



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input checked="" type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Planejamento Urbano em Curitiba: interpretações sobre a produção da cidade

Urban Planning in Curitiba: interpretations about the production of the city
Planificación Urbana de Curitiba: interpretaciones acerca de la producción de la ciudad

BENVENUTTI, Alexandre Fabiano (1)

(1) Doutorando em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, USP PosFAU, São Paulo, SP, Brasil; email: alexandre.benvenuti@usp.br



Planejamento Urbano em Curitiba: interpretações sobre a produção da cidade

Urban Planning in Curitiba: interpretations about the production of the city

Planificación Urbana de Curitiba: interpretaciones acerca de la producción de la ciudad

RESUMO

O planejamento urbano de Curitiba consolidou-se como modelo de intervenção em grandes centros, articulando questões como desenvolvimento urbano, espaço público, patrimônio histórico, transporte e meio ambiente. Na perspectiva do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, o planejamento foi resultado de um processo técnico criativo, inovador e politicamente neutro, transformando Curitiba em uma cidade “humanizada”, com qualidades funcionais e estéticas indispensáveis ao desenvolvimento ordenado. Este artigo analisa as interpretações dos idealizadores do projeto, confrontando-as com as contradições sociais e outras visões e percepções divergentes sobre a mesma cidade.

PALAVRAS-CHAVE: espaço público, arquitetura, urbanismo, revitalização

ABSTRACT

The urban planning of the city of Curitiba has established itself as an intervention model in large centers, linking issues such as urban development, public space, heritage, transport and environment. In view of the Institute for Urban Research and Planning of Curitiba - IPPUC, planning was the result of a creative, innovative and politically neutral technical process, transforming Curitiba in a "humanized" city with the functional and aesthetic qualities that are essential to orderly development. This article analyzes the interpretations of those behind the project, confronting them with the social contradictions and other divergent views and perceptions of the same city.

KEY-WORDS: public space, architecture, urbanism, revitalization

RESUMEN

La planificación urbana de Curitiba se ha consolidado como un modelo de intervención en los grandes centros, enlazando temas como el desarrollo urbano, el espacio público, el patrimonio, el transporte y el medio ambiente. En opinión del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, la planificación fue el resultado de un proceso técnico creativo, innovador y políticamente neutro, transformando Curitiba en una ciudad "humanizado" con los elementos esenciales de desarrollo ordenado cualidades funcionales y estéticas. Este artículo analiza las interpretaciones de los que están detrás del proyecto, confrontándolos con las contradicciones sociales y otros puntos de vista divergentes y las percepciones de la misma ciudad.

PALABRAS-CLAVE: espacio público, arquitectura, urbanismo, revitalización



1 INTRODUÇÃO

O planejamento urbano de Curitiba consolidou-se como exemplo de intervenção em grandes centros, articulando questões como espaço público, patrimônio histórico, transporte, meio ambiente e desenvolvimento urbano. Na perspectiva do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, o planejamento foi resultado de um processo técnico criativo, inovador e politicamente neutro, transformando Curitiba em uma cidade “humanizada”, com qualidades funcionais e estéticas indispensáveis ao desenvolvimento harmonioso e ordenado.

Considerando a proposta de análise investigativa sobre o planejamento urbano de Curitiba correspondente as décadas de 1960 e 1970, será apresentada a história desse processo a partir da visão dos idealizadores, confrontando-a, ao mesmo tempo, com outras percepções divergentes sobre essa mesma cidade. Em seguida, será articulada discussão considerando as contribuições sobre a produção do espaço a partir de Molotch (1976), especificamente *The City as a Growth Machine*, e Gottdiener (2010), *A Produção do Social do Espaço Urbano*.

2 PLANEJAMENTO URBANO EM CURITIBA

As décadas de 1960 e 1970 foram significativas na história do planejamento urbano de Curitiba, definidas por acontecimentos como elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo, apresentação desse por meio do Seminário Curitiba de Amanhã, criação do IPPUC e pela fase de execução do plano.

Na perspectiva do IPPUC, o histórico Plano Agache elaborado em 1943 não correspondia com a realidade da capital na década de 60, marcada pelo crescimento urbano “desordenado”, aumento populacional acelerado e suas implicações referentes à infraestrutura como saneamento, abastecimento, circulação, transporte, indústria, habitação e lazer:

A Capital cresce rápido, mas sem estrutura.

A deficiência, durante um longo período, da rede de energia elétrica, de ligações rodoviárias e de telecomunicações e a integração econômica insuficiente com o Norte do Estado são alguns dos motivos que explicam essa defasagem.

Tornava-se imprescindível adequar a cidade à sua expansão. Era necessário rever o Plano Agache, que previa um desenvolvimento para Curitiba semelhante àquele ocorrido nas cidades europeias.

O planejamento integrado da Capital não podia mais ser adiado. (IPPUC, 1985, p:07).

Em 1964, período marcado pelas discussões sobre o futuro da cidade, foi realizado o concurso público para a elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo, no qual participaram as empresas: Assessoria em Planejamento – ASPLAN, M.M.M. Roberto Arquitetos, Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais - SAGMACS, Urbanismo e Planejamento – URPLAN, Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba - URBS. (IPPUC, 1966). O projeto vencedor, Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, colocava como proposta o crescimento linear privilegiando o desenvolvimento no eixo nordeste-sudoeste, hierarquia de vias destinadas à circulação, adensamento, policentrismo, alterações no zoneamento, espaços exclusivos para pedestres, espaços para lazer, ampliação e adequação das áreas verdes e criação de uma paisagem específica da cidade. (SERETE, 1965).

As propostas foram apresentadas ao público por meio do Seminário Curitiba de Amanhã, organizado pela prefeitura municipal entre os dias 09 e 30 de julho de 1965, período denominado também como Mês do Urbanismo. As palestras, debates e exposição, abertas ao público, reuniram arquitetos e urbanistas, engenheiros, autoridades, estudantes e entidades como Associação Comercial do Paraná - ACP, Federação das Indústrias e Comércio e Federação do Comércio Varejista. Ao final do seminário, a imprensa divulgou o sucesso e a importância das conferências no sentido de “esclarecer o povo” e as diversas categorias sociais, políticas e econômicas. (GAZETA DO POVO, 03/08/1965, p:03). Para a prefeitura e parte considerável dos técnicos, o evento possibilitou debater as propostas e demonstrou apoio unânime aos trabalhos de intervenção.

Contudo, a participação popular foi limitada e, quando ocorreu, o público figurou mais como ouvinte e espectador do que participante dos debates técnicos. Também não houve maior preocupação em consultar as populações residentes nas áreas classificadas como “irregulares”.

Uma das críticas ao Plano Preliminar de Urbanismo enfatizava que as diretrizes privilegiavam o desenvolvimento da cidade no sentido nordeste-sudoeste, excluindo outras áreas como Boqueirão, um dos bairros mais populosos de Curitiba na década de 1970. Localizado na região mais baixa da cidade, área “desvalorizada” em razão das constantes inundações, o bairro constituía uma opção à moradia aos grupos sociais economicamente desfavorecidos:

...o prefeito Ivo Arzua achou por bem discuti-lo democrática e transparentemente – como se diz hoje em dia – com toda a população. Então ia o Plano Diretor, para ser discutido, à Barreirinha, ao centro da cidade, ao Ahú, ao Bacacheri. Eram discussões absolutamente surrealistas, porque você faz uma proposta do Plano Diretor e a leva à discussão com o povo do Bacacheri, ele não está entendendo nada. Mas ficou muito bonito, porque aí teve o apoio da população. (RISCHBIETER, 1992, p:04).

Para oficializar sua intenção, o prefeito criou uma semana destinada à divulgação do Plano da Serete. (...) Houve, depois, uma apresentação... Discussão mesmo não houve e nem poderia haver. O que poderia discutir sobre urbanismo um comerciante, ainda que bem sucedido? ...Sob o patrocínio da Prefeitura, apresentaram a leigos um trabalho, essencialmente complexo, cheio de plantas e mapas os quais, sem saber ou poder discutir, mais uma vez aplaudiram a iniciativa da municipalidade... O Plano Serete foi desenvolvido ocupando a porção da cidade ao Norte da BR esquecendo o Boqueirão da cidade real... (OLIVEIRA, 1992, p:49).

Após a fase de elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo e das atividades de divulgação relacionadas ao Seminário Curitiba de Amanhã, teve início a elaboração do Plano Diretor e o detalhamento das propostas, trabalho realizado ao longo da década de 60 sob os cuidados do grupo técnico do IPPUC.

A execução do plano ocorreu a partir de 1971, quando o arquiteto Jaime Lerner foi nomeado prefeito (1971-1974), transformando Curitiba em verdadeiro canteiro de obras: implantação do calçadão de uso exclusivo para pedestres, melhoramento das praças, ampliação e criação de novas áreas destinadas ao lazer, implantação de grandes parques públicos, abertura dos eixos estruturais, inauguração do novo sistema de transporte, transformação de edificações industriais desativadas em espaços culturais, como o Centro de Criatividade (antiga fábrica de cola e beneficiamento de couro) e o Teatro Paiol (antigo depósito de munições e arquivo), a implantação da Cidade Industrial de Curitiba – CIC, entre outros projetos.

Na perspectiva dos planejadores, a fase executiva do projeto iniciada em 1971, assim como a etapa de discussão do Plano Preliminar de Urbanismo ocorrida na década anterior, caracterizou-se pela neutralidade política e pelo consenso coletivo respaldando as ações

técnicas. Os casos de oposição ou de indiferença dos usuários da cidade, em relação às alterações na paisagem urbana, foram compreendidos como manifestações isoladas advindas da falta de informação ou da ação de grupos minoritários contrários aos interesses coletivos, a exemplo dos acontecimentos arrolados durante o plano de pedestrianização do centro a partir de 19 de maio de 1972.

O projeto dos espaços exclusivos para pedestres, na Rua XV de Novembro, previa a supressão da circulação de veículos, a implantação de equipamentos destinados ao lazer e à convivência, além da arborização e jardins. Mas as propostas encontraram resistência de muitos comerciantes que, receosos com a imposição pouco democrática e com a diminuição do movimento de clientes em razão da restrição do uso de veículos, comparavam o projeto a “um autêntico presente de grego”, argumentando que “o grande problema é que ninguém está consultando o presenteado, para saber se ele aceita ou repudia o presente”. (O ESTADO DO PARANÁ, 18/02/1972, p:04).

Vencida a resistência inicial, uma vez que os comerciantes posteriormente apoiaram o projeto, as discussões referentes à imposição do plano sem consulta à população foram reduzidas a uma simples questão de desinformação técnica, cessada a partir do momento em que o público foi “convencido” dos benefícios do planejamento urbano:

Os comerciantes não aceitavam a pedestrianização, e com toda razão, visto que era algo totalmente novo para eles. Como iriam se arriscar a uma experiência desconhecida? ...O Jaime decidiu por uma operação relâmpago, de 72 horas, num final de semana, para não dar chance aos comerciantes de impetrar mandato de segurança, impedindo a obra. (...) O efeito foi tão bom que os trechos seguintes da Rua XV foram fechados a pedido dos próprios comerciantes, que sentiram os benefícios auferidos. (DELY, 1989, p:15).

Como portadores do conhecimento e da técnica, os planejadores atuavam acima de instâncias particulares, sempre em benefício da sociedade. Assim como a implantação da primeira área de circulação exclusiva de pedestres do país, a versão perpetrada sobre a história do novo transporte coletivo implantado a partir de 1974, também privilegiou a atuação autônoma e neutra dos planejadores, considerando o projeto do novo sistema independente de interesses políticos e econômicos advindos dos grupos empresariais ligados ao transporte, pressupondo que o processo de planejamento dependesse exclusivamente de aspectos como criatividade, domínio técnico e da perseverança do prefeito:

No início da implantação do sistema, foi uma briga de o Jaime ter que dar murro na mesa. Ele chegou a ameaçar os empresários de transporte coletivo de que, se não usassem também o ônibus expresso, a Prefeitura compraria a frota. Enfim, havia um certo medo, da parte dos empresários, da mudança. Era algo desconhecido, para eles. Mas depois foi absorvido... A má reação inicial foi substituída, depois, porque a novidade funcionava e agradou. Houve pedidos inúmeros para que fosse levado adiante. (CENEVIVA, 1989, p:31).

Contudo, as contradições existentes na cidade, como o aumento da pobreza, a desigualdade e a exclusão social, não receberam a mesma atenção. Em 05 de outubro de 1973, em pleno cenário marcado pelas obras de infraestrutura voltadas à “humanização” da capital, o jornal Gazeta do Povo publicou uma reportagem sobre as favelas em Curitiba. A reportagem apontava o surgimento de mais duas áreas pobres e estimava a “comunidade de favelados” em 10 mil famílias, espalhadas em diversas áreas, como nas margens dos Rios Iguazu e Ivo, além de bairros Guabirotuba, Prado Velho, Capanema, Juvevê e Santa Quitéria:

O aparecimento de mais duas favelas em Curitiba: uma na BR-116, ao lado da Gráfica Universal e outra no Juvevê, ao lado da ferrovia de Rio Branco, nos fundos do Country Club, faz transparecer uma situação que tende a se agravar... Para alguns técnicos e planejadores urbanos a explicação é simples: trata-se de uma

decorrência natural ou de um fenômeno que geralmente acompanha as grandes cidades, ou as grandes concentrações urbanas. Há apenas uma diferenciação quanto ao local, nomes e estrutura dos núcleos. Toda cidade grande tem o mesmo problema. Em Nova Iorque, por exemplo, existem os “ghetos” ou os “tenement houses”, que são na verdade cortiços... (GAZETA DO POVO, 05/10/1973, p:01).

Na compreensão do grupo técnico, tratava-se de uma “decorrência natural” existente em todas as metrópoles e que estaria supostamente relacionada a diversos fatores como a migração em massa para a cidade, a falta de recursos, carência de espaços adequados, entre outros. Apesar do reconhecimento das contradições, esses “problemas” não foram relacionados a um processo que promovia a ocupação seletiva e restritiva do espaço:

A ocupação do espaço metropolitano deu-se seletivamente: o valor da terra e da moradia e o custo das melhorias urbanas reservaram para Curitiba um morador com melhores níveis de renda, direcionando os grupos empobrecidos e os migrantes de menor poder aquisitivo para as áreas periféricas internas e de outros municípios.

Para essa segregação socioespacial concorreram as intervenções urbanísticas e os mecanismos de controle associados ao planejamento – que serviram tanto para valorizar o solo quanto para conter os efeitos da ocupação no interior do município -, assim como a lógica do mercado prevalecente na aquisição da moradia. (MOURA, 2009, p:221).

Outras controvérsias, como o favorecimento para determinados empreendimentos imobiliários, também foram apresentadas como fatores externos, relacionando-as a “especulação” ou a situações em que a falta de recursos financeiros impossibilitou a concretização do projeto urbano, como foi o caso da Conectora Cinco. Parte integrante das medidas visando à expansão da ocupação em direção à Cidade Industrial de Curitiba – CIC, a proposta dessa conectora envolvia a implantação de infraestrutura para o transporte de massa e a utilização da área para habitação de interesse social. (POLUCHA, 2010, p:79). Apesar de concluída em 1983 com recursos públicos, a região permaneceu desocupada por vários anos e, contraditoriamente às intenções originais, passou a receber na década de 90 edificações residenciais de alto padrão integrantes do projeto Ecoville:

A análise do desenvolvimento da Conectora 5 revela então como as propostas originais do planejamento urbano foram totalmente contrariadas. Além da Conectora 5 ter permanecido por longo tempo ociosa, quando a ocupação ocorreu, foi voltada para população de alta renda. Assim, o adensamento pretendido, que deveria otimizar a infraestrutura implantada, nunca aconteceu.

(...) O desenvolvimento da Conectora 5 mostrou que Curitiba não difere das outras cidades. Quem definiu o rumo de seu crescimento foi uma coalizão de interesses, que adquiriu terras e reteve seu uso por uma década. Isso produziu uma falsa escassez que contribuiu para que urbanização em Curitiba, e mais especificamente na CIC, se desse de maneira desigual. (POLUCHA, 2010, p:139).

Porém, na perspectiva da história oficial, ocorrera um desacerto externo aos domínios do planejamento. Dependente de recursos do Banco Nacional de Habitação – BNH para o projeto habitacional e do Banco Mundial para a parte de infraestrutura, apenas o último disponibilizou apoio financeiro (POLUCHA, 2010), fato que teria possibilitado apenas a consolidação do sistema viário:

Naquela época, quando foi feita a desapropriação para a construção desse trinário que é a Conectora 5, existia um projeto para construir uma nova cidade. A Nova Curitiba. Previa a ocupação desses espaços que foram desapropriados...

Não é preciso nem dizer que o BNH nos deu o cano. Caiu fora e nós ficamos sem as áreas, não conseguimos desapropriá-las e não foi possível implementar o projeto. O projeto previa, dentro desse trinário, a instalação de áreas comerciais, escritórios, áreas de lazer, habitação. Era uma nova cidade com toda a sua infraestrutura, no caminho da Cidade Industrial.

E, infelizmente, no evoluir das coisas, o problema de crise financeira no País, o BNH ficou sem recursos e tudo aquilo que estava mais ou menos engatilhado acabou não acontecendo. Simplesmente foi feita a parte viária - porque o Banco Mundial cumpriu sua parte. Tentamos negociar de outras formas, com os empresários donos das áreas, mas não foi possível. (TEIG, 1991, p:107).

Oliveira (2000, p:31) questiona a relevância histórica conferida aos planejadores como principais agentes responsáveis pelas transformações em Curitiba e enfatiza a participação de outros personagens como os empresários:

Os investimentos realizados em infraestrutura (abastecimento, esgotos, pavimentação etc), o zoneamento urbano e a legislação do uso do solo, que tradicionalmente são áreas de competência do município, afetam os interesses de dois dos setores mais importantes do conjunto do empresariado local: o da construção civil e aquele que se dedica à especulação imobiliária. Além disso, a legislação ambiental e as restrições ao uso do solo também poderão afetar os objetivos do empresariado industrial. Finalmente, tanto no caso brasileiro como também no caso norte-americano, a política de transportes de massa poderá causar efeitos sobre os interesses particulares dos donos de frotas de ônibus, os quais exploram esses serviços. (OLIVEIRA, 2000, p:33).

A ideia de um grupo técnico, politicamente neutro e comprometido com as questões sociais, extensivamente divulgada pela imprensa, ocultaria ambições e a atuação de grupos ligados ao setor imobiliário, construção, industrial e de transporte. (OLIVEIRA, 2000, p:184).

As abordagens desenvolvidas por diversas áreas do conhecimento, abrangendo História, Geografia, Sociologia, Arquitetura e Urbanismo, permitiram novas percepções sobre o planejamento de Curitiba. Parte considerável convergem à conclusão que o projeto urbano não estaria imune aos interesses privados e a ação de grupos específicos que se impõem sobre o espaço coletivo e interferem no desenvolvimento da cidade. (OLIVEIRA, 2000; MOURA, 2009; POLUCHA, 2010; PILOTTO, 2010).

3 O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES E A AÇÃO DAS COALIZÕES DE INTERESSES NO ESPAÇO URBANO

A constituição das coalizões de interesses e sua influência no desenvolvimento urbano remonta às análises de Molotch (1976) e Gottdiener (2010), oferecendo subsídios à compreensão da produção da cidade, ao versarem sobre o papel do espaço nas disputas envolvendo classes, a ação dos grupos imobiliários, o posicionamento do Estado e a influência ideológica.

Gottdiener (2010), assim como Molotch (1976), destaca a propriedade da terra como fator imprescindível à compreensão da produção do espaço urbano em uma sociedade organizada sob os princípios da economia de mercado, uma vez que a posse e controle possibilitaria adquirir riqueza e renda, constituindo-se como motivo às disputas entre grupos pró-crescimento:

...uma razão pela qual as relações sociais antagonicas e as contradições do capitalismo se desenrolam no espaço é que a propriedade da terra constitui um meio de adquirir riqueza sob as relações sociais capitalistas, exista ou não uma classe de proprietários de terra. (GOTTDIENER, 2010, p:164).

Molotch (1976) compreende a produção do espaço como resultado da ação dos grupos interessados nas potencialidades rentistas da propriedade da terra. Os grupos envolvidos, denominados como pró-crescimento, organizariam uma coalizão constituída por elites capitalistas dominantes ligadas aos interesses imobiliários, mas que também agregaria em sua luta pelo espaço outros agentes como empresários, investidores, instituições financeiras,

indústrias, proprietários de terras, comerciantes e sindicatos. Tal arranjo estratégico ainda encontraria corroboração entre aqueles que, embora destituídos de poder político, manifestariam assentimento às intenções da força pró-crescimento, elegendo candidatos partidários ou contribuindo com atividades ideológicas da coalização.

A partir desse conceito teórico, denominado *The City as a Growth Machine*, o desenvolvimento fomentado pela atração de polos comerciais e industriais, infraestrutura, construção de equipamentos urbanos, grandes complexos culturais e esportivos, por exemplo, apesar de realizados sob pretexto de proporcionar benefícios sociais, estariam relacionadas à dinâmica lucrativa da propriedade imobiliária.

A coalizão atuaria também na dimensão ideológica, difundindo através dos meios de comunicação supostas vantagens das políticas de crescimento, como a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento econômico, buscando conquistar apoio da sociedade e conceber uma imagem de cidade atrativa às empresas e aos recursos estatais e privados. Nessa perspectiva, a valorização da identidade das cidades, envolvendo seus aspectos históricos, culturais, geográficos e naturais, estimulados pelos centros educacionais ou vinculados à mídia de massa, constituiriam representações e imaginários estrategicamente construídos e, portanto, passíveis de manipulação a partir dos interesses da coalizão pró-crescimento. (MOLOTCH; LOGAN, 1987, p:61).

Enquanto Molotch (1976) afirma a produção do espaço urbano como resultado das forças de coalizão hegemônicas, Gottdiener (2010, p:225) concebe como processo permanente de renegociação entre grupos pró-crescimento e os grupos não beneficiados e que sustentam os impactos e os custos das diretrizes de crescimento. O Estado atuaria diretamente em favor dos grandes grupos capitalistas ligados ao setor imobiliário, exacerbando os conflitos urbanos à medida que direcionaria suas ações contra usuários e, inclusive, contra grupos capitalistas menos poderosos que prejudicassem o desenvolvimento e a consolidação dos grandes interesses em jogo. As mudanças no zoneamento, critérios de uso e ocupação do solo, bem como a instalação de infraestrutura, ou seja, as condições gerais, também representariam a articulações do poder estatal em defesa dos grandes grupos ligados aos interesses da propriedade da terra. (GOTTDIENER, 2010, p:260).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir das interpretações do IPPUC, o planejamento foi compreendido como processo técnico criativo, inovador e persistente, resultando em propostas para uma cidade harmoniosa, com qualidades estéticas e funcionais capazes de garantir o desenvolvimento ordenado. Na versão comumente difundida, os conflitos entre planejadores e sociedade, bem com as divergências entre os próprios técnicos, foram sensivelmente amenizados e, quando mencionados, figuraram como episódios ou acontecimentos isolados:

... a história mostra que a cidade não parou de crescer, mas somente nos últimos três anos um capítulo a parte começou a ser escrito, conseguindo Curitiba ultrapassar os cálculos mais otimistas. Projetos de grande porte, como a Cidade Industrial ou então as remodelações profundas que os críticos já acostumaram chamar de "cirurgias urbanas" aconteceram, transformando totalmente o comportamento do trânsito e, do curitibano em geral, que aprendeu a dar valor às áreas verdes, a humanização da cidade, ao transporte de massas e ao lazer. Os últimos anos projetaram Curitiba no Cenário nacional, sendo distinguida com citações, recomendada como modelo... (GAZETA DO POVO, 30/03/1975).

Por um lado, os próprios planejadores reconheciam nos grupos minoritários e privados, como os empresários, a principal força para o desenvolvimento da cidade, o que favorecia uma articulação e aproximação entre planejamento e os interesses desses respectivos grupos (POLUCHA, 2010, p.60), posicionamento que parece indicar que as autoridades percebessem como aceitável que os custos e as consequências advindos das intervenções urbanas fossem suportados pela sociedade em nome do crescimento econômico:

Se Curitiba é uma cidade com um perfeito esquema de circulação, recreação, transporte de massa, saneamento, educação, e se conta com uma Cidade Industrial cujas características inéditas a diferenciam das muitas outras espalhadas pelo Brasil, então ela é o local perfeito para a instalação de indústrias. (GAZETA DO POVO, 08/05/1973, p:09).

Procuramos fazer com que o planejamento andasse na frente. Buscamos dirigir o crescimento da cidade. A partir disso, foi possível fazer com que as forças da sociedade, empresariado, investidores, etc., soubessem onde a cidade aceita esse ou aquele empreendimento. (DELY, 1989, p:17).

Ao mesmo tempo em que os planejadores e técnicos envolvidos nos grandes projetos urbanos evidenciavam uma aproximação com os grupos imobiliários e industriais, as contradições típicas de uma cidade capitalista, visíveis pela proliferação das favelas, crescimento dos bairros pobres e pelas ocupações de áreas consideradas “insalubres”, foram percebidas a partir de diversos pontos de vistas, sem, contudo, relacioná-los a um processo de privatização do espaço reforçado pelo planejamento urbano.

As desilusões com a persistência dos “problemas urbanos”, das desigualdades sociais e de outros resultados adversos às propostas do novo plano, suscitaram as mais diversas interpretações: às vezes foram apontados como “decorrência natural” do crescimento da cidade, por vezes relacionados a falta de repasse de verbas de instituições financeiras, inviabilizando a concretização dos projetos e a expansão dos benefícios a toda sociedade; vez por outra como resultado da ação indesejável de grupos “especuladores” que conseguiram se impor sobre as diretrizes originais, distorcendo as intenções sociais do plano. Independente da amplitude dos argumentos expressos, seja de forma autônoma pelos técnicos ou oficialmente pelo próprio IPPUC, as justificativas convergiam para desvincular tais discrepâncias do processo de planejamento urbano, relacionando-as a motivos e causas externas, fora do controle e domínio técnico.

O contraditório e paradoxal, é que esse processo denominado como “humanização da cidade” resultou no espaço metropolitano, caracterizado pela espoliação urbana, imobiliária e financeira, destituído de políticas voltadas ao fortalecimento do direito ao espaço.

AGRADECIMENTOS

CAPES.

REFERÊNCIAS

- CENEVIVA, Carlos Eduardo. Depoimento. In: IPPUC. *Memória de Curitiba Urbana: Depoimentos nº 02*. Curitiba: IPPUC: 1989.
- DELY, Rafael. Depoimento. In: IPPUC. *Memória da Curitiba Urbana: Depoimentos nº 02*. Curitiba: IPPUC, 1989.
- GAZETA DO POVO. Curitiba: 1965-1979.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 2010.
- IPPUC. *20 anos planejando Curitiba com você*. Curitiba: IPPUC, 1985.



- IPPUC. *Planejamento Democrático*. IPPUC: Curitiba, 1966.
- MOLOTCH, Harvey. The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. *The American Journal of Sociology*, Chicago, Vol. 82, No 2, pp. 309-332, Set. 1976.
- MOLOTCH, Harvey; LOGAN, John R. *Urban Fortunes: the political economy of place*. California: University California Press, 1987.
- MOURA, Rosa. Os riscos da cidade modelo. In: ACSELRAD, Henri (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: 2009. p. 219-254.
- O ESTADO DO PARANÁ. Curitiba: 1965-1974.
- OLIVEIRA, Dennison de. *Curitiba e o mito da cidade modelo*. Curitiba: Editora da UFPR, 2000.
- OLIVEIRA, Onaldo Pinto de. Depoimento. In: IPPUC. *Memória da Curitiba Urbana: Depoimentos n° 03*. Curitiba: IPPUC, 1992.
- PILOTTO, Angela Seixas. *Área metropolitana de Curitiba: um estudo a partir do espaço intra-urbano*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), FAUUSP, São Paulo, 2010.
- POLUCHA, Ricardo Serraglio. *Ecoville: construindo uma cidade para poucos*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), FAUUSP, São Paulo, 2010.
- RISCHBIETER, Francisca M. G. Depoimento. In: IPPUC. *Memória da Curitiba Urbana: Depoimentos n° 03*. Curitiba: IPPUC, 1992.
- SOCIEDADE SERETE DE ESTUDOS E PROJETOS; WILHEIM, Jorge. *Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba*. Curitiba: IPPUC, 1965.
- TEIG, Rubens Jacob. Depoimento. In: IPPUC. *Memória da Curitiba Urbana: Depoimentos n° 06*. Curitiba: IPPUC, 1991.