque linear.....	58
FIGURA 18 – Proposta Eduardo Leira.....	59
FIGURA 19 – Proposta de Portzamparc.....	60
FIGURA 20 – Proposta de Cândido Malta.....	61
FIGURA 21 – Projeto Avenida do Trem.....	62
FIGURA 22 – Projeto Síntese.....	63
FIGURA 23 – Etapas da intervenção.....	69
FIGURA 24 – Curitiba, 1854.....	76
FIGURA 25 – Ocupação urbana de Curitiba, década de 1860.....	76

FIGURA 26 – Rua Comendador Araújo, 1915.....	77
FIGURA 27 – Esquema teórico do Plano Agache, 1943.....	79
FIGURA 28 – Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba.....	81
FIGURA 29 – Delimitação da área do setor industrial segundo o Plano Agache .....	86
FIGURA 30 – Mapa do Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba - 1965.....	87
FIGURA 31 – Zoneamento do Rebouças – 1975.....	89
FIGURA 32 – Mapeamento do Decreto de Implantação do projeto Novo Rebouças n.o 223/2003.....	91
FIGURA 33 – Estudo para implantação do Tecnoparque.....	94
FIGURA 34 – Localização do Rebouças dentro da Regional Matriz.....	96
FIGURA 35 – Mapa do município de Curitiba com a configuração dos bairros.....	96
FIGURA 36 – Mapa de hierarquia viária.....	98
FIGURA 37 – Mapa de Referenciais Urbanos.....	100
FIGURA 38 – Mapa de Zoneamento e Uso do Solo.....	101
FIGURA 39 – Síntese dos dados estatísticos e censitários do bairro Rebouças em relação ao município de Curitiba.....	103
FIGURA 40 – Mapa Síntese da Análise.....	105

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Resumo das principais operações urbanas desenvolvidas/em andamento até 2001.....	65
QUADRO 2 – Quadro-síntese das análises.....	72
QUADRO 3 – Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo.....	102



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMBEV	- Companhia de Bebidas da América
CIAM	- Congresso Internacional da Arquitetura Moderna
CIC	- Cidade Industrial de Curitiba
CIETEP	- Centro Integrado dos Empresários e Trabalhadores das Indústrias do Paraná
FIEP	- Federação das Indústrias do Estado do Paraná
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba
MASP	- Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand
PD	- Plano Diretor
PMC	- Prefeitura Municipal de Curitiba
PRIH	- Perímetros de Reabilitação Integrada do Habitat
PII	- Plano Integrado de Intervenção
PPU	- Plano Preliminar de Urbanismo
PUC	- Pontifícia Universidade Católica
RFSA	- Rede Ferroviária Federal S. A.
SANEPAR	- Companhia de Saneamento do Paraná
SEBRAE	- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
UFPR	- Universidade Federal do Paraná
UTFPR	- Universidade Tecnológica Federal do Paraná

# SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA.....	11
1.2 JUSTIFICATIVA.....	11
1.3 OBJETIVOS.....	12
1.3.1 Objetivos específicos.....	12
1.4 METODOLOGIA.....	12
<b>2 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA.....</b>	<b>15</b>
2.1 CONSIDERAÇÕES ACERCA DAS INTERVENÇÕES URBANAS.....	15
2.1.1 Breve histórico dos processos de intervenção urbana.....	16
2.1.1.1 Renovação Urbana.....	17
2.1.1.2 Preservação Urbana.....	18
2.1.1.3 Reinvenção Urbana.....	20
2.1.2 Conceitos e definições.....	21
2.2 ESPAÇO URBANO: MÉTODOS DE ANÁLISE.....	25
2.2.1 Espaço Urbano.....	26
2.2.2 Percepção Ambiental.....	27
2.3 INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	32
2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	34
<b>3 ANÁLISE DE CORRELATOS.....</b>	<b>36</b>
3.1 CASO BALTIMORE.....	36
3.1.1 O <i>Inner Harbor</i> .....	40
3.1.2 O bairro de <i>Fells Point</i> .....	43
3.1.3 Resultados e considerações finais.....	46
3.2 O CASO PRIH LUZ, SÃO PAULO.....	47
3.2.1 PRIH Luz.....	49
3.2.2 Resultados e considerações finais.....	53
3.3 CASO EIXO TAMANDUATEHY, SANTO ANDRÉ.....	54
3.3.1 Projeto Eixo Tamanduatehy.....	55

3.3.2 Resultados e considerações finais.....	70
3.4 SÍNTESE DA ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	71
<b>4 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE.....</b>	<b>75</b>
4.1 A EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO DO REBOUÇAS E SUA RELAÇÃO COM A EVOLUÇÃO DE CURITIBA.....	75
4.1.1 Breve histórico do desenvolvimento de Curitiba.....	75
4.1.2 Desenvolvimento do bairro Rebouças.....	83
4.1.3 Projeto Novo Rebouças.....	91
4.1.4 Considerações finais.....	96
4.2 CARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO REBOUÇAS.....	96
4.2.1 Características físicas e estruturais.....	99
4.2.2 Legislação e parâmetros urbanísticos.....	102
4.3 SÍNTESE DA ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	104
<b>5 DIRETRIZES PROJETUAIS.....</b>	<b>106</b>
5.1 DIRETRIZ GERAL.....	106
5.2 DIRETRIZES ESPECÍFICAS.....	107
5.3 PLANO DE ATIVIDADES.....	108
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>111</b>
<b>ANEXO 1 – DECRETO MUNICIPAL Nº 223, DE 12 DE MARÇO DE 2003.....</b>	<b>121</b>

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA

A presente pesquisa é requisito parcial para a conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná, tendo como enfoque a reunião de referencial teórico suficiente para o embasamento do projeto a ser realizado em etapa seguinte na forma de Projeto Final de Graduação do Curso.

Fundamenta-se por conceitos relacionados ao espaço urbano e pelas teorias de urbanismo, com o propósito de estruturar as diretrizes que embasarão o projeto de Requalificação de um Setor no Bairro Rebouças. O projeto se dará em escala de desenho urbano em uma área dentro do bairro a ser definida posteriormente.

Deseja-se agrupar conhecimentos acerca de várias esferas do urbanismo, passando por escalas mais abrangentes para a fundamentação necessária ao projeto urbano. Este estudo se dará através da conceituação teórica do termo requalificação urbana, do entendimento da evolução da ocupação do bairro, de análises de casos correlatos em outras cidades e do entendimento do contexto atual da área de intervenção.

## 1.2 JUSTIFICATIVA

A escolha do tema pautou-se no interesse da autora pelo aprofundamento do conhecimento em intervenções de requalificação urbana e nas suas relações afetivas com a cidade de Curitiba, especialmente a área central. O bairro Rebouças possui grande importância para a cidade, por um lado pelas funções que assumiu na sua história e, por outro, por sua proximidade com a área central, que lhe atribui significado cultural, estando cercado de universidades, a sede administrativa da Fundação Cultural, etc.

A degradação do bairro, porém, reduz sua utilização e apropriação pela população, tanto local quanto do restante da cidade. O bairro foi de crucial importância para o desenvolvimento do município a partir da metade do século XIX, com a instalação de indústrias e a construção da estrada de ferro que ligava Curitiba a Paranaguá. Estes foram fatores que impulsionaram o crescimento do bairro e definiram-no como setor industrial.

O crescimento da cidade, contudo, levou a uma nova divisão, com o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, que transferiu a função industrial para a região sul, modificando o caráter do bairro. Alia-se essas mudanças à desativação da estrada de ferro e conseqüente desocupação das garagens, oficinas e das residências de seus funcionários, criando grandes vazios urbanos. Esta é a problemática em questão no presente trabalho.

### 1.3 OBJETIVOS

A atual configuração do bairro Rebouças acabou por criar uma paisagem degradada, pouco habitada e criminalizada. Busca-se diagnosticar as principais condicionantes e potencialidades desse bairro para embasar o projeto de requalificação de um setor nele inserido no bairro, através de ferramentas de desenho urbano, criando-se intervenções pontuais porém articuladas de forma a induzir o desenvolvimento e a dinamização do bairro.

Procura-se, através de um projeto de requalificação, recuperar uma área urbana degradada, integrando-a ao seu entorno, reforçando sua importância tanto para seus moradores como para a cidade. Com a valorização da identidade do bairro através dos espaços emblemáticos ali existentes busca-se a apropriação por parte da população.

### 1.3.1 Objetivos Específicos

- Diagnosticar a situação da área, identificando fragilidades, condicionantes e potencialidades que guiarão a escolha de diretrizes para a intervenção;
- Estudar a evolução do desenho urbano e sua relação com a dinâmica de ocupação da área de estudo;
- Identificar exemplos similares de intervenções e expor resultados obtidos em outras cidades;
- Diagnosticar a realidade do local de implantação do projeto através de métodos aprendidos ao longo do curso e da própria pesquisa;
- Propor diretrizes para a posterior elaboração do projeto de requalificação de um setor no bairro Rebouças.

## 1.4 METODOLOGIA

Pauta-se a pesquisa no entendimento de que o urbanismo tem como foco a melhoria da qualidade de vida da população das cidades. Busca-se a partir daí referências históricas e teóricas das experiências realizadas anteriormente, tanto no Brasil quanto internacionais, e dos impactos, positivos ou negativos, que estas produziram. As ações planejadas nas cidades têm poder transformador na sociedade, sendo poderosas estratégias de políticas nacionais e internacionais. O entendimento do funcionamento desses processos é a base que permite a elaboração de projetos que cumpram de fato o papel de melhoria do espaço urbano para seus usuários.

Portanto, divide-se o estudo em quatro etapas, a saber: a) conceituação temática; b) análise de correlatos; c) interpretação da realidade; e d) diretrizes projetuais.

No primeiro momento da pesquisa, realizar-se-á uma revisão bibliográfica acerca dos processos de intervenção no território e de sua evolução ao longo da história; dos termos e suas definições mais utilizadas nesta área de conhecimento;

dos métodos mais utilizados para a análise do espaço urbano e de sua percepção por parte do usuário; e, por fim, dos principais instrumentos a que o urbanista tem acesso para auxiliar nas medidas planejadoras do território.

Em seguida, são elencadas algumas experiências similares ao escopo da presente pesquisa, sendo duas nacionais e uma internacional. A análise destas experiências permite perceber políticas que tiveram sucesso ou que fracassaram em seus objetivos e principalmente, entender o motivo que leva algumas soluções a darem certo ou não de acordo com a área onde são aplicadas e seu momento histórico-político, além da influência da própria cultura local e dos pólos de influência existentes em suas proximidades.

Havendo o conhecimento dos casos correlatos, é no capítulo seguinte o momento de estudar a área a receber intervenção. Organiza-se um apanhado de informações que permitam compreender melhor a realidade do Rebouças hoje e a evolução histórica que conformou a sua configuração. A análise da realidade é desenvolvida através de observações, coleta de dados e confecção de mapas temáticos que embasarão no momento seguinte o diagnóstico da região e a escolha do setor a ser trabalhado.

Por fim, com base nos conhecimentos gerados e nos dados coletados, a etapa de pesquisa monográfica se encerra com a definição das principais diretrizes a serem seguidas na elaboração do projeto, além da definição da metodologia a ser seguida na etapa posterior que se traduzirá no Plano de Atividades.

## 2 CONCEITUAÇÃO TEMÁTICA

O presente capítulo tem por objetivo fornecer os subsídios necessários ao embasamento conceitual para o desenvolvimento de um projeto de intervenção urbana no bairro Rebouças. Para isso, neste momento realiza-se uma revisão bibliográfica com três enfoques principais: o primeiro, relacionado aos processos de degradação do espaço urbano, tipos de intervenção e seus principais conceitos e definições, baseados nas análises realizadas por Vargas e Castilho (2006); o segundo diz respeito a metodologias de análise do espaço urbano; e, finalmente, o terceiro se concentra nos instrumentos urbanísticos fornecidos pelo Estatuto da Cidade que podem auxiliar no projeto de intervenção a ser elaborado em etapa posterior.

### 2.1 CONSIDERAÇÕES ACERCA DE INTERVENÇÕES URBANAS

O processo de degradação dos centros urbanos se dá, a partir dos anos 50 com a expansão das cidades, em todo o mundo, sobre novos espaços mais afastados do núcleo central, que apresentam melhores condições para trabalhar e morar. Assim, as atividades lucrativas que antes se concentravam na região central seguem a população e instalam-se nessas novas áreas, restando ao centro atividades menos rentáveis, muitas vezes informais e ilegais. A consequência deste processo é a diminuição dos investimentos na região central e o seu abandono como área de interesse para investimentos, levando a problemas de limpeza e segurança pública (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Com o passar dos anos a percepção da degradação gerada pelo abandono das áreas centrais faz voltar os interesses e investimentos no sentido de recuperar estas regiões. Neste contexto, verifica-se a necessidade de intervir no meio urbano para recuperar os espaços degradados.

Vargas e Castilho (2006) definem a recuperação do espaço urbano da seguinte forma:



“[...] melhorar a imagem da cidade que, ao perpetuar sua história, cria um espírito de comunidade e pertencimento. Significa, também, promover a reutilização de seus edifícios e a conseqüente valorização do patrimônio construído; otimizar o uso da infra-estrutura estabelecida; dinamizar o comércio com o qual tem uma relação de origem; gerar novos empregos. Em suma, implementar ações em busca da atração de investimentos, de moradores, de usuários e de turistas que dinamizem a economia urbana e contribuam para a melhoria da qualidade de vida, valorizando também a gestão urbana que executa e intervenção. (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 5)

Assim, a partir da segunda metade do século XX se intensificam os esforços no sentido de recuperar as áreas centrais e dinamizar o tecido urbano de forma que se adapte às novas demandas da sociedade industrial crescente. Vargas e Castilho (2006) definem o processo de intervenção:

“Intervir nos centros urbanos pressupõe avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção. Esta idéia de intervenção sustenta-se na identificação de um claro processo de deterioração urbana que pode ser entendido por analogia aos termos provenientes das ciências biológicas.” (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 3)

### 2.1.1 Breve histórico dos processos de intervenção urbana no mundo

A ação planejada de interferência no espaço e na dinâmica urbana por parte do poder público remonta à industrialização e ao desenvolvimento dos transportes. Mais especificamente, segundo Vasconcellos e Mello (2006), este processo surge na França do século XVIII com a aplicação da chamada medicina urbana<sup>1</sup> para sanar os problemas gerados pela insalubridade das condições de trabalho das classes operárias, aumento da população e falta de saneamento das cidades, que causavam epidemias.

Conforme as autoras, o contínuo crescimento da população gerou a necessidade então da “higienização” das cidades, fazendo nascer os primeiros planos de renovação urbana. As autoras exemplificam com o plano de Haussmann em Paris (1851-1870), que modificou completamente o tecido urbano preexistente.

---

<sup>1</sup> Termo utilizado por Foucault na obra **Microfísica do poder**, de 1979, para denominar ações baseadas no modelo de quarentena, utilizado na Idade Média para combater a peste (VASCONCELLOS; MELLO, 2006).

No Brasil, exemplo semelhante é o caso da reforma do Rio de Janeiro, realizada entre 1903 e 1906 pelo então prefeito Pereira Passos. (VASCONCELLOS; MELLO, 2006)

Conforme visto anteriormente, contudo, foi a partir da metade do século XX que se intensificaram as ações para solucionar os problemas urbanos. Vargas e Castilho (2006) dividem a evolução dos processos de intervenção que surgem nessa época em três fases principais: 1) **Renovação**, nas décadas de 50 e 60; 2) **Preservação**, relativa aos anos 70 e 80; e, 3) **Reinvenção**, a partir da década de 90 até os dias atuais.

#### 2.1.1.1 Renovação Urbana

Por Renovação Urbana, entende-se o período de intervenções em que se assume a preferência pelo novo, influenciado pela reconstrução, após a II Guerra Mundial, em toda a Europa e pelo processo de suburbanização em desenvolvimento na América do Norte, seguindo-se os interesses da elite vigente (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Há diferenças fundamentais porém no modo como são desencadeadas essas intervenções na Europa e na América. A presença dos centros históricos no continente europeu e sua relação com a identidade das cidades levou a intervenções que se voltaram à recuperação principalmente dos espaços públicos centrais e à criação das “New Towns (cidades novas)”. As práticas do Movimento Moderno, somadas à necessidade de reconstrução do continente foram as bases das intervenções que ali se desenvolveram, buscando resolver problemas de congestionamento e iniciando experiências voltadas à preservação das áreas antigas das cidades. Nos debates do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) o desejo de valorização do espaço público é reforçado, consolidando o que restara de patrimônio e priorizando sua preservação.

Já na América, não houve a mesma preocupação, sendo muitos centros urbanos completamente modificados para servir os interesses das mais diversas camadas da sociedade, em especial da iniciativa privada. O fenômeno ocorrido no

pós-guerra nos EUA, caracterizado pela demolição e reconstrução de grandes áreas tecido urbano das cidades ficou conhecido como *Urban Renewal*.

Com o objetivo de descongestionar as áreas centrais, criando vias amplas, estacionamentos e instituições culturais e a modificação dos padrões de uso do solo nos centros urbanos, amplas áreas foram desapropriadas e destruídas para dar espaço aos novos empreendimentos, desalojando milhares de pessoas. A escolha de construção de torres corporativas e residenciais de alto padrão nas áreas centrais garantia maiores arrecadações de impostos, e foi utilizada em várias cidades dos EUA. Outra medida de renovação dos centros urbanos amplamente empregada foi a criação de vias exclusivas de pedestres como solução a problemas relacionados ao comércio (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Estas ações acabaram por segregar ainda mais a população e não atingiram o objetivo de revitalização do centro, já que não apresentaram incentivos para sua apropriação. Esses projetos, na década de 70, passaram a ser intensamente criticados, principalmente pela falta de uma esfera social, uma vez que expulsavam a população residente, além de desconsiderar as características do tecido urbano e as relações com o entorno. Conforme colocam Vargas e Castilho, 2006:

“O ano de 1974 é considerado o último de 25 anos do programa de renovação urbana. As críticas a esse programa resultaram de uma série de movimentos cujo discurso baseava-se na estética, no patrimônio e na questão ambiental, inaugurando uma nova fase no processo de intervenção nas áreas centrais.” (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 15)

#### 2.1.1.2 Preservação Urbana

O período seguinte, correspondente ao intervalo entre os anos 1970 e 1980, chamado de período de preservação, trouxe consigo a negação do momento anterior, ou seja, do modernismo, buscando-se a visão do Estilo Internacional, que baseava-se no socialismo e suas idéias de igualdade. A elite detentora do poder, por sua vez, descontente com esta premissa, buscou então reforçar a importância da preservação e da restauração de símbolos de status e distinção. Esta fase é marcada por projetos com fortes características historicistas e nostálgicas, privilegiando a preservação urbana.

Este período histórico se caracteriza pelo discurso de que os centros urbanos seriam elementos essenciais na vida da cidade, resgatando sua identidade e o sentimento de nacionalismo e orgulho cívico. Os projetos dessa época refletem este ideário, supervalorizando a memória e o patrimônio histórico, sendo por vezes criticados por especialistas da área por irem além do preservacionismo e acabarem criando cenários que testemunham um falso histórico.

Outra característica verificada a partir dos anos 70 foi a abordagem empreendedora por parte dos administradores públicos e não mais meramente gerencial. Os projetos começaram a ser empregados como forma de campanha eleitoral; buscava-se o apelo popular e a implementação das ações era feita preferencialmente próxima aos locais frequentados por eleitores. Seguindo-se a tendência empreendedora, verifica-se também o fortalecimento de parcerias com a iniciativa privada como forma de resposta às críticas do período anterior quanto à inviabilidade econômica e empresarial dos projetos implantados (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Aliado ao sentimento de nacionalismo da época, o advento do Bicentenário de Independência norte-americana impulsionou ainda mais o interesse da população pelo patrimônio nacional. Segundo Vargas e Castilho (2006), como forma de resgate histórico, a estratégia utilizada pelo EUA foi a recuperação de edificações e dos centros históricos através da construção de shoppings centrais que fortalecessem o comércio local e a utilização de usos mistos. Estes empreendimentos acabaram servindo como catalisadores da recuperação dos centros, como pode ser visto nos casos do *SoHo* e do *South Street Seaport* em Nova Iorque e do *Harborplace* em Baltimore.

Na Europa o cenário inicial deste período era diferente. Já havia no momento anterior a preocupação com a manutenção dos centros históricos como forma identitária das cidades. A evolução das intervenções ocorridas ali não se ateve apenas ao comércio central, mas já apresentava ações relacionadas a habitações de baixa renda, ao sistema de transportes e ao espaço público. Data deste período o projeto das *Docklands*, em Londres.

O Brasil também foi influenciado nesta época pelas correntes mundiais de intervenção urbana. Foram criadas em todo o mundo instituições com a finalidade de salvaguardar os bens culturais e normatizar estratégias de preservação. Neste

contexto, surgiram aqui entidades como a Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e a Fundação Pró-Memória.

Amplia-se neste momento o debate acerca das tipologias e dos objetivos das intervenções urbanas, principalmente em meios especializados. Busca-se discutir as ideologias que levam às decisões do fazer urbano; os tipos de estratégias utilizados; a visão mercadológica e privatizante do espaço público; a criação de cenários; e o entendimento do que é histórico (VARGAS; CASTILHO, 2006). Busca-se, portanto, o desenvolvimento de uma teoria acerca das intervenções urbanas.

Vargas e Castilho (2006) consideram que o período entre 1970 e 1980 serviu como período de transição para se chegar ao que elas chamaram de reinvenção urbana:

“Em síntese, todas as estratégias e instrumentos estabelecidos para a recuperação das áreas urbanas, direcionados ao desenvolvimento urbano local e fundamentados na preservação do patrimônio histórico cultural agiram como embriões de uma nova era nos processos de intervenção em áreas centrais” (VARGAS; CASTILHO, 2006).

### 2.1.1.3 Reinvenção Urbana

O desenvolvimento de novas tecnologias e a evolução das comunicações fez surgir uma nova dinâmica no modo de produção, mais flexível, que influenciou diretamente o funcionamento das cidades. Neste contexto se desenvolve o período chamado de reinvenção urbana, que se inicia em meados dos anos 80 e se estende até os dias atuais. Como afirmam Vargas e Castilho (2006),

“A maior capacidade de comunicação permitiu que o território se transformasse em mercadoria para ser consumida por cidadãos de renda elevada, investidores e turistas, deixando de ser prioritariamente o *locus* da produção para ser o *locus* do consumo (GLAESER et al., 2000). A globalização mudara o conceito de cidade, de destino final e permanência para o lugar dos fluxos” (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 32).

Nesta época, a partir da parceria do poder público com a iniciativa privada e do interesse de arrecadar investimentos externos para reconstruir ou reinventar o cenário urbano, adota-se a valorização da imagem da cidade, utilizando-se principalmente do *city marketing*. Com esta abordagem, a partir dos anos 80, a

cidade começa a ser pensada como um empreendimento, adotando-se o marketing como instrumento de planejamento<sup>2</sup>.

Não há grandes inovações com relação ao ideário das intervenções do período anterior. O que muda é a escala de abrangência das ações, utilizando-se de grandes projetos urbanísticos como catalisadores do desenvolvimento das cidades e para a promoção político-partidária. São desenvolvidas então ações que não mais se restringem ao centro. Outra mudança verificada a partir da comparação com os momentos anteriores diz respeito ao público alvo das intervenções. Se antes os projetos eram desenvolvidos para o cidadão, agora é a população flutuante o principal alvo dos planos. Há a valorização da imagem e da estética das cidades, muitas vezes em detrimento ao seu contexto social, causando o fenômeno da gentrificação, porém mascarando-no através do “urbanismo do espetáculo”, como colocado por Vargas e Castilho (2006):

“Enquanto a imagem da cidade pode ser um elemento importante para atrair capital e pessoas, em um período de intensa competição urbana, lugares espetaculares e festivais públicos servem, também, para ofuscar fortes conflitos sociais e desigualdades” (VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 45)

### 2.1.2 Conceitos e definições

Conforme explicado anteriormente, a cidade industrial do século XVIII trouxe consigo a necessidade do desenvolvimento de métodos de intervenção urbana que garantam a qualidade de vida dentro da nova dinâmica das cidades. Assim, surgem ao longo das décadas diversos termos para nomear os planos e projetos que estavam sendo desenvolvidos. Na tentativa de homogeneizar o discurso mundial e os parâmetros de comparação entre as diversas ações realizadas ao longo das últimas décadas, várias definições foram geradas por autores da área.

---

<sup>2</sup> “Tomando-se como ponto de partida a constatação de que, nos dias de hoje, ‘os consumidores deparam-se com diversos tipos de produtos e serviços, fazendo suas escolhas com base em suas percepções do valor que estes os proporcionam’ (Kotler, 2001:6), muitos gestores urbanos estão importando certas metodologias da iniciativa privada (notadamente aquelas que possuem maior relação com o marketing) com o objetivo de tornar as suas cidades dotadas de um maior *valor* aos olhos de seus moradores e especialmente dos investidores externos” (DUARTE; CZAJKOWSKI JUNIOR, 2007, p. 277).

A primeira definição relevante para o presente estudo refere-se àquela dada por Foucault, em que o autor coloca a intervenção urbana de forma análoga à medicina, utilizando o termo **medicina urbana**. A analogia permite apreender o processo de forma similar às intervenções médicas, como apontam Vargas e Castilho (2006),

“intervenção e cirurgia são palavras sinônimas, e o organismo submete-se a uma intervenção basicamente em três situações: para a recuperação da saúde e manutenção da vida, para a reparação de danos causados por acidentes e, mais recentemente, para atender às exigências dos padrões estéticos”(VARGAS; CASTILHO, 2006, p. 3).

Posteriormente, como já foi explicado, surgem as chamadas renovações urbanas, com o intuito de reformulação do tecido urbano, porém sem a preocupação com a manutenção da sua integridade. Após a fase de renovação, surgem novos movimentos em busca de intervenções que reconheçam o valor histórico e cultural das cidades, utilizando-se então de inúmeras denominações com significados semelhantes, geralmente acompanhadas do prefixo “re”, que se refere ao retorno, ao preexistente, traduzindo a postura preservacionista verificada a partir dos anos 60. Vasconcellos e Mello (2008) pontuam:

“A Carta de Veneza (1964) amplia o conceito de monumento histórico: esse não mais é restrito a exemplos isolados, mas estende-se a todo conjunto representativo, mesmo modesto, testemunho de evoluções, civilizações ou acontecimentos históricos. O *continuum* do tecido urbano aparece como espaços merecedores de valorização. A "era das demolições" começa a chegar ao fim. Surgem ações integradas e simultâneas, visando à retomada de atividades econômicas, a recuperação física dos imóveis e a fixação da população de origem no seu habitat ” (VASCONCELLOS; MELLO, 2008, p. 61)

Para que haja homogeneidade no entendimento do presente estudo, faz-se necessária neste momento a revisão dos conceitos e termos relacionados às intervenções urbanas segundo as definições aqui utilizadas . Para efeitos deste estudo – e, inclusive, para a determinação do tipo de intervenção a ser utilizada na etapa de projeto a que se destina a presente pesquisa – a autora elencou os termos mais utilizados a serem definidos: renovação, revitalização, reabilitação e requalificação.

Por **renovação urbana** entende-se aquela ação em que não há a preocupação com a manutenção das estruturas preexistentes, podendo-se modificar

livremente o espaço para que se chegue no resultado almejado para a área. Envolve portanto a substituição de estruturas urbanas existentes. De acordo com Pasquotto (2010),

“O termo ‘renovação urbana’, criado pelo economista Miles Colean em 1950 segundo estudos de Weimer e Hoyt (1966) incluía diferentes programas como: ‘reabilitação’ no sentido de processo de transformação da estrutura urbana considerada abaixo do padrão exigido ou prescrito; ‘conservação’ com a acepção de envolver tanto a reabilitação como a demolição para melhorar um local; e ‘redesenvolvimento’, com significado de englobar as operações de demolição, remoção e reconstrução de uma área inteira (Richardson, 1978 apud PICCINI, 1999)“ (PASQUOTTO, 2010).

Segundo a Carta de Lisboa<sup>3</sup>, a renovação é estratégia integrante da reabilitação urbana. Esta definição revela um paradoxo gerado no documento, uma vez que, como será explicado mais a frente, a reabilitação pressupõe a consideração e preservação de aspectos culturais e históricos intrínsecos da área. O próprio documento define a renovação como sendo uma “ação que implica a demolição de estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e a sua conseqüente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações, atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área.” (CARTA DE LISBOA, 1979).

Somekh e Campos Neto (2005) colocam ainda que esses tipos de ação geralmente apresentam estratégias para a atração de investimentos para os lugares a serem modificados, utilizando-se de grandes projetos emblemáticos e intensa divulgação.

O termo **revitalização**, que surge em 1960 dentro do contexto da obsolescência das áreas centrais de cidades mais antigas, começa a ser empregado com maior frequência a partir da implementação das primeiras leis de preservação urbana (PASQUOTTO, 2010). De acordo com Botelho (2006), a palavra revitalização traz consigo a idéia da necessidade de fazer florescer algo que carece de vitalidade, refere-se a um quadro de deterioração, e seu emprego em determinado espaço “significa indicar sua decadência inequívoca” (BOTELHO, 2006,p. 34). Segundo Del Rio (1996),

---

<sup>3</sup> Documento gerado a partir do I Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana, Lisboa, 1995. Procura padronizar as definições dos termos utilizados dentro dos temas urbanos.



“A revitalização urbana é um conceito (...) abrangente. Ao mesmo tempo em que incorpora todas as práticas urbanísticas anteriores, é bem mais do que sua simples adição, pois as excede e supera, na busca por uma nova vitalidade para as áreas urbanas, seja relativa a aspectos econômicos, sociais, culturais ou físico-espaciais. Trata-se de compor objetivos de desenvolvimento aos de recuperação e preservação de estruturas abandonadas ou deterioradas, intervindo em conteúdos sociais e econômicos através de variados mecanismos de controle dos processos urbanos.” (DEL RIO, 1996, p.5).

Na década de 90, no entanto, o termo passa a ser questionado, uma vez que não estava sendo empregado de acordo com as teorias intrínsecas à nomenclatura. Faz-se necessária então a mudança na forma e no enfoque de intervenção e, conseqüentemente, no termo designado, mais adequado a esta ação. Pasquotto coloca que “vários termos foram utilizados, que englobavam valores econômicos e patrimoniais (reconversão, recomposição, reciclagem, reinvestimento), valores sociais (regeneração, reocupação e repovoamento), entre outros” (PASQUOTTO, 2010, p. 146).

A palavra **reabilitação** em sua origem significa o reestabelecimento dos direitos. Adaptada de outra área de conhecimento (o direito), este termo é definido como a “ação de recuperar a estima e a consideração” (CHOAY; MERLIN, 1998, *apud* PASQUOTTO, 2010, p. 146). A expressão foi utilizada em 1972 em texto da Convenção da UNESCO substituindo o vocábulo restauração, empregado tanto em arquitetura como em urbanismo. Mais do que a simples melhoria do espaço, a reabilitação refere-se à recuperação e reutilização do acervo edificado, configurando-se um dos aspectos fundamentais da conservação. De acordo com Vasconcellos e Mello (2008),

“A Carta de Lisboa apresenta o conceito de reabilitação como estratégia de gestão urbana e induz à compreensão de seu significado como sinônimo de requalificação. A seguir, aproxima esse conceito da definição de revitalização. Tanto num como noutro caso, vem explícita a importância de trazer novas atividades econômicas e, com elas, ‘dar nova vida’ às áreas ‘decadentes’ da cidade. Na redação dos dois artigos, a diferença é o fato de o primeiro exigir a manutenção da identidade e das características, enquanto que o segundo admite que esse mesmo procedimento pode ser adotado em zonas ‘com ou sem identidade’ “ (VASCONCELLOS; MELLO, 2008, p.61)

Pode-se inferir portanto que o processo de reabilitação constitui na ação integrada de recuperação de uma área urbana em conjunto com o restauro de

edifícios e a revitalização das esferas econômica e social, buscando-se dinamizar a área e torná-la atrativa (PASQUOTTO, 2010).

Por fim, o termo **requalificação** tem seu emprego apenas no final dos anos 1980 e pode ser definido como sendo o conjunto de ações com a finalidade de “saneamento de dificuldades urbanas, e a participação de todos os atores sociais, de maneira a promover o desenvolvimento local e proporcionar soluções democráticas, que impulsionem a vida das cidades” (BRASIL, 2008).

Requalificar implica em processo de intervenção no território que vise essencialmente a recriação da qualidade de vida urbana. Diz respeito a ações múltiplas, com várias frentes, desde o provimento de infra-estrutura até a valorização da imagem da cidade e seu equilíbrio social. O conceito de requalificação não apresenta unanimidade quanto à sua definição, sendo um conceito dinâmico cuja definição vem evoluindo de acordo com novos problemas diagnosticados no tecido urbano. Existe porém o reconhecimento deste tipo de projeto se relacionar com a recuperação econômica, melhoria das condições físicas, ma qualidade ambiental e na imagem da área em questão (KLOSS, 2006).

Por fim, independentemente da tipologia de intervenção a ser aplicada, Vasconcellos e Mello (2008) colocam que é imprescindível se pautar na definição apontada por Foucault para compreender os procedimentos utilizados na prática do urbanismo, uma vez que “obedecem à mesma seqüência do tratamento terapêutico então proposto: o isolamento (confinamento), ou seja, o recorte do objeto de estudo, a anamnese (história), a observação, o exame e a análise dos dados, o diagnóstico e, finalmente, a aplicação do “remédio” ou terapia.” (VASCONCELLOS; MELLO, 2008, p. 62)

## 2.2 ESPAÇO URBANO: MÉTODOS DE ANÁLISE

Para o posterior desenvolvimento de um projeto de intervenção com a finalidade de requalificar um setor do bairro Rebouças, percebeu-se a necessidade do estudo de maneiras de analisar o espaço urbano que possam ser incorporadas à metodologia de projeto na próxima etapa. Analisar o espaço coerentemente é

fundamental para o sucesso de qualquer projeto urbanístico e há vários métodos a que se pode recorrer para tal análise.

Antes de estudar a metodologia a ser aplicada, contudo, verifica-se a necessidade de um breve estudo bibliográfico acerca das definições e teorias de espaço urbano que complementarão e facilitarão o entendimento da metodologia de percepção ambiental a ser estudada em seguida.

### 2.2.1 Espaço Urbano

Lefebvre (1999) concebe o espaço urbano como uma tríade composta por espaço físico, espaço mental e espaço vivido. Para o autor, o espaço físico é aquele em que há percepção a partir da concretização do ambiente, tal como ruas, edifícios e parques. O espaço mental se vale de interpretações subjetivas, dependendo de cada indivíduo e o espaço vivido é aquele construído da junção dos dois anteriores, agregando também conflitos e significados próprios.

De maneira similar, Souza (2003) também divide o espaço no campo físico e no campo das idéias. Porém, para ele a materialização do entendimento do espaço se dá através da cidade. Assim, o espaço se traduz em um conjunto de diferentes usos da terra, seja moradia, comércio, serviços, enfim, atividades fragmentadas que se articulam.

O entendimento de Lynch (1999) com relação à cidade e seu espaço é relacionado a cinco elementos que o autor considera essenciais para a percepção do espaço urbano por parte dos usuários. São eles: caminhos, pontos nodais, bairros, limites e marcos.

Assim como Lynch, Lamas (2000) também apreende o espaço urbano a partir de elementos morfológicos. Para ele, a articulação do espaço é percebida através de elementos como fachadas, mobiliário urbano, árvores, ruas, praças, lotes, etc., e suas relações entre si e com o meio.

Verifica-se portanto, que as definições de espaço urbano variam de autor para autor, não havendo uma designação clara. Por ser um elemento não-palpável,

sua compreensão se dá de forma subjetiva, podendo variar de acordo com o posicionamento e a postura do pesquisador frente aos desafios de intervenção. O ato de intervir no espaço da cidade porém influencia diretamente toda uma comunidade. Daí a importância de se fazer uma leitura correta do espaço em questão e das sensações que ele causa em seus usuários.

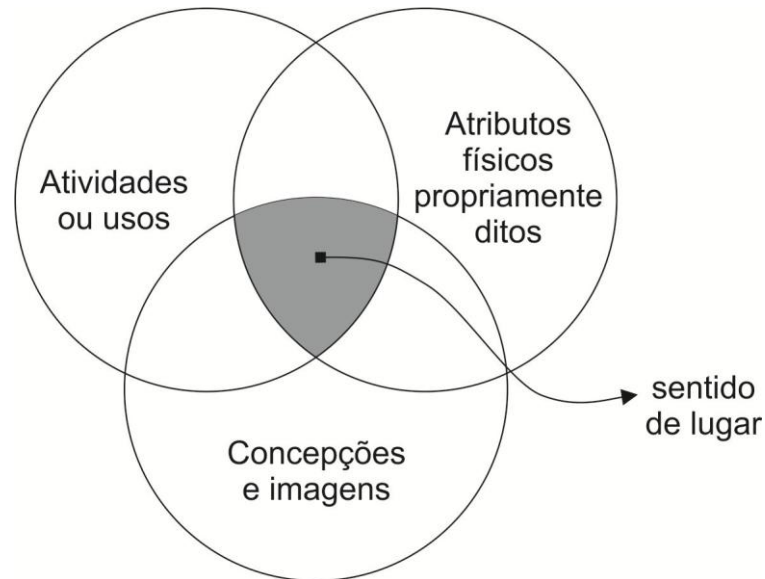
### 2.2.2 Percepção Ambiental

Kevin Lynch e Gordon Cullen foram pioneiros no estudo da percepção do espaço e desenvolveram metodologias que se pautam na qualidade ambiental e na legibilidade e imageabilidade da cidade. Enquanto Lynch prioriza em seus estudos aspectos qualitativos a serem levantados e analisados, Cullen dá maior importância à percepção sensorial.

Atualmente, muitos autores brasileiros têm abordado a questão da metodologia de percepção do espaço urbano, o que auxilia no aprofundamento do tema e sua incorporação cada vez mais intensa nos processos de planejamento (SOMMER, 2008).

Para a definição de qual metodologia seria a mais adequada ao escopo da presente pesquisa, considerou-se a abrangência da área em questão, a escala de intervenção pretendida e também outros estudos com escopos similares. Foram escolhidas, portanto, as propostas metodológicas apresentadas por Castello (1996) na obra *Percepção Ambiental*, utilizando-se também dos estudos feitos por Del Rio (1990) para sua complementação, já que ambas as teorias se dividem de forma semelhante.

Del Rio (1990) destaca a importância de apreender o espaço urbano segundo a perspectiva do usuário, e para tanto, utiliza-se da teoria de David Canter (1977) de “sentido de lugar”, na qual sugere que o espaço só será compreensível pelo ser humano a partir da sobreposição de três esferas da consciência: **atividades ou usos, atributos físicos propriamente ditos e as concepções e imagens** (CANTER, 1977, *apud* DEL RIO, 1990). Del Rio (1990) divide estas esferas segundo métodos próprios estudados pelo autor, sendo que a esfera “concepções e imagens” é dividida pelo autor nos métodos de *análise visual* e *percepção do meio ambiente* – semelhantes à categoria de *análise perceptual* sugerida por Castello (1996), que será abordada a seguir. Já a esfera de atividades ou usos, conversa com os conceitos de *comportamento ambiental* e *percepção do meio ambiente* utilizados por Del Rio (1990), ou à *análise experiencial* de Castello (1996). E por fim, a esfera de atributos físicos se traduz no conceito de *morfologia urbana* utilizado por Del Rio (1990), similar à *análise estrutural* de Castello (1996).



**Figura 01 – Esquema representativo da formação do “sentido de lugares”, na confluência das dimensões física, comportamental e de percepções sugerido por David Canter.**

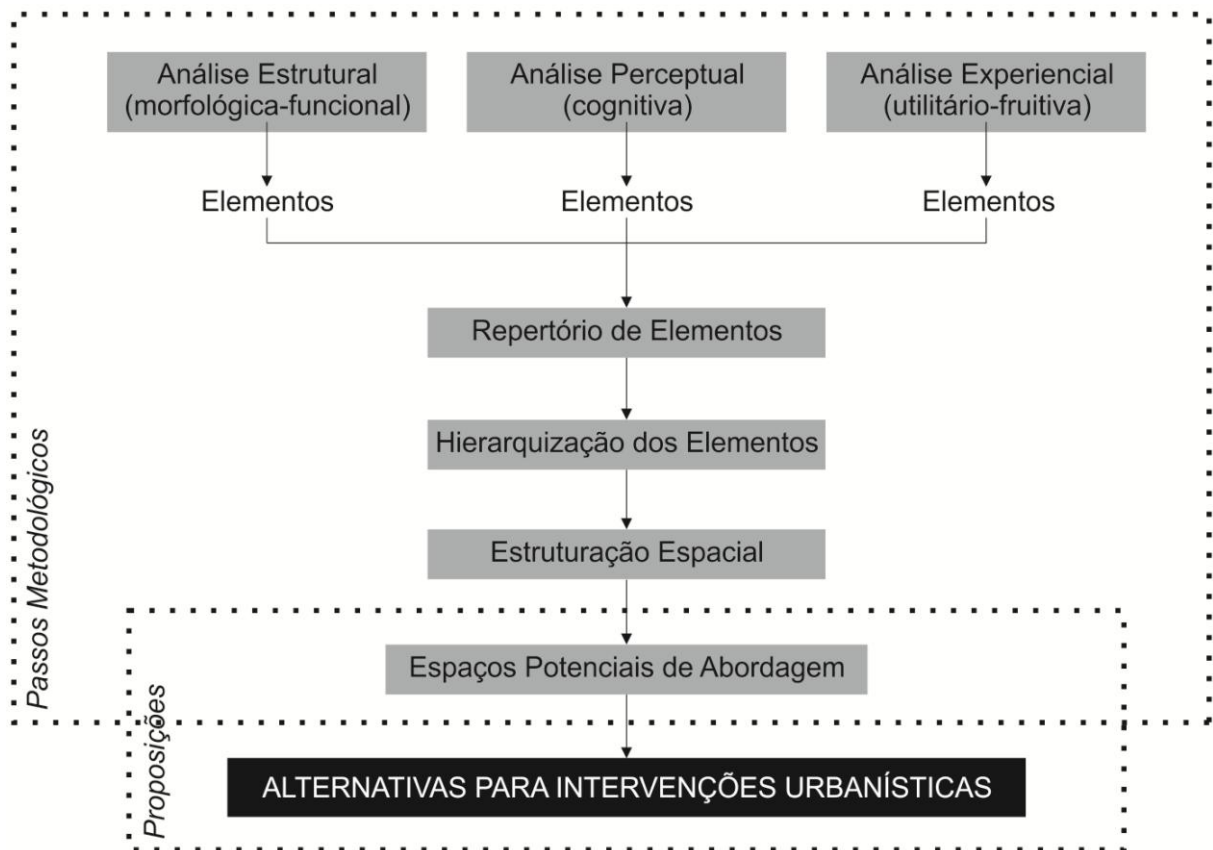
FONTE: adaptado de DEL RIO,1990, p. 70.

A teoria em que se embasa a metodologia de Castello (1996), similar ao entendimento de Lefebvre, reconhece dois tipos de espaço no ambiente urbano; um espaço topológico e um espaço psicológico. O primeiro se relaciona à percepção física do meio urbano, enquanto o segundo faz referência à experiência do uso urbano e aos comportamentos urbanos. Esta experiência é de grande valia, segundo o autor, no entendimento dos valores apresentados no espaço em estudo. Segundo Castello (1996),

“A base para os estudos e pesquisas em percepção ambiental se fundamenta no entendimento de que a vivência dos seres humanos com seu ambiente está instruída pela percepção. As pessoas, tanto em ambientes urbanos como em ambientes não urbanizados, exercitam um reconhecimento das condições ambientais através de seus processos perceptivos. [...] Passam a processar em suas mentes aquilo que é percebido através de suas sensações e progressivamente passam a adquirir uma compreensão sobre o ambiente que as cerca, encaminhando-se então o registro de suas percepções para o nível cognitivo” (CASTELLO,1996, p. 4)

Tendo como referência as bases empregadas por Lynch e Whyte e buscando relacionar ambiente e comportamento, algumas diretrizes foram definidas por Castello para operacionalizar as intervenções urbanas, divididas em três categorias analíticas: **análise estrutural**, **análise perceptual**, e **análise experiencial**.

Estas categorías são o ponto de partida para a identificação das condicionantes presentes no espaço estudado, complementando-se entre si e podendo ser utilizadas da mesma forma na pesquisa com especialistas como com usuários. O autor acredita que a partir dos padrões espaciais identificados pelas categorías de análise, poder-se-á identificar os espaços com maior potencialidade de intervenção e seus aspetos mais marcantes, auxiliando na escolha da tipologia de intervenção.



**Figura 02 – Passos metodológicos da análise ambiental, segundo CASTELLO (1996).**

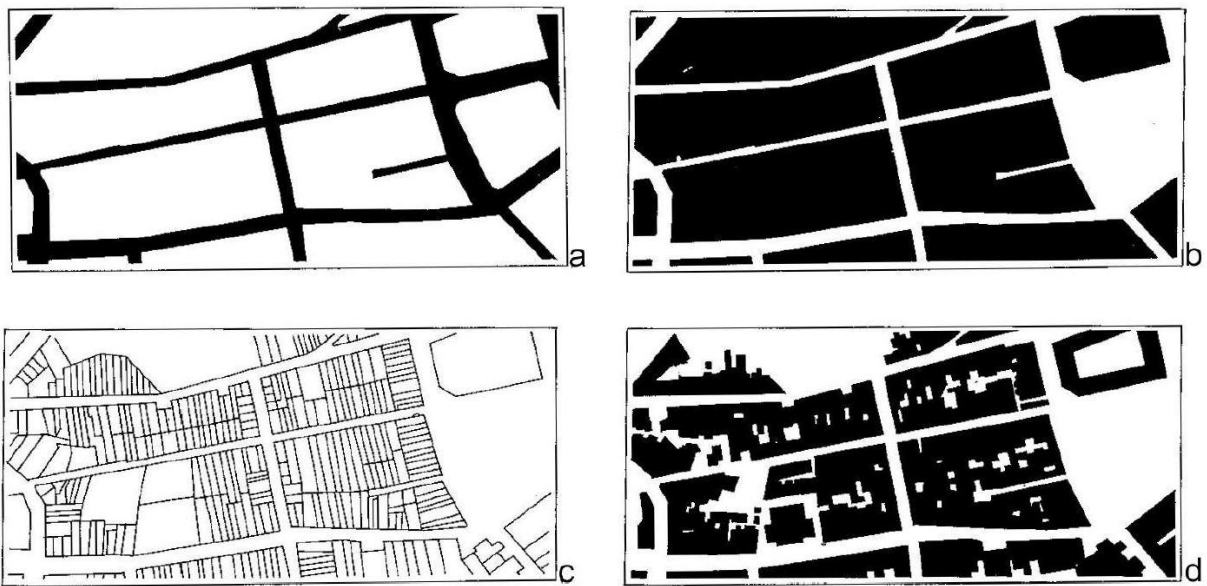
FONTE: DEL RIO, V.; OLIVEIRA, 1996, p. 31, *apud* BARTH, 2009, p. 7

### **Análise estrutural**

Esta análise diz respeito aos aspectos físicos do ambiente, ou seja, sua forma. Voltada para a morfologia e a funcionalidade, esta categoría dialoga sem problemas com o método da Morfologia Urbana, de Del Rio (1990).

Quanto ao método defendido por Del Rio (1990), uma das estratégias mais usuais do estudo da morfologia urbana é a confecção dos esquemas figura-fundo.

Esta técnica permite perceber as relações e dinâmicas que acontecem no espaço estudado. Assim, pode-se entender a conformação do tecido urbano. Segundo o autor, se aliada a uma análise da evolução histórica da área, a técnica pode trazer informações importantes acerca da área em questão, sua lógica de formação, evolução e transformação dos elementos urbanos. O autor sugere, ainda, elementos a serem observados por esta técnica: crescimento, traçado e parcelamento, tipologias dos elementos urbanos e articulações.



**Figura 03 - Estudo da morfologia através de esquemas figura-fundo**

Legenda: Destaque para (a) a malha viária, (b) o espaço privado, (c) o perfil fundiário, (d) o espaço construído.

FONTE: DEL RIO, 1990, *apud* FERRAZ, 2010, p. 36.

### Análise perceptual

Como o próprio nome infere, esta análise tem por objetivo identificar a percepção da cidade por parte do usuário. Para tanto, Castello (1996) sugere a utilização de técnicas de mapas mentais, que tem bons desempenhos na tarefa de identificar os principais aspectos urbanos captados pela cognição humana.

Assim como na análise anterior, nesta categoria também pode-se valer de metodologia apresentada por Del Rio (1990). O método da Análise Visual tem o objetivo de apreender os efeitos sensoriais/emocionais gerados pela experiência do urbano. Trata-se de uma análise interpretativa e subjetiva, dependendo em alto grau da capacidade de observação do pesquisador.



Del Rio (1990) aponta três maneiras pelas quais o meio urbano pode gerar respostas emocionais: através da visão – desdobramentos causados pelo percurso, perspectivas e variações de planos; do lugar – desde ponto focal até o sentimento de pertencimento; e do conteúdo – signos atribuídos de acordo com experiências no espaço, como escala, textura, cor, etc.

### **Análise experiencial**

Finalmente, a análise experiencial diz respeito aos elementos sensoriais e perceptíveis existentes no espaço urbano. Volta-se então à experiência e aos comportamentos com relação à cidade. Busca-se com esta análise identificar os elementos que levam à afeição dos usuários por certos ambientes. Para esta categoria, a estratégia sugerida por Castello (1996) é a abordagem direta através de entrevistas e questionários em busca de identificar o imaginário coletivo de determinado lugar. Da mesma forma, Del Rio (1990) se vale de métodos parecidos em seu estudo acerca da *percepção do meio ambiente* para alcançar seu objetivo de identificar imagens públicas.

O autor alerta, por fim, que o estudo do *comportamento ambiental* deve ser acompanhado de procedimentos sistemáticos para a realização da observação direta, a saber: a) posição do observador em relação ao observado – grau de interferência o observador no cenário observado; instrumentos de registro – de acordo com o elemento a ser analisado; e objeto de análise – atores envolvidos, influência do meio, interrelações.

Após a realização destas três análises e da eleição dos elementos mais significativos resultantes das mesmas, a próxima etapa da metodologia de Castello (1996) se dá com a classificação destes elementos através de uma seleção dos critérios a serem avaliados, como elementos estruturadores, valor histórico, acessibilidade, etc. Assim, a análise prossegue em forma de síntese, definindo hierarquias. O produto gerado desta síntese de análise deve refletir a estruturação básica do espaço estudado e a forma como a população a percebe.

Concluindo-se o estudo, extrai-se dele as condicionantes e potencialidades que servirão de diretrizes no desenvolvimento da metodologia de intervenção escolhida (CASTELLO, 1996).

## 2.3 INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Aliado ao estudo metodológico projetual, para a realização de intervenções urbanas, deve-se considerar as implicações políticas das ações dentro da cidade. A área de influência de um projeto urbano deve ser levada em consideração no momento de definir a tipologia de intervenção e os agentes e atores envolvidos no processo. A articulação é fundamental, dependendo do diálogo entre todos os envolvidos.

Além disso, a legislação urbana cumpre papel igualmente importante no processo do planejamento urbano. O Estatuto da Cidade fixa princípios fundamentais para a articulação destes mesmos atores a fim de garantir os interesses da maioria. Os instrumentos urbanísticos presentes na Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001 têm a finalidade de induzir as formas de uso e ocupação do solo de acordo com as demandas da cidade. Assim, pode-se induzir o desenvolvimento de determinada área a partir de políticas urbanas bem empregadas, reforçando a capacidade de intervenção dos planos.

O recurso dos instrumentos urbanos pode ser utilizado de várias formas para auxiliar nos processos de requalificação em articulação com o Plano Diretor. Segue-se alguns dos mais utilizados:

- Para fins de habitação social e regularização fundiária:
  - *Zonas Especiais de Interesse Social*: áreas do zoneamento das cidades destinadas à habitação de interesse social, são importantes no processo de regularização fundiária;
  - *Concessão de Uso do Especial para fins de Moradia*: transferência do direito de uso de um imóvel para fins de uso de interesse social, evita a expulsão da população de baixa renda quando da implantação de projetos de requalificação;
  
- Para fins de setorização de atividades, dinamização de usos, e melhoria de infra-estrutura:

- Direito de Preempção: confere o direito de preferência ao Poder Público municipal de compra de um imóvel que está sendo alienado pelo proprietário;
  - Operações Urbanas Consorciadas: parceria público-privada para implantação de um conjunto de intervenções e medidas definidas no Plano Diretor, a serem coordenadas pelo Poder Público;
  - Consórcio Imobiliário: o proprietário transfere seu imóvel para o Poder Público, este, por sua vez, faz obras de urbanização da área, e como pagamento, devolve ao proprietário algumas unidades imobiliárias urbanizadas ou edificadas;
  - Parcelamento e Edificação Compulsórios: o Poder Público pode impor ao proprietário que tiver área não edificada, subutilizada ou não utilizada, o parcelamento, edificação ou utilização do imóvel, como forma de promover a ocupação de áreas que já possuem infraestrutura e equipamentos;
  - *Contribuição de Melhoria*: trata-se de um instrumento tributário e financeiro que pode recuperar os recursos aplicados em obras públicas que acabaram gerando valorização imobiliária. Desta forma, pode-se controlar especulações imobiliárias de modo a evitar processos de gentrificação.
- Para fins de preservação:
    - Transferência do Direito de Construir: possibilidade conferida ao Poder Público municipal de permitir a um proprietário transferir o que não pode ser construído em uma área (por de necessidade ambiental ou social), para outro local da cidade. O mesmo direito poderá ser concedido a proprietário de área urbana que doar ao Poder Público o imóvel para os fins previstos na lei, como preservação ambiental e de patrimônio histórico;
    - Estudo de Impacto de Vizinhança: instrumento que age como mediador entre os interesses privados de empresários e os de usuários e moradores do local. Com a utilização do mesmo há uma democratização da tomada de decisões sobre os empreendimentos

urbanos de grande porte, fazendo que seja ouvida a população que será afetada pelo impacto destes empreendimentos.

Os instrumentos apresentados podem ser utilizados, isolados ou em conjunto, para a indução das transformações desejadas. Someckh (2008) afirma que, se utilizados de forma correta, e articulados ao Plano Diretor, estes podem constituir grandes avanços, com participação popular e espaços equilibrados social e ambientalmente.

## 2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se com a análise da evolução histórica dos processos de intervenção no espaço urbano a variação das posturas adotadas e mesmo do entendimento dos objetivos buscados pelas mesmas. Desde as iniciativas de higienização da metade do século XX, passando-se à preocupação com a identidade das cidades e seu patrimônio construído, do entendimento do urbano como um sistema e não apenas um conjunto de edificações, o marketing urbano e, mais recentemente, a preocupação com os aspectos ambientais de sustentabilidade, aliados à questão econômica e política. Da mesma forma, a variedade de termos utilizados para definir esta gama de processos de intervenção constituídos nas últimas décadas.

Tendo-se em mente a visão geral desses processos e termos, aceita-se no presente trabalho o entendimento de que a intervenção proposta para a etapa de projeto será uma **requalificação**, direcionada para a escala de desenho urbano, com enfoque nas questões de qualidade de vida, infra-estrutura, aspectos relacionados à preservação ambiental, habitacionais, sociais, de acordo com as definições estudadas anteriormente para este tipo de intervenção.

O estudo metodológico realizado, em conjunto com os instrumentos garantidos pelo Estatuto da Cidade possibilitarão o embasamento teórico necessário para a concepção do projeto para área no Rebouças. Através de estudo aprofundado das necessidades observadas pelos usuários do bairro, poder-se-á valer de recursos instrumentais do estatuto para garantir o estabelecimento de

parcerias público-privadas, o controle da especulação imobiliária e dos processos de gentrificação.

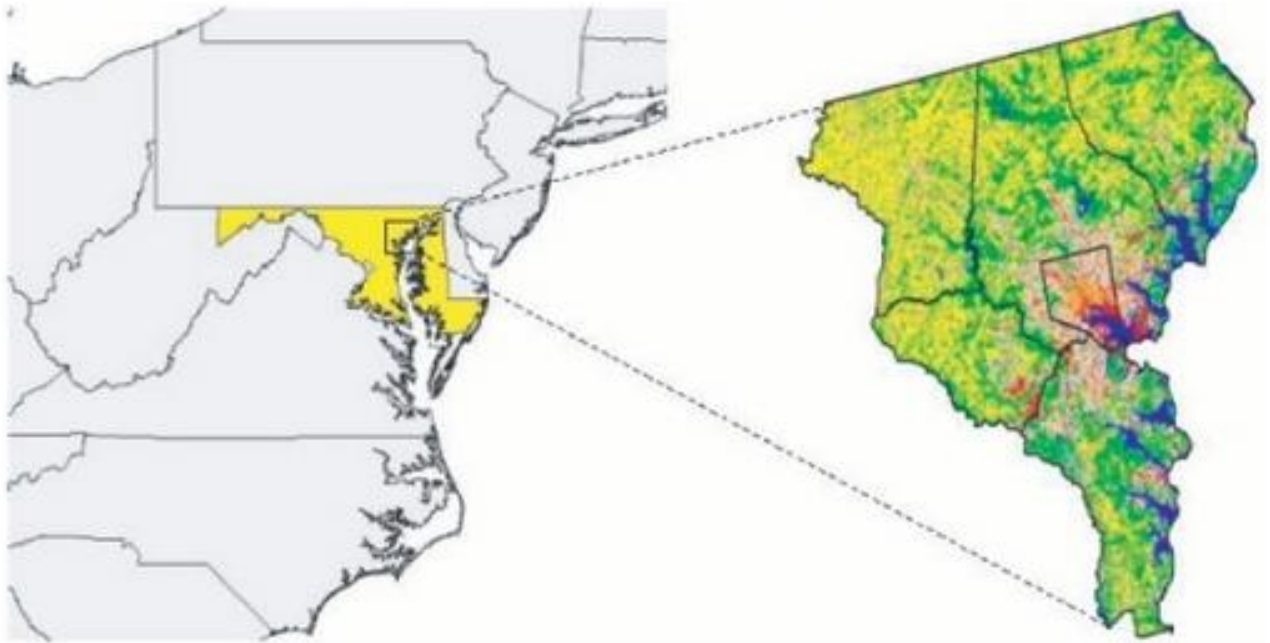
### 3 ANÁLISE DE CORRELATOS

O presente capítulo tem por objetivo a análise de projetos de requalificação urbana implementados em outras cidade que possam servir de referência na elaboração de um projeto futuro em Curitiba. Foram escolhidos três exemplos em áreas que sofreram processo de esvaziamento, a saber: o Projeto para a área portuária de Baltimore, USA; os Perímetros de Reabilitação Integrada do Habitat (PRIH) no bairro da Luz, em São Paulo (SP); e o Projeto Eixo Tamanduatehy, em Santo André (SP).

A escolha dos casos a serem analisados seu deu pela semelhança nas causas de desqualificação das áreas trabalhadas e tipo de tecido existente inicialmente – decorrente de usos anteriores por indústrias e/ou atividades portuárias. Sua inserção na cidade, próximas ao centro, também foi fator determinante na escolha das referências, associado ao fato dos casos apresentarem métodos de trabalho e propostas projetuais bastante distintos mas com dimensões participativas e multidisciplinares em diferentes escalas.

#### 3.1 CASO BALTIMORE, USA

A cidade de Baltimore localiza-se no estado de Maryland, nos Estados Unidos e possui um dos portos mais importantes do país (FIGURA 04). Sua proximidade com a capital Washington (cerca de 60 km), aliada à presença do porto garantiram à cidade destaque dentro da economia regional e nacional. Com as mudanças da sociedade geradas pelo término da II Guerra Mundial e a suburbanização, além do declínio do porto - que não acompanhou as mudanças e acabou sendo superado pelo porto de Nova Iorque – a área central de Baltimore iniciou um processo de degradação, com subutilização e abandono de armazéns e galpões e crescente criminalidade.

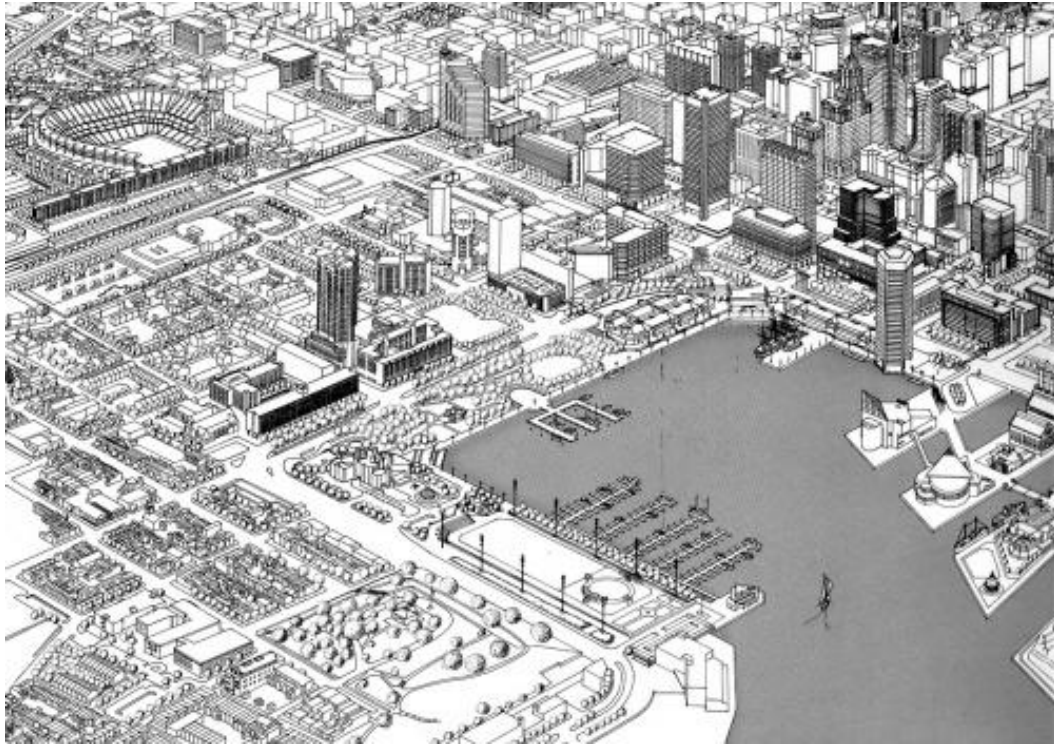


**Figura 04 - Localização da área de intervenção.**

FONTE: CAIRN INFO. Disponível em:  
<[http://www.cairn.info/loadimg.php?FILE=NSS/NSS\\_141/NSS\\_141\\_0004/NSS\\_idPAS\\_D\\_I\\_SBN\\_pu2006-01s\\_sa02\\_art02\\_img001.jpg](http://www.cairn.info/loadimg.php?FILE=NSS/NSS_141/NSS_141_0004/NSS_idPAS_D_I_SBN_pu2006-01s_sa02_art02_img001.jpg)>. Acesso em 18.abr.2012

Surge então, no final da década de 50, um plano de um grupo de empresários locais para enfrentar a referida crise. Com a contratação do urbanista David Wallace para a criação de um plano diretor inicia-se o processo de renovação das áreas centrais de Baltimore (FIGURA 05). Num primeiro momento a intervenção refere-se a apenas alguns quarteirões, totalizando 13 hectares.

Foi idealizado, em 1958, o projeto Charles Center (FIGURA 06), com edifícios de usos mistos, contando com escritórios, comércio, cultura e habitação, que ganhou grande destaque por ser a primeira intervenção urbana nos EUA a conservar edifícios históricos não tombados (cinco no total). O projeto foi pioneiro também ao criar um sistema de ligação para pedestres entre os edifícios livrando os miolos de quadra e criando praças públicas.



**Figura 05 - Plano geral para a área central e portuária de Baltimore.**

FONTE: Vitruvius. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em 19.abr.2012



**Figura 06 – Charles Center.**

FONTE: Baltimore Bicyclist Blog. Disponível em: <<http://baltimorebicyclist.blogspot.com.br/>>.

Acesso em 19.abr.2012



Importante característica da renovação de Baltimore é a parceria público-privado que possibilitou várias ações pontuais integradas, num contínuo de décadas. “Entre os diversos fatores essenciais para o sucesso, pode-se destacar o interesse do grupo empresarial local, o espírito empresarial da Prefeitura, a conjunção de esforços entre o setor público e privado, e a qualidade do programa e do projeto de renovação.” (DEL RIO, 1990, p. 146)

Outro fator que contribuiu para o sucesso do projeto foi a promoção pela Prefeitura de um concurso para a construção do primeiro edifício comercial no Charles Center, cujo escritório ganhador foi o de Mies Van der Rohe (FIGURA 07). A ação despertou o interesse de investidores e gerou reconhecimento mundial, comprovando a possibilidade de renovação da área.



**Figura 07 – Edifício vencedor do concurso para o Charles Center, de Mies Van Der Rohe.**

FONTE: World Architecture Map. Disponível em:

<<http://www.worldarchitecturemap.org/buildings/one-charles-center>>. Acesso em 19.abr.2012

### 3.1.1 O *Inner Harbor*

O sucesso do plano abriu o caminho para novas intervenções ainda em meados dos anos 60, visando uma renovação geral do centro de Baltimore. A mais importante dessas intervenções foi a que se deu no *Inner Harbor* (FIGURA 08), ou área portuária interior, com gestão novamente da firma consultora de David Wallace. Com a demolição de edificações abandonadas e revitalização da margem ribeirinha, implantou-se a partir de 1973 o que se tornou o principal atrativo da cidade, com um complexo de empreendimentos e conjunto de obras arquitetônicas que chega a concentrar 21 milhões de pessoas (entre turistas, habitantes e trabalhadores) ao ano (DEL RIO, 2001).



**Figura 08 – Plano para a área conhecida como *Inner Harbor - Baltimore*.**

FONTE: Vitruvius. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em 19.abr.2012

Em 1976 foi inaugurada uma nova área que compreende o *Maryland Science Center* (FIGURA 09) e a torre do *World Trade Center* (FIGURA 10). A

inauguração do Centro de Convenções, em 1976, aumentou ainda mais o número de visitantes, uma vez que a realização de eventos ali é mais barata do que na capital, Washington.



**Figura 09 – Maryland Science Center.**

FONTE: City Profile. Disponível em:

<<http://www.cityprofile.com/maryland/photos/5501-baltimore-maryland-science-center-2.html>>. Acesso em 19.abr.2012



**Figura 10 – World Trade Center.**

FONTE: City Profile. Disponível em:

<<http://www.cityprofile.com/maryland/photos/5501-baltimore-maryland-science-center-2.html>>. Acesso em 19.abr.2012

Em 1980 foi inaugurado o maior sucesso do plano: o *Harbor Place*, que se constitui de dois pavilhões, que abrigam mercado, restaurantes, quiosques, etc.

“Para conseguir o apoio da comunidade e a aprovação do projeto, Rouse fez uma campanha pessoal junto a grupos minoritários e representações étnicas locais, garantindo empregos e oportunidades de negócio. O compromisso foi o seguinte mix no Harborplace: 10% dos empreiteiros seriam de minorias, 25% dos operários da construção de minorias, 50% dos empregados no shopping e ajuda a minorias para empregar-se, e um esforço especial para encontrar e atrair comerciantes das minorias. Das 2.000 propostas encaminhadas por comerciantes interessados no projeto, 140 foram aceitas, das quais 91% eram da comunidade local e 20% representavam minorias. 128 lojas originais, 22 eram de minorias. Esse compromisso social revelou-se excelente para os negócios pois a mistura de restaurantes étnicos e a variedade de lojas tornaram-se um grande atrativo não planejado originalmente.” (DEL RIO, 2001)

Outros empreendimentos também obtiveram grande sucesso na região, principalmente por terem sido resultado de excelentes projetos arquitetônicos (DEL RIO, 2001), como foi o caso do Aquário Nacional e de toda a área da marina pública (FIGURA 11). Porém, além de todos os esforços arquitetônicos, uma iniciativa da prefeitura merece especial destaque: o programa *urban homesteading* constituiu-se num esforço bem sucedido para atrair novos moradores para o *Inner Harbor*. O Estado oferecia casas deterioradas (resultado de um antigo plano viário não desenvolvido) a habitantes que não possuíssem imóvel na cidade pelo preço simbólico de um dólar. Em contrapartida, ficava a cargo dos compradores recuperar esses imóveis no prazo de seis meses – a prefeitura oferecia um financiamento de materiais de construção – e a venda do imóvel era vetada por dois anos para evitar especulação imobiliária. Essa apropriação por parte dos habitantes fez com que a área onde o programa foi implantado fosse renovada rapidamente.



**Figura 11 –Inner Harbor.**

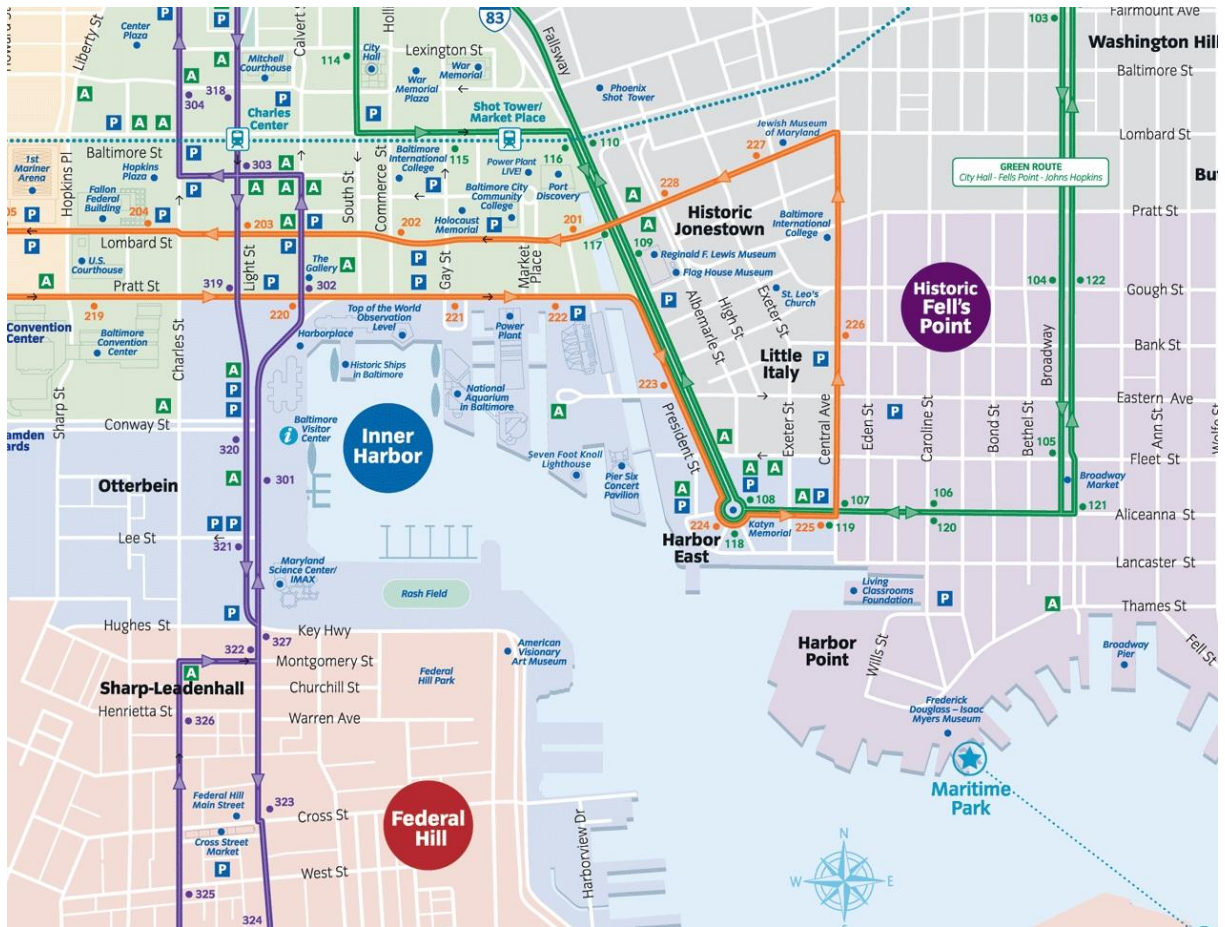
FONTE: Metro Jacksonville. Disponível em:

<<http://www.metrojacksonville.com/article/2009-jul-elements-of-urbanism-baltimore>>

Acesso em 19.abr.2012

### 3.1.2 O bairro de *Fells Point*

O bairro de *Fells Point* (FIGURA 12), localizado próximo ao *Inner Harbor*, na continuação do Rio Patapsco foi outra importante intervenção em Baltimore. A forte identidade da região, seu conjunto arquitetônico de importância histórica, seu traçado urbano tipicamente portuário e seu caráter multi-racial serviram como pontos de partida para a definição das diretrizes a serem tomadas em seu plano diretor. O Plano de Renovação Urbana para *Fells Point* tinha como objetivo a manutenção da identidade do bairro e para tanto valeu-se de colaboração entre o poder público, empresários e a comunidade.



**Figura 12 – Localização de Fells Point.**

FONTE: Charm City Circulator. Disponível em: <

[http://www.charmcitycirculator.com/sites/default/files/u20/Online\\_WTHC\\_Route\\_Map\\_1.png](http://www.charmcitycirculator.com/sites/default/files/u20/Online_WTHC_Route_Map_1.png)> Acesso em 19.abr.2012

Com a aquisição de grandes áreas do bairro – vários quarteirões ao longo do rio que possuíam edificações históricas – por um mesmo grupo empresarial, iniciou-se o processo de intervenção no bairro. Houve um esforço por parte da Prefeitura no sentido de conciliar os interesses do empresário em questão com interesses da comunidade e os do próprio poder público, além de buscar maneiras legais de impedir uma simples descaracterização do bairro. A solução a que se chegou foi o desenvolvimento de uma proposta de desenho urbano com diretrizes de proteção da área ribeirinha e dos edifícios de interesse patrimonial de forma a incorporá-los na legislação existente ou criar legislação específica para o local.

A proposta se desenvolveu ao longo de três quarteirões, área que foi subdividida em quatro setores articulados, condicionados à presença de edifícios a serem conservados e ao projeto de um sistema de espaços públicos. Como

metodologia, foi adotado um “estudo da morfologia e da paisagem (townscape) com características locais, como percursos e corredores visuais dos pedestres, para obter simulações dos empreendimentos possíveis na área (tipologia, usos, volumetrias e estudos de plantas-baixa)” (DEL RIO, 1990, p. 151). Além dessas condicionantes adotadas para a proposta, a intenção de deixar o pavimento térreo o mais “animado” possível, levou à proposta de edifícios de uso misto com comércio, principalmente bares e restaurantes no nível dos espaços públicos livres.

A busca por integração, tanto no aspecto do tecido urbano quanto no aspecto formal, de gabarito e materiais, entre o existente e o novo pautou-se como outro fator determinante. Procurou-se integrar os acessos público existentes ao *Inner Harbor* ao longo da margem do rio, bem como os corredores visuais que levassem ao mesmo, gerando perspectivas desde o acesso ao bairro.

Como a identidade do bairro está ligada ao rio e ao seu uso, sendo o grande ponto focal da área, a intervenção buscou reforçar essa identidade, porém modificando seu uso. Grandes áreas de lazer foram incorporadas à paisagem, servindo à comunidade local e mantendo a memória. Houve ainda a preocupação por parte da Prefeitura, em garantir a manutenção das atividades aquáticas não-recreativas que delimitou área determinada para tal uso, onde marinas podem se instalar.

### 3.1.3 Resultados e Considerações finais

O grupo de projetos empreendidos em Baltimore tem sua importância pelo pioneirismo das intervenções, enfoque na parceria público-privado, com abertura para as necessidades da comunidade local, e respeito à memória local e aos edifícios de interesse patrimonial.

Por muitos anos o sucesso do plano foi garantido por um governo continuado, como afirma Del Rio (2001),

“A implementação do processo de revitalização da cidade e de seu centro permitiu que Baltimore alterasse completamente sua imagem perante o público, de decadente e feia nos anos 50, para uma das cidades mais bem conceituadas perante o público norte-americano que perdurou até o final dos anos 80. A continuidade administrativa e a reeleição por quatro vezes do prefeito Schaeffer, que depois elegeu-se governador, foi um dado crucial para tanto. Infelizmente, hoje, depois de doze anos de uma administração pífia do seu sucessor, Baltimore regrediu enormemente, com elevados índices de criminalidade, intensa fuga de moradores e de movimento comercial para outras localidades, e uma economia que se encontra, novamente, em franca decadência.”  
(DEL RIO, 2001)

Outro fator que contribuiu enormemente para o sucesso do plano por tantos anos foi a metodologia utilizada para suas propostas, que levou em conta a morfologia do tecido urbano e projeções de edificações futuras, com intenção de prever o tipo de crescimento almejado para a área, a partir de definições de diretrizes para construções futuras.

Por fim, fica claro, a partir deste exemplo, a importância da ação em conjunto entre governo, empreendedores e população local. Esta foi a estratégia que garantiu que nenhuma das partes acabasse prejudicada. Os três interesses devem andar juntos, de forma a garantir um espaço saudável onde as relações possam se articular em todos os níveis.



### 3.2 CASO PRIH LUZ, SÃO PAULO

Assim como ocorreu em várias metrópoles em todo o mundo, no centro de São Paulo, a saída das instalações industriais, aliada ao crescimento de regiões periféricas da cidade causou esvaziamento, com perda de população e de investimentos (grandes indústrias foram transferidas para regiões adjacentes). Inicia-se então, na década de 1970, um processo de degradação da área central e propagação de habitações em condições precárias. Como afirmam Bartalini, Lima e Pallamin, “numa tendência esboçada já nos anos sessenta, sofreu um sério processo de degradação urbana, concomitantemente à valorização imobiliária de outros eixos da cidade, para os quais transferiram-se sedes de empresas e bancos”(BARTALINI;LIMA & PALLAMIN, 2009, p. 1).

A partir da década de 90, uma série de iniciativas de intervenção por parte da Prefeitura foram desenvolvidas buscando modificar a imagem da área central a fim de atrair investimentos do mercado imobiliário e transformar a região. Essas iniciativas tinham como objetivo extinguir os cortiços ali presentes e inserir novas unidades de habitação através da implantação do Programa de Atuação de Cortiços (PAC), como afirmam Vitale *et. al.* (2005, p. 14), “projetos estes que, com intuito de recuperação dos edifícios de interesse histórico, resultam na expulsão dos moradores de baixa renda, devido à promoção de valorização imobiliária e alteração dos usos preexistentes.”

Como afirmam José e Vitale (2010, p. 01), “ao longo da década, a visão sobre a produção habitacional transcendeu a unidade residencial, incluindo a necessidade de articulação desta com a reabilitação urbana”. Durante a gestão municipal de 2001 a 2004, portanto, desenvolvem-se novas iniciativas para a reabilitação do centro de São Paulo. Entre elas estavam o programa Morar no Centro, o Plano de Reabilitação da Área Central e o Plano Diretor Estratégico e Plano de Habitação. Todas elas estavam relacionadas e deram origem a vários programas de intervenção específicos, entre os quais, o Perímetro de Reabilitação Integrada do Habitat (PRIH), que surgiu como uma das formas de intervenção do programa Morar no Centro.

Os PRIHs envolviam conjuntos de quadras com moradias precárias, porém com potencial para empreendimentos imobiliários, de reforma ou de novas

construções, além de escassez ou ausência de espaços livres públicos de convivência e equipamentos coletivos. Esses perímetros tinham ainda como característica comum grande diversidade social, com a convivência de vários grupos com organizações próprias, que deveriam ser articulados, de forma a garantir o atendimento das demandas das diferentes camadas ali residentes. Uma forte condicionante a ser considerada era a “invisibilidade” de alguns destes grupos, muitas vezes esquecidos pela sociedade e, principalmente, por programas de reabilitação urbana, que acabam por expulsá-los da área de intervenção (como os carrinheiros ou os moradores de rua).

O programa tinha como objetivo a melhoria das condições de moradia na área, inclusão social da camada de mais baixa renda (como a população residente nos cortiços) e a valorização das características do bairro. Era fundamental para o sucesso do programa a permanência da população ali residente, evitando-se o processo de gentrificação comum em várias áreas do centro da capital paulista naquele momento conforme coloca Vitale *et. al.*

“Os PRIHs não pretendem uma transformação urbana de valorização imobiliária, mas uma recuperação do tecido urbano e social que mantenha a população de baixa renda moradora do perímetro, usando para isso a noção de função social da propriedade e a criação de instâncias públicas participativas, sem desvincular a relação entre as dinâmicas locais do bairro e as da cidade como um todo.” (VITALE *et. al.*, 2005, p. 7)

Para a intervenção dos PRIHs foi proposta a elaboração de Planos de Ação de curto e médio prazos de acordo com as necessidades e urgências verificadas pela própria população residente nos perímetros (saneamento, saúde, segurança, etc.). A partir destes planos, seriam definidos os atores envolvidos na implementação do programa. Ademais, colocou-se como diretriz essencial para todo o processo a instalação, durante a primeira fase, de um escritório, chamado Escritório Antena, dentro do perímetro, como explicam José e Vitale (2010):

“Com o programa PRIH tentou-se definir uma atuação diferenciada do poder público, mediante a constituição experimental de um escritório localizado no território: o “escritório antena”. Este, formado por equipe técnica interdisciplinar, fazia a intermediação entre os grupos sociais que moram, trabalham e atuam no PRIH. O escritório era responsável pelo desenvolvimento de instrumentos de captação, entendimento e interpretação das necessidades e demandas locais (Diagnóstico participativo), atuava na ativação de processos de mobilização

social diferenciados para o diálogo e o confronto social, além de fomentar a potencialização das capacidades e propostas vindas da comunidade local, e dos recursos formais e informais presentes no território (Planejamento participativo).

Ao longo da sua atuação e na implementação das diversas etapas o escritório caracterizou-se como agente público facilitador: de um lado, suporte técnico – desempenhando o papel de análise e orientação técnica, planejamento e de difusão da informação – e, de outro, agente promotor – tentando intermediar a negociação entre interesses diversos na comunidade local e nas outras instâncias do poder público – e gerenciador dos conflitos intrínsecos ao processo de gestão urbana democrática.” (JOSÉ; VITALE, 2010, p. 4-5)

A presença do Escritório Antena inserido no contexto da área de intervenção acabou por funcionar como ferramenta norteadora dos projetos, além de incentivar a participação da população tanto no diagnóstico quanto nas decisões de projeto propriamente dito, criando-se um canal de comunicação direto entre os órgãos responsáveis pelas obras e os usuários da área em questão.

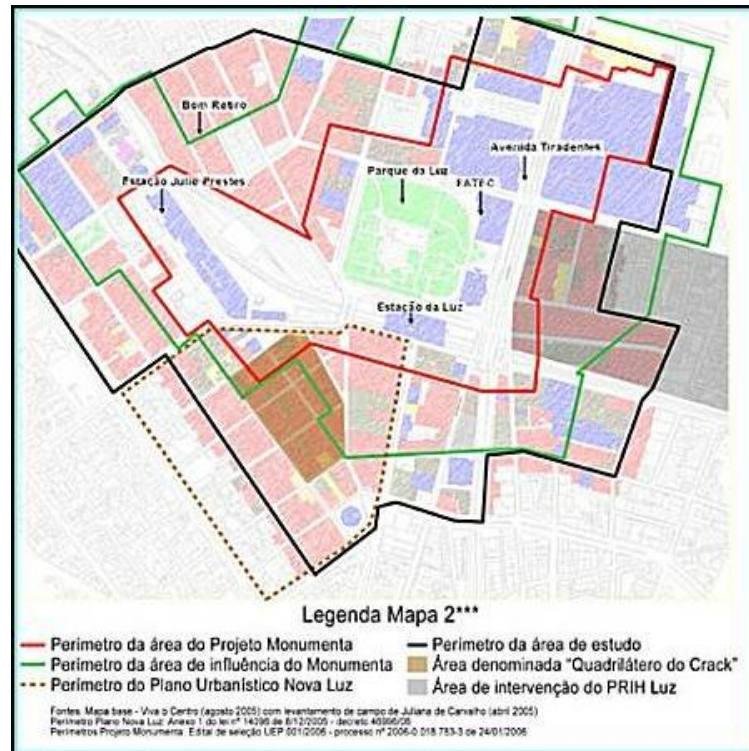
### 3.2.1 PRIH – Luz

O bairro da Luz se desenvolveu a princípio afastado do centro de São Paulo. A implantação da estação ferroviária, em 1865, foi o fator que impulsionou sua urbanização, com a instalação de indústrias e vilas operárias. Com o crescimento da cidade, porém, seu uso foi modificado, com as indústrias sendo deslocadas para áreas periféricas, e formação de grandes bolsões de pobreza nos grandes lotes onde antes funcionava o setor secundário.

A escolha para a implantação do primeiro PRIH nesta área se deu, segundo Vitale *et. al.* (2005), por conta de, na época, o bairro estar sofrendo um processo de concentração de investimentos de revitalização, em especial de recuperação de edifícios históricos, o que causou a expulsão de residentes locais de menor poder aquisitivo por causa da valorização imobiliária em alguns setores do bairro. Outro fator definidor dessa escolha foi a clara delimitação espacial do perímetro, que facilitaria a gestão do Escritório Antena neste projeto piloto (FIGURAS 13 e 14).

Tendo em mente os objetivos já definidos para os PRIHs, de recuperação do tecido urbano e social, manutenção da população residente e requalificação ambiental do bairro, algumas diretrizes de trabalho foram definidas: abordagem

integrada e participativa; elaboração de um plano de intervenção; constituição de instâncias de negociação; interlocução com movimentos sociais e; referências internacionais de requalificação urbana com inclusão social.



**Figura 13: Mapa da área de abrangência do PRIH Luz em relação a outros perímetros de reabilitação propostos.**

FONTE: Os Urbanistas.

<[http://www.charmcitycirculator.com/sites/default/files/u20/Online\\_WT\\_HC\\_Route\\_Map\\_1.png](http://www.charmcitycirculator.com/sites/default/files/u20/Online_WT_HC_Route_Map_1.png)> Acesso em 19.abr.2012



**Figura 14: Mapa de abrangência do PRIH Luz.**

FONTE: BARTALINI; LIMA; PALLAMIN, 2009. Disponível em <  
<https://upcommons.upc.edu/revistes/html/2099/802/art06-3.htm>>  
 Acesso em: 15.abr.2012.

A metodologia proposta para a intervenção supunha três etapas:

- Primeira etapa: criação de canais de diálogo entre comunidade e poder público e levantamentos físicos e sociais a fim de formar um quadro da realidade local;
- Segunda etapa: desenvolvimento de atividades de mobilização social com o objetivo de definir, com auxílio da população, as diretrizes para um Plano Integrado de Reabilitação;
- Terceira etapa: implementação das diretrizes e ações definidas no Plano para a requalificação da área.

Durante a primeira etapa de implementação do PRIH Luz, , tendo em vista dois eixos de atividades, o de Comunicação sócio-territorial e o de Levantamento físico-ambiental, uma série de trabalhos foram realizados em conjunto com a comunidade local: “Comunicação Social e Local”, “Levantamento Físico-Imobiliário”, “Levantamento Ambiental”, “Levantamento de Lideranças” e “Mapeamento e Contato com Entidades”. O foco do trabalho do Escritório Antena nesta fase estava em aproximar a população local e as entidades organizadas da área.

Durante os primeiros meses o objetivo de aproximar a população das entidades provou-se necessário, uma vez que havia grande segregação dentro da comunidade, que não tinha conhecimento das atividades realizadas por entidades mesmo dentro dos mesmos grupos sociais. A formalização do Fórum de Entidades do PRIH Luz e Subprefeitura Sé, com o objetivo de criar um espaço de articulação entre os atores da comunidade e o poder público permitiu maior contato entre as entidades e conhecimento das atividades que estavam sendo realizadas. Definiu-se como meta “fomentar um espaço de troca e articulação permanente, concretizando o primeiro resultado da integração local entre poder público e entidades não-governamentais” (VITALE, *et. al.*, 2005).

Foram desenvolvidas ainda duas oficinas com a comunidade, as “Oficinas de sensibilização e aproximação” e as “Oficinas do futuro”. A primeira com o fim de apresentar as propostas de reabilitação e realizar uma leitura mais correta das

dinâmicas territoriais, definindo potencialidades e condicionantes. Já a segunda tinha por objetivo conhecer e agrupar os anseios da população para a melhora do bairro no futuro (JOSÉ; VITALE, 2010).

Por fim, para a montagem do Diagnóstico Participativo, foram realizados levantamentos detalhados tanto de aspectos ambientais e paisagísticos como da situação imobiliária. Com a integração dos resultados gerados tanto pela participação popular quanto pelo quadro técnico levantado, pode-se construir conhecimentos conjuntos, referendados em plenárias realizadas com os atores envolvidos, onde se finalizou essa etapa, determinando a ordem de prioridades de intervenção (por meio de consenso): a primeira Lixo; segunda Saúde; a terceira Habitação; a quarta Educação; a quinta Lazer/Cultura; e a última Segurança.

Com a definição das prioridades e do diagnóstico, foi possível iniciar a etapa seguinte, de Construção Social e de Estudos de Viabilidades que viria a estruturar o planejamento participativo, com o objetivo de elaborar o Plano Integrado de Intervenções (PII) para o PRIH Luz. A primeira atividade realizada nesta etapa foi a construção de um Plano de Ações relativo às duas primeiras prioridades eleitas, com previsões para curto, médio e longo prazo. Nesta atividade, ocorreu forte participação popular, assumindo tarefas de divulgação e discussão.

A partir dos resultados dessa primeira atividade, foram elaboradas diretrizes para o Plano Integrado de Intervenções, com o objetivo de articular e integrar as ações anteriormente determinadas e planejar novas ações. Para tanto, em um primeiro momento, foram realizadas dinâmicas setoriais, visando determinar as realidades específicas de cada área para, posteriormente, articular suas necessidades em um planejamento integrado, incorporando suas complexidades.

O PII é composto por três eixos: Plano Habitacional, Plano de Melhoria Ambiental e Projeto de Construção Social. O Plano Habitacional se apropriou de áreas subutilizadas e edifícios vazios para o desenvolvimento de projetos de habitação social, através da intermediação do Escritório Antena junto a proprietários imobiliários, órgãos financiadores e empresas de construção. O Plano de Melhoria Ambiental dizia respeito à requalificação de vias, calçadas, ruas sem saída, áreas livres, recuperação do patrimônio cultural e arquitetônico e melhoria da infraestrutura e da acessibilidade das áreas públicas para deficientes. Por fim, o Projeto de Construção Social diz respeito a processos de mobilização social, que levaram à criação do Fórum das Entidades, da Comissão dos Representantes dos Moradores

de Cortiços e do Comitê de Reabilitação, que visa elaboração e monitoramento da implementação do PII por membros da comunidade.

De acordo com Vitale *et. al.* (2005, p. 19), “todo o recurso necessário para a implementação dos projetos e ações integrantes do Plano Integrado de Intervenções está comprometido com o financiamento pedido ao BID pela Prefeitura Municipal de São Paulo.”

### 3.2.2 Resultados e considerações finais

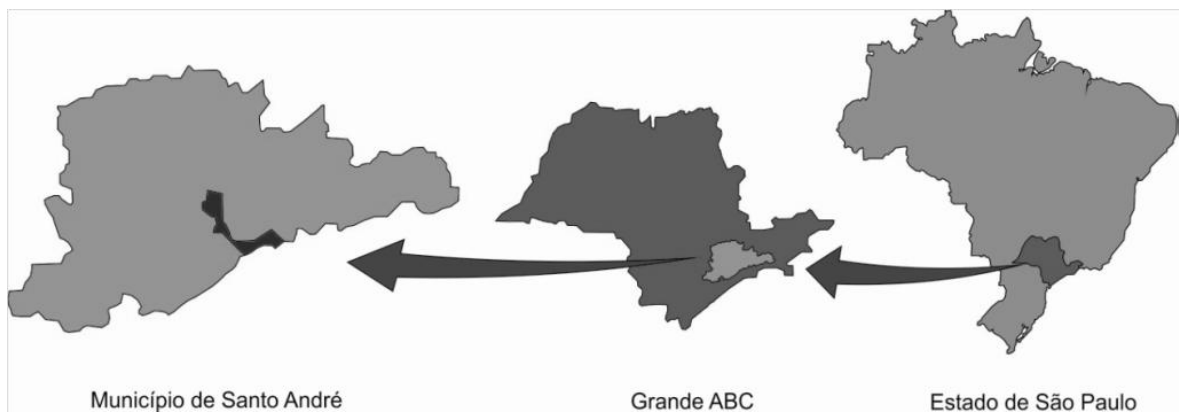
Dentre os acertos verificados no PRIH Luz, está a gestão participativa efetiva, com inovações no modelo que inseriu o Escritório Antena dentro do território a ser reabilitado e a diretriz conciliadora entre poder público e participação popular. O envolvimento das diversas camadas da sociedade configurou-se positivo, gerando inclusive mudança de postura por parte da população em relação à intervenção, com a apropriação do bairro e das ações a serem implementadas.

Com relação à estrutura do projeto, as dificuldades encontradas em sua implantação se deram por problemas de gestão em esferas anteriores à do projeto em si, contando com menos colaboradores que o necessário e não dispondo do recurso necessário a esse projeto específico, dependendo de acordos e concessões a outros programas, como afirmam Vitale *et. al.* (2005, p.21), “Essas constatações reforçam a idéia de que esta forma de gestão e reabilitação urbana, de um lado, não teve prioridade no âmbito das ações da Secretaria e, de outro, teve grande dificuldade de ser apropriada pela gestão municipal.”, e completa:

“Por fim, a busca por alternativas de gestão e planejamento urbano que respondam as demandas de uma sociedade formada pela desigualdade e segregação sócio-espacial é de extrema importância. É desta forma que experiências que dialogam com a idéia de desenvolvimento local, como os Perímetros de Reabilitação Integrada do Habitat, podem ser fecundas para o debate sobre a necessária democratização urbana de nossas cidades, especialmente das áreas centrais.”(VITALE, *et. al.*, 2005, p.23)

### 3.3 CASO EIXO TAMANDUATEHY, SANTO ANDRÉ

A cidade de Santo André faz parte da sub-região sudeste da Região Metropolitana de São Paulo conhecida como Região do Grande ABC, que compreende outros seis municípios: Diadema, São Caetano do Sul, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, e São Bernardo do Campo (FIGURA 15). Apesar de possuir indicadores econômicos e de qualidade de vida acima das demais cidades da região, apresenta os contrastes sociais comuns em todo o país, agravados pelo processo de desindustrialização, comum em várias metrópoles brasileiras nas décadas de 80 e 90.



**Figura 15: Localização**  
 FONTE: TFG Débora Ferraz, 2010.

Como afirma Santoro (2005), o município de Santo André, juntamente com os outros municípios do ABC e em consonância com o crescimento de São Paulo, se desenvolveu intensamente na metade do século passado, configurando um “novo parque industrial na Região do Grande ABC” ao longo do eixo do Rio Tamanduatehy, unindo os territórios no seu entorno. Neste eixo se formou importante pólo industrial entre as décadas de 30 e 60, resultado da soma de alguns fatores: localização privilegiada em relação ao Porto de Santos; acessibilidade a ferrovias e rodovias importantes do Estado; proximidade à Represa Billings – acesso a recursos hídricos e elétricos; e, principalmente, contigüidade com a capital do estado, principal mercado consumidor do país.

Segundo Sakata (2006, p.7), “o fortalecimento da indústria foi uma resposta à crise mundial no período entre guerras que dificultou a importação de produtos



industrializados: era necessário atender ao mercado interno que crescia e se concentrava nas cidades”.



**Figura 16: Eixo Tamanduatehy no início da década de 70**

FONTE: Vitruvius, 2010.

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3483>> Acesso em: 11.mai.2012.

As décadas de 80 e 90, porém, conformaram um novo quadro para a região quando do processo de reestruturação industrial, decorrente da reestruturação política-econômica<sup>4</sup>. Sakata (2006, p. 60) coloca que “com os avanços tecnológicos e a nova lógica da produção e acumulação, altera-se a forma de implantação e desenvolvimento de regiões, que ocorre em função da transferência desses processos produtivos que buscam lugares mais lucrativos”. O referido movimento se verificou na região do ABC, que perdeu importantes indústrias para localidades que apresentavam impostos mais baixos, incentivos fiscais, ou simplesmente acessos facilitados, uma vez que nessa época o trânsito de São Paulo já estava bastante saturado. Além disso, a estrutura produtiva das fábricas se modificou, não mais

---

<sup>4</sup> “As crises do petróleo de 1973 e 1979 ocasionaram um processo de reestruturação política-econômica, levando ao atual estágio de internacionalização do capital.[...]”

Com a crise do petróleo, causada pelos aumentos do preço do combustível, em 1973, e as crises do Sistema Capitalista surgiu um novo modelo, denominado Regime de Acumulação Flexível.” (SAKATA, 2006, p. 60)

dependendo de espaços físicos tão extensos, como explica Santoro (2005, p. 2): “a desestruturação industrial deu-se internamente às fábricas, que sofreram todo um processo de reengenharia e não se utilizam mais de terrenos enormes”. Todo esse processo acarretou no esvaziamento da área, gerando vazios urbanos em uma região com plena infra-estrutura e excelente localização e acessos, conforme se verifica no documento *Eixo Tamanduatehy: urbanismo includente e participativo*, de 2001:

“[...] o município de Santo André sofreu um dramático processo de desconcentração industrial, que diminuiu setenta por cento do seu valor adicionado em trinta anos, reduzindo drasticamente sua qualidade urbana com a presença de grandes galpões industriais sub-utilizados e queda do nível e qualidade de emprego na cidade. A evasão industrial de Santo André ocorreu em grande intensidade e velocidade causando sua desqualificação urbana, queda das receitas públicas locais, estrangulamento da capacidade de investimento, o desemprego e a violência.” (SANTO ANDRÉ, 2001, p.3)

Neste contexto, em 1997, nasce o Projeto Eixo Tamanduatehy, como resultado de outros processos em andamento na região: o processo de articulação regional, referente aos sete municípios que compõem o Grande ABC, o projeto Cidade Futuro, específico para Santo André, e, por fim, a preocupação por parte do governo com a reestruturação produtiva do município. Trata-se de uma requalificação urbana em uma área de 12,8 km<sup>2</sup> ao longo do rio de mesmo nome, com o objetivo de restaurar a área em transição para usos diversos do industrial, “com a função estratégica de manutenção de um dinamismo econômico que se estava perdendo com a saída das indústrias”(SANTORO, 2005, p. 1)

### 3.3.1 Projeto Eixo Tamanduatehy

O projeto refere-se ao eixo linear formado ao longo do Rio Tamanduatehy, em uma extensão de 10,5 km, conformado pelo sistema de transporte, a antiga ferrovia Santos-Jundiaí e a Avenida dos Estados. Implantando em 1998, com previsão de conclusão para 2020, pretende configurar uma intervenção pautada nos conceitos da sustentabilidade econômica, social e ambiental, com a articulação do conceito-chave do Urbanismo Includente, ou seja, “requalificação urbana por meio

de transferência de valores materiais, como propriedade e renda, e valores simbólicos, como o direito à cidade, gestão participativa e equidade social” (MORO JUNIOR, 2007, p. 87).

### **1ª Fase (1997-2000)**

A primeira fase do projeto diz respeito à concepção e implantação e contou com coordenação direta do prefeito na época, Celso Daniel. Teve como ponto de partida a contratação de quatro equipes projetistas, cada uma coordenada por um urbanista de renome: Joan Busquets (Barcelona, Espanha), Christian de Portzamparc (Paris, França), Eduardo Leira (Madri, Espanha) e Cândido Malta Campos Filho (São Paulo, Brasil). A escolha dos profissionais se deu pautada nas experiências urbanas européias alguns anos antes e na larga experiência dos arquitetos supracitados em intervenções de grande porte. As equipes eram multidisciplinares e, apesar de trabalharem todas em propostas para a área inteira do projeto, seus enfoques eram diferentes e se complementavam.

Em 1999 as propostas elaboradas pelas equipes foram apresentadas – juntamente com um Projeto Síntese, que considerava aspectos de todas as propostas – em reunião que aconteceu simultaneamente em Santo André, no Moinho São Jorge (edifício simbólico da cidade) e, em São Paulo, no MASP. Esta configurou-se uma estratégia de *marketing* que buscou, com a divulgação, despertar o interesse de investidores para a área em questão, conforme coloca Sakata (2006):

“A contratação de arquitetos internacionais expoentes tornou-se uma estratégia de *marketing*. O lançamento dos anteprojetos chamou a atenção da mídia para Santo André, buscando atrair investimentos para a área, e se utilizando do recurso do *marketing* urbano.[...] Santo André apareceu então como uma cidade com uma proposta urbanística inovadora, que ia além da imagem de cidade industrial do ABC.” (SAKATA, 2006, p. 94)

Como não havia recursos para a compra (desapropriação) de todas as áreas nas quais havia propostas de intervenção, muitos aspectos das propostas elaboradas tornaram-se diretrizes de projeto que, agrupadas, configuraram o Projeto Síntese.

Propostas elaboradas pelas equipes:

- Joan Bosquets<sup>5</sup>

A proposta de Bosquets tinha como diretriz principal a construção de um parque linear ao longo do rio, criando espaços verdes de uso público. A nova paisagem se tornaria a identidade da cidade, sendo foco de atração para novos usos e ocupação do território (FIGURA 17). A idéia de um grande parque linear foi incorporada ao Projeto Síntese elaborado posteriormente como diretriz, trazendo melhorias nos passeios, porém a amplitude da proposta não poderia ser aplicada por falta de recursos tanto financeiros como técnicos e legislativos (SAKATA, 2006).



**Figura 17: Proposta parque linear**

FONTE: Sakata, 2006. Disponível em:

<[http://biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/params/id/14029357.html](http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/id/14029357.html)>. Acesso em: 10.mai.2012.

- Eduardo Leira<sup>6</sup>

Esta proposta tinha como linha central de pensamento a acessibilidade, seja por meio da revitalização da ferrovia paralela ao rio, seja por outras estratégias

---

<sup>5</sup> A equipe era constituída pelos arquitetos Hector Vigliecca, Jorge Wilhelm, José Francisco Xavier Magalhães Jr., Luciana Machado e Maristela Faccioli (SAKATA, 2006).

<sup>6</sup> A equipe contava com o apoio internacional de Nuno Portas, Manuel Herce e Susan Jelen, e com os arquitetos de Santo André, Jorge Bomfim, Francisco José Prado Ribeiro, André Bomfim e, de São Paulo, Luciano Fiaschi. (SAKATA, 2006)

relativas à Avenida dos Estados para a dinamização da área (FIGURA 18). Essa inserção regional do município, abrindo-se uma entrada nova que conectaria outros pontos da região metropolitana, criaria uma nova centralidade, estratégia essa absorvida pelo Projeto Síntese posterior (SAKATA, 2006).



**Figura 18: Proposta Eduardo Leira**

FONTE: Sakata, 2006. Disponível em:

<[http://biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/params/id/14029357.html](http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/id/14029357.html)>. Acesso em: 10.mai.2012.

- Christian de Portzamparc<sup>7</sup>

Com vários estudos de volumetria, acústica, cheios e vazios, circulação de ar, iluminação, etc., a proposta de Postzamparc se pautava fortemente na visão estética da cidade, sua percepção e vivência por parte dos usuários (FIGURA 19). Por não se ater a questões estratégicas e funcionais, suas propostas não tinham possibilidade de serem implantadas, apesar de apresentarem excelência do ponto de vista do conforto ambiental. A proposta de quadras abertas internamente, com variação de gabaritos, por exemplo, apresentava-se com nível muito alto de dificuldade de execução, uma vez que exigiria parâmetros urbanísticos diferentes dentro de uma mesma quadra, sem contar no tocante ao espaço privado tornado

<sup>7</sup> A equipe era formada por Bruno Padovano, Dora Cerruti, Francois Barberot, Jacques Suchodolski, João Pedro Backheuser, José Paulo de Bem, Mariana Fortes Figueiredo, Nicola Marchi, Otávio Leonídio Ribeiro, Roberto Righi e Suzana Jardim Neto. (SAKATA, 2006)

público. Contudo, parte do modelo de *boulevard* urbano proposto para o corredor da Avenida dos Estados foi incorporado ao Projeto Síntese (SAKATA, 2006).



**Figura 19: Proposta de Portzamparc**

FONTE: Sakata, 2006. Disponível em:

<[http://biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/params/id/14029357.html](http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/id/14029357.html)>. Acesso em: 10.mai.2012.

- Cândido Malta Campos Filho<sup>8</sup>

Esta proposta, bastante abrangente e detalhada, tinha por objetivo principal unificar as duas partes da cidade separadas pelo eixo, criando uma nova dinâmica urbana através de propostas urbanísticas e arquitetônicas como prédios-ponte, torres de cem andares, parques temáticos, praias artificiais, metrô de superfície, etc. A proposta dividiu a área em quatro zonas (denominadas *clusters*), cada qual com uma vocação específica (FIGURA 20). Apesar dessa proposta ser muito ampla, portanto a prefeitura não possuiria recursos para implementá-la, a estratégia que compreendia o estudo de densidades com criação de centros e subcentros de transformação ao longo do eixo foi inserida no Projeto Síntese com intervenções pontuais e as operações urbanas realizadas (SAKATA, 2006).

<sup>8</sup> Constituíam a equipe, Claudia Bitran, Luciane Shoyama, Luiz Carlos Costa, Priscila Izar, Vera Santana Luz e Viviane Lanfranchi Vaz. (SAKATA, 2006)



**Figura 20: Proposta de Cândido Malta**

FONTE: Sakata, 2006. Disponível em:

<[http://biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/params/id/14029357.html](http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/id/14029357.html)>. Acesso em: 10.mai.2012.

O Projeto Síntese, portanto, configurou-se em uma adaptação das propostas das equipes, de acordo com as possibilidades de implementação. Conforme explica Sakata:

“O Projeto Síntese constituiu-se em uma diretriz de projeto. A partir dessas diretrizes e oportunidades que surgiam com os empreendimentos na área do Eixo, havia uma negociação para a concretização das idéias através das contrapartidas realizadas pela iniciativa privada. Havia todo um processo de negociação, caso a caso, mas a partir de diretrizes muito bem estabelecidas no Projeto Síntese.” (SAKATA, 2006, p. 109)

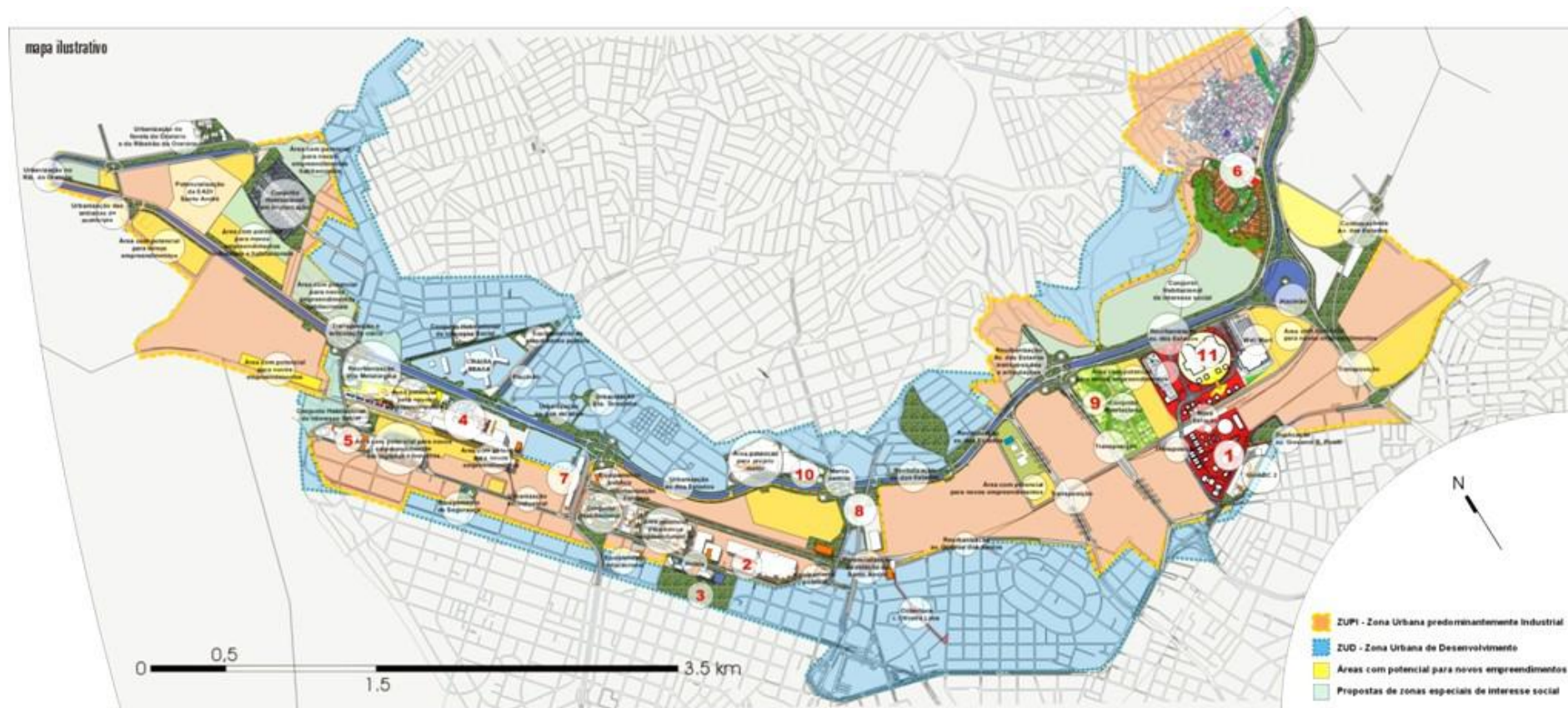
Foram definidas estratégias para o projeto, tais como: novo traçado da Avenida dos Estados, com adição de uma via local paralela; construção da Avenida do Trem, junto à ferrovia, nos fundos dos lotes; e, criação de novas vias de integração, reestruturando o tecido urbano em uma escala mais adequada aos novos usos e articulando a ligação entre os dois lados da cidade (FIGURA 21 e 22).



**Figura 21: Projeto Avenida do Trem**

FONTE: Santo André, 2001. Disponível em: <  
[http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimedia/programas/Texto%20Eixo  
2003.doc](http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimedia/programas/Texto%20Eixo%202003.doc)>. Acesso em: 03.mai.2012.





**Figura 22: Projeto Síntese**

LEGENDA: intervenções pontuais: 1- Cidade Pirelli; 2- Operação Industrial 1; 3- Operação Industrial 2; 4- Centro Regional de Logística; 5- Parceria UniABC; 6- Capuava; 7- Rodoviária; 8- Parceria Pão-de-Açúcar; 9- Condomínio Industrial Franquini; 10- Parceria Carrefour; 11- Projeto Global / Funcef.

FONTE: Prefeitura Municipal de Santo André, 2001. Disponível em: <  
<http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimedia/programas/Texto%20Eixo2003.doc>>. Acesso em: 03.mai.2012.

Ademais, o projeto previa a recuperação das áreas degradadas, mediante criação de espaços públicos – uma tentativa de gerar convivência entre as classes sociais que utilizam o espaço. A ampliação de áreas públicas se daria através da contrapartida propiciada pelo investimento de empreendimentos privados, porém não foram criados mecanismos para o controle da mais-valia fundiária que deveria ser reconvertida ao projeto segundo a proposta final.

As intervenções seriam implementadas de maneira pontual à medida que empreendimentos privados fossem se fixando ao longo do eixo (QUADRO 1), dependendo deste investimento privado para se conseguir os recursos necessários à intervenção. A partir de operações urbanas, seria obtida a renovação das áreas previstas.

Ainda assim, conforme verificado, esta fase do projeto teve impacto positivo sobre os índices da cidade:

“Todas as operações e parcerias efetuadas dentro do projeto Eixo Tamanduatehy no período entre 1997 a 2001 geraram para a cidade, segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, 14 mil empregos entre diretos, indiretos e envolvidos na construção civil. Significando 11% do total de postos de trabalhos formais que permitiram ganhos de R\$ 31,8 milhões como contrapartida em operações para a cidade, que correspondem a 5,78% da receita total do município em 2001” (SAKATA, 2006, p. 125)

**Quadro 1** - Resumo das principais operações urbanas desenvolvidas/em andamento até 2001 – Santo André

Operação urbana	Situação anterior	Área de intervenção	Objetivo Qualitativo	Objetivo Quantitativo	Beneficiários	Situação atual
<b>Shopping ABC Plaza</b>	Galpão industrial desativado, área degradada, prostituição, tráfico e consumo de drogas	157.765 m <sup>2</sup> + 9859 m <sup>2</sup> (alargamento da av. Industrial)	Requalificação urbanística local, espaços privados de uso público, minimização dos problemas de trânsito	US\$2.802.817 (obras viárias e reurbanização)	Empreendedores, Prefeitura, usuários da av. Industrial	Em funcionamento, av. Industrial duplicada no vetor de influência do Shopping. Espaços privados de uso público
<b>Complexo Hoteleiro</b>	Terreno vago, proliferação de vetores e instabilidade geológica	22.456m <sup>2</sup> + 3.309m <sup>2</sup> (ampliação do Parque Municipal)	Construção de complexo hoteleiro (outorga onerosa), requalificação urbanística local,	US\$ 344.643 (terreno e obras para ampliação do Parque)	Prefeitura, Empreendedores e usuários	Ampliação executada; Complexo Hoteleiro em obras;

			ampliação e implantação de acesso (Parque Celso Daniel)			
<b>UniABC</b>	Galpão industrial desativado, área degradada, prostituição, tráfico e consumo de drogas	32.700m <sup>2</sup> + 2.099m <sup>2</sup> (alargamento da av. Industrial); permuta de áreas para construção de equipamento comunitário	Requalificação urbanística local; implantação de paisagismo e minimização dos impactos do trânsito;	US\$ 1.712,023 (obras viárias, reurbanização e implantação de equipamentos comunitários)	Estudantes, Prefeitura e usuários	Em funcionamento; entorno reurbanizado, av. Industrial duplicada;
<b>Cidade Pirelli</b>	Fábrica parcialmente desativada	283.654m <sup>2</sup> (usos comerciais, industriais, serviços e logística. Novo sistema viário e 31.589m <sup>2</sup> para implantação de parque	Reurbanização da área (instalação de novas atividades econômicas), parque municipal, escola, obras e recursos para o FDU (Fundo de Desenvolvimento Urbano)	US\$ 9.730.291 (parque, escola, cobertura de calçamento no Centro, recursos para o FDU)	Empreendedor, Prefeitura, usuários	Parcelamento do solo, sistema viário, escola municipal, Centro reurbanizado, Parque
<b>Global Shopping</b>	Terreno vago, proliferação de vetores	290.000m <sup>2</sup> com doação de via local e paisagismo;	2 Shopping Centers, urbanização local, habitação, serviços e comércio; 2 pontilhões, um viaduto, via local e paisagismo;	US\$ 1.834.857,00 (etapa inicial)	Empreendedor, Prefeitura, moradores locais, região	Primeira etapa em funcionamento, pontilhões, via local, paisagismo;
<b>Hipermercado Pão de Açúcar</b>	Supermercado desativado (proliferação de vetores)	28.000m <sup>2</sup> + 29.000m <sup>2</sup> de urbanização e paisagismo (área pública)	Implementação de parque público	US\$ 300.000,00	Prefeitura, usuários	Hipermercado e parque em funcionamento;
<b>Hipermercado Carrefour</b>	Clube recreativo desativado (proliferação de vetores)	28.714m <sup>2</sup> + 13.901m <sup>2</sup> (parque público)	Áreas privadas de uso público (parque municipal)	US\$ 150.000,00	Usuários, prefeitura	Etapa inicial de obras;

FONTE: Santo André, 2001.

## 2ª Fase (2001-2003)

Nesta fase, em virtude de mudanças na coordenação do projeto<sup>9</sup>, houve uma descontinuidade no trabalho. Uma nova visão do projeto se estabeleceu, com caráter mais participativo. A preocupação com propostas mais includentes se refletiu na publicação de documento, em 2001, pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano, que esclarecia questões como prioridades, objetivos e estratégias, e estabelecia que “o conceito chave do Projeto Eixo Tamanduatehy é o Urbanismo Includente, que alia captação pública das mais-valias imobiliárias e fundiárias à promoção da reabilitação urbana da área com ações integradas de participação popular, desenvolvimento econômico e inclusão social”(SANTO ANDRÉ, 2001, p. 3-4)

As prioridades, então, foram definidas a partir de atores locais, sendo elas: a) geração de trabalho e renda por meio da manutenção e atração de atividades produtivas; b) promoção de Habitação e Inclusão Social; c) participação popular nos processos decisórios; e, d) *Urbanismo includente*: requalificação urbana por meio de transferência de valores materiais (propriedade e renda) e simbólicos (direito à cidade) (SANTO ANDRÉ, 2001). Utilizando-se das seguintes estratégias:

- “Sensibilização, conscientização e construção coletiva pelos atores envolvidos;
- Instrumentalização da transferência de valores materiais, como propriedade e renda, e valores simbólicos, como gestão democrática e participativa e direito irrestrito à cidade, para promoção da equidade social;
- Socialização dos problemas, conflitos, limites e possibilidades;
- Acompanhamento constante da performance do Projeto por índices e indicadores locais, regionais e nacionais” (SANTO ANDRÉ, 2001, p. 5).

Para responder às demandas do urbanismo includente pretendido e, na tentativa de solucionar falhas nesse aspecto apontadas com relação à primeira fase do projeto, ações como seminários e audiências populares foram realizadas. Como coloca Sakata (2006, p. 123), “foram criados outros canais de participação junto à população, com os ‘Grupos de Trabalho’, que reuniam lideranças de bairros para discutir as diretrizes do projeto”.

---

<sup>9</sup>“ Em virtude da transferência de Maurício Faria para a Presidência da EMURB ( Empresa Municipal de Urbanização), em São Paulo, o arquiteto Ênio Moro Jr. Assumiu a coordenação técnica do projeto em janeiro de 2001, permanecendo até janeiro de 2003. O Secretário de Desenvolvimento Urbano, Irineu Bagnariolli, principal crítico da gestão de Maurício Faria, alocou o projeto em sua secretaria, mais precisamente no Departamento de Projetos Urbanos (DPU), tendo Moro como diretor” (SAKATA, 2006, p. 120)

Porém, alguns conflitos foram percebidos:

- “Participação popular: as principais instâncias de discussão, como o *Projeto Cidade Futuro* e o *Orçamento Participativo* (participação comunitária na destinação dos recursos públicos) ainda não possibilitaram a plena consciência da comunidade local da importância do Projeto;
- Desenvolvimento econômico com geração de trabalho e renda: no processo atual transformação econômica local, os novos empreendimentos são predominantemente no setor de comércio e serviços, não reproduzindo a qualidade do trabalho e renda da base industrial anterior;
- Captação da valorização imobiliária: apesar da normatização urbanística, tributária e de desenvolvimento econômico implementada em nível local, que permite a transferência de propriedade e renda de áreas valorizadas pelo uso, ocupação e infra-estrutura, enfrenta dificuldades pela legislação nacional que preserva direitos aos proprietários que realizam retenção especulativa da terra. Somente após 2001 a legislação nacional instrumentaliza os municípios para intervenções mais efetivas;
- Propriedade, Uso e Ocupação do Solo: a tradição patrimonialista brasileira preserva direitos aos grandes proprietários de terra, a retenção especulativa e a dinâmica do mercado imobiliário e fundiário local, que freqüentemente apresentam resistência e interesses conflitantes com o desenvolvimento do Projeto;
- Habitação, saneamento, drenagem e transportes: Os investimentos necessários para a plena resolução destas questões deveriam contemplar recursos regionais e nacionais. Como não é prioridade do governo nacional, o ônus destas questões é do município” (SANTO ANDRÉ, 2001, p. 6-7).

Por fim, percebe-se que apesar da tentativa em alterar o teor do projeto, buscando desenvolver processo mais participativo, pouco se modificou na prática, ficando o urbanismo incluído apenas no discurso (SAKATA, 2006). Ademais, Sakata (2006) afirma que os planos previstos na fase anterior não foram realizados, tendo sido dado enfoque nesta etapa às operações urbanas e empreendimentos, de forma a conduzir o projeto por um viés mercadológico.

### **3ª Fase (2003-2004)**

A terceira fase de implantação do projeto teve como característica a continuidade da gestão como um grande negócio imobiliário. Sua particularidade foi a elaboração do Plano Diretor de Santo André em 2003, influenciando diretamente na forma de conduzir as operações urbanas e fomentando discussões acerca da condução do projeto.

Com a intenção de operacionalizar melhor a implantação do projeto, como não havia investimento público, fez-se necessário dar mais espaço à iniciativa privada. Na tentativa de atrair maiores investimentos privados para o Eixo, elaborou-

se em 2003 “o documento ‘Áreas Potenciais para novos empreendimentos’, identificando áreas de atração com suas características e vocações, totalizando em 860.000 m<sup>2</sup> disponíveis para empreendimentos novos”(SAKATA, 2006, p. 130).

Assim, priorizou-se nesta fase a viabilização de operações urbanas, fazendo-se estudos de áreas conforme características e predominâncias de uso de cada uma, a fim de criar um zoneamento que possibilitasse operações futuras.

Desde então, pouco mudou com relação à forma como o projeto vem sendo implementado. Dependente de recursos dos empreendimentos privados, as ações são desenvolvidas pontualmente, sem possibilidade de grandes articulações e estando à mercê do mercado imobiliário e dos investimentos privados.



**Figura 23: Etapas da intervenção**

FONTE: Teixeira, 2005. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3483>> Acesso em: 11.mai.2012.

### 3.3.2 Resultados e considerações finais

O tipo de intervenção definida para o Eixo Tamanduatehy traz consigo aspectos bastante positivos para a cidade. O urbanismo includente pressupõe o entendimento por parte das entidades responsáveis das demandas e prioridades da população que utiliza o espaço estudado. No caso do projeto do Eixo no entanto, apesar de ter havido tentativas de comunicação com a população, os resultados foram pouco percebidos e houve grandes disparidades entre o que foi proposto e o que de fato foi executado. O porte da intervenção e seu longo prazo contribuíram para a falta de articulação por parte do governo, que não soube gerir um projeto coerente ao longo das diferentes gestões. A abordagem mercadológica com que se estruturou a implementação do projeto levou à utilização dos instrumentos urbanísticos como forma de resolver as questões econômicas e não deu conta dos outros aspectos problemáticos da área. Como coloca Santoro,

“Em resumo, a experiência não fracassou, apenas não atingiu todas expectativas que se esperava para uma operação urbana. Se por um lado a experiência não é exemplar de como utilizar o instrumento urbanístico da operação urbana, pois acaba utilizando-o para um objetivo diverso do que foi concebido, para reestruturação econômica e não para requalificação de um determinado espaço que se queira mudar através de obras socialmente desejáveis; utiliza a cobrança de outorga onerosa do direito de construir aliada a permutas e mudança de uso para viabilizar a dinamização da economia e não para recuperar a valorização fundiária, cobrando pouco ( e permitindo a gestão lenta destes recursos) dos empreendedores e não conseguindo viabilizar os projetos de inclusão social previstos.” (SANTORO, 2005, p. 20)

Como a proposta inicial é que o projeto se estenda até 2020, não há ainda como saber o real impacto que o projeto terá no município e na Região do Grande ABC, mas, apesar de ter ficado aquém do que havia sido proposto inicialmente, as melhorias dentro da cidade já podem ser verificadas. Do ponto de vista econômico, o projeto teve grande êxito, conseguindo alavancar a economia da cidade, com geração de empregos, novas arrecadações e atração de grandes investimentos para o município.

É o lado social no entanto que sofre com esse tipo de gestão urbana, voltada para o mercado. A área de intervenção, ainda que tenha alguns pontos que foram criados teóricamente para fomentar as relações sociais, acabou não sendo

apropriada pela população por não se articular com os tipos de uso que se mantiveram ali (grandes empreendimentos que priorizam o privado em detrimento do espaço público, manutenção dos grandes lotes e vias, que são elementos hostis para o convívio de pedestres, etc.)

Por fim, percebe-se que grande parte dos motivos dos fracassos do projeto se pauta no fato de não haver recursos para a implementação total da proposta, dependendo dos investimentos privados em ações pontuais que não se articulam entre si.

### 3.4 SÍNTESE DA ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos apresentados têm similaridades nas características da área de intervenção, tais como mudança de função e usos, esvaziamento populacional, grandes lotes sub-utilizados e proximidade com o centro da cidade. Com abordagens bastante distintas, cabe destacar os grandes méritos e fracassos de cada uma das metodologias utilizadas, a fim de subsidiar a definição de uma metodologia própria.

O caso de **Baltimore** caracterizou-se pela dinamização de uma área que estava esquecida, inclusive pelos próprios moradores da cidade. A parceria desenvolvida com empreendedores para a atração de investimentos privado teve sucesso, uma vez, que mesmo utilizando recursos privados, o projeto apresentava diretrizes claras, conseguindo articular várias intervenções pontuais.

No caso do **PRIH Luz** destaca-se o caráter social, demonstrando a viabilidade de se requalificar uma área degradada dando uma nova função ao lugar, sem haver gentrificação ou segregação. Percebe-se o quão essencial é a organização da população residente para o êxito e continuidade dos projetos de reabilitação que incluem o uso residencial destinado à população de baixa renda. A diversificação dos usos (habitação, comércio e serviços) também é fundamental para garantir a segurança e dinâmica nas áreas.

O outro projeto analisado, o **Eixo Tamanduatehy**, foi escolhido por se tratar de uma área que sofreu abandono e degradação causados pela evasão industrial. Dentre seus méritos está a elaboração de várias propostas com enfoques diferentes,



porém todos complementares e igualmente imprescindíveis para uma intervenção de sucesso. Mesmo não tendo sido executadas em sua plenitude, as propostas apresentam, em conjunto com o Projeto Síntese, uma metodologia de concepção de projeto que leva a resultados ricos no tocante ao desenho urbano e às diretrizes projetuais.

As preocupações comuns a todos os projetos dizem respeito a questões de sustentabilidade, em seus vários aspectos; renovação da paisagem; requalificação de espaços públicos que incentivem o convívio da comunidade; manutenção de uma identidade própria para a área; e envolvimento da população no processo de planejamento.

Os casos expostos partem de diretrizes gerais, abrangendo todo o território envolvido, e se subdividem em projetos específicos, de ações pontuais, que por fim, articulam-se entre si, de forma a alcançar os objetivos gerais definidos inicialmente. Demonstra-se a grande importância da gestão integrada destes projetos para promover a requalificação não apenas da área de intervenção, mas das que se relacionam com ela de alguma forma, criando um sistema muito maior e mais complexo.

O quadro 2 sintetiza as análises realizadas nos casos correlatos, reunindo as características das áreas de intervenção, os objetivos dos projetos, problemas enfrentados, atores envolvidos, características dos projetos, fracassos e pontos positivos.

**Quadro 2:** Quadro-síntese das análises

	<b>CASO BALTIMORE</b>	<b>CASO PRH LUZ, SÃO PAULO</b>	<b>CASO TAMANDUATEHY, SANTO ANDRÉ</b>
<b>CARACTERÍSTICAS GERAIS DA ÁREA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Área portuária que ficou ultrapassada;</li> <li>• Presença de edifícios históricos;</li> <li>• Esvaziamento do centro – degradação;</li> <li>• Galpões subutilizados e/ou abandonados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Área central;</li> <li>• Antigo uso industrial/ferrovia;</li> <li>• Cortiços e imóveis subutilizados;</li> <li>• Infra-estrutura consolidada;</li> <li>• Abandono de imóveis por parte da população de média e alta renda;</li> <li>• Desvalorização da importância histórica e cultural do centro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antigo pólo industrial;</li> <li>• Conurbação;</li> <li>• Evasão industrial;</li> <li>• Esvaziamento;</li> <li>• Várzea do rio;</li> <li>• Localização privilegiada;</li> <li>• Fácil acesso;</li> <li>• Contigüidade com São Paulo.</li> </ul>

<b>OBJETIVOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenção da identidade portuária e histórica;</li> <li>• Manutenção da população residente;</li> <li>• Criação de ponto de referência para a cidade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconstrução do tecido urbano e social;</li> <li>• Articulação do uso habitacional à reabilitação urbana;</li> <li>• Manutenção da população residente;</li> <li>• Articulação dos grupos sociais;</li> <li>• Requalificação ambiental.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalificação do eixo urbano buscando sustentabilidade econômica, social e ambiental;</li> <li>• Geração de empregos e renda;</li> <li>• Reestruturação produtiva do município;</li> <li>• Urbanismo incluyente.</li> </ul>
<b>PROBLEMAS ENFRENTADOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de investimentos por parte do governo;</li> <li>• Grandes lotes e vias desarticuladas;</li> <li>• Esvaziamento da área, que perdeu moradores com maior poder aquisitivo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grandes disparidades de classes sociais;</li> <li>• Desarticulação entre os grupos sociais;</li> <li>• Inclusão urbana da população de renda baixa;</li> <li>• Grande rotatividade da equipe técnica;</li> <li>• Falta de direcionamentos dos recursos públicos para implementação concreta do Programa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de investimentos por parte do governo;</li> <li>• Grandes lotes e vias desarticuladas;</li> <li>• Divisão da cidade em duas partes;</li> <li>• Desemprego;</li> <li>• Diminuição da arrecadação do município.</li> </ul>
<b>ATORES ENVOLVIDOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poder público;</li> <li>• Comunidade;</li> <li>• Empreendedores imobiliários;</li> <li>• Empresas de construção.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poder público</li> <li>• Entidades públicas;</li> <li>• Instituições;</li> <li>• Comunidade;</li> <li>• Movimentos sociais;</li> <li>• Equipe técnica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poder público;</li> <li>• Iniciativa privada;</li> <li>• Instituições governamentais;</li> <li>• Comunidade;</li> <li>• Equipe técnica.</li> </ul>
<b>METODOLOGIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudos morfológicos;</li> <li>• Divisão em setores;</li> <li>• Criação de visuais e percursos;</li> <li>• Projeções de desenvolvimento futuro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinação das prioridades por parte da comunidade;</li> <li>• Planos de Ação;</li> <li>• Canais de diálogo;</li> <li>• Levantamentos;</li> <li>• Diagnóstico Participativo;</li> <li>• Mobilização social;</li> <li>• Plano Integrado de Intervenção.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projeto Cidade Futuro;</li> <li>• Concepção dividida em 04 equipes;</li> <li>• Implementação de projetos pontuais;</li> <li>• Empreendimentos privados com contrapartida de reabilitação urbana.</li> </ul>
<b>CARACTERÍSTICAS DO PROJETO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edifícios de uso misto;</li> <li>• Sistemas para pedestres;</li> <li>• Conservação de edifícios não tombados;</li> <li>• Enfoque no desenho urbano;</li> <li>• Miolos de quadra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reabilitação de imóveis para uso habitacional;</li> <li>• Determinação de ZEIS;</li> <li>• Melhoria da infraestrutura;</li> <li>• Melhoria dos espaços públicos;</li> <li>• Plano habitacional;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervenções pontuais através de operações urbanas consorciadas;</li> <li>• Contratação de 04 equipes para as propostas que formariam o Projeto Síntese;</li> <li>• Empreendimentos emblemáticos;</li> </ul>

	livres.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano de melhoria ambiental;</li> <li>• Projeto de construção social.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Marketing</i> urbano.</li> </ul>
<b>ENTRAVES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Privatização do espaço público;</li> <li>• Visão consumista do espaço.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de apropriação do projeto por parte da gestão.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grandes disparidades entre concepção e execução;</li> <li>• Falta de articulação do órgão gestor.</li> </ul>
<b>RESULTADOS POSITIVOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Processo participativo em projetos pontuais;</li> <li>• Parceria público-privado bem sucedida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estabelecimento de um Escritório Antena na área de intervenção;</li> <li>• Mobilização da população;</li> <li>• Participação efetiva dos diversos agentes envolvidos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operações urbanas implementadas;</li> <li>• Intervenções pontuais;</li> </ul>

FONTE: A autora.

## 4 INTERPRETAÇÃO DA REALIDADE

O presente capítulo tem por objetivo a análise da realidade da área de intervenção a fim de embasar as diretrizes projetuais a serem definidas no capítulo seguinte. Procura-se, portanto, identificar as principais características, condicionantes e potencialidades espaciais do bairro Rebouças, fazendo-se uma leitura da dinâmica urbana que ali se desenvolve atualmente e de suas características físicas formais. Além disso, busca-se compreender a evolução tanto da cidade quanto do bairro, que levaram às carências verificadas hoje no Rebouças.

### 4.1 A EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO DO REBOUÇAS E SUA RELAÇÃO COM O PLANEJAMENTO DE CURITIBA

#### 4.1.1 Breve histórico do planejamento de Curitiba

Curitiba se tornou, a partir da década de 1970, referência nacional e internacional em planejamento urbano, tendo sido chamada de cidade-modelo, cidade ecológica, capital social, etc., imagem que perdura até os dias de hoje. Como afirma Sánchez(2003), *apud* Dias (2006), “a imagem de Curitiba começa a se impor em escala nacional a partir de 1970”, e a autora continua ainda: “o fato de ter optado pela contra-mão das tendências mundiais, no que diz respeito ao desenho urbano [...] salienta e destaca a posição de Curitiba como modelo urbano (DIAS, 2006, p. 58).

Desde a sua fundação, em 1693, Curitiba foi alvo de uma série de intervenções urbanísticas que a levaram ao reconhecimento internacional por conta de seu pioneirismo, como é o caso do sistema de transporte e estações tubo. Para compreender o processo que gerou essa imagem para a cidade cabe, neste momento, descrever brevemente o histórico do processo de planejamento da cidade, que reflete diretamente no bairro Rebouças, foco do presente estudo.

Com a emancipação do Paraná e a elevação de Curitiba à condição de cidade em 1842, e de capital, em 1854, houve grandes transformações em seu espaço urbano (FIGURA 24). Com o incentivo à colonização e, em consequência, a imigração européia, iniciaram-se grandes mudanças na cidade. Garcez (2006) afirma que “para ocupar o espaço escassamente povoado foi desencadeado um intenso processo imigratório, patrocinado pelo governo provincial, trazendo escravos, italianos e alemães da Europa Central” (GARCEZ, 2006, p. 09).



**Figura 24 – Curitiba, 1854.**

FONTE: Acervo Casa da Memória. Disponível em:

<<http://www.cmc.pr.gov.br/aconteceu.php?aco=303>> Acesso em 14.ago.2012.

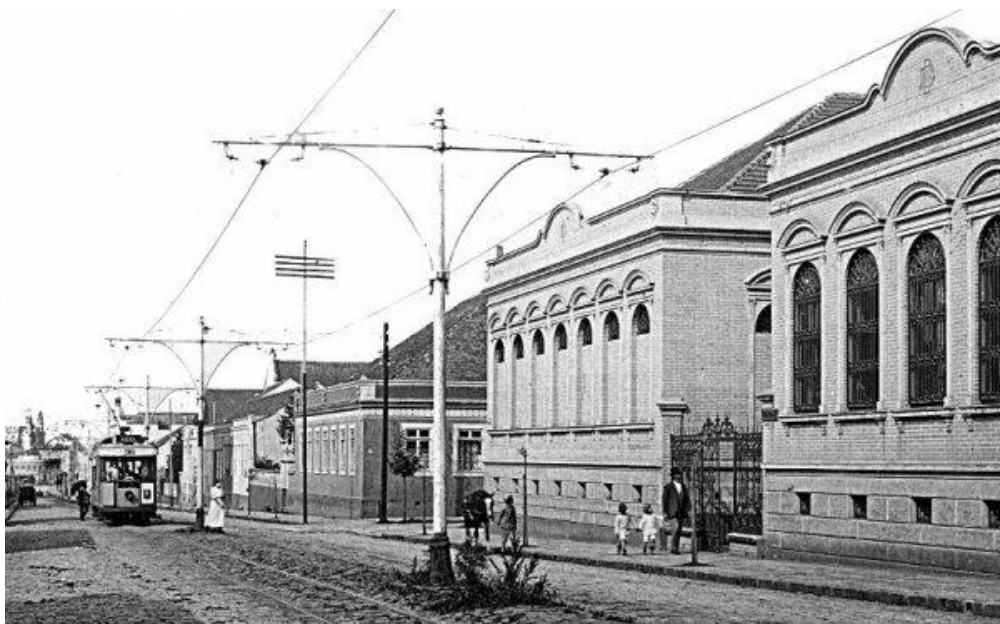
A mudança de status e o aumento de população levaram à necessidade de repensar a cidade (FIGURA 25), especialmente buscando a instalação de infraestrutura condizente com o título de capital. Ao final do século XIX foi aprovado o 1º Código de Posturas de Curitiba, visando definir quais intervenções na cidade deveriam ser realizadas pela prefeitura. Destaca-se deste período obras de saneamento e infra-estrutura, como a construção do Passeio Público, o calçamento da área central e a instalação de trilhos para os bondes que começariam a funcionar em 1886 (COUTO, 2002).



**Figura 25 – Ocupação urbana de Curitiba, década de 1860.**

FONTE: CIFFONI, SUTIL & BARACHO, 2006.

Em meados do século XX, sob a gestão do então prefeito Cândido de Abreu, inicia-se uma série de obras de pavimentação e reformas no centro da cidade que, aliadas ao grande aumento no número de residências de alvenaria e ao advento do bonde elétrico, garantem aspecto fortemente urbano ao núcleo central da cidade (FIGURA 26).



**Figura 26 – Rua Comendador Araújo, 1915.**

FONTE: Acervo Casa da Memória. Disponível em:  
<<http://curitibanostalgica.blogspot.com.br/>> Acesso em 14.ago.2012.

Esse período se caracterizou pelo grande desenvolvimento da indústria do Mate<sup>10</sup>, que se traduziu no espaço urbano com a clara divisão das áreas destinadas à burguesia do Mate – como é o caso do Alto da Glória e do Batel – e as destinadas aos operários das fábricas – como o bairro Rebouças.

Verifica-se então a necessidade de uma nova estruturação da cidade para abrigar as demandas da indústria crescente. O novo Código de Posturas aprovado em 1919 prioriza a circulação de veículos, levando à reestruturação da malha urbana.

Com a crise da indústria ervateira nos anos de 1930 há a necessidade de uma nova postura por parte da administração municipal com relação às políticas urbanas. Dias (2005) coloca que,

“ Sem dinheiro para fazer, pensa-se a cidade: esta atitude será outras vezes utilizada. Reavalia-se o zoneamento, resultando, daí, a divisão da cidade em três zonas: Zona I central, para o comércio e residências de alto padrão; Zona II, destinada às moradias de operários qualificados; Zona III, destinada às moradias de operários menos qualificados e pequenos sítiantes, configurando-se a divisão da cidade em classes sociais.” (DIAS, 2005, p. 47)

Influenciados por movimentos na Europa e, principalmente, pelo sentimento nacionalista despertado pelo modernismo, os paranaenses passam a buscar símbolos que representem a identidade do estado. Em Curitiba, a caracterização física do seu espaço urbano passa a ser grande símbolo da cidade (DIAS, 2005)

Neste contexto, é contratada em 1940 a firma de engenharia Coimbra Bueno & Cia. Ltda. para a elaboração do “Plano de Urbanização da cidade de Curitiba”, posteriormente conhecido como Plano Agache (FIGURA 27). O plano “representou a primeira tentativa de ordenação da cidade vista como um conjunto” (DIAS, 2005, p.49) e tinha como principais áreas de trabalho o saneamento, a circulação e a setorização de órgãos funcionais.

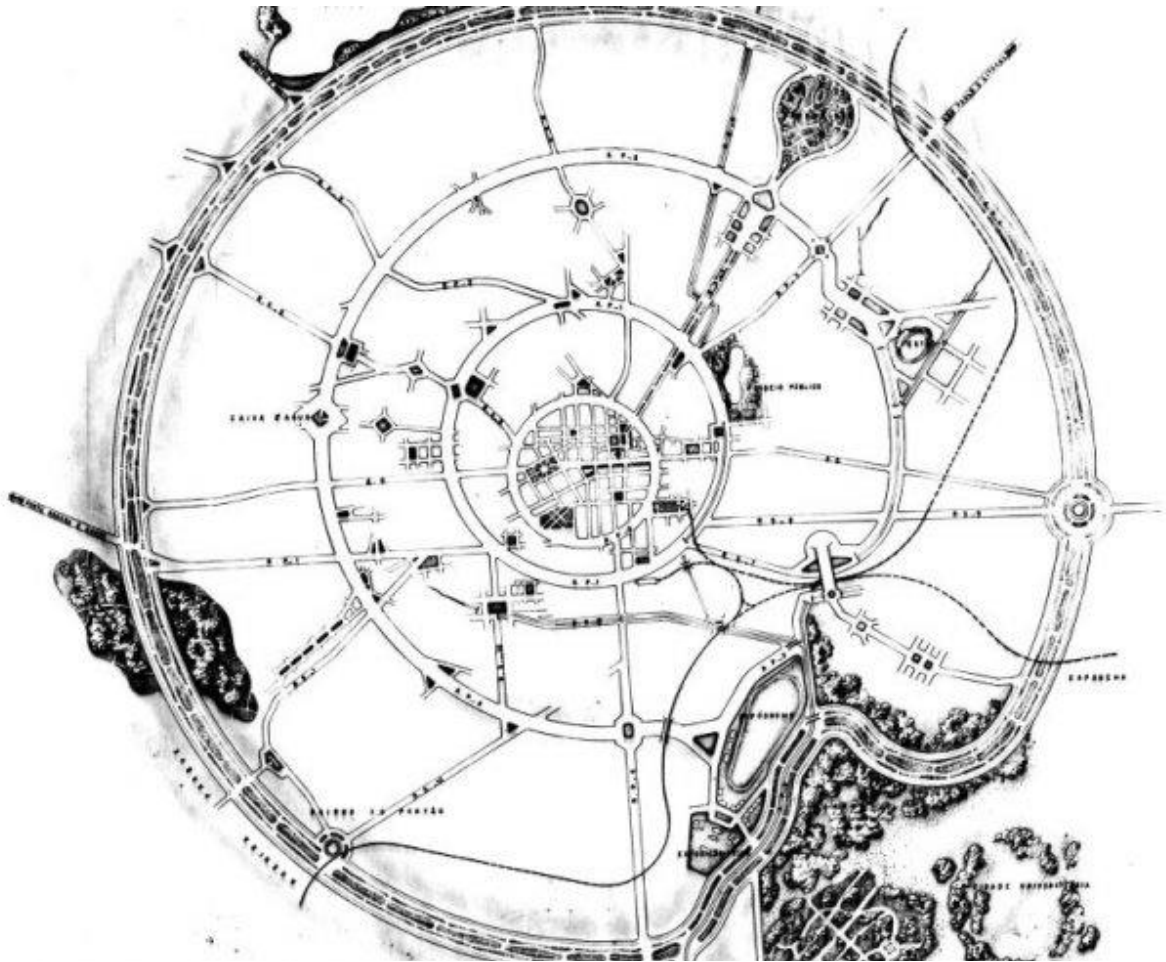
---

<sup>10</sup> “A indústria do mate fez com que ocorresse um considerável incremento e também o crescimento nas atividades dedicadas a lhe servirem de assessorio e a lhe dar suporte operacional. Os serviços de manutenção dos engenhos, a embalagem e o conseqüente transporte da erva-mate, exigiam as atividades de diversas empresas e profissionais em variados setores e atividades. Por exemplo: metalurgia, serrarias, marcenaria e gráfica(...).

Concentradas principalmente em Curitiba e região, essas empresas dedicadas a apoiar a produção de erva-mate, foram beneficiadas por este impulso extraordinário que atingiu todo o conjunto da economia paranaense. (...) enquanto as exportações de erva-mate se mantiveram, essas empresas também se mantiveram em ascensão, pelo menos até que tivesse a crise econômica internacional de 1929” (BONDARIK; KOVALESKI; PILATTI, 2006, p. 6).

Entre as diretrizes definidas pelo plano estavam: o Plano das Avenidas da Cidade; a localização de centros funcionais; o Código de Obras e Zoneamento; a definição dos espaços livres, sua distribuição e reserva de áreas; e recomendações para o sentido de expansão da cidade e previsões de crescimento. (GARCEZ, 2006)

Derivam deste plano as grandes avenidas, o Mercado Municipal (setor de abastecimento), o alargamento da rua XV de Novembro, o Bacacheri (setor militar), o Centro Cívico (setor administrativo), o Centro Politécnico (setor educacional), o Tarumã (setor esportivo) e o Rebouças (setor industrial).



**Figura 27 – Esquema teórico do Plano Agache, 1943.**

FONTE: Gazeta do Povo, 2011. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/aniversariodecuritiba/conteudo.phtml?tl=1&id=1110436&tit=Inovacoes-no-planejamento-urbano-trouxeram-fama-a-capital>> Acesso em: 15.abr.2012.

Nas décadas seguintes, porém, novamente ocorre um crescimento populacional maior do que o esperado pelo plano do governo e as intervenções



recém concluídas não suprem mais as demandas urbanas<sup>11</sup>. Como afirma Couto (2002),

“No decorrer dos anos 60, juntamente com este projeto modernizante, Curitiba apresentava inúmeros problemas urbanos como loteamentos clandestinos; inundações cada vez maiores e mais freqüentes; trânsito irregular; o centro possuía ruas estreitas com inúmeros prédios velhos e mal conservados e havia uma proliferação cada vez mais rápida de favelas por toda a cidade.” (COUTO, 2002, p. 236)

Silva, Loch e Silva (2009) colocam no entanto que, apesar de não terem sido implementados na época, vários projetos vislumbrados pelo plano Agache foram realizados, pelo menos parcialmente, em momentos posteriores:

“Embora este plano não tenha sido implantado completamente, pelo imenso crescimento da cidade e pela falta de recursos, algumas de suas proposições perduram no espaço de Curitiba, e algumas de suas idéias também foram incorporadas pelo Plano Preliminar, como a indicação de alguns parques e a expansão de algumas avenidas, entre elas os eixos que posteriormente constituíram o Setor Estrutural Norte e Sul, como um dos grandes canais estruturais do novo modelo linear, proposto por Jorge Wilhelm, em 1965.” (SILVA; LOCH & SILVA, 2009, p. 157)

A criação do curso de Arquitetura e Urbanismo na UFPR, em 1962, fomentou a discussão mais aprofundada acerca dos rumos tomados pelo desenvolvimento da cidade, em descompasso com o plano de 1943. Influenciado por essas discussões<sup>12</sup>, o então prefeito Ivo Arzua, pretendendo executar obras de recuperação do centro da cidade e a instalação de um distrito industrial (DIAS, 2005), abre concorrência nacional para a seleção de planos preliminares, cujo vencedor embasaria o futuro Plano Diretor de Curitiba.

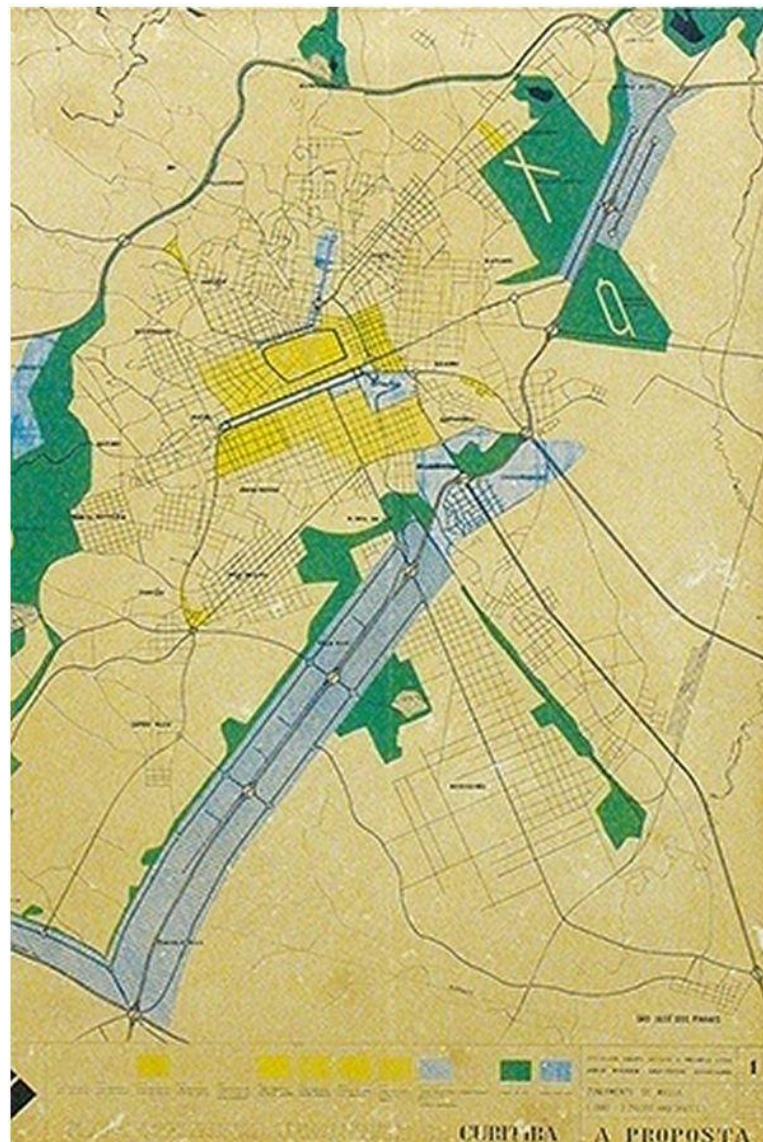
Assim, com a vitória da empresa Serete, associada ao escritório de arquitetura do urbanista Jorge Wilhelm, surge a proposta de um plano aberto de diretrizes, sendo as principais: desenvolvimento da cidade no eixo nordeste/sudoeste – modificando a conformação radial proposta por Agache (FIGURA 28); vias tangenciais de circulação rápida e aumento e adequação de áreas verdes (CARVALHO, 2008).

---

<sup>11</sup> “Na década de 1950, a população ultrapassa o previsto no Plano Agache e, em 1960, Curitiba tem mais de 360.000 habitantes. O Plano Agache está defasado, e precisa ser adaptado à nova realidade.” (DIAS, 2006, p. 50)

<sup>12</sup> “Quando a primeira turma de engenheiros-arquitetos procurou o então Prefeito levando-lhe algumas idéias a respeito da circulação da cidade, surgiu a idéia de reexaminar o Plano Agache.” (OLIVEIRA, 2001, p.2)

Para garantir a administração e execução posterior, determina-se que uma equipe técnica local seja encarregada de acompanhá-lo<sup>13</sup>. Neste contexto é criada, em 1965, a Assessoria de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (APPUC), posteriormente transformada em instituto, o IPPUC. Dias (2005) relata que, “entre 1966 e 1970, o IPPUC trabalhou no desenvolvimento de detalhamento dos projetos que permitissem a transformação do Plano Diretor em realidade na cidade” (DIAS, 2005, p.56).



**Figura 28 – Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba.**

FONTE: VITRUVIUS, 2006. Disponível em:  
 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/351>>  
 Acesso em: 10.jun.2012

<sup>13</sup> “Da comissão de técnicos que decidiu pela escolha da Serete para a elaboração do PPU, partiu a determinação de impor àquela empresa o acompanhamento de um grupo de profissionais locais no processo de elaboração do PPU, o que garantiria sua continuidade e coerência técnica-profissional” (OLIVEIRA, 2000, p. 93)

A década de 1970 é o período de implementação do PD, com a implantação de obras que posteriormente consolidaram a imagem de Curitiba de cidade-modelo. Como afirma Dias (2005),

“O fato de ter optado pela contra-mão das tendências mundiais, no que diz respeito ao desenho urbano, e após a crise mundial do petróleo, salienta e destaca a posição de Curitiba como modelo urbano. Curitiba opta, antes da crise do petróleo, por hierarquizar o transporte coletivo em relação ao individual. Com a crise do petróleo e conseqüente escassez deste combustível, a decisão curitibana (já em prática antes da crise), é copiada por inúmeras outras cidades. Nesta situação, os planejadores curitibanos recebem notoriedade, a ponto de serem contratados como consultores no país e exterior” (DIAS, 2005, p. 58)

É nesta década que começam a surgir os parques, símbolos da cidade, ocorre o calçamento da rua XV de novembro, a Cidade Industrial de Curitiba é integrada ao município e são definidos os eixos estruturais por onde passam os ônibus expressos – grandes destaques do sistema de transporte público (BELO, 2011). Como afirma Zirkl (2003),

“Já no começo da década de 70 foram instalados parques em diversos locais da cidade, principalmente ao longo dos leitos dos rios para evitar uma ocupação clandestina nestas áreas inundáveis. Com esta prevenção contra as enchentes, o tamanho das áreas verdes na cidade aumentou significativamente e Curitiba tem hoje em dia o maior número e a maior área de parques urbanos no Brasil (mais de 50 m<sup>2</sup> por habitante, PMC 1999). Desde então, seguiram-se inúmeros projetos e programas para se conseguir um desenvolvimento urbano mais ordenado” (ZIRKL, 2003, p. 91)

Data desta época também a integração entre uso do solo e sistema viário e o direcionamento do planejamento para outras áreas da cidade além da central, deslocando diversas atividades ali localizadas (CARVALHO, 2006). Este é um fator determinante para o esvaziamento do bairro Rebouças.

Seguindo a tendência da década de 1970, a década seguinte apresenta novas propostas para o sistema de transporte público, com a integração de linhas e o surgimento do ônibus articulado. Além do sistema viário, nesta época é implementado o programa Lixo que não é Lixo.

Nas décadas seguintes o maior destaque continua nas obras do sistema viário, como as estações tubo em 1991, a adoção do sistema de binários e várias obras pontuais em avenidas centrais da cidade. Já tendo sido completamente implantado o PD, sem grandes inovações a serem incorporadas, a orientação do

planejamento de Curitiba volta-se então ao aspecto ecológico (OLIVEIRA, 2000). Como explica Oliveira (2001),

“Adaptando-se porém aos novos tons da "modernidade urbana", Curitiba foi apresentada pela municipalidade em 1992 como uma verdadeira "capital ecológica". O paradigma da modernidade urbana, que havia norteado o planejamento urbano até então, incluía agora em seu ideário a questão ambiental. No interior de um ambicioso programa municipal, o "urbanismo" transformava-se em "urbanismo ecológico". (OLIVEIRA, 2001, p. 4)

Os esforços dos planejadores na década de 1990 tornam-se mais amplos com o intenso crescimento da região metropolitana, não permitindo mais que Curitiba seja pensada de forma isolada de seu entorno. Garcez (2006) salienta que “começou a se pensar na Curitiba metropolitana, não apenas pela continuidade do tecido urbano que se espalhava, mas sobretudo pela existência de equipamentos industriais de grande porte fora do município-capital” (GARCEZ, 2006, p. 11).

Sipinski e Schmitz (2011) exemplificam:

“E mais recentemente, no ano 2000, objetivando o fortalecimento do transporte público lançou-se o projeto de um eixo de integração metropolitana e de adensamento onde passava a rodovia PR-476 – antiga BR-116 – uma implacável barreira urbana que dividia a cidade e que hoje é chamada de Linha Verde, uma via com canteiros ajardinados e arborizados que substituiu a árida paisagem de outrora, propondo a integração das duas partes da cidade. Esta representa uma alteração para adequar Curitiba para sua nova realidade, que é a de ser uma metrópole” (SIPINSKI; SCHMITZ, 2011)

Com o advento do Estatuto das Cidades em 2001, o Plano Diretor sofre revisão em 2004, adequando-se às exigências, tendo como novas bases (além das já inerentes ao plano anterior): ações de cunho social, de habitação, segurança pública, saúde, educação e geração de emprego (FERNANDES; GANDARA; SOUZA, 2011).

#### 4.1.2 Desenvolvimento do bairro Rebouças

A evolução histórica do bairro Rebouças remonta ao desenvolvimento da ferrovia e, em muitos aspectos se confunde com a história da própria ferrovia. Conforme coloca Yamawaki (2008),

“Pode-se notar claramente que a história da estação ferroviária confunde-se com a do bairro Rebouças, pois foi fator determinante para seu desenvolvimento. Apesar de estar no limite do bairro, sua permanência pouco influenciou o Centro. Sua contribuição mais marcante, conforme Dudeque (1995) foi a modernização e valorização da Rua Barão do Rio Branco, criando um eixo de acesso aos visitantes” (YAMAWAKI, 2008, p. 76).

O local era, na segunda metade do século XIX , um descampado por onde passava o Caminho do Arraial, eixo de ligação entre o planalto curitibano e o litoral paranaense (KLOSS, 2006).

A elevação de Curitiba a capital do estado despertou o desejo por parte dos cidadãos e da administração municipal de desenvolver o comércio e a indústria com fins de tornar-se importante pólo econômico no cenário nacional. Com este objetivo, a abertura de vias de escoamento de mercadorias e abastecimento local fez-se imprescindível para o desenvolvimento da cidade.

Outra consequência que se verifica a partir dessa mudança de status é o significativo aumento de imigrantes a se instalarem ao redor do centro, causando aumento populacional com uma rapidez nunca antes verificada pelo município, gerando a necessidade da elaboração de um plano de expansão. Como afirma Yamawaki (2008),

“Em 1885, o engenheiro Ernesto Guaita elaborou o projeto de urbanização, com arruamento simétrico, ruas perpendiculares entre si, estendendo-se até a atual Praça Rui Barbosa (BARACHO, 2000). Em 1893, os limites da ocupação urbana eram as ruas Ivahy (atual Avenida Presidente Getúlio Vargas) e Lamenha Lins, até um pouco além da Rua São José (atual Avenida Marechal Floriano Peixoto)” (YAMAWAKI, 2008, p. 72)

Assim, com a intenção de direcionar o eixo de expansão da área urbana, define-se que o projeto para a estação ferroviária "deveria ocupar um espaço estratégico no final da Rua da Liberdade<sup>14</sup> (então uma travessa carente de benfeitorias), local relativamente afastado do centro comercial, em região pouco habitada na época, mas de fácil acesso” (MEDEIROS, 2009, p. 65). Cabe ressaltar que o local escolhido para a implantação da estação era um terreno afastado do centro para evitar descontentamento de proprietários de terrenos valorizados e sua

---

<sup>14</sup> Rua hoje chamada de Barão do Rio Branco.

distância do centro, segundo afirma Yamawaki (2008), era maior que o crescimento urbano verificado em dois séculos.

A construção da estação mudou os rumos de desenvolvimento da área ao seu redor, gerando uma dinâmica própria e rápido crescimento com instalação de infra-estruturas como calçamento e iluminação pública. Como explica Medeiros (2009),

“O bairro Rebouças surgiu na esfera de influência da rede ferroviária, notadamente, com a ocupação do entorno do edifício da estação (1885), seus armazéns e oficinas. Essa área nova, pouco distante do núcleo originador da cidade, expandiu-se com o crescimento econômico e as levas imigratórias, aspectos que impuseram aos gestores da cidade a necessidade de revisões e de novas frentes de urbanização para Curitiba” (MEDEIROS, 2009, p.83).

Yamawaki (2008) coloca que, “com a implantação da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá e demais linhas, a configuração da região no entorno da estação ferroviária modificou-se, incorporando à cidade uma nova ocupação urbana, cujas atividades estavam relacionadas à ferrovia” (YAMAWAKI, 2008, p.71). Como afirma Baracho (2000), “o trem e a estação ferroviária simbolizaram, indubitavelmente, a modernidade e o progresso desejados para a cidade” (BARACHO, 2000, p. 1).

A partir de então as facilidades trazidas pela estrada de ferro atraíram diversas fábricas e a atividade industrial passa a ser a principal função desenvolvida naquele espaço e, como consequência, juntamente com as indústrias, instalam-se seus operários em locais próximos, levando à criação de uma vila operária na área do atual Rebouças (MEDEIROS, 2009). Este processo é explicado por Yamawaki (2008):

“Com a instalação de famílias de trabalhadores ferroviários no entorno da estação, a Companhia Geral de Estradas de Ferro implantou a vila ferroviária, atualmente ao lado do Estádio Durival de Brito e Silva. De acordo com Dudeque (1995), aos trabalhadores de menor renda eram concedidas as casas, pelo pagamento de uma taxa de manutenção. No início da década de 1910, a luz elétrica foi instalada nas principais ruas, sendo as atividades econômicas concentradas nas avenidas Sete de Setembro, Marechal Floriano Peixoto e Iguazu” (YAMAWAKI, 2008, p. 76).

O intenso desenvolvimento da indústria ervateira e o rápido crescimento da cidade no início do século XX, somados à crise de 1930 que atingiu todo o país, acabou gerando problemas urbanísticos graves, sendo necessária a reformulação

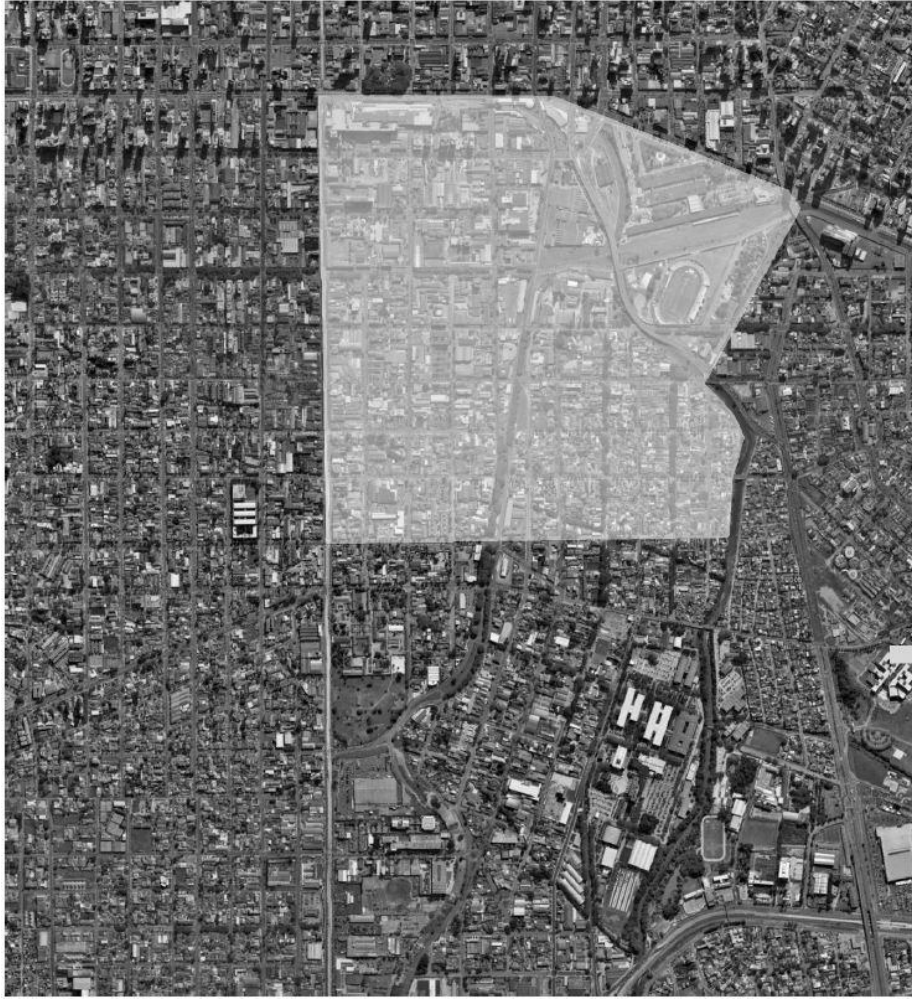
da política de crescimento, prevendo a expansão da cidade de forma racional e planejada. Exemplo dessa necessidade pode ser verificado pela remoção das oficinas que funcionavam no entorno da estação para um espaço mais retirado (hoje Vila Oficinas) a partir de 1944 (MEDEIROS, 2009).

Neste contexto, como já visto anteriormente, em 1943 o urbanista francês Donat Alfred Agache formula o Plano de Urbanização de Curitiba (GARCEZ, 2006), no qual o bairro Rebouças é indicado como Setor Industrial, confirmando sua vocação fabril. Zaitter (2009) descreve os fatores que levaram à escolha do Rebouças para o Centro Funcional Industrial como sendo a proximidade com a Estação de energia elétrica, a estrada capanema, a pouca densidade de construções, localização das classes operárias nos arredores e subúrbios servidos pela Estrada de Ferro e, principalmente, a presença da estrada de ferro e de rodagem.

Segue-se então nas décadas de seguintes o crescimento acelerado além do previsto e, nos anos 60,

“[...] o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba propôs um modelo linear de expansão urbana, transferindo a zona industrial para a região sul da cidade e definiu uma nova vocação para o local: residencial (Zona Residencial 2 – ZR2) e comercial (Zona Comercial 4 – ZC4) (IPPUC, 2005). Em 1966, foi aprovado o Plano Diretor de Urbanismo, contendo a hierarquização de vias, no qual as avenidas Sete de Setembro, Silva Jardim e Visconde de Guarapuava integrariam uma das estruturais da cidade, com parâmetros diferenciados de uso e ocupação do solo” (YAMAWAKI, 2008, . 77).

A Figura 29 apresenta a delimitação do Rebouças, segundo o Plano Agache, sobreposta à foto aérea da cidade datada de 2009.



**Figura 29 – Delimitação da área do setor industrial segundo o Plano Agache.**

FONTE: ZAITTER, 2009, p. 115



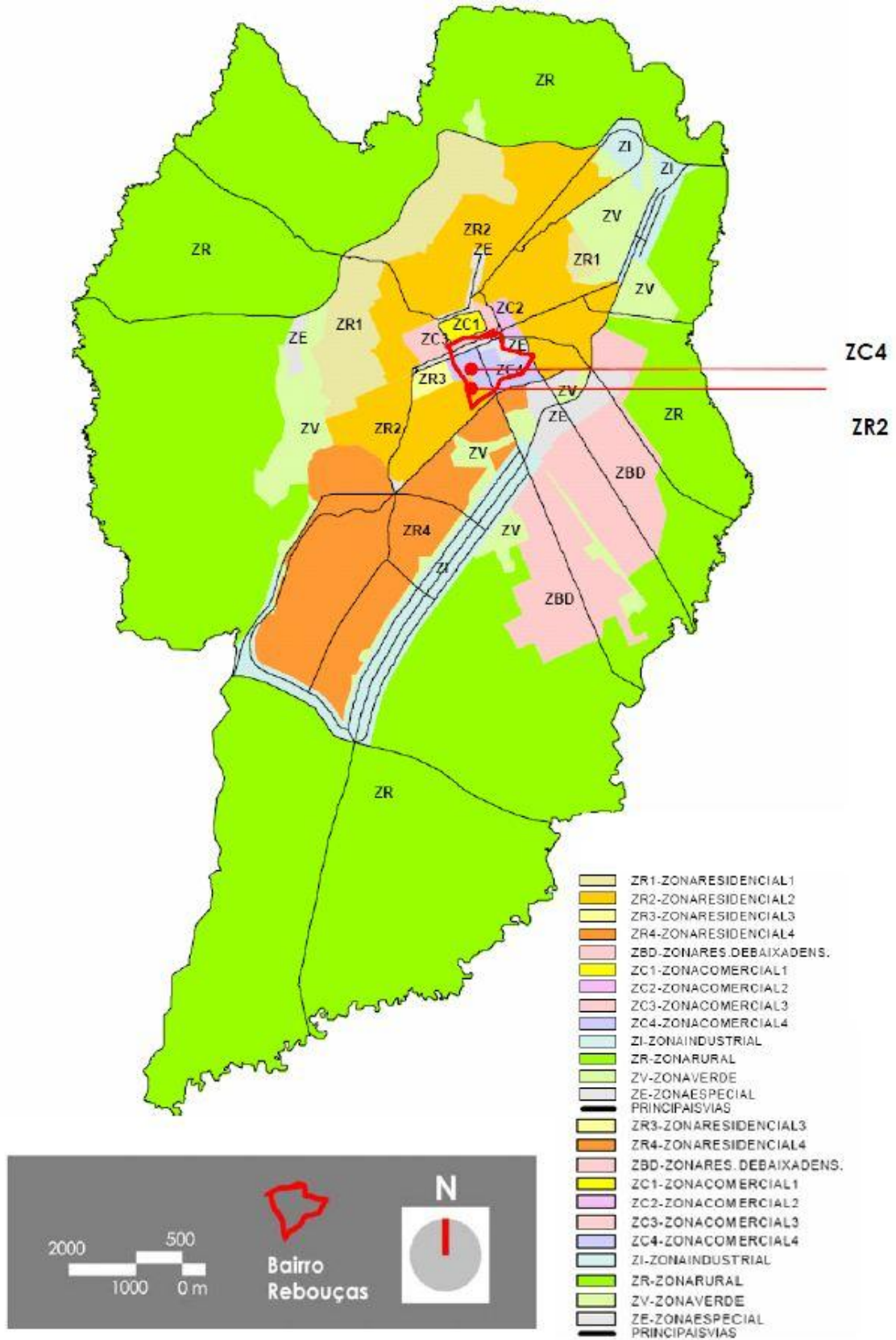


Figura 30 – Mapa do Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba - 1965  
 FONTE: KLOSS, 2006, p. 85.

A partir de então inicia-se o processo de decadência do bairro Rebouças. A saída gradativa das indústrias ali instaladas foi impulsionada pela desativação da estação ferroviária em novembro de 1972. A lei de Ocupação e Uso do Solo de 1975 incentivou ainda mais a relocação de indústrias para a CIC e, com elas, também foram reorientados os novos investimentos. Medeiros (2009) explica o processo que desencadeou esse cenário:

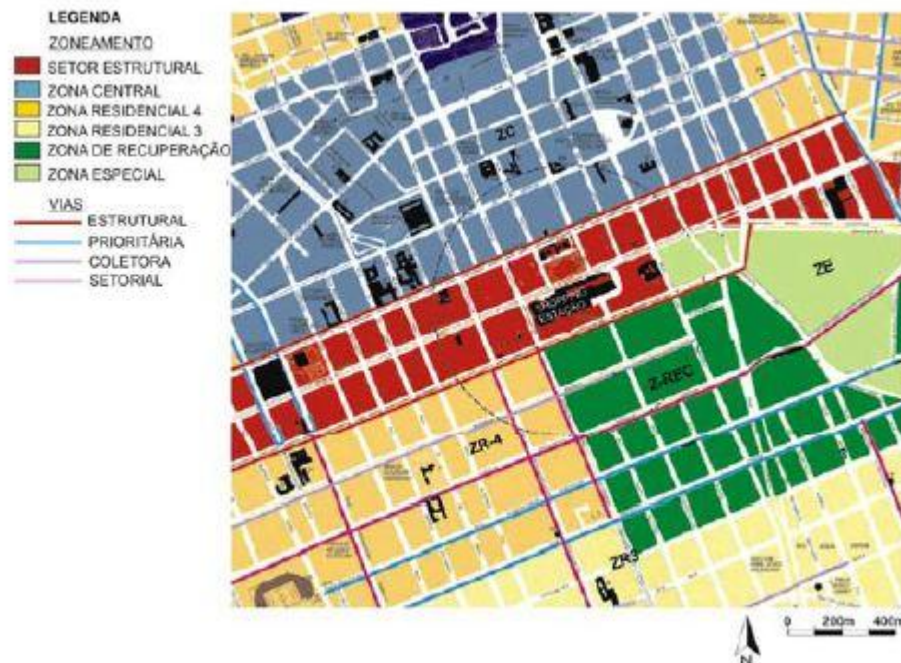
“Com as mudanças na dinâmica econômica do estado, as melhorias na malha rodoviária, no transporte coletivo em substituição aos trens de subúrbio e com a inauguração da Rodoferroviária em 1975, a antiga estação caiu em desuso. O trem, ao invés de ser prioridade política e econômica, objeto, portanto, de investimento e infraestrutura, deixou de ser o meio de locomoção pública e transporte de mercadorias mais eficiente” (MEDEIROS, 2009, p.71).

Assim, houve grande desvalorização do seu entorno e, como consequência, esvaziamento. A desativação da estação levou também ao esvaziamento em função dos funcionários que ali residiam e acabaram por desocupar a área. Os grandes lotes pertencentes à RFFSA tornaram-se bolsões vazios no núcleo central da cidade, problema parcialmente solucionado anos mais tarde quando da privatização da rede com a desapropriação de alguns destes terrenos para a abertura de novas vias que cruzariam o bairro, como é o caso da Av. Eng. Dario Lopes dos Santos e da Av. Maurício Fruet. Afirma-se: “as ruas desertas e decadentes passaram a ser irrigadas com o tráfego de passagem a partir do prolongamento da Avenida Getúlio Vargas (...)” (IPPUC, 2003, p. 31).

Conforme Duarte (2007), “a estação ferroviária era importante não só por sua função interna, mas pelo dinamismo que imprimia ao seu entorno imediato” (DUARTE, 2007 *apud* YAMAWAKI, 2008, p. 78).

Por fim, a dinâmica da antiga área industrial se modifica completamente a partir da implantação do Plano Diretor na década de 70, que não previa grandes mudanças para a região (GUSSO, 2004) e, principalmente, com o advento do sistema de transporte de massa de Curitiba, que utilizava-se de algumas ruas estruturais que passam pelo bairro, aumentando seu fluxo. Em contrapartida, as demais ruas da região perderam sua importância e sua intensidade de circulação. (KLOSS, 2006).

“O novo zoneamento passou a incentivar o uso residencial de média densidade, porém, a falta de incentivos a essa brusca transformação deixou a área marcada — especialmente onde estavam localizadas as antigas fábricas — como um local de degradação. As ruas desertas levaram a novos usos: prostituição, drogas e violência.” (IPPUC, 2003, p. 30)



**Figura 31 – Zoneamento do Rebouças – 1975.**  
 FONTE: MEDEIROS, 2009, p. 132.

Gusso (2004) afirma que, enquanto nos anos 70, a região do Rebouças apresentava-se como a sétima mais densamente povoada da cidade, ao longo das décadas seguintes seu índice de crescimento diminuiu consideravelmente e, nas últimas duas décadas apresentou taxas de crescimento negativas. O autor comenta que “estes dados são interessantes, pois estamos falando de uma região central que possui toda a infra-estrutura necessária para se qualificar como um bairro residencial, por exemplo” (GUSSO, 2004, p.22)

A evolução urbana do bairro Rebouças a partir da criação da estrada de ferro na segunda metade do século XIX até sua desativação aproximadamente um século depois é resumida por Medeiros (2009) da seguinte forma:

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

a) A infraestrutura ferroviária que proporcionou o transporte de matéria-prima, mercadorias e o contato com as demais cidades do interior, do litoral

e com os pátios de trabalho das próprias indústrias, por múltiplas ramificações;

b) A infraestrutura urbana, geradora e, ela própria, consequência do processo de crescimento desta área da cidade;

c) A corrente imigratória que aportou em Curitiba a partir do final do século XIX, solicitando da administração pública espaços urbanos ocupáveis, preferencialmente próximos às áreas de produção.”(MEDEIROS, 2009, p.91)

Compreender esse processo gerador do bairro Rebouças permite analisar melhor as carências da área e, principalmente, as potencialidades que podem ser exploradas em momento futuro no projeto a ser realizado a partir da presente pesquisa.

#### 4.1.3 Projeto Novo Rebouças

No ano 2000, segundo a nova Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo, o Rebouças passou a integrar as Zonas Residenciais 3 e 4 e parte do Setor Estrutural. No ano seguinte é lançado o projeto Novo Rebouças, com o intuito de trazer novas funções para a região, buscando incentivar sua vocação de entretenimento, cultura e lazer.

Nos anos que antecederam este projeto, porém, outros estudos já estavam sendo feitos para a revitalização da área. Em 1996, o IPPUC lança o trabalho “Propostas para a Revitalização do Bairro Rebouças”, o qual apresenta diretrizes para a criação de nova imagem para o bairro. Estas propostas serviram de base para o projeto de 2000 (GUSSO, 2004).

Com o objetivo de mudar a imagem negativa de abandono que se estabeleceu no imaginário da área, o projeto “consistia na criação de um bairro jovem, com espaços para shows, bares, restaurantes, museus e boates, a intenção era dar vida noturna ao bairro, o projeto de revitalização do bairro estava centrado no eixo: cultura, turismo e negócios” (GUSSO, 2004, p. 27).

Na primeira etapa do projeto foi criada legislação específica para a área, permitindo parâmetros de uso mais flexíveis, que viriam de encontro com as três áreas abrangência definidas pelo projeto: área de transição, área de influência e área de funções especiais. Outra medida definida pelo projeto dizia respeito aos

níveis sonoros no bairro, uma vez que havia a intenção de incentivar a instalação de estabelecimentos como bares e boates para estimular a animação do bairro no período noturno, um dos grandes problemas enfrentados ali. As áreas de intervenção então foram identificadas em função da intensidade sonora máxima permitida para cada uma (IPPUC, 2003). Assim, foi criada a Zona Especial do Rebouças, definida no **Decreto Municipal nº 223, de 12 de março de 2003** (ANEXO 01). Como coloca Medeiros (2011),

“Por meio dessa lei, a Prefeitura Municipal de Curitiba definiu como prioridades para a renovação do bairro Rebouças os seguintes objetivos:

- a) A necessidade de implantação e controle da diversidade das atividades econômicas;
- b) A necessidade de garantir espaços de entretenimento, lazer e cultura;
- c) A necessidade de assegurar e incentivar a implantação do projeto Novo Rebouças.” (MEDEIROS, 2011, p.137)



**Figura 32 – Mapeamento do Decreto de Implantação do projeto Novo Rebouças n.o 223/2003.**  
 FONTE: IPPUC, 2003.

Incidem ainda sobre a área dois outros decretos:

- Decreto municipal n.o. 625 de 01 de julho de 2004: regulamentou a Lei Municipal no. 9.803/2000 definindo uma fórmula de cálculo de transferência de potencial dos imóveis envolvidos em trocas.

- Decreto n.o 1.309 de 26 de setembro de 2005: definiu as instalações do antigo Moinho Paranaense como sede da Fundação Cultural de Curitiba (FCC), como parte da estratégia do município em estimular as novas ocupações do bairro e conseqüentemente mudar o seu perfil. (MEDEIROS, 2011)

Entre as imagens definidas pelo estudo para tornarem-se símbolo do bairro estavam:

“turismo (linha ferroviária turística para o litoral); arte, cultura e tecnologia (centro de convenções, centros de pesquisa relacionados a tecnologia de ponta, reciclagem de barracões e incentivo à habitação); imagem ferroviária e industrial ( preservação de elementos simbólicos – arquitetura das fábricas, chaminés, galpões, trilhos e trens)” (DITTMAR, 2011, p. 136).

Em consonância com estas imagens, o antigo Moinho Paranaense foi escolhido como âncora do projeto. Nele, a partir de um projeto de reciclagem, foi instalada a nova sede da Fundação Cultural de Curitiba e ali foram feitos também alguns eventos na época de sua instalação para apresentar o espaço à iniciativa privada e o projeto à população.

Algumas das propostas do Novo Rebouças eram: a implantação de um eixo de animação ao longo da rua Piquiri e da Av. Getúlio Vargas; a instalação de uma feira, chamada Feira do Mouse, com venda de DVDs, CDs, instrumentos musicais e artigos de informática; a escola de Belas Artes; e a promoção de festivais de música, cinema e prática de esportes radicais. Porém, hoje pode-se perceber o insucesso do projeto. Medeiros (2011) afirma que os incentivos não foram suficientes para garantir a mudança de caráter do espaço, que desenvolveu atividades de lazer e entretenimento com menor intensidade do que outros da cidade, como o Batel. O autor completa ainda que,

“No projeto Novo Rebouças, as intervenções estimuladas ressentem-se da ausência de um plano integrado de ações que garantisse a plena receptividade dos projetos pontuais implementados. Deve-se considerar igualmente a ausência de um acompanhamento e avaliação necessários para antever medidas e eventuais redirecionamentos das propostas fundamentadas no Projeto.” (MEDEIROS, 2011, p.221)

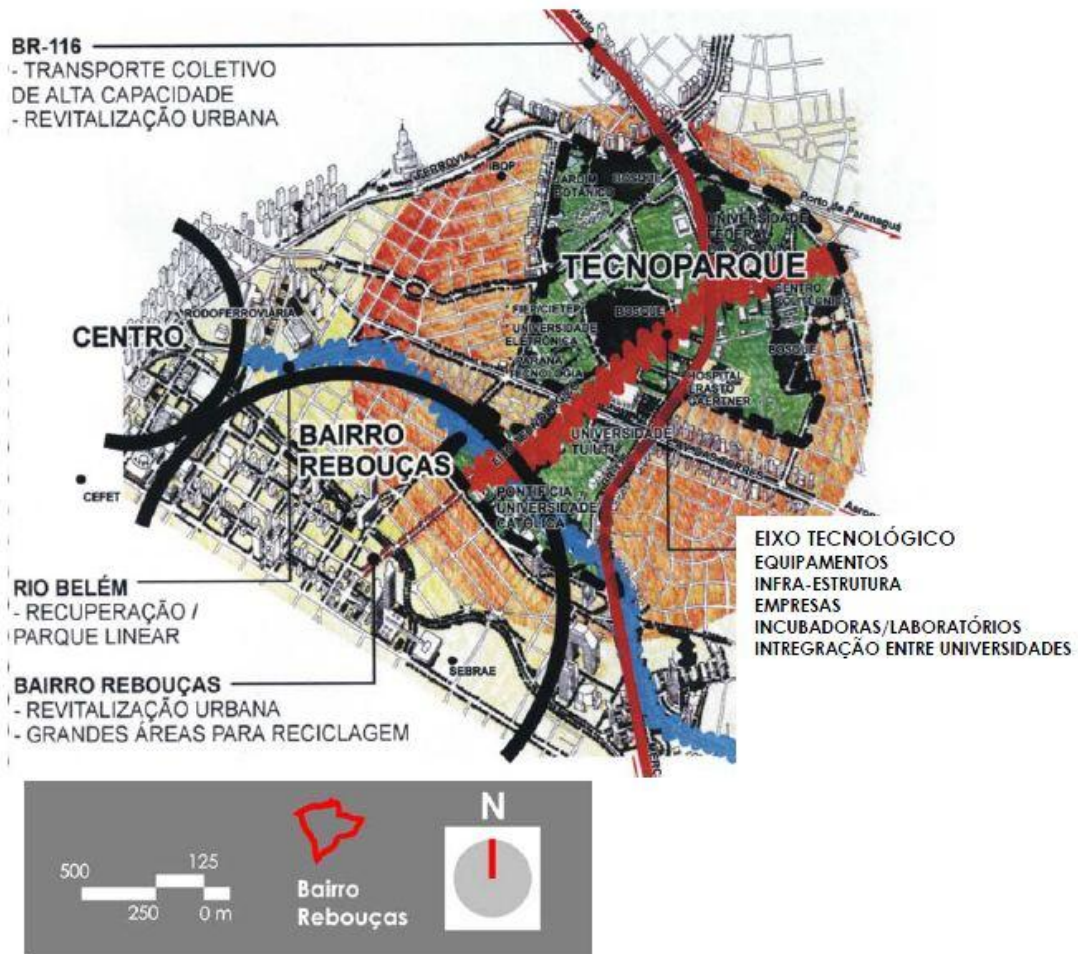
Para Zaitter (2009), “não foi observada a substituição da função industrial pretérita por outra, considerada mais adequada a áreas adensadas e à cidade contemporânea, que é o lazer e a prestação de serviços” (ZAITTER, 2009, p.137).

Outras razões também são apontadas para a falta de sucesso do projeto, como argumenta Zaitter (2009),

“Outro aspecto refere-se à delimitação espacial do Projeto Novo Rebouças, cuja área é muito maior que o próprio Bairro rebouças e que o Núcleo Rebouças delimitado neste trabalho. No exemplo estudado para se formar um enquadramento de projeto de revitalização, a experiência de Buenos Aires, Porto Madero, constitui a área predominantemente subutilizada na cidade e não o seu entorno não participativo do processo de desindustrialização. Pode-se entender então, como sendo esse um dos fatores que explicam o pouco êxito dos objetivos do projeto, pois o recorte expandido do projeto de revitalização coloca em dúvida um preceito básico de que não há tantos espaços subutilizados como se imaginava.” (ZAITTER, 2009, 134)

Outros planos também estão sendo implementados atualmente naquela área. Destacam-se para o presente estudo o projeto Curitiba Tecnoparque e o projeto Bonde Turístico de Curitiba, ambos com influência direta para a região do Rebouças. Com relação ao primeiro, Dittmar (2006) explica:

“Parte da área da antiga ferrovia (junto ao Teatro Paiol, no Rebouças) integra este programa de cooperação para desenvolvimento de uma *Tecnopolis*, com envolvimento dos setores tecnológico, acadêmico, institucional, empresarial e governamental. A proximidade de instituições de ensino e pesquisa, além de centros tecnológicos, fez emergir este projeto de Parque Tecnológico voltado à multimídia, artes, ensino e tecnologia (IPPUC, 2003b). O objetivo é fomentar e unir a pesquisa gerada no setor acadêmico, na indústria e nos serviços urbanos com a geração de incubadoras tecnológicas, ações de empreendedorismo cultural e tecnologias da informação e comunicação (CURITIBA, 2005).” (DITTMAR, 2006, p. 138)



**Figura 33 – Estudo para implantação do Tecnoparque.**  
FONTE: KLOSS, 2006, p. 91.

Já o projeto do Bonde Turístico de Curitiba faz parte do Projeto Novo Centro e pretende recolocar em circulação os antigos bondes elétricos em um itinerário que passa pela antiga garagem da RFFSA e cruza internamente o bairro resgatando seu histórico. Uma vez implantados, estes dois projetos podem mudar os rumos a que se propunha o desenvolvimento do Reboças, trazendo outros tipos de público e de incentivos.



#### 4.1.4 Considerações finais

Analisando-se a evolução histórica do bairro, em paralelo com a da cidade, percebe-se que o Rebouças pouco se desenvolveu desde a desativação da Estação Ferroviária, tendo dado sinais de mudanças apenas na última década, a partir do projeto de reciclagem da estação por parte da iniciativa privada. Verifica-se o descaso da administração com a área tantos anos e seu impacto na paisagem daquela área.

As recentes tentativas de requalificação do Rebouças não surtiram os efeitos desejados. Verifica-se portanto que a abordagem utilizada para a requalificação da área, apesar de promover alguns investimentos para o bairro e torná-lo mais dinâmico, careceu de medidas mais pontuais para atingir os objetivos desejados.

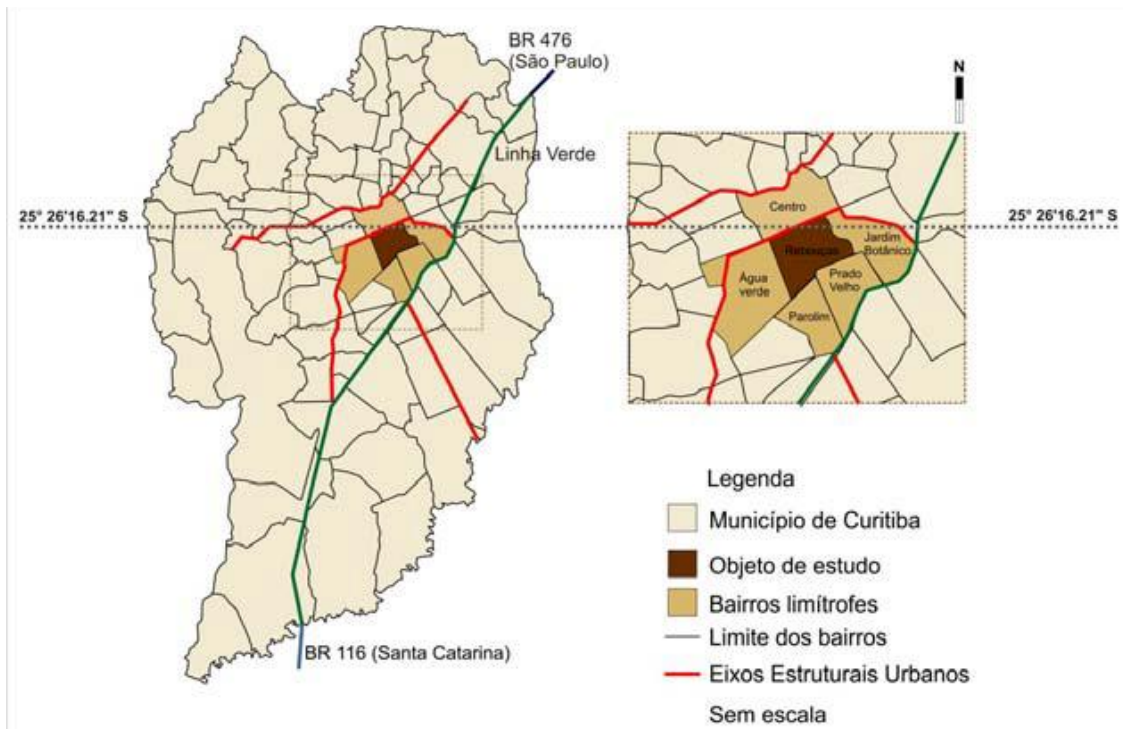
## 4.2 CARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO REBOUÇAS

O bairro rebouças faz parte da Regional Matriz da Cidade de Curitiba, sendo contíguo ao centro e aos bairros Água Verde, Parolin, Prado Velho e Jardim Botânico, conforme mostra a Figura 34. Os limites do bairro são definidos pela Rua Brigadeiro Franco, Rua Chile, Rua Antônio Vieira Borges, rio Belém ( em parte coberto pelo Viaduto do Colorado) e Avenida Sete de Setembro.

Com sistema viário consolidado, grande parte das vias que cortam o bairro apresentam fluxo intenso de veículos, o que acaba por acentuar seu caráter de local de passagem. Quando se observa a hierarquia das vias presentes naquele espaço e sua relação com os bairros vizinhos, verifica-se que o Rebouças serve como eixo de ligação leste-oeste e norte-sul da cidade, especialmente para quem busca contornar o seu núcleo central. Ao observar a Figura 36, percebe-se também a clara cisão que há dentro do bairro ocasionada pela passagem de uma via setorial, a Av. Marechal Floriano. O desenho do bairro, assim como seu aspecto paisagístico se diferem claramente à leste e à oeste da avenida. Apesar desta característica, verifica-se que o bairro é bem servido de vias ciclísticas, que podem incentivar outro tipo de relação com a paisagem urbana da região, gerando inclusive locais de permanência.



**Figura 34 – Localização do Rebouças dentro da Regional Matriz.**  
 FONTE: IPPUC, 2005.



**Figura 35 – Mapa do município de Curitiba com a configuração dos bairros.**  
 FONTE: MEDEIROS, 2011.



#### 4.2.1 Características físicas e estruturais

Como características físicas e paisagísticas do bairro, destaca-se a presença do rio Belém em seu limite – é cortado também pelo rio Água Verde, que encontra-se canalizado. Seus principais eixos viários possuem arborização de médio e grande porte, porém sem consideração pela escolha de espécies adaptáveis ao ambiente urbano, havendo conflito com a rede de energia e ruptura das calçadas.

A presença de algumas fábricas remanescentes e de vários órgãos institucionais forma uma paisagem hostil ao pedestre, com grandes áreas muradas. Além disso, um dos principais pólos de atração do bairro, o Shopping Estação, apresenta-se de costas para o mesmo, tendo pouca relação com a região. Percebe-se o mesmo tipo de caráter em relação à edificação que abriga a Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFPR.

Ao listar os principais referenciais paisagísticos do Rebouças, constata-se que grande parte apresenta-se no imaginário do bairro como elemento único, sem relação com seu entorno (ver Figura 37). As edificações em geral são introspectivas, sendo lembradas isoladamente.

Apesar destas características, o bairro apresenta grandes potencialidades para a função residencial, já que possui infra-estrutura consolidada, proximidade com o centro e facilidades de acesso, além do atual zoneamento da região (ver Figura 38). Entre os equipamentos e serviços sociais ali localizados estão: o abrigo Casa dos Pobres São João Batista, o Liceu de Ofícios, unidades de saúde especializadas, hospitais e creches comunitárias. Além disso, a região é servida de agências bancárias, comércio, hotéis, indústrias, serviços e shoppings.

Além desses serviços, a localização do bairro é estratégica também para os bairros vizinhos, como afirma Gusso (2004):

“o Rebouças também está entre duas antigas áreas de ocupação irregular da cidade, a favela da Vila Pinto, hoje chamada de Vila das Torres, e a favela do Parolim. Para as pessoas que habitam estas áreas irregulares a proximidade como o Centro e o Rebouças também são estratégicos, uma vez que uma boa parte delas vivem do recolhimento de material reciclado pelas ruas, e é notório que regiões centrais com um intenso comércio e regiões que possuem fábricas são áreas que produzem uma maior quantidade destes materiais recicláveis, isto proporciona nos finais de tarde um intenso tráfego de carrinheiros nas ruas da região.” (GUSSO, 2004, p. 36)





#### 4.2.2 Legislação e parâmetros urbanísticos

A Lei Municipal de 2000 promoveu pouca alteração no Setor de Recuperação (SEREC) definido na legislação anterior, de 1985. Estabeleceu a Zona Residencial 3 (ZR3), com pouco adensamento, para uma pequena parte da área e no restante, a Zona Residencial 4 (ZR4).

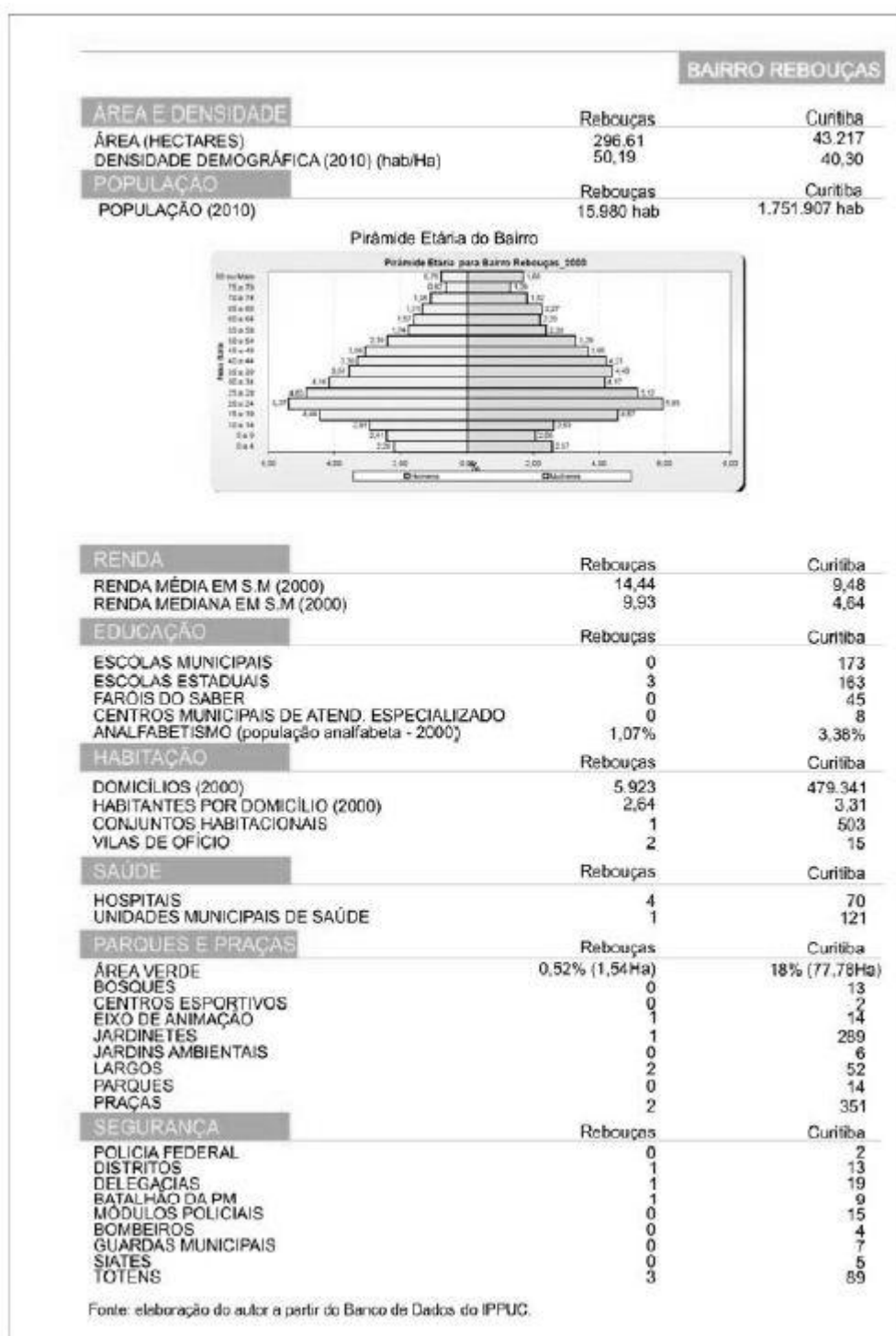
Houve poucas modificações quanto aos parâmetros construtivos. A lei vigente permite, além dos usos residencial, comercial e de serviços de bairro, com comércio e serviços setoriais permissíveis, já contemplados na legislação precedente, os usos: a) habitacional transitório (pensões e apart-hotéis) na área residencial 4; b) institucional (albergues, asilos, orfanatos, internatos etc.); e c) uso industrial tipo 1 (instalações não prejudiciais ao uso residencial). São toleráveis ainda os usos habitacionais unifamiliares, habitacionais em série e comunitários (ambulatório, biblioteca, pré-escola, escola especial, creche etc.), que permitem o adensamento da área. Pela atual legislação, portanto, incidem sobre a região as zonas urbanísticas SE, ZR-3, ZR-4, e SE-MF, conforme apresentado no quadro 3.

**Quadro 3 – Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo**

USOS	SE	ZR-3	ZR-4	SE-MF
Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitação coletiva</li> <li>• Habitação transitória 1 e 2</li> <li>• Comércio e serviço de Bairro e Setorial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitação unifamiliar</li> <li>• Habitações unifamiliares em série</li> <li>• Habitação coletiva</li> <li>• Habitação institucional</li> <li>• Comércio e serviço vicinal 1 e 2</li> <li>• Indústria tipo 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitação coletiva</li> <li>• Habitação transitória 1</li> <li>• Habitação institucional</li> <li>• Comércio e serviço vicinal e de Bairro</li> <li>• Indústria tipo 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitação coletiva</li> <li>• Habitação transitória 1 e 2</li> <li>• Habitação institucional</li> <li>• Comércio e serviço vicinal, de Bairro e Setorial</li> <li>• Comércio e serviço específico 1</li> <li>• Comunitário 1 e 2</li> <li>• Comunitário 3</li> <li>• Indústria tipo 1</li> </ul>
Tolerados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uma Habitação unifamiliar por lote</li> <li>• Comércio e serviço vicinal 1 e 2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunitário 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitação unifamiliar</li> <li>• Habitações unifamiliares em série</li> <li>• Comunitário 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uma Habitação unifamiliar por lote</li> </ul>
Permissíveis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunitário 1 e 2</li> <li>• Comunitário 3 ensino</li> <li>• Indústria tipo 1</li> </ul>	-	-	-

FONTE: adaptado da Lei 9800/2000

Por fim, a partir de dados fornecidos pelo IPPUC, Medeiros (2011) fornece um quadro comparativo de indicadores e estatísticas do bairro em relação ao município de Curitiba:



**Figura 39 – Síntese dos dados estatísticos e censitários do bairro Rebouças em relação ao município de Curitiba.**

FONTE: MEDEIROS, 2011.



### 4.3 SÍNTESE DA ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo como base a análise geral de todo o bairro e seu entorno, assim como as dinâmicas urbanas que ali se desenvolvem, será possível em momento posterior o recorte de um setor para ser trabalhado mais detalhadamente. Levando-se em consideração aspectos históricos, estruturais, culturais, paisagísticos, funcionais e viários, confeccionou-se um mapa síntese da análise realizada na Figura 40. Esta síntese servirá de base para o desenvolvimento da metodologia e definição de diretrizes projetuais no capítulo seguinte.



## 5 DIRETRIZES PROJETUAIS

O presente capítulo tem por objetivo apresentar as diretrizes, definidas a partir dos estudos realizados nos capítulos anteriores, para a elaboração de um projeto de requalificação em setor do bairro Rebouças, em Curitiba. Procura-se fundamentar a escolha das diretrizes nos conhecimentos teóricos adquiridos na pesquisa e fazer conexões destes com procedimentos práticos. Uma vez definidas as diretrizes, será elaborado um Plano de Trabalho onde estarão descritas as etapas metodológicas a serem seguidas no momento seguinte.

Essas diretrizes gerais embasarão a definição de diretrizes mais específicas na etapa de projeto, sendo as guias para a eleição dos critérios de escolha do setor a ser trabalhado mais detalhadamente. Portanto, serão definidos nesse momento os objetivos gerais a serem atingidos pelo projeto, a fim de conduzir a leitura mais detalhada do espaço posteriormente.

### 5.1 DIRETRIZ GERAL

Define-se como diretriz geral do projeto a requalificação de um setor do bairro Rebouças com o intuito de dinamizar as atividades do bairro, integrá-lo com maior ênfase ao restante da cidade e promover a melhoria da qualidade de vida da população que ali reside.

Para tanto, propõe-se a elaboração de um projeto a partir de diferentes escalas de abrangência, partindo-se das escalas gerais (cidade, bairro), em nível de planejamento, para se chegar ao recorte do projeto (setor), em nível multidisciplinar, através de ferramentas do desenho urbano, a ser definido a partir das análises gerais do bairro.

## 5.2 DIRETRIZES ESPECÍFICAS

Fundamentando-se nas análises realizadas e no referencial teórico desenvolvido no início da presente pesquisa, verifica-se a necessidade de leitura e intervenção da área em questão por duas dimensões: a político-social e a físico-espacial.

É imprescindível a interação e o diálogo com os diferentes agentes que atuam no bairro, em especial os usuários do local, vinculando-os ao projeto. Para tanto, deve-se prever a implementação dos instrumentos do Estatuto da Cidade com coerência. Com relação ao aspecto físico-espacial, busca-se o retorno à condição de bairro da área, não meramente passagem, procurando a refuncionalização da área em vias de garantir seu desenvolvimento. A imagem do bairro deve ser enfatizada pelos seus aspectos históricos, tão característicos. As principais diretrizes específicas que direcionarão o plano de atividades para o futuro projeto são:

- Articulação dos atores envolvidos:
  - envolver a comunidade nos processos de planejamento e projeto, consultando a população sobre as principais necessidades do território; estimular parcerias entre os setores público, privado e associações e cooperativas populares nas propostas;
  - relacionar as propostas de projeto com os programas municipais existentes, compatibilizando as proposições.
- Qualidade de vida e aspectos físico-espaciais:
  - valorizar a identidade e as características históricas da área de intervenção;
  - trabalhar principalmente na escala do pedestre, valorizando os moradores locais;
  - garantir o melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e das edificações existentes; •
  - Definir setores de estruturação dentro da área escolhida, oferta de moradias, atividades culturais e comerciais;
  - integrar o bairro com o restante da cidade, principalmente com o centro e com os bairros vizinhos;

- reestruturar os espaços públicos, promovendo melhor qualidade espacial e incentivando o uso do espaço do bairro como local de convivência coletiva;
  - estimular a apropriação do espaço para circulação e permanência da população, mediante aumento da oferta de moradias, inserção de áreas para lazer e cultura e melhoria dos fluxos simultâneos, diminuindo seus conflitos;
  - reestruturar a malha viária de acordo com as diretrizes adotadas.
- Indução de desenvolvimento através dos instrumentos do Estatuto da Cidade:
    - utilizar instrumentos urbanísticos que contribuam para o controle da especulação imobiliária;
    - viabilizar reformas e reciclagem em edifícios subutilizados, e produção de novas unidades habitacionais em terrenos subutilizados, aplicando os instrumentos previstos no Plano Diretor que induzam e estimulem o uso habitacional de interesse social nessas áreas;
    - estabelecer, se necessário, normas especiais de urbanização, uso e ocupação de solo e parâmetros para edificação de acordo com o desenvolvimento desejado para a região.

### 5.3 PLANO DE ATIVIDADES

O plano de atividades consiste na definição das etapas metodológicas que garantirão o a elaboração e o desenvolvimento do projeto, e está dividido da seguinte forma:

#### **Etapa 1 – Análise Geral do Bairro**

Nesta etapa será realizada uma análise geral do Rebouças, que complementar a Interpretação da Realidade apresentada no capítulo anterior. Será utilizada a metodologia da Percepção Ambiental (apresentada no item 2.2.2). Esta etapa servirá para traçar um panorama geral do bairro, que se efetivará no

cruzamento de informações técnicas com a visão dos moradores e usuários. Alguns dos instrumentos que poderão ser utilizados são: as visitas em campo, a aplicação de questionários e elaboração de mapas mentais pela população.

Como produto desta etapa é prevista a organização de um programa de necessidades, de acordo com a definição dos critérios utilizados na categorização, sintetizando as condicionantes, carências e potencialidades da área. Ele embasará a formulação de um *Plano Geral* para o bairro, na etapa seguinte.

## **Etapa 2 – Plano Geral do Bairro (macro-escala)**

Esta etapa se apresenta em nível de planejamento. A partir da síntese da etapa anterior, será elaborado um Plano Geral para o bairro, identificando as áreas potenciais de intervenção. Serão definidas estratégias de atuação gerais, sendo que um setor será escolhido para a realização de um *Projeto Específico*, em etapa posterior.

## **Etapa 3 – Projeto Específico (micro-escala)**

Nesta etapa será elaborado um Projeto Específico, na escala de desenho urbano, para a requalificação de um setor estabelecido no Plano Geral do Bairro. Ela pode ser dividida em três fases principais:

- I. *Análise detalhada do setor escolhido*: será analisada, de forma detalhada, a área de intervenção, retomando-se a metodologia da Percepção Ambiental, com apoio da Morfologia Urbana e da Análise Visual. O principal objetivo é o desenvolvimento de um diagnóstico da área, exprimindo suas principais condicionantes e potencialidades.
- II. *Definição do Instrumental de Intervenção*: nesta etapa serão identificados os mecanismos jurídicos e urbanísticos que podem auxiliar na solução das problemáticas encontradas na área.
- III. *Elaboração de um Estudo Preliminar para a área específica*: é nesta fase que começa a ser elaborado o projeto de requalificação propriamente dito. Serão apresentadas as proposições preliminares do projeto, definindo-se diretrizes e ações pontuais, a serem aprimoradas na fase seguinte.

IV. *Elaboração de um Anteprojeto para a área específica*: nesta fase o estudo preliminar será aperfeiçoado, resultando em proposições em nível de Anteprojeto.

V. *Elaboração de detalhamentos*: aqui serão elaborados os detalhamentos necessários para complementar o Anteprojeto, especificando pontos importantes do projeto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARACHO, M. L. G. Rebouças: o bairro na cidade. **Boletim informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, v.26, n.124, p.1-117, 2000.

CASTELLO, L. A percepção em análises ambientais: o projeto MAB/UNESCO em Porto Alegre. *In*: DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. de. **Percepção Ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: UFSCar, 1996.

DIAS, S. I. S. **A arquitetura do desejo**: o discurso da nova identidade urbana de Curitiba. Cascavel: Unioeste, 2005.

GARCEZ, L. A. **Curitiba**: evolução urbana. Curitiba: Editora UFPR, 2006.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

OLIVEIRA, D. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Editora UFPR, 2000.

OLIVEIRA, I. C. E. de. **Estatuto da Cidade: para compreender...** Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. *In*: \_\_\_\_\_ (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri SP: Manole, 2009. p. 01-51.

VASCONCELLOS, L. M. de; MELLO, M. C. F. de. Re: atrás de, depois de... *In*: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (org.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri SP: Manole, 2009. p. 53-65.



## REFERÊNCIAS WEBGRÁFICAS

BARTALINI, V.; LIMA, C. P. C. S.; PALLAMIN, V. **Abrindo espaço na metrópole: projetos para espaços públicos no centro de São Paulo**. Disponível em: <<https://upcommons.upc.edu/revistes/html/2099/802/art06-3.htm>>. Acesso em 15.abr.2012.

BRASIL. **Lei Federal n. 10.257** – Estatuto da Cidade, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 30.mai.2012.

BRASIL. Ministério das Cidades; AECI – Agencia Espanhola de Cooperação Internacional. **Manual de reabilitação de áreas urbanas centrais**. Brasília: Ministério das Cidades; AECI, 2008. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Livro\\_Manual\\_Reabilitacao\\_Areas\\_Urbanas\\_centrais.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Livro_Manual_Reabilitacao_Areas_Urbanas_centrais.pdf)> Acesso em: 18.jul.2012.

BRASIL. Ministério das Cidades – Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de centro urbanos**. Brasília: Ministério das Cidades, dezembro de 2005. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca\\_Livro\\_Reabilitacao\\_Areas\\_Urbanas\\_Centrais\\_Volume3.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca_Livro_Reabilitacao_Areas_Urbanas_Centrais_Volume3.pdf)> Acesso em: 18.jul.2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. Operações urbanas. **Anais: Seminário Brasil – França / Ministério das Cidades – Brasília: Ministério das Cidades, 2009**. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca\\_Livro\\_Operacoes\\_Urbanas\\_Anuais\\_Seminario\\_BeF.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca_Livro_Operacoes_Urbanas_Anuais_Seminario_BeF.pdf)> Acesso em: 18.jul.2012.

BELO, C. G. Inovações no planejamento urbano trouxeram fama à capital. **Gazeta do Povo**, 29 de março de 2011. Disponível em: <  
<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/aniversariodecuritiba/conteudo.phtml?id=1110436>> Acesso em: 30.mai.2012.

BOTELHO, A. A. **Revitalização urbana em Niterói**: uma visão antropológica. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal Fluminense, 92 p. Niterói, 2006. Disponível em: <  
[http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select\\_action=&co\\_obra=90812](http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=90812)>. Acesso em: 07.abr.2012.

BONDARIK, R.; KOVALESKI, J. L.; PILATTI, L. A produção da Erva-Mate e a iniciação industrial do Paraná. In: 19º Congresso Internacional de Administração - ADM2006. Ponta Grossa, setembro de 2006. **Anais**. Disponível em: <  
<http://pessoal.utfpr.edu.br/bondarik/arquivos/A%20Produ%20E3o%20de%20Erva%20Mate%20e%20a%20Inicia%20E3o%20Industrial%20do%20Paran%20E1.pdf>>  
Acesso em: 09.jun.2012.

LISBOA. **Carta de Reabilitação urbana Integrada**. In: 1º Encontro Luso Brasileiro de Reabilitação Integrada. 1995. Disponível em:  
<[http://www.habitare.org.br/projetos\\_relatorios.aspx](http://www.habitare.org.br/projetos_relatorios.aspx)> Acesso em: 01 out 2012.

CARVALHO, A. S. **Curitiba**: imagem do planejamento ou planejamento da imagem? 99 f. Monografia (curso de História) - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008. Disponível em: <  
[http://www.historia.ufpr.br/monografias/2008/2\\_sem\\_2008/andre\\_souza\\_carvalho.pdf](http://www.historia.ufpr.br/monografias/2008/2_sem_2008/andre_souza_carvalho.pdf)  
> Acesso em: 07.jun.2012.

COUTO, I. C. **Olhares da cidade**: Curitiba e suas representações. In: Ciência e Cultura, n. 28, FCHLA 04, p. 225-247, Curitiba, mar. 2002. Disponível em: <  
<http://www.utp.br/proppe/edcient/Site%20TCC/FCHLA/FCHLA%2028/PDF/art%2011.pdf>  
> . Acesso em: 07.jun.2012

CURITIBA, **Lei Municipal Nº 9.800, de 3 de janeiro de 2000**. Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo no município de Curitiba e dá outras providências. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 2000. Disponível em: <

<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/legislacao-zoneamento-smu-secretaria-municipal-do-urbanismo/220>> Acesso em: 05.jun.2012.

DITTMAR, A. C. C. **Paisagem e morfologia de vazios urbanos**: análise da transformação dos espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba – Paraná. 251f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2006. Disponível em:< [http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde\\_arquivos/15/TDE-2008-05-12T143547Z-830/Publico/ADRIANA%20ppgtu.pdf](http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2008-05-12T143547Z-830/Publico/ADRIANA%20ppgtu.pdf)> Acesso em: 15.ago.2012.

DEL RIO, V. Em busca do tempo perdido:O Renascimento dos Centros Urbanos. In: **Vitruvius**: Arqutextos – 006.10, ano 01, novembro de 2000. Disponível em: < <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/01.006/963>> Acesso em: 17.abr.2012.

\_\_\_\_\_. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. In: **Vitruvius**: Arqutextos - 015.06, ano 02, ago 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/02.015/859>>. Acesso em: 17.abr.2012.

DIOGO, E. C. C. **Habitação social no contexto da reabilitação urbana da Área Central de São Paulo**. 171 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004. Disponível em: <[http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/teses/diogo\\_mestrado\\_habconteyto.pdf](http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/teses/diogo_mestrado_habconteyto.pdf)>. Acesso em 30.abr.2012.

DUARTE, F.; CZAJKOWSKI JUNIOR, S. **Cidade à venda: reflexões sobre o marketing urbano**. In: RAP. Rio de Janeiro, n. 41, p. 273-282, 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v41n2/06>> Acesso em: 30.mai.2012.

FERNANDES, D. L.; GANDARA, J. M. G.; SOUZA, T. A. A influência do planejamento urbano na percepção de visitantes e visitados e a formação da imagem de Curitiba. **Anais**. VII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós Graduação em Turismo – UNIVALE. Balneário Camboriú, 2011. Disponível em: <

<http://www.anptur.org.br/anais2011/pdf/228-613-1-SP.pdf>> Acesso em: 20.agosto.2012.

GNOATO, L. S. Curitiba, cidade do amanhã: 40 anos depois - algumas premissas teóricas do Plano Wilhelm. Texto apresentado no 1º Seminário de Cidade Contemporânea – Curitiba de Amanhã 40 anos depois (1965-2005), em 2, 14 e 15 de setembro de 2005, organizado pelo PPGTU e pelo Grupo de Pesquisa: Teoria e História e Arquitetura e Urbanismo da PUCPR. In: **Vitruvius**: Arqutextos - 072.01, ano 06, mai. 2006. Disponível em: <  
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/06.072/351>>. Acesso em: 29.mai.2012.

GUSSO, R. J. **O novo rebouças**: revitalização urbana, cultura e gentrificação (1997 - 2003). 46 f. Monografia (curso de Ciências Sociais) - Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2004. Disponível em: <  
<http://www.humanas.ufpr.br/portal/cienciassociais/files/2012/06/GUSSO-Ramon-Jos%C3%A9.pdf>> Acesso em: 03.jun.2012.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Novo “Velho Rebouças”: um novo olhar sobre a revitalização do espaço público. In: **Revista Espaço Urbano**, n. 04. Curitiba, abril de 2003. Disponível em <  
<http://ippucweb.ippuc.org.br/ippucweb/sasi/home/default.php>> Acesso em 25.mai.2012.

JANUZZI, D. C. R.; RAZENTE, N. **Intervenções urbanas em áreas deterioradas**. In: Semina: Ciências Sociais e Humanas, Londrina, v. 28, nº 2, p. 147-154, jul./dez. 2007. Disponível em: <  
<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/seminasoc/article/view/3734/3000>> Acesso em: 30.abr.2012.

JOSÉ, B. K.; VITALE, L. **Uma experiência de processo participativo para reabilitação de bairros centrais: Perímetro de Reabilitação Integrada – PRIH**. Disponível em: <  
[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Texto\\_Experiencia\\_Processo\\_Participativo\\_Reabilitacao.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Texto_Experiencia_Processo_Participativo_Reabilitacao.pdf) > Acesso em 30.abr.2012.

KLOSS, M. E. C. O. **Requalificação do espaço urbano como fundamento à gestão da paisagem**: ensaio metodológico na região do Rebouças em Curitiba – Paraná. 245f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2006. Disponível em: < [http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde\\_arquivos/15/TDE-2007-02-13T073252Z-497/Publico/MARIA%20ESTER%20KLOSS.pdf](http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2007-02-13T073252Z-497/Publico/MARIA%20ESTER%20KLOSS.pdf)> Acesso em 13.abr.2012.

MEDEIROS, H. F. **Plano de ação e projetos urbanos**: Rebouças, Curitiba/PR. 332F. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2011. Disponível em: < <http://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/11663>> Acesso em 15.jun.2012.

MOREIRA, G. **Requalificação urbana – alguns conceitos básicos** (2007). Disponível em: <[http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1802/1/FAUTL\\_13\\_D\\_GMoreira.pdf](http://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1802/1/FAUTL_13_D_GMoreira.pdf)>. Acesso em: 23.mai.2012.

MORO JUNIOR, E. **A redenção inexistente nos planos urbanísticos municipais**: o caso do Projeto Eixo Tamanduatehy. São Paulo: Annablume, 2007. Disponível em: <[http://books.google.com.br/books?id=qLIKoLd5\\_UQC&pg=PA87&lpg=PA87&dq=%22urbanismo+includente%22+conceito&source=bl&ots=qRCIPOXawd&sig=CBcPnC CfBgmoHVVeUSHC9omJ9WA&hl=pt-BR&sa=X&ei=oFWSUNnAHYjU9QSasYCWBA&redir\\_esc=y#v=onepage&q=%22urbanismo%20includente%22%20conceito&f=false](http://books.google.com.br/books?id=qLIKoLd5_UQC&pg=PA87&lpg=PA87&dq=%22urbanismo+includente%22+conceito&source=bl&ots=qRCIPOXawd&sig=CBcPnC CfBgmoHVVeUSHC9omJ9WA&hl=pt-BR&sa=X&ei=oFWSUNnAHYjU9QSasYCWBA&redir_esc=y#v=onepage&q=%22urbanismo%20includente%22%20conceito&f=false)> Acesso em: 30.jul.2012.

OLIVEIRA, M. **A trajetória do discurso ambiental em Curitiba (1960-2000)**. In: Revista de Sociologia e Política, n. 16. Curitiba, 2001. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782001000100007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782001000100007&script=sci_arttext)> Acesso em: 02.agosto.2012.

SAKATA, M. N. **Projeto Eixo Tamanduatehy: uma nova forma de intervenção urbana em Santo André?** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006. Disponível em:

<[http://biblioteca.universia.net/html\\_bura/ficha/params/id/14029357.html](http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/id/14029357.html)>. Acesso em: 10.mai.2012.

SANTO ANDRÉ. Prefeitura Municipal. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. **Projeto Eixo Tamanduatehy: urbanismo includente e participativo**. Secretaria de Desenvolvimento Urbano, 2001. Disponível em: <<http://www.santoandre.sp.gov.br/bnews3/images/multimedia/programas/Texto%20Eixo2003.doc>>. Acesso em: 03.mai.2012.

SANTORO, P. **Relação entre políticas territoriais e reestruturação econômica: a Operação Urbana Eixo Tamanduatehy, Santo André – São Paulo**, 2005. Disponível em: <<http://www.direitoacidade.org.br/download/177.pdf>>. Acesso em: 10.mai.2012.

SILVA, J. M.; LOCH, C.; SILVA, S. C. **A sintaxe espacial de Curitiba**. In: Revista da Sociedade Brasileira de Cartografia, Geodésia, Fotometria e Sensoriamento Remoto – SBC, nº 61/2, agosto de 2009. Disponível em: <<http://www.lsie.unb.br/rbc/index.php/rbc/article/view/348/338>> Acesso em: 07.jun.2012.

SIPINSKI, C. J. B.; SCHMITZ, L. K. **O impacto dos estacionamentos nos centros urbanos: o caso de Curitiba**. In: Arquitextos, n. 132.02, ano 11, maio de 2011. Disponível em:< <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.132/3892>> Acesso em: 15.agosto.2012.

SOMEKH, N; CAMPOS NETO, C. M. **Desenvolvimento local e projetos urbanos**. IX Encontro Nacional da APUR: Ética, Planejamento e Construção Democrática do Espaço, 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>. Acesso em: 11.mai.2012.

\_\_\_\_\_. **Projetos Urbanos e Estatuto da Cidade: limites e possibilidades** (2008). Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/09.097/131>> Acesso em: 30.mai.2012.

SOMMER, A. **As contribuições da percepção ambiental para os projetos urbanos**: o caso da Vila Zumbi dos Palmares na Região Metropolitana de Curitiba. 145 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2008. Disponível em: < [http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde\\_arquivos/15/TDE-2008-06-19T144658Z-884/Publico/Ana%20Sommer.pdf](http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2008-06-19T144658Z-884/Publico/Ana%20Sommer.pdf)> Acesso em: 15.ago.2012.

TEIXEIRA, A. N. **A produção do espaço público no projeto urbano Eixo Tamanduatehy (Santo André, SP)**. *Arquitextos* (São Paulo), v. 10.122, p. 3483, 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3483>> Acesso em: 11.mai.2012.

VASCONCELLOS, L. M.; MELLO, M. F. **Terminologias em busca de uma identidade**. In: *RUA – Revista de Urbanismo e Arquitetura*, v. 6, nº 1, Salvador – Ba, 2008. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/article/view/3232/2350>> Acesso em: 06.09.2012.

VITALE, L. *et al.* **Perímetro de Reabilitação Integrada do Habitat – PRIH: Uma experiência de intervenção nas áreas centrais**. In: *Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR*, 11., 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: [s.n.], 2005. Disponível em: <<http://www.xienanpur.ufba.br/153.pdf>>. Acesso em: 13.abr.2012.

ULTRAMARI, C. **Grandes Projetos Urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos**. In: *URBANA*, revista eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, ano 1, nº 1, Set/Dez 2006. <<http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo3.pdf>> Acesso em: 06.abr.2012.

YAMAWAKI, Y. **Gestão de espaços urbanos refuncionalizados**: estudo de caso sobre a reconversão de uso da antiga estação ferroviária de Curitiba, Paraná. 256 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2008. Disponível

em: < [http://www.biblioteca.pucpr.br/tede//tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=1185](http://www.biblioteca.pucpr.br/tede//tde_busca/arquivo.php?codArquivo=1185)>  
Acesso em: 26.mai.2012.

\_\_\_\_\_ ; DUARTE, F. **Shoppings centers e recuperação urbana: estudo empírico de uma contradição teórica**. In: REDES, Santa Cruz do Sul, v. 15, nº 1, p. 32-51, jan./abr. 2010. Disponível em:  
<<http://online.unisc.br/seer/index.php/redes/article/viewFile/1193/1463>> Acesso em: 15.abr.2012.

ZAITTER, B. A. H. **Potenciais para revitalização de espaços industriais pretéritos**: caso Rebouças em Curitiba/Pr. 144 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba, 2009. Disponível em: <  
[http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde\\_arquivos/15/TDE-2010-03-31T113512Z-1370/Publico/BRUNO%20ZAITTER.pdf](http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2010-03-31T113512Z-1370/Publico/BRUNO%20ZAITTER.pdf)> Acesso em: 09.jun.2012.

ZIRKL, F. **Desenvolvimento urbano de Curitiba (Brasil)**: cidade modelo ou exceção? In: Atas Latinoamericanas de Varsóvia, n. 26, 2003, Faculdade de Geografia e Estudos Regionais, Universidade de Varsóvia, 2003. Disponível em: <  
<http://www.wgsr.uw.edu.pl/pub/uploads/actas03/07-FRANK.pdf>> Acesso em: 09.jun.2012.

## OBRAS CONSULTADAS

BARTH, M. E. **Requalificação urbana**: entorno do terminal do Capão da Imbuia. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2009.

BONADIO, M. **Reabilitação urbana**: setor histórico de Curitiba – Pr. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2010.



- DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.
- FENIANOS, E. E. **Rebouças**: o bairro da harmonia. Curitiba: UniverCidade, 1996.
- FERRI, L. S. **Requalificação urbana do centro de Curitiba – PR**. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2009.
- FERRARA, L. D.; DUARTE, F.; CAETANO, K. E. **Curitiba**: do modelo à modelagem.
- FERRAZ, D. S. **Requalificação do bairro Cidade Industrial de Curitiba – PR**. Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba, 2010.
- HARVEY, D. **Espaços de Esperança**. Spaces of Hope. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2004.
- VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento no Brasil**. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

**ANEXO 1 – DECRETO MUNICIPAL Nº 223, DE 12 DE MARÇO DE 2003**