



As armaduras da cidade: o bonde e a construção de territorialidades em Curitiba

The armatures of the city: trams and urban territorialities in Curitiba

Caroline Brandão Andrusko

Arquiteta, Mestre em Gestão Urbana pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR), Curitiba, PR - Brasil, e-mail: carolandrusko@yahoo.com.br

Resumo

A implantação de redes tecnológicas em determinadas regiões altera sua importância no conjunto urbano. Constituem-se territorialidades intraurbanas com um dinamismo socioeconômico mais relevante que o conjunto urbano. Neste artigo analisamos, em uma perspectiva histórica, como uma rede tecnológica, o transporte urbano hegemônico, cria espaços privilegiados na cidade, consolidando um desenho urbano que, uma vez que o modal perde a relevância, torna-se um entrave para que novas atividades socioeconômicas se desenvolvam na região. Para a discussão apresentam-se as transformações morfológicas e socioeconômicas em uma região central de Curitiba, tendo como rede tecnológica enfocada os bondes.

Palavras-chave: Transporte urbano. Bondes. Morfologia urbana. Territorialidades. Curitiba.

Abstract

The implementation of technological networks in certain areas changes the importance of such areas in the whole of that urban environment. These are called intra-urban territorialities, which exhibit a socio-economical dynamic that is more relevant than the urban environment as a whole. In this article we analyze – through a historic perspective – how a technological network, the hegemonic urban transportation system, creates privileged areas within the city, strengthening an urban pattern that, once the mode of transport loses relevance, becomes an obstacle for other socio-economical activities to develop in the area. For this discussion the morphological and socio-economic transformations in a central area of the city of Curitiba were analyzed, considering the tram as the technological network in focus.

Keywords: Urban transportation. Trams. Urban morphology. Territorialities. Curitiba.

INTRODUÇÃO

A dinâmica socioeconômica de cada época histórica tem como um de seus lastros redes tecnológicas. Essas redes alteram a morfologia urbana e criam uma hierarquia entre regiões da cidade. A cidade, assim, compõe-se de distintas territorialidades, com características socioeconômicas e formais específicas, em grande parte marcada pela existência e premência de certas redes tecnológicas. Essas territorialidades são espaços de redes privilegiadas (GRAHAM; MARVIN, 1996), cuja dinâmica socioeconômica gerada tem o potencial de alterar um contexto urbano mais amplo.

Como os elementos determinantes na conformação dessas territorialidades variam com o contexto sociotécnico, regiões outrora privilegiadas perdem a relevância socioeconômica, por desvincular-se da dinâmica atrelada aos novos padrões tecnológicos.

Este artigo analisa uma rede tecnológica de transporte, o bonde, que em certa época alterou a forma de uma região urbana da cidade de Curitiba para que ela potencializasse os resultados dessa rede. Porém, quando essa tecnologia perdeu a importância, as transformações morfológicas por ela trazidas, e que beneficiaram essa região, tornam-se um entrave para que novas atividades socioeconômicas se desenvolvam.

TERRITORIALIDADES E REDES TECNOLÓGICAS

A territorialidade pode ser entendida pelo modo como as pessoas utilizam e organizam o espaço em uma dimensão nem sempre concreta. A formação de territorialidades envolve valores sociais, culturais, políticos e econômicos de uma sociedade ou de um grupo hegemônico (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Neste sentido, a territorialidade é influenciada por valores simbólicos e de apropriação de uma porção do espaço (DUARTE, 2002), que consiste em uma estratégia de gestão política e cultural na criação de uma imagem única e transitória que se impõe mesmo sem a conformação material concreta de dominação (HAESBAERT, 2004).

Dentro desse contexto, as redes tecnológicas e as suas implicações, principalmente sociais e econômicas, têm papel relevante na constituição de territorialidades urbanas (DUARTE, 2002; GRAHAM; MARVIN, 1996; COUTARD, 2005).

É importante considerar que esses elementos tecnológicos determinantes na conformação das territorialidades sofrem influência tanto das ações do presente quanto das realizadas no passado e que deixaram marcas significativas no espaço (SANTOS; SILVEIRA, 2001). No transcurso das transformações tecnológicas, territorialidades que em um primeiro momento eram privilegiadas no contexto urbano, podem perder a importância, quando novas redes tecnológicas ganham relevância socioeconômica. Essa passagem de uma territorialidade privilegiada para outra desprivilegiada ocorre principalmente quando houve alterações morfológicas decorrentes da implantação de uma rede tecnológica. Isso porque espaços alterados por determinada rede tecnológica nem sempre são facilmente adaptados para receberem outras infraestruturas – ou a adaptação é muito lenta e custosa.

Segundo Dias (2005), as redes e suas relações na transformação da sociedade sempre existiram, não constituindo uma forma recente de representação da realidade, apenas atualizando-se a cada inovação técnica imposta ao espaço. As áreas industriais do início do século 20, que ocupavam vastas áreas urbanas, deixaram grandes vazios urbanos quando essas indústrias migraram das cidades, as leis urbanas inibiram a construção de indústrias em meio urbano, e o padrão industrial privilegiou indústrias de pequeno porte e organização em rede.

Essas transformações territoriais relacionadas ao desenvolvimento tecnológico podem ser caracterizadas como um processo de desterritorialização e reterritorialização, visto que consiste na reorganização de uma área pela inserção ou transformação de técnicas, afetando a hierarquia de valores de um território (HAESBAERT, 2004).

Nessa realidade, o desafio da gestão urbana é o de alcançar a reterritorialização desses espaços com a finalidade de, segundo Peixoto (1996), respeitar o passado pela reorganização do espaço segundo novas funções, em um processo de ressignificação, a fim de não apenas transportar os elementos como meros ornamentos, mas de alcançar uma nova vida a aquele espaço que já foi, segundo as palavras de Lefebvre (1999, p. 117), “um diferencial pela reunião do que nele se instalava”.

Em uma análise histórica, na segunda metade do século XVIII a rede estende sua referência, que até então era ligada ao organismo como malha ou tecido, para uma matriz técnica, modificando a relação com o espaço e o tempo (DIAS, 2005). A partir do fim do

século XIX, essas redes técnicas de infraestruturas urbanas sofrem uma intensa transformação dentro de suas concepções e da organização das cidades (GRAHAM, 2000). Dessa forma, nota-se a importância da análise de como essas redes contribuem para a reorganização do espaço urbano.

A ideia dos espaços de redes privilegiadas, colocada por Graham (2000), que discute a conformação de espaços hierarquicamente valorizados, é questionada por Coutard, Hanley e Zimmerman (2005), que acredita que esses são constituídos pelos aspectos socioeconômicos e que as redes apenas têm o papel de suprir uma demanda socialmente colocada. Ou seja, para Coutard, Hanley e Zimmerman (2005), a presença de redes tecnológicas não é necessariamente indutora da formação de espaços de redes privilegiadas, pois infraestruturas homogêneas e padronizadas podem coexistir com uma forte segregação socioespacial.

Nessa linha, as redes privilegiadas não devem ser consideradas um bom indicador dos espaços privilegiados, porque, aparentemente, infraestruturas homogêneas e padronizadas podem coexistir com uma forte segregação socioespacial nas cidades (COUTARD, 2005). Dessa forma, o espaço se torna privilegiado por outros aspectos que, para seu funcionamento, acabam por criar redes tecnológicas que devem estar interligadas. Assim, em vez da valorização das redes sociotécnicas, implica-se a caracterização de espaços privilegiados fortemente conectados por elas (COUTARD, 2002; 2005).

Esse processo de desenvolvimento das redes tecnológicas na conformação dos territórios dentro do contexto urbano é fundamentalmente discutido e questionado por Graham, Marvin e Coutard. Apesar dessas diferentes concepções abordadas, nota-se a unanimidade na existência de uma forte ligação entre as redes tecnológicas, os aspectos socioeconômicos e a morfologia urbana.

Simultaneamente, as redes formam e são formadas por forças sociopolíticas, interesses, ideias e instituições, que em um mútuo processo afetam a organização espacial dos sistemas de infraestrutura. Com isso, é de extrema importância a atenção às características tecnológicas das redes e a como estas redes afetam a maneira de interação entre elas e as dinâmicas urbanas (GRAHAM; MARVIN, 1996; GRAHAM, 2000).

Nesta realidade, percebe-se que as relações entre as redes e os territórios são muito mais complexas

do que defendem os deterministas com foco voltado às redes técnicas (DIAS, 2005). Apesar dos diferentes modelos de relação de acordo com a contextualização temporal, a estruturação da sociedade e do território sempre parte de uma formação socioespacial, na qual o uso do território é determinado pela interação da infraestrutura, ou seja, das bases tecnológicas com o dinamismo socioeconômico, os quais acabam por criar desigualdades que consistem na conformação territorial (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Neste contexto, não só as redes técnicas, mas também o conjunto das ações caracterizam-se como elementos constituintes do espaço, compondo uma categoria sociotécnica (DIAS, 2005). Nas palavras de Duarte (2002, p. 81), “as escalas de identificação do território se alteram, mas o papel da territorialidade na estruturação de uma sociedade sempre se confirma”. Apesar da pesquisa se apoiar nas ideias de espaços de redes privilegiadas defendidas por Graham, é importante ressaltar que esse conceito sofre adaptações para adequar-se ao foco das análises.

Dentro dessas concepções, o espaço privilegiado envolve não só as redes tecnológicas, mas também os aspectos socioeconômicos urbanos em um processo dinâmico entre eles. Caracterizados como as próprias territorialidades urbanas, os espaços de redes privilegiadas aqui discutidos nada mais são do que as formas espaciais que, por intermédio do transporte, ou seja, das redes sociotécnicas, além de produzirem significados, realizam funções e exercem domínio para organizar o espaço e os demais elementos ali presentes em ações acumuladas ao longo do tempo.

Portanto, parece não restar dúvida de que a presença de redes tecnológicas em determinadas regiões concentram e impulsionam o seu desenvolvimento socioeconômico, e que essas áreas têm características especiais em relação às outras. A questão que se quer colocar neste artigo é o que viria depois da polêmica entre Graham e Coutard, ou seja: quando uma rede tecnológica que conformou determinada região urbana, que fez dela uma territorialidade privilegiada, perde a importância socioeconômica, o que acontece com essa região? O que verificamos neste estudo de caso sobre as redes de transporte usando bondes em Curitiba é que, quando este modal perdeu a importância, a região que um dia foi transformada e privilegiada por este modal não conseguiu se adaptar e perdeu a pujança socioeconômica, uma vez que a sua morfologia dificultava a circulação dos ônibus e carros.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o desenvolvimento da hipótese de que a morfologia urbana de territorialidades outrora privilegiadas pode ser um empecilho para a dinâmica socioeconômica dessas áreas quando há alteração da relevância de redes tecnológicas, apresenta-se como estudo de caso a formação da territorialidade conformada pelo primeiro transporte hegemônico na cidade de Curitiba, o bonde. Este artigo se foca na Rua Barão do Rio Branco (Figuras 1 e 2), em Curitiba, escolha justificada pela significação que ela teve como ligação entre dois pontos relevantes no contexto urbano da época – a estação ferroviária e o

centro consolidado –, além de se configurar como o vetor de crescimento da cidade rumo ao sul.

Para o recorte temporal, são considerados dois aspectos determinantes da história urbana de Curitiba: as transformações no seu planejamento urbano, a partir das legislações urbanas significativas, e as mudanças nos modais do transporte de pessoas.

Além da cronologia do planejamento, o espaço em questão será avaliado tomando-se os períodos antes, durante e depois de ocorrer a mudança pontual no modal, utilizado como elemento que sintetiza não só as alterações tecnológicas, como também socioeconômicas e políticas.



Figura 1 - Mapa do traçado das linhas do bonde de mula na área de abrangência: 1897

Nota: A Rua da Liberdade foi renomeada Rua Barão do Rio Branco, nome que será usado neste artigo.

Fonte: Elaborado pela autora com base em URBS, 1987.

TERRITORIALIDADE URBANA: O BONDE NA RUA BARÃO DO RIO BRANCO

Durante esse período, de quase trinta anos, a cidade de Curitiba pouco se desenvolveu, apresentando características morfológicas de um ambiente pacato. Em 1857, nota-se que a cidade urbanizada ainda não havia ampliado seus limites físicos. Antes da inserção da estação na continuação ao sul, a morfologia da Travessa Leitner resumia-se a um pequeno trecho estreito, ainda precário em relação à estrutura, com um número irrisório de residências simples, não refletindo nenhuma característica da forma e função urbana que a Rua da Liberdade viria a compor. Nessa época, a vida encontrava-se em torno do Largo da Matriz (DUDEQUE, 1995; FUNDAÇÃO CULTURAL DE CURITIBA – FCC, 1981).

Com a inserção da estrada de ferro, nota-se a preocupação na escolha de um local ideal e estratégico para a implantação da estação. Foi prevista a continuação da Travessa Leitner como referência central, direcionando um crescimento ordenado rumo ao sul. Assim, a partir desse eixo seria determinada toda a formação posterior das ruas ao redor em uma malha estruturada em forma de tabuleiro de xadrez.

Com base no plano Haussmann de Paris, o princípio de avenidas que desembocam e interligam o centro às ferrovias foi claramente adotado pela inserção da Rua da Liberdade. Caracterizada como uma rua longa, larga, bem iluminada e pavimentada, representava exatamente as normas básicas urbanísticas: desenvolvimento e ordem (DUDEQUE, 1995; SUTIL, 1996).

Com um amplo arruamento, à maneira dos *boulevards* franceses, a Rua da Liberdade tornou-se ponto de encontro, comércio e de decisões, recebendo todos os préstimos cívicos notáveis da história. Dessa forma, em poucos anos, transformou-se na chamada “rua do poder”, tornando-se uma importante artéria de Curitiba (FCC, 1981; SUTIL, 1996).

Em 1887, Curitiba inaugura seu primeiro sistema de transporte de massa: a Empresa Curitybana disponibilizou o primeiro bonde puxado por animais, caracterizado, para a época, como elemento fundamental no crescimento e ordenamento da cidade (URBANIZAÇÃO DE CURITIBA – URBS, 2006).

Esse panorama se transformou com a introdução dos bondes elétricos, a partir de 1911, mudança esta necessária para atender à demanda de passageiros, marcando um processo de crescimento

rápido e desordenado (URBS, 2006). Assim se iniciava o processo de conformação de um espaço privilegiado no contexto urbano por intermédio do transporte.

Nesta época, a Rua da Liberdade caracterizava-se por serviços de pequeno e médio porte voltados à elite curitibana; e no segundo pavimento, por habitações de famílias nobres. Além do expressivo casario que se formou ao longo do eixo, hotéis, residências de luxo e comércio sofisticado instalaram-se na região, criando, em termos simbólicos, um centro laico em Curitiba, separado da Praça Tiradentes, centro antigo e religioso, dominado pela catedral católica.

A estrutura viária é um dos elementos mais claramente identificáveis tanto no desenho de uma cidade, uma vez que regula a disposição dos edifícios e quarteirões, além de interligar partes da cidade, possibilitando a mobilidade urbana (LAMAS, 2004). É o traçado das linhas dos bondes determinou o crescimento da cidade durante mais de meio século, caracterizando um desenho urbano em forma de tabuleiro de xadrez.

Em 1928 começaram a circular os primeiros ônibus da Companhia Força e Luz Paraná, a nova responsável pelo transporte coletivo. Apesar dos bondes, nesta época, ainda serem a preferência da população, começam a aparecer as linhas particulares de ônibus (URBS, 2006).

No fim dessa década, com o aumento significativo do número de habitantes, via-se realmente a necessidade de um planejamento urbano para ordenamento do crescimento: Plano Agache – ordenação radioconcêntrica com centros especializados interligados por um sistema viário composto pelo plano de avenidas perimetrais, radiais e diametral. A Rua Barão do Rio Branco: avenida perimetral zero com a função de ligação entre o centro urbano e o sul da cidade (GUINSKI, 2003; INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA, 1985; PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 1943).

Esse período, que durou aproximadamente 65 anos, conformou e retratou no eixo da Rua Barão do Rio Branco uma dinâmica socioeconômica mista valorizada no contexto urbano, com predominância de hotéis, residências de luxo e comércio sofisticado com fluxo significativo de pessoas, caracterizando um espaço privilegiado no contexto urbano da época, ou seja, uma forte territorialidade.

A partir da década de 50, com as mudanças de valores das ferrovias nas cidades, a região da

estação entra em um processo de transformação (OBA, 1998). Aliada à substituição dos bondes pelo ônibus (1952), a implementação parcial do Plano Agache, com a setorização dos centros funcionais, instituiu a inserção do Centro Cívico como sala de visitas da capital, substituindo a função de comando e administração estadual do eixo da Rua Barão do Rio Branco.

Apesar da Rua Barão do Rio Branco manter uma importância no contexto da cidade, com uso misto de comércio e serviços no térreo e residências de alto padrão no superior, a alteração da relação da escala urbana influenciou na mudança de valores, atribuindo um novo significado à rua, modificando a sua função para com a cidade.

Com essas mudanças resultantes do progresso, o Plano Diretor em 1966 prevê o crescimento a partir de eixos lineares, alterando a proposta de expansão radial. A primeira quadra do eixo em relação à estação torna-se parte da zona estrutural (compondo o chamado tripé do zoneamento, do sistema viário e do transporte coletivo). O restante permanece como zona comercial 01, que nada mais era do que o próprio centro da cidade, onde estava a dinâmica de uso mais valorizada.

Com o desenvolvimento da cidade, o contexto da praça já não conseguia mais atrair os passantes, e os hotéis, como já não tinham mais relevância no contexto socioeconômico urbano, tenderam a se tornar ruínas, iniciando um processo de desvalorização desse conjunto formado pela estação e o entorno que acompanhou a sua ascensão. Além da alteração da sua função, a Rua Barão do Rio Branco passou a abrigar vários edifícios públicos, afetando a dinâmica e prejudicando a continuidade do eixo. Apenas nas quadras mais próximas do centro antigo é que se mantém uma dinâmica com fluxo significativo de pessoas, reflexo de um comércio variado relevante no contexto central.

O período que compreende a circulação do ônibus expresso no eixo da Rua Barão do Rio Branco, entre 1974 a 1995, reflete um processo de transformação espacial, afetando sua dinâmica de uso e sua morfologia graças aos impactos da poluição visual e sonora. Nessa época, a rua apresentava uma nova tipologia, composta por comércio e serviço popular, destinado ao público de classe mais baixa.

Essa intervenção iniciou um processo de desterritorialização do espaço, afetando tanto o valor simbólico do patrimônio histórico quanto a escala

do eixo em relação ao conjunto urbano. Neste contexto, apesar de manter a morfologia conformada, respeitando o alinhamento predial e as edificações consolidadas pelo bonde, a rua passou por adaptações em alguns de seus elementos, uma vez que o transporte remodelou a divisão da caixa da via.

No ano de 1981 ocorreu um processo de revitalização da rua em busca da valorização dos rastros, para resgatar as suas características originais do início do século XX, reforçando-a como ponto comercial atrativo e natural, pela sua localização e indícios da história. Porém, apesar dessa alteração ter tido resultado em questões de paisagem, a permanência do ônibus em uma canaleta central exclusiva ainda assim afetava a dinâmica da via.

A transformação do eixo, marco de tantos fatos importantes sociais e políticos, foi possível pela implantação da nova rede subterrânea de energia elétrica, que se estendeu desde a Rua XV de Novembro até a Av. Visconde de Guarapuava. Assim, houve a possibilidade de repensar a via e transformá-la em um “*boulevard francês*”, com amplos passeios para a valorização do pedestre e, como consequência, do uso comercial, invertendo as proporções da caixa da via. No entanto, essa proposta não alcançou o seu principal objetivo, que era fortalecer, no contexto urbano, a dinâmica da rua.

Nessa época, a Rua Barão do Rio Branco passa a apresentar um comércio e serviços populares de pequeno porte com baixo fluxo de pedestres voltado ao público de classe baixa, graças à influência do entorno direto e indireto, composto pelas barreiras viárias existentes e a presença do Terminal Metropolitano.

Em 1995, ano em que o ônibus é transferido para a travessa da Lapa, o eixo da Rua Barão mantém uma tendência de usos populares de pequeno porte. Apesar de algumas quadras da Barão manterem fluxo significativo, o mesmo não reflete a dinâmica condizente com a morfologia da rua, característica de uma época em que os expressivos sobrados que se formaram ao longo do eixo abrigavam uma rede de hotéis de significativo porte, residências de luxo e comércio sofisticado. No transcorrer do tempo, com os impactos do desenvolvimento da cidade, a rua foi mudando de perfil em um processo de refuncionalização espacial, o mesmo que ocorreu em outras áreas do centro de Curitiba.

A partir da retirada do bonde e da estação, verifica-se, em geral, uma descontinuidade do eixo

da Rua Barão do Rio Branco, prejudicada pela instabilidade de fluxo e tipologia de público, além da não valorização de toda a carga histórica de um contexto relevante na conformação do espaço.

Com o desenvolvimento da cidade, a escala urbana se altera determinando novos padrões

sociotécnicos na conformação de um espaço privilegiado. Portanto, a valorização da rua como um eixo vai perdendo forças, processo enfatizado pela implantação do novo modal de transporte – o ônibus expresso –, notando claramente a segmentação adotada pela pesquisa em três partes (Figura 3).

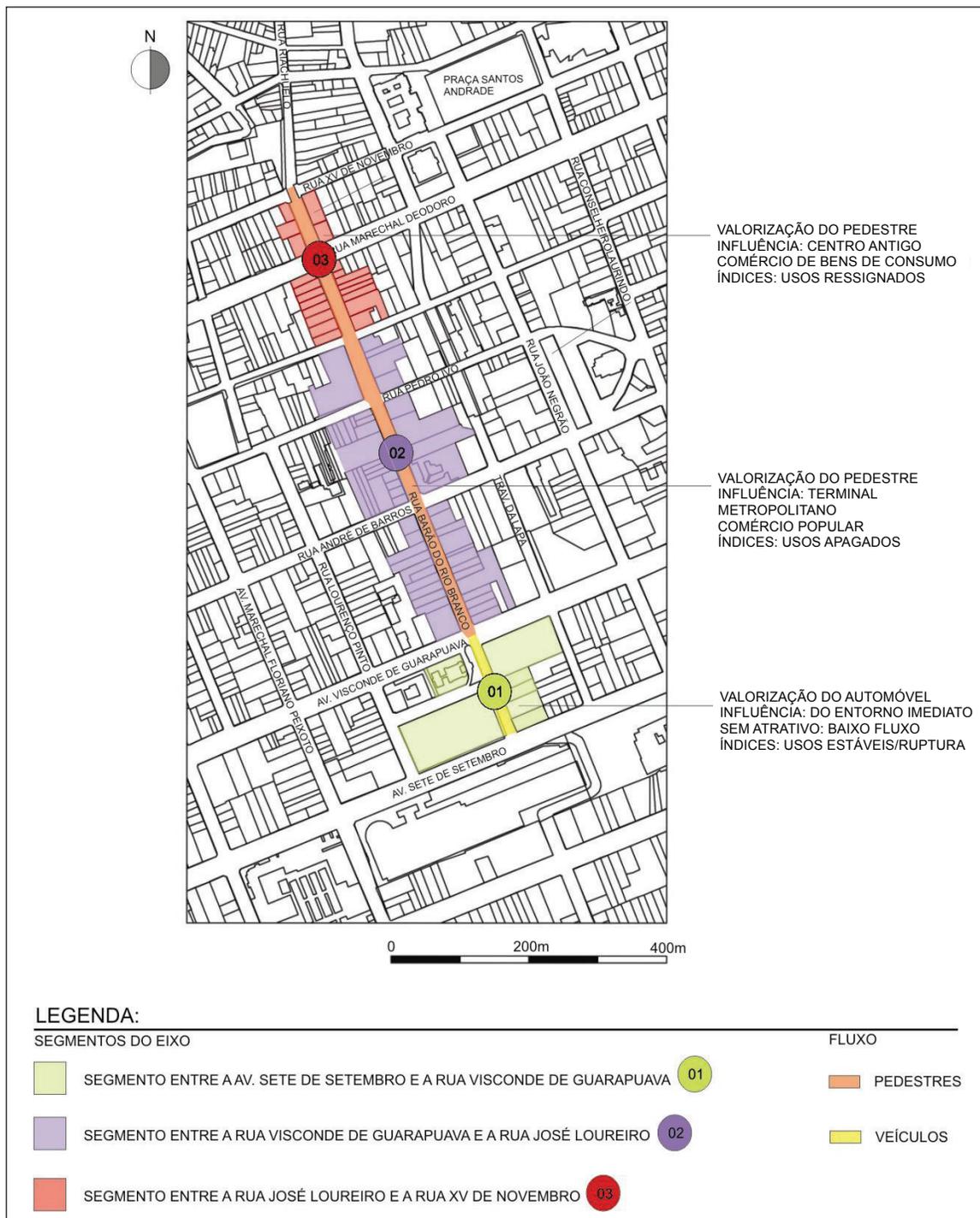


Figura 3 - Mapa dos segmentos da Rua Barão do Rio Branco
 Fonte: Elaborado por Andrusko, com base em IPPUC.

De acordo com o levantamento atual dos rastros da dinâmica socioeconômica da Rua Barão do Rio Branco, a análise permite verificar, conforme as Figuras 4 e 5, que existe uma grande concentração de espaços nos quais o contexto original foi revestido com novos usos, aqui denominados de ressignificados (40%); além dos apagados: espaços não planejados que acabam por eliminar os indícios (35%). Os demais rastros, caracterizados como estáveis (mesmos espaços com mesmos significados), em ruptura (espaços que consistem apenas uma lembrança) e os inertes (terrenos baldios à espera de uso) somam 25% do total da via.

No conjunto, após avaliar todos os trechos, verifica-se que os usos e as estruturas que conformaram e mantiveram a dinâmica desse eixo desapareceram, transformando algumas edificações em ruínas

e eliminando rastros de uma área significativa da cidade (OBA, 1998). Assim, nota-se que, apesar da aparente solidez, os índices urbanos e arquitetônicos são frágeis e fáceis de serem apagados.

Dessa maneira, além da percepção dos rastros apagados, a predominância dos espaços ressignificados justifica-se pela alteração do contexto da dinâmica socioeconômica do eixo da Barão do Rio Branco. A manutenção de índices morfológicos viários, adaptados com dificuldade aos novos usos, reforça a dificuldade de se lidar com as alterações das redes tecnológicas com a sua carga histórica que redes anteriores impuseram a uma região. Mesmo em casos de aparente respeito a indícios arquitetônicos, a alteração de usos ressignifica essa territorialidade urbana para o conjunto da cidade.

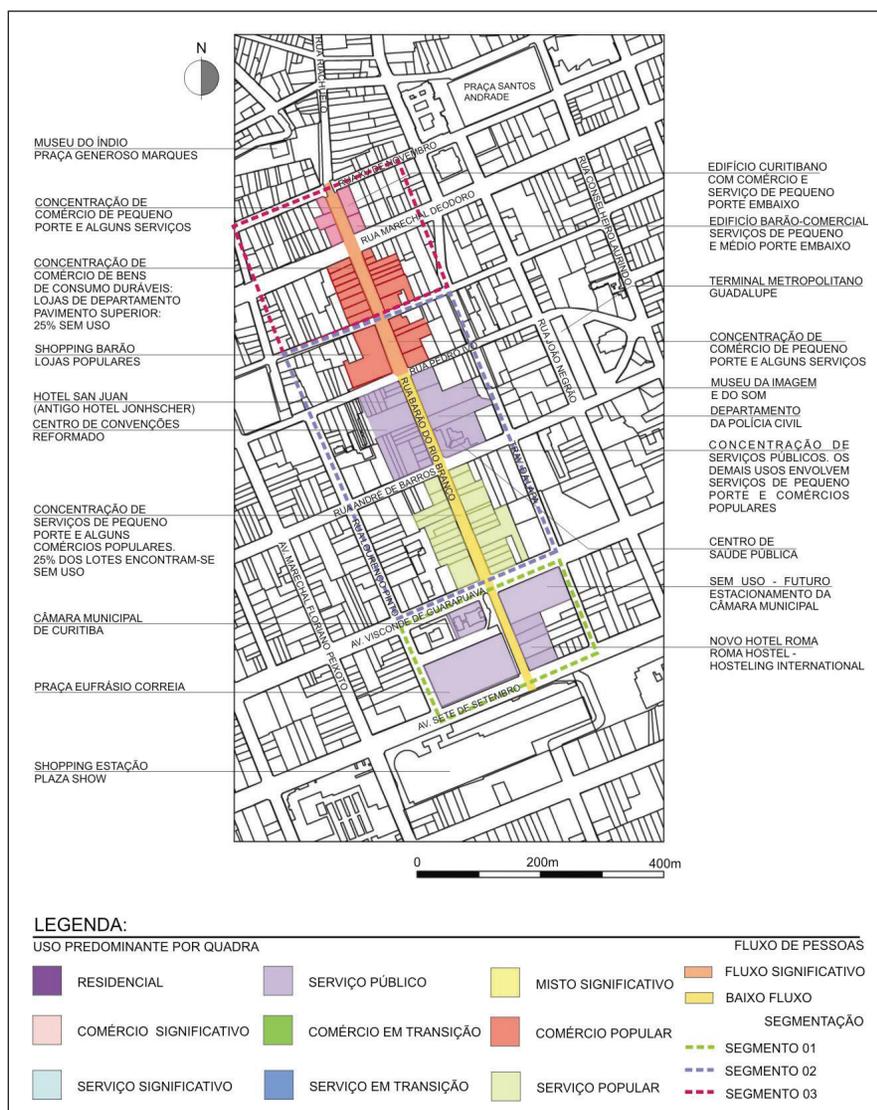


Figura 4 - Mapa da análise de uso da Rua Barão do Rio Branco, 2007

Fonte: Elaborado por Andrusko, com base em IPPUC

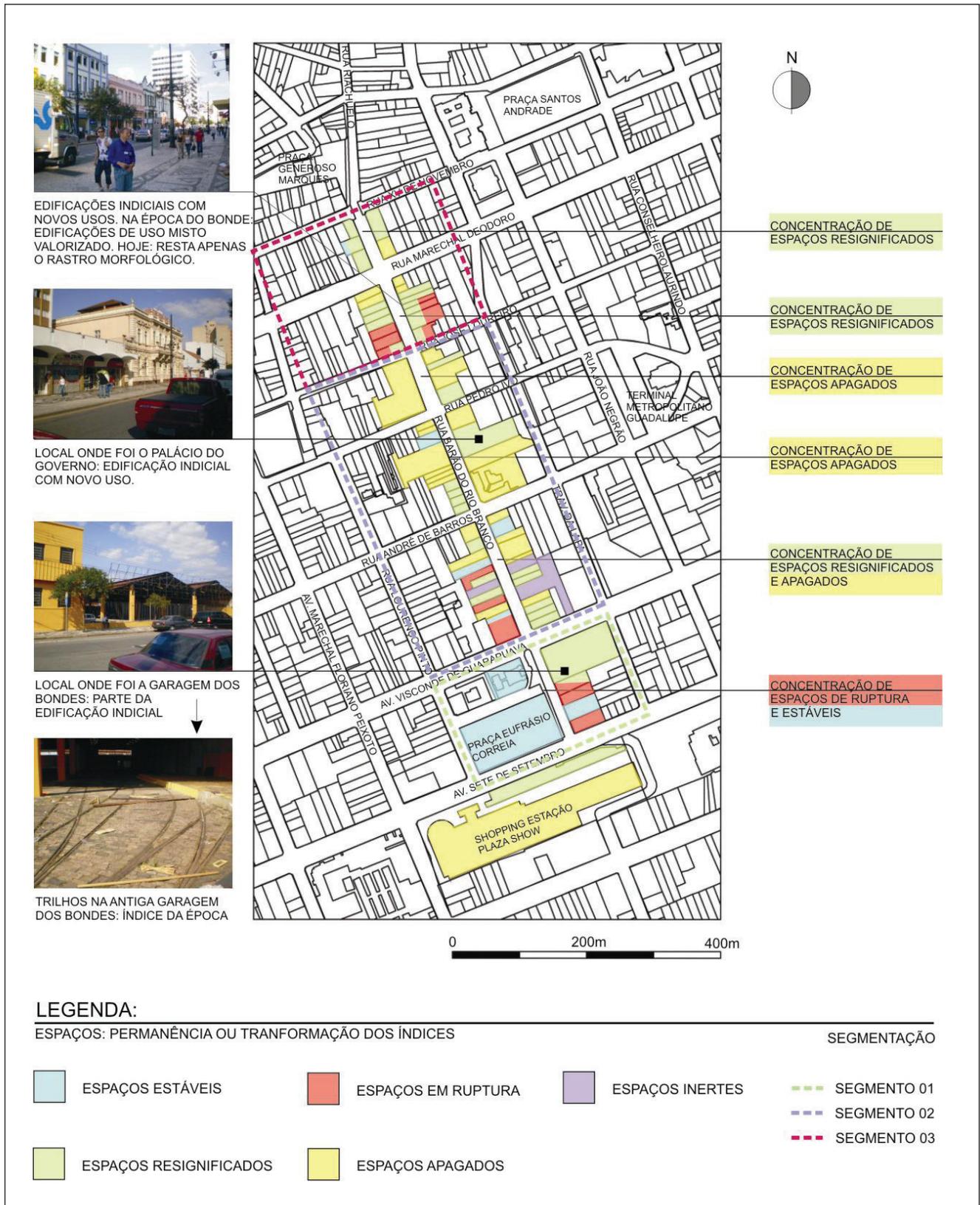


Figura 5 - Mapa da análise indicial da Rua Barão do Rio Branco – ano 2007

Fonte: Elaborado pela autora com base em IPPUC.

Conclusões

Tecnologias em redes hierarquizam os espaços, construindo a cada momento histórico uma forma e uma distribuição espacial caracterizadas pela dinâmica socioeconômica atual e pelas marcas impressas no território. Esse processo de conformação de territorialidades sempre existiu nos diferentes períodos da história, visto como áreas concentradoras e impulsionadoras de desenvolvimento socioeconômico com características especiais em relação às outras. No caso da pesquisa, tratadas como as redes tecnológicas com enfoque no transporte urbano.

Este artigo buscou analisar como uma tecnologia de transporte teve influência na morfologia e na dinâmica socioeconômica na cidade de Curitiba. A hipótese que se defendeu é que redes tecnológicas, principalmente aquelas com influência na morfologia urbana, em determinado momento da história fazem com que uma região se conforme como uma territorialidade privilegiada no contexto socioeconômico; todavia, diante dos avanços tecnológicos, quando essas tecnologias perdem a preponderância, e graças às marcas deixadas na morfologia urbana, elas são também responsáveis por essas regiões se tornarem territorialidades desprivilegiadas, por vezes até impedindo que o desenvolvimento de um novo padrão socioeconômico se desenvolva nessas áreas urbanas.

A partir do estudo de caso, nota-se que a Rua Barão do Rio Branco apresentou uma dinâmica de uso homogênea e significativa no contexto da cidade, retratando uma tipologia de fluxo estável e intensa, constituindo-se parte fundamental das questões socioeconômicas urbanas. Esse fortalecimento como espaço privilegiado proveio não só das características físicas adquiridas, com uma morfologia propriamente ampla e homogênea, mas também pelas ações estratégicas do planejamento impostas pela função e pela constituição de símbolos referenciais urbanos.

A partir da escala de seus elementos, esse espaço demonstrou a valorização da infraestrutura da via, com a circulação da nova tecnologia que os bondes apresentavam, fortalecendo as características de um eixo urbano. Essa proporção consistia em uma potencialidade para a conformação da territorialidade, a partir do momento em que, por intermédio de sua forma física, alcançava-se uma importante organização espacial da sociedade pela função estratégica assumida.

Nesse contexto, o índice de preocupações e intervenções por parte da gestão urbana era alto, englobando várias ações para o fortalecimento do

espaço como referência. Para tanto, inúmeros símbolos foram instituídos com a finalidade de compor uma paisagem valorizada, compatível com as inovações tecnológicas ali presentes.

Por meio desse cruzamento de dados, nota-se que a conformação desse espaço privilegiado na cidade deveu-se ao impulso que o bonde proporcionou, configurando uma estrutura física adequada ao seu funcionamento – o que, em conjunto, potencializou, paralelamente às ações públicas, dinâmicas atreladas às novas exigências das redes tecnológicas, constituindo-se como referências em escala urbana.

A partir da descrição dessa relação entre transporte e morfologia em uma perspectiva histórica na cidade de Curitiba, pode-se concluir que o espaço sofre um constante processo de transformação, ao longo do tempo, de acordo com as intervenções das redes sociotécnicas, influenciando o desenvolvimento da dinâmica socioeconômica no contexto urbano.

Referências

- COUTARD, O. Premium Network Spaces: a comment. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 26, n. 1, p. 166-174, 2002.
- COUTARD, O.; HANLEY, R. E.; ZIMMERMAN, R. **Sustaining urban networks: the social diffusion of large technical systems**. London; New York: Routledge, 2005. p. 1-83.
- DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. D. (Org.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p. 141-162.
- DUARTE, F. **Crise das matrizes espaciais: arquitetura, cidades, geopolítica, tecnocultura**. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- DUDEQUE, I. **Cidades sem véus: doenças, poder e desenhos urbanos**. Curitiba: Champagnat, 1995.
- FUNDAÇÃO CULTURAL DE CURITIBA – FCC. Rua da Liberdade. **Boletim Informativo da Casa Romário Martins**, Curitiba, v. 8, n. 54, p. 38, 1981.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. **Telecommunications and the city electronic spaces, urban places**. London; New York: Routledge, 1996. p. 3-45; 313-335.

GRAHAM, S. Constructing premium network spaces: reflections on infrastructure networks and contemporary urban development. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, n. 1, p. 183-200, 2000.

GUINSKI, O. D. **Imagens da evolução de Curitiba**. Curitiba: Quadrante, 2003.

HAESBAERT, R. **Dos múltiplos territórios à multi-territorialidade**. 2004. Disponível em: <www6.ufrgs.br/petgea/artigo/rh.pdf>. Acesso em: 15 maio 2007.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA – IPPUC. **Reviver Curitiba**: preservação do patrimônio cultural. Curitiba: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 1985.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

OBA, L. T. **Os marcos urbanos e a construção da cidade**: a identidade de Curitiba. 1998. 237 f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

PEIXOTO, N. B. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Senac; Marca D'Água, 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA – PMC. Plano Agache. Capítulo II: Plano de remodelação, extensão e embelezamento. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, **Boletim PMC**, ano 2, n. 12, nov./dez. 1943.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SUTIL, M. S. Eixo Barão-Riachuelo. **O prédio da estação e a Rua da Liberdade**. Curitiba: 1996.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA – URBS. **Centenário do transporte coletivo de Curitiba**. Curitiba: 1987.

URBS. **História do transporte**. Curitiba: Jota Comunicação, 2006.

Recebido: 03/08/2010

Received: 08/03/2010

Aprovado: 13/09/2010

Approved: 09/13/2010