

| 1029 | POLÍTICA DE MOBILIDADE, MERCADO DE TERRAS E A  
NOVA LÓGICA DE EXPANSÃO NA CURITIBA METRÓPOLE:  
INCLUSÃO DO EXCLUÍDO?

*Sylvia Ramos Leitão*

**Resumo**

A lógica da expansão urbana na Curitiba MetrÓpole transformou-se ao longo das duas últimas décadas. O primeiro movimento de expansão veio atrelado à valorização imobiliária do centro em direção à periferia, expulsando a população de mais baixa renda para cada vez mais longe, um processo de periferização imposto pela lógica classista centro-periferia. O segundo movimento advém da política de mobilidade de caráter inclusivo, com a extensão da rede integrada de transporte à periferia segmentada - a RIT metropolitana. O maior impacto daí decorrente foi o da mobilidade social das classes de mais baixa renda, pelo incremento da renda propiciado pelos movimentos pendulares do cidadão metropolitano ao emprego no centro da metrÓpole. O terceiro movimento de expansão se deu por uma lógica de *inclusão do excluído*, lógica essa peculiar à Curitiba MetrÓpole, da qual resulta o *acesso à metrÓpole* pelo cidadão metropolitano anteriormente excluído. Da acessibilidade urbana vem a possibilidade de permanência do cidadão metropolitano na nova localização produzida, que nada mais é, do que o bairro popular agora conectado a todos os pontos da Curitiba MetrÓpole. Por meio da pesquisa empírica, constatou-se que o maior número de localizações produzidas nos últimos quinze anos no cone leste da metrÓpole, referia-se à lógica de inclusão do excluído, o que veio a revelar um fenômeno - o da tendência de homogeneização dos preços da terra pela homogeneização da acessibilidade urbana. Em última instância, a lógica da inclusão do excluído vem legitimar as ideologias da qualidade de vida e do pertencimento à Curitiba planejada.

**Palavras-chave:** Curitiba, expansão urbana, periferização, mobilidade urbana, mercado de terras.

**A formação da metrÓpole segmentada na transição da ideologia da *Curitiba Planejada à Curitiba Ecológica***

A conformação da metrÓpole em Curitiba se inicia tardiamente em relação ao marco institucional da criação das regiões metropolitanas no Brasil, em 1973. O fenômeno da conurbação com os municípios limítrofes é impulsionado em meados dos anos setenta, motivado tanto pela alteração do perfil produtivo - com a implantação da Cidade Industrial de Curitiba em 1974 - como pelo intenso fluxo migratório desencadeado pela geada negra que extinguiu os cafezais no norte do Paraná. Em termos de dinâmica de ocupação do território, é importante ressaltar que na década de 70, a malha urbana de Curitiba, até então compacta, ultrapassara a BR 116 que até então a limitava. Os municípios de São José dos Pinhais e o distrito de Pinhais (em Piraquara) já apresentavam faixas urbanizadas ligadas à

malha de Curitiba na porção leste. Também a oeste, a implantação das áreas industriais em Curitiba e Araucária teria induzido uma nova ocupação.<sup>1</sup>

Entretanto, é na década de oitenta que o fenômeno se intensifica. Alguns municípios da região metropolitana de Curitiba alcançam patamares de crescimento nada desejáveis, entre 80 e 91: enquanto o núcleo cresceu a uma taxa de 2,28% aa, a periferia cresceu a 6,40 aa. A taxa de crescimento da periferia foi considerada no período como das mais altas do país. De acordo com Ultramari e Moura, a expansão da mancha urbana em Curitiba caracterizou-se pelo extravasamento da sua periferia em direção às cidades vizinhas, o que determinou a formação de uma metrópole segmentada.<sup>2</sup> Segundo Mautner, é imprescindível esclarecer que a periferia é a base de um processo de produção do espaço urbano: *é de fato o lugar onde vivem os mais pobres, é socialmente segregada, e o preço da terra é baixo, porém, ao mesmo tempo, é um local mutante, sempre reproduzido em novas extensões de terras, enquanto velhas periferias são gradualmente incorporadas à cidade, ocupadas por novos moradores e reorganizadas pelo capital.*<sup>3</sup>

Porém, torna-se imprescindível evidenciar nesta análise que a metrópole segmentada formou-se à sombra das sucessivas ideologias de planejamento urbano na cidade central – a *Curitiba planejada* do sistema de transporte coletivo e a *Curitiba reificada* pela *qualidade de vida*, sob o valor maior do *pertencimento à Capital Ecológica* do país.

No início dos anos 70 Curitiba inicia a implantação maciça de seu Plano Diretor (1966), aonde o protagonista maior vem a ser o transporte coletivo. Sob o princípio de priorização do transporte coletivo sobre o individual, altera-se radicalmente a estrutura urbana da cidade – de um modelo radial concêntrico para um modelo linear. Neste novo modelo é que se estabelecem os corredores estruturais da cidade, a partir da integração do transporte coletivo com o sistema viário e o uso do solo: os ônibus passam a circular em canaletas exclusivas para reduzir o tempo de viagem, em um sistema trinário de vias; ao longo do trinário, nas duas quadras por ele definidas, a verticalização passa a abrigar a alta densidade por meio de um plano massa; o embasamento das torres fica destinado ao comércio e serviços gerais, garantindo-se assim a extensão das funções da área central ao longo dos corredores de transporte coletivo.

Como impacto de toda essa reestruturação urbana, da qual decorre o alto incremento de potencial construtivo na cidade, teve-se a elevação substancial do valor da terra urbana, condicionando assim um movimento das camadas de mais baixa renda para as

---

<sup>1</sup> Em Revista Metrôpolis, COMEC (1999), n° 1, p. 18.

<sup>2</sup> ULTRAMARI e MOURA (1994), p. 10.

<sup>3</sup> MAUTNER (1999), p. 253-254.

franjas do aglomerado urbano. De outro lado, tanto Curitiba como os municípios metropolitanos absorveram significativos contingentes populacionais de baixa renda, face a acentuação da crise econômica nacional. Essa lógica de expansão excludente, de caráter classista centro-periferia, é característica da urbanização brasileira: a periferação vem a reboque dos investimentos nas áreas centrais e produz novas tipologias de localizações no território – uma série de “vilas e jardins” isolados, frutos de uma urbanização dispersa.

Em 1978 é que se conclui o primeiro Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba (1978), a partir das diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Na década de 80, Curitiba passou da faixa de 1 milhão de habitantes para 1,3 milhão, a uma taxa de crescimento de 2,34% aa. No mesmo período, a região metropolitana cresceu a uma taxa de 3,36%, fazendo emergir os municípios periféricos à Curitiba, consolidando assim a sua área metropolitana. Nessa fase, os contrastes entre a área central estruturada e a periferia desestruturada se agravam ainda mais com a implantação da Rede Integrada de Transporte – a RIT. A possibilidade de ampliação da acessibilidade e da mobilidade conferida pela tarifa única beneficiou sobremaneira o cidadão curitibano que, além disso, passou a contar com um sistema de transporte eficiente em termos de regularidade e custos. Ao cidadão metropolitano coube mais uma vez a defasagem de acesso à cidade planejada, primeiramente pela dependência do uso das linhas metropolitanas não integradas, seguida pela acumulação dos custos de duas tarifas – a metropolitana e a da RIT – para chegar ao emprego no centro da metrópole.

Em função do processo de abertura política, as cidades brasileiras passam a vivenciar a experiência da (re)democratização das questões urbanas, reclamada agora pelos movimentos sociais urbanos. Neste período de transição, uma abordagem mais democrática permeia então todos os setores das administrações municipais e, por consequência, também a esfera do planejamento urbano. A ideologia da cidade planejada, sob o discurso da *cidade humanizada e eficiente* – vigente por doze anos consecutivos – rearticula-se agora sob a variável da participação, em uma perspectiva democratizante – e emerge então, o discurso da *cidade participativa* – quando a oposição assume a prefeitura por duas gestões consecutivas.<sup>4</sup>

Porém, é sob a luz da nova Constituição Federal (1988), que dentro de uma agenda de reforma social trata da política urbana – no sentido de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade – é que se emerge, no início dos anos noventa, uma nova ideologia de planejamento urbano. Como uma marca indelével da

---

<sup>4</sup> De acordo com LEITÃO (2002), p. 100.

terceira gestão de Jaime Lerner como prefeito, é que Curitiba passa de cidade planejada à *Capital Ecológica do país*. Calcada nos valores da sustentabilidade, do pertencimento e do empresariamento urbano, passa a apostar fortemente no *city marketing* para atrair novos investimentos ante à economia global. A visibilidade necessária para alavancar tal estratégia vem alicerçada pela qualidade de vida urbana, sustentada por três pilares: um programa municipal de reciclagem de resíduos sólidos, a ampliação do sistema de áreas verdes urbanas e a qualificação do sistema de transporte coletivo.

Assim, vê-se de um lado a criação de novos ícones urbanos associados a uma nova geração de parques implantados pela recuperação de antigas áreas degradadas ou pela transferência de potencial construtivo em prol da manutenção de extensas áreas verdes na cidade, viabilizada por ações coordenadas entre Estado e mercado imobiliário. À medida que foram implantados mais oito parques e cinco bosques municipais, Curitiba incorporou quase três milhões de metros quadrados de áreas verdes urbanas.

De outro lado, a capital ecológica apoia-se nos constantes investimentos em transporte coletivo, seja para a ampliação da vida útil da rede integrada – *bus rapid transit* – seja pela inserção de novas tecnologias associadas à fabricação dos ônibus.

Sobre o programa de reciclagem, cabe salientar a sua aderência com o orgulho de pertencer à cidade: sob o slogan “Lixo que não é lixo”, visava a separação do lixo nas próprias fontes produtoras, ou seja, as próprias residências, e posteriormente a coleta seletiva. Lançado em 1989, o programa foi acompanhado por grande campanha de divulgação, principalmente na mídia eletrônica. A população da cidade recebeu doses maciças de informação a respeito da importância da separação dos materiais dificilmente ou totalmente não-degradáveis, evitando depositá-los em aterros sanitários. O engajamento da população nessa empreitada fortaleceu ainda mais o pertencimento, valor esse tão necessário à legitimação da nova ideologia de planejamento.

O cenário resultante da capital ecológica contabilizou duas premiações internacionais em 1990. O primeiro deles foi concedido pelo *International Institute for Energy Conservation*, pela promoção da melhoria da eficiência energética global, em função do modelo concebido para o sistema integrado de transporte, que prioriza o transporte coletivo sobre o individual, possibilitando assim a economia do consumo de combustível e diminuindo a emissão de gases tóxicos na atmosfera. A segunda premiação, considerada o *Oscar* do meio ambiente, foi outorgado pela ONU durante o Congresso Mundial de Autoridades Locais para um Futuro Sustentável, pelo programa *Lixo que não é lixo*.

## Da metrópole segmentada à Curitiba Metrópole: entre a expansão do capital e a expansão da rede integrada de transporte

As alterações no modo de produção alavancadas com a globalização tiveram rebatimentos tanto na configuração das redes de cidades, como no processo de estruturação interna das metrópoles também no Brasil. Ao fazer seu sucessor à frente da prefeitura de Curitiba, Lerner assume sua primeira gestão no governo do Estado. Dá-se então início a um novo projeto de desenvolvimento industrial, alicerçado na atração de investimentos do setor automobilístico para o Paraná. O resultado desses esforços políticos foi a implantação das montadoras Renault, Audi e Chrysler na Região Metropolitana de Curitiba - mais especificamente nos municípios de São José dos Pinhais as duas primeiras, e em Campo Largo a última. Ao vencer disputas pela implantação de montadoras estrangeiras, Curitiba alcançou um novo patamar no cenário do desenvolvimento econômico nacional.<sup>5</sup>

O dinamismo do setor terciário é constatado por FIRKOWSKI nesta fase, ao tratar da expansão do setor de serviços e a configuração de um novo cenário. Até 1995, existiam apenas três hipermercados na região, ao passo que entre 1995 e outubro de 2002, foram inaugurados mais 13. Quanto à expansão de *shoppings*, a dinâmica intensificou-se a partir de 1995: até 1990 existiam 7 *shoppings*, já em 2001 totalizavam 19. Com relação à rede hoteleira e de *flats*, houve uma alta taxa de crescimento após 1995, com a participação crescente das grandes redes mundiais: de 65 estabelecimentos em 1990, passaram para 129 em 2002.<sup>6</sup>

Segundo HARVEY, deve-se investigar o papel que o processo urbano vem desempenhando na profunda reestruturação em curso, quanto à distribuição geográfica das atividades humanas e à dinâmica político-econômica do desenvolvimento geográfico desigual: *“o novo empreendedorismo assumiu o centro do palco na reformulação da política urbana e nas estratégias de desenvolvimento urbano.”*<sup>7</sup> Harvey aponta que o dinamismo do capitalismo hoje torna as concepções de urbano e de cidade instáveis, não por insuficiência conceitual, mas pelo próprio conceito ter que refletir as relações mutantes entre forma e processo. Para definir o novo empreendedorismo - em contraposição ao administrativismo - o autor estabelece três pontos-chave. O primeiro deles é que o novo empreendedorismo tem como elemento principal a noção de parceria público-privada, na qual a iniciativa privada local se integra com o uso dos poderes governamentais locais, em busca de atrair fontes externas de

---

<sup>5</sup> LOURENÇO (2000), p. 2-20.

<sup>6</sup> FIRKOWSKI (2001), p. 211-216.

<sup>7</sup> HARVEY (2005), p. 166-168.

financiamento, novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego. O segundo ponto é que a atividade da parceria público-privada é empreendedora, e, portanto, especulativa. Por isso, está sujeita a todos os riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racionalmente planejado e coordenado. O último ponto refere-se ao fato do empreendedorismo enfatizar muito mais a economia política do *lugar* do que a do *território*. A construção do lugar ou a melhoria das suas condições pode ter um impacto maior ou menor do que o território específico em que os projetos se localizam.<sup>8</sup>

Busca-se apoio também em GUNN, quando apresenta sua reflexão sobre “a mídia na guerra dos lugares”. Ele ressalta o conceito de *boosterismo*, concebido em termos da promoção e marketing de lugares, e aponta para tanto, a visão de Mike Davis, para quem o *boosterismo* adquire seu potencial de instrumentação econômica somente por conta de seu poder cultural e ideológico de criar imagens e promover mitos, como em Los Angeles.<sup>9</sup>

Em meados dos anos noventa, as demandas reprimidas da metrópole segmentada tornaram-se cada vez mais visíveis em função do contraponto da *qualidade de vida* na cidade central. Isto é claramente constatado quando da disputa das eleições municipais para a gestão 2000-2004, quando o discurso da *Capital Ecológica* migra para o discurso da *Capital Social*. Disso decorrem novos investimentos em transporte, porém dessa vez, na escala intra-urbana, apontando uma lógica de expansão de caráter inclusivo para o cidadão metropolitano até então excluído. Em *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*, LOJKINE analisa a cidade como um sistema produtivo – no qual produção e consumo são inseparáveis – e onde os conflitos de interesses de classe constituem o tema central de análise. Segundo a visão de Lojkine, o Estado é dominado pelos interesses do capital monopolista, que teriam o poder de determinar o resultado da sua ação. Assim a política urbana, em nome dos interesses do capital monopolista, faria então concessões marginais às classes dominadas.<sup>10</sup>

### **RIT Metropolitana: acessibilidade e consolidação da Curitiba Metrópole**

Em 1996, por delegação do Governo do Estado, a URBS passa a controlar o transporte de toda a região metropolitana, o que permitiu que a rede de transporte de Curitiba fosse integrada em escala intra-urbana. Até 1983, as linhas metropolitanas se davam por ligações entre a sede dos municípios e Curitiba; após 1983, as linhas foram

---

<sup>8</sup> Também em HARVEY (2005), p. 172-174.

<sup>9</sup> Em GUNN (1999), p. 150-151.

<sup>10</sup> LOJKINE (1997), p. 126-141.

reestruturadas a partir de terminais nas sedes dos municípios e vinham até o centro de Curitiba, com ponto final no Terminal Metropolitano do Guadalupe. Entre 1993 e 1994, foi implantada uma linha complementar que vinha direto para Curitiba - o “rápido metropolitano”.

A extensão da RIT para a área metropolitana em 1996 contemplou inicialmente a integração dos municípios de Almirante Tamandaré, Pinhais e São José dos Pinhais através da extensão de linhas diretas. Desde então, a integração entre a RIT e os sistemas urbanos da área conurbada intensificou-se, sendo que atualmente são 59 linhas em 12 municípios. A operação do sistema é privada, sendo que dela participam 10 empresas urbanas e 18 metropolitanas. Cabe a URBS além da gerência técnica, também propor a tarifa, gerir a receita e remunerar as empresas por quilômetro rodado. Uma vez que a remuneração das empresas é realizada por quilômetro rodado, a questão maior que se apresenta é a de que, desde a integração intra-urbana, o governo municipal de Curitiba vem subsidiando a tarifa integrada, pois as linhas metropolitanas apresentam percursos bem mais longos.

Desse modo é que se configurou a aqui denominada Curitiba MetrÓpole, definida pelos deslocamentos intra-urbanos a partir da integração via RIT. Disso deriva uma multiplicidade de novas localizações - os bairros populares anteriormente segregados pela falta de acessibilidade e mobilidade urbanas. É a lógica de expansão pela inclusão via rede integrada de transporte, onde os fenômenos de polarização e de dependência constituem-se a partir das localizações das classes sociais no espaço e da dinâmica de seus deslocamentos pendulares moradia-trabalho. Sendo Curitiba o principal pólo gerador de empregos e por isso o principal destino dos deslocamentos, destaca-se mais uma vez a importância da acessibilidade conferida pela integração da rede metropolitana de transporte.

Nesse sentido, torna-se fundamental a leitura dos impactos advindos da acessibilidade à rede, da qual deriva a gama de possibilidades de deslocamentos, além da redução dos custos de transporte pela tarifa única. Quanto ao poder estruturador do transporte coletivo, decorre que à medida que a mancha urbana vai se compactando, “jardins” e “vilas” desconectados deixam de existir para ceder lugar a “bairros” estruturados e integrados pelo transporte. Deve-se pontuar nesse processo a emergência das novas centralidades urbanas nos municípios dormitórios - como em Colombo e em Pinhais - onde a extensão da RIT propiciou a entrada de capital via atividades do terciário, até então ausentes por ali. As centralidades conformam-se a partir dos bairros que, pela presença dos terminais

metropolitanos passaram a apresentar alto grau de acessibilidade urbana, bem como a acessibilidade à própria metrópole.<sup>11</sup>

As dimensões da integração metropolitana via RIT podem ser evidenciadas pelos seguintes dados: na Curitiba Metrópole, o município que apresenta maior grau de dependência do pólo é Pinhais, com uma proporção de 28,93% da população vindo para o pólo, e o menor é Quatro Barras, com 9,53%, sendo que Almirante Tamandaré, com 27,51%, Colombo, com 25,25%, e Piraquara, com 22,37%, podem ser considerados como muito dependentes de Curitiba.<sup>12</sup>

Em se tratando da polarização, recorre-se a VILLAÇA quanto à noção de centralidade, que está atrelada à *“possibilidade de minimizar o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos”*. Assim *“o centro”* e o *“não centro”* são dialeticamente produzidos pelo mesmo processo sob a égide dessas disputas, pelo controle das condições de deslocamento”. Ainda em Villaça, *“em uma sociedade de classes, famílias disputam as localizações e desenvolvem mecanismos sociais para regular essa disputa ao mesmo tempo que lutam pelo domínio dos meios e condições de transporte e procuram produzir espaços urbanos moldados por esses meios e condições.”*<sup>13</sup>

Ao analisar a metrópole paulista, SANTOS refere-se à imobilidade relativa do morador da periferia e de seu isolamento em guetos em virtude das dificuldades com o transporte coletivo, que exige um longo tempo e um custo muito alto em seus percursos. Santos desenvolve o conceito de *metrópole fragmentada* a partir da constatação do isolamento dos pobres em seus bairros: *“a imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma a sua fragmentação em desintegração. (...) Quem mais ganha mais viaja. Quem ganha pouco, não se locomove”*.<sup>14</sup>

Nos anos 90, a Região Metropolitana de Curitiba sofreu uma transformação por conta do desdobramento de alguns municípios. Foram emancipados os municípios de Fazenda Rio Grande, Tunas do Paraná, Doutor Ulisses e Itaperuçu, seguidos logo depois por Pinhais e Campo Magro. Em função da ocupação desordenada, a estrutura da RMC estaria caracterizada por extensas áreas periféricas, onde o custo da urbanização apresenta-se incompatível com o nível de renda da população.<sup>15</sup>

Um estudo sobre as configurações das espacialidades no Paraná entre 1986-91 e 1991-96, realizado por KLEINKE, DESCHAMPS e MOURA (1999) identificou a *“confirmação*

---

<sup>11</sup> Em LEITÃO (2010), p. 213.

<sup>12</sup> COMEC (2001) p. 130, em PDI-RMC - Documento para discussão.

<sup>13</sup> VILLAÇA (1998), p. 242.

<sup>14</sup> SANTOS (1990), apud MARICATO (1996), p. 91.

<sup>15</sup> Revista Metrópolis, COMEC (1999), n.º 1, p. 20.

da atratividade metropolitana e secundariamente das principais aglomerações urbanas interioranas” e também a ocorrência de “movimentos de partida da metrópole e dos principais pólos, majoritariamente na direção de suas periferias imediatas”.<sup>16</sup>

Em 1997, ao realizar estudos sobre as condições de pobreza no Paraná e em Curitiba, MOURA (1998) faz constatações sobre a sustentação da imagem da cidade de Curitiba: *o espaço que prometia acesso a facilidades, oportunidades e à diversidade transforma-se num espaço de privação e de exclusão, palco de tensões sociais e de violência. Essa constatação torna evidente que as características que ainda permitem a imagem de “cidade-modelo” ou “cidade de primeiro mundo” atribuída à Curitiba são sustentadas pela pobreza de seus municípios periféricos e de sua própria periferia interna*.<sup>17</sup>

As alterações recentes na estrutura intra-urbana da Curitiba Metrópole oriundas da expansão do capital e da extensão dos meios de consumo coletivo à periferia conurbada, lá impactaram profundamente os valores de uso da terra urbana, produzindo assim novas tipologias de localizações no território.

### **As novas localizações na Curitiba Metrópole: entre a política de mobilidade e a dinâmica do mercado de terras**

Retratar-se-á na sequência, o processo de produção das novas localizações na Curitiba Metrópole, interpretado à luz de três lógicas, consideradas essenciais para apreensão do fenômeno recente de expansão urbana, no período de 1996 a 2009: (i) a *lógica da exclusão*, a partir da correlação entre o mercado de terras e a apropriação do território pela renda; (ii) a *lógica da inclusão*, a partir da correlação entre a expansão da mancha de ocupação urbana, o acesso à rede integrada de transporte - a RIT - e a apropriação do território pela renda; e (iii) a *lógica da inclusão do excluído*, que resulta da produção e apropriação das novas localizações intra-urbanas na periferia da Curitiba Metrópole, a partir da correlação entre o mercado de terras e a expansão da rede integrada de transporte.

18

Para tanto, cabe aqui tecer algumas considerações sobre a metodologia de pesquisa adotada. Em HARVEY encontrou-se a fundamentação teórica necessária à interpretação da correlação entre a forma espacial e os processos sociais. Segundo o autor, *a única estrutura conceitual adequada para entender a cidade é a que inclui e se edifica ao mesmo*

---

<sup>16</sup> KLEINKE, DESCHAMPS e MOURA (1999), p. 48.

<sup>17</sup> MOURA (1998), p. 65-66.

<sup>18</sup> Em LEITÃO (2010), p. 112.

*tempo sobre as imaginações sociológica e geográfica.* Como objeto de pesquisa, a relação entre a Curitiba Metrópole e o cidadão metropolitano, sob a dialética da produção social do espaço urbano, sua estruturação e sua apropriação. O recorte espacial adotado foi denominado de “o cone leste da Curitiba Metrópole”, definido por um ângulo que parte da área central de Curitiba em direção a leste, englobando as áreas conurbadas dos municípios de Colombo, Pinhais e São José dos Pinhais. Esses municípios correspondem à área conurbada com maior número de viagens metropolitanas por meio da rede integrada de transporte. Como recorte temporal, adotou-se o período entre 1996 e 2009, que corresponde à metropolização da RIT até a data da pesquisa.

Algumas dificuldades de pesquisa: a defasagem do censo demográfico do IBGE de 2000 em relação à data da pesquisa; a amplitude do universo de pesquisa em função da extensão do período estudado, um intervalo equivalente a treze anos. Como acertos, apontam-se: o apoio teórico da produção das localizações intra-urbanas de VILLAÇA, o método de especialização dos fenômenos a partir de HARVEY, e a escala de análise da metrópole a partir dos bairros, com apoio em CAMPOS FILHO.<sup>19</sup>

Ainda como um acerto, registra-se a coincidência cronológica entre os relatórios de evolução da RIT Metropolitana elaborados pela URBS e a pesquisa imobiliária realizada pelo INPESPAR (Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial, vinculado ao Sistema SECOVI-PR) e complementada pela autora segundo a mesma metodologia.

Foram pesquisados para complementar a amostra da série histórica de evolução do preço da terra no cone leste, 176 lotes ofertados para a venda em Colombo, 270 lotes em Pinhais e 446 lotes em São José dos Pinhais, constantes no jornal de maior veiculação na metrópole. A interpretação da pesquisa realizada levou às conclusões que se seguem.

A ideologia da *Capital Ecológica* vem apregoando, desde o início dos anos noventa, a qualidade de vida advinda do planejamento urbano - associada ao verde e ao transporte coletivo, ícone maior do planejamento urbano em Curitiba - e também o imperativo do cidadão pertencer ao seu lugar. Todavia, o território da *Capital Ecológica* se constitui apenas do centro de uma metrópole segmentada, na qual a periferia se encontra bastante descolada da apregoada qualidade de vida, assim portanto, excluída.

A *Capital Ecológica* vem a ser, na verdade, a reificação da ideologia de planejamento anterior - a da *Curitiba Planejada* dos anos setenta e oitenta, que privilegiava o transporte coletivo sobre o individual - e que, ao ser exaltada pelo *marketing urbano*, alcançou

---

<sup>19</sup> Em CAMPOS FILHO (1989), p. 108.

a visibilidade necessária à atração de investimentos voltados à produção. Desse modo, o *empresariamento urbano* logrou êxito e, com ele, mais uma vez o planejamento - dessa vez *dito estratégico*, porém em nenhum momento *participativo* - passa a ser glorificado.

A contradição maior que se instala nesse momento é a de que, a população da periferia metropolitana segmentada, tal qual a da cidade central, passa a legitimar a ideologia da *Capital Ecológica*. Porém, as razões que conduziram essas “duas curitibas” a legitimar a nova ideologia, são realmente, o que as diferem.

Na cidade central, a *Capital Ecológica* é marcada pela renovação da imagem associada a uma nova geração de ícones urbanos. Destacam-se entre eles uma coleção de novos parques urbanos e de espaços culturais, que na verdade acabam por acarretar a produção de uma série de novas localizações urbanas. A *qualidade de vida* materializada por meio de tais ícones, além de inserir o território na rede de cidades efetivamente industrializadas - destaque-se aí a vinda maciça das indústrias automobilísticas - alcança também a visibilidade necessária para a atração de capital de um terciário superior, que ao reforçar a imagem de uma *metrópole progressista*, teve como impacto a produção de uma série de novas localizações na cidade central, das quais resultaram a movimentação e os deslocamentos das elites em razão de novos valores de uso gerados, a partir da dinamização de atuação do mercado imobiliário. Assim, a terra mais valorizada na cidade central agrava a exclusão na periferia segmentada, sob um movimento que reproduz a lógica classista centro-periferia, movimento esse que caracteriza a própria metrópole.

No contraponto à cidade central, os investimentos do Estado na periferia metropolitana vinham sendo maciçamente dirigidos à oferta de condições gerais de produção - no tocante à acessibilidade e mobilidade regionais, materializadas primeiramente pelo Contorno Leste; seguidos da infra-estrutura para os novos distritos industriais automobilísticos. Como consequência, na medida em que emergem novas localizações - sejam as áreas industriais, sejam os eixos logísticos - altera-se também a estrutura intra-urbana, que agora atinge efetivamente a escala de metrópole.

Mesmo a atuação do Estado voltada aos meios de consumo coletivo na periferia segmentada estando restrita a normativas de proteção aos mananciais, a *Capital Ecológica* se concretiza para o cidadão metropolitano a reboque da expansão da rede integrada de transporte - a RIT metropolitana. Desse modo, a *acessibilidade à metrópole* deriva da ampliação efetiva da acessibilidade urbana, do que vem a emergir o *pertencimento*. A política de mobilidade urbana inclusiva, além da gama de possibilidades de deslocamentos no território da Curitiba Metrópole - a integração física - traz também a integração tarifária. Os custos das

distâncias mais longas são subsidiados pelos custos das distâncias mais curtas e, com uma única passagem, pode-se circular dentro do sistema durante o dia todo.

Decorre que, da industrialização recente e da dinamização do setor de comércio e serviços, a expansão do trabalho assalariado com carteira assinada é constatado pelo crescimento de 25,9% para os empregados e de 65% para trabalhadores domésticos. Isso se deve em grande parte à pendularidade propiciada pela rede integrada de transporte, na qual a dimensão da inclusão pode ser traduzida por meio da proporção de usuários da RIT metropolitana que realiza movimento pendular por motivo de trabalho: hoje equivalente a um terço do total dos usuários. Em termos de gestão da metrópole, a integração tarifária, apesar de sua lógica de compensação interna, demanda subsídios por parte da Prefeitura Municipal de Curitiba. Esse subsídio, recentemente ampliado com a tarifa domingueira de R\$ 1,00 (um real), na medida em que possibilita também os deslocamentos voltados ao lazer, potencializa o *sentimento de pertencimento* do cidadão metropolitano, que agora passa a usufruir, ou melhor, consumir as emblemáticas localizações da capital ecológica - os parques urbanos, o verde, símbolo mais divulgado da “qualidade de vida”, até então apropriadas apenas pelas classes de média e alta rendas.

Diante do exposto, advém o conceito que aqui se propõe - o da expansão urbana pela lógica de *inclusão do excluído*, especificidade da Curitiba Metrópole - um conceito ao mesmo tempo sociológico e econômico, mas que só pôde ser apreendido pela relação espaço-tempo contida na mobilidade intra-urbana.

### **A inclusão do excluído: uma nova leitura da expansão urbana na Curitiba Metrópole**

Segundo interpreta LEITÃO,<sup>20</sup> a nova lógica de expansão urbana oportunizou ao cidadão metropolitano a mobilidade social, atrelada à política de mobilidade urbana inclusiva. A mobilidade urbana associada primeiramente à expansão da empregabilidade na cidade central, é seguida do incremento de renda em relação aos empregos ofertados no município de moradia.

Mais do que isso, o caráter redistributivo da criação das múltiplas localizações na periferia oportunizou, por sua vez, o consumo da própria localização produzida. O cidadão até então excluído - fosse ele refém do movimento de expulsão intrínseco valorização

---

<sup>20</sup> Em LEITÃO (2010), p. 210-214.

fundiária ou migrante em busca de emprego passa, portanto, à condição de consumidor dos novos valores de uso da terra urbana produzidos socialmente.

Em função da regularidade e da eficiência do sistema de transporte, tal cidadão tem agora um maior domínio sobre o tempo dos seus deslocamentos, o que em última instância, incrementa substancialmente os níveis de qualidade de vida.

Diante de tudo isso, pertencer à metrópole significa agora pertencer também ao seu bairro: a acessibilidade via RIT transformou os bairros populares segmentados em múltiplas localizações intra-urbanas. Como impacto associado, formaram-se novas centralidades metropolitanas pela concentração de comércio e serviços, geralmente motivadas pela presença de terminais de transporte ou em maior escala ao longo dos eixos viários intra-urbanos, o que vem reafirmar o poder estruturador atribuído ao transporte coletivo.

Assim, a legitimação da *Capital Ecológica* pelas classes de menor renda da periferia adveio da ação do Estado em promover as condições de reprodução da força de trabalho pela oferta de um dos meios de consumo coletivo, qual seja, o do transporte integrado.

*Inclusão do excluído* é também um conceito econômico, primeiramente porque o acesso à metrópole ao se dar pelo transporte integrado não só fisicamente, mas também por uma tarifa única, viabiliza a redução de gastos com deslocamentos da ordem de 50%, considerada a situação de não integração, onde havia o custo de pelo menos duas passagens por deslocamento.

Em um segundo momento, a inclusão assume a sua maior proporção, quando o acesso à metrópole se traduz por um incremento na renda, condicionada de um lado pela expansão da empregabilidade na cidade central - representando a extensão das relações capitalistas - e de outro pelo efetivo incremento salarial relativo ao emprego em Curitiba, da ordem de 2 a 4 SM em relação à situação de emprego no mesmo município de moradia, viabilizando assim a sempre almejada mobilidade social.

Um terceiro ponto, pelo qual a mobilidade social não só barra o movimento de exclusão pela constante valorização da terra, mas também o reverte, agora pela possibilidade do cidadão da periferia da metrópole capturar a valorização imobiliária da nova localização produzida, a do bairro periférico estruturado pela RIT.

Em quarto lugar, a *inclusão do excluído* é também um conceito econômico quando a inclusão se verifica sob um fenômeno constatado no período mais recente, o da homogeneização dos preços da terra, gerada pelo efeito de homogeneização da

acessibilidade na Curitiba Metrópole, que consiste na redu o dos intervalos de preço entre as novas localiza es produzidas na periferia e as localiza es mais privilegiadas. Faz-se importante ressaltar que a homogeneiza o dos preços ocorre exatamente em um momento de dinamiza o do mercado imobiliário - estagnado desde a saída em 2007 de investimentos alocados do setor automobilístico relativos   montadora Chrysler - agora então reaquecido pela drenagem de capital imobiliário de circuitos externos - mais fortemente o de São Paulo - do que decorreu a eleva o generalizada do conjunto de preços homogeneizados. Isto vem indicar a emergência de um movimento de caráter especulativo, impulsionado pelo mercado imobiliário no sentido de tentar incorporar a lucratividade advinda da terra, em detrimento do seu proprietário.

Em última instância, a homogeneiza o de preços da terra oportuniza ao cidadão metropolitano, pela apropria o do valor de troca da sua localiza o, a possibilidade de transferência do seu local de moradia para mais perto da área central, passando a assumir desta forma, um maior controle sobre o tempo dos seus deslocamentos.

### Referências bibliográficas

CAMPOS FILHO, C. M. 1989. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos**. São Paulo: Nobel (Cole o Cidade Aberta).

COMEC. 1999. **Metr polis em Revista**. Ano 01, n . 01. Curitiba, COMEC.

COMEC. 2001. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba - Documento para discussão**. Curitiba, COMEC.

DESCHAMPS, M. V.; CINTRA, A. 2008. Movimento pendular para trabalho na região metropolitana de Curitiba: uma análise das características de quem sai e quem fica. In **XVI Encontro Brasileiro de Estudos Populacionais**. Caxambu, MG: Anais.

FIRKOWSKI, O.L.C. 2001. **A Nova Territorialidade da Indústria e o Aglomerado Metropolitano de Curitiba**. São Paulo, Tese (Doutorado em Geografia), Universidade de São Paulo.

GARCIA, F. E. S. 1997. **Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing**. Curitiba: Palavra.

GOTTDIENNER, M. 1997. **A produ o social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP.

GUNN, P. 1999. A média na guerra dos lugares. A experiência tucana no Ceará. In: D AK, C.; SCHIFFER, S. (orgs). **O processo de urbaniza o no Brasil**. São Paulo: EDUSP.

- HARVEY, D. 2005. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume.
- HARVEY, D. 1992. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola.
- HARVEY, D. 1980. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec,
- KLEINKE, M. L. U., DESCHAMPS, M. V.; MOURA, R. 1999. Movimento migratório do Paraná (1986-91 e 1991-96) origens distintas e destinos convergentes. *Paraná Desenvolvimento*, n.95, p.27-50.
- LEFEBVRE, H. 1999. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- LEITÃO, S. R. 2010. **Inclusão do Excluído? Política de mobilidade e dinâmica do mercado de terras na expansão da Curitiba Metrópole**. São Paulo, Tese (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas). FAUUSP.
- LEITÃO, S. R. 2002. **O discurso do planejamento urbano em Curitiba: um enigma entre a prática e a cidade real**. São Paulo, Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas). FAUUSP.
- LOJKINE, J. 1981. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes.
- LOURENÇO, G. M. 2000. Retaguarda institucional das transformações econômicas no Paraná. *Análise Conjuntural*, v. 22, n. 11-12, p. 2-9, nov-dez.
- MARICATO, E. 1996. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: HUCITEC.
- MAUTNER, Y. 1999. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. (orgs). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP.
- MOURA, R. 1998. Planejamento e segregação sócio-espacial na Região Metropolitana de Curitiba. *Experimental*, n.4/5, p.57-69, Curitiba.
- PEREIRA, G.; SILVA, M. 2007. Mercado imobiliário e estruturação do espaço na Região Metropolitana de Curitiba. *Cadernos Metrópole*, n. 18. PUC/SP; IPPUR-UFRJ.
- SANTOS, M. 1994. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC. (Estudos Urbanos 5)
- ULTRAMARI, C., MOURA, R. 1994. **Metrópole - Grande Curitiba: teoria e prática**. Curitiba: IPARDES.
- VILLAÇA, F. 1998. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute.