

EXPERIÊNCIA URBANÍSTICA EM EIXO METROPOLITANO: DINÂMICA DA PAISAGEM URBANA NA LINHA VERDE DE CURITIBA, PARANÁ

Carlos Hardt

Pesquisador e Professor do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana – PPGTU/PUCPR

c.hardt@pucpr.br

Marina Gonçalves Hesketh Cardoso

Graduanda de Arquitetura e Urbanismo – PUCPR

maaghc@gmail.com

Paulo Ritter de Oliveira

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana – PPGTU/PUCPR

pauloritter@gmail.com

Letícia Peret Antunes Hardt

Pesquisadora e Professora do Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana – PPGTU/PUCPR

l.hardt@pucpr.br

1 INTRODUÇÃO

Conhecida no cenário nacional e em âmbito internacional como referência em modernização urbanística, Curitiba tem no século XIX o marco inicial da sua tradição em planejamento, quando foi escolhida para sediar a capital da província do Paraná, em 1853. Durante o século XX, em decorrência da elaboração do Plano Agache, na década de 1940, e do Plano Preliminar de Urbanismo, em 1964, foram introduzidas alterações significativas no desenho e na morfologia urbana, com sua estrutura permanecendo praticamente a mesma desde 1975 (IPPUC, 2014).

No entanto, em meio ao acelerado crescimento demográfico das últimas três décadas (IBGE, 2014) e com o advento do Estatuto da Cidade (Lei Federal N° 10.257, de 10 de julho de 2001 – Brasil, 2001), e a aprovação da última versão do zoneamento de uso e ocupação do solo (Lei Municipal N° 9.800, de 03 de janeiro de 2000 – Curitiba, 2000), o traçado de Curitiba teve que ser adaptado a novas realidades. Por consequência, propostas de um novo desenho urbanístico foram idealizadas. Uma das mais recentes intervenções decorrentes dessa conjuntura e de fundamental influência na dinâmica da cidade consiste na transformação do trecho urbanizado da antiga BR-116 em uma ação pública que pode ser enquadrada como um grande projeto urbano (GPU), conhecido como Linha Verde, que inclui relocação dos fluxos de passagem da antiga rodovia para outros canais de circulação na região metropolitana, com o intuito de alterar esse eixo de caráter regional para uma tipologia viária de avenida (Figura 1).

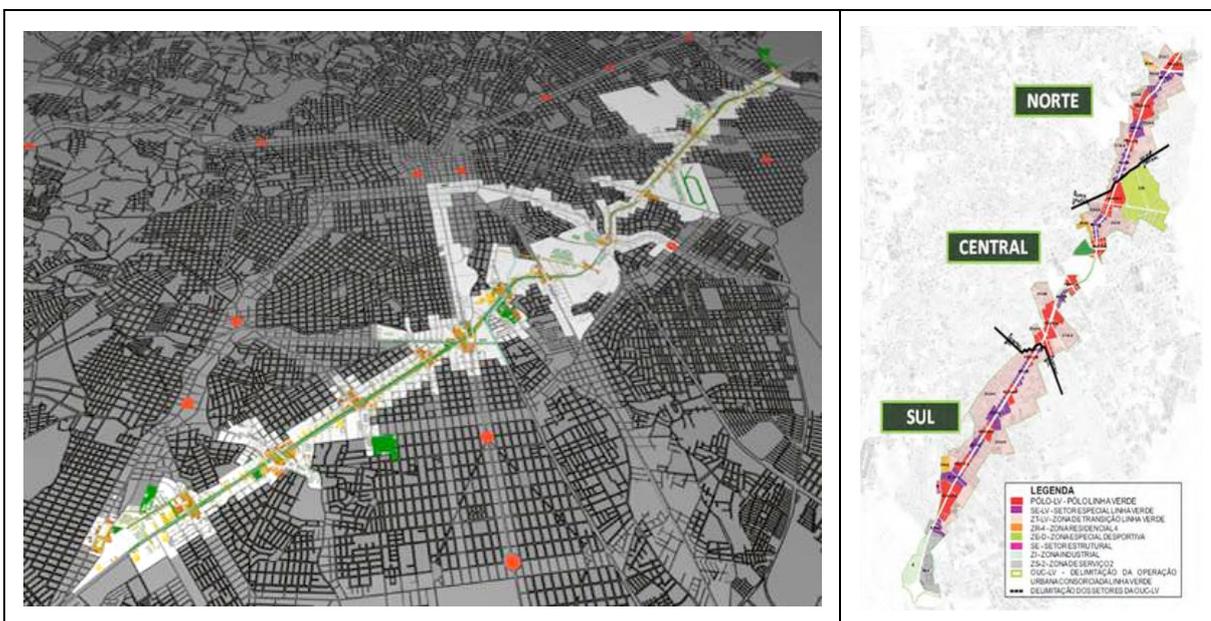
Figura 1: Vista aérea (esquerda) e perspectiva do projeto (direita) da Linha Verde de Curitiba



Fonte: Curitiba (2012)

A região de abrangência do GPU Linha Verde (Figura 2) compreende o trecho da antiga rodovia localizado entre os bairros do Atuba e do Pinheirinho, sendo setorizada em três regiões: Norte, Central e Sul. Um dos instrumentos urbanísticos de viabilização da proposta, previsto pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), corresponde à operação urbana consorciada (OUC), com estabelecimento de diferentes áreas adicionais de construção (ACA) em cada um desses compartimentos (FIPE, 2012).

Figura 2: Mapas de abrangência da Linha Verde de Curitiba (esquerda) e das regiões da sua respectiva operação urbana consorciada (direita)



Fonte: Curitiba (2012); FIPE (2012)

De acordo com dados do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Paraná (SINDUSCON-PR, 2014), o perímetro previsto para o projeto da Linha Verde conta com o equivalente a 4,4 milhões de metros quadrados para investimentos em potencial construtivo adicional, dos quais 73% destinados para habitações e 27% para comércio e serviços. Considerando como a nova conformação desse eixo metropolitano como um instrumento da política pública afeta a cenários econômicos e sociais, as intenções pragmáticas da sua concretização permeiam a construção de imagens modificadoras do espaço urbano.

As parcerias estabelecidas entre interesses do capital privado e estratégias de governos locais visando à rápida (re)ocupação de áreas subutilizadas, inclusive com variedade de usos, constituem fenômenos recorrentes de mutação da paisagem urbana (GADENS, 2014).

A implementação das alterações urbanísticas propostas pelo GPU Linha Verde pretende uma redefinição do antigo caráter rodoviário divisor da cidade e do elemento fragmentador do espaço urbanizado (CHU, 2008), passando a adquirir as funções de parque linear, permeado por uma estrutura axial de integração entre vários bairros de Curitiba e sua região metropolitana (HARDT, 2009).

Desse modo, o **objetivo geral** desta pesquisa consiste em analisar a experiência

urbanística de implementação da Linha Verde e seu correspondente processo de alteração da configuração da paisagem e da dinâmica urbana, considerando seus perfis viários e de usos do solo. Para o seu alcance, constituem **objetivos específicos** do estudo:

- a) identificar indicadores da dinâmica construtiva, tanto nos trechos cujas obras já foram concluídas, como nos que as mesmas ainda se encontram em execução ou não foram iniciadas;
- b) registrar fotograficamente a feição paisagística do entorno do GPU da Linha Verde, com o intuito de comparar a situação existente com a registrada há cerca de meia década.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Segundo Gadens et al. (2012), o conceito de GPU ainda está em elaboração, sujeito a várias interpretações, as quais, por um lado, correspondem a operações físicas, normalmente associadas a elevados investimentos financeiros, resultantes em alterações significativas da malha urbanizada (Hardt et al., 2008); por outro, compreendem instrumentos políticos que produzem impactos externos aos seus limites imediatos (Ultramari et al., 2007); em vertente similar, podem ser iniciativas de gestores públicos e de agentes privados para renovação urbana de determinados setores urbanísticos (Someck et al., 2005)

Gadens et al. (2012) identificam duas correntes principais de discussão dos GPUs: visão positivista, a qual se insere em amplo processo de planejamento estratégico, presumivelmente participativo (Borja et al., 2000; Del Rio, 2000); e posicionamento crítico, que contesta a viabilidade de consenso democrático, advertindo sobre seus riscos (Férran, 2001; Harvey, 2000; Moulaert et al., 2003).

Sugerindo quatro tipos básicos de grandes projetos urbanos (obras de infraestrutura, marcos arquitetônicos, requalificação urbanística e megaeventos), Gadens et al. (2012, p.24) destacam a existência de dois critérios comuns: “o desembolso de grandes somas de recursos financeiros e as alterações ostensivas do espaço urbano”.

As transformações no espaço urbano são fruto não só das relações intra-urbanas, mas de relações regionais e globais, já que a cidade não é um lugar fechado em si; ela assume relações que ultrapassam a esfera local e regional, e isto exige que se tenha uma visão da cidade inserida num contexto político-econômico mais abrangente (Santos, 2006, p.6).

Portanto, a produção espacial das cidades deve ser interpretada sob a égide do fenômeno de globalização e da economia capitalista, tornando-se essencial a compreensão da essência dos seus componentes a partir da sua função histórica para a sociedade (Santos, 2012).

Diferentes disposições desses componentes conformam paisagens diferenciadas, as quais são conceituadas por Hardt (2000, p.15) como:

[...] combinação de elementos naturais (físico-químicos e biológicos) e antrópicos, inter-relacionados e interdependentes que, em determinado tempo, espaço e momento social, formam um conjunto único e indissociável, em equilíbrio ou não, e em permanente evolução, promovendo percepções mentais e sensações estéticas como um ecossistema visto.

O meio urbano é composto por diversos tipos de paisagens, proporcionando às pessoas a oportunidade de formação do sentimento de pertencimento ao local na medida em que são resultantes de aspectos históricos e culturais que compõem a forma organizacional e o modo de vida da sociedade (Melo et al., 2014).

Hardt et. al. (2008, p.2) especificam que a paisagem urbana “é resultante da ação espontânea ou planejada do homem [...], estando diretamente relacionada às ações de planejamento e à morfologia dos espaços que condicionam sua qualidade visual e ambiental”.

Portanto, depreende-se que os GPUs, ao promoverem transformações no espaço urbano, determinam a geração de novas paisagens nas cidades.

3 ESTRUTURAÇÃO METODOLÓGICA

O estudo foi estruturado em três fases complementares. A primeira, revisão bibliográfica, de caráter exploratório, abordou teorias e conceitos sobre feição de grandes projetos urbanos, transformação do espaço urbanizado e geração de novas paisagens em cidades, os quais foram sintetizados na seção anterior deste trabalho.

A etapa seguinte, pesquisa de campo, também de natureza exploratória, foi associada a registro fotográfico ao longo do eixo metropolitano, para o qual foram testados diversos métodos, selecionando-se aquele que melhor retratava tanto características físicas do terreno (declividades e relevo) como condições visuais e perceptuais, com valorização da perspectiva.

A linha norteadora da composição das fotos foi a própria via, tratando-a

ortogonalmente ao posicionamento do observador, isto é, do eixo ótico da máquina fotográfica. A tomada de imagens foi feita a partir da linha central do leito carroçável da canaleta de ônibus ou, quando da sua inexistência, do canteiro central, adotando-se a distância de 20 passos para a próxima captação, resultando em amplo conjunto de fotografias, sendo um excerto exemplificado na Figura 3.

Figura 3: Vistas exemplificativas de perfis da Linha Verde de Curitiba



Fonte: Elaborada com base em fotografias tomadas em campo (2013; 2014).

Visando à possibilidade de comparação com trabalhos anteriores, a identificação das fotografias seguiu os mesmos métodos utilizados por Chu (2008) e Krüger (2006), obtendo-se um grupo organizado de dados de fácil compreensão.

Assim, cada imagem foi codificada segundo os seguintes critérios identificadores:

- subtrecho (bairro), com suas três letras iniciais;
- face (leste ou oeste);
- sequência da cena.

Como produto, obteve-se a seguinte codificação: subtrecho_face_número. Por exemplo, se a imagem pertencia ao bairro Hauer, estivesse na face leste e era a primeira fotografia tirada, sua identificação seria: HAU_L_001.

A fase final da investigação, análise dos resultados, de cunho descritivo e

analítico, correspondeu à interpretação dos perfis atuais da paisagem da área de estudo, comparando-a com informações similares sistematizadas por Chu (2008).

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A partir do desenvolvimento dos procedimentos metodológicos anteriormente expostos, é possível diagnosticar que as intervenções propostas para a Linha Verde permeiam três quesitos principais: sua função viária, uso do solo do seu entorno e seu processo de ocupação. Ou seja, as alterações previstas compreendem desde a sua estrutura física até a sua reconfiguração morfológica, uma vez que o eixo metropolitano deixa de ter caráter de rodovia e passa a funcionar como uma avenida da própria cidade.

4.1 Perfil viário

Quanto à resignificação e consolidação da estrutura viária a partir da implantação do GPU, percebe-se a existência de relevantes diferenças em relação aos resultados encontrados por Chu (2008) (Figura 4).

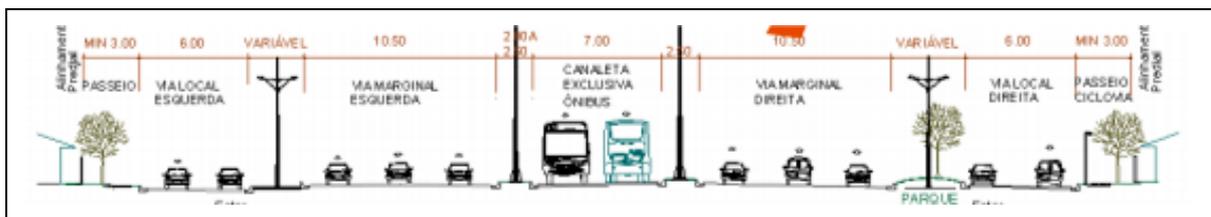
A implantação do sistema trinário previsto em projeto foi baseada no modelo adotado para o *bus rapid transit* (BRT), o qual, conforme Duarte et al. (2012), consiste na integração do transporte público, na hierarquia do sistema viário e na regulamentação dos usos do solo. No caso em questão, tem-se uma via central exclusiva para o transporte coletivo, duas marginais e duas locais, estas com faixa de circulação e estacionamento (Figuras 5 e 6).

Figura 4: Vistas exemplificativas de diferenças diagnosticadas em relação ao perfil viário anterior (esquerda) e atual (direita) do mesmo trecho da Linha Verde de Curitiba



Fonte: esquerda = Chu (2008); direita = fotografia tomada em campo (2013)

Figura 5: Seção transversal projetada para o sistema viário da Linha Verde de Curitiba



Fonte: Curitiba (2012)

Figura 6: Vistas exemplificativas de aspectos do sistema viário atual da Linha Verde de Curitiba



Fonte: Fotografias tomadas em campo (2014)

Cabe mencionar a importância das vias na estruturação morfológica urbana, bem como a sua relevância como um dos elementos mais claramente identificáveis na malha urbanizada (Lamas, 2010).

4.2 Perfil do uso do solo

Apesar das modificações esperadas, após pouco mais de meia década ainda persiste a baixa densidade populacional e a elevada quantidade de lotes vagos e de imóveis passíveis de renovação nas adjacências da Linha Verde. No entanto, já são perceptíveis alterações quanto a usos e tipologias arquitetônicas em determinados pontos. Desse modo, há indicativos do início do processo de significação da construção de uma nova paisagem, como um eixo de adensamento (Curitiba, 2012), em relativa conformidade com o apresentado nas intenções projetuais originais do GPU (Figura 7).

Figura 7: Perspectivas da proposta projetual da Linha Verde de Curitiba (superiores) e vistas exemplificativas de novos edifícios construídos na área



Fonte: superiores = Curitiba (2012); inferiores = fotografias tomadas em campo (2013)

Embora as variações ainda sejam pontuais, nota-se a tendência de instauração de mudanças relevantes na ocupação dos lotes, com a proposta do adensamento incentivando os usos mistos e evidenciando os chamados “polos de desenvolvimento”, os quais permitem maior agregação de atividades, em conformidade com as alterações previstas na lei de zoneamento urbano (Curitiba, 2000):

O processo de transformação do uso e da ocupação do solo gera a possibilidade de diversificação de atividades no eixo metropolitano, especialmente frente ao incentivo do adensamento populacional. Portanto, com mais pessoas morando na região, existirão mais necessidades e, por consequência, maior demanda por usos heterogêneos. Assim, uma nova paisagem vai sendo conformada, tornando imprescindível a construção de um olhar inusitado sobre a Linha Verde.

Vale destacar, porém, que a maioria dos lotes, como reflexo da legislação anterior, ainda possui caráter comercial e de serviços gerais voltados ao tráfego de passagem, a exemplo de lojas de autopeças, oficinas mecânicas, revendedoras de automóveis e similares, além de comércio atacadista e de algumas sedes de indústrias de pequeno e médio porte (Figura 8).

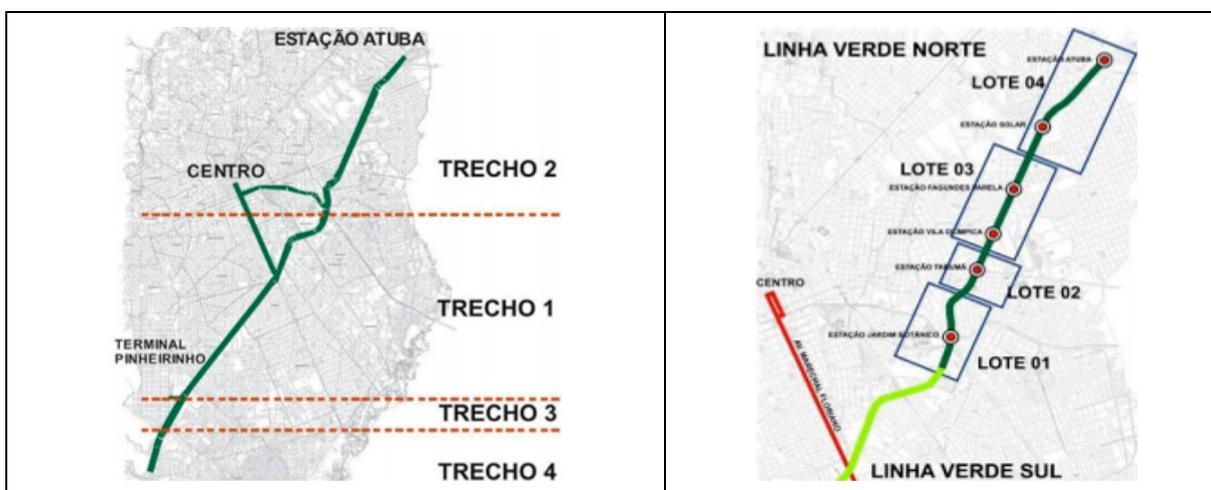
Figura 8: Vistas exemplificativas de edificações de caráter comercial e de serviços gerais voltados ao tráfego de passagem na Linha Verde de Curitiba



Fonte: Fotografias tomadas em campo (2013)

Sobretudo no setor Norte, as alterações urbano-paisagísticas ainda não são relevantes, tanto com referência à função viária quanto com relação aos novos usos do solo propostos. Este trecho é dividido, para fins de implantação, em quatro lotes, sendo cada um deles submetido a diretrizes diferenciadas (Figura 9).

Figura 9: Mapas de implantação da Linha Verde (esquerda) e de lotes do seu setor Norte



Fonte: Curitiba (2012)

A implantação, no Lote 1, do Complexo da Avenida Victor Ferreira do Amaral (Figura 10), junto à execução de estação de embarque e desembarque de transporte coletivo, não foi concluída contribuindo para que mudanças ainda não sejam claramente observadas.

Figura 10: Perspectivas do projeto do Complexo da Avenida Victor Ferreira do Amaral na Linha Verde de Curitiba



Fonte: Curitiba (2012)

Cabe destacar, ainda, a observação de algumas deficiências nas proposições, como a relação entre a via e o pedestre, pois esse aspecto permanece atuando como relevante fragmentador da paisagem e da circulação. Além de ser responsável por intenso tráfego de veículos, a estrutura viária divide claramente o espaço urbanizado em duas partes. Essa característica é reforçada pela falta de dispositivos de segurança para a travessia pedonal. Além disso, a ausência ou insuficiência de passeios, a velocidade do trânsito automotivo e as tipologias de veículos circulantes acentuam a reduzida conexão com os elementos do entorno.

No entanto, diagnostica-se que a transmutação paisagística do eixo metropolitano quanto às tipologias construtivas, à linguagem arquitetônica e às dinâmicas do entorno avança progressivamente. Novas imagens urbanas começam a ser criadas e os perfis laterais da avenida continuam a ser traçados.

A proposição de alternativas de construções para moradia e comércio deverá promover modificações acentuadas no desenvolvimento da região. Para identificação dos possíveis impactos do projeto na morfologia urbanística, a metodologia de composição de perfis do entorno imediato da Linha Verde permite a projeção de cenários capazes de prognosticar as mudanças paisagísticas e as dinâmicas espaciais.

Como a linguagem arquitetônica dos novos edifícios encontrados no eixo diferem da anteriormente predominante, há previsão do estabelecimento de outros patamares de

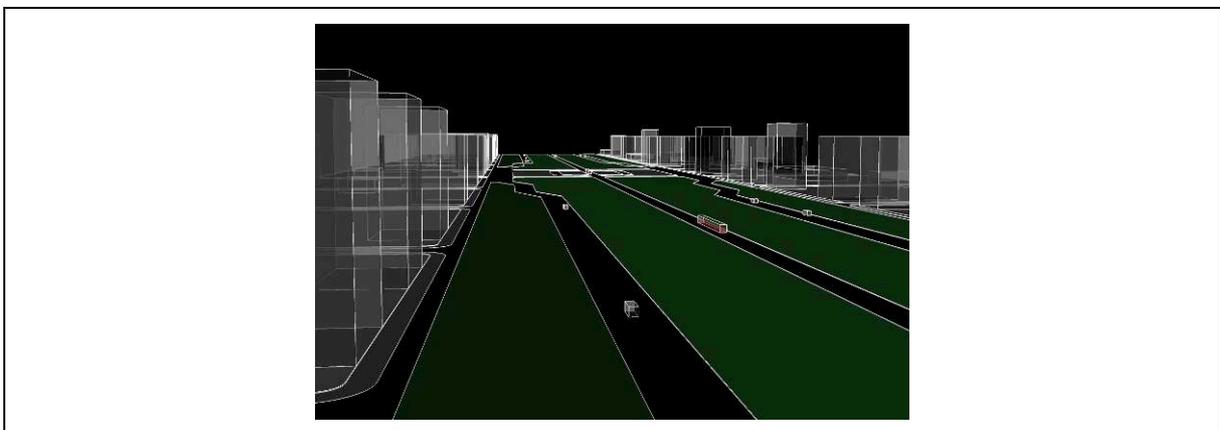
legibilidade urbana, interpretada por Lynch (2011) como fundamental para a consolidação de identidade, estrutura e significado para a cidade.

4.3 Perfil da paisagem

A lógica estruturante da Linha Verde, desde os tempos em que era conhecida e utilizada como rodovia federal, permeia conceitos de um espaço de característica linear. No entanto, como a paisagem é resultante da sobreposição de ações temporais (Castrogiovanni, 2008; Hardt et al., 2006), a linearidade é reforçada pela proposta de transformação urbanística, havendo clara intenção de conformação de imagem visual como símbolo de convergência e de diferenciação urbana.

Segundo Cullen (2000), a paisagem linear permite a fusão entre os planos frontal e de fundo, produzindo sensações de grandiosidade. Na nova configuração paisagística proposta para o GPU do eixo metropolitano, são evidentes as intenções de ritmos e a continuidade de elementos de acentuação da sua perspectiva (Figura 11).

Figura 11: Perspectiva do projeto da Linha Verde de Curitiba com reforço de ritmos e de continuidade de elementos



Fonte: Curitiba (2012)

Nesse cenário, tem-se novamente o pressuposto de legibilidade urbana, interpretada como "facilidade com que cada uma das partes possa ser reconhecida e organizada em um padrão coerente" (Lynch, 2011, p.12). Como característica complementar, também é reforçada a imageabilidade, sugerida por Lynch (2011) como a formação, pelo observador, de imagens mentais do ambiente.

Assim, o principal elo entre o cidadão e o espaço urbano é estabelecido por intermédio da paisagem estruturada ao longo do tempo, com a constituição do meio sendo identificada por seus objetos móveis e por seus volumes construídos (Landim, 2003); em síntese, por seus fixos e fluxos (Santos, 2008).

Os resultados encontrados na presente pesquisa são igualmente analisados sob a perspectiva de Dias (2010), para quem a paisagem deve ser tratada além de um simples ponto de vista, alcançando áreas de contato entre usuários e espaços, gerando, assim, elos singulares com os lugares.

5 CONCLUSÃO

Não obstante a instável abordagem conceitual sobre GPUs, persiste a certeza da existência de profundas transformações morfológicas e paisagísticas instauradas por essa experiência urbanística. Portanto, é recomendável a ampliação de investigações com vistas ao aprofundamento do conhecimento – tanto teórico quanto empírico – sobre o tema.

Apesar da sua simplicidade intrínseca, os procedimentos metodológicos adotados no presente estudo, com registro fotográfico sistemático de cenários, permitem a aferição do eixo metropolitano representado pela Linha Verde como um novo indutor de desenvolvimento da cidade de Curitiba. Por meio de alterações de uso e ocupação do solo, da adaptação do sistema de transporte, da ampliação das atividades socioeconômicas e da adoção de princípios de revitalização urbanística, há possibilidade de reconfiguração processual da região, com decorrentes efeitos positivos sobre a valorização imobiliária e a melhoria da infraestrutura urbana.

Metodologicamente, ressalta-se que foi imperativo o realinhamento de alguns aspectos programados, especialmente quanto à forma da aquisição das imagens. Desde pesquisas anteriores, houve problemas de segurança pessoal durante os levantamentos de campo. Outra dificuldade encontrada diz respeito à inexistência de locais adequados para registro fotográfico em grande parte do setor Norte, onde as obras ainda não foram concluídas, sendo ambos os lados da via filmados ortogonalmente às laterais do eixo, dentro de um veículo, e posteriormente editados para a composição de imagens estáticas.

Os resultados obtidos demonstram a tendência de fortes mudanças na estrutura de ocupação da área sujeita às normativas da OUC, sendo relevantes algumas modificações já

observadas. Nesse sentido, são cada vez mais legíveis as influências das obras concluídas e a consolidação de novas tipologias construtivas, a exemplo daquelas vinculadas à maior densidade populacional.

O crescimento da atração de investimentos imobiliários e da procura por terrenos na região é, a princípio, decorrente das melhorias propostas. Esta constatação é confirmada pelas dinâmicas de reconfiguração paisagística, das ofertas imobiliárias e das alterações de usos, cuja ocorrência foi prognosticada pelas diretrizes projetuais ao considerá-las metas principais da experiência urbanística.

Todavia, frente à questão da mobilidade urbana na construção do espaço, destaca-se a preocupação de que a Linha Verde não cumpra seu objetivo de integrar os dois lados (leste e oeste) da antiga rodovia. Ainda há ampla discussão acerca de necessidades, benefícios e desvantagens da implantação de passarelas e trincheiras. A insuficiência dessas intersecções em desnível deve instigar a busca de ações mais dirigidas, uma vez que, na atualidade, persevera a fragmentação do tecido urbano e a descontinuidade da paisagem construída.

Após as análises realizadas, depreende-se a continuidade de elementos da estrutura morfológica e paisagística na capital paranaense, para a qual, desde 1966, já era preconizada a implantação de vias estruturais. A última proposição, de enquadramento desse território como um novo eixo estrutural, configurou-se como principal incremento às diretrizes morfológicas da cidade, sem, contudo, desconfigurar seu desenho original. Com ocupação em diferentes períodos temporais, a paisagem resultante, contrariamente, tende a assumir características diferenciadas, pelo seu caráter metropolitano e pelos parâmetros urbanísticos previstos. Há que se atentar, também, para a elevada probabilidade das mudanças da área e do seu entorno influenciarem parte da região metropolitana, que já é partícipe do processo, notadamente com referência à mobilidade regional.

Em suma, pode-se concluir que o processo de transformação dos aspectos estruturais e formais decorrentes da implantação da Linha Verde teve continuidade efetiva, podendo-se inferir que as dinâmicas imobiliárias deverão ser intensificadas com a conclusão das obras e, desse modo, o contexto paisagístico será reformulado de maneira mais acentuada. Nessa conjuntura, é determinante a necessidade de acompanhamento dessas condições pelo processo de planejamento e gestão da cidade.

REFERÊNCIAS

- Borja, Jordi & Castells, Manuel. 2000. *Local y global: la gestión de las ciudades en la era información*. México, D.E.: Santillana; United Nations for Human Settlements – UNCHS; Taurus.
- Brasil. 2001. Lei Federal Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto da Cidade. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jul..
- Castrogiovanni, Antônio Carlos. 2008. Por que geografia no turismo? Um exemplo de caso: Porto Alegre. In: Gastal, Susana (Org.). *Turismo: 9 propostas para um saber-fazer*. 4.ed. Porto Alegre: Editora da Pontifícia Universidade do Rio Grande do Sul – EDIPUCRS. p.131-143. (Coleção Comunicação, 4).
- Chu, Geane Derosso. 2008. *Grandes projetos urbanos: a intervenção do eixo metropolitano*. Monografia (Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUCPR, Curitiba.
- Cullen, Gordon. 2000. *Paisagem urbana*. Tradução de Isabel Correa e Carlos de Macedo. São Paulo: Martins Fontes.
- Curitiba. 2000. Lei Municipal Nº 9.800, de 03 de janeiro de 2000. Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo no município de Curitiba e dá outras providências. *Diário Oficial [do] Município de Curitiba*, Poder Executivo, Curitiba, PR, 04 jan.
- Curitiba. 2012. *Operação urbana consorciada Linha Verde*. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/cepac-operacao-urbana-consorciada-linha-verde/576>>. Acesso em: 30 jun. 2014.
- Del Rio, Vicente. 2000. Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos. *Arquitextos [online]*, Texto Especial 028. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp028.asp>>. Acesso em: 31 maio 2014.
- Dias, Karina. 2010. *Entre visão e invisão: paisagem [por uma experiência da paisagem no cotidiano]*. Brasília, DF: Fundo de Apoio à Cultura – FAC, Editora da Universidade de Brasília – UNB.

Duarte, Fábio & Ultramari, Clovis. 2012. Making public transport and housing match: accomplishments and failures of Curitiba's BRT. *Journal of Urban Planning and Development*, Maryland: American Society of Civil Engineers – ASCE, v.138, n.2, p.183-194.

Ferrán, Carlos. 2001. O efeito territorial dos “grandes projetos urbanos”. In: Abramo, Pedro. (Org.) *Cidades em transformação: entre o plano e o mercado; experiências internacionais de gestão do solo urbano*. Rio de Janeiro: Observatório Imobiliário e de Políticas do Solo – OIPS. p.239-260.

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. 2012. *Estudo de impacto ambiental da operação urbana consorciada Linha Verde*. São Paulo.

Gadens, Leticia Nerone. 2014. *Paisagens Vitalizadas: transformações morfológicas decorrentes de megaeventos esportivos em Barcelona, Espanha, e no Rio de Janeiro, Brasil*. 334f. Tese (Doutorado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUCPR, Curitiba.

Gadens, Leticia Nerone; Hardt, Leticia Peret Antunes & Frey, Klaus. 2012. Das práticas de gestão de grandes projetos urbanos. *Saúde e Sociedade*, São Paulo: Universidade de São Paulo – USP; Associação Paulista de Saúde Pública – APSP, v.21, supl.3, p.21-32.

Hardt, Carlos. 2009. Les interactions entre l'aménagement urbain et la planification des transports a Curitiba (Brésil). In: Diabe, Youssef (Org.) *Le ville durable: urgences et utopies*. Paris: L'École des Ingénieurs de la Ville de Paris. p.123-137.

Hardt, Leticia Peret Antunes. 2000. *Subsídios à avaliação da qualidade da paisagem urbana: aplicação a Curitiba, Paraná*. 323f. Tese (Doutorado em Engenharia Florestal) – Universidade Federal do Paraná – UFPR, Curitiba.

Hardt, Leticia Peret Antunes & Hardt, Carlos. 2006. Contexto histórico de intervenção na paisagem e espaços urbanos. In: Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, VIII, 2006, São Paulo. *Anais...* São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAU-USP. p.1-9.

Hardt, Leticia Peret Antunes; Carvalho, Guilherme Ribeiro; Afonso, Tais Maros & Hardt, Carlos. 2008. Grandes projetos urbanos: impactos do Plano Serete sobre a morfologia e a paisagem do ambiente construído de Curitiba, Paraná. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade, 4., Brasília, 2008. *Anais...* Brasília: ANPPAS. p.1-18.

Harvey, David. 2000. *Spaces of hope*. Berkeley: University of California Press.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2014. *Cidades*. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 30 jun. 2014.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. 2014. *Planejamento*. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/>. Acesso em: 31 maio 2014.

Krüger, Adriana. 2006. *Grandes projetos urbanos: o eixo metropolitano*. Monografia (Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUCPR, Curitiba.

Lamas, José Manuel Ressano Garcia. 2010. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 5.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Landim, Paula da Cruz. 2003. *Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista – UNESP.

Lynch, Kevin Andrew. 2011. *A imagem da cidade*. 3.ed. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: WMF Martins Fontes.

Melo, Mariana Inocência Oliveira & Dias, Karina e Silva. 2014. Parques urbanos, a natureza na cidade: práticas de lazer e de turismo aliadas à cidadania. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, São Paulo: Sociedade Brasileira de Ecoturismo – SBECOTUR, v.6, n.5, p.942-957.

Moulaert, Frank; Rodriguez, Arantxa & Swyngedouw, Erik. 2003. *The globalized city: economic restructuring and social polarization in european cities*. Oxford: Oxford University Press. (Oxford Geographical and Environmental Studies Series)

Santos, José Lázaro de Carvalho. 2006. Reflexões por um conceito contemporâneo de urbanismo. *Malha Urbana* – Revista Lusófona de Urbanismo, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias – ULHT, n.3, p.1-24. Disponível em: <<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/malhaurbana/article/view/87>>. Acesso em: 31 maio 2014.

Santos, Milton. 2008. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP.

Santos, Milton. 2012. *Espaço e método*. 5.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP. (Coleção Espaços)

SINDUSCON-PR – Sindicato das Indústrias da Construção Civil no Estado do Paraná. 2014. *Prefeito apresenta operação urbana consorciada Linha Verde aos associados do SINDUSCON-PR*. Disponível em: <http://www.sinduscon-pr.com.br/principal/home/?sistema=conteudos%7Cconteudo&id_conteudo=2063>. Acesso em: 30 jun. 2014.

Someck, Nadia & Campos Neto, Candido Malta. 2005. Desenvolvimento local e projetos urbanos. *Arquitextos* [online], Texto Especial 059. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>> . Acesso em: 03 ago. 2014.

Ultramari, Clovis & Rezende, Denis Alcides. 2007. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. *Ambiente Construído*, Porto Alegre: Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído – ANTAC, v.7, p.1-15.

AGRADECIMENTOS

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo apoio financeiro à pesquisa Eixo Metropolitano – Linha Verde em Curitiba / PR: a dinâmica do rearranjo urbano-metropolitano.