

O SISTEMA VIÁRIO COMO INSTRUMENTO DO PLANEJAMENTO URBANO: VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA COM QUALIDADE DE VIDA OU GENTRIFICAÇÃO?

FORMIGHIERI, Amanda Prediger.¹
DIAS, Solange Irene Smolarek.²
DRABIK, Mariana Melani.³

RESUMO

O presente trabalho insere-se na linha de pesquisa Planejamento Urbano e Regional do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. O assunto é planejamento urbano e o tema se desdobra sobre o sistema viário. O problema da pesquisa indaga: o melhoramento do sistema viário, como instrumento do planejamento urbano, proporciona uma valorização imobiliária com qualidade de vida ou gentrificação? Parte-se da hipótese inicial que o sistema viário se faz relevante no planejamento e evolução urbana, ocasionando, assim, uma melhoria na qualidade de vida da população. Acredita-se também que a mudança do sistema viário oportuniza a valorização imobiliária e, consequentemente, a gentrificação. O trabalho tem como objetivo geral constatar, em estudo de caso, se a estruturação planejada do sistema viário melhora a qualidade de vida e valoriza o mercado imobiliário ou desencadeia gentrificação. Mediante à busca de referências bibliográficas, desenvolveu-se a fundamentação e suporte teórico, as abordagens, a aplicação no tema delimitado, as análises da aplicação e, finalmente, as considerações finais. Para a fundamentação dos elementos de análise, utilizou-se a metodologia de pesquisa bibliográfica, seguida do método indutivo, pressupondo-se a interpretação do pesquisador. Dessa forma, respondendo ao problema da pesquisa, com base nos referenciais teóricos apresentados, percebe-se que o melhoramento do sistema viário como instrumento do planejamento urbano oportuniza uma valorização imobiliária com qualidade de vida e proporciona também o fenômeno conhecido como gentrificação, com base nos resultados apresentados do estudo de caso da Avenida João Gualberto. Portanto, considera-se que os objetivos da pesquisa estão atingidos e que ela oportuniza a realização de trabalhos futuros, os quais são apresentados nas considerações finais.

PALAVRAS-CHAVE: Sistema viário. Qualidade de vida. Valorização imobiliária. Gentrificação. Planejamento urbano.

ROAD SYSTEM AS AN INSTRUMENT OF URBAN PLANNING: REAL ESTATE VALUING WITH QUALITY OF LIFE OR GENTRIFICATION?

ABSTRACT

The present work is inserted in the sphere of Urban and Regional Planning research. Under the urban planning subject, the topic explored is the road system. The theoretical research originated from the following question: the improvement of the road system as an instrument of urban planning provides a real estate valuing with quality of life or gentrification? It is based on the initial hypothesis that the road system is relevant in the urban planning and evolution, resulting in an improvement of the population's quality of life. It is also believed that the change of road system makes feasible the real estate valuing and, hence, the gentrification. This following work has as its general objective to verify, through a case study, if the planned structure of the road system improves the quality of life and values the real estate market or generates gentrification. Through literature research, it was established the architectural foundations and theoretical support of this study, as well as the approaches, the application in the defined theme and its analysis in addition to the last considerations. For the reasoning of the elements of analysis it was used the methodology of

¹Acadêmica do 8º período da Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: amandapformighieri@hotmail.com.

² Professora orientadora da presente pesquisa. Doutorado em Engenharia de Produção pela UFSC; mestre em Letras pela UNIOESTE; graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Pesquisadora líder dos Grupos de Pesquisa: Teoria da Arquitetura; História da Arquitetura e Urbanismo; Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional; Teoria e Prática do Design. Docente de graduação e de pós-graduação do Centro Universitário Assis Gurgacz. E-mail: solange@fag.edu.br.

³ Arquiteta e Urbanista coorientadora da presente pesquisa. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Assis Gurgacz (2015); graduada em Psicologia pela Universidade Paranaense – Unipar (2010). Participante dos Grupos de Pesquisa: Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional na Linha de Pesquisa denominada Planejamento Urbano e Regional; Teoria da Arquitetura na linha de pesquisa denominada Arquitetura e Urbanismo e Estudos e Discussão de Arquitetura e Urbanismo na linha de pesquisa denominada Arquitetura e Urbanismo. E-mail: marianadrabik@gmail.com.

literature review, followed by the inductive method, assuming the interpretation of the researcher. Thereby, responding to the research question, based on the theoretical framework presented, it was found that the improvement of the road system as an instrument of urban planning provides a real estate valuing with quality of life. Moreover, it also provides the phenomenon known as gentrification, based on the results presented in the case study of the Avenue João Gualberto. Therefore, it is considered that the objectives of this research have been met and that it allows room for the development of further studies, which are presented in the final considerations section of this work.

KEYWORDS: Road System. Quality of Life. Real estate valuing. Gentrification. Urban Planning.

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo encontra-se vinculado ao trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz e tem como título “Fundamentos arquitetônicos: o sistema viário como instrumento do planejamento urbano: valorização imobiliária com qualidade de vida ou gentrificação?”. Insere-se na linha de pesquisa “PUR- Planejamento Urbano e Regional”, e no grupo de pesquisa “Métodos e técnicas do planejamento Urbano”, oportuno pela relevância da pesquisa, com suas temáticas abordadas nesse grupo; agrupa-se, então, com o assunto voltado para o planejamento urbano, e o tema desdobra-se no sistema viário.

Justifica-se no âmbito científico como um meio de auxílio a futuros pesquisadores com interesse nas áreas de planejamento urbano, de sistema viário, de valorização imobiliária, de qualidade de vida e de gentrificação. Para tanto, o presente trabalho utilizou-se da continuação e a propagação da pesquisa iniciada por Crestani (2015), sobre “As faces (in)visíveis da regeneração urbana: rua Riachuelo e a produção de um cenário gentrificado”, pelo fato de a Rua João Gualberto — definida e estudada especificamente em estudo de caso neste trabalho — ser contínua à Rua Riachuelo, do artigo científico. Intensifica-se o discernimento na área profissional, pelo método de pesquisa que discorre a sistematização do assunto, proporcionando a ampliação do conhecimento na importância do planejamento urbano, mais especificamente na estruturação do sistema viário. No contexto social, incorpora-se nos resultados que o trabalho pretendeu alcançar, atingindo o conhecimento da população sobre a relevância do planejamento no avanço em relação à qualidade de vida. Maricato (2013, p.77) nos afirma que “[...] a saúde implica nas condições físicas individuais bem como na relação com o meio físico e social”.

Ademais, o problema que norteia a pesquisa é: o melhoramento do sistema viário como instrumento do planejamento urbano proporciona uma valorização imobiliária com qualidade de vida ou a gentrificação? Como hipótese inicial, presume-se que o sistema viário se faz relevante no planejamento e na evolução urbana, ocasionando, assim, uma melhoria na qualidade de vida da

população. Acredita-se também que a mudança do sistema viário oportuniza a valorização imobiliária e, consequentemente, a gentrificação.

Acerca do objetivo geral, constatou, em estudo de caso, se a estruturação planejada do sistema viário melhora a qualidade de vida e valoriza o mercado imobiliário ou acarreta a gentrificação. Partindo desse contexto, os objetivos específicos foram: (I) Relatar a importância do planejamento urbano; (II) Analisar a qualidade de vida e urbanismo; (III) Demonstrar a valorização imobiliária e gentrificação; (IV) Apresentar a cidade de Curitiba; (V) Apresentar o planejamento urbano na cidade de Curitiba; (VI) Apresentar o planejamento na Rua João Gualberto; (VII) Analisar índices de qualidade de vida; (VIII) Analisar a valorização imobiliária na mesma área específica; (IX) Comparar qualidade de vida, gentrificação e valorização imobiliária na área específica; (X) Finalizar comprovando ou refutando as hipóteses iniciais. Tem-se, como base, o marco teórico introduzido por Santos (2014, p.588) sobre o conceito de gentrificação, que engloba a reestruturação de espaços urbanos residenciais e comerciais com novos empreendimentos prediais, que causam a substituição de pequenas lojas e antigas residências “o fenômeno afeta uma região ou bairro pela alteração das dinâmicas da composição do local, tal como novos pontos comerciais ou construção de novos edifícios, valorizando a região e afetando a população de baixa renda local”. Então, essa valorização é seguida de um aumento de custos de bens e serviços que dificultam a permanência de antigos moradores de renda insuficiente para a manutenção no local com a realidade foi alterada.

A pesquisa tem caráter quantitativo que, segundo Oliveira (2002, p.115), significa uma forma de coleta de informações, por intermédio da quantificação de dados, utilizando-se de recursos e de técnicas estatísticas desde percentagens, até coeficientes de correlação e análise de regressão, garantindo a precisão dos resultados.

Além disso, os estudos se fundamentaram na pesquisa bibliográfica que, conforme Carvalho (1989, p.100), objetiva localizar e consultar coeficientes e condições de informação escrita, para reunir dados sobre determinado tema, procurando “[...] livros e documentos escritos as informações necessárias para progredir no estudo de um tema de interesse”. Pela pesquisa bibliográfica, tem-se a coleta pela explicação de problemas por referências teóricas e documentadas. De acordo com Cervo e Bervian (2002, p.66), esse método de pesquisa é classificado como um meio de formação por primazia, constituindo parte da pesquisa descritiva com o intuito de recolher informação e entendimento antecipado a respeito de um problema que vivencia uma resposta. Em vista disso, a complementação se baseou na pesquisa documental que, para Marconi e Lakatos (2006, p.62), é uma fonte de recolhimento de dados restrita a documentos, que constitui a denominação de fontes primárias, podendo ser coletadas no momento, ou depois, do fenômeno ocorrido.

Acrescenta-se também a sua classificação, a qual é procedida pela pesquisa de estudo de caso, caracterizando-se pela especial atenção a determinadas questões por meio de casos e referindo-se ao levantamento com mais profundidade de um determinado objeto de estudo e seus aspectos (MARCONI, LAKATOS, 2011, p.276). Da mesma forma, a pesquisa a campo, pois, para Oliveira (2002, p.24), “consiste na observação dos fatos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados e no registro de variáveis presumivelmente para posteriores análises”. Quanto à metodologia científica — utilizada no presente trabalho — é a dialética. Como afirmam Marconi e Lakatos (2000, p.84 - 85), esse método se utiliza da necessidade de avaliar uma determinada situação, um acontecimento ou uma tarefa por meio do ponto de vista das determinantes condições deste, podendo, então, explicá-la. Como é verificado, a dialética refere-se ao desenvolvimento da contradição ou negação das coisas, visto que se trata de um ponto de transformação com ênfase no elemento contrário, de maneira a ter uma mudança considerada como a negação da negação.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 O PLANEJAMENTO URBANO

Argumenta-se que o urbanismo seja uma prática de criação dos espaços públicos ou áreas abertas, determinando o espaço externo juntamente com o conjunto de edificações que dão forma e qualificação ao ambiente (PEREIRA, 2010, p.169). Ao considerar esse aspecto, nota-se que as obras públicas, a morfologia urbana, os planos urbanos e o direito relativo à cidade englobam-se no termo “urbanismo” (HAROUEL, 1990, p.8). Para Ducci (1989, p.9), tem-se como finalidade a modelação e remodelação das cidades, para alcançar o desenho no âmbito espacial, no qual as atividades do homem são desenvolvidas⁴.

Partindo disso, os exteriores agrupam os espaços públicos de fundamental importância, uma vez que o desenho urbano na construção das relações sociais assume, normalmente, uma posição crítica ao planejamento urbano moderno. Dessa forma, desempenha um papel duplo de embelezamento da cidade e do objeto para intervenção pública, pois “os espaços públicos, que oferecem maiores qualidades ambientais, são os que têm sofrido, ao longo da história, lentes e

⁴ Em tradução livre da autora: “*El urbanismo tiene como fin la modelación y remodelación de las ciudades, por lo cual es el estudio de las ciudades enfocado a lograr el diseño del ámbito espacial donde se desenvuelven las actividades sociales del hombre*” (DUCCI, 2005, p. 9).

graduais transformações devendo, então, ser respeitados, na medida do possível” (ROMERO, 2001, p.216). Além disso, afirma Lacaze (1993, p.27-28) que a formação urbana assume o papel de definir fisicamente a organização da cidade, rua ou bairro, de modo a ordenar o espaço disposto e fornece uma imagem de identidade da cidade ou do bairro. Por conseguinte, o planejamento urbano se define como um objeto de interação direta entre o urbanista, as administrações municipais e os grupos sociais, com a intenção de agir nos centros e núcleos dos bairros, com propostas de ampliação e organização prévias desses espaços, baseando-se em técnicas auxiliares de projeções de população e a sua demanda (RODRIGUES, 1986, p.17).

Nas cidades modernas, nas quais ocorreu a consequente invasão da máquina no campo da personalidade humana, as condições críticas se contrapõem sob as sugestões da urbanística (SILVA, 2002, p.7). Acerca disso, segundo Maricato (2013, p.17), as organizações físicas⁵ urbanas — realizadas nas cidades brasileiras —, por meio de obras de embelezamento de bairros, junto com o mercado imobiliário de corte capitalista, baseiam-se na expulsão da população mais pobre removida para os morros e franjas e periferias. Para ilustrar, cita-se Curitiba, considerada uma das cidades brasileiras, em que ocasionaram esse tipo de mudanças urbanísticas de embelezamento e *city-marketing*⁶.

Expõe-se, portanto, que o urbanismo e seu projeto de renovação e expansão objetivam o crescimento da demanda por espaços de uso coletivo e público, principalmente em áreas centrais, de modo a formular uma proposta de ampliação e de organização do ambiente com auxílios de técnicas de projeção (RODRIGUES, 1986, p.17). Ademais, tal evolução na infraestrutura urbana oportuniza a melhoria das condições salutares e ambientais em áreas densamente ocupadas, além de valoriza o local, podendo então aumentar a sustentabilidade quando combinada com melhorias da gestão de financiamento urbano (ACIOLY, DAVIDSON, 1998, p.83). Já Maricato (2013, p.12) aponta a importância da requalificação urbana e reformas, com a intenção de manter os moradores que já residiam nesse espaço, contrariando a tendência de exclusão social⁷ no urbanismo ao final do século XX. Pronato (2005, p.121), por sua vez, em concordância com o conceito citado, identifica que as propostas de transformação e intervenções de um determinado lugar coloca como prioridade a consideração da população que lá reside, inter-relacionando-se com o espaço e com o tempo.

⁵ Segundo Rodrigues (1986, p.35), pode-se entender e definir como uma renovação, reestruturação ou expansão de espaços, adequando-se então, sua proposta de uso coletivo ou até mesmo privado.

⁶ Utilização de uma imagem síntese que opera com articulações voltadas a “priorizar o homem”, contendo o discurso de que o ponto de vista social é o dominante, racional e portador de valores universais, apresenta-se então os interesses da classe minoritária como o interesse comum a todos os membros da sociedade (GARCIA, 1997).

⁷ A autora Maricato (2013, p.12), especifica nessa situação o desafio na requalificação urbana, dando especial atenção para o caso de ampliação, melhoria e reforma de moradias existentes, como tática para atrair a classe média mantendo os moradores que no cortiço já residiam. Contrariando então: “[...] várias tendências dominantes no urbanismo do final do século XX, que têm na cidade empresa seus nexos centrais, socialmente excludentes”.

2.2 O SISTEMA VIÁRIO

No sistema viário, as vias servem basicamente não apenas para passagem de veículos, como também para as sarjetas e das calhas que fazem o papel de escoamento da água pluvial, visto que possui um grau de necessidade dimensional de medidas padrão, cuja finalidade é ocasionar uma movimentação livre entre eles. Ainda nessa composição, tem-se a área de pedestres, conhecida como calçada, a qual proporciona segurança às pessoas que necessitam caminhar pela cidade, e também configura áreas recreativas de desenvolvimento (NEUFERT, 2013, p.391-394). Acerca disso, Bernucci *et al* (2006, p.11) aponta sobre o sistema construtivo de uma via, em destaque a pavimentação, a qual propicia principalmente uma melhoria em relação ao rolamento da pista, à economia, à segurança e ao conforto, resistindo aos esforços oriundos do tráfego e do clima.

Ao abordar o assunto sobre o sistema viário, Neufert (2013, p.388) ressalta que a relação com as construções adjacentes é classificada como parte desse sistema, separando entre si por meio das vias de circulação. Para Corbusier (2000, p.78), o planejamento do sistema viário se faz de fundamental importância pelo fato de sua forma e dimensão poderem levar de um isolamento ao congestionamento.

Em contrapartida, um dos grandes problemas apontados por Cassilha e Cassilha (2009, p.9) é que os espaços públicos vêm sofrendo degradação, visto que as ruas são abandonadas e substituídas por locais fechados e privados devido à maior segurança, “a população de média e alta renda se sente amedrontada e se isola em condomínios e espaços enclausurados, acabando por não mais vivenciar sua própria cidade”. Segundo Jacobs (2000, p.30), um distrito urbano possui como principal atributo a segurança das pessoas nos espaços de circulação e de convivência social para que se sintam resguardadas e protegidas em meio a tantos desconhecidos. Além disso, se uma rua se encontra livre de violência, a cidade está razoavelmente em harmonia, não devendo as pessoas se sentirem ameaçadas de antemão. A propósito, outra contribuição à sensação de segurança nas ruas se classifica pelos aspectos de um bom desenho urbano, o qual possa facilitar o deslocamento de pessoas, com a possibilidade de uma forma direta de encontro à destinação final. Para tanto, não se exigem grandes dimensões e largas avenidas, mas sim o essencial como: ligações individuais no sistema viário que possuam característica visuais claras, com um caráter distinto do espaço e a diferenciação entre ruas importantes e menos relevantes (GEHL, 2015, p.101).

Então, Gehl (2015, p. 4-5) afirma que o planejamento urbano prático teve importante progresso relacionado à circulação — o planejamento de tráfego⁸ — nas décadas recentes, pois,

⁸ Para o autor Gehl (2015, p.4-5) o planejamento de tráfego teve importante desenvolvimento nas últimas 5 décadas ao ocasionar mudanças como: introduzir princípios de moderação de tráfego e aprimorar à segurança no trânsito.

apesar das tendências negativas do aumento do uso do veículo, surgiram desenvolvimentos positivos que se preocupavam com a vida urbana, tratando os problemas dessa tendência do automóvel. Levando em consideração esses aspectos, muitas áreas urbanas se esforçaram para criar melhores condições voltadas aos pedestres e à vida urbana. De acordo com Villaça (2001, p.80), uma via regional ou terminal de transporte urbano não provoca o crescimento ou desenvolvimento urbano, mas sim uma melhoria na acessibilidade e, dessa forma, ocorre a valorização, considerada fruto do trabalho realizado na construção da via, constatando assim todos os pontos do espaço construído, “o valor da terra que passa a ser determinado por uma via é em geral localização [...] edifícios, redes ou estradas que o constituem”.

2.3 VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

Ao final do século XIX, considerava-se a cidade com um delimitado mercado imobiliário, composto por oficinas, casas e aluguéis de quartos, contando também com os loteamentos de antigas chácaras. Em contrapartida, devido à intensificação do crescimento demográfico e à diversificação econômica, houve um aumento na disputa por localizações, ocasionando a melhoria no mercado de vendas e de aluguéis (ROLNIK, 1999, p.101). Segundo Maricato (2013, p.20-22), em 1964, com a implementação do SFH⁹, houve uma explosão imobiliária com base no edifício de apartamentos, em relação ao mercado de promoção privada. Consolida-se, então, que as atividades imobiliárias não subjugaram as especulativas, ocorrendo o fechamento do mercado para a população que buscava moradia, na qual se priorizou o acesso à classe média e alta, “na década de 1980, trouxe um forte impacto social e ambiental, ampliando o universo de desigualdade social[...]. O crescimento urbano sempre se deu por exclusão social”.

Somado a isso, Acioly e Davidson (1998, p.71-72) disseminam que, com a ausência de uma política fundiária urbana, moderações na oferta de terrenos, uma legislação de planejamento que restringe a poucos e controla as densidades em determinados locais e empreendimentos imobiliários, se eleva o custo da terra e dos terrenos. Assim, quando se tem um aumento do valor de preços em regiões com uma boa infraestrutura, as ofertas voltam-se às áreas periféricas, pois são acessíveis à população carente, devido à precariedade na questão urbana, ocorrendo uma relação direta entre o comportamento do mercado imobiliário e as densidades residências. Então, Novak

⁹ Sistema Financeiro de Habitação, com base nas Políticas Federais de Habitação, onde financiou-se mais de 6 milhões de moradias, tendo um ponto de inclinação no período de 1994, atendia com eficiência as camadas mais populares de baixa renda (SANTOS, 1988).

(2009, p.134) declara que o ponto mais importante desse assunto é o espaço — um bem raro com necessidade de organização racional—, cuja raridade é evidente e explica o motivo de o solo ter um preço, pois, se a carência não é essencial a nenhum bem, nasce a vontade humana por eles.

2.4 QUALIDADE DE VIDA

Compreende-se como qualidade de vida um aspecto humano da sua própria existência, uma determinada forma de percepção na questão do próprio existir. No senso comum, resume-se a definir a qualidade de vida como um alto padrão de bem-estar, de acordo com sua ordem econômica, social ou emocional; entretanto, negligenciam os leigos de que esse conceito se encontra em fase de concepção de identidade, vinculando-se, então, à saúde, à moradia, ao lazer, aos hábitos de atividades e à alimentação. Dessa forma, afirma-se uma junção desses elementos, com uma posição positiva de bem-estar (ALMEIDA, GUTIERREZ, MARQUES, 2012, p.14-15).

Sob outra premissa, Herculano (2000, p.5) afirma que uma das formas de avaliar a qualidade de vida é por meio das necessidades e dos graus de satisfação, além de analisar se os recursos disponíveis são suficientes para a capacidade relativa de atender às necessidades de um determinado grupo. Ademais, a qualidade de vida e sua percepção do bem-estar está subordinada ao julgamento que cada um faz de sua vida, não havendo uma relação direta com a felicidade, mas englobando o bem-estar individual na saúde, na nutrição, na renda per capita e na educação (BESSA, GALLO, 2016, p.4).

Segundo a norma de Desenvolvimento Sustentável de Comunidades (ABNT, 2017, p.34), um conjunto de indicadores analisados na urbanização moderna apresenta a qualidade de vida nas cidades sustentáveis “pode ser pensado como indicando o potencial de retorno sobre o investimento em capital humano e é necessário para o cálculo de várias medidas atuais” que definem a qualidade de vida. Nesse aspecto, a expectativa reflete a mortalidade de uma população interligada às condições de saúde, integrando-se, então, ao desenvolvimento, ao tamanho e ao potencial de crescimento das populações.

Partindo disso, o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES, 2003; ATLASBRASIL, 2017) dissemina que a qualidade de vida no urbanismo pode ser medida pelo IDHM — Índice de Desenvolvimento Humano Municipal —, o qual é elaborado por meio de três parâmetros relevantes: a educação – alfabetização e taxa de frequência escolar –, a longevidade – expectativa de vida, com vivencia a partir do nascimento e mantendo-se os padrões na mortalidade – e a renda – a soma da renda de todos os residentes, dividida pelo números de pessoas

que moram no município. Ao analisar essas três dimensões apresentadas e servir de referência em pesquisa de desenvolvimento humano e qualidade de vida nas cidades, o IDHM verifica variantes numéricas de 0 a 1 analisando a faixa de evolução – 0 representa nenhum desenvolvimento, IDH baixo: menor que 0,550, IDH médio: entre 0,550 e 0,699, IDH alto: entre 0,700 e 0,799 e IDH muito alto: acima de 0,800 – finalizando-se assim a construção da metodologia do cálculo.

2.5 GENTRIFICAÇÃO

O termo foi utilizado em primazia pela socióloga britânica Ruth Glass, em 1964, ao analisar as transformações imobiliárias em determinados distritos londrinos. No entanto, com o geógrafo Neil Smith, o processo de gentrificação foi aprofundado e consolidado como fenômeno social presente nas cidades contemporâneas (SANTOS, 2014, p.588). Segundo Ferreira (2014, p.1), os projetos de revitalização alteram as características dos lugares, de modo a criar novas fronteiras urbanas, e ocasionar o processo de gentrificação que é considerado uma forma de espoliação¹⁰, visto que utiliza termos como revitalização e requalificação por meio de iniciativas públicas ou privadas.

Sob tal contexto, os centros urbanos antigos ou um determinado bairro, depravados pelo tempo ou utilização indevida, podem vir a passar por uma série de melhorias físicas, de ordem econômica, social e cultural, originadas pelo urbanismo, elevando o conceito daquele determinado lugar, no qual se possibilita a ocorrência do fenômeno de gentrificação. Esse processo se caracteriza, normalmente, pelas ocupações que a classe média faz de um bairro ou de um local da cidade, com a expulsão e afastamento da classe de baixa renda, acompanhado das melhorias particulares ou públicas de infraestrutura (BATALLER, 2000, p.10).

Dessa forma, Pereira (2014, p.308) afirma que, o termo gentrificação, tornou-se primordial no assunto relacionado a transformações urbanas vivenciadas nas cidades contemporâneas, como os processos de melhoramento de determinados locais – anteriormente caracterizados pela predominância da população de baixa renda –, onde as pessoas de maior poder aquisitivo começam a tomar conta, e assim expulsa a camada popular. Para Furtado (2014), a gentrificação faz parte do processo permanente de reestruturação urbana dentro da organização das cidades.

Para Ferreira (2014, p.2) o conceito trata de um fenômeno que reúne modernização e deslocamento, ou seja, modernização e melhoria, tendo-se a problemática então de que, após o investimento em infraestrutura, tem-se uma maior valorização do lugar, ocorrendo a expulsão dos

¹⁰ Segundo o Dicio - Dicionário Online de Português (2017), espoliação tem como significado a ação de privar uma pessoa de alguma coisa que lhe pertence por direito, através de violência ou fraude.

antigos moradores que não resistem ao encarecimento do local e, devido a isso, são obrigados a procurar outra área de custo mais baixo. Segundo Smith (2007), os índices que evidenciam a dimensão do processo de gentrificação se encontram no nível de renda, nos valores de aluguéis e entre outros indicadores que envolvam a valorização imobiliária – informações essas encontradas em meios de comunicação, na propaganda e no levantamento de dados. Então, a reestruturação espacial se vincula com a economia urbana, ordenando um produto desigual utilizado no capitalismo, que ocasiona mudanças no estilo de vida, ou seja, a renovação é resultado da desvalorização no capital investido no ambiente construído. Porém, a gentrificação não altera apenas o espaço urbano em si, mas também os aspectos arquitetônicos, ligando-se ao mercado residencial o qual exclui as antigas moradas do local para implantar edifícios que atendam à população de classe alta (FERREIRA, 2014).

3. ABORDAGENS

3.1 A QUALIDADE DE VIDA E URBANISMO

Sobre o conceito da qualidade do ambiente urbano, em 1960, houve muitas críticas e protestos comprometendo a iniciativa privada e o poder público em relação à vida das comunidades e à qualidade dos espaços urbanos, além de sua arquitetura (DEL RIO, 1990, p.19). Segundo Acioly e Davidson (1998, p.10), os políticos e profissionais ligados à urbanização podem alterar a qualidade de vida do espaço da moradia da população, porém, permeia uma carência de reflexão minuciosa.

Nessa perspectiva, o planejamento governamental possui um caráter coletivo, e não individual, pois os grupos populacionais são orientados pelas políticas públicas já que estas se encontram intimamente relacionadas à qualidade de vida, de modo que possuem o poder de satisfazer as necessidades dos habitantes (BESSA, GALLO, 2016, p.14). Já Corbella (2003, p.26) afirma que a malha urbana — considerada o gabarito de uma cidade — se encontra propícia a alterações em seu planejamento e, entre elas, a largura das ruas visto que, se forem elevadas e combinadas com suntuosas edificações, ocorre a intensa dificuldade de dissipar o calor, formando então potenciais ilhas de calor. Essa simples atitude no planejamento, simultaneamente com outros elementos como poluição do ar e desconforto acústico, contribuirá com a alteração do conforto térmico, afetando diretamente a população e sua qualidade de vida, tanto dos moradores fixos, como apenas dos pedestres.

Em virtude dos fatos mencionados, prioriza-se a conjuntura de a qualidade de vida estar interligada à cidade sustentável, a qual se fortalece, em uma grande parcela, no sistema de transporte, pela mobilidade verde, ou seja, o deslocamento a pé, por transporte público ou de bicicleta¹¹. Percebe-se, na contemporaneidade, um grande crescimento da população sedentária, ocasionado pelos problemas de saúde pública e em decorrência do fácil acesso ao automóvel, o qual realiza todo o transporte. Considera-se, então, que a cidade e sua população se tornem saudáveis se o caminhar e pedalar constituírem etapas naturais na realização das atividades diárias, ou seja: “uma preocupação crescente com a dimensão humana no planejamento urbano reflete uma exigência distinta e forte por melhor qualidade de vida urbana” (GEHL, 2015, p.7).

Por conseguinte, segundo Bessa e Gallo (2016, p.5), a relação entre a qualidade de vida e a urbanização se desdobra pelo fato de a rua, a praça e o bairro integrarem os moradores e reforçarem a sociabilidade. Como o indivíduo tenta adquirir uma imagem própria do espaço, ao vivenciar em uma cidade, essa paisagem urbana passa a possuir elementos¹² representativos de qualidade de vida. Por sua vez, Gehl (2015, p.6) afirma que é importante reforçar a função social do espaço da cidade, representado como um local de encontro que contribui com os objetivos de sustentabilidade social e qualidade de vida.

No subtítulo seguinte, expõem-se características de lugares que passaram por um processo de urbanização com qualidade de vida, como as cidades de Águas de São Pedro — São Paulo e de Vitória — Espírito Santo.

3.1.1 Águas de São Pedro – São Paulo

O município de Águas de São Pedro, localizado no noroeste da capital do estado de São Paulo encontra-se a 182 quilômetros da capital, com apenas 3,2 quilômetros quadrados e menos de 3.100 moradores. Apesar de ser considerada pequena, a cidade possui indicadores e os melhores resultados em avaliação de educação, além de a expectativa de vida da população ser uma das mais altas do Brasil (CHIARATO, 2016). Em relação a tal localidade, Cortez (2016) ressalta ser um balneário turístico de águas medicinais, a segunda menor em extensão territorial e com maior IDHM — Índice de Desenvolvimento Humano —, analisado pela variante de 0 a 1, no qual se

¹¹ Esses meios de deslocamento proporcionam benefícios que vão além de apenas qualidade de vida, mas atingem a economia e o meio ambiente, ocasionando a diminuição do nível de ruídos junto com a redução do consumo de recursos (GEHL, 2015, p.7).

¹² “Acessibilidade, fluidez, limpeza, iluminação, qualidade das edificações, tamanho das residências, presença de áreas verdes e disponibilidade de serviços básicos são indicativos do grau de satisfação e necessidades básicas” (BESSA, GALLO, 2016, p.5-6).

verificam altos valores compostos na Tabela 01, em relação à renda: 0,849, longevidade: 0,890 e educação: 0,825 que se aproximam da resultante 1, compondo um excelente resultado. Segundo o Atlas Brasil (2013), percebe-se a evolução desses índices quando comparados com as repercussões analisadas no Brasil – último item da Tabela 01 – que engloba um avanço no primeiro tópico de IDHM, o qual no Brasil é de 0,727 e na cidade de Águas de São Pedro é de 0,854, com os resultados apensados no ano de 2010. Nesse sentido, desde 1991, com a divulgação do IDH municipal pela ONU, a cidade encontrava-se em 61º lugar e, em 2010, entre os primeiros, como se analisa também na tabela. Para Frey (2016), Águas de São Pedro é famosa por suas águas medicinais, atraindo assim turista da região e pessoas que prezam pela qualidade de vida.

Tabela 1 - Relação do Índice de Desenvolvimento de 1991 a 2010.

Espacialidades	IDHM	IDHM Renda	IDHM Longevidade	IDHM Educação
Águas de São Pedro (SP), ano 1991.	0,634	0,803	0,785	0,405
Águas de São Pedro (SP), ano 2010.	0,854	0,849	0,890	0,825
Brasil, ano 2010.	0,727	0,739	0,816	0,637

Fonte: Atlas Brasil (2013). Adaptado pela autora, 2017.

Acrescenta-se a esse contexto a importância urbanística da cidade, a qual teve seu planejamento e construção em 1930, com o traçado de um perfil empreendedor e turístico, que parte de bases econômicas viáveis e rentáveis, para promover o desenvolvimento local. Em seguida, no ano de 1939, foram contratados os engenheiros Jorge de Macedo Vieira e Luiz Camerlingo, com a presença do Escritório Saturnino de Brito, para reformular o desenho urbano, estabelecer o projeto de saneamento e planejar loteamentos residenciais que utilizavam o conceito inglês da *cidade-jardim*¹³, em conjunto com uma equipe multidisciplinar: o médico Jorge Aguiar Pupo – avaliador da qualidade e potencialidade das águas – e o botânico suíço Julius Borchard – projeto paisagístico –, agregando, assim, mão especializada em diversas áreas para construir a cidade. Além disso, teve-se a adequação do plano à topografia local, que regulou a geomorfologia da área, com a possibilidade de tirar partido de ruas curvas e sinuosas no sistema viário, adotando setores inovados de infraestrutura, de modo a oferecer uma cidade moderna (TREVISAN, SILVA, 2008).

Percebem-se, então, os aspectos relevantes nessa abordagem para a análise do estudo de caso, que destaca os processos urbanos de Águas de São Pedro, planejando o perfil empreendedor da

¹³ Ideário conhecido como *garden-city* ou *cidade-jardim*, que surgiu em resposta aos problemas socioculturais da cidade industrial – crescimento descontrolado – o qual visava o contato do homem com a natureza para manter seu bem-estar físico e moral (TREVISAN, SILVA, 2008).

cidade para ocasionar o desenvolvimento e adensamento local. Em consequência, após as melhorias urbanas, ocorre uma significativa evolução da qualidade de vida, a qual aponta altos Índices de Desenvolvimento Humano.

3.1.1 Vitória – Espírito Santo

O município de Vitória encontra-se localizado na região Sudoeste do Brasil e possui uma população de 292.304 habitantes com uma densidade demográfica de 3.284,31 hab/Km² (habitante por quilômetro quadrado), considerando o crescimento da população de 1996-2000 em média 2,5% ao ano (FIOCRUZ, 2011, p.1). Em vista disso, a consultoria Macroplan fez um levantamento sobre as melhores e piores capitais para se viver, analisando 16 indicadores divididos em quatro áreas: educação e cultura, saúde, segurança, saneamento e sustentabilidade. Apontou-se, então, Vitória com a terceira posição, uma vez que é a melhor capital do quesito educação, cultura e saúde (GAZETAONLINE, 2017).

Em uma avaliação realizada pela ONU em relação à educação, à renda e à expectativa de vida dos municípios brasileiros, fez-se um levantamento do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) dos municípios pelo Brasil, e a capital do Espírito Santo oferece a resultante de um alto índice aos seus moradores – conforme Tabela 02 – com qualidade e expectativa de vida em torno dos 76 anos, além de a melhor infraestrutura da região Sudoeste (G1 ESPÍRITO SANTO, 2015). Percebe-se, nesse aspecto, a evolução desses quatro índices quando comparados com as repercussões analisadas no Brasil – último item da Tabela 02 – que engloba um progresso no primeiro tópico de IDHM, o qual no Brasil é de 0,727 e, na cidade de Vitória, é de 0,845, com os resultados apensados no ano de 2010, ultrapassando então o patamar de IDH muito alto, estipulado pelo IPARDES como toda cidade com a variante acima de 0,800, de maneira a evidenciar a qualidade de vida nesse local (ATLASBRASIL, 2013).

Tabela 2 - Relação do índice de Desenvolvimento de 1991 e 2010.

Espacialidades	IDHM	IDHM Renda	IDHM Longevidade	IDHM Educação
Vitória (ES), ano 1991.	0,644	0,754	0,715	0,495
Vitória (ES), ano 2010.	0,845	0,876	0,855	0,805
Brasil, ano 2010.	0,727	0,739	0,816	0,637

Fonte: Atlas Brasil (2013). Adaptado pela autora, 2017.

A cidade de Vitória se originou em um desenho urbano colonial, com ruas estreitas e labirintos voltados para o sistema portuário. (CAMPOS, GUIMARÃES, LOUREIRO, 2012). Para Krug (2004, p.1), as características implantadas no sítio eram constituídos pelo desenho de ruas tortuosas, com terrenos e quadras irregulares, além de utilizar a topografia da colina. Somente no século XIX, até o ano de 1950, iniciou-se um processo de desenvolvimento econômico e urbanístico, ocorrendo uma série continuada de projetos de urbanização que visavam ao embelezamento e à expansão com o intuito de tornar a cidade moderna, remodelando o tecido existente (CAMPOS, GUIMARÃES, LOUREIRO, 2012, p.4). Busca-se, então, melhorar a qualidade urbana, com uma linguagem de integridade das formas e ampliação dos espaços, em contraste com o desenho colonial, expandindo a área de ocupação para adaptar a cidade as futuras funções comerciais modernas (KRUG, 2004, p.3).

Percebem-se, por conseguinte, os aspectos relevantes nessa abordagem para a análise do estudo de caso, que destaca os processos urbanos de Vitória, planejando as obras de embelezamento das ruas antigas coloniais, com o intuito de modernização. Em consequência, após as melhorias urbanas, ocorre uma significativa evolução da qualidade de vida, a qual aponta altos Índices de Desenvolvimento Humano.

3.2 A VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

Para Rolnik (1999, p.101), as normas que regulam as construções e loteamentos demarcam, dissolvem territórios e estabelecem fronteiras de modo a intervir no mercado imobiliário com o melhoramento da infraestrutura, alterando-se o eixo de valorização do solo, ocasionado por uma determinada influência no ciclo do mercado. Tal valorização, movimento e rentabilidade são definidos por uma determinada lógica: “por um lado, são mais valorizadas as localizações capazes de desencadear as maiores densidades e intensidades de ocupação; por outro, valorizam-se os espaços altamente diferenciados ou exclusivos”. Sobre outra perspectiva, o desenvolvimento urbano é considerado rentável quando o capital imobiliário se torna vantajoso, visto que as edificações e infraestrutura são produzidas em ritmo acelerado, no entanto, esse acesso se encontra interceptado à maioria das pessoas. Isso significa que os lucros nos negócios imobiliários, em um determinado bairro, dependem do ritmo de chegada dos melhoramentos e dos instrumentos de infraestrutura, ocasionando a elevação do patamar de preço (ROLNIK, 1999, p.130-131 e PRONSATO, 2005, p.14).

Levando em consideração esses aspectos, Gehl (2015, p.16) dissemina que alguns exemplos de melhoria ou renovação de um único espaço – como a mudança no mobiliário urbano entre outros detalhes – podem convidar as pessoas para desenvolver um novo uso de padrão, assim como as cidades. Além disso, Rolnik (2015, p.149) ressalta que se tem uma insegurança global em algumas determinadas classes populares pelo fato de ocorrer o aumento de valores no mercado imobiliário, que impossibilitam a permanência dessas famílias nos bairros onde viviam. Outro exemplo de remoção e expulsão da população, que residia no determinado local, é a utilização de intervenção urbana visando adaptar a cidade para ser sede de megaeventos, propagando assim a insegurança de posse¹⁴.

Neste subtítulo, expõem-se características de lugares que passaram por um processo específico de gentrificação. O primeiro se fundamentou no Bairro Raval, em Barcelona, devido a um melhoramento urbanístico e, dessa forma, concedeu lugar a parques Olímpicos antes do início das Olimpíadas, utilizando-se da expulsão dos moradores que residiam nesse local. O segundo estudo se fundamentou na cidade de São Paulo, e sua ocorrência de gentrificação na Rua Augusta, ocasionada pelo aumento turístico e valorização imobiliária.

3.2.1 Barcelona – Bairro Raval

O destaque internacional de Barcelona cresceu depois dos XXV Jogos Olímpicos celebrados no verão de 1992. Além da relação esportiva, essa realização contou com grandes alterações urbanísticas, que produziram acentuada mudança na fisionomia e característica da cidade (MOLET, 2010, p.125). Construída em 1963, acarretou um processo de degradação no centro da cidade e, apenas em 1980, as políticas públicas procuraram intervir nesse desenvolvimento. Em princípio, no bairro Raval, localizado no distrito da cidade velha, ocorreu um grande projeto na área, com o intuito de criar um fundamento cultural, através da recuperação de edifícios e de construção de novos equipamentos de infraestrutura, apoiando uma rede de ruas para pedestres. Atuaram-se, então, pequenas operações na parte histórica, de forma que, ao interferir no tecido urbano, constituíram pequenos espaços públicos, em contrapartida, com essa melhoria do local, ocorreu um processo de desapropriação e expulsão de moradores. Já em 1987, Barcelona foi escolhida para

¹⁴ A insegurança de posse aborda uma questão política que envolve leis, instituições e processos de tomada de decisão na estrutura de poder existente na sociedade que se relacionam ao uso da moradia, ao acesso a mesma e ao acesso à terra. Então, tanto as estratégias de planejamento urbano como as formas de gestão do solo, possuem influências na relação do acesso ou bloqueio da terra urbanizada referente aos moradores de baixa renda, tecendo assim os fatores de inclusão e exclusão nas cidades (ROLNIK, 2015, p.152).

sediar os jogos Olímpicos de 1992 e, para tanto, realizaram-se grandes projetos de infraestrutura, como a renovação e construção da orla marítima, de parques e de espaços públicos, firmando uma mudança social, urbana e econômica nos bairros (MUXI, 2010, p.113). Essa nova linguagem da cidade ocorreu em conjunto com grandes operações imobiliárias, as quais permitiram fluidez no agenciamento de operações locais e investimentos no capital internacional, ocorrendo um avanço no índice de valorização imobiliária (SÁNCHEZ, 2001, p.34).

Segundo Neder (2014), o relatório preparado pelas Nações Unidas (ONU) apresenta exemplos de diversas cidades que sediaram eventos e obtiveram processos maciços de remoções forçadas como de gentrificação, formando uma elitização com a expulsão de moradores de baixa renda das áreas mais centrais. Para Muxi (2010), as revitalizações e intervenções, que ocorreram em muitos bairros de Barcelona, oportunizaram a valorização imobiliária e, com isso, removeram a população proletariada, passando a residir as classes médias e alta. Utiliza-se, então, da seguinte argumentação de que essas obras em Barcelona – como o exemplo no bairro Raval – ocorreram pela parceria entre o capital imobiliário e o poder público, para criar localizações privilegiadas e induzir a demanda pela oferta, buscando, assim, a valorização positiva da imagem internacional de investimentos na cidade em prol do desenvolvimento urbano com a indução da técnica do *city marketing* (VARGAS, CASTILHO, 2006, p.33).

Percebem-se, portanto, os aspectos relevantes nessa abordagem para a análise do estudo de caso, que destaca os processos de valorização imobiliária referente ao índice de gentrificação. Para tanto, ocorreu um grande processo de renovação para sediar o evento das Olimpíadas, mas essas alterações urbanas ocasionaram a mudança da linguagem do bairro e promoveram o processo de expulsão dos antigos moradores, ou seja, sucedeu a gentrificação.

3.2.2 Rua Augusta – São Paulo

A Rua Augusta localiza-se na cidade de São Paulo e possui 3.008 metros de extensão – com 18 travessas – entre elas, encontra-se a Avenida Paulista – e, tal conjuntura, permitiu o desenvolvimento de vários segmentos como o comércio de roupas e de entretenimento, de modo a possibilitar uma experiência das sensações do ambiente urbano das ruas, a convivência em grupo e um aproveitamento do espaço social (ZIMMERMANN, 2011, p.4).

Na época de 1890, construiu-se a Rua Augusta, a qual passou por grandes mudanças urbanas e sociais que alteraram sua linguagem e características físicas, de modo a influenciar em sua função

e tecido urbano, atraindo a modernização¹⁵. Ademais, possui relevância geográfica por ligar os bairros considerados da elite da cidade, além da conexão ao centro comercial. (PISSARDO, 2013, P.23). Então, no século XX, a via adotou o caráter comercial que perdura até a contemporaneidade e destaca-se pela sua variedade de atrações e de pessoas, tornando-se um espaço de suporte e de sociabilidade (SÃO PAULO TURISMO, 2012, p.34 e ROCHA, 2013 p.9).

Observa Pissardo (2013) que, em 1910, ocorreram grandes investimentos e crescimento imobiliário na região Sudoeste, com qual assolou a área da via devido à falta de melhoramentos urbanos, concretando a sua função de deslocamento entre bairros. Com a inserção dos automóveis nas ruas, o centro de São Paulo começou a ter um problema de circulação, na época de 1930, e, diante de tal entrave, iniciaram-se projetos para reformas nas vias de conexão, como a abertura da rua Anhangabaú – a atual 9 de Julho – e da Martins Fontes. Dessa forma, a Rua Augusta começa a perder sua relevância de conexão, pois já havia novas ruas que obtinham essa função e, a partir desse momento, ocorreu a incidência de edificação de classe média-baixa e operária na via, assim prevalece o perfil comércio de bairro, suprindo o abastecimento dos moradores. Na metade do século em diante, tem-se a inserção de projetos para utilização de eventos de lazer, com a intenção de atrair pessoas novamente à rua, por meio de promoção de festas e de reuniões dançantes, propiciando um novo perfil desse local: uma nova fase de mudança voltada para o luxo e para a vida moderna.

Imagem 1 e 2 - Esquina da Rua Augusta com a Rua Antônia de Queiroz em 2010, e perspectiva do projeto do edifício Capital Augusta no mesmo local.



Fonte: Nascimento (2009) e Construtora Esser (S.D.)

Dessa forma, a profusão de hegemonia e de arquitetura — ocasionada pela globalização na Rua Augusta desde 1976 até 2012 — passa a ter um perfil da vida noturna. Então, em função dessas transformações ocorridas e por meio dos processos de revitalização, constata-se, por levantamento de informações da época em questão – jornais e revistas –, o aumento da valorização imobiliária, para atender à classe média e alta, com investimento em edifícios de alto padrão. Dessa maneira,

¹⁵ Esse modernismo era buscado em função da remodelação física dos espaços, dos equipamentos urbanos, do meio de transporte público e de novos sistemas de iluminação e construção das ruas (PISSARDO, 2013, p.33).

percebe-se este aspecto pela situação de substituição do Casarão antigo do Senador Major Almeida Telles pelo edifício Capital Augusta – Imagem 1 e 2 –, o qual ocasiona uma mudança no espaço físico e as pessoas da vida noturna, que ocupavam as ruas, foram expulsas, perdendo não apenas seu perfil, mas características arquitetônicas que existiam (PISSARDO, 2013, p.189).

Segundo a revista Exame (2013), a região, vivenciou um aumento imobiliário significativo, atraindo moradores que tinham condições de pagar por um crescimento de 172% nos valores dos imóveis. De acordo com o índice da ZapMóveis (2013), “houve um aumento de 172% na variação do preço dos imóveis na região da rua Augusta desde fevereiro de 2008 até abril de 2013”. Portanto, entende-se que a iniciativa privada, em parceria com o governo, garantiu que fosse possível para a classe média se apropriarem da Rua Augusta, por meio da valorização, do impacto da mídia e dos projetos de renovação os quais ajudaram a mascarar o processo de gentrificação (PISSARDO, 2013, p. 187).

Percebem-se, assim, os aspectos relevantes nessa abordagem para a análise do estudo de caso, que destaca os processos de valorização imobiliária referentes ao índice de gentrificação. Para tanto, ocorreram grandes transformações urbanas na rua, as quais alteraram inúmeras vezes o perfil da população, demonstrando também o índice de gentrificação relacionada à substituição de casas antigas por novos edifícios que atendam à modernização da classe média e alta.

4. APLICAÇÃO NO TEMA DELIMITADO: A AVENIDA JOÃO GUALBERTO, CURITIBA-PR

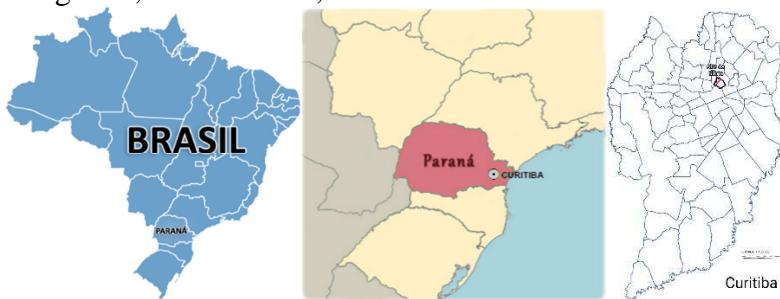
4.1 APRESENTAÇÃO DA CIDADE DE CURITIBA E SEU PLANEJAMENTO

Capital do estado do Paraná e localizada na região Sul do Brasil – Imagem 3, 4 e 5 –, a cidade de Curitiba é considerada a sétima maior cidade do país¹⁶ e encontra-se em um altiplano de 934 metros acima do nível do mar. Quanto à área de 430 km², mede, em sua extensão Norte-Sul, 35 km; e, Leste-Oeste, 20km, além de possuir um relevo levemente ondulado (OIKAWA, DELY, 2016, p.15; FENIANOS, 2012, p.6).

¹⁶ Possui como data de fundação 29 de março de 1693, descoberta por bandeiristas portugueses, e tendo referência ao nome desde 1653, o qual o professor Aryon Dall'Igna Rodrigues – estudioso da língua indígena – afirma que o nome da cidade é proveniente do tupi-guarani *Kur'yt' yba*, tratando-se então das definições de *Kur* – pinhão, *yt* – árvore e *yba* – sufixo para grande quantidade, finalizando com o significado de pinhal ou pinheiral (FENIANOS, 2012, p.7).

Em meados do século XVII, os primeiros moradores espremiam-se entre os índios e a Serra do Mar, ocupando a função de garimpeiros, os quais habitavam temporariamente a área, enquanto houvesse ouro. Nesse contexto, ocorreu o primeiro ato de planejamento dessa área por parte de Soares do Valle¹⁷. Passando-se mais de 300 anos, a cidade mostrou exemplos de superação, por meio de épocas de tempos difíceis: como o fim do ciclo do ouro, a tomada de decisão da utilização de Curitiba como ponto estratégico na guerra do Paraguai e, também, o início do ciclo da erva mate, na época de 1830¹⁸, com investimentos na área de exportação do produto (OIKAWA, DELY, 2016, p.27).

Imagem 3, 4 e 5 - Brasil, Paraná e Curitiba.



Fonte: Clker.com (S.D.), Guia Geográfico (2001 e 2017). Adaptados por Ajala (2017).

Em virtude dos fatos mencionados, pode-se constatar que a cidade se desenvolveu por meio dos problemas crescentes da urbanização¹⁹ e do aumento da população, e isso exigiu uma implantação de projetos urbanos – com a finalidade de melhoramento, de embelezamento e de plano integrado e regional (DUDEQUE, 2010, p.21). Em 1911, as ruas e as casas, iluminadas por lampiões, passaram a utilizar sistemas como: energia elétrica, pavimentação e calçadas, para que assim fosse possível a construção do bonde elétrico. Nessa época, as carroças começaram a disputar seus lugares com os primeiros automóveis, que eram importados pelos grandes barões do mate, criando-se importantes pontos da cidade como o passeio público e o Colégio Estadual do Paraná

¹⁷ Foi Soares do Valle o primeiro cidadão curitibano, que tinha intenção de se fixar como morador e não apenas garimpeiro. Ele era membro de uma família de influência de São Paulo, o qual se desentendeu com o governador paulista e teve de fugir, atingiu as campinas de Curitiba se sentindo seguro para mandar trazer sua família ao novo local. Foi ele, então, que executou o primeiro ato de planejamento urbano, e assim, Curitiba começa a nascer por vontade própria (OIKAWA, DELY, 2016, p.23-25).

¹⁸ Em 1830, foi o ano que ocorreu a expansão do tropeirismo e exportação da erva-mate, é a partir desse momento que a elite paranaense começa a se diferenciar dos miseráveis que viviam na cidade de Curitiba – pela falta de riquezas não tinha um desenvolvimento e diferenças econômicas entre a população até essa década. A partir desse contexto, a elite paranaense começa a iniciar batalhas parlamentares para iniciar a emancipação política do Paraná, foi então em 1853 que ocorre o decreto imperial desmembrando a Quinta Comarca de São Paulo, criando-se a Província do Paraná (DUDEQUE, 1995, p.117).

¹⁹ Problemas estes como: muita lama, sem calçadas ou pavimentação, escassez de água e falta de saneamento e iluminação (FENIANOS, 2012, p.40).

(FENIANOS, 2012, p.56). Entre vários fatores urbanizadores²⁰, Navolar (2011, p.35) aponta um deles, conhecido como Plano Agache, com o qual a cidade, como um objeto único, foi planejada.

4.1.1 Plano Agache

Após a invasão da Alemanha na França, durante a Segunda Guerra Mundial, o planejador urbano francês Alfredo Agache, em exílio, começou a executar alguns projetos. Nesse contexto, ele foi contratado para elaborar a primeira experiência de um Plano Diretor de Urbanização na cidade de Curitiba, contendo a ocupação disciplinada de seu solo (OIKAWA, DELY, 2016, p.28). Como observado, o plano foi desenvolvido especificamente entre 1941 e 1943, possuindo aproximadamente 150 mil habitantes (FENIANOS, 2012, p.68).

Além disso, os caminhos coloniais e ocupações do século XX permitiram que os fluxos convergissem ou passassem pela praça Tiradentes. Devido a esse fator, a cidade enfrentava um grande problema para atravessar o centro sobre carregado, então, o Plano Agache pretendia criar um círculo de avenidas radiais, diametrais e perimetrais, além de uma grande avenida, a qual atravessaria todo o conjunto, inclusive o centro (DUDEQUE, 2010, p.48). Segundo o IPPUC (2004, p.20), esse planejamento — conhecido como Plano das Avenidas²¹ —, se baseava nas mudanças dessas vias para mais largas, ou seja, estabelecendo ligações entre setores, como se percebe em um dos projetos, o da Avenida João Gualberto. Para tanto, foi necessária intervenção urbana: como a desapropriação, destinada à implantação de novos eixos viários e alargamento de existentes, a fim de adequar o desenho ao volume de tráfego existente na época.

Do mesmo modo, o Plano Agache prevê, além da mudança no sistema viário com círculos concêntricos e avenidas radiais, a hierarquização das ruas e vias. Classificou-se, assim, o desenvolvimento da cidade como setorizado, visto que separa os locais de residências, de centros militares, de esportivos, de abastecimento, de educação, de indústria e de administração (OIKAWA,

²⁰ Definidos pelo autor Navolar (2011) como 10 fatores urbanizadores: O desenho inicial – compondo as orientações por meio de um documento, em 1971, para a implantação do sítio inicial da cidade. A villa – ocorreu o segundo fato urbanizador com a condição da antiga aldeia alterada para Villa, em 1668. O código de 1829 – apresentação do primeiro Código de Posturas de Curitiba (1829), propondo o primeiro zoneamento para a cidade e os tipos de construção autorizada para cada região. Os Imigrantes – implantação ao redor da cidade, de colônias agrícolas para imigrantes. O Código de 1895 – contendo Código de Posturas sobre a normatização da produção da arquitetura. A Comissão de Melhoramento – criação da Comissão de Melhoramento (1913). O Código de 1920 – se enfatizou a normatização das construções (1920). O Plano Agache – em 1943, planejamento da cidade como um objeto único, sendo este o oitavo fato urbanizador. O Centenário da Emancipação – Definição de Curitiba à capital do Estado, como consequência da cultura agrícola (1920-1960). O plano diretor – a partir de 1960 inicia-se o planejamento urbano com forte papel nas administrações públicas municipais, sendo então, o plano diretor de 1965 o décimo fato urbano.

²¹ O desenho desse plano, considerado radial, tinha uma configuração que se assemelha ao definido pelo Plano Haussmann de Paris (IPPUC, 2004).

DELY, 2016, p.28). Somados a esses aspectos, estabeleceram-se parâmetros construtivos para edificar, para orientações sanitárias — como exemplo a drenagem pelo recuo frontal e a implantação em edifícios comerciais de galerias cobertas —, para criar novos parques e represamento de rios, além de cuidados com a infraestrutura (IPPUC, 2004, p.21). Dessa forma, dissemina Dudeque (2010, p.61) que o Plano das Avenidas apresentava projetos de “descongestionamento” que não visavam apenas à resolução de um problema momentâneo, mas sim solucionar os que poderiam aparecer, no decorrer da evolução urbana.

4.1.2 Plano Diretor de 1966

Até a década de 1960, o crescimento de Curitiba propagou-se no centro urbano, para o especializar como comércio e área prestadora de serviço, provocando a ocupação de bairros vizinhos à área central, como o bairro Alto da Glória (IPPUC, 2008, p.17). Em 1964²², a cidade possuía um pouco mais de 360 mil habitantes — inchaço urbano ocasionado pelo êxodo rural —, com a existência de uma empresa municipal de Saneamento e Urbanização de Curitiba (URBS). Então, a partir desse órgão, iniciam-se as propostas de mudanças urbanas, a fim de manter os alargamentos de avenidas, como apresentado no Plano Agache, porém predominava a sensação de que essa proposta já estava superada, com a necessidade de enfrentar novos desafios (OIKAWA, DELY, 2016, p. 33).

Mais adiante, em 1965, a administração pública municipal promoveu um concurso público para a elaboração do Plano Diretor da cidade, e os vencedores da melhor proposta foi a empresa SERETE, em consórcio com Jorge Wilheim Arquitetos e Associados, que produziram o Plano Preliminar de urbanismo²³, o qual originou o posterior Plano Diretor da cidade em 1966 (IPPUC, 2004, p.24). O trabalho preliminar tinha como objetivo estabelecer e debater conceitos socioeconômicos e urbanísticos, possibilitando seu desenvolvimento posterior (IPPUC, 1965).

Segundo Oikawa e Dely (2016, p.38), o novo plano da cidade indicava como a iniciativa e o desenvolvimento de uma expansão linear ao longo de diretrizes dominantes com tangência por vias

²² Nessa data a cidade de Curitiba possuía como prefeito o engenheiro e universitário Ivo Arzua Pereira, o qual foi eleito no período de 1962-66 (OIKAWA, DELY, 2016, p. 33).

²³ Para realizar essa plano foram necessários quatro meses, resultando em 50 pranchas, a maior parte em escala 1/25.000, todas as ideias contidas no documento – disponível no IPPUC- foram debatidas em reuniões com técnicos do Departamento de Urbanismo, englobando representantes de vários Órgãos com ligação ao problema da cidade (OIKAWA, DELY, 2016, p. 38).

estruturais²⁴, evitaria levar as avenidas radiais a um único centro. Essas vias ligaram o centro principal aos centros secundários para criar uma polarização estrutural nos bairros periféricos e aliviar o centro da cidade. Paralelo ao sistema viário — que permitiu um aumento do trânsito —, procurou-se adensar a cidade na linearidade das estruturais, limitando a sua expansão territorial (IPPUC, 1965). A proposta inicial definia, então, um crescimento prioritário no sentido Nordeste/Sudoeste, consideradas áreas mais propícias à urbanização, à utilização de hierarquia de vias²⁵, ao crescimento linear, à caracterização das áreas de uso do pedestre, à adequação de áreas verdes, à renovação urbana e à preservação histórica-tradicional (OIKAWA, DELY, 2016, p.46; IPPUC, 1966, p.7).

4.1.3 A década de 1970

Na década de 1970, Curitiba inicia o processo de mudança em seu perfil²⁶ — modernização da cidade²⁷ — com 609 mil habitantes. Até então, o município não possuía soluções de lugares para estacionamentos, incentivo ao comércio, e um transporte público que funcionasse com rolamento exclusivo (FENIANOS, 2012, p. 80; OIKAWA, DELY, 2016, p.51). No entanto, o prefeito que conservou uma significativa participação na implantação do novo perfil da cidade nessa época foi Jaime Lerner²⁸, vinculando-se a imagem de Cidade Modelo, em que direciona essa oportunidade para sua carreira como urbanista (NAVOLAR, 2011, p.40). Rischbieter (1991, p.13-14) ressalta, em suas palavras, que “quando Jaime Lerner foi escolhido prefeito, eu juro que foi um susto e uma

²⁴ Definidas como vias estruturais rápidas Sul – Avenida República Argentina, Avenida Sete de Setembro – e a estrutural Norte – Avenida João Gualberto, a Barrão do Cerro Azul. (OIKAWA, DELY, 2016, p. 39).

²⁵ Procurou-se distinguir essa hierarquia de vias na trama viária, separando de forma espontânea e fácil o trânsito, sendo assim mais simples escolher as faixas “carroçáveis” necessárias a médio e longo prazo (IPPUC, 1966, p.9).

²⁶ Mudança para *City Marketing*, utiliza-se da imagem síntese operante como a “cidade humana” o qual articula com o “planejamento” e “humanização”, emprega-se essa imagem criada como portador do interesse geral e não do interesse de grupos dominantes. Então, essa imagem de Curitiba, definida como a cidade humana construída dos anos 70, é um dos muitos elementos móveis que constroem a imagem da cidade, englobando políticas urbanas como o dominante local de preservação do bem-estar e da qualidade de vida, com segmentos médios da sociedade, o qual contém, por trás dessa imagem, a exclusão da população do círculo de apropriação e consumo. “Curitiba- cidade modelo, Curitiba – cidade planejada, Curitiba – capital brasileira da qualidade de vida, Curitiba – cidade moderna e humana, Curitiba – capital ecológica, Curitiba – capital de Primeiro Mundo”, essas são algumas das sínteses que participam da composição da imagem da cidade, veiculada pela mídia ao nível nacional e internacional (GARCIA, 1997, p.22).

²⁷ Cristaliza-se, nessa época, a imagem de Curitiba como a cidade modelo, implantando as diretrizes do Plano Diretor de 1965 em amplo projeto de modernização (GARCIA, 1997, p.22).

²⁸ Além de ter sido três vezes prefeito de Curitiba – ocupando o cargo em 1971, 1979 e 1988 – também foi duas vezes governador do Estado do Paraná (1994 e 1998), e é o único arquiteto brasileiro a ser eleito a presidente da União Internacional de Arquitetos – UIA (2002 a 2005), representando os arquitetos e urbanista internacionalmente (NAVOLAR, 2011, p.40).

corrida! Daí desabrochou esta ave fantástica que está aí e o IPPUC²⁹ começou, realmente, a trabalhar em cima de propostas a ser imediatamente realizadas”, propostas essas como o fechamento de ruas para área de pedestre, o plano Wilheim, as modificações das grandes vias estruturais transformadas em sistema trinário e o estreitamento da Rua XV.

Acrescentam-se também, sobre o sistema viário básico, as alterações que mantêm as estruturais Norte e sul – previstas no Plano Preliminar de 1965 e consideradas como a espinhal dorsal urbana. Pela dificuldade de se estabelecer uma conexão entre o tráfego rápido e lento nas estruturais, foi proposto, por Rafael Dely³⁰, um sistema de três vias paralelas conhecido como sistema trinário, para assim, evitar as grandes cirurgias na área central e aliviar o tráfego intenso de veículos. Nesse sistema, a central encontrava-se voltada para a circulação lenta, e as duas laterais para a rápida, de mãos únicas e em sentidos diferentes (MANCHETE, 1973; RISCHBIETER, 1991, p.14). Portanto, essa medida ajudaria a coordenar o crescimento do centro em direção às estruturais, ou seja, seriam eixos de desenvolvimento, sua função ia além de apenas a ligações viárias, mas iniciavam uma prosperidade em relação ao uso adequado, integrando importantes elementos em foco (OIKAWA, DELY, 2016, p.52).

Segundo Rischbieter (1991, p.14-15), a estrutural, feita em função da expansão do centro e adensamento, possuía algumas normas, como a de ocupação, que permitia prédios mais altos com galerias comerciais, porém, faltou, em relação a esse contexto, uma análise com a necessidade de um programa diferente para que as estruturais não fossem generalizadas, de forma a ponderá-la com exclusividade. Em vista disso, os estímulos construtivos para aumentar taxa de adensamento no centro, por meio de reloteamento, se propuseram “utilizando os miolos de quadra como áreas de estacionamento, além de outros usos. Assim, os pavimentos térreos passariam a ter duas frentes, permitindo-se grande aumento da área transitável e desfrutável por pedestres” (NAVOLAR, 2011, p.73-74). Dessa forma, a partir de 1970, o planejamento urbano e suas diretrizes deixam de ter um sentido meramente normativo, ocasionando ações concretas em função do crescimento da cidade, segundo o seu próprio desenho (MACEDO *et al*, 1982, p.2).

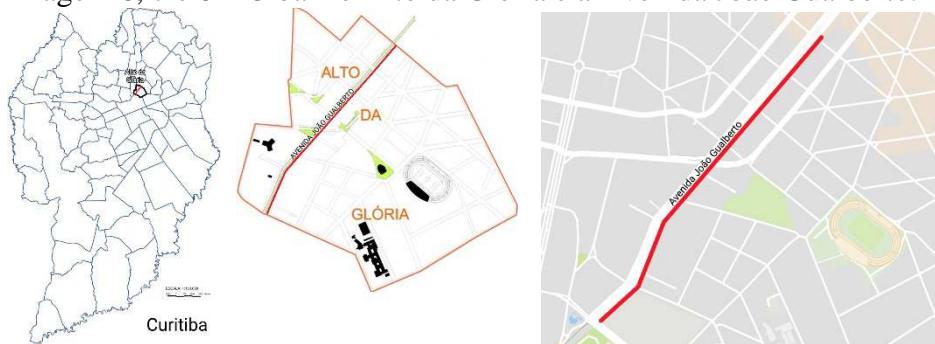
²⁹ O IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – é o órgão executivo municipal que caminha em conjunto com o crescimento da cidade de Curitiba, criado no ano de 1965 para propor normas de aplicação do Plano Preliminar de Urbanismo (GAZETA DO POVO, 2015).

³⁰ Dely foi um dos primeiros colaboradores da gestão de Jaime Lerner na prefeitura de Curitiba. Entre os anos de 1972 a 1975 e 1995 e 1996 ele presidiu o IPPUC, preocupando-se com projetos inovadores nas áreas de transporte e habitação como por exemplo foi o implantador da ideia das vias rápidas e a caneleira para ônibus (TRIBUNA, 2007).

4.2 O BAIRRO ALTO DA GLÓRIA E A AVENIDA JOÃO GUALBERTO

O bairro Alto da Glória³¹ – conforme Imagem 6, 7 e 8 – localiza-se na região centro-leste de Curitiba, com divisa nos bairros: Centro, Centro Cívico, Juvevê e Alto da Rua XV. A via nasceu e cresceu nas margens do Caminho da Cachoeira, atual Avenida João Gualberto³², e as referências ao seu nome são muito mais antigas, datam de 1843, quando Vicente Manoel Coelho solicita à Câmara de Vereadores uma área no local denominado “Glória”, que se referia à propriedade do Dr. José Maria Pinheiro Lima, conhecida como “Chácara da Glória”, localizada nas proximidades do Colégio Estadual do Paraná e do Passeio Público (FENIANOS, 1996, p.9).

Imagen 6, 7 e 8 – O bairro Alto da Glória e a Avenida João Gualberto.



Fonte: Guia Geográfico (2001 e 2005), Google Maps (2017) Adaptados por Ajala (2017).

O jornal O Estado do Paraná (1974) ressalta que, no início do século, mais de 50 por cento das residências do bairro eram mansões que ocupavam a quadra inteira considerado um bairro com população de alta renda, burguês. Teve, então, o seu crescimento impulsionado pelo comércio e pelos grandes produtores de erva mate, que proporcionaram cultura, esporte e religião. Esses antigos moradores eram considerados pessoas importantes no desenvolvimento da política e da economia na cidade, tais como o Sr. Agostinho Ermelino de Leão Junior e o Sr. Fido Fontana³³ que possuíam suas residências na Avenida João Gualberto (FENIANOS, 1996, p.9).

³¹ Faz parte de 0,20% do território de Curitiba, com área de 88 hectares (ha) e 0,88 km², sua densidade demográfica encontra-se em 63,37 habitantes por hectares, possui uma população de 5.548 habitantes e a taxa de crescimento anual 2000 a 2010 de – 0,07% (IPPUC, 2015).

³² Em homenagem a João Gualberto Gomes de Sá Filho, que nasceu em Recife no ano de 1874, e dirigiu-se à Escola Militar do Rio de Janeiro, se formando em engenharia militar, ciências físicas e matemática. Em 1910, encontrava-se no Paraná e era responsável pela redação do Jornal Diário da Tarde, presidiu o Cassino Curitibano e a Associação Cívica, sendo o seu lema a franqueza e lealdade. Foi no dia 22 de outubro de 1912 que faleceu tragicamente nas mãos dos fanáticos do Iraní (FENIANOS, 1996).

³³ O Comendador Fontana possuía uma casa no início da Av. João Gualberto, mais conhecida como “mansão das rosas”, o que a fez se tornar famosa foram seus lindos jardins e o portal, por onde já passaram muitos nomes de importância a sociedade curitibana. Em 1970 ocorreu a demolição da mansão para dar lugar torres com luxuosos apartamentos, fazendo desaparecer da cidade um marco histórico de toda uma época (CASA DA MEMÓRIA DE CURITIBA, 1993).

Deveras, a Avenida João Gualberto vem sofrendo alterações, como propostas de alargamento, desde 1943, com o Plano Agache. No ano de 1958, foi feita uma alteração na pavimentação asfáltica, entretanto, entre 1961 e 1964, iniciaram-se os processos de terraplanagem e alterações no sistema viário – Imagem 9, 10, 11. Segundo o jornal Rumo Paranaense (1978), a melhoria do sistema de transporte coletivo exigiu uma alteração na pavimentação: revestimento antipó das ruas, por onde transitam os ônibus, para diminuir o consumo de combustíveis, dar maior fluidez e segurança ao tráfego, partindo-se, então, para um sistema de sinalização sofisticado em “onda verde”, e facilitar o tráfego de veículos no sentido Norte-Sul e Leste-Oeste — os sentidos das estruturais.

Imagen 9, 10 e 11 – Reformas que ocorreram no sistema viário da Av. João Gualberto.



Fonte: Fundação Cultural de Curitiba³⁴ (1958; 1961; 1964 e 1974).

Segundo o jornal O Estado do Paraná (1974), a Avenida João Gualberto era uma das mais antigas e tradicionais na cidade de Curitiba, e encontrava-se, em 1974, restaurada e muito bem sinalizada, com a implantação de três pistas com a finalidade de atender ao ônibus expresso, no sistema trinário. Nessa época, o projeto proporcionou uma faixa de alargamento na rua de trinta metros, compondo as três pistas de sete metros cada uma com suas respectivas funções (DIÁRIO DO PARANÁ, 1973). Portanto, desde que a Avenida foi detalhada como parte da estrutural da década de 1966, e com a implantação desse novo sistema viário, percebe-se um índice de desenvolvimento muito alto na região, por consequência das alterações. Essas mudanças não ocorrem apenas no desenvolvimento urbano, mas também na arquitetura, pois casas antigas e prédios históricos passaram a conviver com construções arrojadas e edifícios modernos (JORNAL DO ESTADO, 1998).

Em relação à qualidade de vida, o bairro alto da glória encontra-se em 3º lugar na colocação geral do Índice de Desenvolvimento Humano entre as localidades da cidade de Curitiba. As resultantes apresentam o IDHM de 0,949 — conforme tabela 3 —, e expectativa de vida ao nascer de 81 anos, resultantes estas que se desenvolvem devido à condição do ambiente encontrado no local (OLIVEIRA, 2014). Nesse sentido, percebe-se a evolução desses quatro índices do bairro

³⁴ A utilização dessas imagens foi oficialmente autorizada pela Fundação Cultural de Curitiba.

quando comparados com as repercuções analisadas em relação ao Brasil e à própria cidade, de uma maneira geral, englobando um progresso considerável em todas as comparativas de IDHM — resultados apensados no ano de 2010. Dessa forma, nota-se que o bairro ultrapassa o patamar de IDH muito alto, estipulado pelo IPARDES como toda cidade com a variante acima de 0,800, o qual evidencia com clareza a qualidade de vida nesse local (ATLASBRASIL, 2013).

Tabela 3 - Relação do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de 2010.

Espacialidades	IDHM	IDHM Renda	IDHM Longevidade	IDHM Educação
Bairro Alto da Glória, ano 2010.	0,949	0,993	0,936	0,919
Curitiba (PR), ano 2010.	0,823	0,850	0,855	0,768
Brasil, ano 2010.	0,727	0,739	0,816	0,637

Fonte: Atlas Brasil (2013) adaptado pela autora.

Em conjunto com as revitalizações e projetos de intervenções na Avenida João Gualberto, ocorreram incidências do aumento do valor dos terrenos, como consequência, a valorização imobiliária, lconforme tabela 4, com o levantamento das reportagens relativas a esse processo. O jornal Gazeta do Povo (1974) declara que ocorreu a constante chegada de novos moradores no local, os quais faziam parte da alta sociedade, de modo a se manter poucas famílias antigas residentes nesse local. A partir disso, tem-se uma frequência de transações envolvendo avantajadas somas em relação à construção e à própria valorização, visto que esses terrenos, quando vendidos, já apresentavam novas residências que mesclavam as antigas e as modernas. Porém, apesar da grande procura, em várias quadras ainda existiam espaço vazios, reservados a futuras construções ou deixados para valorização. Segundo Macedo *et al* (1982, p.9), ao definir em projeto a inclusão da via na composição da estrutural Norte, propiciou-se, ao longo do setor, o desenvolvimento do comércio e também a elevação dos valores imobiliários.

Acrescentam-se também, em conjunto com o processo de especulação imobiliária, as alterações arquitetônicas em que casas antigas se misturam com edifícios modernos de alto padrão e construções arrojadas. Pode-se afirmar então que, depois da revitalização da via com a perimetral Norte, o desenvolvimento e mudanças são flagrantes (JORNAL DO ESTADO, 1998). O “boom”, imobiliário dessa área, permitiu que dezenas de edifícios fossem construídos, logo, tirou-se um pouco o aspecto artístico do bairro, mas proporcionou-se bem-estar à população (Gazeta do Povo, 1982). Segundo a Gazeta do Povo (1974), ao transitar pela rua, nota-se que a arquitetura moderna já se impõe sobre os estilos mais antigos.

Imagen 12, 13, 14 e 15– Vista da rua em 1913, da Mansão das Rosas, substituída pelas torres modernas com a única lembrança do passado no portal.



Fonte: Fundação Cultural de Curitiba³⁵ (1913; 1992 e S.D) e Autora (2017).

Além disso, analisa-se o caso da Mansão das Rosas³⁶, a qual se localizava no início da Avenida João Gualberto, em frente ao Colégio Estadual do Paraná. Essa lembrança da arquitetura do passado do bairro foi demolida na década de 1970, dando espaço a um conjunto de apartamentos com várias torres, entre estes, preserva-se até os dias atuais apenas o portal — Imagem 12, 13 e 14 — (CASA DA MEMÓRIA, 1993). O jornal Panorama (1974) afirmou que o grande tráfego de veículos, em frente à casa, proporcionou rachaduras e afetou a construção, ocasionando o abandono pela família e, sem condições financeiras de reformar a casa, optou-se pela venda visto que a área se encontrava tão valorizada, a ponto de conceder espaço aos novos ricos da sociedade. Então, a venda foi realizada por uma poderosa empresa econômica francesa multinacional, a qual fazia parte o Credyte Lionnais³⁷, que preferiu construir torres de apartamentos — residências de alto padrão (O ESTADO DO PARANÁ, 1976).

5. ANÁLISES DA APLICAÇÃO

5.1 METODOLOGIA DE ANÁLISE

Conforme a metodologia de análise proposta por Drabik (2015), fundamentaram-se inicialmente, os elementos de análise por meio da revisão bibliográfica, que, segundo Carvalho (1989, p.100), tem por finalidade consultar informação escrita, para reunir dados sobre determinado tema, pesquisando em livros e documentos, eletrônicos ou físicos. Posteriormente, utilizou-se o

³⁵ A utilização dessas imagens foi oficialmente autorizada pela Fundação Cultural de Curitiba.

³⁶ A propriedade pertencia ao Comendador Francisco Fasce Fontana, tornou-se famosa por seus jardins, pelo portal e por pertencer a uma família com nome importante na evolução da cidade de 1834 a 1974. Possuía 12.500 metros quadrados de área, foi avaliada em um valor de 17 milhões de cruzeiros (PANORAMA, 1974).

³⁷ Considerada uma das maiores organizações bancárias da Europa (MILLARCH, 1976).

método indutivo, o qual, conforme Ruiz (2002), se observam alguns fatos para que a mente humana possa concluir de forma geral. Segundo Drabik (2015), na aplicação do método, considerou-se a percepção da autora em relação aos conceitos apresentados com o problema da pesquisa. Em seguida, foram selecionados, entre os textos apresentados: conceitos, parâmetros e elementos. Na sequência, procedeu-se a análise com relação à Avenida João Gualberto, localizada em Curitiba. No encaminhamento, ocorreram os seguintes procedimentos:

- I) Os conceitos a serem analisados foram retirados da revisão bibliográfica apresentada na pesquisa nos seguintes subtítulos: 1.2 O planejamento urbano; 1.3 O sistema viário; 1.4 A valorização imobiliária; 1.5 Qualidade de vida; 1.6 Gentrificação; 2.1 O sistema viário no planejamento urbano; 2.2 Qualidade de vida e urbanismo; 2.3 A valorização imobiliária e a gentrificação.
- II) Definiu-se que a amostragem contaria com oito conceitos e, pela percepção da autora, elegeram-se quatro elementos de análise.
- III) Para definir os parâmetros utilizados, negritaram-se palavras-chave dos elementos conceituais, segundo sua relevância.
- IV) Por último, para cada parâmetro, deu-se a análise com base na bibliografia e na observação, relacionando com o objeto em estudo: a Avenida João Gualberto.

5.2 INTERVENÇÕES URBANAS NO SISTEMA VIÁRIO, TRANSFORMAÇÕES COM O TEMPO

Como primeira categoria de análise, definiram-se conceitos relacionados ao sistema viário como instrumento do planejamento urbano, levando-se em consideração as transformações do espaço no decorrer do tempo. Nas tabelas seguintes (5, 6 e 7), intencionam-se definir os conceitos, as palavras-chave, selecionar os quatro elementos e acrescentar os parâmetros de análise.

Tabela 4 – Conceitos de análise sobre o sistema viário como instrumento do planejamento urbano.

1. Criação dos espaços públicos ou áreas abertas, determinando o espaço externo juntamente com o conjunto de edificações que dão forma e qualificação ao ambiente (PEREIRA, 2010, p.169).
2. Finalidade de modelação e remodelação das cidades para alcançar o desenho no âmbito espacial onde as atividades do homem são desenvolvidas (DUCCI, 1989, p.9).
3. Desempenha um papel duplo de embelezamento da cidade e objeto para intervenção pública (ROMERO, 2001, p.216)
4. Definição física da organização da rua, de modo a fornecer uma imagem da mesma (LACAZE, 1993, p.27-28)
5. Os projeto de renovação e expansão objetivaram o crescimento da demanda por espaços de uso coletivo e público, principalmente em áreas centrais, de modo a formular uma proposta de ampliação e de organização do ambiente com auxílios de técnicas de projeção (RODRIGUES, 1986, p.17).
6. A finalidade de um planejamento do sistema viário é ocasionar uma movimentação livre (NEUFERT, 2013, p.391-394).
7. Apesar das tendências negativas do aumento do uso do veículo, surgiram desenvolvimentos positivos que se preocupavam com a vida urbana, tratando os problemas dessa tendência do automóvel (GEHL, 2015, p. 4-5)
8. A intervenção no sistema viário se preocupa com a melhoria da acessibilidade, dessa forma, ocorre a valorização, considerado fruto do trabalho realizado na construção da via, constatando assim todos os pontos do espaço construído (VILLAÇA, 2001, p.80),

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Nota-se que a tabela 5 apresentou oito conceitos primordiais retirados do referencial teórico em relação ao sistema viário como instrumento do planejamento urbano. A seguir, apresentam-se os quatro elementos de análise sobre o tema, definindo então os parâmetros de análise da comparação ao estudo de caso.

Tabela 5 – Quatro elementos de análise sobre o sistema viário como instrumento do planejamento urbano.

1. A intervenção no sistema viário se preocupa com a melhoria da acessibilidade, dessa forma, ocorre a valorização, considerado fruto do trabalho realizado na construção da via, constatando assim todos os pontos do espaço construído (VILLAÇA, 2001, p.80),	1. Intervenção visando a melhoria da acessibilidade
2. O projeto de renovação e expansão objetivam o crescimento da demanda por espaços de uso coletivo e público, principalmente em áreas centrais, de modo a formular uma proposta de ampliação e de organização do ambiente com auxílios de técnicas de projeção (RODRIGUES, 1986, p.17).	2. Crescimento da demanda por espaços de uso coletivo
3. Apesar das tendências negativas do aumento do uso	3. Tratar dos problemas da

<p>do veículo, surgiram desenvolvimentos positivos que se preocupavam com a vida urbana, tratando os problemas dessa tendência do automóvel (GEHL, 2015, p. 4-5)</p>	<p>tendência do automóvel</p>
<p>4. Finalidade de modelação e remodelação das cidades para alcançar o desenho no âmbito espacial onde as atividades do homem são desenvolvidas (DUCCI, 1989, p.9).</p>	<p>4. Modelação e remodelação</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Assim, os quadros a seguir têm como objetivo correlacionar as características de transformação no sistema viário da Avenida João Gualberto com os parâmetros conceituais definidos previamente.

Tabela 6 – Características das intervenções urbanas do sistema viário da Avenida João Gualberto, transformação do espaço com o tempo.

Parâmetros	Características
1. Intervenção visando a melhoria da acessibilidade	<p>1.1 Segundo o IPPUC (2004, p.20), o planejamento – conhecido como Plano das Avenidas, 1943–, se baseava nas mudanças dessas vias para mais largas, ou seja, estabelecendo ligações entre setores, como percebe-se no projeto da Avenida João Gualberto.</p> <p>1.2 Plano Diretor da cidade em 1966: propostas de mudanças urbanas, a qual mantém os alargamentos de avenidas (OIKAWA, DELY, 2016, p. 33).</p> <p>1.3 1966: iniciativa e o desenvolvimento de uma expansão linear ao longo de diretrizes dominantes com tangência por vias estruturais (IPPUC, 1965).</p> <p>1.4 1970: modificações das grandes vias estruturais transformadas em sistema trinário (RISCHBIETER, 1991, p.13-14).</p> <p>1.5 1970: alterações que mantém as estruturais Norte, iniciada na Avenida João Gualberto, e sul – previstas no Plano Preliminar de 1965 e consideradas como a espinha dorsal urbana (MANCHETE, 1973; RISCHBIETER, 1991, p.14).</p> <p>1.6 A Avenida João Gualberto era uma das mais antigas e tradicionais na cidade de Curitiba, encontrava-se em 1974 restaurada e muito bem sinalizada, com a implantação de três pistas com a finalidade de atender ao ônibus expresso, no sistema trinário (O ESTADO DO PARANÁ, 1974).</p>
2. Crescimento da demanda por espaços de uso coletivo	<p>2.1 Até a década de 1960, o crescimento de Curitiba propagou-se no centro urbano, para o especializar como comércio e área prestadora de serviço, provocando a ocupação de bairros vizinhos à área central, como por exemplo o bairro Alto da Glória (IPPUC, 2008, p.17).</p>
3. Tratar os problemas da tendência do automóvel	<p>3.1 Dar maior fluidez e segurança ao tráfego, partindo-se então, para um sistema de sinalização sofisticado em “onda verde”, e assim, facilitar o tráfego de veículos no sentido Norte-Sul e Leste-Oeste – os sentidos das estruturais (RUMO PARANAENSE, 1978).</p> <p>3.2 Em 1970: evitar as grandes cirurgias na área central e aliviar o</p>

	tráfego intenso de veículos (MANCHETE, 1973; RISCHBIETER, 1991, p.14).
4. Modelação e remodelação	4.1 Deveras, a Avenida João Gualberto vem sofrendo alterações , como propostas de alargamento, desde 1943 com o Plano Agache. No ano de 1958 foi feita uma alteração na pavimentação asfáltica, mas é apenas no ano de 1961 e 1964 que se iniciam os processos de terraplanagem e alterações no sistema viário (Fundação Cultural de Curitiba, 1964)

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Constata-se, portanto, que a Avenida João Gualberto tem sofrido uma série de intervenções urbanas, desde o ano de 1943 até a data de 1970, década da alteração do sistema para o trinário, em vista do melhoramento da acessibilidade e da crescente necessidade de tratar os problemas da tendência do automóvel, como os grandes engarrafamentos. Relaciona-se a esse fato também a consequência de o desenvolvimento acelerado da cidade atrair mais moradores, assim, preocupa-se com o crescimento da demanda por espaços e estipula-se a estrutural Norte — Avenida João Gualberto — como forma de ocupação e adensamento, causando então uma valorização imobiliária — aumento significativo dos valores na rua.

5.3 A VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

Nas tabelas anteriores (5, 6 e 7), foram analisados os conceitos e as características das intervenções urbanas do sistema viário da Avenida João Gualberto, e a sua transformação sociocultural histórica, ou seja, a transformação do espaço com o tempo. Nas seguintes tabelas (8, 9 e 10), intencionaram-se encontrar conceitos voltados à valorização imobiliária, palavras-chave, selecionar quatro elementos mais importantes e analisar os parâmetros relacionados à Avenida.

Tabela 7 – Conceitos de análise sobre a valorização imobiliária.

1. Aumento na disputa por localizações, ocasionando a melhoria no mercado de vendas e de aluguéis (ROLNIK, 1999, p.101).
2. Segundo Maricato (2013, p.20) em 1964 houve uma explosão imobiliária com base no edifício de apartamentos.
3. A atividade produtiva imobiliária nas cidades brasileiras não subjugou as atividades especulativas (MARICATO, 2013, p.21-22).
4. O acesso das classes médias e altas foram priorizados (MARICATO, 2013, p.21-22).
5. Aumento do valor de preços em regiões com uma boa infraestrutura (ACIOLY, DAVIDSON, 1998, p.71-72).
6. Pode-se constatar, por outro aspecto, que o mercado imobiliário é socialmente cego

e insensível, visto que necessita garantir acesso a usos antagonistas, que socialmente julgam prioritários do espaço, como o designado à habitação social, equipamentos públicos e áreas verdes (NOVAK, 2009, p.134).

7. Intervir no mercado imobiliário com o melhoramento da infraestrutura, alterando-se o eixo de valorização do solo (ROLNIK, 1999, p.101).
8. São mais valorizadas as localizações capazes de gerar as maiores densidades e intensidades de ocupação (ROLNIK, 1999, p.101).

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Nota-se que a tabela 8 apresentou oito conceitos primordiais retirados do referencial teórico em relação à valorização imobiliária. A seguir, são apresentados os quatro elementos de análise sobre o tema, definindo os parâmetros de análise da comparação ao estudo de caso.

Tabela 8 – Elementos de análise relacionados a valorização imobiliária.

1. São mais valorizadas as localizações capazes de gerar as maiores densidades e intensidades de ocupação (ROLNIK, 1999, p.101).	1. Maiores densidades e intensidade de ocupação
2. Intervir no mercado imobiliário com o melhoramento da infraestrutura, alterando-se o eixo de valorização do solo (ROLNIK, 1999, p.101).	2. Melhoramentos urbanos que alteram o eixo da valorização
3. O acesso das classes médias e altas foram priorizados (MARICATO, 2013, p.21-22).	3. Acesso das classes médias e altas
4. A atividade produtiva imobiliária nas cidades brasileiras não subjugou as atividades especulativas (MARICATO, 2013, p.21-22).	4. Atividades especulativa

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Assim, os quadros a seguir têm como objetivo correlacionar as características de especulações imobiliárias referentes à Avenida João Gualberto com os parâmetros conceituais encontrados e definidos previamente.

Tabela 9 – Características da valorização imobiliária na avenida João Gualberto, após a relação de intervenção ocorrida da década de 1970.

Parâmetros	Características
1. Maiores densidades e intensidade de ocupação	1.1 Segundo Rischbieter (1991, p.14-15), a estrutural, feita em função da expansão do centro e adensamento , possuía algumas normas, como a de ocupação , que permitia prédios mais altos com galerias comerciais, porém, o que faltou em relação a esse contexto foi uma análise com a necessidade de um programa diferente para que as estruturais não fossem generalizadas, de forma a ponderá-la com exclusividade.
2. Melhoramentos	2.1 Segundo Macedo <i>et al</i> (1982, p.9), ao definir em projeto a inclusão da via na composição da estrutural Norte propiciou-se ao

urbanos que alteram o eixo da valorização	longo do setor o desenvolvimento do comércio e também a elevação dos valores imobiliários.
3. Acesso das classes médias e altas	3.1 O “boom” imobiliário dessa área permitiu que dezenas de edifícios fossem construídos, então, tirou-se um pouco o aspecto artístico do bairro, mas proporcionou-se bem-estar a população (Gazeta do Povo, 1982).
4. Atividades especulativa	4.1 Apesar da grande procura, em várias quadras ainda existiam espaço vazios , reservados a futuras construções ou, deixados para valorização (Gazeta do Povo, 1974) 4.2 Tem-se uma frequência de transações envolvendo avantajadas somas em relação a construção e a própria valorização (Gazeta do Povo, 1974).

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Constata-se, por conseguinte, que a valorização imobiliária pode ser intensificada em lugares com maiores densidades e intensidade de ocupação, no caso da Avenida João Gualberto, definida como parte da estrutural de adensamento e, em 1966, ao sofrer uma série de melhoramentos nas vias pavimentadas, alterou o eixo da valorização. Com o passar do tempo e o “boom” imobiliário, percebe-se a mudança de linguagem da Avenida, pela incidência de edifícios construídos em meio a obras de casas mais antigas.

5.4 O DESENVOLVIMENTO DA QUALIDADE DE VIDA URBANA

Nas tabelas anteriores (8, 9 e 10), foram analisados os conceitos de valorização imobiliária, definindo as características encontradas na Avenida João Gualberto. A seguir (tabelas 11, 12 e 13), intencionam-se apresentar conceitos voltados ao desenvolvimento da qualidade de vida, selecionando palavras-chave desses elementos, para assim priorizar quatro elementos e analisar os parâmetros relacionados à Avenida.

Tabela 10 – Conceitos de análise da qualidade de vida.

1. Analisam-se os recursos disponíveis que são suficientes para a capacidade relativa de atender as necessidades de um determinado grupo (HERCULANO, 2000, p.5).
2. Ademais, a qualidade de vida, e sua percepção do bem-estar, está subordinada ao julgamento que cada um faz de sua vida, englobando o bem-estar individual na saúde, na nutrição, na renda per capita e na educação (BESSA, GALLO, 2016, p.4).
3. A qualidade de vida no urbanismo pode ser medida através do IDHM – Índice de desenvolvimento Humano Municipal, o qual é elaborado por meio de três parâmetros relevantes: a educação, a longevidade e a renda (OLIVEIRA, 2014).
4. A qualidade de vida pode ser medida através da expectativa de vida, com vivência a partir

do nascimento e mantendo-se os padrões na mortalidade (OLIVEIRA, 2014).

5. Já Corbella (2003, p.26) afirma que a malha urbana – considerada o gabarito de uma cidade – se encontra propícia a alterações em seu planejamento e, entre elas, a largura das ruas visto que, se forem elevadas e combinadas com elevadas edificações, ocorre a intensa dificuldade de dissipar o calor, formando então potenciais ilhas de calor.
6. Prioriza-se a conjuntura de a qualidade de vida estar interligada à cidade sustentável, a qual se fortalece, em uma grande parcela, no sistema de transporte, pela mobilidade verde, ou seja, o deslocamento a pé, por transporte público ou de bicicleta (GEHL, 2015, p.7).
7. Por conseguinte, segundo Bessa e Gallo (2016, p.5), a relação entre a qualidade de vida e a urbanização se desdobra pelo fato de a rua, a praça e o bairro, integrarem os moradores e reforçarem a sociabilidade.
8. Por sua vez, Gehl (2015, p.6) afirma que é importante reforçar a função social do espaço da cidade, representado como um local de encontro que contribui com os objetivos de sustentabilidade social e qualidade de vida.

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Nota-se que a tabela 11 apresentou oito conceitos primordiais retirados do referencial teórico em relação ao desenvolvimento da qualidade de vida urbana. A seguir, apresentam-se os quatro elementos de análise sobre o tema, definindo então os parâmetros de análise da comparação ao estudo de caso.

Tabela 11 – Elementos de análise referente a qualidade de vida

<p>1. Já Corbella (2003, p.26) afirma que a malha urbana – considerada o gabarito de uma cidade – se encontra propícia a alterações em seu planejamento e, entre elas, a largura das ruas visto que, se forem elevadas e combinadas com elevadas edificações, ocorre a intensa dificuldade de dissipar o calor, formando então potenciais ilhas de calor.</p>	<p>1. Alteração no planejamento</p>
<p>2. A qualidade de vida no urbanismo pode ser medida através do IDHM – Índice de desenvolvimento Humano Municipal, o qual é elaborado por meio de três parâmetros relevantes: a educação, a longevidade e a renda (OLIVEIRA, 2014).</p>	<p>2. IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal</p>
<p>3. A qualidade de vida pode ser medida através da expectativa de vida, com vivencia a partir do nascimento e mantendo-se os padrões na mortalidade (OLIVEIRA, 2014).</p>	<p>3. Expectativa de vida</p>
<p>4. além de analisar se os recursos disponíveis são suficientes para a capacidade relativa de atender as necessidades de um determinado grupo (HERCULANO, 2000, p.5).</p>	<p>4. Recursos para atender as necessidades de grupo</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Assim, os quadros a seguir têm como objetivo correlacionar as características da qualidade de vida referente à Avenida João Gualberto com os parâmetros conceituais encontrados e definidos previamente.

Tabela 12 – Características de desenvolvimento da qualidade de vida urbana na Avenida João Gualberto.

Parâmetros	Características
1. Alteração no planejamento	<p>1.1 1966: crescimento linear, caracterização das áreas de uso do pedestre, adequação de áreas verdes, renovação urbana e preservação histórica-tradicional (OIKAWA, DELY, 2016, p.46; IPPUC, 1966, p.7).</p> <p>1.2 A Avenida João Gualberto era uma das mais antigas e tradicionais na cidade de Curitiba, encontrava-se em 1974 restaurada e muito bem sinalizada, com a implantação de três pistas com a finalidade de atender ao ônibus expresso, no sistema trinário (O ESTADO DO PARANÁ, 1974).</p>
2. IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal	<p>2.1 Em relação à qualidade de vida, o bairro alto da glória encontra-se em 3º lugar na colocação geral do Índice de Desenvolvimento Humano entre as localidades da cidade de Curitiba. As resultantes apresentam o IDHM de 0,949 (OLIVEIRA, 2014).</p> <p>2.2 Dessa forma, nota-se que o bairro ultrapassa o patamar de IDH muito alto, estipulado pelo IPARDES como toda cidade com a variante acima de 0,800, o qual evidencia com clareza a qualidade de vida nesse local (ATLASBRASIL, 2013).</p>
3. Expectativa de vida	<p>3.1 A expectativa de vida ao nascer é de 81 anos, resultantes estas que se desenvolvem devido à condição do ambiente encontrado no local (OLIVEIRA, 2014).</p>
4. Recursos para atender as necessidades de grupo	<p>4.1 Inicia-se um processo de pensar na cidade como um todo, pensar na escala do homem, refletindo sobre a nova postura diante da cidade. Postura essa que envolvia a preservação do setor histórico, a reciclagem de antigos prédios, a introdução de mobiliário ao centro da cidade e a grande ampliação das áreas verdes e de recreação (MACEDO <i>et al</i>, 1982, p.2).</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Constata-se que, em conjunto com os projetos de alteração no planejamento da rua, envolvendo a qualidade de vida, ocorreram aumentos nos índices de desenvolvimento humano municipal, de maneira a ultrapassar o patamar de IDH muito alto com a expectativa de vida de 81 anos ao nascer. Percebe-se o início de um processo de pensar na cidade como um todo, ou seja, pensar na escala humana.

5.5 A GENTRIFICAÇÃO

Nas tabelas anteriores (11, 12 e 13), foram analisados os processos de qualidade de vida. Nas seguintes tabelas (14, 15 e 16), selecionaram-se os conceitos referentes à gentrificação, destacando as palavras-chave que serão utilizadas como parâmetros, para então relacionar as características de gentrificação na Avenida João Gualberto.

Tabela 13 – Conceitos de análise sobre gentrificação

1. Transformações imobiliárias em determinados distritos (SANTOS, 2014, p.588).
2. Podem vir a passar por uma série de melhorias físicas, de ordem econômica, social e cultural, originadas pelo urbanismo, elevando o conceito daquele determinado lugar onde se possibilita a ocorrência do fenômeno de gentrificação (BATALLER, 2000, p.10).
3. Esse processo se caracteriza, normalmente, pelas ocupações que a classe média faz de um bairro ou local da cidade, com a expulsão e afastamento da classe de baixa renda, acompanhado das melhorias particulares ou públicas de infraestrutura (BATALLER, 2000, p.10).
4. Dessa forma, Pereira (2014, p.308) afirma que o termo gentrificação tornou-se primordial no assunto relacionado a transformações urbanas vivenciadas nas cidades contemporâneas, como os processos de melhoramento de determinados locais.
5. Para Ferreira (2014, p.2) o conceito trata de um fenômeno que reúne modernização e deslocamento, ou seja, modernização e melhoria, tendo-se a problemática então de que após o investimento em infraestrutura, tem-se uma maior valorização do lugar, ocorrendo a expulsão dos antigos moradores que não resistem ao encarecimento do local.
6. Porém, a gentrificação não altera apenas o espaço urbano em si, mas também os aspectos arquitetônicos, ligando-se ao mercado residencial o qual exclui as antigas moradas do local para implantar edifícios que atendam a população de classe alta (FERREIRA, 2014).
7. Gehl (2015, p.16) dissemina que alguns exemplos de melhorando ou renovação de um único espaço – como a mudança no mobiliário urbano entre outros detalhes – podem convidar as pessoas para desenvolver um novo uso de padrão, assim como as cidades.
8. Maricato (2013, p.17) afirma que as organizações físicas urbanas – realizadas nas cidades brasileiras –, por meio de obras de embelezamento de bairros, junto com o mercado imobiliário de corte capitalista, baseiam-se na expulsão da população.

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Nota-se que a tabela 14 apresentou oito conceitos primordiais retirados do referencial teórico em relação à gentrificação. A seguir, apresentam-se os quatro elementos de análise sobre o tema, definindo os parâmetros de análise da comparação ao estudo de caso.

Tabela 14– Elementos de análise sobre o conceito gentrificação.

1. Esse processo se caracteriza, normalmente, pelas ocupações que a classe média faz de um bairro ou local da cidade, com a expulsão e afastamento da classe de baixa renda, acompanhado das melhorias particulares ou públicas de infraestrutura (BATALLER, 2000, p.10).	1. Ocupação pela classe média
2. Transformações imobiliárias em determinados distritos (SANTOS, 2014, p.588).	2. Transformações imobiliárias
3. Maricato (2013, p.17) afirma que as organizações físicas urbanas – realizadas nas cidades brasileiras –, por meio de obras de embelezamento de bairros, junto com o mercado imobiliário de corte capitalista, baseiam-se na expulsão da população.	3. Exclusão da população
4. Porém, a gentrificação não altera apenas o espaço urbano em si, mas também os aspectos arquitetônicos, ligando-se ao mercado residencial o qual exclui as antigas moradas do local para implantar edifícios que atendam à população de classe alta (FERREIRA, 2014).	4. Alteração dos aspectos arquitetônicos

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Assim, os quadros a seguir têm como objetivo correlacionar as características do fenômeno de gentrificação, referindo-se à Avenida João Gualberto com os parâmetros conceituais encontrados e definidos previamente.

Tabela 15– Características do processo de gentrificação.

Parâmetros	Características
1. Ocupação pela classe média	1.1 O jornal Gazeta do Povo (1974) afirma que ocorreu a constante chegada de novos moradores no local, os quais faziam parte da alta sociedade , mantendo-se poucas famílias antigas que residiam ali.
2. Transformações imobiliárias	2.1 Além disso, analisa-se o caso da Mansão das Rosas , a qual se localizava no início da Avenida João Gualberto, em frente ao Colégio Estadual do Paraná. Essa lembrança da arquitetura do passado do bairro foi demolida na década de 1970, dando espaço a um conjunto de apartamentos com várias torres, o qual preserva-se até os dias atuais apenas o portal (CASA DA MEMÓRIA, 1993).
3. Exclusão da população	3.1 O jornal Panorama (1974) afirmou que o grande tráfego de veículos em frente à Mansão das Rosas proporcionou rachaduras e afetou a construção, ocasionando o abandono pela família , a qual não possuía condições financeiras de reformar a casa, optou-se pela venda já que a área se encontrava tão valorizada, dando espaço aos novos ricos da sociedade. 3.2 Segundo o IPPUC (2004, p.20), esse planejamento – conhecido como Plano das Avenidas, 1943–, se baseava nas mudanças dessas vias para mais largas, como percebe-se em um dos projetos, o da

	<p>Avenida João Gualberto. Para tanto, foi necessária intervenção urbana: como a desapropriação, destinada à implantação de novos eixos viários e alargamento de existentes, a fim de adequar o desenho ao volume de tráfego existente na época.</p>
4. Alteração dos aspectos arquitetônicos	<p>4.1 Portanto, percebe-se que, desde que a Avenida foi detalhada como parte da estrutural da década de 1966, e com a implantação desse novo sistema viário, nota-se um índice de desenvolvimento muito alto na região, por consequência das alterações. Essas mudanças não ocorrem apenas no desenvolvimento urbano, mas são percebidas também na arquitetura, pois casas antigas e prédios históricos passaram a conviver com construções arrojadas e edifícios modernos (JORNAL DO ESTADO, 1998).</p> <p>4.2 Esses terrenos quando vendidos já apresentavam novas residências que mesclavam as antigas e as modernas (Gazeta do Povo, 1974).</p> <p>4.3 Alterações arquitetônicas onde casas antigas misturam-se com edifícios modernos de alto padrão e construções arrojadas. Pode-se afirmar então que depois da revitalização da via, com a perimetral Norte, o desenvolvimento e mudanças são flagrantes (JORNAL DO ESTADO, 1998).</p> <p>4.4 Segundo a Gazeta do povo (1974), ao caminhar pela rua nota-se que a arquitetura moderna já se impõe sobre os estilos mais antigos.</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Verifica-se que, em 1974, logo após os processos de reforma do sistema viário, tem-se uma grande incidência de novos moradores no local, pela grande ocorrência de transformações imobiliárias uma vez que, nos lugares dos casarões antigos, eram construídas torres de prédios e apartamentos, que atendiam à população da alta classe. Portanto, tinha-se a alteração dos aspectos arquitetônicos com uma integração entre o modernismo e a linguagem antiga do bairro, cuja realidade foi alterada pela especulação imobiliária.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na introdução, foram apresentados elementos estruturantes da pesquisa, tais como o tema, o assunto, a justificativa, o problema de pesquisa, o objetivo geral e específicos, o marco teórico e o encaminhamento metodológico. Esses fundamentos tinham como objetivo apresentar os principais aspectos do trabalho, para compreender a realização, razão e limitações do trabalho. Justifica-se no âmbito científico como um meio de auxílio a futuros pesquisadores com interesse nas áreas de

planejamento urbano, de sistema viário, de valorização imobiliária, de qualidade de vida e de gentrificação. Intensifica-se o discernimento na área profissional, pelo método de pesquisa que discorre a sistematização do assunto, proporcionando a ampliação do conhecimento na importância do planejamento urbano, mais especificamente na estruturação do sistema viário. No contexto social, incorpora-se nos resultados que o trabalho pretendeu alcançar, atingindo o conhecimento da população sobre a relevância do planejamento no avanço em relação à qualidade de vida. Maricato (2013, p.77) nos afirma que “[...] a saúde implica nas condições físicas individuais bem como na relação com o meio físico e social”.

O problema motivador da pesquisa foi formulado pela seguinte questão: o melhoramento do sistema viário como instrumento do planejamento urbano proporciona uma valorização imobiliária com qualidade de vida ou a gentrificação? Partiu-se da hipótese inicial de que o sistema viário se faz relevante no planejamento e evolução urbana, ocasionando, assim, uma melhoria na qualidade de vida da população. Acredita-se também que a mudança do sistema viário oportuniza a valorização imobiliária e, consequentemente, a gentrificação. Ademais, o objetivo geral do trabalho constituiu analisar se a estruturação planejada do sistema viário melhora a qualidade de vida e valoriza o mercado imobiliário ou acarretar gentrificação. Assim, os objetivos específicos se basearam em: (I) Relatar a importância do planejamento urbano; (II) Analisar a qualidade de vida e urbanismo; (III) Demonstrar a valorização imobiliária e gentrificação; (IV) apresentar as abordagens analisadas segundo o referencial teórico; (V) Apresentar a cidade de Curitiba; (VI) Apresentar o planejamento urbano na cidade de Curitiba; (VII) Apresentar a Avenida João Gualberto; (VIII) Analisar índices de qualidade de vida; (IX) Analisar a valorização imobiliária na mesma área específica; (X) Comparar qualidade de vida, gentrificação e valorização imobiliária na área específica; (XI) Finalizar comprovando ou refutando as hipóteses iniciais. Portanto, os objetivos específicos e o geral são considerados atingidos, com a possibilidade de continuidade de desenvolvimento do tema em outros âmbitos de atuação e a utilização de seu referencial teórico.

De acordo com a metodologia proposta, a análise dos resultados necessita da interpretação do pesquisador. Então, como resposta ao problema de pesquisa, tendo por base os referenciais teóricos utilizados e, no caso estudado, considera-se verdadeira a hipótese de que o melhoramento do sistema viário como instrumento do planejamento urbano proporciona uma valorização imobiliária com qualidade de vida. Somado a isso, proporciona o fenômeno conhecido como gentrificação, pela alteração do sistema viário e valorização imobiliária, afirmado a veracidade da segunda hipótese levantada, com base nos resultados apresentados do estudo de caso da Avenida João Gualberto.

Pela diversidade englobada na pesquisa que se encerra, abrem-se novas oportunidades de temáticas e abordagens, especialmente ao acompanhamento da análise referente ao processo de

gentrificação em ruas específicas do centro da cidade de Curitiba- PR. Assim, com o presente trabalho, utilizou-se da continuação e a propagação da pesquisa iniciada por Crestani (2015), sobre “As faces (in)visíveis da regeneração urbana: rua Riachuelo e a produção de um cenário gentrificado”, pelo fato de a Avenida João Gualberto, definida e estudada especificamente em estudo de caso, ser contínua à Rua Riachuelo, considerada por meio da fundamentação teórica voltada à gentrificação. Portanto, ao concluir esse trabalho, almeja-se ter contribuído para esse caminhar acadêmico.

REFERÊNCIAS

ABNT. Desenvolvimento sustentável de Comunidades – Indicadores para Serviços Urbanos e qualidade de vida. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR ISO 37120, 2017.

ACIOLY, Claudio. DAVIDSON, Forbes. Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Tradução Claudio Acioly. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ALMEIDA, Marcos Antonio Bettine de. GUTIERREZ, Gustavo Luis Gutierrez. MARQUES, Renato. Qualidade de vida: definição, conceitos e interfaces com outras áreas, de pesquisa. São Paulo: Escola das Artes, Ciências e humanidades- EACH/USP, 2012. Disponível em: <http://each.uspnet.usp.br/edicoes-each/qualidade_vida.pdf> Acessado em: 29, Apr. 2017.

ATLASBRASIL. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Fundação João Pinheiro, 2013. Disponível em: <http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/o_atlas_> Acessado em 24 Ago. 2017.

_____. **Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Fundação João Pinheiro, 2017. Disponível em: <[http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/idhm_](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/idhm/)>. Acesso em Out. 2017.

BATALLER, Maria Alba Sargatal. O estudo da gentrificação. Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona, tradução de Maurilio Lima Botelho, 2000. Disponível em: <[www.tiagomarino.com/continentes/index.php/continentes/article/download/5/4_](http://www.tiagomarino.com/continentes/index.php/continentes/article/download/5/4/)> Acessado em: 23 Mai. 2017.

BERNUCCI, Liedi Bariani.; MOTTA, Laura Maria Goretti.; CERATTI, Jorge Augusto Pereira.; SOARES, Jorge Barbosa. Pavimentação asfáltica: formação básica para engenheiros. Rio de Janeiro: PETROBRAS: ABEDA, 2006. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/pavimentacao/files/2011/08/Pavimenta%C3%A7%C3%A3o-Asf%C3%A1ltica-cap1.pdf>> Acessado em: 24 Mar. 2017.

BESSA, Eliane. GALLO, Douglas. Qualidade de Vida Urbana como Política Pública: o movimento cidades saudáveis. V.04, n.27, 2016. Publicado em: GC: Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades – National Journal od Cities Management. Disponível em:

<http://rgt.ifsp.edu.br/portal/arquivos/2017/01/Artigo_Qualidade_de_Vida_Urbana_2016.pdf>
Acessado em: 23 Mai. 2017.

CAMPOS, Martha Machado. GUIMARÃES, Paulo de Moreira. LOUREIRO, Rayanne Maffei. **Paisagem, projeto e vida urbana**: o centro histórico portuário de Vitória (ES, Brasil). III Seminário Internacional Urbicentros – Salvador da Bahia, 2012. Disponível em: <<http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST167.pdf>>. Acessado em 03 Out. 2017.

CARVALHO, Maria Cecília M. de. **Construindo o saber**: metodologia científica – fundamentos e técnicas. 2.ed. Campinas, SP: Papirus, 1989.

CASA DA MEMÓRIA. **Portal dos Fontanas**. Curitiba. 05 Abr. 1993.

CASSILHA, Gilda A. CASSILHA, Simone A. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009. Disponível em: <<http://www.ceap.br/material/MAT30042013134121.pdf>> Acessado em: 23 Mai. 2017.

CERVO, Amaro Luiz. BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

CHIARATO, Denise. **As cinco melhores cidades com até 500 mil habitantes para morar**. Veja.com, edição de Abril, 2016. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/brasil/as-cinco-melhores-cidades-com-ate-500-mil-habitantes-para-morar/>> Acessado em: 25 Jun. 2017.

COLIN, Silvio. **Uma Introdução à Arquitetura**. 3.ed, Rio de Janeiro: UAPÊ, 2000

CONSTRUTORA ESSER. **Edifício Capital Augusta**. Disponível em: <<https://www.esser.com.br/apartamentos/imovel-apartamentos-sao-paulo-consolacao-capital-augusta-40019>> Acessado em 06 Out. 2017.

CORBELLA, Oscar. **Em busca de uma arquitetura sustentável para os trópicos**: conforto ambiental. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

CORBUSIER, Le. **Urbanismo**. 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

CORTEZ, Ana Carolina. **Como uma cidade de 3.000 habitantes conquistou o maior IDH de educação do Brasil**. El PAÍS, 2016. Disponível em: <http://brasil.elpais.com/brasil/2016/07/23/politica/1469235498_364210.html> Acessado em: 25 Jun. 2017.

Clker.com. **Mapa Brasil rio de Janeiro Clip Art**, S.D. Disponível em <<http://www.clker.com/clipart-mapa-brasil-rio-de-janeiro-1.html>> Acessado em Set. 2017.

CRESTANI, Andrei Mikhail Zaiatz. **As faces (in)visíveis da regeneração urbana**: rua Riachuelo e a produção de um cenário gentrificado. Cad. Metrop. São Paulo, v.17, n.33, 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cm/v17n33/2236-9996-cm-17-33-0179.pdf>>.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. 1.ed. São Paulo: Pini, 1990.

Diário do Paraná. Suplemento Comemorativo aos 280 anos de Curitiba. Curitiba, 1973.

DICIO, Dicionário Online de Português, definições e significados de mais de 400mil palavras. 2017. Disponível em:< <https://www.dicio.com.br/> > acessado em: 27 Jun. 2017.

DUCCI, María Elena. *Introducción al Urbanismo:conceptos básicos*. 1.ed. México: Trilhas, 1989, reimp. 2001.

DUDEQUE, Irã. **Cidades sem véus**: doenças, poder e desenhos urbanos. 20.ed. Curitiba: Champagnat, 1995.

_____. **Nenhum dia sem uma linha**: uma história do urbanismo em Curitiba. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

Douglas Nascimento. São Paulo antiga, 2010. Disponível em: <<http://www.saopauloantiga.com.br/retrospectiva-2010/>>.

DRABIK, Mariana Melani. **Identidade e abordagem sistêmica urbanas**: o caso de Milão e da expo 2015. 2015. Trabalho de conclusão de curso. (Curso de arquitetura e urbanismo). Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, Cascavel, PR.

EXAME. Imóveis anunciados no Baixo Augusta sobem 172% em 5 anos. 2013. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/seu-dinheiro/imoveis-anunciados-no-baixo-augusta-sobem-172-em-5-anos/#> > Acessado em 06 Out. 2017.

FENIANOS, Eduardo Emílio. **Alto da Glória**: Dos Barões aos Atletibas. 5.v. Curitiba: UniverCidade, 1996.

_____. **Almanaque Kur'yt'yba**. Curitiba: Univer Cidade, 2012.

FERREIRA, Alvaro. **O processo de gentrificação em entrevista com o professor Alvaro Ferreira**. 3.v. n.1. Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço, 2014. Disponível em: <www.epublicacoes.uerj.br/index.php/niesbf/article/download/19545/14192> Acessado em: 25 Jun. 2017.

FIOCRUZ- Fundação Oswaldo Cruz. **Caracterização do município de vitória (ES)**. II.volume, 2011. Disponível em: <<http://www6.ensp.fiocruz.br/repositorio/sites/default/files/arquivos/6%20II%20Caracteriza%C3%A7%C3%A3o%20do%20munic%C3%ADpio%20de%20Vit%C3%ADria.pdf>> Acessado em: 26 Jun. 2017.

Fundação Cultural de Curitiba. **Avenida João Gualberto**. 1913. Fotógrafo: Otavio Duarte, Luiz Antonio Guinski. Reproduzida por: Marcos Campos, 1992. Coleção de Julia Wanderley.

_____. **Avenida João Gualberto**: Pavimentação. Fotógrafo: Arthur Wischral, 1958. Reproduzido por: Marcos Campos, 2002. Coleção de Arthur Wischral.

_____. **Avenida João Gualberto**: Asfaltamento. Fotógrafo: Arthur Wischral, 1961. Reproduzido por: Marcos Campos, 2002. Coleção Fundo Casa da Memória.

_____. **Terraplenagem na Avenida João Gualberto.** Fotógrafo: Arthur Wischral, 1964. Reproduzido por: Marcos Campos, 2002. Coleção de Arthur Wischral.

_____. **Avenida João Gualberto.** Curitiba, 1974. Reproduzida por: Fernando Augusto, 2000. Coleção Fundo Casa da Memória.

_____. **Residência Fido Fontana.** Reproduzida por: Marcos Campos, data da reprodução: 1992. Curitiba: Coleção Fernando Fontana.

_____. **Vista Aérea Biarticulado Avenida João Gualberto.** Fotógrafo: Carlos Ruggi. Curitiba, S.D. Coleção Fundo Casa da Memória

FURTADO, Calos Ribeiro. **Intervenção do Estado e (re)estruturação urbana:** um estudo sobre gentrificação. V.16, n.32. São Paulo, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962014000200341&script=sci_abstract&tlng=pt> Acessado em: 23 Mai. 2017.

FREY, Luisa. **A receita simples da cidade que melhor educa no país.** DW notícias online, especial: onde a educação funciona, 2016. Disponível em: <<http://www.dw.com/pt-br/a-receita-simples-da-cidade-que-melhor-educa-no-pa%C3%ADs/a-36364694>> Acessado em: 25 Jun. 2017.

GARCIA, Fernanda Ester Sánchez. **Cidade espetáculo:** política, planejamento e city marketing. 1.ed. Curitiba: Palavra, 1997.

GAZETA DO POVO. Curitiba. 16. Dez. 1974. Alto da glória: a tradição. p.9.

_____. Curitiba. 15. Fev. 1982. Juvevê e Cabral: Dois bairros que estão unidos. p.5.

_____. Nos 50 anos do Ippuc, relembre ícones de Curitiba que saíram das pranchetas do instituto. Vida e Cidadania. Katia Brembatti, 2015. Disponível em:<<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/nos-50-anos-do-ippuc-relembre-icones-de-curitiba-que-sairam-das-pranchetas-do-instituto-7wfq95q98zsarch3q1jjh44ci>> Acessado em 07 Out. 2017.

GAZETA ONLINE. Vitória é a 3ª melhor capital para se viver no país, diz consultoria. Fonte: informações da Revista Época. Abr. 2017. Disponível em: <<http://www.gazetaonline.com.br/noticias/cidades/2017/04/vitoria-e-a-3-melhor-capital-para-se-viver-no-pais-diz-consultoria-1014047488.html>> Acessado em: 26 Jun. 2017.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas.** Tradução Anita Di Marco. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GuiaGeográfico. Bairros de Curitiba, 2001. Disponível em <<http://www.curitiba-parana.net/mapas/bairros.htm>> Acessado em 17 Set. 2017.

_____. Alto da Glória, 2005. Disponível em <<http://www.curitiba-parana.net/mapas/alto-glória.htm>> Acessado em 17 Set. 2017.

_____. Mapas do estado do paraná, 2017. Disponível em <<http://www.mapas-brasil.com/parana/mapa-parana.htm>> Acessado em 17 Set. 2017.

G1 ESPÍRITO SANTO. Vitória é classificada pela ONU como 2^a melhor cidade para se viver. Jun. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2015/06/vitoria-e-classificada-pela-onu-como-2-melhor-cidade-para-se-viver.html>> Acessado em: 26 Jun. 2017.

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo.** 4.ed. Campinas, SP: Papirus, 1990.

HERCULANO, Selene C. **A qualidade de vida e seus indicadores.** Publicado no livro Qualidade de Vida e Riscos Ambientais, organizado por: Selene C. Herculano. Niterói: Eduff, 2000.

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Índice de desenvolvimento humano municipal – IDHM – 2000: anotações sobre o desempenho do Paraná. Curitiba: Jan. 2003. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/idhm_2000.pdf> Acessado em Out. 2017

IPPUC- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Diretrizes básicas Plano Diretor de Curitiba: sistema viário e vias expressas. IPPUC, 1965. Jun. 1965.

_____. Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba. Prefeitura municipal de Curitiba. Sociedade SERETE de Estudos e Projetos Ltda. JORGE WILHEIM – Arquitetos Associados. Jun. 1965.

_____. Proposta referente ao inciso I do Art. 2.º do Anteprojeto de Lei encaminhado à Câmara Municipal de Curitiba, acompanhando a Mensagem nº 22, de 20 de maio de 1966, divulgada na publicação nº 2 do IPPUC.

_____. Perspectivas galerias: plano de massa setor estrutural. Curitiba: IPPUC, 1976.

_____. Plano Diretor 2004: O Planejamento Urbano de Curitiba. Curitiba: IPPUC, 2004.

_____. Planos setoriais: relatório de 2008. Curitiba, 2008.

_____. Nossa Bairro: Alto da Glória. Curitiba: IPPUC, 2015. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/nossobairro/anexos/04-Alto%20da%20Gloria.pdf>>.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades.** 2.ed. São Paulo: Editora Martins Fontes WMF, 2000.

Jornal do Estado. Curitiba. 22. Abr. 1998. A descoberta do Cabral.

KRUG, Letícia Beccalli. **Os reflexos do planejamento urbano na construção da paisagem da cidade de Vitória.** In: VIII Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 2004. Niterói. VIII SHCU, 2004. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/324348864/KLUG-PLANEJAMENTO-pdf?doc_id=324348864&download=true&order=438098964#> Acessado em 03 Out. 2017.

LACAZE, Jean-Paul. **Os métodos do urbanismo.** 2.ed. Campinas, SP: Papirus, 1993.

Manchete. Curitiba o desenvolvimento humanizado. n.1.083. Rio de Janeiro, 1973.

MACEDO, Rafael Greca de. CARNEIRO, Cintia M. Braga; BOSCHILIA, Roseli. NASCIMENTO. **Cabral Juveve:** os bairros na história da cidade. Artigo, 9.v, n.62. Curitiba, Fundação Cultural de Curitiba, 1982.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica.** 3.ed. São Paulo: Atles, 2000.

_____. **Técnicas de Pesquisa:** planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

_____. **Metodologia Científica.** 6.ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. 6.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

MOLET, Ricard Fayos. **Planos, projetos, eventos:** Barcelona 1992 – 2012. Revista Arqtexto. Porto Alegre, v.17, p. 124-137, 2010. Disponível em:
<https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_17/06_RFМ_PLANOS%20PROJETOS%20EVENTOS.pdf>.

MUXI, Zaida. **Episódios da transformação urbana de Barcelona.** Revista Arqtexto. Porto Alegre, v.17, p.104-123. 2010. Disponível em:
<https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_17/05_ZM_TRANSFORMAC%C2%B8O~ES%20BARCELONA.pdf>.

NAVOLAR, Jeferson Dantas. **A arquitetura resultante da preservação do patrimônio edificado em Curitiba.** 19.ed. Curitiba: Factum Pesquisas Históricas, 2011.

NEDER, Renata. **Assessora de direitos humanos Anistia Internacional-** Rio de Janeiro. GENTRIFICADOS- Documentário, 2014. Disponível em:
<<https://www.youtube.com/watch?v=Niroosi-je4>> Acessado em: 26 Jun 2017.

NEUFERT, Ernst. **Arte de projetar em arquitetura.** 18.ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

NOVAK, Hélio. **Os outros nomes do urbanismo:** planejamento, projeto e desenhos urbano. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte, v.13. n.14, 2006. Disponível em:
<http://portal.pucminas.br/documents/arquitetura_14_artigo08.pdf>.

O Estado do Paraná. Curitiba. 20. Jul. 1974. Bairro de fama santa mas de glória conquistada com pés.

_____. As rosas que viraram um elefante (branco). Aramis Millarch. Tablóide. 1976. Disponível em: <<http://www.millarch.org/artigo/rosas-que-viraram-um-elefante-branco>> Acessado em 09 Out. 2017.

OIKAWA, Marcelo; DELY, Rafael. **Curitiba, o fazimento de uma cidade.** 22.ed. Curitiba, PR: Branquinho, 2016.

O Estado do Paraná. Curitiba. 20. Jul. 1974. Bairro de fama santa mas de glória conquistada com pés.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de Metodologia Científica**: Projetos de Pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses. 4.reimpr. 2.ed. Revisão: Maria Aparecida Bessaba. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

OLIVEIRA, Luiz Henrique de. **Confira quais os melhores e piores bairros de Curitiba, segundo o Atlas do IDHM**. Banda B. Notícias geral, 2014. Disponível em: <<http://www.bandab.com.br/geral/confira-quais-os-melhores-e-piores-bairros-de-curitiba-e-regiao segundo-o-atlas-idhm/>> Acessado em 08 Out. 2017.

PANORAMA. Curitiba, Ano XXIV, n.220, set. 1974. Disponível na Casa da Memória de Curitiba. PEREIRA, José Ramón Alonso. Introdução à História da Arquitetura: das origens ao século XXI. Porto Alegre: Bookman, 2010.

PEREIRA, Alvaro Luis dos Santos. **A gentrificação e a hipótese do diferencial de renda**: limites explicativos e diálogos possíveis. 16.v. São Paulo: Cad. Metrop, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962014000200307&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acessado em: 21 Apr. 2017.

PISSARDO, Felipe Melo. **A Rua Apropriada**: um estudo sobre as transformações e usos urbanos na Rua Augusta (São Paulo, 1891 – 2012). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: FAUUSP, 2013. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-12082013-101209/pt-br.php>> Acessado em 06 Out. 2017.

PRONSATO, Sylvia Adriana Dobry. **Arquitetura e paisagem**: projeto participativo e criação coletiva. 1.ed. São Paulo: Annablume; Fapesp; Fupam, 2005.

RISCHBIETER, Francisca Maria Garfunkel. **Boletim informativo da casa Romário Martins**. Curitiba. vol. XVIII, n° 92. Set. 1991. Um jardim para Franchette (Entrevista concedida a Aroldo Murá Gomes Haygert e a Maí Nascimento Mendonça. Abr. 1989).

ROCHA, Prince Daniele Cipriano. **Flanar pela Rua Augusta**: Ensaio Fotográfico. CELACC/ECA-USP, 2013. Disponível em: <<http://myrtus.uspnet.usp.br/celacc/sites/default/files/media/tcc/559-1541-1-SM.pdf>> Acessado em: 26 Jun 2017.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano**: cabeça, campo e prancheta. ed.19. São Paulo: Projeto, 1986.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a Lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1999.

_____. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 1.ed. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **Arquitetura Bioclimática do espaço público**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

RUIZ, João Alvaro. **Metodologia Científica**: guia para eficiência nos estudos. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

Rumo Paranaense. Curitiba. Ano IV- Set. 1978. Sistema viário: Meta importante da administração de Saul Raiz, n. 57, p. 11.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades na virada de século:** agentes, estratégias e escalas de ação política. Rev. Sociol. Polít., Curitiba, 16, p.31-49, jun, 2001. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/rsp/article/view/3584>>.

SANTOS, Carlos Nelson F. **A cidade como um jogo de cartas.** Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF. São Paulo: Projetos Editores, 1988

SANTOS, André da Rocha. **Revitalização para quem?** Política urbana e gentrificação no Centro de Santos. 16.v. n.32. São Paulo, nov. 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cm/v16n32/2236-9996-cm-16-32-0587.pdf>> Acessado em: 27 Jun. 2017.

SÃO PAULO TURISMO. São Paulo – guia do professional de turismo. São Paulo, 2012. Disponível em <<http://imprensa.spturis.com.br/wp-content/uploads/downloads/2013/03/Manual-Mice1.pdf>> Acessado em 24 Jun 2017.

SILVA, Pérides. **Acústica Arquitetônica e Condicionamento de Ar.** 4.ed, Belo Horizonte: Edtal E. T. Ltda, 2002.

SGVFile. *Map of Barcelona's districts, and its metropolitan área.* Wikimedia, 2014. Disponível em <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Barcelona_Districts_map.svg> Acessado em 17 Set. 2017.

SMITH, Neil. **Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano.** Tradução por Daniel de Mello Sanfelici. 21.n. GEOUSP, Espaço e Tempo. São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74046/77688>> Acessado em 08 Out. 2017.

TREVISAN, Ricardo. SILVA, Ricardo Siloto da. **(Re)construindo Águas de São Pedro, uma cidade-jardim.** Artigo resultante de dissertação de mestrado defendida pelo autor Ricardo Trevisan e orientada pelo autor Ricardo Siloto da Silva. Curso de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos. 33.n. 2008. Disponível em:<http://www.cchla.ufrn.br/Vivencia/sumarios/33/PDF%20para%20INTERNET_33/07_Ricardo%20Trevisan.pdf> Acessado em 03 Out. 2017.

TRIBUNA. Rafael Dely morre em Curitiba aos 67 anos. Roger Pereira, 2007. Disponível em:<<http://www.tribunapr.com.br/noticias/politica/rafael-dely-morre-em-curitiba-aos-67-anos/>> Acessado em 07 Out. 2017.

VARGAS, Heliana Comin. CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos:** objetivos, estratégias e resultados. 1.ed. Barueri, São Paulo: Manole, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ZAPMÓVEIS. Revitalização do Baixa Augusta atrai lançamentos em SP. 2013. Disponível em: <<https://revista.zapimoveis.com.br/revitalizacao-do-baixa-augusta-atrai-lancamentos-em-sp/>> Acessado em 06 Out. 2017.

ZIMMERMANN, Maíra. **Rua Augusta**: juventude e sociabilidade no espaço urbano (1968 – 1973). Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, jul. 2011. Disponível em:<http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300664688_ARQUIVO_Anpuh2011.pdf