

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

MOBILITY POLICY, LAND MARKET AND THE NEW LOGIC OF EXPANSION IN CURITIBA: INCLUSION OF THE EXCLUDED? | POLÍTICA DE MOVILIDAD, MERCADO DE TIERRAS Y LA NUEVA LÓGICA DE EXPANSION EN CURITIBA METRÓPOLI: ¿INCLUSIÓN DEL EXCLUIDO?

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 baixa renda para cada vez mais longe, num processo de periferação imposto pela lógica classista centro-periferia. O segundo movimento adveio da política de mobilidade de caráter inclusivo, com a extensão da Rede Integrada de Transporte à periferia segmentada. O maior impacto daí decorrente foi a mobilidade social das classes de mais baixa renda, graças ao incremento salarial 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 resultou o *acesso à metrópole* pelo cidadão dela anteriormente excluído. A acessibilidade urbana possibilitou a 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 de 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 revelar um fenômeno — a tendência de homogeneização dos preços da terra graças à homogeneização da acessibilidade urbana. Em última instância, a lógica da inclusão do excluído veio legitimar as ideologias da qualidade de vida e do pertencimento à Curitiba Planejada.

PALAVRAS-CHAVE: Curitiba. Expansão urbana. Mobilidade urbana.

ABSTRACT

The logic of urban expansion in city of Curitiba has suffered over the last two decades. The first urban expansion movement was tied to the increase in real estate values from the center towards the suburbs, driving the low-income population to increasingly farther suburbs in a process imposed by the center-suburb logic. The second urban

movement came from the mobility policy of inclusiveness, with the expansion of the Integrated Transport Network to the sub-divided suburb. The biggest impact was on social mobility of the lower income classes thanks to income increase brought about by the commuting of citizens to downtown employment. The third urban expansion movement occurred by the logic of inclusion of the excluded, a peculiar logic to Curitiba, which resulted in access to the metropolis of the previously excluded metropolitan citizens. Urban accessibility enabled the permanence of the metropolitan citizen in the new developed location, which is nothing more than the popular neighborhood now connected to all areas of the city. Through empirical research, it was found that the largest number of locations developed in the last fifteen years in the eastern part of the metropolis referred to the logic of inclusion of the excluded, which has revealed a phenomenon — the tendency of homogenizing land prices thanks to the homogenization of urban accessibility. Ultimately, the logic of inclusion of the excluded legitimizes the ideologies of quality of life and of belonging to Planned Curitiba.

KEYWORDS: Curitiba. Urban sprawl. Urban mobility.

RESUMEN

La lógica de la expansión urbana en Curitiba Metrópoli se ha convertido en las últimas dos décadas. El primer movimiento de expansión vino ligado a la valorización del inmueble desde el centro hacia la periferia, expulsando a la población con los ingresos más bajos a cada vez más lejos, en un proceso de periferización impuesto por la lógica clasista centro-periferia. El segundo movimiento vino de la política de movilidad de carácter inclusivo, con la extensión de la Red Integrada de Transporte orientado a la periferia. El mayor impacto debido a eso fue la movilidad social de las clases de menores ingresos, gracias al aumento de los ingresos propiciado por los movimientos pendulares del ciudadano metropolitano a los puestos de trabajo en el centro de la metrópoli. El tercer movimiento de expansión se produjo por una lógica de inclusión de los excluidos, peculiar a Curitiba Metrópoli, que muestra el acceso a los ciudadanos metropolitanos anteriormente excluidos. De la accesibilidad urbana viene la posibilidad de permanencia del ciudadano metropolitano en la nueva ubicación producida, que no es más que el barrio popular ahora conectado a todos los puntos de Curitiba Metrópoli. A través de la investigación empírica, se encontró que el mayor número de lugares producidos en los últimos quince años en el cono Este de la metrópoli, se refirió a la lógica de la inclusión de los excluidos, que ha revelado un fenómeno — la tendencia de homogeneización de los precios de la tierra gracias a la homogeneización de la accesibilidad urbana. En última instancia, la lógica de la inclusión de los excluidos viene legitimar ideologías de la calidad de vida y de pertenencia a una Curitiba planeada.

PALABRAS CLAVE: Curitiba. Expansión urbana. Movilidad urbana.

A FORMAÇÃO DA METRÓPOLE SEGMENTADA NA TRANSIÇÃO DA IDEOLOGIA DA CURITIBA PLANEJADA À CURITIBA ECOLÓGICA

Em Curitiba, a conformação da metrópole se inicia tardiamente em relação ao marco institucional da criação das regiões metropolitanas no Brasil, em 1973. O fenômeno da conurbação com os municípios limleiros 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 1970, a malha urbana de Curitiba, até então compacta, ultrapassa a BR 116 que até então a limitava. Os municípios de São José dos Pinhais e o distrito de Pinhais (em Piraquara) já apresentam 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 (PARANÁ, 1999).

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 1980 e 1991: enquanto o núcleo cresce a uma taxa de 2,28% ao ano, a periferia cresce a 6,40% ao ano, sendo considerada uma das mais altas taxas de crescimento do país nesse período. De acordo com Ultramari e Moura (1994, p.10), a expansão da mancha urbana em Curitiba caracterizou-se pelo extravasamento da periferia em direção às cidades vizinhas, o que determinou a formação de uma metrópole segmentada. Segundo Mautner, é imprescindível esclarecer que a periferia é a base de um processo de produção do espaço urbano:

[...] é de fato 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 (MAUTNER, 1999, p.253).

Porém, torna-se imprescindível evidenciar nesta análise que a metrópole segmentada forma-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 1970, Curitiba inicia a implantação maciça de seu Plano Diretor, 1966, cujo protagonista maior é 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. Nesse novo modelo estabelecem-se corredores estruturais, com a integração do transporte coletivo ao sistema viário e ao 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, enquanto 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, ocorreu uma elevação substancial do valor da terra urbana, condicionando assim um movimento das camadas de mais baixa renda para as franjas do aglomerado urbano. De outro lado, tanto Curitiba como os municípios metropolitanos absorveram significativos contingentes populacionais de baixa renda, frente à 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 concluído o primeiro Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba, a partir das diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Na década de 1980, Curitiba passa da faixa de 1 milhão de habitantes para 1,3 milhão, a uma taxa de crescimento de 2,34% ao ano. No mesmo período, a região metropolitana cresce a uma taxa de 3,36%, fazendo emergir municípios periféricos, consolidando assim 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 (RIT). A ampliação da acessibilidade e da mobilidade, conferida pela tarifa única, beneficia sobremaneira o cidadão curitibano que, além disso, passa a contar com um sistema de transporte eficiente em termos de regularidade e custos. O cidadão experimenta, mais uma vez, a defasagem de acesso à cidade planejada, primeiramente pela dependência 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. Nesse período, 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. Emerge, então, o discurso da *cidade participativa*, quando a oposição assume a prefeitura por duas gestões seguidas (LEITÃO, 2002).

Porém, em concomitância com a nova Constituição Federal (BRASIL, 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 — emerge, no início dos anos noventa, uma nova ideologia de planejamento urbano em Curitiba, ideologia esta des-

colada da política urbana em curso no país. Como marca indelével da terceira gestão de Jaime Lerner como prefeito, Curitiba passa de *cidade planejada* a *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 a economia global. A visibilidade necessária para alavancar tal estratégia vem alicerçada na noção de 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 graças à recuperação de antigas áreas degradadas ou à 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.

O cenário resultante da *Capital Ecológica* contabilizou duas premiações internacionais em 1990. O primeiro deles foi concedido pelo *International Institute for Energy Conservation*, em razão da melhoria na eficiência energética global, graças ao modelo do sistema integrado de transporte, que priorizava o transporte coletivo sobre o individual, possibilitando economia de combustível e diminuindo a emissão de gases tóxicos na atmosfera. A segunda premiação, considerada o *Oscar* do meio ambiente, foi outorgado pela Organização das Nações Unidas (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, têm 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 do Paraná, em 1994. Tem então início um novo projeto de desenvolvimento industrial, alicerçado na atração de investimentos do setor automobilístico para o Paraná. Como resultado desses esforços políticos são implantadas as montadoras *Renault*, *Audi* e *Chrysler* na Região Metropolitana de Curitiba — 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 alcança um novo patamar no cenário do desenvolvimento econômico nacional (LOURENÇO, 2000).

O dinamismo do setor terciário nessa fase é constatado por Firkowski, ao apontar a 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 (FIRKOWSKI, 2001).

Segundo Harvey (2005), o dinamismo do capitalismo hoje torna instáveis as concepções de urbano e de cidade, não por insuficiência conceitual, mas pelo próprio conceito ter de refletir as relações mutantes entre forma e processo. Ressalta o autor que o empreendedorismo enfatiza 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 (HARVEY, 2005). Também encontra apoio na reflexão de Gunn (1999) sobre “a mídia na guerra dos lugares”. Ele ressalta o conceito de *boosterismo*, concebido em termos da promoção e *marketing* de lugares, apontando 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 (GUNN, 1999).

Em meados dos anos noventa, as demandas reprimidas da metrópole segmentada tornam-se cada vez mais visíveis em função do contraponto da *qualidade de vida* na cidade central. Disso decorrem novos investimentos em transporte, porém dessa vez na escala intraurbana, apontando uma lógica de expansão de caráter inclusivo para o cidadão metropolitano até então excluído. Lojkine (1981), ao analisar a cidade como um sistema produtivo — no qual produção e consumo são inseparáveis —, ressalta como tema central os conflitos de interesses de classe. Assim, a política urbana, em nome dos interesses do capital monopolista, faria concessões marginais às classes dominadas (LOJKINE, 1981).

REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE METROPOLITANA: ACESSIBILIDADE E CONSOLIDAÇÃO DA CURITIBA METRÓPOLE

Em 1996, por delegação do Governo do Estado, a Urbanização de Curitiba S/A (URBS) passa a controlar o transporte de toda a região metropolitana, o que permite que a rede de transporte de Curitiba seja integrada em escala intraurbana. Até 1983, as linhas metropolitanas ligavam apenas fisicamente a sede dos municípios a Curitiba; após 1983, foram reestruturadas a partir de terminais nas sedes dos municípios e vinham até o Terminal Guadalupe no centro de Curitiba. Em 1966, a extensão da RIT para a área metropolitana expande inicialmente a integração físico-tarifária para os municípios de Almirante Tamandaré, Pinhais e São José dos Pinhais. Desde então, intensifica-se a integração entre a RIT e os sistemas urbanos da área conturbada, atingindo hoje 59 linhas em 12 municípios. A operação do sistema é privada, sendo que dela participam 10 empresas urbanas e 18 metropolitanas. Desde então, cabe à URBS a tarefa de gerenciar tecnicamente o sistema, além de propor a tarifa, gerir a receita e remunerar as empresas.

Desse modo é que se configura a aqui denominada Curitiba Metrópole, definida pelos deslocamentos intraurbanos por meio da integração via RIT. Disso deriva uma multiplicidade de novas localizações, abarcando bairros populares anteriormente segregados pela falta de acessibilidade e mobilidade urbanas. É a lógica da expansão pela inclusão, por meio da rede integrada de transporte, de tal forma que os fenômenos de polarização e 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 polo 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 analisar os impactos da acessibilidade à rede de transporte, como a possibilidade de múltiplos deslocamentos e a redução dos custos com a tarifa única. Quanto ao poder estruturador do transporte coletivo, à medida que a mancha urbana vai se compactando, “jardins” e “vilas” desconectados cedem 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 com atividades do setor terciário, até então ausentes por ali. As centralidades conformam-se a partir dos bairros que, pela presença dos terminais metropolitanos, passam a apresentar alto grau de acessibilidade urbana, bem como a acessibilidade à própria metrópole (LEITÃO, 2010).

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 polo é Pinhais, com uma proporção de 28,93% da população deslocando-se para o polo, seguido de Almirante Tamandaré com 27,51%, Colombo com 25,25% e Piraquara com 22,37% (PARANÁ, 2001).

Em 1997, ao realizar estudos sobre as condições de pobreza no Paraná e em Curitiba, Moura (1998, p.65) aponta como se sustenta a 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 a Curitiba são sustentadas pela pobreza de seus municípios periféricos e de sua própria periferia interna.

As alterações recentes na estrutura intraurbana da Curitiba Metrópole, oriundas da expansão do capital e da extensão dos meios de consumo coletivo à periferia conurbada, impactaram profundamente os valores de uso da terra urbana, produzindo novas localizações no território. Segundo Lefebvre (2001, p.6):

A cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso.

AS NOVAS LOCALIZAÇÕES NA CURITIBA METRÓPOLE: ENTRE A POLÍTICA DE MOBILIDADE E A DINÂMICA DO MERCADO DE TERRAS

O processo de produção das novas localizações na Curitiba Metrópole foi interpretado nesta pesquisa à luz de três lógicas, consideradas essenciais para apreensão do fenômeno recente de expansão urbana (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 (RIT) e a apropriação do território pela renda; e (iii) a *lógica da inclusão do excluído*, resultante da produção e apropriação das novas localizações intraurbanas na periferia da Curitiba Metrópole, a partir da correlação entre o mercado de terras e a expansão da rede integrada de transporte (LEITÃO, 2010, p.112).

Sobre a metodologia de pesquisa adotada, encontrou-se em Harvey (1980) 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 tempo sobre as imaginações sociológica e geográfica” (HARVEY, 1980, p.14). Como objeto de pesquisa, tomou-se 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 “cone leste da Curitiba Metrópole”, definido por um ângulo que parte da área central da cidade 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 compreendido entre 1996 e 2009, que corresponde à metropolização da RIT até a data da pesquisa.

Algumas dificuldades foram encontradas: a defasagem do censo demográfico do IBGE de 2000 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2001) em relação à data da pesquisa; e a amplitude do universo de pesquisa devido à extensão do período estudado, equivalente a treze anos. Como acertos, apontam-se: o apoio teórico da produção das localizações intraurbanas de Villaça (1998) o método de espacialização dos fenômenos, a partir de Harvey (1980) e a escala de análise da metrópole, a partir dos bairros, com apoio em Campos Filho (1989). Ainda como acerto, registra-se a coincidência cronológica entre os relatórios de evolução da RIT Metropolitana elaborados pela URBS e a pesquisa imobiliária realizada pelo Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial (INPESPAR) vinculado ao Sistema do Sindicato

da Habitação e Condomínios (SECOVI-PR) e complementada pela autora segundo a mesma metodologia.

Para complementar a amostra da evolução histórica do preço da terra no cone leste, foram pesquisados 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. O resultado da pesquisa levou às conclusões que seguem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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, ícones 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 anunciada qualidade de vida, ou seja, excluída.

A *Capital Ecológica* vem a ser, na verdade, a reificação da ideologia de planejamento anterior — a *Curitiba Planejada* dos anos setenta e oitenta, que privilegiava o transporte coletivo sobre o individual — e que, ao ser exaltada pelo *marketing urbano*, alcançou 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 que a população da periferia segmentada, tal qual a da cidade central, passa a legitimar a ideologia da *Capital Ecológica*. Porém, as razões que conduziram essas “duas Curitiba” 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. Entre eles, destacam-se novos parques urbanos e 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 atrair o capital de um setor terciário superior. Assim, ao reforçar a imagem de uma *metrópole progressista*, produz-se uma série de novas localizações na cidade central, com movimentação e deslocamentos das elites, em razão de novos valores de uso, gerados pelo mercado imobiliário. Assim, a terra mais valorizada na cidade central agrava a exclusão na periferia segmentada, num movimento que reproduz a lógica classista centro-periferia, movimento esse que caracteriza a própria metrópole.

Em contraponto à cidade central, os investimentos estatais na periferia metropolitana vêm sendo maciçamente dirigidos à oferta de condições gerais de produção. Como consequência, à medida que emergem novas localizações — sejam áreas industriais ou eixos logísticos —, altera-se também a estrutura intraurbana, que agora atinge efetivamente a escala de metrópole.

É desse modo que a *Capital Ecológica* se concretiza para o cidadão metropolitano, a reboque da expansão da rede integrada de transporte: 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 integração física pela gama de possibilidades de deslocamento no território da metrópole, 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, a par da industrialização recente e da dinamização do setor de comércio e serviços, a expansão do trabalho assalariado com carteira assinada é constatada pelo crescimento de 25,9% entre os empregados e de 65% entre trabalhadores domésticos. Isso se deve em grande parte à pendularidade propiciada pela rede integrada de transporte, cuja dimensão de inclusão pode ser traduzida na proporção de usuários da RIT metropolitana que realiza movimento pendular por motivo de trabalho: hoje equivalente a um terço do total dos usuários.

Diante do exposto, advém o conceito que aqui se propõe — o da expansão urbana pela lógica de *inclusão do excluído* —, um conceito ao mesmo tempo sociológico e econômico, mas que só pôde ser apreendido pela relação espaço-tempo contida na mobilidade intraurbana. A nova lógica de expansão urbana possibilitou 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 salarial ofertado no município de moradia.

Mais do que isso, o caráter redistributivo da criação das múltiplas localizações na periferia possibilitou, por sua vez, o consumo da própria localização produzida. O cidadão até então excluído — ou expulso pela valorização fundiária, ou migrante em busca de emprego —, passa à condição de consumidor dos novos valores de uso da terra urbana, produzidos socialmente.

Dadas a regularidade e a eficiência do sistema de transporte, o cidadão tem agora 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 intraurbanas.

Assim, a legitimação da *Capital Ecológica* pelas classes da periferia advém 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, verificado em período mais recente na homogeneização dos preços da terra, decorrente da acessibilidade na Curitiba Metrópole: consiste na redução dos intervalos de preço entre as novas localizações produzidas na periferia e as localizações mais privilegiadas. Em última instância, a

homogeneização de preços da terra possibilita ao cidadão metropolitano, pela apropriação do valor de troca de sua localização, transferir sua moradia para mais perto da área central, passando a assumir maior controle sobre o tempo dos seus deslocamentos.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 1988.
- CAMPOS FILHO, C.M. *Cidades brasileiras: seu controle ou o caos*. São Paulo: Nobel, 1989 (Coleção Cidade Aberta).
- FIRKOWSKI, O.L.C. *A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba*. 2001. Tese (Doutorado em Geografia) — Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- GUNN, P. A mídia na guerra dos lugares: a experiência tucana no Ceará. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999. p.145-168.
- HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo demográfico 2000*. Brasília: IBGE, 2001.
- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEITÃO, S.R. *Inclusão do excluído? Política de mobilidade e dinâmica do mercado de terras na expansão da Curitiba Metrôpole*. 2010. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- LEITÃO, S.R. *O discurso do planejamento urbano em Curitiba: um enigma entre a prática e a cidade real*. 2002. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- LOJKINE, J. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- LOURENÇO, G.M. Retaguarda institucional das transformações econômicas no Paraná. *Análise Conjuntural*, v.22, n.11-12, p.2-9, 2000.
- MAUTNER, Y. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999. p.245-259.
- MOURA, R. Planejamento e segregação sócio-espacial na Região Metropolitana de Curitiba. *Experimental*, n.4/5, p.57-69, 1998.
- PARANÁ (Estado). COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA. *Metrópolis em revista*. Curitiba: Comec, 1999.
- PARANÁ (Estado). COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA. *Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba*: documento para discussão. Curitiba: Comec, 2001.
- ULTRAMARI, C.; MOURA, R. *Metrôpole: grande Curitiba: teoria e prática*. Curitiba: Iparde, 1994.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SYLVIA RAMOS LEITÃO | Pontifícia Universidade Católica do Paraná | Escola de Arquitetura e Design | Curso de Arquitetura e Urbanismo | R. Imaculada Conceição, 1155, Prado Velho, 80215-901, Curitiba, PR, Brasil | E-mail: <sylvia.leitao@pucpr.br>

Recebido em
26/5/2014 e
aprovado em
30/6/2014.