

**II ENCONTRO ANUAL ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS GRADUAÇÃO E
PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE - ANPPAS**

Campinas SP - 26 a 29 de maio de 2004. (www.anppas.org.br/)

14. GT Meio Ambiente Construído

Coord.: Vera Rezende (CNPq/LACTTA,UFF) vrezende@openlink.com.br

Título do Trabalho: **Cidade grifada:** Curitiba e seus eixos estruturais

Autor: **OBA**, Leonardo Tossiaki.

Identificação

Nome: Leonardo Tossiaki Oba
Instituição: PUCPR-Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Unidade: Centro de Ciências Exatas e deTecnologia
Departamento: Curso de Arquitetura e Urbanismo

Endereço

Rua Deputado Heitor Alencar Furtado, 1819 apto.802
Bairro: Mossunguê
Cidade/Estado: **Curitiba** Paraná
Cep: 81200-110
DDD/telefone: (41)373-7570

E-mail: oba@brturbo.com

Resumo:

O Plano Serete de 1964 implantado em Curitiba a partir da década de 1970 tinha como base uma estrutura de desenvolvimento linear (Leste-Oeste e Norte-Sul). Estas vias batizadas como Vias Estruturais associavam um transporte de massa apoiado em ônibus expressos circulando em canaletas exclusivas com um plano de uso do solo privilegiado em termos de densidade e potencial construtivo. A proposta associava concentração de serviços, habitação e infra-estrutura a um sistema trinário de circulação urbana: 2 vias-rápidas para veículos (centro-bairro e bairro-centro) e uma via central constituída de uma canaleta exclusiva para o ônibus expresso ladeada por duas vias de tráfego local com estacionamento.

A implementação desta proposta significou rasgar a cidade passando por cima de um sistema urbano polinuclear formado de bairros tradicionais sedimentados e promovendo uma transformação radical nos ambientes pré-existentes. Este trabalho pretende desenvolver algumas análises de impacto ambiental em termos de paisagem urbana, discutindo questões relativas a uma certa homogeneização tipológica, a descaracterização das antigas relações e o sombreamento dos referenciais urbanos do passado e o surgimento de novos.

Palavras –chave: Curitiba, Vias Estruturais

Cidade grifada: Curitiba e seus eixos estruturais

Dentre as diversas utopias do século XIX que serviram de inspiração aos arquitetos modernos, a menos lembrada talvez seja a da *cidade linear* de Arturo Soria y Mata (1844-1920) proposta para Madri e publicada em 1882. Apesar de contemporâneos, certamente a proposta radial-concêntrica de Ebenezer Howard para as suas *ciudades-jardins* teve uma repercussão bem maior no pensamento urbanístico moderno. Apesar disso a idéia de uma estrutura linear associada ao transporte permeia as propostas emblemáticas de arquitetos como LeCorbusier ¹, os Smithsons, Louis Kahn, Kenzo Tange entre outros mais. A sua genealogia demonstra que a *cidade linear* carrega em si um componente utópico persistente desde a sua origem passando pelas mega-estruturas da década de 60 e até as propostas urbanas mais recentes.

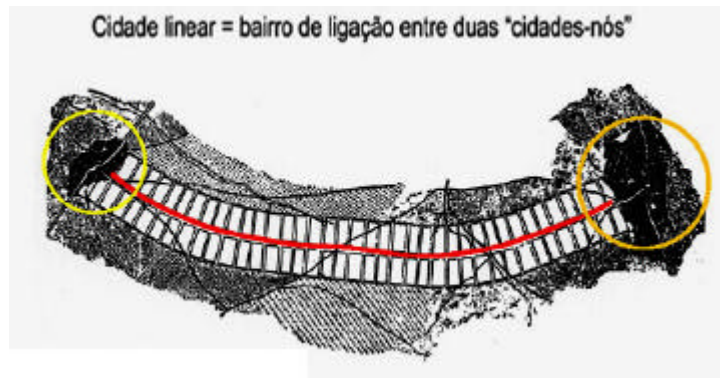


Fig. 1 Cidade Linear – Arturo Soria y Mata (1844-1920)

Como toda utopia e todo desejo de realização, a proposta da cidade linear vem impregnada pela necessidade de impor uma solução global rígida orientada por uma ideologia tecnocrática que toma para si toda e qualquer decisão em termos de desenvolvimento urbano.

Entretanto as proposições sejam elas radiais ou lineares, não são incompatíveis e excludentes. O Plano de Agache para Curitiba, apesar de sua estrutura radial-concêntrica previa eixos diametrais associados a um plano de edificações que definia uma tipologia obrigatória de galerias contínuas ao longo dos mesmos. Esta proposta de galerias que se concretizou em apenas algumas quadras foi retomada na implementação das Vias Estruturais de Curitiba do Plano SERETE/IPPUC a partir da década de 70.

A sua implantação foi possível principalmente porque os eixos estruturais na maioria dos casos foram acomodados utilizando a malha urbana pré-existente. A Estrutural Sul implantou-se sobre o eixo das avenidas Sete de Setembro e República

¹ Propostas de Urbanização para São Paulo (1929), Rio de Janeiro e Argel (1930)

Argentina. Mais duas vias paralelas de tráfego rápido em mão única foram associadas (uma em direção ao bairro e a outra em direção do centro) formando o conjunto conhecido como “sistema trinário”. A via central é formada por uma canaleta exclusiva para o ônibus expresso e duas vias marginais de tráfego local com estacionamento.



Fig.2/3–vista de Água Verde (1958) e mais recente mostrando as Estruturais

Estabeleceu-se um zoneamento de uso do solo que privilegiava a faixa definida como zona “Estrutural” concedendo-lhe exclusividade para construção de edifícios altos. Como resultado houve uma concentração de construções em altura ao longo das vias estruturais determinando a formação de um novo perfil urbano bastante peculiar.



Figs.4/5 – Vias Estruturais

O Plano massa definiu a tipologia dos embasamentos na via central de forma a disciplinar a construção paulatina de uma galeria pública coberta ampliando o passeio.



Fig. 6 –Galeria do Plano Massa
(Av. Sete de Setembro, 4713 próximo a R.Bento Viana)

O processo de substituição das antigas construções está, hoje, bem mais consolidado nas regiões centrais e se desenvolve com maior lentidão nas regiões mais afastadas. Em todo caso os efeitos sobre a antiga configuração da cidade são irreversíveis e a transformação da paisagem urbana foi radical em quase todas as faixas de influência das vias estruturais afetando mesmo os marcos mais tradicionais.

Os referenciais urbanos estão vinculados às ideologias e paradigmas de cada época. Toda mudança em suas bases provoca a sua redefinição seja pela superação e destruição ou pela readaptação às novas realidades mudando seu uso e o seu conteúdo. No caso de implementação das Estruturais em Curitiba essas repercussões são facilmente constatáveis. Observando os antigos marcos urbanos como as igrejas, por exemplo, constata-se que foram preservadas as matrizes tradicionais como a do Portão e a do Cabral na região norte.



Figs. 7/8 – Igreja do Portão

Outras como a Igreja de Santa Terezinha ou mesmo a Capela da Água Verde na República Argentina ficaram visivelmente sombreadas pela escala desmesurada das novas construções.



Figs. 9/10 – Igreja de Santa Terezinha sombreada pelos edifícios e durante a construção em 1939



Figs. 11/12– Capela da Água Verde (esq. das avenidas Água Verde e República Argentina)

Nas novas igrejas, principalmente as evangélicas, percebe-se uma certa tendência à adaptação ao Plano Massa deixando de lado a tipologia tradicional, a autonomia formal. Assumem as mesmas determinações impostas para as galerias e se acomodam lado a lado com as demais construções comerciais.



Fig. 13 - Igreja Universal na Av. Sete de Setembro

Este processo também contribui para uma tendência de homogeneização da paisagem provocando a perda de identidades locais. A padronização dos terminais, equipamentos e mobiliários urbanos, o *Plano Massa*, a dificuldade de integração com elementos do passado em termos de desenho urbano, tudo isso leva a uma discutível uniformidade urbana. E isso se constata pela própria dificuldade de distinção e reconhecimento dos diferentes seguimentos das diversas estruturais da cidade.

Não há dúvida de que as estruturais determinaram uma mudança sensível em termos de relações espaciais e percepção do espaço vivencial dos moradores nos subúrbios curitibanos. Não apenas pelo novo sistema de transporte urbano, mas pela mudança do uso do solo que subverteu a hierarquia de valores fundiários, o que acirrou a mobilidade de pessoas e propriedades. Além disso, o novo zoneamento urbano acelerou a concentração de torres, exclusivamente nas estruturais, produzindo uma paisagem de continuidade linear e não a de concentrações nucleares entremeadas de áreas de transição.

E isso levanta a questão das centralidades urbanas que mereceria uma análise à parte. A passagem das vias estruturais pelos antigos centros dos bairros provocou uma certa ambigüidade em termos de “centralidade” dos bairros. As estruturais, ao concentrarem todo o comércio ao longo do seu trajeto, acabam formando algo como um “centro estendido” que se conurba com o centro do próximo bairro. É de se indagar o que de fato ocorreu com as relações transversais ao novo eixo, ou seja, as antigas relações urbanas nucleares e radiais. No caso da Estrutural Sul, em particular o bairro da Água Verde, tais foram os impactos que não mais se distingue a sua centralidade. A Igreja da Água Verde, o Estádio do Clube Atlético Paranaense, os clubes, os antigos colégios e hospitais são hoje, elementos dispersos e aparentemente sem nenhuma estrutura comum de nexos urbanos. Parte deles como que gravitam na órbita mais afastada do centro da cidade e outros são percebidos com uma relação mais próxima com a estrutural formada pelas avenidas Sete de Setembro e República Argentina.

Quanto aos terminais de transporte urbano, implementados com a agilidade e flexibilidade necessária na época, deixaram algumas questões abertas à discussão. Em alguns locais, a sensação é de que o antigo centro de bairro foi substituído por um grande terminal de ônibus. Um terminal sem uma identidade própria já que em grande parte é padronizada. Ou seja, mesmo estando na superfície eles apresentam os problemas de carência identitária do Metrô subterrâneo configurando o que Augé chamou de “não-lugares”. O benefício social da integração de linhas, através da tarifa única, determina a necessidade de controle de acessos. Em se tratando de transporte de

massa de superfície todo o programa de fluxos, controle e integração do sistema, ao contrário do Metrô, aflora à superfície e normalmente em pontos nodais da via estrutural. E isso se coloca como um desafio complexo de desenho urbano para compatibilizar toda essa estrutura em termos de paisagem desejável para um centro de bairro com todas as implicações de memória e patrimônio.



Figs.14/15 – Terminal do Portão

O edifício ao fundo originalmente projetado para esse fim é hoje o Museu Metropolitano de Arte.

A cidade precisa de referenciais, sejam eles naturais ou construídos. Sem grandes recursos naturais como praias ou montanhas e tendo os seus modestos rios canalizados², as Vias Estruturais são os grandes referenciais urbanos de Curitiba. Aos marcos referenciais urbanos **pontuais** de até então somaram-se a partir da década de 70 os novos referenciais **lineares**. Eles balizam os deslocamentos e dão apoio à clara compreensão da cidade como um todo auxiliando a população na apreensão do seu espaço existencial. Em se tratando de um rio, como o Sena em Paris, o jargão seria “*rive-gauche*” ou “*rive-droite*” em relação ao sentido do fluxo das águas, mas as “Estruturais” formam um conjunto eminentemente baseado em tráfego. As suas águas são os veículos em movimento. As novas referências urbanas, portanto, têm como base as relações espaciais que levam em consideração o automóvel e suas alternativas de trajeto. Já se tornou habitual nos comportamentos de orientação espacial das pessoas uma referência freqüente aos eixos estruturais. As pessoas se situam no universo da cidade ao definir-se à direita ou à esquerda da “estrutural” ou “via do Expresso”, na via rápida “bairro-centro” ou a via rápida “centro-bairro”.

² O bairro Água Verde ganhou seu nome do Rio Água Verde que foi canalizado na metade do século XX e desapareceu como referencial natural da região.



Fig.16- Via Rápida Sul
(bairro-centro)



Fig.17 -Canalização do Rio Água Verde em 1952.

Os mapas mentais possuem uma “geometria” com uma lógica peculiar.

Na Curitiba “antiga” essa geometria nos bairros tinha uma base radial-concêntrica cujo centro normalmente apontava para o seu principal marco referencial. É claro que todos estes centros de bairros tinham também como referência uma rua principal que estabelecia a ligação com o centro da cidade. Nos bairros do Portão e Água Verde a referência era a Avenida República Argentina, no Bacacheri a Av. João Gualberto, na direção leste a Rua XV de Novembro.

Implantar os eixos estruturais sobre estas ligações urbanas foi como que *sublinhar* esses eixos, com adensamento de edifícios altos, transporte de massa privilegiado, iluminação diferenciada, concentração comercial e hierarquia viária. Assim *grifada* pelas vias estruturais, além de definir a sua estratégia de desenvolvimento, a cidade se apresenta à população com expressivos referenciais não apenas para orientar deslocamentos, mas sobretudo para auxiliar na apreensão de uma cidade que ultrapassou a modesta escala coloquial e prepara-se para enfrentar a dimensão inalcançável da metrópole.

Referências:

- AGACHE, Donat-Alfred. **Plano de Urbanização de Curitiba**. IN: Boletim do P.M.C.. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, [1943].
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, Papirus, 1994.
- BENEVOLO, Leonardo. *Origenes de la urbanística moderna*. Buenos Aires, Tekne, 1967
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. S.Paulo, Perspectiva, 1980.
- HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. São Paulo, Hucitec, 1996.
- LECORBUSIER. **Os três estabelecimentos humanos**. São Paulo, Perspectiva, 1979.