



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

**SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL E EIXOS ESTRUTURAIS EM CURITIBA – BRASIL**

Cristina de Araújo Lima

cristinadearaujolima@gmail.com

Universidade Federal do Paraná

Brasil

Saint-Clair Honorato Santos

scsantos@mppr.mp.br

Universidade Federal do Paraná

Ministério Público do Paraná

Brasil



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

### RESUMO

Se o problema da moradia faz parte da estrutura do sistema econômico capitalista, e o custo não é tanto vinculado à oferta de espaço mas às características dele, como sua centralidade, equipamentos e serviços disponíveis, se discute condições do espaço urbano onde se observa uma segregação de acesso e uso. Dentro do modelo de planejamento urbano de Curitiba foram implantadas vias expressas de circulação na forma de eixos lineares dirigidos aos quadrantes da cidade, propiciando circulação mais ágil no sentido das áreas centrais para os bairros e vice-versa. Ao longo desses eixos se nota padrões de desenvolvimento urbano diversos, sendo que em alguns bairros há valorização imobiliária mais acentuada do que em outros. Portanto questiona-se: como se dá a interferência da Lei de Zoneamento urbano nos aspectos econômicos considerando uma produção de espaços segundo dinâmica própria da cidade em suas outras interfaces? Que variáveis podem ser levadas em consideração ao se analisar estes resultados? A experiência em planejamento urbano de Curitiba nas últimas quatro décadas teve diversas repercussões, como a segregação residencial, sendo pressuposto de análise o processo de valorização dos imóveis, como decorrência da implantação de estrutura urbana em contexto capitalista (Molotch, 1976), com destaque para os eixos onde transita o Sistema BRT de ônibus cuja morfologia é emblemática (IPPUC, 2004; Lima, 2015). Estudos locais demonstram que os moradores dos espaços contíguos aos Eixos Estruturais não são, em sua maioria, usuários do transporte coletivo, os quais se localizam na periferia metropolitana (Lima, 2015; Neves, 2006; Ghidini, 2014). A base conceitual se apoia nos estudos sociais que consideram as dinâmicas do espaço como Gottdiener (1997), Harvey (1980), Lefebvre (2004), Maricato (2011), Rolnik (2015) dentre outros. O método de abordagem é hipotético-dedutivo, em recortes espaciais de valores imobiliários diversos assim como morfologia da ocupação, aplicando recursos de análise qualitativa e quantitativa, e inferência dedutiva, em quatro fases: a) levantamento bibliográfico e dados secundários; b) levantamento e tratamento de imagens; c) análise dos dados em planilhas e mapas georeferenciados submetidos a seis categorias de análise (localização e zoneamento; dados demográficos e socioeconômicos; base natural-antrópica; mobilidade; equipamentos e serviços; referências espaciais). A avaliação dos resultados adotou o método comparativo (Marconi, Lakatos, 2010)



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

e aponta a vinculação entre a escolha do local de moradia com o valor do solo, indicando razões para as diferenças econômicas, socioambientais e espaciais dentre os locais. A implantação dos eixos estruturantes reorientou o sistema de referências da cidade, provocando uma contradição de uso e acesso nesses espaços, configurando ao mesmo tempo oportunidade para as entidades empresariais, e também valorizando iniciativas locais como o Movimento de Luta por Moradia.

### **ABSTRACT**

If the housing problem is part of the structure of the capitalist economic system, and the cost is not so much linked to the supply of space but to its characteristics, such as its centrality, available equipment and services, urban space conditions are discussed where access and use segregation exist. Within the model of urban planning of Curitiba were implemented expressway of circulation in a linear axes shape directed to the quadrants of the city. This proposal provided a more agile circulation towards the central areas for the neighborhoods and vice versa. Along these axes one can notice several patterns of urban development and, in some neighborhoods, more real estate valuation than others. Therefore, it is questioned: how is the interference of the Law of urban zoning in economic aspects considering a production of spaces according to the dynamics of the city in its other interfaces? What variables can be taken into account when analyzing these results? Curitiba's urban planning experience in the last four decades has had several repercussions, such as



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

residential segregation, the analysis of the real estate valorization process, as a result of the urban structure in a capitalist context (Molotch, 1976) the axes where the Bus BRT System is transposed, whose morphology is emblematic (Ippuc, 2004; Lima, 2015). Local studies show that the inhabitants of the nearer spaces to Structural Axes are not, for the most part, users of public transportation. The majority of users are located in the metropolitan periphery or outside the transport system axes (Lima, 2015; Neves, 2006; Ghidini, 2014). The conceptual basis is derived from social studies that consider the dynamics of space, according to authors such as Gottdiener (1997), Harvey (1980), Lefebvre (2004), Maricato (2011), Rolnik (2015) among others. The method of approach is hypothetical-deductive, in spatial cuts of diverse real estate values. Also is analyzed the occupation morphology, applying qualitative and quantitative analysis resources, and deductive inference, in four phases: a) bibliographic survey and secondary data; b) field survey, primary data and images treatment; c) data analysis in spreadsheets, diagrams and georeferenced maps submitted to six categories of analysis (location and zoning, demographic and socioeconomic data, natural-anthropic base, mobility, equipment and services, spatial references). The evaluation of the results adopted the comparative method (Marconi, Lakatos, 2010) and points out the link between the choice of dwelling place and the soil value, indicating reasons for the economic, socioenvironmental and spatial differences among the sites. The implementation of the structuring axes has reoriented the city's reference system, provoking a contradiction of use and access in these spaces, while at the same time providing an opportunity for business entities, as well as valuing local initiatives such as the popular movement to fight for housing “Movimento Luta pela Moradia”.

### **Palavras-chave**

Segregação residencial; Eixos Estruturais; transporte coletivo.

### **Keywords**

Residential segregation; Structural Axes; mass transit.



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

### **I. Introdução**

O espaço urbano deve ser continuamente analisado. Ele é resultado de processos sociais, econômicos e culturais nos quais as políticas públicas interferem. Há muito investimento econômico efetuado nas cidades. Esses recursos são em grande parte oriundos da população, via pagamento de tributos de diversos tipos. Há que se verificar o quanto esses espaços atendem de fato a seus usuários, e o resultado da análise deve servir para transformar o que existe, visando aproximá-lo das demandas e perfil das pessoas. Nesse contexto a problematização consiste na desarticulação entre localização da moradia e acesso a serviços e equipamentos públicos, como o transporte coletivo. O pressuposto é que a integração entre o transporte público e o uso do solo é uma das iniciativas estratégicas mais importantes para o desenvolvimento de um futuro urbano mais sustentável (Suzuki, Cervero, Iuchi, 2014). O artigo se desenvolve sob marco teórico que focaliza a otimização da expansão da malha das cidades, a busca por um consumo mais racional e de menor impacto socioambiental. Nessa direção o objetivo do estudo aqui resumido, originado de pesquisa em andamento, assume que uma melhor relação entre deslocamentos e tempo gasto em transporte, ou seja melhor acessibilidade pode melhorar condições de segregação social e eficiência urbana (Kenyon, Lyons, Rafferty, 2002; Cass, Shove, Urry, 2005). Para a investigação foi adotada a cidade de Curitiba, Brasil, que implementou um sistema de transporte coletivo integrado a partir de 1974, cujas linhas principais circulam em corredores exclusivos que formam Eixos Estruturais (IPPUC, 2004) configurados em cânions urbanos (Nakata\_Ozaki, Souza, Rodrigues, 2016). No entanto, a maioria dos usuários deste sistema de transporte se localiza, em especial, nos conjuntos da Companhia Municipal de Habitação – COHAB-CT. (Oba, 2004; Lima, 2015; Lima; Kuzma, 2017). A questão de pesquisa busca entender como acontece essa ligação moradia-centro urbano para os moradores de Curitiba de baixa e média renda.



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

## **II. Marco teórico**

Condições de segregação ou exclusão social possuem variadas formas e causas e podem ser compreendidas de diferentes maneiras. Uma delas tem estreita relação com as condições de mobilidade e transporte. Quando as opções de transporte adequado são truncadas ou parciais, há redução da inserção social, acessibilidade a oportunidades (de trabalho, de educação, de lazer, etc.) bens, produtos, serviços. Isso reforça outras dimensões e fatores de exclusão, como bem salientam Kenyon, Lyons e Rafferty (2002). No entanto, cabe observar que nem sempre a segregação social é sinônimo de pobreza. A definição de pobreza remete à falta de itens essenciais e renda insuficiente para prover uma vida digna para indivíduos ou famílias. Ampliando o entendimento de pobreza, Amartya Sen constroi um conceito no qual introduz “variáveis mais amplas, chamando a atenção para o fato de que as pessoas podem sofrer privações em diversas esferas da vida. Ser pobre não implica somente privação material. As privações sofridas determinarão o posicionamento dos cidadãos nas outras esferas” (Crespo, Gurovitz, 2002, p.5).

No espaço urbano há inúmeras formas de privação de recursos e variação de condições de apropriação e uso do espaço e seus equipamentos. Em parte esta realidade pode ser explicada como consequência das forças sociais econômicas e políticas incorporadas no que Molotch (1976) chamava de “máquina de crescimento”. David Harvey (1980) explica que as formas espaciais não são apenas objetos inanimados que dão suporte à práticas sociais, assim como os processos sociais são espaciais. Portanto, cabem as reivindicações e questionamentos sobre a qualidade do espaço e a justiça na distribuição das melhores condições. Essa dimensão não material do espaço é comentada por Gottdiener (1997), em diferentes aspectos, inclusive quando discorre sobre o pensamento de Lefebvre (2004) para quem o espaço é produzido de forma particular, como nenhuma outra mercadoria. O espaço urbano representa um objeto material ao mesmo tempo que um processo social e os recria continuamente, ajudando a reproduzi-los. Assim ele é materializado por um processo social (e político) específico que reage a si mesmo. Lefebvre defende relações sociais liberatórias, criticando o urbanismo como instrumento estratégico do capitalismo (Gottdiener, 1997, p. 149). No entanto, o urbanismo ainda não foi substituído por outro instrumento para responder às demandas sociais rela-



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

tivas a espaço dentro da cidade para os diferentes usos. No entanto, o urbanismo vem passando por modificações.

Desde o final do século XX, vem se tornando realidade o planejamento participativo. Os movimentos sociais realizam ações que não ficam restritas às esferas institucionais mas penetra o tecido das relações sociais e da cultura política, como salientam Avritzer e Costa (2006). O empoderamento de sujeitos coletivos favorece a participação cidadã e políticas públicas redistributivas (Gohn, 2011), o que vai também repercutir na discussão sobre a qualidade e acessibilidade do espaço e seus equipamentos. Por outro lado, no âmbito da ação institucional pública e privada, atividades e serviços destinados ao público tem seu fundamento em projetos de modernidade originados nos anos 1920 quando os países buscavam adequar as suas economias às exigências do mercado mundial. Pensando nos países latino-americanos se verifica que por volta dos anos 1950 surgem projetos nacionais de cunho popular, com destaque para o México, o Brasil, a Argentina (Martín-Barbero, 2006). No Brasil, o processo de democratização da segunda metade do século vinte, que abrangeu o cunho social, político, histórico, econômico e cultural, tem uma forte característica retratada na dualidade do espaço das cidades atuais (Faoro, 1993; Ribeiro, 2016). O espaço das cidades brasileiras mostra o embate da estrutura social e política tradicional com os aportes de um projeto de modernidade que se expressa em meio às diferentes possibilidades e limitações de “estar e viver na cidade” dos diversos grupos sociais. Uma experiência importante foi o Orçamento Participativo originado no Estado do Rio Grande do Sul, Brasil, criado na cidade de Porto Alegre, sul do Brasil nos anos 1980 e adotado por várias cidades latino-americanas e em outros continentes (Vassoler-Froelich, 2017). Essa experiência é um dos melhores exemplos da capacidade dos grupos comunitários de propor práticas para democratização da sociedade.

O processo de transição democrática brasileiro calcado na edificação de instituições como as eleições livres, parlamento ativo, liberdade de imprensa possibilitou desenvolver as bases do Estatuto das Cidades (Lei federal 10.257/2001). De caráter pragmático, esta lei regulamenta os capítulos de Política Urbana da Constituição Federal e disponibiliza uma série de instrumentos urbanísticos e jurídicos para democratizar o acesso e uso do espaço urbano. Esta lei exige a subordinação dos Planos Diretores Municipais existentes aos instrumentos democráticos de gestão urbana. A Lei do Es-



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

tatuto da Cidade ainda está sendo implementada conforme se mostra possível nas câmaras municipais, onde se dá o embate entre grupos econômicos e políticos, frequentemente antagônicos, principalmente deflagrados por ocasião da revisão dos Planos Diretores Municipais (Maricato, 2011).

O presente artigo coloca em discussão a implementação de equipamentos para atendimento público de forma mais ajustada às características dos usuários, especialmente os de menor renda, que não dispõem de outras opções. Essa discussão decorre de práticas efetivadas desde a Segunda Guerra Mundial, quando os equipamentos públicos (escolas, igrejas, hospitais) eram concebidos e implantados mais em função da técnica do que do usuário. Mas atualmente, como defende Pinson, as aspirações democráticas das nossas sociedades colocam o objetivo de que as cidades sejam mais habitáveis, tenham qualidade para grupos antes menos visíveis ou prioritários como o pedestre, o idoso, a criança. Também passa a ser intolerável a diferença entre o barraco do pobre e o palácio do rico (Pinson, 2000, p. 96, 105). No contexto brasileiro, esses desafios se tornam presentes principalmente à medida da expansão urbana e metropolitana e a conjuntura econômica e social (Rolnik, 2015).

Na região de Curitiba, os anos 1990 evidenciaram o predomínio do crescimento populacional do entorno metropolitano. O processo de planejamento urbano instaurado sob o governo ditatorial nos anos 1960 colocando a cidade um modelo nos anos 1980/1990, (com destaque para o sistema de transporte), passa a ser demandado para uma escala composta por vários municípios que formam a metrópole de Curitiba (IPPUC, 2004). Carvalho (2014) aponta uma realidade de contraponto ao city-marketing da cidade (Sanchez, 1997), mostrando condições sociais, econômicas, culturais de segregação. Discorrendo sobre segregação socioespacial, Carvalho (2014) aponta a feição da mobilidade urbana (p. 48) tanto quanto à moradia formal quanto, e sobretudo, da informal em Curitiba. O autor comenta como a segregação espacial é estabelecida pelos investimentos públicos. Com apoio em Carlos, Sugai e Villaça demonstra que os agentes oficiais atuam na estruturação do poder pela disposição de infraestrutura e condições de usufruto do espaço urbano. Sendo um item de infraestrutura e equipamento de impacto na estrutura urbana, o Sistema BRT de ônibus de Curitiba, que majoritariamente circula nos Eixos Estruturais (IPPUC, 2004) apresenta uma desconexão com a localização habitacional da maioria de seus usuários, cuja condição de baixa renda limita o usufruto do espaço e recursos urbanos. A discussão aqui proposta se justifica pelo entendimento de que este



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

quadro pode ser equilibrado por políticas públicas mais ajustadas ao usuário (Lima, 2015). A Figura 1 apresenta a evolução da ocupação urbana em Curitiba. Destaca-se a ocupação mais recente, a partir da última década do século vinte, nas áreas setentrionais do território municipal, onde desde então vem sendo implantada infraestrutura, sobretudo para regularização fundiária (IPPUC, 2007).

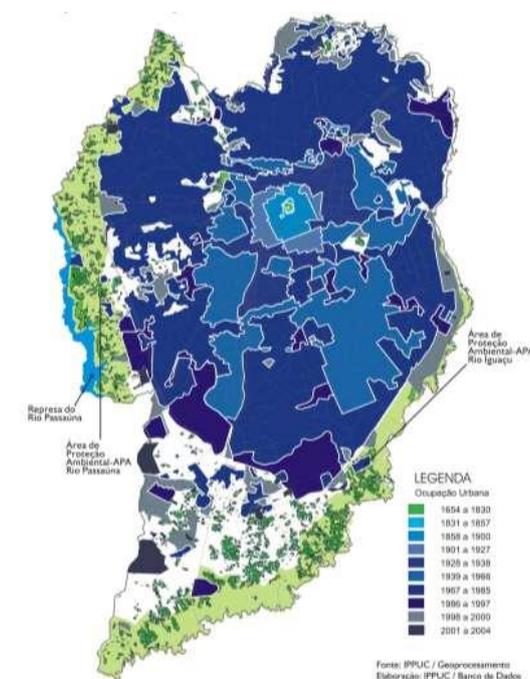


FIGURA 1 - EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA EM CURITIBA NO PERÍODO 1654-2004

Fonte: IPPUC. PLANO MUNICIPAL DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE [2007]. P. 17.

O Plano Municipal de Regularização Fundiária em áreas de preservação permanente elaborado em 2007 apresentou propostas discutidas com as comunidades. Esse trabalho visou fundamentar a regularização das habitações irregulares por sub-bacia hidrográfica. Portanto não abrangeu a integração da população desses locais com outros serviços e equipamentos como transporte, educação e saúde (IPPUC, 2007).



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

### **III. Metodología**

A partir da configuração da problemática e da questão a ser investigada a pesquisa foi definida como de caráter quantitativo e qualitativo (Marconi, Lakatos, 2010) dando sequência à etapas anteriores (Lima, 2000; Lima, 2012; Lima 2015; Lima, Fortunato, 2017; Lima e Kuzma, 2017) dentre outros trabalhos. A presente pesquisa reforça a perspectiva de análise com marco teórico fundamentado no urbanismo e desenho urbano com preocupação com os aspectos socioambientais. Nesse âmbito questiona o espaço vinculado à mobilidade urbana e habitação social. Para tanto, foram realizados levantamentos com dados de Internet e de pesquisa em andamento pelo Grupo de Pesquisa Cidade, Meio Ambiente e Políticas Públicas CIMAPP, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná. A discussão se valeu de conteúdos trabalhados no âmbito de dois Programas de Pós-Graduação: a) em Meio Ambiente e Desenvolvimento PPGMADE, na disciplina optativa MADE 726: O projeto da cidade contemporânea e a renovação dos espaços; b) Programa de Mestrado em Planejamento Urbano, disciplina TPU 709: Projeto do espaço urbano e dimensão socioambiental. Assim, a análise foi pautada na análise de dados e informações secundárias e considerações desenvolvidas no âmbito das atividades didáticas das disciplinas citadas. O trabalho em seu conjunto envolveu etapas: a) marco teórico e levantamento de dados; b) elaboração e discussão dos resultados preliminares decorrentes da articulação entre material levantado como tabelas, quadros, cálculos, captação de imagens dos conjuntos habitacionais. (A distância moradia-local central em Curitiba foi determinada como o Marco Zero localizado na Praça Tiradentes); d) redação e revisão do texto; e) apresentação em evento científico. Para comparar condições de localização de moradia e tempo de deslocamento pelo sistema de transporte, foram definidos dois recortes de pesquisa. Primeiramente foi definido o recorte que abrange as moradias de baixa renda. Para isso foram aplicados os seguintes critérios: a) ter a condição de local de moradia baixa renda no formato de conjunto habitacional da COHAB-CT; b) possuir localização externa à rede principal do Sistema BRT (Eixos Estruturais); c) possuir tempo de implantação de mínimo de 1 ano (prazo dos moradores adquirirem prática do transporte); d) haver linhas de ônibus conectando o conjunto habitacional ao Marco Zero. Em seguida foi definido um



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

recorte para moradias de renda média que abrange renda média familiar mensal entre oito e treze mil reais (aproximadamente uma faixa de renda entre 2.500 a 4.000 dólares mensais). Os critérios para seleção desses casos foram apenas dois: a) ser local moradia de população de renda média; b) localização dentro do raio de atendimento das Estruturais (a partir do Marco Zero). Nos dois recortes se incluem bairros de cinco regionais. Os dados relativos aos quantitativos dos condomínios COHAB foram obtidos do site da instituição e organizados por ano de implantação e década, denominação, bairro e regionais. Foi aplicado software de geoprocessamento QGIS, utilizando da Prefeitura de Curitiba, conectando dados espaciais e não espaciais como tabelas e fotos. Foi feita uma configuração gráfica na forma de cartograma para cada década desde 1967 (data da criação da entidade pública para habitação) até 2016, e a evolução do Sistema BRT. Aplicando os critérios anteriormente citados foram selecionados os dois conjuntos de casos: a) Habitação de Baixa Renda, analisando as regionais Bairro Novo, Boa Vista, Boqueirão, CIC e Tatuquara; b) Habitação de Renda Média, analisando os casos das regionais da Boa Vista, CIC, Matriz, Portão e Santa Felicidade. O tempo de deslocamento teve cálculo pelo software Google Maps, ferramenta que a instituição responsável pelo transporte coletivo (Urbanização de Curitiba -URBS) indica no seu site. Dessa maneira foram feitos vários cálculos de rotas e um exemplo é apresentado na Figura 2.

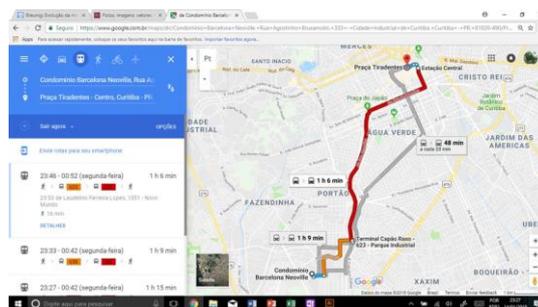


FIGURA 2 – CURITIBA – RESIDENCIAL NEVILLE BAIRRO CIC – EXEMPLO DE CÁLCULO DE TRAJETO MORADIA-TRABALHO POR TRANSPORTE COLETIVO COM USO DE GOOGLEMAPS

Fonte: Org. autores, 2017.

O resultado relativo a todos os casos decorre de uma comparação quantitativa simples, cuja síntese está apresentada nos Quadros 1 e 2.



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina  
La sociología en tiempos de cambio

### IV. Análise e discussão de dados

O tema proposto para discussão é a segregação social que pode ser reforçada ou amenizada com o acesso à serviços e equipamentos como o sistema de transporte coletivo. As condições de mobilidade são importantes para que o indivíduo possa desenvolver suas relações sociais, seja de trabalho, de família, lazer e cultura ou trabalho e formação complementar. Nesse sentido, Cass, Shove e Urry (2005) comentam a partir do relatório que elaboraram para a autoridade local, que a sociabilidade envolve as pessoas no seu cotidiano. Isso mostra que uma certa quantidade de viagens e comunicação é requerida para manter e replicar as relações interpessoais. O material organizado por Cass, Shove e Urry (2005) identificou várias atividades que normalmente são necessárias para uma vida social plena, alegre e inclusiva.

Falcão, Castro e Silveira (2013) concluíram que a interferência de estruturas urbanas como elementos viários pode condicionar a conformação de lugares segregados em espaços urbanos. Assim, em Curitiba, nas diferentes administrações regionais (Figura 2) os cálculos mostraram diferenças nos deslocamentos entre moradia e trabalho.



FIGURA 2 – CURITIBA – ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS

Fonte: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2017.



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Observando as divisões territoriais entre as Regionais em Curitiba (Figura 2), se pode acrescentar outras condições de infraestrutura como a rede de abastecimento de água e a rede de coleta de esgoto (Figura 3), e notar que ao sul do município há menor atendimentos destes serviços.

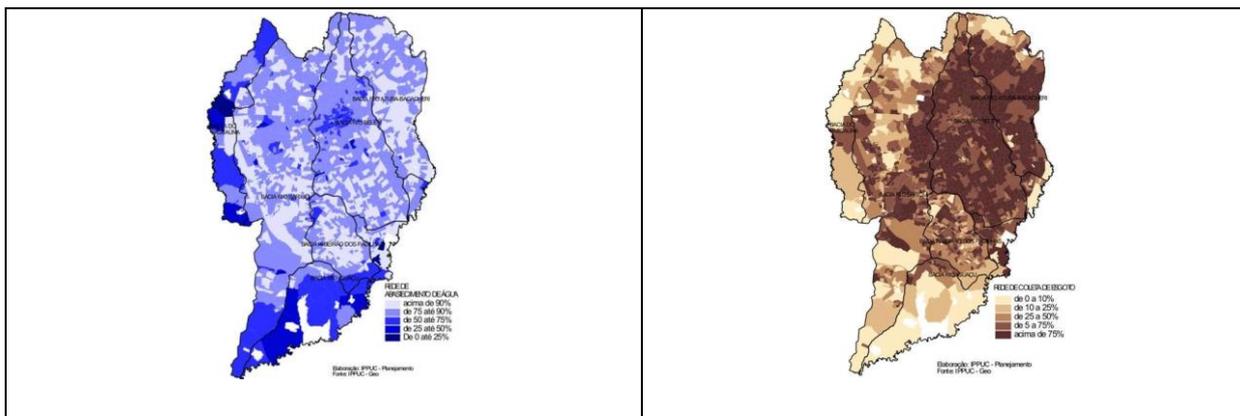


FIGURA 3 –MUNICÍPIO DE CURITIBA – ATENDIMENTO DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA (À ESQUERDA) E COLETA DE ESGOTO (À DIREITA) EM 2007.

Fonte: IPPUC. PLANO MUNICIPAL DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE [2007]. P. 43 e 44.

Voltando o olhar para a questão da mobilidade e o Sistema BRT, se verifica que este atende diretamente os Eixos Estruturais, áreas centrais do município, onde se localiza a população de maior renda e que dispõe de outras opções de transporte. A Figura 4, elaborada por Ghidini (2014) mostra a articulação dos eixos BRT (em preto) com a distribuição da renda populacional no território.

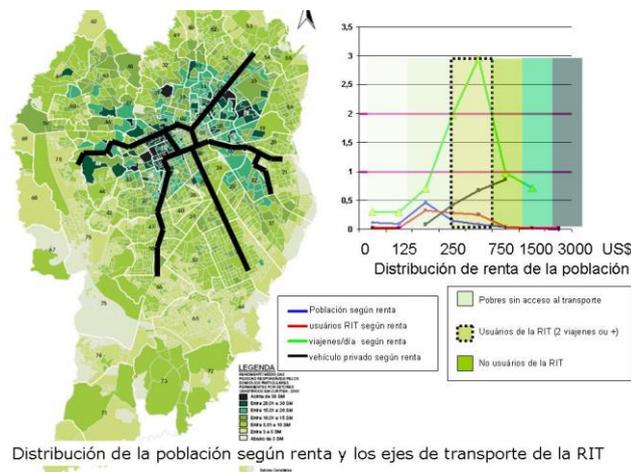


FIGURA 4 –MUNICÍPIO DE CURITIBA – DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO CONFORME RENDA E OS EIXOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA BRT – 2009.

Fonte: Ghidini, 2014.



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Pela Figura 4 se pode notar que a população de menor renda se localiza fora da área abrangida diretamente pelos eixos estruturais do BRT. Para essa população de menor renda são disponibilizadas linhas de ônibus secundárias para as quais não há terminais de transporte de acesso direto, nem tampouco a infraestrutura e serviços integrados aos terminais e Ruas de Cidadania, os ônibus circulam em vias com pavimentação de menor qualidade, sem canaletas exclusivas ou linhas diretas de BRT. Em relação aos conjuntos habitacionais de baixa renda, se verifica um tempo de deslocamento de cerca de uma hora ou mais, entre moradia e trabalho. O Quadro 1 mostra uma síntese para cinco conjuntos habitacionais da COHAB.

Condomínio de Baixa Renda	Localização em Regional	No. Apartamentos	Pop. estimada	Tempo deslocamento em minutos
Residencial Parque Iguazu I, II e III	Bairro Novo	1411	3.765	80
Cond. Cidade de Pádova I, II e III	Tatuquara	416	1.372	74
Condomínio Residencial Serra Azul	Boqueirão	96	317	59
Condomínio Imbuia I, II, III, IV e V	Boa Vista	560	1.848	66
Condomínio Ilha do Mel	CIC	288	950	61

QUADRO 1 – CONJUNTOS RESIDENCIAIS DE BAIXA RENDA CURITIBA POR REGIONAIS, QUANTIDADE DE UNIDADES, POPULAÇÃO ESTIMADA E DISTÂNCIA AO MARCO ZERO.

Fonte: COHAB-CT, 2017. Reorganizado pelos autores a partir de Lima, Kuzma, 2017.

Por outro lado, se busca entender se a mesma situação da baixa renda ocorre com a população de renda média. No Quadro 2 se apresenta uma síntese das condições de tempo de deslocamento para condomínios verticais de população de renda média. Nota-se que os condomínios mais distantes do centro apresentam tempo de deslocamento similar aos conjuntos de baixa renda. No entanto, é importante considerar que a população desses condomínios possui automóvel particular em sua maioria como mostram os dados oficiais (IPPUC, 2018; Lima, 2015).



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Condomínio de Baixa Renda	Localização em Regional	Bairro(s)	Nº Apartamentos	Pop. estimada	Tempo deslocamento em minutos
Barigui Woodland Park Residence	Santa Felicidade	Bigorriho,	177	584	28-40*
Condomínio Neville	CIC	CIC	576 (12 torres de seis andares)	1.900	48-59*
Residencial Vivare	Boa Vista	Atuba	320 (5 torres, 8 andares, 8 apartamentos por andar)	1.056	50-56*
Condomínio Residencial Leonor Moreira Garcez	Matriz	Centro	68 (2 torres, 17 andares, 2 apartamentos por andar)	224	4-8*
Residencial Mandala	Portão	Água Verde	(3 torres, 8 andares, 2 por andaar)	158	17

QUADRO 2 – CURITIBA - CONJUNTOS RESIDENCIAIS DE RENDA MÉDIA, POR REGIONAIS, BAIRRO, QUANTIDADE DE UNIDADES, POPULAÇÃO ESTIMADA E DISTÂNCIA AO MARCO ZERO.

Fonte: RIOS, 2010. Organizado pelos autores.

Obs: \* variação conforme rota e frequência da linha de ônibus.

Dos condomínios de renda média se verifica que os maiores tempos de deslocamento foram para o Neville (Menezes, 2017), localizado no CIC, à oeste (até 59'), e para o Residencial Vivare (Arroba Casa Imóveis, 2017), localizado no Bairro Atuba. Para os conjuntos de baixa renda, o maior tempo de deslocamento foi para o Conjunto Parque Iguazu, com 80 minutos. Outros casos de conjuntos habitacionais de baixa renda apresentam tempo de deslocamento similar, como de 74, 66, 61 e 59 minutos. Para a baixa renda não se observou grande diferença no tempo de deslocamento entre os residenciais do sul e do norte, como se pode ver nos dados do Condomínio Cidade de Pádova I, II e III que se situa na Regional Tatuquara, no vetor sul da malha urbana (Quadro 1).

Assim, somando-se as sínteses aqui apresentadas com o restante da pesquisa, se verifica que a cidade passa a ter ocupações na forma de condomínios de classe média mais distantes do centro, devido à falta de terrenos vagos mais centrais, com custo condizente para as margens de lucro imobiliário. Nestes novos condomínios horizontais ou verticais de classe média o tempo de deslocamento é mais uma característica a somar com resultados anteriores de pesquisa, onde se discutiu a qualidade do espaço construído, o desenho urbano, centralidades e a relação centro-periferia. As imagens do espaço urbano onde predominam assentamentos de baixa renda ou renda média mostram diferenças físicas. Onde se implantam condomínios com moradores classe média ou média alta, a infraestrutura como pavimentação, passeios, iluminação, áreas verdes passa a compor



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

o cenário do bairro de forma mais efetiva. O zoneamento então confirma uma vocação oriunda não apenas das feições naturais do terreno, da localização ou das condições de acesso e logística, mas da articulação entre aquela nova possibilidade de uso e ocupação do solo e os espaços já ocupados anteriormente. Como esse zoneamento é decidido é um debate técnico, mas também político e sociocultural. A lei de zoneamento estimula mas também cerceia modos de ocupação e atividades. A proposta de zoneamento é uma peça de discussão que deve ser mais amplamente popularizada para propiciar o entendimento e apropriação pela população. Isto é possível por metodologias similares ao Orçamento Participativo, quando a comunidade é chamada a decidir e assim se responsabilizar pelos resultados. A articulação entre o desenho da rede principal do Sistema BRT – os Eixos Estruturais – e a distribuição de renda da população demonstra que a maioria dos usuários do sistema de transporte coletivo se encontra nas bordas da rede, fora da redoma de atendimento das caletas e terminais. A maioria dos usuários dos ônibus tem que se deslocar à pé um trecho até um ponto de ônibus secundário para depois acessar a um terminal. Valoriza-se aqui a disponibilidade de um terminal, especialmente para as camadas mais pobres da população devido ao conjunto de serviços e equipamentos que são geralmente disponibilizados nos terminais de Curitiba (IPPUC, 2009). Se o espaço é plural assim como as desigualdades sociais e econômicas, esse cenário deve ser equilibrado pela ação pública, tendo em vista a necessidade de alçar a população a âmbitos de maior eficiência produtiva e de qualidade de vida pessoal. O tempo de deslocamento alongado e com pouco conforto leva à ineficiência no contexto urbano como um todo.

O Sistema BRT cujo volume atual de transporte por dia é de cerca de 1.500.000 de passageiros (URBS, 2018) requer um planejamento para os próximos 20 anos, o qual deve aprofundar a aplicação do Estatuto da Cidade e seus instrumentos de democratização ao acesso à cidade, seus serviços e equipamentos. No bojo da discussão da coerência e eficiência da cidade cabe uma discussão e revisão do modelo de concessões, reorientando as condicionantes para a oferta do serviço de transporte coletivo (Neves, 2006). Há aspectos também operacionais da gestão do transporte que não há, nos horários de pico número de ônibus suficiente (Lima e Fortunato, 2017), bem como a malha viária não é apropriada. Assim o horário de deslocamento para regiões mais



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

distantes aproxima-se de uma hora, causando transtornos e problemas de saúde a longo prazo, diminuindo qualidade de vida, um direito humano fundamental protegido pela Constituição Federal. É certo também que esse deslocamento de ônibus implica em aumento da poluição no centro urbano, e em uma das praças da cidade (praça Rui Barbosa) onde há pontos de vários ônibus, encontram-se uma igreja, um hospital e uma escola, podendo-se perceber a exposição dessas pessoas à poluição ambiental. Assim existe uma disparidade na distribuição dos terminais de passageiros, pois como a população se desloca da periferia para o centro, não é abrangido o número de passageiros que acessam o transporte, causando dificuldades de locomoção na cidade.



## XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

### **V. Conclusões**

A interferência da Lei de Zoneamento é determinante para a valorização do solo nos aspectos econômicos e sociais e depende da qualidade do debate político participativo. Considerando que a produção do espaço é fruto da interação social, a evolução e aprimoramento dos instrumentos de justiça social são importantes para promover condições mais adequadas para todos no meio urbano. A produção do espaço é um resultado que implementa a apropriação dos elementos da estrutura urbana pelos cidadãos, para promover uma acessibilidade equilibrada dos diferentes grupos sociais ao conjunto da cidade. A discussão sobre exclusão social ainda não aborda com a devida frequência a relação com a mobilidade espacial. Ao final desta etapa de estudo se confirma que segregação socioespacial é reforçada pela combinação da localização da moradia (de baixa renda, em especial), com a distância em relação aos centros principais de serviços, equipamentos e oportunidades de trabalho, e por um transporte inadequado (caro, com viagem de muita longa duração, pontos de acesso desarticulados dos eixos principais de atendimento ao morador - que são os terminais e Ruas da Cidadania, além de pavimentação precária, ausência de calçadas e passeios).



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

## **VI. Bibliografía**

Arroba Casa Imóveis (2017). Residencial Vivare Curitiba. Disponível em: [www.arrobacasa.com.br/residencial-vivare-curitiba](http://www.arrobacasa.com.br/residencial-vivare-curitiba). Acesso em 13/01/2017.

Avritzer, L; Costa, S. (2006). Teoria crítica, democracia e esfera pública: concepções e usos na América Latina. In: Domingues, J.M; Maneiro, M. (org.). (2006). América Latina hoje. Conceitos e interpretações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p.53-81.

Brasil. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

Brasil (2001). Estatuto da Cidade. Lei Federal n. 10.257. Regulamenta os capítulos 182 e 183 da Constituição Federal. Brasília, DF: Câmara Federal.

Brasil (2012). Lei Federal nº 12.587/2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Câmara Federal.

Carvalho, A. de S. (2014). Vivendo às margens: habitação de interesse social e o processo de segregação socioespacial em Curitiba. Curitiba, 2014. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina.

Cass, N.; Shove, E.; Urry, J. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, v.1, 2005.

Companhia de Habitação de Curitiba COHAB. 2016. Listagem da Produção. Curitiba: COHAB.

Crespo, A. P. A.; Gurovitz, E. (2002). A pobreza como um fenômeno multidimensional. *RAE-eletrônica*, Fundação Getúlio Vargas, volume 1, Número 2, jul-dez.

Falcão, L. dos S.; Castro, A. A. B. da C.; Silveira, J. A. R. da. (2013). Produção do espaço urbano e segregação: o caso da av. Liberdade no município de Bayeux-PB. Campo Mourão (Paraná). *Anais*



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

do II Seurb – Simpósio de Estudos Urbanos, Grupo de Estudos Urbanos da FECILCAM (GEURF), da Universidade Estadual do Paraná, campus de Campo Mourão.

Faoro, R. (1993). A aventura liberal numa ordem patrimonialista. *Revista USP*, 0(17), 14-29.

doi:<http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i17p14-29>.

Ghidini, R. (2011). A caminhabilidade: medida urbana sustentável. *Revista dos Transportes Públicos*. ANTP: Ano 33º, P.21-33, 1º Quadrimestre. Disponível em <http://www.antp.org.br/website/produtos/publicacoes/vitrine.asp?dgpCode=999AA8A1-6ECE-44D7-A932-3CA34F3C6910>> Acesso em Março de 2015.

Gottdiener, M. (1997). A produção social do espaço. São Paulo: EDUSP.

Harvey, D. (1980). A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2004). Plano Diretor de Curitiba. Curitiba: IPPUC.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2007). Plano Municipal de regularização Fundiária em áreas de preservação permanente. Curitiba: IPPUC.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2009). Curitiba em dados. Curitiba: IPPUC. Versão impressa.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2018). Curitiba em dados. Curitiba: IPPUC. Disponível no site: [www.ippuc.org.br](http://www.ippuc.org.br)

Kenyon, S; Lyons, G; Rafferty, J . (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10 (3).pp. 207-219. Disp. em <http://eprints.uwe.ac.uk/8903>. Acesso em outubro 2017.

Lima, C. de A. (2000). A ocupação urbana em área de mananciais na Região Metropolitana de Curitiba: do planejamento à gestão urbana-metropolitana. Curitiba, 406p. Tese (Doutorado em meio ambiente e desenvolvimento). Universidade Federal do Paraná.



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Lima, C. de A. (2015). Configuração urbana e o sistema BRT de Curitiba. Investigando a qualidade espacial do entorno de terminais: uma metodologia em construção. Barcelona: Anais do VIII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo. Universidad Politecnica de Catalunya. Retrieved from: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80278/79BCN\\_DeAraujoCristina.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/80278/79BCN_DeAraujoCristina.pdf)  
Acesso em Dez. 2017.

Lima, C. de A. (2012). Ignis mutat res: cidade, mobilidade, energia: Núcleo Urbano Central de Curitiba NUC - período 1970 a 2020. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, DAU/UFPR, Projeto de Pesquisa.

Lima, C. de A.; Fortunato, R. A. (2016). Mobilidade e qualidade espacial urbana no entorno de terminais do sistema BRT de CURITIBA: Desenho Urbano e condições socioambientais. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/Urbe/article/view/22220>

Lima, C. de A.; Kuzma, R. de O. (2017). Curitiba, uma cidade inclusiva? investigando a relação entre uso do solo, habitação social e transporte coletivo. Anais do III CISU. Curitiba: Universidade Autônoma do México; PUCPR, 2017.

Marconi, M. A; Lakatos, E. V. (2010). Metodologia científica. São Paulo: Editora Atlas.

Maricato, E. (2011). Metrôpoles desgovernadas. *Estudos Avançados*, 25(71), 7-22.  
doi:<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142011000100002>. Acesso fev. 2017.

Martín-Barbero, J. (2006). Projetos de modernidade na América Latina. In: Domingues, J.M; Maneiro, M. (org.). (2006). América Latina hoje. Conceitos e interpretações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p.19-51.

Menezes, F. Z. (2017). Oferta de apartamentos novos para a classe média cai 32% em Curitiba. Curitiba: Gazeta do Povo. Edição 06/03/2017. Tema de Reportagem Mercado Imobiliário.

Molotch, H. (1976). The city as a growth machine: toward a political economy of place. *American Journal of Sociology*. The University of Chicago Press, n.82, 309-332.



**XXXI CONGRESO ALAS  
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

- Nakata-Osaki, C. M., Souza, L. C. L. de, Rodrigues, D. S. (2016). Impacto da geometria do cânion urbano na intensidade de ilha de calor noturna: análise através de um modelo simplificado adaptado a um SIG. *Ambiente Construído*, 16(3), 73-87. <https://dx.doi.org/10.1590/s1678-86212016000300093>. Acesso em dez. 2017.
- Neves, L. S. (2006). Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970- 1990). Curitiba: Editora Gráfica Popular: CEFURIA.
- Oba, L. (2004). Cidade grifada: Curitiba e seus eixos estruturais. Anais II ANPPAS, Campinas.
- Prefeitura Municipal de Curitiba.(2017). Curitiba em dados. Disponível Internet: <http://www.curitiba.pr.gov.br/Acesso> 02/12/2017.
- Pinson, D. (2000). *Arquitetura e modernidade*. Lisboa: Piaget.
- Ribeiro, M. G. (2016). Desigualdades urbanas e desigualdades sociais nas metrópoles brasileiras. *Sociologias*, 18(42), 198-230. <https://dx.doi.org/10.1590/15174522-018004207>. Acesso em dez. 2017.
- Rios, C. (2017). Novo bairro para a classe média. Curitiba: Gazeta do Povo. Edição 15/05/2010. Tema de Reportagem Construção Civil.
- Suzuki, H; Cervero, R; Iuchi, K. (2014). Transformando las ciudades con el transporte público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible. Bogotá: Universidad de los Andes, Ediciones Uniandes, Findeter, Washington, D.C.: World Bank.
- Sanchez. F. (1997). *Cidade Espetáculo: Política, Planejamento e City Marketing*. Curitiba: Palavra.
- Urbanização de Curitiba S/A. (2018). URBS em números. Disponível em: [www.urbs.curitiba.pr.gov.br](http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br)
- Vassoler-Froelich, I. (ed.) (2017). *Reducing Latin America's Democratic deficit from an urban perspective*. Saarbrücken: Scholar's Press.