



Fragmentação da morfologia peri-urbana de Curitiba/PR

Anderson Dias de Almeida Proença

Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Departamento Acadêmico de Arquitetura e Urbanismo, Curitiba, PR, Brasil. E-mail: aproenca@utfpr.edu.br

Submetido em 8 de março de 2023. Aceito em 31 de março de 2023.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v11i1.296>

Resumo. A expansão urbana morfologicamente dispersa e fragmentada está associada ao surgimento de problemáticas territoriais como o consumo exagerado de terras, água e energia, a má relação entre custo-benefício para implantação de infraestruturas urbanas, e o aumento das distâncias necessárias para a mobilidade cotidiana. Tal modelo de urbanização, em um contexto de elevada desigualdade socioeconômica como o brasileiro, tende a ser ainda mais agravados para as camadas mais pobres da população. A partir deste aparato conceitual, neste artigo objetivou-se analisar a expansão recente da Regional Tatuquara, localizada no extremo sul dos limites municipais de Curitiba, que constitui o principal vetor de expansão urbana da Região Metropolitana desde a década de 1990. Identificou-se o predomínio de uma morfologia urbana descontínua em relação ao tecido urbano central da metrópole, constituída majoritariamente por loteamentos horizontais e conjuntos habitacionais isolados que fomentam a fragmentação do espaço urbano. Conclui-se que este modelo de urbanização está vinculado à uma estratégia explícita de afastamento das áreas destinadas à habitação social por parte dos planos urbanos existentes.

Palavras-chave. Curitiba, morfologia urbana, planejamento urbano, regional Tatuquara, urbanização dispersa e fragmentada

Introdução

A dispersão do tecido urbano tem sido um dos fenômenos mais assiduamente investigados nas áreas de urbanismo e planejamento urbano desde a década de 1970. Embora a expansão urbana difusa do *urban sprawl* tenha predominado em muitas cidades norte-americanas desde o período pós-guerra na década de 1940, foi neste momento que os fenômenos de dispersão urbana tornaram-se um recorrente objeto de análise de pesquisadores – principalmente no continente europeu - que enxergavam naqueles novos núcleos urbanos que surgiam ao redor, mas espacialmente descontínuos em relação às metrópoles, uma grande novidade morfológica frente à séculos de cidades que se expandiam de forma contínua, densa e concêntrica em torno de uma centralidade histórica.

A consolidação do modelo econômico globalizado associado à um aparato político de desenvolvimento neoliberal, impuseram a consolidação de um novo paradigma para os estudos urbano e regionais em escala mundial a partir da década de 1970. As tradicionais classificações conceituais de cidade e metrópole tornaram-se obsoletos frente à um sistema urbano muito mais complexo (Monclus, 1998), nos quais intensificaram-se as relações de fluxos em uma escala supra-metropolitana, reforçando uma nova organização territorial urbana-regional que François Ascher (2010) conceituou como as *metápolis*. Para Françoise Choay (2008), as atividades urbanas passaram a dispersar-se por periferias cada vez mais irradiadas no território externo da metrópole, nucleadas pelo surgimento de grandes equipamentos geradores de fluxos e empregos, como os

aeroportos, centros de pesquisa, universidades e *shoppings centers*, que levavam consigo à formação de novos núcleos urbanos em meio ao espaço rural.

No contexto latino-americano, a ênfase na vertente de pesquisa sobre os aspectos morfológicos da expansão urbana - em especial nos casos metropolitanos - cresce a partir da década de 2000, sob distintos termos e conceitos como o de urbanização dispersa e fragmentada (Reis, 2006), urbanização extensiva (Monte-Mór, 2006) e urban fringes (Carrión-Flores e Irwin, 2004). Em comum têm a abordagem das transformações funcionais e morfológicas causadas pelo fenômeno de difusão fragmentada de novos núcleos urbanos, associando-as às mudanças globais no sistema econômico e nas novas tecnologias de comunicação e informação que levaram à uma realocação regional do aparato produtivo (Guevara, 2015).

A maior parte dos trabalhos acerca deste tema coincidem sobre os aspectos majoritariamente negativos dos processos que culminam em uma morfologia urbana dispersa, fragmentada e de baixa densidade. Sob perspectivas socioeconômicas e ambientais, pode-se citar: os altos custos aos cofres públicos para implantar infraestrutura urbana em um território tão amplo para benefício de relativamente pouca população; aprofundamento da segregação socioespacial acompanhada da proliferação das tipologias urbanas fechadas; ineficiência de sistemas de transporte público em morfologias urbanas de baixa densidade e consequente aumento da taxa de motorização individual; desvalorização dos serviços e dos espaços públicos em geral; a crescente especulação imobiliária sobre remanescentes ambientais, dentre outras (Guevara, 2015).

A urbanização extensiva, ainda que fenômeno geral ao processo de urbanização, apresenta manifestações particulares de acordo com as condicionantes históricas e geográficas de cada localidade (Limonad, 2011). No caso da Região Metropolitana de Curitiba, objeto deste trabalho, parte-se do pressuposto de duas condicionantes principais para compreender as atuais feições de seu tecido urbano.

Primeiramente ressalta-se o fato de ser uma área metropolitana de segunda geração cuja

tecido urbano consolidou-se à partir da década de 1970, em período posterior às primeiras metrópoles nacionais que já na década de 1950 apresentavam fenômenos de conurbação física e funcional, como nos casos de São Paulo e Rio de Janeiro (Reis, 2015). Portanto, o período de maior crescimento urbano da Região Metropolitana de Curitiba ocorreu quando o automóvel já começava a se tornar um elemento predominante nas políticas urbanas, tanto em relação ao automóvel particular quanto à priorização dos ônibus como principal meio de transporte público frente à um progressivo abandono do transporte ferroviário. Por este fato pode-se explicar um núcleo urbano central de Curitiba - histórico e de alta densidade construtiva e demográfica - de menores proporções em relação às outras áreas metropolitanas do país.

A segunda particularidade refere-se a um notável processo de planejamento urbano que a partir da década de 1960 tem executado políticas de controle do uso do solo e da morfologia urbana baseada nos eixos de adensamento construtivo ao longo do “sistema trinário”, conjunto de vias exclusivas para transporte coletivo e viário para automóveis de alta capacidade de fluxo. Por conta de tal conceito de planejamento, consolidou-se uma paisagem urbana com bairros horizontais de baixa densidade ao lado da área central, enquanto áreas a mais de 15km do centro - ao longo deste sistema trinário - apresentam conjuntos de edifícios de alto gabarito.

Planejamento urbano e urbanização em Curitiba

O município de Curitiba é reconhecido em diversos âmbitos como um exemplo de planejamento urbano no contexto latinoamericano. Em partes, tal reconhecimento é fruto de um contínuo processo de planejamento que, por meio de instituições e planos estáveis, têm eficientemente moldado o crescimento urbano da cidade nas últimas seis décadas. Contudo, há também um grande ideário propagandístico utilizado por políticos e gestores urbanos, em que se busca exportar um discurso acrítico da cidade como um *case* de sucesso, desconsiderando efeitos negativos e novos desafios ao planejamento urbano que impõe o contínuo processo de transformação da cidade (Carmo e Moreira, 2020).

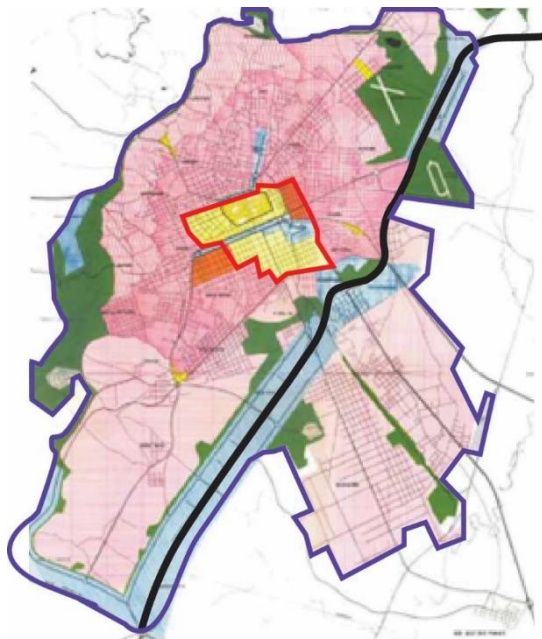
Nas décadas de 1950 e 1960 houve um grande esforço por parte do poder público estadual e municipal em institucionalizar o planejamento urbano em escala municipal de Curitiba. Este culminou na criação do Comissão de Planejamento de Curitiba (COPLAC) em 1958, com a função de coordenar as alterações para o Plano Agache que desde o início da década de 1940 norteava a expansão formal da cidade; e na abertura de Concurso Público para criação de um Plano Preliminar de Urbanismo e na criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, estes dois últimos fatos ocorridos no ano de 1965 (Carmo, 2017).

O Plano Preliminar de Urbanismo (PPU) de Curitiba, coordenado pelo arquiteto e

urbanista Jorge Wilhelm, deu origem aos princípios preceitos de planejamento urbano que marcam a identidade espacial e cultural da cidade até os dias atuais, servindo como base conceitual para o desenvolvimento e aplicação de planos posteriores (Taborda, 1995). É neste plano em que se postulou a expansão urbana baseada em eixos territoriais que associavam transporte público e densidade urbana, inicialmente pensada para transporte ferroviário e que posteriormente foi adaptada para corredores de ônibus e instalação das estação-tubo. Como demonstra a figura 1, o plano dispunha zonas que permitem maior altura e potencial construtivo ao longo dos corredores de transporte público, e que vão progressivamente diminuindo à medida que as quadras se distanciam destes eixos.



Figura 1. Esquema demonstrativo das relações entre densidade urbana e eixos de transporte público em Curitiba/PR (fonte: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 2022)



- RODOVIA BR-116
- PERÍMETRO DA ÁREA CENTRAL
- PERÍMETRO MÁXIMO PREVISTO PARA CURITIBA SEGUNDO PLANO PRELIMINAR DE URBANISMO

Figura 2. Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, com áreas coloridas definindo o perímetro urbano máximo planejado originalmente para a cidade (fonte: Jorge Wilhelm Consultores Associados, 2022 e modificado pelo autor)

Neste sentido, pode-se afirmar que havia uma proposição clara sobre o que se considerava a melhor conformação morfológica para a cidade, definindo locais que em que se permitiriam maior ou menor adensamento urbano conforme a oferta de transporte público. Além disso, o PPU também objetivava controlar a expansão excessiva das periferias da cidade, propondo a consolidação de um tecido urbano de alta densidade construída e demográfica em uma mancha urbana compacta, planejada para não ultrapassar os limites da então BR-116 (atual Linha Verde), como demonstra a figura 2, que mostra um tecido urbano muito mais compacto ao redor da área central em relação à metrópole atual. Os índices projetados naquele momento eram de 200 a 400 hab./ha., em um cenário futuro imaginado para aproximadamente 3,5 milhões de habitantes na capital no ano de 2000.

Entretanto, o que se verificou nas décadas seguintes foi um crescimento populacional muito menor que o esperado, já que no ano de 2000 a cidade registrava aproximadamente um milhão e meio de habitantes segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022). Além do crescimento

demográfico ter sido menor que o projetado, o crescimento urbano também se expandiu muito mais do que o prognóstico da década de 1960, com uma mancha urbana que passou a ocupar todas as franjas periféricas da cidade de Curitiba e conurbando-se com diversos municípios do entorno, com destaque para

Pinhais e Colombo, como aponta a figura 3. Este processo se reflete em um tecido urbano que atualmente apresenta uma densidade demográfica relativamente baixa, de aproximadamente 43 hab/ha, muito distante do postulado originalmente pelo planejamento urbano (Fanini, 2016).

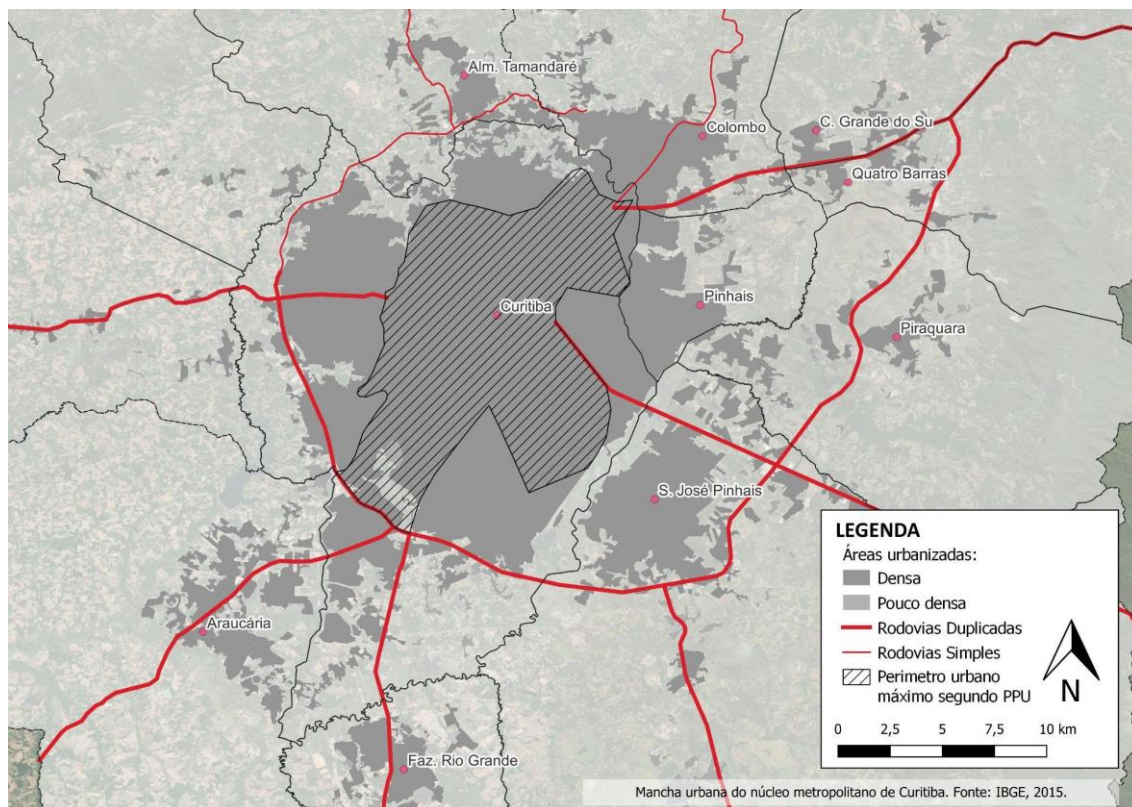


Figura 3. Mancha Urbana do núcleo metropolitano de Curitiba (fonte: elaborado pelo autor, 2022, com base de dados em IBGE, 2022)

Portanto, pode-se afirmar que o menor crescimento populacional em relação ao que se previa na década de 1960, não significou menor expansão física da cidade neste mesmo período. No período entre 1985 e 2020, a área urbanizada do município aumentou em aproximadamente 200% segundo interpretação de imagens aéreas do período, ao passo que o crescimento demográfico foi de apenas 52,8% no mesmo período (passando de 1.285.027 habitantes em 1985 para estimativa de 1.963.726 em 2021) (IBGE, 2022).

Estes dados demonstram que, especialmente após a década de 1980, houve um processo de crescimento urbano predominantemente horizontal, que por sua vez favoreceu uma morfologia urbana de menor densidade em

relação tanto ao núcleo urbano existente até então, quanto ao que propunha o planejamento urbano. Um dos principais equívocos do planejamento urbano esteve em propor estratégias de crescimento urbano focadas exclusivamente em parâmetros técnicos de zoneamento e controle do uso e ocupação do solo e negligenciando a realidade socioeconômica da cidade.

O grande fluxo de população migrante sem recursos econômicos para se ter acesso ao mercado imobiliário formal do núcleo urbano central, somado à falta de políticas públicas de habitação social na área central, fez com que se multiplicassem loteamentos clandestinos nas áreas periféricas – onde o valor da terra é bem mais baixo que o da cidade tradicional – durante as décadas de 1960 e 1980 (Stroher,

2014). Neste momento o tecido urbano da metrópole curitibana “explodiu” em direção às periferias da cidade, principalmente nas direções sul e sudeste em territórios alagadiços e de importantes recursos hídricos, como no caso das regionais do Boqueirão, ou do Tatuquara, ao passo que boa parte dos eixos de transporte permaneciam com ocupação urbana muito distante do seu potencial de adensamento construtivo e populacional.

Deste processo conformou-se o tecido metropolitano de Curitiba, marcado por grande contraste entre um perímetro central com maior densidade construtiva e continuidade do sistema viário, e um anel periférico metropolitano espacialmente fragmentado, uma “(...) mancha semicontínua que se estende no entorno de Curitiba, em tentáculos ao longo das BRs 116 e 277” (Moura, 2012: 7). Apresenta também a particularidade de haver passado por um crescimento do tecido urbano mais pronunciado apenas após a década de 1970, em um ritmo mais elevado que a maior parte das metrópoles nacionais, o que lhe confere particular expressão das condições contemporâneas de urbanização, como a dispersão e fragmentação de seu tecido urbano (Catalão, 2013).

Como aponta Catalão em relação a dispersão e fragmentação urbana em Curitiba:

No que respeita à estruturação do espaço metropolitano, temos que tanto a produção das periferias desconexas quanto a implantação de loteamentos fechados colocam limites à unidade morfológica urbana, às possibilidades de apropriação do espaço (...) Essa cidade fragmentada se torna, portanto, o lócus apropriado para ampliação de injustiças, fazendo emergir a necessidade de se discutir as possibilidades de realização de uma justiça espacial em paralelo com a discussão sobre o direito a cidade (Catalão, 2013, p. 106).

Neste contexto de fragmentação e esgarçamento do tecido urbano, há uma

“explosão urbana” do vetor sul metropolitano a partir da década de 1990, confirmando-se como o eixo de maior crescimento urbano recente na RMC. Com aproximadamente 75 km² de tecido urbano consolidado entre as décadas de 1990 e 2010, atualmente é uma região que apresenta conurbação física entre os municípios de Curitiba, Araucária, Fazenda Rio Grande e São José dos Pinhais. Trata-se de uma porção da mancha urbana em que a intensificada urbanização nas últimas duas décadas resultou em um território fragmentado por novos loteamentos espacialmente desconectados entre si.

Dispersão e morfologia urbana no extremo sul de Curitiba

Optou-se neste trabalho por analisar a divisão regional do Tatuquara, no município de Curitiba, por ser este um dos exemplos mais evidentes do desordenamento e fragmentação da morfologia urbana na área metropolitana de Curitiba. Este local caracteriza-se por uma acelerada expansão de novos loteamentos nas últimas décadas, precários em infraestrutura urbana e em qualidade espacial, desconectados do tecido urbano principal pela presença de um complexo rodoviário (BR-116, BR-376 e BR-476) que atua como uma barreira à mobilidade e à continuidade viária em relação ao restante da cidade e da metrópole.

A regional Tatuquara está localizada no extremo sul dos limites municipais e é, dentre as nove divisões regionais em que se subdivide o planejamento urbano de Curitiba, a mais distante do centro da cidade, chegando a superar 25km de distância em relação aos pontos mais distantes do bairro do Caximba. Esta regional é composta por três bairros, Tatuquara, Campo de Santana e Caximba, e encontra-se em processo de conurbação com os municípios de Araucária e Fazenda Rio Grande, como demonstra a figura 4.

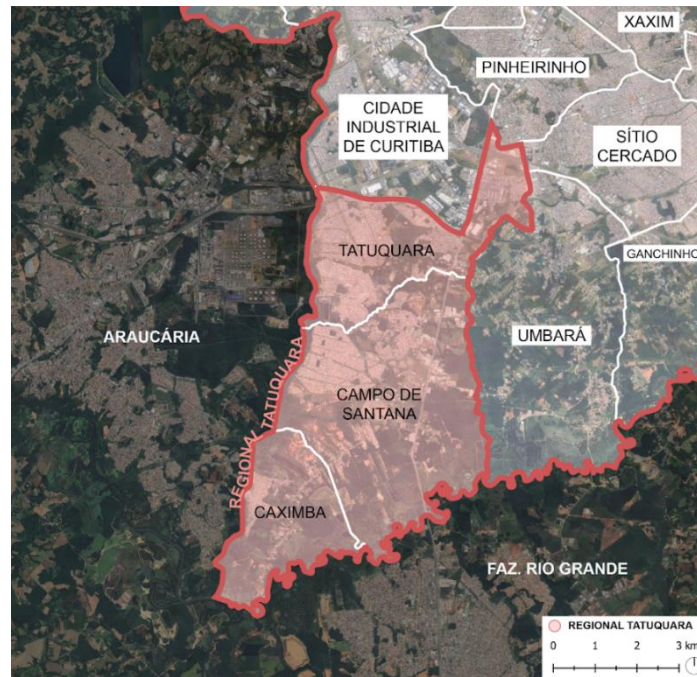


Figura 4. Localização da Regional Tatuquara, e dos três bairros constituintes (fonte: Carvalho, Oliveira e Proença, 2022, com base em imagens aéreas de Landsat/Copernicus, 2022).

Originalmente o território onde atualmente encontra-se os bairros da Regional Tatuquara não era concebido como passível de urbanização, e sua ocupação representou uma mudança conceitual do planejamento do crescimento urbano da cidade que, como discutido anteriormente, objetivava conter a expansão urbana para áreas periféricas distantes do Centro. O Plano de Desenvolvimento Municipal de 1985 é o primeiro que, com o intuito de “diminuir a excessiva polarização do centro tradicional”, propõe a extensão do perímetro urbano do município para além do tecido urbano formado por bairros contíguos à área central da cidade.

No primeiro plano diretor de Curitiba, de 1966, não havia nenhuma diretriz de ocupação prevista para este território, fato que foi alterado no zoneamento municipal de 1975 (lei 5.234/75), quando passou a constar uma Zona Agrícola em toda a extensão da atual Regional Tatuquara. É apenas na atualização de zoneamento efetivada em 2004 que foi estipulado um zoneamento de ocupação urbana para a área, designada partes como um

Setor Especial de Ocupação Integrada, e outras parcelas como Setor Especial de Habitação de Interesse Social. Portanto, a própria atuação do poder público foi decisiva na dispersão do perímetro urbano da cidade e da metrópole, ao designar à este território periférico as maiores reservas de áreas destinadas à habitação social do município (IPPUC, 2022).

A dimensão do processo de ocupação deste território se expressa na quantificação de novas áreas urbanas que surgiram ali em tão pouco tempo. Entre a década de 1990 e a atual, foram aproximadamente 17km² de novas áreas urbanizadas na Regional Tatuquara, o que corresponde a uma expansão urbana de aproximadamente seis vezes a área total do bairro Centro. Como demonstra a figura 5, praticamente não haviam áreas urbanizadas neste território na década de 1990, restritos apenas à pequenas construções ao longo da rodovia Regis Bittencourt (BR-116). Desde então houve uma grande proliferação de novos loteamentos residenciais, o que levou à uma ocupação de aproximadamente 75% do total da área da regional.

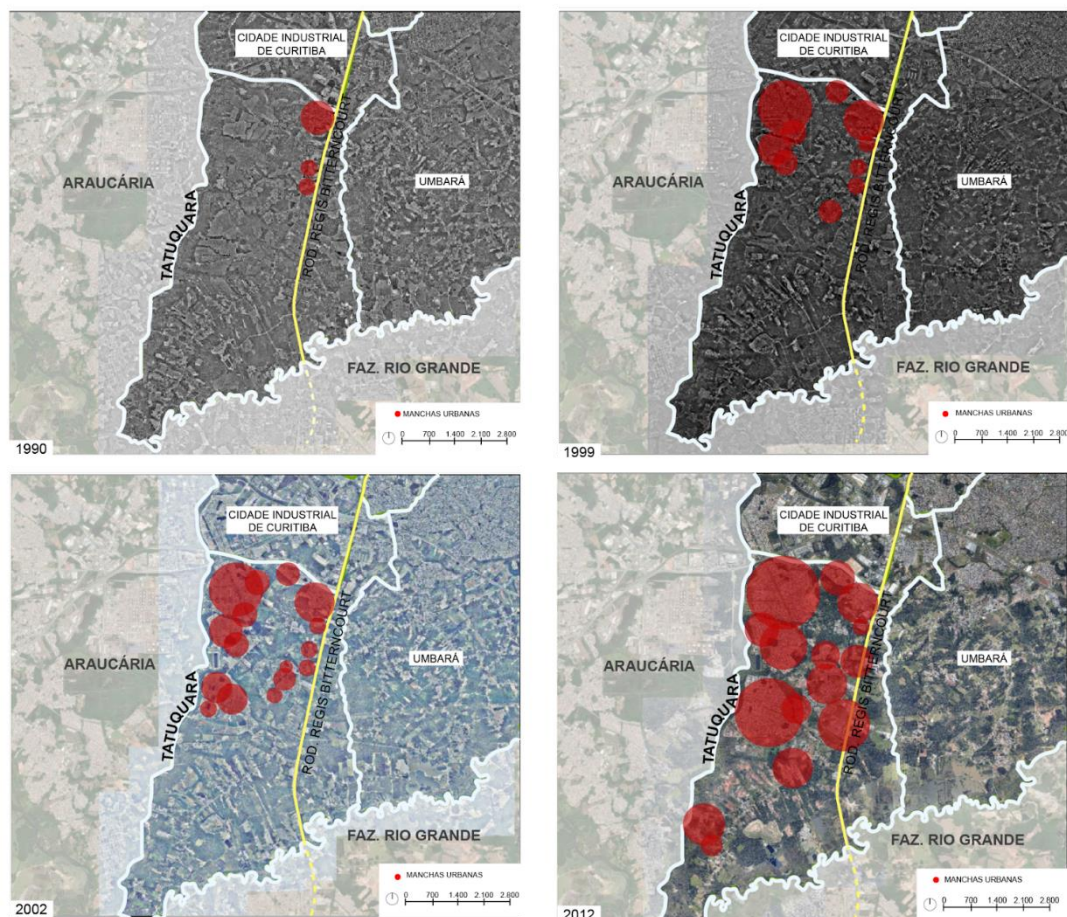


Figura 5. Mosaico com expansão urbana na Regional Tatuquara entre os anos 1990 e 2012 (fonte: Carvalho, Oliveira e Proença, 2022, com base em imagens aéreas de Landsat/Copernicus, 2022).

O crescimento populacional nesta regional também foi expressivo, passando de aproximadamente 46 mil habitantes em 2000, para 82 mil em 2010, e 125 mil em 2020, segundo dados e estimativas do IBGE (2022). Estes números representam respectivamente uma expansão demográfica de 77,60% entre 2000 e 2010 e 52,22% de novos habitantes entre 2010 e 2020 na Regional Tatuquara. Ao comparar com os dados do centro expandido (regional Matriz), que apresentou taxas ínfimas de crescimento populacional de apenas 1,69% e 1,99% nestas duas décadas, apresenta-se um cenário claro de dispersão do crescimento urbano nos anéis periféricos da metrópole, especialmente no vetor sul.

Se estes dados estatísticos revelam a acelerada urbanização que vem experimentando a Regional Tatuquara nas últimas décadas, uma análise da morfologia urbana destes bairros expressa as qualidades espaciais que interferem diretamente no cotidiano da população. Vale ressaltar que o estudo da

morfologia urbana está atrelado aos processos sociais, econômicos e culturais que condicionam a distribuição das atividades urbanas e a forma dos diferentes núcleos urbanos que progressivamente vão formando o tecido físico e social das cidades (Cruz-Muñoz, 2021). A análise morfológica se constitui como uma metodologia de análise da urbanização que está atrelada à prática urbana comum, em busca de identificar os processos sociais, econômicos e culturais que conformam uma determinada realidade urbana (Rego, Meneguetti e Beloto, 2020).

Conforme demonstra a figura 5, com foco na representação do sistema viário, há uma nítida fragmentação espacial na regional, a partir de uma grande diversidade de loteamentos de distintos padrões espaciais, dimensões e desenho de quadras. O que se observa, portanto, são núcleos urbanos isolados, e sem continuidade espacial entre si e conectados exclusivamente por uma única ligação viária. Há uma presença notável de vazios urbanos

sem uso e ocupação, também fragmentados entre si, e marcados pela existência de diversos elementos de recursos hídricos, tanto córregos e rios, quanto cavas de atividades

mineradoras (que, por sua vez, representa grandes riscos socioambientais e aponta para a incompatibilidade da ocupação urbana residencial do entorno).

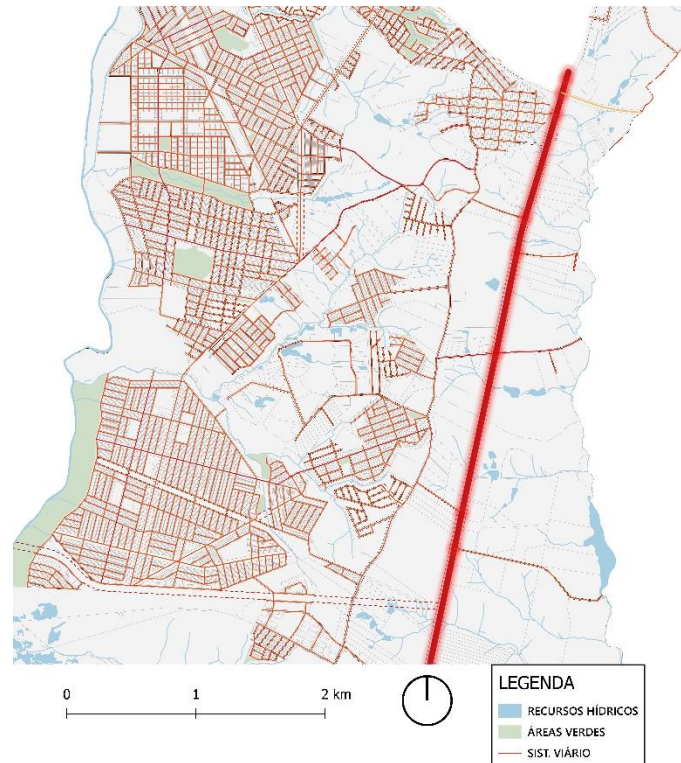


Figura 6. Morfologia urbana da Regional Tatuquara com destaque para sistema viário (fonte: Carvalho, Oliveira e Proença, 2022, com base de dados em IBGE, 2022).

Tal fragmentação do sistema viário impõe grandes barreiras à mobilidade urbana da Regional, tanto em relação à integração com o restante do município de Curitiba, quanto com os municípios metropolitanos vizinhos de Araucária e Fazenda Rio Grande. Destaca-se que esta regional tem no conjunto de plantas industriais da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) uma barreira à continuidade em relação à mancha urbana principal de Curitiba, que só pode ser acessada através das rodovias BR-476 ou BR-116, evidenciando à priorização ao transporte individual quando do planejamento de expansão urbana no Tatuquara. Situação semelhante ocorre em relação à conexão com Araucária, que se resume apenas à uma via local e à BR-476, e à Fazenda Rio Grande, conectada apenas pela BR-116.

Como aponta a figura 7, que apresenta um mosaico com distintas a composição morfológica deste território apresenta uma grande variedade de formas urbanas

entremeadas por maciços vegetais, com alto grau de fragmentação e descontinuidade espacial, características comuns à urbanização de “saltos de rã” (Cruz-Muñoz, 2021). Pode-se afirmar que há o predomínio de loteamentos residenciais horizontais, com a presença pontual de alguns conjuntos habitacionais verticais – confirmando a determinação de planejamento para habitação de interesse social nesta Regional – localizados de forma isolada e descontínua em relação ao restante da mancha urbana, em meio aos maciços vegetais ou à grandes descampados. Conforme apontado pela crítica acerca dos últimos programas habitacionais do país, esta é uma característica comum à política habitacional nacional que historicamente tem sido construída com objetivos de aquecimento do mercado financeiro e da construção civil e, neste contexto, a construção de conjuntos habitacionais de habitação social tendem a

ocorrer majoritariamente nas parcelas de terra mais baratas (Denaldi e Klink, 2014).



Figura 7. Quadro sobre a fragmentação da Morfologia urbana da Regional Tatuquara (fonte: elaborado pelo autor, 2022, com base em imagens aéreas de Landsat/Copernicus, 2022).

Estes conjuntos habitacionais são construídos mediante tipologia arquitetônica de núcleos fechados e murados, impedindo a possibilidade futura de continuidade da malha viária e de integração ao tecido urbano do entorno. Portanto, a propagação desta morfologia urbana impede a constituição de um tecido urbano interconectado de fato, resultando em novas periferias metropolitanas em que se aprofundam as condições de segregação socioespacial.

Conclusões

O estudo aqui apresentado sobre as transformações nos padrões de urbanização busca revelar, por meio da morfologia do espaço urbano, os processos – sociais, econômicos e culturais – das quais são simultaneamente resultado e um elemento gerador. Portanto, o espaço urbano está intrinsecamente associado à uma infinidade de relações que por sua vez envolve diversos agentes políticos, sociais e econômicos. No caso abordado sobre a produção urbana na Regional do Taquarura, em Curitiba, apontou-se para o papel decisivo do poder público nas

últimas décadas em planejar e induzir a produção imobiliária de interesse social nas franjas urbanas, que culminou na dispersão do perímetro urbano da cidade e da metrópole. Entende-se aqui que tais fenômenos demonstram a reprodução de históricos padrões de desigualdade espacial, ocultos em um discurso do planejamento urbano de controle do crescimento urbano.

No contexto de Curitiba, produz-se uma urbanização que é relativamente restritiva em partes do tecido urbano que já são providos de boa infraestrutura urbana e qualidade urbanística (que pode ser medido em fatores como melhor acesso à linhas de transporte público e menor tempo de deslocamento para as atividades diárias, abastecimento completo de água e esgoto, maior nível de arborização urbana, entre outros), enquanto incentiva-se a urbanização de novas frentes de expansão fundiária. Soma-se a isso a particular perversidade de concentrar as áreas planejadas para a habitação social nas bordas da cidade, distantes de onde concentram-se os principais equipamentos públicos, de lazer e consumo da

cidade. na produção socioespacialmente desigual

As atuais diretrizes para a Regional do Tatuquara, que lhe definem a vocação de Habitação de Interesse Social, corrobora o papel do poder público na potencialização das desigualdades socioespaciais na metrópole ao definir “espaços para pobres” distante do Centro Metropolitano, e das áreas com maior oferta de infraestrutura e serviços. A negligência em promover habitação social e maior adensamento nas áreas centrais respondem também à manutenção dos pontos urbanos mais valorizados economicamente como reserva de mercado imobiliário.

Estes fenômenos contrastam, portanto, com a noção de “modelo de planejamento urbano” construído em torno da atuação do poder público em Curitiba a partir da década de 1960. O mote original do planejamento urbano na cidade residia no controle da organização do espaço urbano em Curitiba, por sua vez baseado na consolidação de eixos estruturais combinando adensamento urbano e disponibilidade de transporte público de massa. No entanto, este modelo de planejamento centrou-se quase exclusivamente no controle do uso e ocupação do solo e, desconectado de políticas específicas para combater os padrões de exclusão urbana – como os programas de habitação social -, produziu dinâmicas urbanas que ampliaram a reserva de terras para o mercado imobiliário nos eixos estruturais, e acirrou as desigualdades socioespaciais existentes na cidade e, por consequência, na metrópole.

Neste contexto, nega-se o direito a cidade enquanto o socialmente equitativo e democrático acesso aos recursos materiais e imateriais oferecidos pela cidade. A lógica mercadológica se sobrepõe na disputa de poderes que marca o processo de urbanização, reservando à especulação imobiliário os espaços urbanos próximos à área central e bem servidos de infraestrutura urbana.

Referências

Ascher, F. (2010) *Los nuevos principios del urbanismo*, (Alianza ensayo, Madrid).

Carmo, J.C.B.d. (2017) "Planejamento da Região Metropolitana de Curitiba como objeto de estudo: análise sobre a produção

bibliográfica no período de 1974-2006", *urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana*, vol. 9, no. 1.

Carmo, J. e Moreira, T. (2020) “Articulações metropolitanas, políticas Articulações metropolitanas, políticas municipais: desafios e avanços do planejamento territorial na Região Metropolitana de Curitiba (Brasil)”, *EURE*, vol. 46, no. 139, pp. 29-45.

Carrión-Flores, C. e Irwin, E. (2004) “Determinants of Residential Land-Use Conversion and Sprawl at the Rural-Urban Fringe”, *Am. J. Agr. Econ.*, vol. 86, no. 4, pp. 889-904.

Catalão, I. (2013) *Diferença, dispersão e fragmentação socioespacial: explorações metropolitanas em Brasília e Curitiba (Tese de Doutorado)*, Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista/Faculdade de Ciências e Tecnologia.

Carvalho, Oliveira e Proença (2022) "Transformações e conflitos urbanos em torno de infraestruturas de transporte: o contorno rodoviário leste da região metropolitana de Curitiba", *Anais do XII Seminário de Extensão e Inovação & XXVII Seminário de Iniciação Científica e Tecnológica da UTFPR*, 12, 1.

Choay, F. (2008) “Destinos da cidade europeia: séculos XIX e XX”, *RUA: Revista De Arquitetura E Urbanismo*, vol. 1, p. 4.

Cruz-Muñoz, F. (2021) “Patrones de expansión urbana de las megaurbes latinoamericanas en el nuevo milenio”, *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, vol. 140, p. 47.

Denaldi, R. e Klink, J. (2014) “On financialization and state spatial fixes in Brazil. A geographical and historical interpretation of the housing program My House My Life”, *Habitat International*, vol. 44, pp. 220-226.

Fanini, V. (2016) “Mobilidade Urbana e Ordenamento Territorial em Curitiba e Metrópole”, in Bartalt, D.D. e Paula, M.d. *Mobilidade Urbana no Brasil: desafios e alternativas*, Rio de Janeiro: Fundação Henrich Boll.

Guevara, T. (2015) “Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales en las ciudades latinoamericanas

- contemporâneas”, *EURE*, vol. 41, no. 124, setembro, pp. 5-24.
- Limonad, E. (2011) “Urbanização dispersa: mais uma forma de expressão urbana?”, *Formação*, vol. 1, no. 14, pp. 31-45.
- Monclus, F.J. (1998) *La Ciudad Dispersa*, Barcelona: Centre de Cultura Contemporânea de Barcelon.
- Monte-Mór, R.L. (2006) “O que é o urbano, no mundo contemporâneo “, *Revista paranaense de desenvolvimento*, no. 111, jul/dez, pp. 09-18.
- Moura, R. (2012) “A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea”, *EURE*, vol. 18, no. 115, pp. 5-31.
- Rego, R.L., Meneguetti, K.S. e Beloto, G.E. (2020) “Morfologia Urbana como instrumento projetual”, *Urbe - Revista Brasileira de Gestão Urbana*.
- Reis, N.G. (2006) *notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*, São Paulo: Via das Artes.
- Reis, N.G. (2015) “Dispersão urbana e modernização capitalista”, *Revista cidades*, vol. 12, no. 21, pp. 91-106.
- Stroher, L.E.M. (2014) *A metrópole e o planejamento urbano: revisitando o mito da Curitiba-modelo*, São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (dissertação de mestrado).
- Taborda, I.D. (1995) *Cidades sem Véus: doenças, poder e desenhos urbanos*, Curitiba: Champagnat.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Fragmentation of the peri-urban morphology of Curitiba/PR

Abstract. *The urban sprawl is commonly associated with the emergence of territorial problems such as the exaggerated consumption of land, water and energy, the poor cost-benefit ratio for the implementation of urban infrastructures, and the increase of distances necessary for daily mobility. Such a model of sprawling urbanization, in a context of socioeconomic inequality such as the Brazilian one, tends to be even more aggravated for the poorest strata of the population. Based on this conceptual apparatus, this article aimed to analyze the recent expansion of Regional Tatuquara, located in the extreme southern part of the municipal limits of Curitiba, which has been the main vector of urban expansion in this Metropolitan Area since the 1990s. It is identified the predominance of a discontinuous urban morphology in relation to the main metropolitan urban fabric, consisting mostly of horizontal subdivisions and isolated housing complexes that encourage the fragmentation of urban space. It concludes that this urbanization model is linked to an explicit distancing strategy of the areas destined for social housing by the existing urban plans*

Keywords. *Curitiba, urban morphology, urban planning, Tatuquara regional, urban sprawl*

Editores responsáveis pela submissão: Danielly Aliprandi,
Antonio Leandro Crespo de Godoy, Vera Tangari.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

