

A imagem da Região Metropolitana de Curitiba (Brasil).

FIM DO SÉCULO XX

LA IMAGEN DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE CURITIBA (BRASIL).

Final del siglo XX

THE IMAGE OF CURITIBA METROPOLITAN AREA.

The end of 20th century

Julio Cesar Botega-do Carmo

Doutor em Arquitetura e Urbanismo
 Universidade de São Paulo
 juliobotega@yahoo.com.br

Recibido: 31 de enero 2018

Aprobado: 07 de abril 2018

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v28n2.70138>

Resumo

O padrão tendencialmente homogêneo das imagens internacionais de cidades redefiniu o papel desempenhado pelas políticas de promoção das cidades nos processos de reestruturação urbana na virada do século. Tal padrão relaciona-se à reestruturação capitalista, que automaticamente implica em uma nova estruturação do espaço e uma mudança cultural relacionada à pós-modernidade. Dessa forma, as ações e práticas espaciais de modernização que expressam a tensão entre a rigidez e a mobilidade no território, revelam os momentos em que a estruturação espacial passada se tornou barreira para a acumulação, passando a ser modificada. Com base nessas constatações, por meio da revisão da literatura, se analisa o caso da reestruturação produtiva ocorrida na década de 1990 na Região Metropolitana de Curitiba (RMC, Brasil), onde as alterações na forma de planejamento (de caráter estatal técnico-burocrático entre as décadas de 1960 e 1980 para estratégico a partir dos anos 1990) não alteraram a uniformidade e hegemonia de um conjunto de fragmentos de cidade, aprofundando a desigualdade e as diferenças entre um polo rico e planejado e uma periferia circundante com menores condições de qualidade de vida.

Palavras-chave: Região Metropolitana de Curitiba, planejamento regional, Curitiba (Brasil).

Resumen

El patrón tendencialmente homogêneo de las imágenes internacionales de ciudades redefinió el papel desempeñado por las políticas de promoción de las mismas en los procesos de reestructuración urbana a comienzos del siglo. Tal patrón se relaciona con la reestructuración capitalista que, automáticamente, implica una nueva estructuración del espacio y un cambio cultural relacionado con la posmodernidad. De esta forma, las acciones y prácticas espaciales de modernización que expresan la tensión entre la rigidez y la movilidad en el territorio revelan los momentos en que la estructuración espacial se convierte en una barrera para la acumulación, pasando a ser modificada. Con base en esto y por medio de una revisión bibliográfica se analiza el caso de la reestructuración productiva ocurrida en la década de 1990 en la Región Metropolitana de Curitiba (RMC, Brasil), donde las alteraciones en la planificación (de carácter estatal técnico-burocrático entre las décadas de 1960 y 1980, pero estratégicas a partir de los años 1990) no alteraron la uniformidad y hegemonía de un conjunto de fragmentos de ciudad, profundizando la desigualdad y las diferencias entre un polo rico y planificado, y una periferia circundante con menores condiciones de calidad de vida.

Palabras clave: Región Metropolitana de Curitiba, planificación regional, Curitiba (Brasil).

Abstract

The tend homogeneous pattern of international images of cities redefined the role of policies for the promotion of cities in the urban restructuring processes at the turn of the century. This pattern is related to the capitalist restructuring, which automatically implies a new structure of space and a cultural change related to post-modernity. However, the actions and spatial modernization practices that express the tension between rigidity and mobility within, reveal the moments that past spatial structure became barrier to accumulation, becoming modified. Based on these findings, we analyze the case of productive restructuring in the 1990s in the Metropolitan Region of Curitiba (RMC, Brazil), where the changes in the form of planning (State and technical character between the 1960s and 1980s for strategic from the 1990s) did not alter the uniformity and hegemony of a set of city fragments, deepening inequality and the gap between rich and planned polo and a periphery formed by surrounding municipalities with lower conditions of quality of life.

Keywords: Metropolitan Region of Curitiba, regional planning, Curitiba (Brazil).

Introdução

A partir dos anos 1990 o paradigma do planejamento estratégico se consolidou no Brasil, onde encontrou terreno fértil nas metrópoles, áreas do território com maior desenvolvimento tecnológico e capacidade de absorver as demandas que tal modelo pressupõe.

Tendo como método o levantamento teórico e bibliográfico sobre a transição do planejamento baseado nas ações do Estado nacional para a ação conjunta com agentes privados, parte-se de características mais gerais, visando compreender como modificações na forma de se planejar modificaram a imagem de Curitiba e sua região metropolitana (Região Metropolitana de Curitiba - RMC), capital do estado do Paraná, localizado no Sul do Brasil (Figura 1).

O levantamento bibliográfico e de documentação foi realizado junto aos órgãos municipais e estaduais de pesquisa e planejamento urbano, bem como em bancos digitais de teses e dissertações, de forma a contribuir na análise e permitir referenciar no tempo e espaço as significativas reestruturações produtivas e econômicas pelas quais passou, com interesse especial após a década de 1990, período posterior à institucionalização do planejamento urbano no município polo, ocorrido ao longo das décadas de 1960 e 1970. Tendo como marco de referência inicial o perfil econômico e social traçado para a cidade neste momento, importantes no sentido de refletirem o pensamento das instituições, sociedade e responsáveis pelo planejamento na RMC, se buscam revelar estratégias e personagens que conformaram a atual inserção da região enquanto metrópole secundária¹ no contexto nacional.

Do estatal (técnico-burocrático) ao estratégico

A manifestação de mudanças no contexto local se deu a reboque das transformações pelas quais passou o sistema econômico mundial nas últimas décadas (Carmo, 2018). Ao pesquisar este processo em escala global, buscando entender as mudanças no sistema econômico, Harvey (2006) analisa o processo urbano no capitalismo sob duas lógicas, uma de circulação do capital e outra de acumulação destes. Para o autor, as estruturas e características das cidades podem facilitar ou tornarem-se obstáculos ao desenvolvimento do sistema capitalista, sendo assim, a cidade transformou-se em produto nesta fase recente do capitalismo, resultando seu espaço interno em fragmentos decorrentes de diferenças no tempo e no espaço que acabaram por gerar um desenvolvimento geográfico desigual.

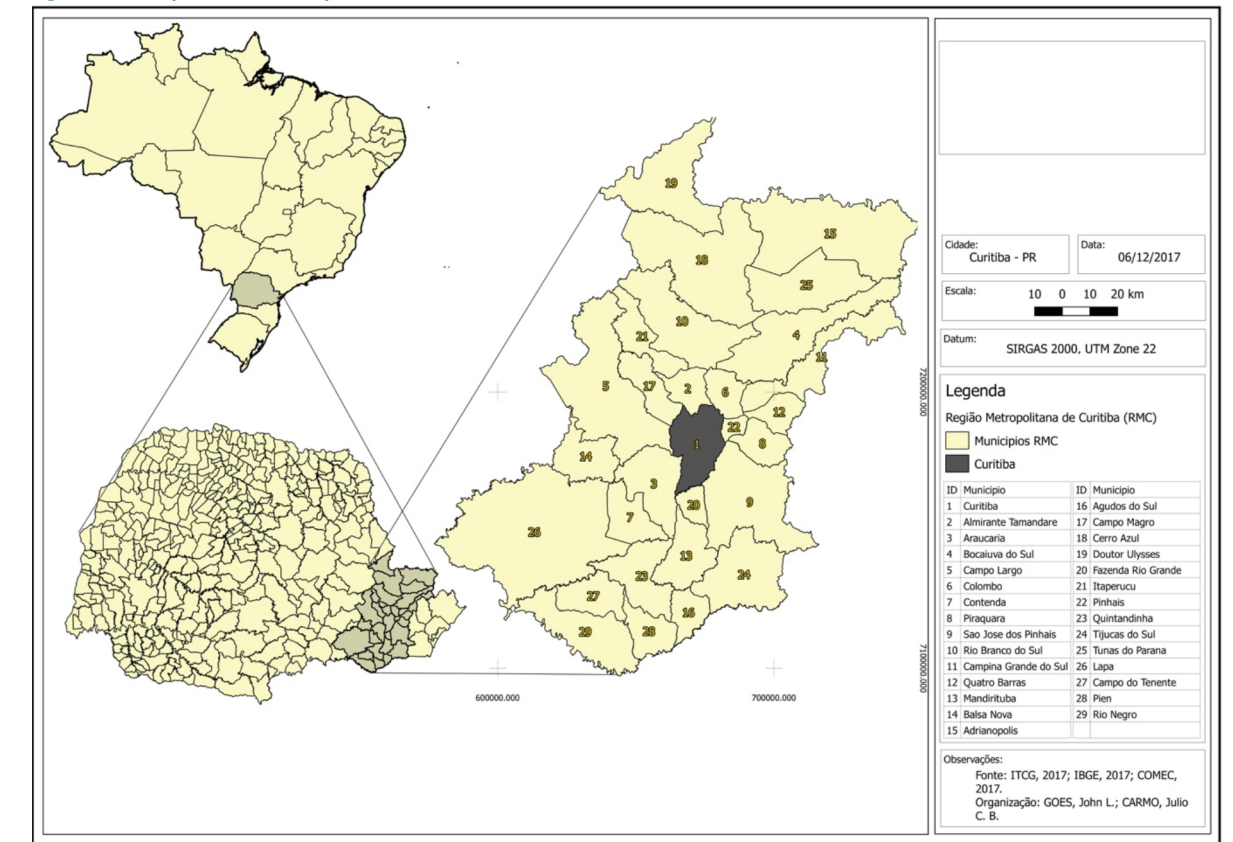
Dessa forma, a partir dos anos 1980, a nova abordagem empreendedora na gestão das cidades, superando a abordagem administrativa estatal (técnica-burocrática), cristalizou uma imagem onde apenas as cidades que se integram ao rol das cidades empreendedoras podem galgar os benefícios econômicos que tal postura pressupõe.

Houve um estreitamento de vínculos entre o público e o privado, que tornaram os governos locais os últimos empreendedores, maximizando a atratividade local, por meio da demonstração de vantagens competitivas e relativas, originando um mercado mundial de cidades (Sánchez, 2001). Esse novo empreendedorismo urbano, de acordo com Harvey (2006), assumiu a centralidade da discussão e da formulação das políticas de desenvolvimento e estratégias de gestão urbana.

A reificação das cidades, transformação das mesmas em sujeitos, retirando-as do local passivo e tornando-as ativas, quando na realidade não possuem essa característica, como destaca Harvey

¹ Para Firkowski e Casares (2014), metrópoles secundárias (ou regionais) seriam escalas referenciais de análise com dinâmicas específicas, não se confundindo com as metrópoles globais

Figura 1: Localização da RMC em relação ao Paraná e Brasil



Fonte: Carmo, 2018.

(2006), originou uma relação entre o processo e o objeto com forte impacto sobre as instituições urbanas e sobre os ambientes construídos, levando à necessidade de uma análise de governança se realizada em uma série de escalas (Lepetit, 2001; Lencioni, 2008; Harvey, 2006). A capacidade do capital de exercer maior seleção sobre a localização realça a importância das condições específicas de produção, ou seja, o capital tornou-se cada vez mais seletivo e sensível, reduzindo as barreiras espaciais e intensificando a concorrência, visto a possibilidade de maior mobilidade geográfica que adquiriu, ressignificando os valores dados ao espaço urbano (Harvey, 2006). De acordo com Lefebvre (2006) os valores de uso e os valores de troca entram em conflito na cidade contemporânea, pois o valor de uso – a cidade, a vida urbana, o tempo urbano – e o valor de troca – os espaços comprados e vendidos, o consenso dos produtos, dos bens, dos lugares e dos signos –, que ajudam a compreender a transformação da cidade em produto, se transformam, pois ela deixa de ser obra (valor de uso) e se converte em algo comercializável, um produto (valor de troca).

Passou-se a acreditar que a gestão das cidades deveria aderir aos princípios do planejamento estratégico, uma vez que estariam submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas, configurando uma nova questão urbana, ancorada na competitividade (Vainer, 2011). A cidade mercadoria, empresa e pátria, descrita por Vainer (2011), aponta para um projeto de cidade, apropriada, sobretudo pelos interesses empresariais globalizados, uma vez que a organização do mercado externo se dá pela demanda por

localizações que qualificam a cidade como mercadoria, sendo esta abertura para o exterior claramente seletiva.

A cidade tornou-se então lugar de consumo e consumo do lugar. Retomando Lefebvre (2006), o ponto atual do capitalismo levou ao prevaletimento do valor de troca de tal forma que este quase suprimiu o valor de uso atribuído às cidades. Este suprimir contribuiu para o fato de vivermos uma crise teórica e prática da cidade, aonde mesmo a representação e o significado das mesmas vem sendo questionadas. Essa aparente superação das contradições sociais levou à expulsão das classes de baixa renda do centro urbano, consolidando a democracia de uma só classe (alta renda), pois, afastado da cidade, o proletário tende a perder a imagem da cidade como obra (valor de uso), dissipando a consciência urbana. Como aponta Vainer (2011), a analogia cidade-empresa traz em si a suposição de despolitização da cidade, transformada em lugar de prática de formas de gestão e não de identidade política, onde o produtivismo é a única lei. Se vive uma democracia direta da burguesia, fechada à participação dos segmentos sociais de escassa ou baixa relevância para o planejamento estratégico, o que significa a exclusão daqueles que não possuem meios de adquirir e participar da construção de um produto cada vez mais inatingível, indiferente e distante.

Assim, as cidades passaram a se comportar sob essa nova forma de gestão como multinacionais (Harvey, 2006), adaptando o que ocorria anteriormente, quando ligadas ao moderno, com inspiração

na fabricação taylorista - racional, funcional, regular e padronizada-, para um novo modelo, ainda ligado aos processos industriais, mas não mais de fabricação e sim de gestão (produtividade, competitividade, subordinação às lógicas do mercado e empresariamento da gestão). A cidade deixou de ser vista como uma unidade de produção e passou a ser uma unidade de gestão e de negócios, alterando o próprio sentido de planejamento, o qual passou a incorporar os princípios oriundos do mundo das empresas privadas. Igualmente, sendo a parceria público-privada a principal característica deste momento, esta assegura que os sinais e interesses do mercado estejam adequadamente presentes em cada etapa dos processos de planejamento desenvolvidos desde então, representando seus anseios e influenciando nas decisões (Harvey, 2006).

Construir a cidade politicamente passou então a ser possível apenas por consenso, pois o planejamento estratégico exige que a cidade esteja unificada socialmente em torno de um único projeto, calando e negando as vozes dissonantes, vistas como anti-cidade e antipatrióticas. A cidade-unidade compete, deseja e necessita, e ao tornar-se sujeito adquire simplicidade, coesão e sofre de falta de qualidades, que acabam por fim escondendo suas contradições, tornando-a cada vez mais superficial. Nega-se a cidade política, mas se adota uma construção ideológica baseada em dois elementos, a criação de uma consciência de crise urbana e o patriotismo - a exaltação do pertencer à cidade (Vainer, 2011).

Pressupõe-se que o primeiro elemento -a crise urbana- acontece de forma consciente e planejada, como se degradando o centro histórico, congestionando os centros modernos, debilitando as infraestruturas, ignorando as demandas sociais ou mesmo gerando uma crise de base econômica (Harvey, 2006). Ingressa-se dessa forma em uma sequência: crise, liderança local capaz de superá-la e, por fim, consenso, que determinam a forma e as práticas que ocorrem nas cidades contemporâneas. A crise supõe ainda condições para uma paz social interna, de forma a por trégua nos conflitos, transmitindo a sensação de superação, sobretudo da crise entre classes sociais, ou a quem se destina a produção da cidade. Contudo, não é a crise o elemento decisivo, mas sua percepção, ou seja, ela não precisa necessariamente existir, mas é necessário que os cidadãos creiam na sua existência. Transforma-se assim o sentimento fugaz de existência de crise num consistente e durável sentimento de pertencimento e defesa da cidade, um patriotismo cívico, fruto do orgulho do passado e do futuro que acreditam estarem destinados, relacionados ao segundo elemento (Vainer, 2011).

O planejamento estratégico se configura então como discurso e projeto de cidade, unificada pelo patriotismo. Contudo, essa capacidade de inovação e investimento para tornar as cidades atraentes é rapidamente imitada em outros lugares, tornando efêmera qualquer vantagem competitiva. Dessa forma, a criação de uma imagem urbana eficaz e atraente tornou-se o chamariz para atração de capital e adaptação à competição neste mercado mundial, contudo, a imagem de prosperidade oculta as diferenças e dificulta sua superação, pois se sobrepõe à substância original, tornando as cidades cada vez mais espaços superficiais e homogêneos. A competição, portanto, viga mestra do capitalismo, faz com que a governança urbana e metropolitana avance sempre de acordo com as exigências de acumulação do capital, criando uma cidade dupla, regular ao lado da irregular (Maricato, 2011), rege-

nerando a cidade decadente de interesse do capital e degradando de forma crescente a pobreza circundante.

Vender a cidade converteu-se assim em uma das funções básicas dos governos locais. Seus atributos passaram a ser ordenados para cada tipo de mercado, sejam eles culturais, financeiros, turísticos, entre outros, voltados a três clientes, o consumidor (cidadão) do discurso, tornado usuário e consumidor, o turista e o empreendedor urbano, no plano de atração de capitais. Portanto, esta cidade foi pensada na perspectiva dos reais e potenciais consumidores, com conteúdos e orientações baseados em um receituário externo, sem referência regional (Sánchez, 2001).

Os novos imperativos do planejamento urbano e regional, de acordo com Sánchez (2001) para tornar as cidades mais atraentes e competitivas passaram a ser então a construção de infraestrutura que atenda aos setores secundário e terciário da economia, a modernização das infraestruturas de transporte, a criação de distritos empresariais e financeiros, a produção de espaços residenciais de alto padrão, a criação de novas centralidades e a renovação das áreas centrais. O sucesso de tal empreitada estaria expresso em projetos de reestruturação urbana, na mobilização das vontades coletivas, no voluntarismo e ousadia das lideranças locais e na articulação e inserção na economia global.

Sendo o mercado externo constituído pela demanda de localizações do grande capital, portanto com mobilidade seletiva, tanto na prática quando na representação, no caso brasileiro, serviu como instrumento de supressão dos movimentos sociais na década de 1980 que almejavam a reforma urbana, gerando um clima de consenso (Fernandes, 1999). Como já destacado, o consenso tende a silenciar projetos e atores divergentes, despolitizando a cidade e os cidadãos, excluindo o diferente e homogeneizando ao mesmo tempo em que normatiza o espaço, eliminando as contradições. Copiada dos modelos provenientes de países centrais, no Brasil tratou-se de uma transferência simplificadora. Neste sentido, o estudo do caso da RMC durante a década de 1990 é exemplificador de um projeto de cidade que reproduz no contexto local as ações relativas ao novo momento do sistema econômico que a aproximou de muitas outras cidades, pois, no mercado mundial de cidades, o diferente torna-se igual, como se mostra na sequência.

Transformações na RMC nos anos 1990

A transformação da imagem no caso da Região Metropolitana de Curitiba se assentou em mudanças do foco do planejamento realizado até então e na primazia das parcerias público-privadas (Carmo, 2018). Mais uma vez, o desenvolvimento da cidade foi induzido pelo governo do estado, tal como ocorrera na década de 1960, quando este financiou o Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba. Este plano é considerado o ponto inicial da reestruturação produtiva do estado, que até então investia na colonização de áreas no interior e no setor primário de produção. Essa mudança de prioridade foi reflexo da intensa urbanização pela qual o estado passou, acompanhando o cenário geral brasileiro, a partir dos anos 1960.

Dessa forma, a Política de Desenvolvimento Urbano do Paraná, imposta a partir de 1972, deslocou o eixo econômico da produção agrícola para as políticas de industrialização, sobretudo a partir dos anos 1980, decorrente da consolidação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), implantada em 1973 e originária de processos vinculados ao Plano Diretor da cidade, de 1966, além da descentralização industrial a partir de São Paulo. A instalação da Refinaria Presidente Bernardes, no município de Araucária, e a criação do centro industrial deste município, também na década de 1970, representam o ponto inicial de transformação e reestruturação produtiva não apenas da RMC, mas do estado de forma geral.

Com forte participação governamental, sobretudo através da figura e ações de instituições –sobretudo do Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC)–, a cidade passou a partir da terceira gestão do arquiteto Jaime Lerner (1989-1992), a investir e se tornar vitrine do planejamento estratégico no Brasil, em conjunto com uma série de outras cidades. A referência a Jaime Lerner é necessária, pois, como já citado, uma característica do planejamento estratégico é a formação de uma liderança que aglutine e dissemine o consenso. No caso de Curitiba e depois na administração do estado, portanto da política metropolitana, esta figura de consenso foi personificada por ele.

As eleições de 1992 e 1994 marcaram a chegada do grupo de Lerner ao poder estadual, que fez seu sucessor também na gestão municipal (Rafael Greca) Iniciava-se com esse quadro político uma série de alterações no modo de produção, sob a égide da globalização, apresentando variados rebatimentos na estruturação interna da metrópole, mas também na relação entre os municípios. Deu-se início então a uma nova onda de investimentos do estado na área metropolitana, como havia ocorrido na década de 1960 e 1970 com a capital, visando sobretudo a atração e implantação de investimentos da indústria automobilística e, posteriormente, no setor de serviços, comércio e transporte. Aprofundou-se o processo de industrialização, desta vez com indústrias de alta tecnologia, ao mesmo tempo em que o setor terciário emergiu como principal setor econômico, consolidando a reestruturação produtiva da região.

Portanto, sob a direção de um mesmo grupo político, como mostra Oliveira (2000), uma série de antecedentes colaboraram para a reestruturação produtiva pela qual passou a capital paranaense na década de 1990: o Plano Diretor de Curitiba (1966), a criação da CIC (1973), a Lei de Zoneamento e Uso do Solo (1975) e o Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI (1978) da RMC, entre outros, que contribuíram com a rigidez do uso do solo e zoneamento do município polo e a flexibilidade e maleabilidade dos municípios vizinhos, além de imprimirem características de cidade industrial na economia e paisagem. Decorrentes do processo de reestruturação, no final dos anos 1990 surgiram novas condicionantes, como a Lei Estadual 12.248/98, que criou o Sistema Integrado de Proteção dos Mananciais da RMC, a nova Lei de Zoneamento (2000), a revisão do Plano Diretor de Curitiba (2004) o adequando ao Estatuto das Cidades (2001), e a revisão do PDI da RMC em 2006.

Este quadro na década de 1990 contribuiu com o fato da transformação da RMC de ente meramente institucional passar então a ter características que a qualificam verdadeiramente enquanto

metrópole. Neste sentido, Firkowski (2009a) expõe que foi a partir da década de 1990, sobretudo a partir de 1995, que Curitiba passou a se configurar realmente como metrópole, a despeito da institucionalização de sua região metropolitana ter se dado cerca de duas décadas antes. Afirma a autora que:

É como se, de repente, tudo o que existia na cidade em termos de comércio e serviços tivesse que ser reformulado, de modo a se ajustar ao novo momento econômico e à nova dimensão de cidade, qual seja a metrópole. A metrópole passa a ser a referência, e as novas demandas devem ser atendidas por empresas que se relacionem a um novo paradigma, sendo mais modernas, eficientes, representativas de um mundo globalizado e, por consequência, internacional (Firkowski, 2009a: 39).

A autora aponta ainda que foi na inter-relação entre a produção de uma imagem positiva da cidade, alavancada por um processo interno de planejamento urbano de forma contínua, desde a década de 1970, somada à atratividade e à implantação de uma série de indústrias de capital internacional, que Curitiba se inseriu como território privilegiado de negócios. Contudo, a internacionalização da sua imagem só se concretizou quando os grandes capitais internacionais, sobretudo as montadoras de veículos (Audi/Volkswagen, Chrysler e Renault) se instalaram na região a partir de 1995. A chegada do capital ligado às indústrias automobilísticas na década de 1990 simbolizou o novo momento da dinâmica industrial da cidade, pois encontrou no aglomerado metropolitano, um local fértil para sua reprodução. Ocupando o espaço em rede, as montadoras foram acompanhadas de uma série de indústrias e estabelecimentos menores que tem participação direta na linha de montagem dos automóveis (Firkowski, 2009b).

Análises realizadas por diferentes autores (Oliveira, 2000, Moura, 2009; Firkowski, 2009a) mostram que a inserção do polo na economia globalizada, sustentada pela região, que ainda mantém formas arcaicas de produção, resulta também do papel das instituições de planejamento neste contexto, enquanto unidades elaboradoras e gestoras dos planos e leis. Suas ações foram decisivas, no sentido de permitirem alterações, sobretudo no uso e ocupação do solo, de forma a priorizar e incentivar usos privados, contribuindo com a fragmentação da metrópole contemporânea, produto da fase atual do capitalismo, que concentra capital, embora cada vez mais espreado e disperso, resultando em um arquipélago de ilhas urbanas (Lencioni, 2008).

Se observa que a partir dos anos 1990 a indústria começou a impor sua própria lógica de localização, levando à alteração de leis e padrões de zoneamento, sobretudo nos municípios metropolitanos, onde a legislação é mais flexível e menos restritiva (Firkowski, 2009b). Mesmo na questão habitacional, o processo atual de bairros residenciais de classes média alta e alta, que passaram a se instalar na região metropolitana, onde foi implantada infraestrutura de fácil acesso à capital, bem como terrenos a menores preços que favoreceram ocupações irregulares, sugerem que a expansão urbana vem acontecendo não apenas motivada pela indústria, mas também pela habitação. As maiores ocupações não-regularizadas surgiram na década de 1990 em municípios da região metropolitana, notadamente a Vila Zumbi, em Colombo (de 1990) e o Guarituba, em Piraquara (de 1992).

As novas localizações não obedeceram a planos ou leis de ordenamento territorial, rompendo com o que até então era colocado, definindo os melhores locais para sua implantação e funcionamento. Tal fenômeno contribuiu para o fato de que as áreas de instalação das duas principais indústrias instaladas nos anos 1990 (Audi/Wolkswagen e Renault, ambas em São José dos Pinhais), se configurem hoje como matrizes da expansão urbana da metrópole. Referente à escolha deste município, além dos benefícios fiscais, foram suas vantagens locacionais: proximidade com grandes mercados consumidores, ao porto de Paranaguá, o aeroporto internacional, a oferta de infraestrutura de energia, telecomunicações, rodovias etc. (Nojima, Moura e Silva, 2009).

A concentração alterou o perfil da economia metropolitana, descentralizando também o setor de serviços e comércio, que se espalharam pelas cidades, acompanhando o desenvolvimento industrial. A localização industrial se distanciou cada vez mais do centro de Curitiba, pois, além do regramento do uso e da ocupação do solo e da complexidade urbana cada vez maior, as alterações e aperfeiçoamento do sistema de transporte, reconhecido mundialmente, possibilitaram o afastamento da massa de trabalhadores do local de trabalho.

Portanto, a condição de cidade planejada não foi suficiente para atrair e desencadear tal processo em período anterior. Os incentivos fiscais, oferecidos pelas prefeituras e pelo Governo Estadual sim, parecem terem sido os grandes responsáveis por tal reestruturação. Os incentivos dados pelo Governo Estadual e pelas prefeituras visavam à atração do grande capital, sobretudo internacional, e não atuaram como meio de transformação da sociedade ou de melhorias econômicas e de transformação social, fazendo com que a ideologia do desenvolvimento e os custos sociais que a mesma implica fossem impressos e legitimados de forma recorrente a partir dos anos 1990.

Dessa forma, o planejamento, ainda que não seja condição, pode ser considerado um trunfo, uma parte da estratégia de atração e diferenciação de Curitiba para outras cidades. Portanto, as ações implementadas a partir dos anos 1990 complementam as anteriores, que criaram, ainda que não fossem suficientes, a imagem vendida pela cidade. A ênfase na competitividade, na informação, tecnologia de ponta e mercado de trabalho qualificado, inseriram Curitiba no rol das metrópoles, ainda que num patamar secundário quando comparado às principais metrópoles brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, e distante ainda das grandes metrópoles consideradas globais.

Outro elemento importante da atratividade da região foi a ampliação do uso do *marketing* urbano a partir dos anos 1990, bem como melhorias no acesso, por rodovias e pelo aeroporto internacional - que praticamente dobrou seu movimento de cargas, passageiros, pousos e decolagens, como mostra Firkowski (2009a). Assim, a qualidade de vida, como consequência de seu projeto modernizador, a potencialidade do novo mercado bem como sua capacidade de suportar e desenrolar um processo contínuo que beneficiasse o capital que aportava naquele momento, demandaram novas funções, que enquanto concentradora e centralizadora de capitais, a metrópole passou a ter.

As novas funções metropolitanas redefiniram assim a imagem de Curitiba, cidade acostumada à divulgação de seu processo intraurbano de planejamento e que passou a se deparar com a complexidade de sua realidade e contradições metropolitanas. Além disso, houve um aprofundamento do que Lencioni (2008) caracteriza como centralização, baseada em Marx, onde de forma recorrente, o capital local, comandado por pequenas e médias empresas passaram a ser controlados pelo grande capital, internacional, que adquiriu, implantou ou absorveu uma ampla gama de serviços.

No final da década, esta concentração e centralização começaram a atingir todo o arranjo urbano-regional, identificado por Moura (2009), que trata da área entre Ponta Grossa e Paranaguá, tendo como eixo central a RMC, que é a área do estado que mais concentra e densifica fluxos originários da aglomeração urbana. A concentração de bens e pessoas, riqueza e conhecimento originaram a concentração na dispersão, um espaço assimétrico que compõe uma totalidade, ainda que formado por uma série de fragmentos contraditórios. A complexidade e multiplicidade das escalas e a multidirecionalidade dos fluxos, encerram as relações desiguais que se reproduzem em seu interior.

Considerações Finais

Tendendo a metrópole a concentrar (renda, população, indústrias de alta tecnologia e trabalho qualificado) e centralizar os mecanismos de administração e controle do capital, com vistas a reafirmar e renovar sua centralidade, Curitiba a partir dos anos 1990 passou a constituir um novo patamar da urbanização, onde o processo espacial da metropolização passou a privilegiar determinadas funções urbanas, transformando o sistema produtivo, organizando e recompondo territórios com dimensões urbanas cada vez maiores.

A reificação da Curitiba Planejada ao longo dos anos 1970 e 1980 consolidou a ideologia do planejamento, fortalecendo a imagem da Curitiba Planejada - Reificada, na década de 1990. Sua história atribuiu novos valores de uso a uma metrópole fragmentada, enquanto base para a nova estratégia de desenvolvimento. Decorrente desta fragmentação, poucos municípios foram inseridos no processo de mudança econômica. Com exceção de Curitiba, Araucária e São José dos Pinhais, os demais municípios da região (26) prosseguem sendo eminentemente rurais ou cidades-dormitório. O mercado de trabalho se tornou então o fator que unifica todo o conjunto; persistem contudo, e se aprofundam, as diferenças sociais entre os municípios, permanecendo à margem aqueles que não foram selecionados ou não se adequaram em termos de infraestrutura ou tecnologia ao processo (Nojima, Moura e Silva, 2009).

Ou seja, a seletividade do capital ampliou e aprofundou as diferenças intra-regionais, originando novas espacialidades ao mesmo tempo em que excluiu parcela significativa do território e da população das vantagens e transformações decorrentes de toda a reestruturação ocorrida. Portanto, o histórico de planejamento do espaço intraurbano não se efetivou em âmbito regional. Esta realidade fez com que a nova dimensão que Curitiba atingiu na

década de 1990 acabasse por não utilizar o diferencial de planejamento e qualidade de vida que o polo oferecia, pelo contrário, o aprofundamento do processo de planejamento contribuiu para o aumento das diferenças sociais, valorizando o solo da capital e restringindo o acesso daqueles que chegaram à cidade atraídos pela cidadania que a cidade parecia oferecer.

CARMO, J. C. B. (2018). *A serra pelada do urbanismo: planejando a Região Metropolitana da Cidade Modelo (Curitiba e Região 1961-2015)*. São Carlos: Universidade de São Paulo, tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo.

FERNANDES, A. (1999). "Consenso do urbanismo e questões sobre a cidade". *Revista RUA*, 5: 43-51.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. (2009a). "Considerações sobre o grau de integração da Região Metropolitana de Curitiba na economia internacional e seus efeitos nas transformações socioespaciais". Em: R. Moura e O. L. C. F. Firkowski (orgs.), *Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles / Observatório de Políticas Públicas do Paraná, pp. 31-60.

FIRKOWSKI, O.L.C.F. (2009b). *Localização industrial e extensão urbana em Curitiba*. Em: R. Moura e O. L. C. F. Firkowski (orgs.), *Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório

das Metrópoles / Observatório de Políticas Públicas do Paraná, pp. 157-174.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. e CASARES, M. (2014). "Metrópoles regionais: revisitando o conceito na perspectiva comparada Brasil - Argentina". São Paulo, VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales.

HARVEY, D. (2006). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.

LEFEBVRE, H. (2006). *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro.

LENCIONI, S. (2008). "Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo". *Revista de Geografia Norte Grande*, 39: 7-20.

LEPETIT, B. (2001) *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Edusp.

MARICATO, E. (2011). "As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias". In: E. Maricato, O. E. Arantes y C. Vainer, *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, pp. 121-192.

MOURA, R. (2009). "O espaço metropolitano de Curitiba e a inserção do Paraná na divisão social do trabalho". Em: R. Moura e O. L. C. F. Firkowski (orgs.), *Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles / Observatório de Políticas Públicas do Paraná, pp. 131-156.

NOJIMA, D., MOURA, R. e SILVA, S. T. (2009). "Dinâmica recente da economia e transformações na configuração espacial da Região Metropolitana de Curitiba". Em: R. Moura e O. L. C. F. Firkowski (orgs.), *Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na Região Metropolitana de Curitiba*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles / Observatório de Políticas Públicas do Paraná, pp. 175-210.

SÁNCHEZ, F.E.G. (2003). *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos.

VAINER, C. (2011). "Pátria, empresa, mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano". In: O. Arantes, C. Vainer, C. e E.T. Maricato, *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, pp. 75-104.