

# Planejamento urbano de Curitiba: entre o poder público e o capital imobiliário industrial

**Magda Mascarello, Marina Feldman, Paola Carriel, Priscila Bordin e Thamara Tavares**

**Resumo:** Este artigo é resultado de uma investigação sobre o planejamento urbano de Curitiba, capital do estado do Paraná. O objetivo é discutir a histórica articulação entre o poder público e o capital industrial de um lado e, de outro, as consequências desta articulação no que remete ao uso do solo urbano na cidade e região metropolitana, dando destaque à relação entre o Estado e capital imobiliário, em diálogo com as mudanças legais trazidas pelo Estatuto da Cidade. Trata-se de uma análise de inspiração em Manuel Castells, construída a partir de pesquisa bibliográfica e o estudo de documentos que se propõem a regularizar tais dinâmicas, e que permitem a compreensão de processos de industrialização, adensamento populacional, especulação imobiliária e segregação espacial.

**PALAVRAS CHAVES:** Planejamento Urbano de Curitiba, Poder Público, Capital Industrial, Capital Imobiliário.

**Abstract:** This article is the result of an investigation about the urban planning of Curitiba, capital of Paraná state. The aim is to discuss, the historical relationship between the government and industrial capital and, on the other hand, the consequences of this articulation in which refers to the urban land use in the city and metropolitan area, highlighting the relationship between the State and the Real Estate Capital, in dialogue with the legal changes brought by the City Statute. This is an analysis of inspiration in Manuel Castells, constructed from literature and the study of documents that purport to regulate these dynamics, and allows the understanding of the processes of industrialization, population densification, land speculation and spatial segregation.

**KEYWORDS:** Urban Planning of Curitiba, Government, Industrial Capital, Real Estate Capital.

## Introdução

Este artigo tem por objetivo discutir o planejamento urbano de Curitiba e a relação que o mesmo estabelece com a região metropolitana em dois aspectos específicos: a relação entre o poder público e o capital industrial, sobretudo a partir da instalação das empresas montadoras automobilísticas na década de 90 e o uso do solo na região metropolitana, dando destaque à relação entre o governo do Paraná e capital imobiliário, em diálogo com as mudanças legais trazidas pelo Estatuto da Cidade.

Em um primeiro momento traz-se uma abordagem histórica destacando as peculiaridades do planejamento urbano de Curitiba, com a demarcação dos principais acontecimentos que influenciaram sua efetivação, bem como os atores nele envolvidos, a fim de contextualizar a análise.

Em seguida é apresentada uma discussão sobre as relações que existem entre este planejamento urbano e o capital industrial instalado na cidade e seu entorno metropolitano. O foco da análise é a interferência do poder público, tanto municipal quanto estadual, na instalação das montadoras de veículos na Região Metropolitana de Curitiba. Uma abordagem em termos de incentivo do Estado, por meio de concessões de benefícios - como isenção de impostos, por exemplo - e de certa flexibilização legal que possibilitou este movimento.

O poder público estadual age aqui como principal ator na propulsão da industrialização do Paraná, a partir da atração de capital estrangeiro.

Para concluir, uma explanação sobre a relação entre planejamento urbano e capital imobiliário, com foco no uso do solo na cidade de Curitiba e seu entorno metropolitano, resultado deste mesmo planejamento e fortemente relacionado ao adensamento populacional que a instalação das montadoras acima mencionada acarretou. Neste sentido, assume fundamental importância o Estatuto das Cidades e a modificação da legislação quanto às funções sociais do solo urbano.

A pretensão aqui é lançar, a partir de uma pesquisa bibliográfica e documental, um olhar temporal sobre as dinâmicas do planejamento urbano da capital paranaense apontando para algumas consequências dos arranjos institucionais entre o governo do Paraná e o capital industrial e imobiliário a partir da década de 90, bem como indicar questões importantes que emergem desta forma específica de pensar, organizar e administrar a cidade. Para tanto, foram adotadas a retomada histórica do planejamento urbano da cidade a partir das inferências de Dennison de Oliveira (2000) em diálogo com a perspectiva analítica de Manuel Castells (1983), bem como a primazia pela investigação da relação entre as estruturas econômica e política na cidade.

## O planejamento urbano de Curitiba: uma perspectiva histórica

Para essa retomada histórica será assumida como ponto de partida a hipótese do modelo proposto por Castells (1983), em que o urbano é definido como lócus do modo de produção capitalista, uma vez que o autor pensa a cidade como local de reprodução da força de trabalho. O Estado capitalista, que financia a infraestrutura necessária para essa reprodução, tende a estar a serviço dos interesses do capital produtivo. Nesse sentido, o estudo da política urbana pode ser compreendido a partir da tensão entre a planificação urbana, isto é, intervenção dos aparelhos de Estado sobre a organização do espaço, as condições de reprodução da força de trabalho – o político – e os movimentos sociais, que são os elementos de conflito com a estrutura e a possibilidade de mudança a partir do local de moradia – a política.

Falando-se nessa esfera de conflitos, cabe lembrar que Oliveira (2000) analisa a política de planejamento urbano recente de Curitiba justamente como uma história de consenso entre as arenas política e econômica, em que um aparato institucional específico liderou o processo de planificação urbana, tendendo a certo equilíbrio desta tensão. Além disso, descarta a excepcionalidade da capital paranaense na solução de problemas ambientais e sociais, como poderiam sugerir as atribuições de “Cidade Ecológica”, “Capital de Primeiro Mundo” e “Cidade Sorriso”, na década de 90.

Segundo o autor, a partir dos anos 1960, com o intenso crescimento das cidades, há uma série de tentativas de institucionalização do planejamento urbano no Brasil, com intenções de sanar os problemas do acelerado adensamento metropolitano (saneamento, habitação, transporte, saúde, etc.). A respeito dessa política e da criação de fundos e cargos administrativos para o planejamento urbano durante o governo militar (1964-1985), Oliveira aponta algumas características que demarcaram os abundantes insucessos dos planos diretores locais. Entre elas, são determinantes a concentração do poder decisório e dos recursos financeiros no governo central, a falta de coordenação da ação das agências e programas de urbanização por parte dos governos federal, estadual e municipal, a falta de articulação estadual e federal das regiões metropolitanas criadas na década de 70, e a criação independente de agências de planejamento e reforma urbana por parte das prefeituras municipais (OLIVEIRA, 2000, p. 29-31).

A partir da comparação do caso de Curitiba com o de outras metrópoles brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre, que implantaram em parte ou não implantaram seus planos diretores, o autor busca entender o porquê da excepcionalidade de Curitiba no campo do planejamento urbano. São questões chave de seu trabalho: “1) por que é tão difícil a materialização dos planos diretores no Brasil e 2) como e por que em Curitiba isso foi possível?” (OLIVEIRA, 2000, p. 64). A resposta está, segundo ele, na relação estabelecida pelas elites política e econômica locais.

A trajetória da política de planejamento urbano em Curitiba tem início com o Plano Agache, o

primeiro plano urbanístico da cidade, que tinha o intuito de sistematizar e organizar o crescimento a partir do urbanismo modernista, de modo a torná-la funcional, segundo as funções básicas de uma metrópole. Desse plano, elaborado pelo urbanista Alfred Agache, foram implantados, até 1962, apenas o Plano de Avenidas, que estabeleceu um sistema viário radial, e o zoneamento funcional, como a divisão da cidade em centro comercial, centro administrativo, cidade universitária, zona militar, centro industrial, centro de abastecimento alimentício e zonas residenciais (OLIVEIRA, 2000, p. 72).

Na década de 60, Curitiba retoma o planejamento urbano como ação de governo. A gestão de Ivo Arzua (1962-1966) na prefeitura da cidade marca o período de elaboração e legitimação do segundo plano diretor, período em que se cria a maioria das agências que compõe, em seguida, o aparelho institucional que executa o Plano Diretor nas décadas de 70 e 80. Em poucos anos, houve uma série de fatos relevantes à planificação urbana, que contribuíram para a posterior implantação do plano diretor em Curitiba. Em 1961, é criado o curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná (UFPR), de onde são recrutados os quadros de funcionários do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) e outras agências. Em 1963, é criada Companhia de Urbanismo e Saneamento de Curitiba (URBS), com a função de tratar do saneamento e arruamento na cidade. Em 1964, há a abertura de concorrência pública para a elaboração de um plano urbano global para a cidade. E finalmente, em 1966, como legitimação do processo de planejamento, a Câmara Municipal de Curitiba aprova o Plano Diretor e cria o IPPUC para executá-lo.

Para compreender a excepcional planificação urbana em Curitiba, nas décadas de 70 e 80, é preciso examinar como transcorreram as três fases de um plano diretor de urbanismo, quais sejam, a elaboração, a legitimação e a implementação (OLIVEIRA, 2000, p. 63). Além disso, à política de planejamento nas metrópoles se colocam questões recorrentes relacionadas ao tempo e ao alinhamento político, sendo elas o caráter político-partidário do poder local, o contexto institucional do município e a construção do consenso entre as elites. O sucesso ou não do plano diretor está diretamente relacionado à resolução desses problemas por parte da gestão pública.

No grupo de questões de ordem política partidária, Curitiba foi uma exceção no país, por ter tido a ocupação da prefeitura em quatro gestões quase ininterruptas pelo mesmo grupo político, nas gestões de Jaime Lerner (1971-1975, 1979-1983, 1988-1992) e Saul Raiz (1975-1979). Essa continuidade política e ideológica garantiu os recursos necessários para a implantação do plano ao longo das primeiras gestões, período em que as estruturas administrativas vigentes se adaptaram para a centralidade do IPPUC na execução do plano diretor.

Essa adaptação institucional aconteceu não sem disputa com as outras instituições municipais relacionadas com a resolução de problemas urbanos como a Companhia de Urbanismo e Saneamento de Curitiba (URBS), o Departamento de Obras e Viação Pública e o Departamento de

Urbanismo da prefeitura da cidade. Nesse emba-  
te, o IPPUC, que havia sido criado em 1965 para  
executar o plano diretor, passa a ocupar “o ápice  
da hierarquia entre as agências” a partir da década  
de 70, na primeira gestão do prefeito Jaime Lerner  
(OLIVEIRA, 2000, p. 93).

Além disso, foi preciso haver a criação de um  
consenso entre a elite política, ocupada nessas  
instituições municipais planificadoras e respon-  
sável pela elaboração do plano, com a elite eco-  
nômica e industrial, que subsidiou a implantação  
desse plano, em conformidade com seus próprios  
interesses de classe.

Algumas realizações da prefeitura no decorrer  
das décadas de 70, 80 e 90 são descritos a seguir.

A primeira gestão do prefeito Jaime Lerner, de  
1971-1975, compreende a fase de implementação  
do Plano Diretor. No ano seguinte a sua tomada de  
posse, por exemplo, houve a pedestrianização da  
Rua XV de Novembro. Em 1973, criou-se a Cidade  
Industrial de Curitiba (CIC) com o gerenciamento  
desse processo feito pela URBS. Em seguida, está  
a execução das obras do sistema viário em 1974,  
que determinou o crescimento da cidade e seu  
adensamento populacional no sentido dos três Eixos  
Estruturais (Norte-Sul, Leste-Oeste e Sudeste)  
a partir do sistema trinário, com duas vias exclu-  
sivas para ônibus expresso, circundadas por duas  
vias de tráfego lento e ainda duas vias rápidas pa-  
ralelas a estas (OLIVEIRA, 2000, p. 50). Em 1975, foi  
sancionada a Lei de Zoneamento e Uso do Solo.

Do mesmo grupo político de Lerner, Saul Raiz  
foi prefeito entre 1975 e 1979 e deu continuidade  
a aplicação do Plano Diretor, implementando a ta-  
rifa única no transporte coletivo.

A segunda gestão de Lerner na prefeitura é  
marcada pelo Plano Massa, que projeta as galerias  
nas construções da Rua XV de Novembro e nos  
edifícios dos eixos estruturais e a criação da Rede  
de Transporte Integrada (RIT) que, junto com a ta-  
rifa única, possibilitou realizar a circulação da for-  
ça de trabalho das regiões norte, sul, leste e oeste  
para o centro e entre os bairros que estavam fora  
do anel central.

A terceira gestão de Lerner, de 1989 a 1992,  
caracteriza-se pelo investimento nas questões  
ambientais e na Secretaria Municipal do Meio Am-  
biente, promovendo o estabelecimento de novos  
ícones na cidade como o Jardim Botânico e diver-  
sos parques verdes.

Finalmente, pode-se aferir que a aplicação efe-  
tiva do Plano Diretor ocorreu, em Curitiba, a partir  
do equilíbrio das tensões políticas e econômicas  
inerentes ao desenvolvimento de uma cidade,  
com a construção de um sofisticado aparato insti-  
tucional. Isso possibilitou uma forte articulação da  
administração municipal com o capital industrial,  
que legítima e apoia as intenções urbanísticas e  
políticas do poder público.

## Poder público e capital industrial

### O ESTADO COMO ARTICULADOR DA DINÂMICA INDUSTRIAL

Apesar de alguns esforços centrados na indus-  
trialização de Curitiba, como a criação da Cidade

Industrial de Curitiba (CIC), e das políticas de atra-  
ção de novas unidades produtiva nas décadas de  
70 e 80, foi apenas na década de 90 que o Estado  
do Paraná se consolida no contexto da industria-  
lização nacional.

Para viabilizar a Cidade Indústria foram ofere-  
cidos incentivos tributários, físicos e financeiros,  
tais como: i) isenção do Imposto Predial e Terri-  
torial Urbano (IPTU) e do Imposto Sobre Serviços  
(ISS) por até 10 anos; ii) subvenção de até a quan-  
tia equivalente à cota do Imposto de Circulação  
de Mercadorias e Serviços (ICMS) devida ao muni-  
cípio por até 10 anos; iii) venda ou concessão real  
de uso de bens imóveis; iv) serviços de terraplanagem  
e infraestrutura física; e v) participação acio-  
nária de até 30% do capital nominal da sociedade.  
Além disso, uma extensa área foi desapropriada e  
provida de infraestrutura.

Como resultado dessa política, novos inves-  
timentos foram atraídos para Curitiba. As com-  
panhias estatais – Companhia Paranaense de  
Energia (COPEL), Companhia de Saneamento do  
Paraná (SANEPAR) e a empresa de Telecomunica-  
ções do Paraná (TELEPAR) – também tiveram par-  
ticipação direta no processo de implantação da  
Cidade Industrial de Curitiba, assim como o Banco  
de Desenvolvimento do Paraná (BADEP) e o Ban-  
co Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul  
(BRDE). Essa foi a primeira grande iniciativa do Pa-  
raná para atrair capital industrial.

A segunda grande ação do Estado, de acordo  
com Firkowski (1997), foi a Lei 9.895 de 8/01/92,  
sancionada pelo então governador Roberto Re-  
quião, que autorizava “o poder executivo a im-  
plementar mecanismos de concessão de auxílios  
temporários às empresas do setor produtivo”  
estabelecidas no território paranaense. Em 1996  
Jaime Lerner assume o governo do Estado do Pa-  
raná e materializa a política de atração esboçada  
no governo Requião através do Programa Paraná  
Mais Emprego.

Os objetivos desse programa eram: estimular  
novos investimentos industriais no Paraná; ofe-  
recer condições de integração de cadeias produ-  
tivas prioritárias ao interesse econômico e social;  
permitir a desconcentração industrial/regional;  
apoiar a modernização tecnológica e o desenvol-  
vimento de novos produtos, financiando gastos  
com pesquisa e desenvolvimento contratados em  
instituições localizadas no Paraná; incentivar o in-  
vestimento através da apropriação total dos cré-  
ditos de Imposto sobre Circulação de Mercadorias  
e Serviços (ICMS) pagos na aquisição ou transfe-  
rência de bens de capital. Concomitante a essas  
ações, o governo federal e o governo estadual  
anunciaram o reinício das obras de duplicação  
da BR 116, a principal ligação de São Paulo com  
o sul do país, assim como obras de ampliação do  
aeroporto local que passava, a partir de então, à  
categoria de aeroporto internacional.

A ação do poder público estadual também  
pode ser observada através de inovadoras estra-  
tégias de marketing. Em 1996 é disponibilizado  
pelo governo estadual um disquete aos interes-  
sados com informações sobre o Paraná, deno-  
minado “Paraná: informações para investidores”.  
Este continha informações gerais sobre o estado  
além de gráficos e tabelas que comparavam com  
outros estados o poder de compra da população,

Tabela 01 – Custos comparativos da mão de obra entre Curitiba e São Paulo

Ocupação	Curitiba U\$\$/mês-dez94	São Paulo U\$\$/mês-dez94
Gerentes		
Administrativo	1.182,02	2.537,00
Comercial	1.978,37	3.532,00
Produção	1.701,54	3.342,00
Financeiro	1.587,54	3.342,00
Supervisores		
Administrativo	1.089,53	1.358,00
Recursos humanos	711,65	1.358,00
Vendas	524,05	1.708,00
Técnicos		
Almoxarife	312,46	491,00
Operador de máq. da produção	278,24	445,00
Torneiro mecânico ferramenteiro	490,80	1.066,00

Fonte: Paraná: informações para investidores (Sec. de Est. da Indústria e Comércio e do Desenvolvimento Econômico, CELEPAR - Cia de Informática do Paraná, IPARDES – Instituto Paranaense de Des. Econ. E Social) 1996. (apud FIRKOWSKI, 1997).

Tabela 02 – Número de Greves de julho de 1993 a abril de 1995

Paraná	Rio de Janeiro	Minas Gerais	São Paulo
metais/outras	metais/outras	metais/outras	metais/outras
3/26	8/84	17/86	400/1170

Fonte: Paraná: informações para investidores, 1996. (apud FIRKOWSKI, 1997).

bem como o custo (Tabela 01) e disciplinamento (Tabela 02) da mão de obra. Fatores estes selecionados pelo governo paranaense para seduzir novos investidores.

Em síntese, a partir da década de 90, observa-se uma série de ações do poder público estadual no sentido de garantir as condições necessárias para atrair ao Paraná capital industrial e novos investidores, influenciando as condições de produção em Curitiba e na região metropolitana.

### INDUSTRIALIZAÇÃO EM CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA NA DÉCADA DE 90

Após a instalação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) na década de 70, o projeto de industrialização do Paraná ganhou diferentes contornos com a ascensão de Jaime Lerner ao governo do Estado, em 1995. Firkowski (2002), ao abordar esta questão, indica que o Paraná sofre uma mudança na lógica de industrialização no período, e que esta está diretamente relacionada às transformações que estão ocorrendo em todo o mundo. Se antes as empresas da CIC tinham gestões e características locais, agora as novas indústrias que chegam à cidade passam a ser gerenciadas a nível global.

Para realizar o estudo, a autora elege como área de pesquisa o que chama de aglomerado metropolitano, composto pelos doze municípios mais próximos à cidade polo. Não considera, portanto, a região metropolitana como um todo – uma vez que é composta por vinte e seis municípios – porque a inclusão de novas cidades obedece muito mais a critérios políticos de que a uma mancha de conurbação. Segundo FIRKOWSKI (2002, p. 80),

*“A cada intervenção do Estado, visando viabilizar a implantação industrial em Curitiba, uma área específica foi destinada à indústria, em face das exigências de cada momento. Tais exigências existem não somente em relação à definição do uso do solo urbano, mas às necessidades e características das indústrias.”*

As indústrias automobilísticas que vieram instalar-se no Paraná possuíam uma nova lógica espacial que exigiu do poder público também novas atitudes e posturas. Na década de 70, a região industrial de Curitiba esteve concentrada na cidade polo e no município limítrofe, Araucária, em função da refinaria da Petrobrás.

Na década de 90, com a criação do programa Paraná Mais Emprego, o governo paranaense se empenhou em um tipo de planejamento que procurou descentralizar a indústria de Curitiba. Nesta descentralização, porém, o primeiro anel metropolitano continua sendo o foco principal para a instalação de novas indústrias, em detrimento do interior do estado. Firkowski (2002) indica que entre 1995 e 1999 foram apresentados 156 protocolos de intenção para a instalação de indústrias no Paraná, dos quais 57% estariam na região metropolitana. Curitiba, portanto, não se apresentava mais como o principal destino para as indústrias no período estudado. A cidade vizinha de São José dos Pinhais, por exemplo, apresentava neste período 24 estabelecimentos industriais, estando apenas 13 em Curitiba.

Na década de 70 o plano para desenvolvimento da região metropolitana não previa este sentido de crescimento porque a parte leste da região é composta por áreas de preservação ambiental e de mananciais. Entretanto, segundo a autora,



há no período posterior uma inversão no vetor de desenvolvimento industrial, agora na direção leste e não mais a oeste como anteriormente. É importante salientar também que o formato das indústrias que vieram para o Paraná na década de 90 já não se enquadrava no modelo fordista da década de 70 (FIRKOWSKI, 2002, p. 85),

*“A relação com os fornecedores se dá através do que se define por Quase Integração Vertical, ou seja, não como no passado – quando a grande empresa centralizava a maior parte do processo produtivo –, mas onde o processo produtivo se (des)integra no interior de uma grande unidade produtiva a partir de empresas diferenciadas, sem vinculação jurídica.”*

Os processos de produção são considerados agora flexíveis. Alves (1999) chama esse novo modelo de *toyotismo*, em oposição ao *fordismo* anteriormente vigente. Este modelo industrial começa a ser exportado do Japão a partir da década de 70 e, conforme o autor (1999, p. 95), “é um estágio superior de racionalização do trabalho, que não rompe, a rigor, com a lógica do *taylorismo-fordismo*”. Um dado importante para um momento em que “a nova lógica territorial corresponde uma nova lógica funcional das empresas e vice-versa. Portanto, os complexos de produção seriam a expressão máxima dos novos espaços industriais surgidos a partir do paradigma flexível” (FIRKOWSKI, 2002, p. 86).

Neste sentido, a atuação do governo estadual e das prefeituras dos municípios do aglomerado metropolitano de Curitiba teve um papel essencial em relação à planificação. Ainda na década de 70, o planejamento previa a industrialização apenas nos municípios de Curitiba e Araucária, com as indústrias “pesadas”, e em pequenos complexos industriais em São José dos Pinhais, Almirante Tamandaré, Campo Largo e Rio Branco, de acordo com a característica de cada cidade. São José dos Pinhais e Piraquara mereceram atenção especial dos planejadores da época, já que estavam em áreas de “captação de água e inundáveis”, devendo seu crescimento ser controlado “de forma mais rígida” (FIRKOWSKI, 2002, p. 94). Caberia aos municípios de Almirante Tamandaré, Rio Branco do Sul, Bocaiúva do Sul e Colombo o abastecimento hortifrutigranjeiro da região, sendo que Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Piraquara e São José dos Pinhais ficariam com a produção leiteira.

Na década de 90 esta lógica se inverte e, como acima explicitado, o vetor de crescimento passa a direcionar-se para o leste, abrangendo justamente os municípios com áreas de preservação ambiental. Isso ocorreu em função da infraestrutura de estradas, com a construção do contorno metropolitano, e do fácil acesso ao Porto de Paranaguá, bem como o acesso ao aeroporto internacional de São José dos Pinhais, recém-modernizado. Nesse mesmo sentido atuam também as facilidades ofertadas pelo poder público às montadoras automobilísticas, como no caso de uma das cláusulas do contrato com a Renault que acertava preferência para as cargas desta indústria no Porto de Paranaguá, além de tarifas reduzidas.

Para a instalação das montadoras automobilísticas em São José dos Pinhais foi necessária a al-

teração da legislação municipal, já que o distrito onde a Renault se instalou ficava em uma área de preservação ambiental (FIRKOWSKI, 2002, p. 96):

*“Em 18 de março de 1996, o prefeito de São José dos Pinhais assinou a Lei 03/96, de criação do Distrito Industrial de São José dos Pinhais, 12 definindo sua localização em área de proteção ambiental, segundo o Decreto Estadual nº 2.964/79, às margens do Rio Pequeno. Em 6 de maio de 1996, por meio dos Decretos 1.751/52/53/54, o governo estadual alterou os limites da Área de Proteção Ambiental (APA) existente, dividindo-a em três: APA Estadual do Rio Pequeno, APA Estadual do Iraí e APA Estadual do Piraquara. Portanto, a Lei Municipal que definia o local de implantação da Renault se opôs à legislação estadual por cerca de dois meses, até que esta última foi alterada em benefício do empreendimento.”*

Em função da abertura para tais alterações legais ocorreram mudanças também no município de Quatro Barras, que passou a abrigar indústrias secundárias que vieram com a Renault. Neste município não houve sequer a realização de um relatório de impacto ambiental.

Mais uma vez Lerner, agora no governo do Estado, implanta seu modelo de planejamento em consenso com as elites estaduais – e também internacionais – como apontou Oliveira (2000), e obtém o apoio da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), ainda que tenham ocorrido conflitos entre algumas entidades e o governo federal, bem como discordâncias em relação a determinadas posturas do governo estadual.

Segundo Meiners (1998) a expectativa no momento da vinda das montadoras é que estas gerariam cerca de 180 mil empregos, entre diretos e indiretos, em várias áreas dos setores primário, secundário e terciário. Somente os empregos diretos nas montadoras alcançariam a marca 5,4 mil novos postos de trabalho. Mas esta previsão não se confirmou e a oferta propagandeada ocasionou uma nova migração populacional vinda do interior do Paraná e de outras regiões do país.

Crocetti (2009) diz que a região de Curitiba tinha em 2007 entre 110 mil e 200 mil desempregados, dependendo da metodologia utilizada pelo instituto de pesquisa (IBGE ou Iparde). Sobre esse fato, CROCETTI (2009, p. 12) comenta:

*“Assim, o processo de implantação do modelo de desenvolvimento e de atração de investimentos sem a participação da sociedade foi mal planejado pelo governo neoliberal do Lerner e beneficiou alguns agentes públicos e do setor empresarial com a especulação imobiliária, controle do transporte coletivo, da coleta do lixo, concessão de rodovias públicas, entre outros; gerando uma ocupação territorial desordenada, com altos índices de desemprego, desencadeando aumento de criminalidade, moradia precária e em lugares impróprios (mananciais), degradação ambiental, pobreza e agregação aos direitos humanos, gerando um custo que os municípios não estavam preparados e nem têm condições de pagar.”*

Além dos prejuízos sociais, é importante salientar que a situação econômica do estado também foi prejudicada. Em 1994 a dívida pública do Pa-

raná era de R\$ 1,39 bilhão, passando em 1998 pela soma de R\$ 6,15 bilhões e chegando aos R\$ 10,6 bilhões em 1999. (cf. OLIVEIRA, 2003).

## O planejamento urbano de Curitiba e a seletividade espacial

O prefeito Jaime Lerner, ícone do planejamento urbano de Curitiba, assumiu o zoneamento do uso do solo como um dos principais instrumentos de controle da cidade e, ao mesmo tempo, ferramenta utilizada para acobertar e sustentar ações políticas que contemplam os objetivos de uma elite dominante. Essa constituição da cidade, a partir de seu planejamento urbano, se dá de um modo seletivo que fica claro se observarmos determinados dados.

Nas décadas imediatamente posteriores à implantação da CIC - anos 80 e 90 - houve um aumento significativo da população dos municípios do entorno da capital. Segundo dados dos censos demográficos do IBGE trabalhados por Polli (2006), se no início da década de 70 Curitiba continha 67% do total da população da Grande Curitiba, no final da década de 90 este percentual cai para tão somente 58%. Nesta, a taxa de crescimento de Curitiba foi de 2,11, enquanto na região metropolitana foi de 3,33. Este crescimento localizado fica ainda mais claro ao observar-se a taxa de crescimento da região, desconsiderando a cidade polo, que chega a 5,23, num período em que o Estado apresentava uma taxa de crescimento anual de somente 1,39.

Este processo produz uma seletividade espacial na Grande Curitiba, que para Firkowski (2001, p. 118) corresponde a "aumentar sobremaneira o solo em certas porções do território em detrimento de outras".

A constante migração de trabalhadores em busca das vagas oferecidas pelas montadoras na década de 90 nos leva a uma das principais problemáticas da questão urbana, amplamente discutida na literatura: a moradia. Kowarick (1979), olhando para a região metropolitana de São Paulo, toma como unidade de análise exatamente as questões da habitação e sua relação com o transporte coletivo. A partir dos conceitos de espoliação urbana e subdesenvolvimento industrializado, o autor identifica no contexto da década de 70 um avançado processo de industrialização e crescimento econômico nas cidades e, ao mesmo tempo, a precariedade de vida dos trabalhadores com baixos salários, ampliação da concentração de renda e exclusão social. O sistema fordista de produção articulado à baixa qualificação profissional acabou produzindo um exército industrial de reserva, precarizando as relações de trabalho. Tal conjuntura empurrou os trabalhadores e suas moradias para locais distantes e sem infraestrutura, deixando vazios urbanos de áreas intermediárias para a especulação imobiliária.

Embora a Região Metropolitana de Curitiba apresente características peculiares se comparada à de São Paulo e haja diferenças em relação aos períodos estudados - uma vez que o autor está falando da década de 70 e o recorte temporal deste trabalho corresponde às décadas de 90 a meados de 2000 - as reflexões de Kowarick (1979)

permitem lançar um olhar sobre a relação que existe entre o planejamento urbano da cidade de Curitiba e o aumento populacional ocorrido na Região Metropolitana no período aqui estudado. Segundo Polli (2006, p. 70), "o planejamento instituído pela capital valorizou sobremaneira o plano territorial no tripé uso do solo, transporte coletivo e sistema viário em detrimento da habitação". Na capital paranaense, as administrações municipais buscaram a "ordem" do planejamento urbano através de uma rígida lei de uso do solo. Desta forma, Curitiba exportou seus problemas para fora de seus limites administrativos, produzindo um inchaço populacional das cidades do entorno e mantendo vazios urbanos nos limites da capital.

Entre os fatores que provocaram e viabilizaram a ocupação das áreas metropolitanas estão as intervenções urbanísticas e o controle decorrente do planejamento urbano da cidade polo, através de uma rígida legislação, que serviram tanto para valorizar o solo quanto para conter os efeitos considerados negativos na ocupação populacional das periferias da cidade. As ações empreendidas pelo poder público foram incorporadas pelos agentes imobiliários como mais-valias urbanas. O mercado imobiliário encontrou nos municípios vizinhos a Curitiba uma legislação mais flexível do que na cidade polo e, a partir disso, conseguiu oferecer novas porções de terras - muitas delas em áreas de mananciais - para um segmento populacional financeiramente desfavorecido.

Isso só é possível graças a um sistema de transporte que sustenta a ligação do polo com os municípios do entorno imediato percorrendo, nestes caminhos, áreas desocupadas destinadas à especulação imobiliária. Este processo de periferização de Curitiba incide também sobre a redução dos custos da reprodução da força de trabalho, conforme apontou Kowarick (1979) no caso de São Paulo.

Curitiba foi capaz de realizar essa exportação de problemas porque segundo Polli (2006, p. 58),

*"os municípios periféricos não possuem força política, recursos financeiros, planejamento estruturado, legislação urbana para se contraporem a essa orientação política e tornam-se receptores da população que não consegue morar em Curitiba. Os empreendedores imobiliários funcionam como alavanca desse processo quando produzem os loteamentos precários nos municípios onde a legislação é mais permissiva e, o controle, menor."*

Na década de 90, portanto, a cidade cresceu seguindo outras ordens de interesse não assumidas abertamente pelo poder público, com o crescimento da Região Metropolitana de Curitiba na direção leste, conforme acima citado, logo depois da instalação da montadora Renault e a implantação de luxuosos condomínios fechados. Em meados desta mesma década, há algumas alterações na organização produtiva da região e no aglomerado populacional metropolitano a partir da atração de investimentos de outras montadoras de veículos, tais como a Chrysler e a Audi/Volkswagen. Em 2000, dadas estas mudanças, toma-se a iniciativa de elaborar um novo plano de desenvolvimento, desta vez englobando toda a região metropolitana, o Plano de Desenvolvimento Integrado para a Região Metropolitana de Curitiba (PDI/RMC).

Este tinha como objetivo desenvolver novas estratégias no enfrentamento do intenso processo de urbanização periférica e horizontal, do déficit habitacional e dos conflitos no uso e ocupação do solo; de acordo com Polli (2006 p. 31),

*"O PDI-RMC-2001 destaca a impossibilidade de o planejamento corrigir complexas disparidades sociais frente à pequena disponibilidade de recursos nas mãos do Estado, e ressalta a necessidade de valorizar e otimizar os aspectos positivos da região, de forma que esta seja capaz de atrair recursos financeiros, técnicos e culturais, necessários ao alcance de diferentes dimensões da sustentabilidade."*

Gislene Pereira (2004; 2007) utiliza o exemplo de Curitiba para esmiuçar o processo de exclusão urbana daquela parcela da população cuja renda não é suficiente para acessar o mercado formal de terras. Em suas análises explica de que forma se dá a periferação dessa população que acaba tendo que se instalar em locais distantes do centro e, portanto, distante dos serviços e equipamentos urbanos. Uma estruturação urbana que é consequência do funcionamento do mercado imobiliário e gera, além da seletividade espacial estratificada socialmente, uma necessidade de determinada parcela da população se estabelecer de maneira irregular, através da ocupação de áreas e da autoconstrução, de acordo com PEREIRA E SILVA (2007, p. 80-81),

*"As diversas localizações urbanas, resultantes do processo de produção da cidade, assumem diferentes preços, estabelecidos pelo mercado imobiliário. As áreas melhor localizadas são mais caras e serão ocupadas pela população que tem renda para arcar com esse custo. A população de menor poder aquisitivo tende a ocupar áreas desvalorizadas no mercado imobiliário, como a periferia urbana, precária de serviços, e regiões ambientalmente frágeis – fundos de vale, encostas, áreas sujeitas a inundações, áreas de proteção ambiental. Dessa forma, a ilegalidade fundiária é, também, manifestação espacial da pobreza urbana."*

Essa ilegalidade fundiária pode ser entendida como uma resposta da população que, excluída do ambiente urbano formal, cria suas soluções informais. O uso ilegal do solo, juntamente com as edificações irregulares, já representa 50% das construções nas grandes cidades brasileiras (MARRICATO *apud* PEREIRA, 2005, p. 79). Essa população, mais do que ficar à margem do mercado de terras, é colocada do lado de fora da esfera pública. "Em uma cidade que se estrutura tendo por base as leis do mercado, aqueles que não têm renda para se inserir nesse mercado não são cidadãos. Essa é a realidade contemporânea, da qual Curitiba não escapa: a cidade onde predominam os não cidadãos" (PEREIRA, 2004, p.89).

Quanto às políticas que atuam em relação à esfera habitacional, a autora coloca que determinados instrumentos do planejamento urbano, como o zoneamento, se aplicam somente à "cidade legal", ignorando mais uma vez grande parcela da população. Outras políticas tentam atuar em relação à questão da irregularidade fundiária, mas se vol-

tam somente às suas consequências e não à causa do problema: *a propriedade privada da terra e o mercado imobiliário*. Esse tipo de atuação acarreta situações como aquela em que uma área de ocupação é regularizada, mas a população original deste local acaba se dirigindo para outra região periférica, uma vez que a área em que habitava foi inserida no mercado imobiliário. Sendo assim, a questão habitacional não poderá ser compreendida e resolvida levando-se em conta somente a dinâmica política e as regras de mercado. Faz-se necessário compreender o marco legal que delimita o uso do solo, pois este sim representa uma das principais causas do déficit habitacional.

Nesse sentido, o Estatuto da Cidade sancionado em 2001 traz uma importante inovação. Pereira (2004; 2007) introduz o Estatuto da Cidade como sendo um forte elemento de renovação, visto que representa uma mudança no marco legal que delimita o uso do solo urbano. Anteriormente, foram criadas outras leis que visavam alterar a estrutura urbana. Estas, entretanto, não interferiram na questão crucial que é a propriedade da terra, e consequentemente, tiveram efeitos restritos.

A lei 10.2057, de 2001, oficialmente denominada Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) representa a regulamentação infraconstitucional dos artigos 182 e 183- o capítulo "Da Política Urbana"- da Constituição Federal (BRASIL, 1988). Trata-se de diretrizes que viabilizam a execução dos princípios presentes na Constituição, tendo como ênfase o planejamento participativo e a função social da propriedade. Conforme consta em seu artigo segundo, "a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana" (BRASIL, 2001, Art. 2º). A partir disso o documento cria instrumentos para operacionalizar esses princípios. Alguns deles são o IPTU progressivo - que, no caso de terrenos desocupados e/ou ociosos, prevê a "aplicação do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de cinco anos consecutivos" (BRASIL, 2001, Art. 7º) -, o usucapião urbano, com prazo prescricional de cinco anos - ao invés dos 15 anos do usucapião rural - além do usucapião coletivo, que abarca o caso de favelas e ocupações irregulares, em que é concedido usucapião para toda uma população residente, com o loteamento do terreno entre os moradores.

O Estatuto da Cidade traz, portanto, esses e outros instrumentos que "viabilizam a operacionalização do princípio constitucional da função social da propriedade urbana" (PEREIRA, 2004, p. 88). Através do detalhamento das condições para o cumprimento desse princípio, além do estabelecimento de penalidades para o caso de descumprimento, o Estatuto está garantindo ao princípio constitucional "legalidade operativa". Por mais que alguns dos instrumentos já fossem utilizados anteriormente, não havia atuação no controle da renda fundiária, sendo inefetivos os esforços diante da especulação imobiliária. O Estatuto torna possível a atuação do Estado em relação ao mercado imobiliário e suas regras, podendo controlar essa especulação. Além de diversos outros efeitos, eleva as reivindicações dos movimentos de moradia ao nível de direito, trazendo novo rigor à discussão. "Os setores populares ganham muito, à

medida que a urbanização adequada e legalizada dos assentamentos mais pobres passa a ser vista como direito, e deixa de ser objeto de barganha política com vereadores e o poder executivo” (CYMBALISTA *apud* PEREIRA, 2001, p. 89).

Para compreendermos, entretanto, a real efetividade que essa ação do governo federal tem em relação à questão habitacional em uma esfera do planejamento urbano local, cabe analisar a aplicação de alguns desses instrumentos na cidade de Curitiba. Um desses instrumentos, trazido pela Constituição Federal e reforçado pelo Estatuto da Cidade, é o Plano Diretor. Visto que Curitiba já possuía um plano diretor datado de 1966, o que entra em questão é a adaptação deste ao princípio de função social da cidade, levando-se em conta o que ficou regulamentado nas diretrizes do Estatuto da Cidade.

Nesse sentido, foi aprovada a Lei 11.266 de 16 de dezembro de 2004 que deveria orientar e regular o desenvolvimento integrado da cidade, adaptando o Plano Diretor de Curitiba às novas diretrizes nacionais. Em seu artigo 25, referente à habitação, afirma que a política pública habitacional, além da orientação à iniciativa privada nessa esfera, deveria propiciar “o acesso à moradia, priorizando famílias de menor renda, num processo integrado às políticas de desenvolvimento urbano e regional, e demais políticas municipais” (CURITIBA, 2004, Art. 25). Estão na sequência, no artigo 27, diretrizes gerais para a política municipal de habitação de interesse social, delimitando mais claramente as já comentadas questões relativas à função social da propriedade.

Em um estudo de caso referente a esta legislação, realizado pela Rede de Avaliação e Capacitação para a Implementação dos Planos Diretores Participativos, do Observatório das Metrôpoles (PEDROZO; BORGES; GUSSO, 2011), é analisado se o plano diretor e as legislações e iniciativas subsequentes para sua implementação de fato atuam em função das diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade. São analisadas diversas questões: macrozoneamento, aproveitamento de terra, áreas de preservação ambiental, entre outras. Mas a este trabalho interessa a questão das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) que são um dos principais instrumentos para aplicação do princípio da função social da propriedade. No texto de adequação do Plano Diretor, no segundo inciso do artigo 27 está colocado como uma das prioridades “instituir de zonas especiais de interesse social” (CURITIBA, 2004, Art. 27). Entretanto, o estudo da aplicação desta legislação mostra que não há definição de tipologia de zonas, nem de tipologias habitacionais, assim como não há delimitação das áreas das ZEIS – apenas duas delas foram delimitadas em uma legislação posterior, em 2007 -, ou a delimitação clara da população que deverá ter acesso aos projetos habitacionais. Tampouco há remissão para uma legislação específica, apenas para um Plano Municipal de Habitação de Interesse Social, que deveria ser elaborado até 2007. Este mesmo plano foi apresentado em 2008, mas a avaliação da Rede mostra que seus efeitos dentro do plano geral de aplicação das políticas não afetam a conformação geral do acesso ao solo urbanizado.

As áreas destinadas às ZEIS em geral se localizam em regiões periféricas, reforçando a conformação habitacional da cidade que foi determinada pelo mercado imobiliário, segundo PEDROZO, BORGES & GUSSO (2011, p. 15):

*“Estas áreas destinadas às classes populares foram demarcadas historicamente (nas últimas duas décadas aproximadamente) e destacadas no zoneamento, em regiões periféricas (zona sul, margens do rio Iguaçu e cidade industrial) e incluem hoje, em quase sua totalidade, áreas já ocupadas de forma irregular ou onde estariam concentrados os conjuntos populares realizados nos últimos anos. Isto é, estariam próximas do seu limite de saturação.”*

A questão da saturação, avaliada quantitativamente, mostra que as ZEIS representam 5,7% do território municipal, sendo que 5% já está ocupado por zoneamentos irregulares ou projetos de moradia das companhias de habitação. Restam 0,7% de áreas livres, e algumas áreas já ocupadas que poderiam sofrer adensamento e requalificação, gerando novas moradias. Entretanto, considerando-se o déficit habitacional de Curitiba – 31.240 domicílios – isso está bastante longe da demanda real. Mesmo a COAHB/CT – Companhia de Habitação Popular de Curitiba – percebeu isso e partiu em busca de parcerias com municípios vizinhos, mais uma vez reforçando a conformação da segregação urbana, onde os problemas sociais são exportados para as cidades da região metropolitana.

Entretanto, analisando-se os dados de habitação de Curitiba, percebe-se que essa “exportação” não é necessariamente o único caminho possível. Existem em Curitiba 200 áreas de ocupações irregulares e um alto déficit de moradias. Entretanto, as estatísticas mostram que a cidade contém 10% de seus imóveis desocupados, além de grandes vazios urbanos.

Com base nestes dados e segundo a análise da Rede de Avaliação e Capacitação dos Planos Diretores Participativos, a democratização do acesso à terra urbanizada ainda vem esbarrando em três fatores: 1 – Inexistência de novas áreas de produção de Habitação de Interesse Social; 2 – Alto custo de imóveis em melhores condições de infraestrutura e serviços urbanos; 3 – Não regulamentação e utilização de instrumentos para intervir no mercado de terras em sua totalidade, reduzindo os preços dos imóveis.

Tomando-se uma análise quantitativa do mesmo estudo, é possível perceber o quanto os esforços por parte da prefeitura tem sido insuficientes. Para regularização da questão habitacional em Curitiba, seria necessária a regularização de 62.601 moradias e a construção de outras 45.301. O custo disso seria entre 1,2 e 1,9 bilhões de reais, sendo que o investimento entre o início de 2006 e o final de 2008 foi de 351 milhões, aproximadamente. Isso representa 117 milhões de reais investidos por ano. Se esse padrão se mantiver, serão necessários 10 anos para regularização total, desconsiderando-se a possibilidade de expansão do déficit habitacional por diversos fatores.

Ou seja, ainda que o Estatuto da Cidade, segundo Pereira (2007), traga os instrumentos ne-



cessários para que o poder público interfira no mercado de terras, não há em realidade práticas de gestão e planejamento que busquem viabilizar a operacionalização da função social da propriedade, compatibilizando a demanda de moradias com o número de imóveis e terrenos vazios em áreas urbanas. “Não existe vontade aparente do poder público ou mesmo reivindicação e articulação popular consistente para que sejam empregados os instrumentos que poderiam interferir significativamente no mercado de terras de Curitiba.” (PEDROZO, BORGES & GUSSO, 2011, p. 16). Assim, por mais que o acesso ao solo por parte das famílias de baixa renda, com a criação do Estatuto da Cidade, passe a ser um direito e deixe de ser “objeto de barganha política” (CYMBALISTA *apud* PEREIRA, 2001, p. 89), podemos ver que o mesmo, na cidade de Curitiba, através dos instrumentos de gestão urbana, continua sendo feito de maneira compensatória, esporádica e pontual.

Sendo assim, a análise das práticas reais de gestão urbana demonstra que somente está sendo reforçado o padrão de ocupação e segregação urbanas, ainda que os instrumentos para interferência na lei de uso do solo e no mercado imobiliário estejam disponíveis com a implementação do Estatuto da Cidade.

## Considerações finais

A partir das proposições da sociologia urbana de Castells (1983), pode-se compreender o planejamento urbano de Curitiba tanto em sua perspectiva histórica, apontada por Oliveira (2000), quanto a partir de suas consequências, especialmente no que tange à habitação. Foi a partir de um planejamento articulado, com a acomodação de diversos interesses das elites locais, que o grupo político do ex-prefeito e ex-governador Jaime Lerner conseguiu criar e manter um projeto urbanístico duradouro e eficaz que atendeu ao capital em diferentes períodos.

Mesmo depois de sua saída da prefeitura da Curitiba, manteve-se a mesma lógica de planejamento urbano, estendendo seus limites para além da cidade, incluindo a região metropolitana no processo que vinha sendo construído, embora de maneira assimétrica. A primeira questão que surge a partir das discussões deste artigo, portanto, remete à influência de Jaime Lerner, não somente enquanto prefeito de Curitiba, mas também no período posterior, quando ocupou o governo do Estado. Uma influência que ressoa até os dias de hoje, seja no plano simbólico – com o que Oliveira (2000) chama de “mito da cidade modelo” – ou no plano econômico e social.

Outra questão fundamental emerge da análise das proposições de Kowarick (1979) sobre São Paulo e a situação de moradia dos trabalhadores desempregados que migraram para a cidade atraídos pela propaganda da industrialização. Embora a Região Metropolitana de Curitiba apresente características diferentes de São Paulo, inclusive no recorte temporal aqui apresentado, é possível encontrar importantes aproximações e coincidências entre as duas cidades. Nesse sentido, o adensamento populacional da Região Metropolitana de Curitiba, somado a não implementação

de todos os postos de trabalho esperados com a instalação das montadoras na década de 90 e a rígida lei de zoneamento e uso do solo na cidade polo, empurrou os trabalhadores para a periferia metropolitana, intensificando os processos de especulação imobiliária e seletividade espacial.

Diretamente ligada a esta discussão está a nova legislação efetivada no Plano Diretor de 2004, na gestão do então prefeito Cássio Taniguchi, derivada do Estatuto da Cidade de 2001. Esta impulsiona a emergência de problemáticas referentes ao uso do solo urbano e de sua função social. Esta legislação, posta em diálogo com o acentuado número de ocupações irregulares (tanto da população mais pobre, quanto de edifícios de luxo e do capital imobiliário), o déficit habitacional e a Constituição Federal de 1988 que em seu artigo primeiro estabelece o direito à propriedade privada, percebe-se uma contradição legal que, somada a conjuntura habitacional mencionada, tende a reproduzir a exportação dos problemas urbanos para a região metropolitana.

Com tudo isso se amplia e aprofunda a seletividade/segregação espacial, dificultando, quando não impedindo, os processos de regulamentação das ocupações irregulares. Assim, temos uma grande parcela da população à margem da cidade e de suas funções sociais estabelecidas em constituição; um grupo bastante significativo de moradores da Grande Curitiba que não tem acesso pleno à cidadania, por questões relacionadas ao mercado imobiliário, articulado ao poder público e à pouca efetividade das políticas públicas que caminham no sentido oposto.

## Referências bibliográficas

- ALVES, Giovanni. (1999), *Trabalho e mundialização do capital: a nova degradação do trabalho no capitalismo global*. Londrina, Editora Práxis.
- BRASIL. (1988) *Constituição da República Federativa do Brasil*.
- BRASIL. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade, Brasília, DF, 10 jun. 2001. Disponível em: <[http://www.presidencia.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 01/12/2011
- CASTELLS, M. (1972), *A questão urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 4ª Ed. 1983.
- CROCETTI, Z. S. (2009), "Análise da Dinâmica Territorial da Região Metropolitana de Curitiba". 12º Encontro de Geógrafos da América Latina, Montevideo. Anais do 12º EGAL. Montevideo: Imprensa Gega, 2:642-665.
- CURITIBA. Câmara Municipal de Curitiba. Lei no 11.266, de 16 Dezembro de 2004. Adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade, Curitiba, PR, 16 dez. 2004. Disponível em: <<http://www.inteligenciaambiental.com.br/sila/pdf/mleipmcp11266-04.pdf>> Acesso em: 01/12/2013
- CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. Boletim Municipal n. 12, Novembro e Dezembro de 1943. Plano de Urbanização de Curitiba (Plano Agache), Curitiba, n. 12, ano II, Novembro e Dezembro de 1943. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=192&%20idioma=1>>. Acesso em: 24/11/2013.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. (2002), "A nova lógica de localização industrial no aglomerado metropolitano de Curitiba". *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, 103:79-100.
- FIRKOWSKI, O. (2001), "Regiões metropolitanas e metrópoles. reflexões acerca das espacialidades e institucionalidades no sul do Brasil". *Ra'ega o espaço geográfico em análise*, Curitiba, Ano V, 5:27-47.
- FIRKOWSKI, O. (1997), "Industrialização e ação do Estado: Considerações sobre a região metropolitana de Curitiba (PR)". *Ra'ega o espaço geográfico em análise*, Curitiba, 1:119-131.
- KOWARICK, Lúcio. (1979), *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- MEINERS, W. E. M. A. (1998), "Impactos Regionais dos Investimentos Automobilísticos no Paraná". *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, 94.
- OLIVEIRA, Dennison de. (2000), *Curitiba e o mito da cidade modelo*. Curitiba Ed. da UFPR.
- OLIVEIRA, Vladimir Luis de. (2003), "Estado, Empresariado Regional e o Setor Automotivo no Paraná". *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, IPARDES, 105:125-140.
- PEDROZO, Alexandre do Nascimento; BORGES, Luís Maurício Martins; GUSSO, Ramon José (Rede de Avaliação e Capacitação Para a Implementação dos Planos Diretores Participativos). Plano Diretor de CURITIBA/PR – Estudo de Caso. Disponível em: [www.observatoriodasmetrolopoles.net/planosdiretores/produtos/pr/CURITIBA.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopoles.net/planosdiretores/produtos/pr/CURITIBA.pdf). Acesso em 01/12/2011.
- PEREIRA, Gislene. (2004), "Novas perspectivas para gestão das cidades: Estatuto da Cidade e mercado imobiliário". *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, Editora UFPR, 9:77-92.
- PEREIRA, Gislene; SILVA, Madianita Nunes da. (2007), "Mercado Imobiliário e estruturação do espaço na Região Metropolitana de Curitiba". *Cadernos Metrôpole*, 18:77-93.
- POLLI, Simone Aparecida. (2006), *Curitiba, metrópole corporativa – fronteiras da desigualdade*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro.