

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
MARIA PAULA FONTANA DE FIGUEIREDO

**FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: A INFLUÊNCIA DA DENSIDADE
URBANA NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

CASCABEL

2017

CENTRO UNIVERSITÁRIO FAG
MARIA PAULA FONTANA DE FIGUEIREDO

FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS: A INFLUÊNCIA DA DENSIDADE
URBANA NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Trabalho de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo, da FAG, apresentado na modalidade Teórico-conceitual, como requisito parcial para a aprovação na disciplina: Trabalho de Curso: Qualificação.

Professora Orientadora: Dra. Solange Irene Smolarek Dias

Professor Coorientador: Me. Eduardo Miguel Prata Madureira

CASCADEL

2017

RESUMO

O presente estudo tem como tema a influência da densidade urbana no processo de desenvolvimento urbano, visando compreender seu reflexo na metropolização da cidade de Cascavel – PR. Justifica-se na importância social, econômica e político-administrativa da questão da densidade urbana aplicada à Cascavel enquanto metrópole em desenvolvimento. O objetivo do trabalho é verificar como a densidade urbana atua sobre o processo de desenvolvimento da cidade de Cascavel, com foco na sua metropolização, partindo do seguinte problema: o processo de estruturação de uma metrópole pode ser impactado pela densidade urbana? A hipótese é que a possível baixa densidade prejudica o desenvolvimento urbano podendo inviabilizar o processo de metropolização da cidade estudada. O método utilizado é o indutivo, seguido do método observacional e monográfico. A partir de revisões bibliográficas são apresentados conceitos de densidade urbana, desenvolvimento urbano e metropolização, de maneira a fundamentar discussão que relacionará os temas. Esta monografia é uma etapa da pesquisa proposta, e terá continuidade em etapas a serem desenvolvidas, de maneira que se encontra inconclusa.

Palavras chave: Urbanismo. Desenvolvimento urbano. Planejamento urbano. Cascavel. Metropolização.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa localização de Bolonha	20
Figura 2 - Região metropolitana de Bolonha	22
Figura 3- Localização do município de Blumenau.....	23
Figura 4 - Região do Médio Vale do Itajaí.....	25
Figura 5 - Localização do município de Maringá.....	27
Figura 6 - Municípios integrantes da região metropolitana de Maringá	28

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Densidade urbana de Bolonha 2011	21
Tabela 2 - Densidade urbana de Blumenau 2010	24
Tabela 3 - Indicadores de desenvolvimento - Blumenau	24
Tabela 4 - Densidade urbana de Maringá 2010	27
Tabela 5 - Indicadores de desenvolvimento - Maringá	28

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
1 FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS E REVISÃO BIBLIOGRÁFICA DIRECIONADAS AO TEMA DA PESQUISA	9
1.1 APROXIMAÇÕES TEÓRICAS NOS FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS ...	9
1.2 REVISÃO DA BIBLIOGRAFIA	10
1.2.1 Densidade urbana	10
1.2.2 Desenvolvimento urbano	14
1.2.3 Metropolização	16
1.3 SÍNTESE DO CAPÍTULO	18
2 CORRELATOS E ABORDAGENS	20
2.1 INTRODUÇÃO	20
2.2 O CASO DE BOLONHA – ITÁLIA	20
2.3 O CASO DE BLUMENAU-SC	23
2.4 O CASO DE MARINGÁ-PR	26
2.5 SÍNTESE DO CAPÍTULO	29
CONSIDERAÇÕES	30
REFERÊNCIAS	31

INTRODUÇÃO

A pesquisa está vinculada à etapa de Qualificação de Trabalho de Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. Insere-se na linha de pesquisa “Planejamento Urbano” e, neste assunto, tem como tema a influência da densidade urbana no processo de desenvolvimento urbano, especificamente visando compreender seu reflexo na metropolização da cidade de Cascavel – PR. Para isso, delimitou-se a análise do perímetro urbano do distrito sede de Cascavel da década de 1970 a 2017.

O estudo justifica-se na importância social, econômica e político-administrativa da questão da densidade urbana aplicada à cidade de Cascavel enquanto metrópole em desenvolvimento. Estima-se que o município possua atualmente 319.608 mil habitantes (IBGE, 2017), em uma área urbana de 102,07km² (CASCVEL, 2015), de maneira que esta relação e sua expressividade regional tornem oportuno um estudo sobre sua densidade. Com isso pretende-se que os resultados da pesquisa possam enriquecer o debate sobre o planejamento urbano e desenvolvimento de uma cidade tida como metrópole em potencial.

Deste modo, estabelece-se como problema da pesquisa: O processo de estruturação de uma metrópole pode ser impactado pela densidade urbana? Quanto a isso levanta-se a hipótese de que a possível baixa densidade urbana prejudica o desenvolvimento urbano podendo inviabilizar o processo de metropolização de Cascavel.

O objetivo geral do trabalho consiste em verificar como a densidade urbana atua sobre o processo de desenvolvimento da cidade de Cascavel com foco na sua metropolização. Os objetivos específicos são: apresentar os conceitos de densidade urbana, metropolização e desenvolvimento urbano; compreender a densidade urbana de Cascavel; elencar as causas e consequências das taxas de densidade de Cascavel; estudar as vantagens de uma cidade densa; explicar o processo de metropolização de Cascavel; relacionar a densidade urbana e o desenvolvimento urbano de Cascavel no seu processo de metropolização.

Pretende-se desenvolver a pesquisa a partir do marco teórico:

As cidades densas, através de um planejamento integrado, podem ser pensadas tendo em vista um aumento de sua eficiência energética, menor consumo de recursos, menor nível de poluição e, além disso, evitando sua expansão sobre a área rural. Por estas razões, acredito que devemos investir na idéia [sic] de 'cidade compacta' - uma cidade densa e socialmente diversificada onde as atividades econômicas e sociais se sobreponham e onde as comunidades sejam concentradas em torno das unidades de vizinhança. (ROGERS e GUMUCHDJIAN, 2001, p. 33).

O método de abordagem escolhido para o desenvolvimento é o método indutivo. De acordo com Gil (2008, p.10) este método parte do particular e, a partir da observação de fatos cujas causas deseja conhecer, chega-se a uma generalização. Quanto aos métodos de procedimento elencou-se o método observacional que possibilita o mais elevado grau de precisão nas ciências sociais, e o método monográfico que parte do princípio que um estudo de caso em profundidade pode ser considerado representativo de muitos outros (GIL, 2008, p. 16-18).

1 FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS E REVISÃO BIBLIOGRÁFICA DIRECIONADAS AO TEMA DA PESQUISA

1.1 APROXIMAÇÕES TEÓRICAS NOS FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS

O presente capítulo visa apresentar algumas aproximações teóricas entre o tema da pesquisa e os pilares de formação do arquiteto urbanista, são eles: Metodologias de Projeto; História e Teorias; Urbanismo e Planejamento Urbano e Tecnologia da Construção. Fica claro que o tema a ser pesquisado está intimamente ligado ao pilar de Urbanismo e Planejamento Urbano: portanto, para elucidar algumas questões fundamentais será feito um breve resgate histórico do assunto.

A cidade é, a priori, uma comunidade de cidadãos relacionando o caráter moral, político e religioso, afirma Harouel (1990, p.11). As primeiras manifestações sobre teoria da forma urbana, segundo Davecchi (2014 p. 87), podem ser consideradas aquelas formuladas por Ebenezer Howard¹, Le Corbusier² e Frank Lloyd Wright³ que sinteticamente retratam diferentes formas para equação da aglomeração urbana.

A Revolução Industrial foi elemento central para o surgimento de indagações sobre o espaço urbano. Farret, Gonzales e Holanda (1985, p. 19) afirmam que neste período há uma produção maciça de obras sobre a cidade, onde se lança a base de estudos que perduram até os dias atuais. No Brasil as tecnologias construtivas advindas do modernismo interferiram diretamente sobre o aspecto das cidades, de acordo com Benevolo (2009, p. 615) a arquitetura moderna é a busca de um modelo de cidade alternativo ao tradicional, quando artistas e técnicos tornam-se capazes de propor um novo modelo de trabalho, libertado das anteriores divisões institucionais.

A década de 1970 caracterizou-se por forte concentração urbana, afirma Bezzon (2008, p. 109), quando o grande desenvolvimento industrial acentua os movimentos migratórios do campo para a cidade. O autor explica que, nesta década, o desenvolvimento econômico gerado pela industrialização esteve sempre deslocado do processo de planejamento urbano das cidades,

¹ Foi um entusiasta que buscou uma melhor constituição da cidade, propôs a Cidade-Jardim, em 1902. Ela foi uma tentativa de combater os males sociais e os ambientais produzidos pelo desenvolvimento econômico, pelo inchaço urbano desordenado e pelo crescimento populacional. (SOUZA, 2009, s.p.)

² Charles-Edouard Jeanneret-Gris, que assumiu o pseudônimo de Le Corbusier, nasceu em 1887. É considerado um dos grandes arquitetos do século XX. (JOÃO, 2017, p.80)

³ Frank Lloyd Wright (1867-1959) foi um arquiteto, escritor e professor americano. Wright influenciou a arquitetura moderna e é considerado um dos arquitetos mais importantes do século XX. (JOÃO, 2017, p.18)

agravando problemas urbanos, onde o capital teve acesso ao solo urbano de acordo com seus interesses.

Já a partir dos anos 1980 o padrão de urbanização no Brasil apresenta mudanças e o ritmo de crescimento das metrópoles diminui, enquanto as taxas de crescimento das cidades de porte médio aumentam, afirma Maricato (2013, p. 25). Neste sentido Maleronka aponta que a situação das cidades brasileiras em geral e das aglomerações metropolitanas em especial expõe a fragilidade da prática urbanística no país:

O planejamento urbano que floresceu no Brasil durante a década de 1950 fracassou nas décadas seguintes, época em que o fenômeno da urbanização se intensificou, e foi definitivamente desacreditado na década de 1980, quando os altos níveis de inflação impediram qualquer visão de médio ou longo prazo. Esse percurso relegou ao planejamento funções mais simbólicas – de diretrizes e intenções – que instrumentais e, portanto, comprometidas com a ação. (MALERONKA, 2010, p.15)

O planejamento urbano, segundo o Programa Cidades Sustentáveis (2016, p. 40), engloba concepções, planos e programas de gestão de políticas públicas, identifica as vocações locais e regionais de um território, estabelece as regras de ocupação de solo e as políticas de desenvolvimento municipal. Deve-se também assumir no planejamento urbano, segundo Lerner (2011, p.44), os aspectos informais da cidade, considerando que cada vez mais pessoas moram em áreas ocupadas de forma ilegal e, em muitos casos, de modo definitivo.

1.2 REVISÃO DA BIBLIOGRAFIA

1.2.1 Densidade urbana

O termo densidade urbana refere-se à relação entre a área de uma determinada parcela urbanizada e o número de pessoas que nela habitam. Esta relação pode ser expressa em habitantes por quilômetro quadrado ou habitantes por hectare.

De acordo com Acioly e Davidson (1998, p. 10) as densidades urbanas tanto afetam os processos de desenvolvimento urbano quanto são afetadas por fatores como a ineficiência da gestão e no planejamento urbano. Desta forma, pode-se considerar a densidade um importante indicador de parâmetro de desenho urbano a ser utilizado no processo de planejamento.

A densidade urbana, até meados do século 19, era um fator resultante dos processos complexos do desenvolvimento das cidades, como as técnicas de construção, restrições legais,

aspectos culturais, entre outros, afirmam Alejandro, Silva e Silva (2016, on-line). Segundo os autores estes processos determinaram a dinâmica das densidades nas cidades tradicionais. No entanto até então não foi verificado o uso da densidade no desenho urbano:

“Até esse período, as altas densidades nas cidades industrializadas, em especial a compactação urbana de cidades tradicionais europeias, portanto da forma da cidade decorrente desse indicador, eram consideradas causas de doenças por contaminação do ar e resíduos, facilitador de incêndios e da desordem social. Esses princípios de insalubridade da compactação urbana [...] norteou grandes intervenções urbanas ao longo do séc. 18 e 19 em cidades como Londres, Lisboa, Paris, Barcelona. ”
(ALEJANDRO, SILVA e SILVA, 2016, on-line)

Para Leonardi (2007, p. 145) a combinação de rápida acumulação no estágio extensivo com crescimento demográfico e maquinofatura requeria concentração espacial. Isso abriu caminho para as aglomerações urbanas sem regulação nem planejamento. Nas cidades brasileiras o crescimento se deu em sua maioria de maneira rápida e extensiva, Bezzon (2008, p.110) afirma que a espontaneidade do crescimento urbano das cidades brasileiras há extensões imensuráveis que geraram inúmeros problemas urbanos e sociais, considerando a demanda por habitação, saúde e serviços básicos. Além disso, a ausência do controle urbanístico, segundo Maricato (2013, p. 39) ou flexibilização radical da regulação nas periferias convive com a relativa “flexibilidade”, dada pela pequena corrupção, na cidade legal.

Neste sentido, Davechi (2014, p. 86) afirma que, para muitos, adensamento demográfico tem uma conotação negativa associada à saturação e insalubridade, porém quando bem planejado pode propiciar economia de terra, infraestrutura e energia. Uma cidade mais densa e pouco espraiada pode evitar a invasão das áreas rurais, trazendo benefícios ecológicos e, através de um planejamento integrado, pode ser pensada tendo em vista um aumento de sua eficiência energética, menor consumo de recursos, menor nível de poluição, afirma Mestriner (2008, p. 53).

Sobre o tema, Miana (2010) afirma que:

A proximidade de usos e funções na cidade compacta permite que o transporte público tenha a massa crítica para manter-se e oferecer um serviço regular, cômodo e próximo, e que a mobilidade em bicicleta e os deslocamentos a pé sejam possíveis. Na cidade compacta, a maioria dos cidadãos tem acesso a cidade e podem desfrutá-la sem depender de ninguém. (MIANA, 2010, p.78)

Em continuidade, Mestriner (2008, p. 60) associa os grandes problemas urbanos à falta de continuidade, de maneira que o vazio de uma região sem atividades ou moraria pode se somar ao vazio de terrenos baldios. O autor afirma que as áreas residuais metropolitanas devem

suportar os novos projetos urbanos e articular as novas territorialidades. Desta forma, aponta o vazio urbano e o terreno vago como instrumento potencial para a construção do novo espaço público. Ainda sobre a questão da continuidade, Mascaró e Mascaró (2001) afirmam que as cidades brasileiras sofrem da falta de continuidade da malha urbana, resultante da existência de vazios urbanos dentro da área urbanizada, de maneira que nesses casos o custo da terra tende a ser baixo e o padrão de desenvolvimento é economicamente insuficiente, tornando-o indesejável.

Lerner (2003, p. 38) afirma que os vazios urbanos têm que ser preenchidos imediatamente, defendendo a possibilidade da instalação de estruturas provisórias para consolidar atividades até que surjam novos projetos.

No âmbito social, Miana (2010, p. 79) expõe que a separação entre pessoas com rendas diferentes, na cidade compacta, é menor que na cidade difusa, pois as urbanizações da cidade dispersa são ocupadas segundo a renda, provocando essa segregação social, que aumenta com o uso quase exclusivo do espaço público pelos residentes da urbanização.

A densidade planejada nem sempre se configura na prática, há uma busca por parte dos municípios que isso se concretize, e a especulação imobiliária é o principal fator que influencia esse aspecto, mas não o único. A partir do momento em que se definem essas zonas de crescimento, o mercado imobiliário torna-se uma condicionante para o planejamento. Muitas vezes o setor privado possui terrenos que serão valorizados com o investimento público em infra-estrutura [sic] e tomam partido dessa valorização na hora da venda ou locação do imóvel. (MONTEIRO, 2009, p.39)

No tangente à questão da especulação imobiliária vale citar a lei do IPTU progressivo no tempo, instrumento que, segundo Maricato (2013, p.91) é uma variável do IPTU⁴ que se presta mais como instrumento urbanístico do que fiscal. De acordo com a constituição federal de 1988 (BRASIL, 1988) e o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2015) ela será aplicada à propriedade que não cumprir sua função social, de forma progressiva, isto é, sendo majorado a cada.

Entre os elementos que podem influenciar e até auxiliar no adensamento das cidades está a verticalização dos edifícios que, de acordo com Rolnik (2014, on-line), pode ser um importante instrumento para promover condições para que mais pessoas morem em áreas da cidade com melhores graus de urbanidade, acesso a empregos e equipamentos e serviços públicos.

⁴Imposto Predial e Territorial Urbano. O imposto, de competência dos Municípios, sobre a propriedade predial e territorial urbana tem como fato gerador a propriedade, o domínio útil ou a posse de bem imóvel por natureza ou por acessão física, como definido na lei civil, localizado na zona urbana do Município. (BRASIL, 1966)

Miana (2010, p.83) articula que a verticalização oferece vantagens indiscutíveis, como a maior presença de espaços abertos nos lotes urbanos refletindo em espaços de domínio público. A autora afirma que o uso público do nível térreo em edifícios altos tem sido revivido com sucesso em projetos europeus que enfatizam o transporte público em detrimento o automóvel.

Sobre a organização espacial da cidade, Mestriner (2008, p.48) propõe, em consonância com a cidade compacta, que as comunidades devem se organizar com usos mistos, que se agrupem em torno de núcleos de transporte público, com a comunidade planejada em torno de distâncias capazes de serem vencidas a pé ou de bicicleta. Diz ainda que o encontro das funções sociais dos cidadãos deve ser expresso na condição urbana propiciada pelo centro. De acordo com o autor, os usos mistos e as densidades tradicionais dos centros urbanos devem trazer de volta a vivência que se perdeu com a implementação do transporte individual. Algumas sociedades onde essa mentalidade é exacerbada transformaram o carro em status social, mostrando a falta da cidadania e de espírito coletivo.

Barbosa, Freitas e Lima (2014, s.p.) afirmam que a densidade pode ser tida como um indicador eficaz para mensurar problemas da cidade contemporânea como, por exemplo, o excessivo estímulo ao transporte motorizado. De maneira que a discussão sobre a densidade urbana se torna urgente, no intuito de recoloca-la como ferramenta de planejamento urbano.

Para Arruda (2017, on-line) “a densidade urbana é a chave de todos os problemas de uma cidade”, quando a densidade é equilibrada os serviços urbanos são mais próximos e custam menos. Em contrapartida quando a densidade é pouca a mobilidade torna-se ruim e onerosa, e os serviços não atendem a totalidade da população. Afirma que a cidade ideal é aquela onde a densidade é acompanhada de uma compacidade onde todos os lotes são ocupados e os serviços essenciais estão próximos das moradias, existindo assim condições de usar a cidade caminhando.

Sobre a densidade urbana é possível elencar, entre os conceitos apresentados, elementos que irão auxiliar a análise proposta pela pesquisa. Entre eles: a) o crescimento extensivo das cidades apresentado por Bezzon (2008, p.110); b) a relação entre a cidade adensada e o transporte público, abordada por Miana (2010, p.78); c) a falta de continuidade e a existência de vazios urbanos, Mestriner (2008, p. 60); d) a verticalização, Rolnik (2014, on-line).

1.2.2 Desenvolvimento urbano

O termo desenvolvimento urbano traz consigo significados que inicialmente, segundo Souza (1998, p.9), estavam ligados a modernização da cidade, ou seja, a transformação do espaço urbano a fim de adaptá-lo à modernidade através obras viárias e de embelezamento, melhoria dos transportes, etc.

Atualmente a ótica modernista é superada pelo paradigma da sustentabilidade, que no âmbito espacial, de acordo com Oliveira (2002, p. 43), consiste no tratamento equilibrado da ocupação rural e urbana, assim como de uma melhor distribuição territorial das atividades econômicas e assentamentos humanos.

Oliveira (2002, p.40) afirma ainda que desenvolvimento é o crescimento transformado com o fim de satisfazer necessidades do ser humano, como saúde, educação, habitação, transporte, etc. Segundo o autor o desenvolvimento deve ser visto como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente humana e social.

No cenário brasileiro é importante destacar a existência de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, cujo início da formulação aconteceu em 2003, na 1ª Conferência Nacional das Cidades, onde foram definidos os princípios e diretrizes da política urbana brasileira (BRASIL, 2004, p.7). A tese central da PNDU apresenta-se:

A tese central é a de que vivemos uma Crise Urbana que exige uma política nacional orientadora e coordenadora de esforços, planos, ações e investimentos dos vários níveis de governo e, também, dos legislativos, do judiciário, do setor privado e da sociedade civil. O que se busca é a equidade social, maior eficiência administrativa, ampliação da cidadania, sustentabilidade ambiental e resposta aos direitos das populações vulneráveis: crianças e adolescentes, idosos, pessoas com deficiência, mulheres, negros e índios. (BRASIL, 2004, p.7)

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano tem temas estruturantes eixos que podem se resumir em: participação social, habitação, saneamento, mobilidade e informação. Destacando-se que a discussão não acontece no âmbito das políticas sociais, mas daquelas relacionadas ao ambiente urbano (BRASIL, 2004, p.8). Desta forma, as diretrizes definidas na 1ª Conferência das cidades visam principalmente a formulação, implementação e avaliação da PNDU e das políticas fundiárias, de habitação, saneamento e mobilidade, articulando-as com a política urbana e implementando a estrutura institucional necessária para a efetivação da mesma (BRASIL, 2004, p.79).

Além disso a promoção de programas adequados as características regionais buscam explorar a potencialidade dos aglomerados urbanos e regiões metropolitanas. Na visão de

Bitoun (2009, p.31) é consenso, entre os formuladores de políticas de desenvolvimento urbano, que os municípios periféricos das aglomerações metropolitanas são desafios de grande porte por apresentarem forte crescimento populacional em condições geralmente precárias de infraestrutura, habitabilidade e governo.

Em um contexto global, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD atua em diversos países com o fim de diminuir as desigualdades e desenvolver políticas voltadas para o desenvolvimento. O desenvolvimento sustentável e a governança democrática são duas das principais áreas de atuação do programa (PNUD, on-line), que visa além da questão urbana a questão humana.

O principal indicador de desenvolvimento na qual o PNUH se baseia é o IDH – Índice de desenvolvimento humano:

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. O objetivo da criação do IDH foi o de oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. Criado por Mahbub ul Haq com a colaboração do economista indiano Amartya Sen, ganhador do Prêmio Nobel de Economia de 1998, o IDH pretende ser uma medida geral e sintética que, apesar de ampliar a perspectiva sobre o desenvolvimento humano, não abrange nem esgota todos os aspectos de desenvolvimento. (PNUD, on-line)

Outra abordagem que aparece em escala local como importante agente e também indicador do desenvolvimento urbano é a do transporte. O World Resources Institute – WRI, defende que os modelos tradicionais de desenvolvimento urbano causam congestionamentos, expansão e uso ineficiente dos recursos, enquanto um crescimento compacto, conectado e eficiente pode ajudar a garantir cidades mais competitivas e proporcionar qualidade de vida para os cidadãos⁵. Para isso, promove a prática de desenvolvimento urbano enfatizando o transporte integrado sustentável e equitativo, através do planejamento. Esta abordagem permite a relação de pesquisa e prática de desenvolvimento norteados pela questão do trânsito (WRI, 2017, on-line).

Por fim, deve-se considerar que o desenvolvimento denominado sustentável se preocupa com os assentos humanos no presente e para o futuro. Gheno (2009, p.25) afirma que a ideia é que o desenvolvimento econômico e o social estejam equilibrados, conceito este que

⁵ Em tradução livre da autora. “Traditional models of city development can lock us into congestion, sprawl, and inefficient resource use. However, compact, connected, and efficient growth can help ensure more competitive cities, and provide a better quality of life for citizens. ”

pode ser transportado à noção de desenvolvimento urbano. Para a autora o desenvolvimento de um determinado setor não deve acontecer às custas da degradação de outro.

Dentre os conceitos apresentados quanto ao desenvolvimento urbano é válido ressaltar como norteadores no processo de análise sobre o estudo de caso proposto neste estudo: a) os elementos abordados na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU (BRASIL, 2004); b) os indicadores apresentados pela Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD (PNUD, on-line); c) dados coletados em estudos do World Resources Institute – WRI (WRI, 2017, on-line).

1.2.3 Metropolização

Hard, Hardt e Pellizzaro (2008, p. 2) contextualizam a evolução da metrópole pela origem do termo na Grécia Antiga (cidade-mãe), não possuindo num primeiro momento, “aspectos intra-urbanos [sic] ou dimensionais da cidade, mas suas funções em um sistema de cidades. Neste caso, a metrópole era o *lócus* do poder político, social e econômico, a cidade que dominava as demais”.

O conceito de metropolização pode ser interpretado a partir de duas vertentes conceituais: uma abrange a dimensão socioespacial do processo, outra a dimensão territorial, afirma Reolon (2007, p. 35), esta dualidade pode ser a razão pela qual haja certa dificuldade na delimitação do tema, e que não há meios de se optar por tratar a metropolização sobre uma ou outra perspectiva, pois elas são complementares.

Este é um processo recente no Brasil, como afirmam Reolon e Souza (2006, p. 114), que surge da complexidade que a rede urbana e as relações urbanas atingiram após a implementação de políticas públicas para a industrialização. Para Mencio e Zioni (2017, p.4) as cidades brasileiras experimentaram este fenômeno a partir dos anos de 1960, quando o crescimento das cidades em ritmo acelerado resultou na expansão dos núcleos urbanos criando vínculos entre municípios próximos e relações de graus distintos de interdependência. Explicam:

Nesse processo há sempre um núcleo urbano principal que exerce influência econômica e social em relação aos núcleos urbanos das cidades vizinhas, contidas em outros municípios. A interdependência entre os núcleos urbanos em grau elevado forma um único aglomerado com relações mútuas, denominado *conurbação*. (MENCIO e ZIONI, 2017, p.4)

Sobre a formação de aglomerados urbanos Moura esclarece:

A produção do espaço urbano-regional, no modelo de desenvolvimento vigente, se dá pela interação de processos socioespaciais, cuja natureza leva à concentração de pessoas, bens, riqueza e conhecimento, à profusão de fluxos e multiplicação de escalas, e a assimetrias entre as partes componentes. A conjunção desses resultados faz com que determinadas porções do território assumam a condução das dinâmicas principais da inserção do Estado/País na divisão social do trabalho. Da concentração e densificação de fluxos emergem aglomerações urbanas. Algumas, com o tempo, se expandem física e economicamente, aglutinando espacialmente em uma morfologia contínua ou descontínua outras aglomerações, centros urbanos e suas áreas intersticiais, bem como áreas de produção rural, em arranjos espaciais mais complexos, essencialmente híbridos. Configuram, no caso, o que se pode chamar de arranjo urbano-regional, dado que conjugam as dimensões urbana, urbana-aglomerada e regional. As especialidades e a diversificação das unidades interiores, assim como as relações antagônicas entre as partes, compõem uma totalidade, sem romper as contradições internas. São complexas devido à multiplicidade de escalas e fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, finanças, inovações e de relações de poder que se materializam em seu interior. (MOURA, 2009, p.131)

De acordo com Menezes (2011, p.5), ainda que a cidade forme um sistema específico é preciso compreendê-la a partir das relações que se estabelecem interna e externamente, considerando o contexto regional e nacional em que se inserem.

Assim, para regulamentar as questões das metrópoles e aglomerados urbanos é instituído no ano de 2015 pela Lei Federal número 13.089, de 12 de janeiro, o Estatuto da Metrópole. Segundo o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU, 2015) o objetivo da lei é a criação de regras para a governança compartilhada de grandes aglomerados urbanos que envolvam mais de um município, fixando diretrizes gerais para planejamento, gestão e execução das políticas públicas em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos estados. Sobre esta lei, disserta Linzmayer:

O próprio advento do novo marco regulatório nacional, o Estatuto da Metrópole (EM) exige critérios técnicos -estipulados pelo IBGE – de serviços, condições e fenômenos urbanos para que se configure tanto uma região metropolitana, quanto uma aglomeração urbana. Este mesmo marco legal prevê prazos mínimos para o enquadramento técnico e observância de critérios, imputando improbidade administrativa não só aos prefeitos de cidades que integrem regiões metropolitanas, mas também aos gestores estaduais, governador e deputados estaduais, caso não tomem as medidas necessárias ao enquadramento à nova legislação. Essa necessidade também se impõe às regiões metropolitanas existentes e seus municípios, exigindo a revisão de quais deles possuem as chamadas “funções públicas de interesse comum” e quais não, o que pode intervir no *status* destes municípios, como também modificar a configuração das regiões metropolitanas. (LINZMAYER, 2016, p. 134)

De acordo com Santos Júnior, Ribeiro e Rodrigues (2015, on-line) o Estatuto das Metrópoles reconhece que uma metrópole não se define mais unicamente pela existência de

interesses comuns ou interesses políticos, como ocorre atualmente. No inciso V, art. 2º da Lei Federal número 13.089, de 12 de janeiro de 2015, define-se metrópole como:

[...]espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (BRASIL, 2015)

Villaça (2001, p.141) aponta que uma das características mais marcantes da metrópole brasileira é a segregação espacial dos bairros residenciais das distintas classes sociais. O autor afirma ainda que o mais conhecido padrão de segregação é o centro x periferia, onde o primeiro é ocupado por classes de mais alta renda, e a segunda ocupada pelos excluídos. Para Cantarim (2014, p.6) o desenvolvimento de políticas públicas, programas e planos é um meio que permite ordenar e orientar as relações urbanas, controlando o crescimento urbano exagerado e amenizando uma série de problemas. Porém, segundo a autora, é necessário que exista um conhecimento da rede urbana e a compreensão das relações que se articulam dentro do território em questão.

Quanto à metropolização, elenca-se como elementos centrais que irão auxiliar na análise proposta pela pesquisa em seu estudo de caso: a) as vertentes conceituais abordadas por Reolon (2007, p. 35); b) as relações urbanas pós implementação de políticas públicas para a industrialização tratadas por Reolon e Souza (2006, p. 114); c) o Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015), cujos conceitos de metrópole e aglomerados urbanos serão norteadores da análise.

1.3 SÍNTESE DO CAPÍTULO

Os conceitos de densidade urbana, desenvolvimento urbano e metropolização foram delimitados neste capítulo a fim de formarem uma base coerente para a discussão do estudo de caso proposto. Observou-se que a cidade adensada, quando planejada, pode proporcionar uma série de benefícios para a economia e a mobilidade urbana, por exemplo. Reflexo destes benefícios, o desenvolvimento urbano é analisado a partir de fatores como sustentabilidade e equidade, que podem servir como norteadores para uma gestão pública de qualidade. A metropolização, por sua vez, ainda que se apresente como um fenômeno recente no Brasil traz consigo a complexidade encontrada na relação entre as cidades que compõem uma região

metropolitana, de maneira que a dependência entre si nos mais diversos setores podem configurar uma aglomeração urbana.

Como elementos centrais de análise destacam-se, quanto à densidade urbana, a questão do crescimento extensivo das cidades, a relação entre a cidade adensada e o transporte público, a existência dos vazios urbanos e a verticalização. Na abordagem do desenvolvimento urbano vale destacar os indicadores abordados na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e também no Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, além das pesquisas realizadas pelo World Resources. No fator metropolização podem ser apontados como questões centrais as relações urbanas que se iniciaram após a implementação de políticas públicas para a industrialização bem como o Estatuto da Metrópole. No próximo capítulo serão apresentados correlatos que explicitam alguns dos fatores destacados nos três temas apresentados por meio de revisão bibliográfica.

2 CORRELATOS E ABORDAGENS

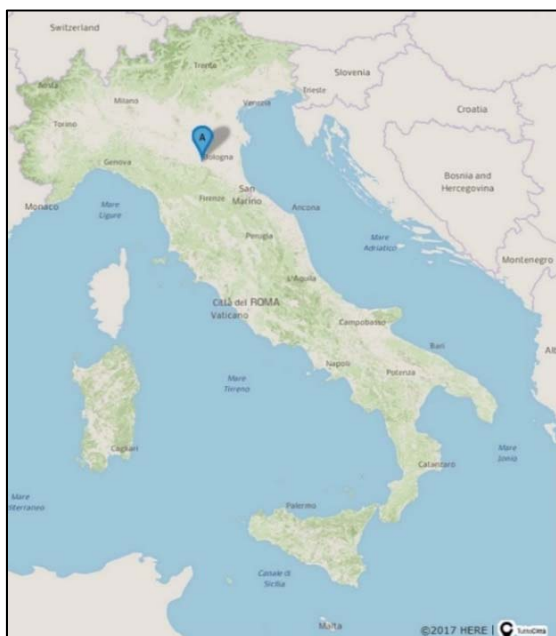
2.1 INTRODUÇÃO

Este capítulo apresentará casos de destaque em desenvolvimento urbano no contexto da metropolização. São eles: Bolonha, na Itália; Blumenau, em Santa Catarina; Maringá, no Paraná⁶. Pretende-se que os correlatos aqui apresentados e suas abordagens auxiliem na solução do problema da pesquisa e forneçam dados para relações a serem estabelecidas com o estudo de caso proposto.

2.2 O CASO DE BOLONHA – ITÁLIA

Bolonha é uma cidade⁷ italiana com 388.367 habitantes (IPERBOLE, 2016) localizada ao norte do país (ver figura 1). É capital da província homônima e da região denominada Emília-Romana.

Figura 1 - Mapa localização de Bolonha



Fonte: Tutto Città, 2017.

⁶ Os casos apresentados representam respectivamente, exemplos a nível internacional, nacional e estadual de cidades sede de regiões metropolitanas cujos ótimos indicadores de desenvolvimento urbano respaldam sua escolha para esta etapa da pesquisa. Além disso, os três casos foram escolhidos observando a proporção entre a população de cada um e o estudo de caso proposto para análise futura, a cidade de Cascavel – PR

⁷ A divisão geopolítica da Itália divide-se em: região, província e *comune*. Este último em tradução livre pela autora será tratado como “cidade”.

Os dados do último censo realizado mostram que a cidade possuía, no ano de 2011, aproximadamente 388 mil habitantes (COMUNE DI BOLOGNA, 2011, on-line), distribuídos em uma área de 14084 hectares (ver tabela 1), números que se mantêm na estimativa populacional para o ano de 2017 (IPERBOLE, 2016).

Tabela 1 - Densidade urbana de Bolonha 2011

ÁREA	POPULAÇÃO	DENSIDADE URBANA
14084ha	388.367 habitantes	27,57 hab/ha

Fonte: IPERBOLE, 2016. Adaptada pela autora.⁸

Em pesquisa de 2016 realizada pelo jornal italiano *Il Sole 24 ore* (2016, on-line) foram eleitas as melhores cidades para se viver no país. Bolonha aparece em 12º lugar no ranking que considerou fatores como serviços prestados, ambiente, negócios, segurança, entre outros.

Outra pesquisa importante, feita pelo Forum Pubblica Amministrazione Italiana (FPA, 2016) classificou as cidades italianas quanto à qualidade de vida do viver urbano, a capacidade em promover plataformas que habilitem seus moradores e de focar em objetivos a longo prazo, fazendo escolhas e investimentos que se conectem com novos meios de desenvolvimento⁹. No ranking geral Bolonha aparece em segundo lugar, precedida apenas por Milão. A pesquisa aponta que o destaque de Bolonha está na participação, fornecimento de dados abertos, novos instrumentos de programação, estabilidade econômica e capacidade de gestão¹⁰.

Além de ser uma cidade-destaque, Bolonha é sede da Região Metropolitana de Bolonha¹¹ (ver figura 2). Segundo o DARA – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (2017, on-line) o plano urbanístico desta região é fruto, entre outros aspectos, das transformações que se iniciaram no final do século XIX. O documento apresenta que a região é composta por 56 cidades com uma população total de 993.481 habitantes, dos quais aproximadamente 39% vivem na sede, Bolonha.

⁸ Os dados foram convertidos de quilômetros quadrados (km²) para hectares (ha).

⁹ Em tradução livre da autora. “qualità del vivere urbano, la capacità delle città di farsi piattaforma abilitante, di guardare a traguardi lunghi facendo scelte e investimenti che puntano sui nuovi driver di sviluppo.” (FPA, 2016, p.7)

¹⁰ Em tradução livre da autora. “partecipazione, open data, nuovi strumenti di programmazione, stabilità economica e capacità gestionale.” (FPA, 2016, p.9)

¹¹ Em tradução livre da autora. “Città metropolitana di Bologna”.

Figura 2 - Região metropolitana de Bolonha



Fonte: Città metropolitana di Bologna: verso il Piano Strategico 2.0, 2012.

Ainda na pesquisa realizada pelo Forum Pubblica Amministrazione Italiana (FPA, 2016) foram classificadas as 14 regiões metropolitanas italianas que, de acordo com as definições utilizadas, devem guiar o processo de desenvolvimento das cidades se colocando a frente à respeito das outras regiões, sobretudo nos aspectos ligados a inovação e a competitividade¹². A Região Metropolitana de Bologna (ver figura c) aparece em segundo lugar, precedida pela Região Metropolitana de Milão. Os resultados são pautados em 7 quesitos de análise: economia, modo de via, meio ambiente, mobilidade, pessoas, administração, segurança (FPA, 2016, p.8). No caso da Região Metropolitana de Bolonha cinco entre os sete aspectos estão acima da média nacional, são eles: administração, economia, modo de vida, pessoas e mobilidade.

Este correlato apresenta índices de desenvolvimento urbano elevados com destaque para o fator qualidade de vida. Além disso, enquanto sede de uma região metropolitana, Bolonha apresenta índices superiores à média italiana tocante à mobilidade urbana. Estes fatores irão auxiliar a análise da cidade de Cascavel – PR na medida em que as abordagens apresentadas irão respaldar futuras relações e comparações para uma melhor compreensão da situação do estudo de caso proposto.

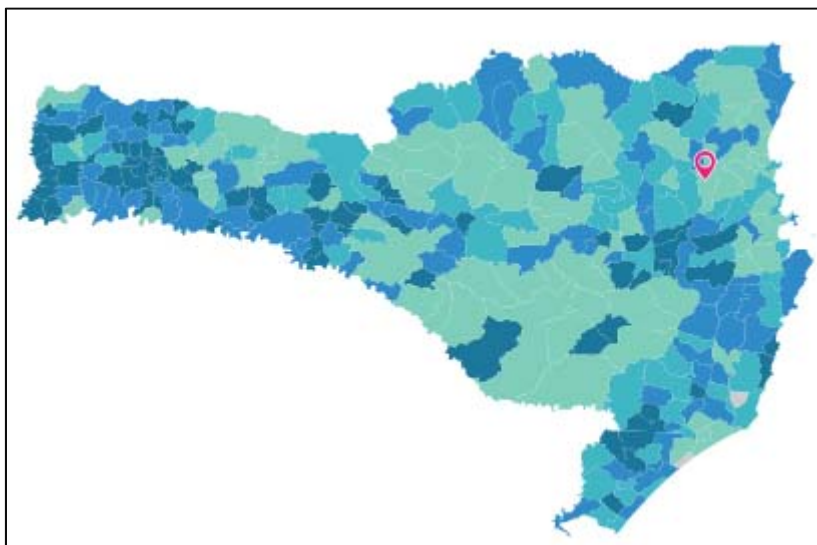
¹² Em tradução livre da autora. “ovrebbero guidare i processi di sviluppo del paese ponendosi all'avanguardia rispetto agli altri territori soprattutto negli aspetti legati all'innovazione e alla competitività.” (FPA, 2016, p.16)

2.3 O CASO DE BLUMENAU-SC

Localizado no nordeste de Santa Catarina (ver figura 3), o município de Blumenau teve sua emancipação em 1880, inicialmente como Vila e posteriormente como Município. Sobre seu contexto histórico Machado (2006, p.6) relata que inicialmente a cidade foi idealizada como uma colônia particular com fins de assentamento de colonos imigrantes por volta de 1850. Afirma:

O Vale do Itajaí possui uma relação muito particular com sua própria história. É a partir dela que constantemente o presente parece querer justificar-se. Atualmente, ao circular pelas ruas de Blumenau, é possível se deparar com referências e marcas deixadas e/ou reelaboradas por este passado que insiste em se afirmar. Talvez o mais visível seja aquilo que o turismo transformou em discurso nas últimas décadas: as festas, os trajes, comidas típicas e a arquitetura. Mas há mais do que isto. Aqueles que pretendem explicar este vale cultural comumente voltam-se para seus elementos fundadores. Por isso, é comum os memorialistas e historiadores concentrarem-se nos processos de imigração, nas dificuldades iniciais da colônia e o seu consequente [sic] desenvolvimento econômico e político. Sobretudo, há um elemento étnico na maioria destas explicações: a germanidade se apresenta como o fio condutor deste processo. (MACHADO, 2006, p.9)

Figura 3- Localização do município de Blumenau



Fonte: IBGE Cidades, 2017.

Segundo estimativas Blumenau possui atualmente 348.513 habitantes (IBGE, 2017), no entanto será utilizado o último Censo do IBGE para o cruzamento dos dados demográficos, na tabela 2:

Tabela 2 - Densidade urbana de Blumenau 2010

ÁREA TOTAL	ÁREA URBANA	POPULAÇÃO	POPULAÇÃO URBANA	DENSIDADE URBANA
51980ha	20680ha	309.011 habitantes	294.773 habitantes	14,25 hab/ha

Fonte: Censo IBGE 2010. Adaptada pela autora.¹³

Utilizando-se do IDH¹⁴ para análise, verifica-se que Blumenau classifica-se como muito bom. Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano Blumenau ocupa a 25ª posição no ranking nacional, em um total de 5.565 municípios. Alguns dos indicadores do desenvolvimento do município podem ser observados na tabela 3:

Tabela 3 - Indicadores de desenvolvimento - Blumenau

IDHM	ESGOTAMENTO SANITÁRIO	URBANIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS	ARBORIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS	PIB PER CAPITA
0,806	91,6 %	62,2 %	37,7 %	R\$ 50.200,62

Fonte: Censo IBGE 2010, elaborada pela autora.

Blumenau é um dos 14 municípios do Médio Vale do Itajaí (ver figura 4) componentes da Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí. Instituída em 1969, segundo a AMMVI (2006, on-line) a região caracteriza-se como a segunda maior em arrecadação do estado de Santa Catarina e configura um conjunto de municípios com projetos comuns de mobilidade, saneamento e parcerias da iniciativa privada.

¹³ Os dados foram convertidos de quilômetros quadrados (km²) para hectares (ha).

¹⁴ Índice de Desenvolvimento Humano - é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. O objetivo da criação do IDH foi o de oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. A pontuação varia de 0 a 1. (PNUD)

Figura 4 - Região do Médio Vale do Itajaí



Fonte: AMMVI, 2016.

Além de compor a Região do Médio Vale do Itajaí, o município de Blumenau é sede administrativa da Região Metropolitana do Vale do Itajaí, instituída na Lei Complementar número 495, de 26 de janeiro de 2010:

Art. 2º As Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Alto Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, de Lages, da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera, de Tubarão, de Chapecó, do Extremo Oeste e do Contestado serão compostas por um núcleo metropolitano e uma área de expansão metropolitana, tendo como sede, respectivamente, os Municípios de Florianópolis, Blumenau, Rio do Sul, Joinville, Lages, Itajaí, Criciúma, Tubarão, Chapecó, São Miguel d'Oeste e Joaçaba. (SANTA CATARINA, 2010)

No entanto, de acordo com Camargo e Paraizo (2017, on-line) a estrutura de região metropolitana nunca se solidificou e, em 2015, o projeto de Lei Complementar número 0040.4/2015 propôs a instituição de uma Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Itajaí, com finalidade de:

Art. 2º [...] II: promover, elaborar, fazer cumprir e controlar o planejamento integrado desenvolvimento regional; [...] VIII: estabelecer diretrizes para a utilização do solo no âmbito da REMVI, orientando a elaboração dos planos diretores municipais, de forma integrada com a mobilidade urbana, o saneamento básico e o meio ambiente. (SANTA CATARINA, 2015)

Para Marcos Mattedi, em entrevista para Camargo e Paraizo (2017, on-line) a criação da região metropolitana proposta é primordialmente positiva na medida que considera que muitos aspectos não devem mais ser tratados apenas do ponto de vista municipal, entre eles estão o meio ambiente, transporte, e desenvolvimento econômico, o autor afirma que Blumenau é um polo de lazer, informação, educação, assistência técnica, entre outros, e que uma economia terciária deve ser pensada em escala regional.

Enquanto correlato, pode-se observar que Blumenau destaca-se por sua organização interurbana, principalmente no fator econômico. A nível urbano quanto ao desenvolvimento, observou-se que seu IDH é considerado muito bom, com pontuação de 0,806. Além disso, é válido reafirmar que sua população, 348.513 habitantes (IBGE, 2017), é muito próxima à população de Cascavel, 319.608 mil habitantes (IBGE, 2017), tornando-a uma referência coerente para a abordagem e análise do estudo de caso.

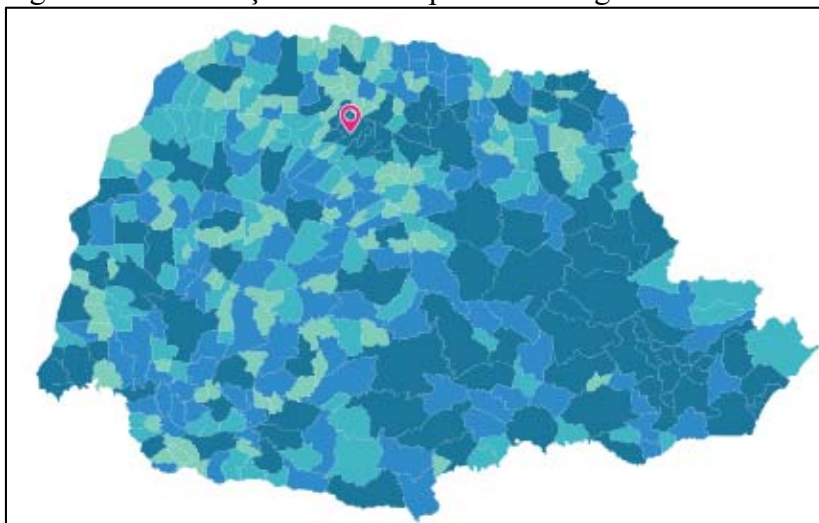
2.4 O CASO DE MARINGÁ-PR

Maringá é um município localizado no norte do estado do Paraná (ver figura 5) fundado em 1947 e emancipado em 1951. Sua colonização partiu de um projeto da Companhia de Terras do Norte do Paraná – CTNP¹⁵. Este projeto, datado de 1943, foi concebido pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, adepto do conceito de “Cidade Jardim” de Ebenezer Howard. Algumas características demonstram esta aproximação:

A característica do plano original é uma mescla de traçado que combina o tradicional desenho xadrez no centro da cidade (zona 1) com as circunscrições da cidade jardim da zona residencial principal (zona 2), popular (zonas 4 e 5 e 8) e operária (zona 3) definidas pelos elementos topográficos dos terrenos. (RODRIGUES, 2004, p. 101)

¹⁵ Garcia (2015, p.44) explica que em sua origem CTNP era subsidiária da empresa colonizadora britânica Paraná Plantations Company e, depois da Segunda Guerra Mundial, foi comprada por brasileiros, passando a ser denominada Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná.

Figura 5 - Localização do município de Maringá



Fonte: IBGE Cidades, 2017.

Estima-se uma população atual de aproximadamente 406.693 habitantes (IBGE, 2017) no entanto, para fins de padronização serão apresentados os dados do último Censo do IBGE, realizado no ano de 2010, conforme a tabela 4:

Tabela 4 - Densidade urbana de Maringá 2010

ÁREA TOTAL	ÁREA URBANA	POPULAÇÃO	POPULAÇÃO URBANA	DENSIDADE URBANA
48770 ha	12826 ha	357.077 habitantes	350.653 habitantes	27,33 hab/ha

Fonte: Censo IBGE 2010. Adaptada pela autora.¹⁶

A cidade, desde 1998, é sede da Região Metropolitana de Maringá (ver figura 6), que em sua última atualização através da Lei Complementar número 145 de 24 de abril de 2012 (MARINGÁ, 2012, s.p.) é constituída pelos seguintes municípios: Maringá, Sarandi, Marialva, Mandaguari, Paiçandu, Ângulo, Iguaçu, Mandaguaçu, Floresta, Dr. Camargo, Itambé, Astorga, Ivatuba, Bom Sucesso, Jandaia do Sul, Cambira, Presidente Castelo Branco, Flórida, Santa Fé, Lobato, Munhoz de Mello, Floraí, Atalaia, São Jorge do Ivaí, Ourizona e Nova Esperança.

¹⁶ Os dados foram convertidos de quilômetros quadrados (km²) para hectares (ha).

Figura 6 - Municípios integrantes da região metropolitana de Maringá



Fonte: GAIO, 2014.

Enquanto sede de uma região metropolitana Maringá possui altos níveis de desenvolvimento envolvendo saúde, escolarização, renda per capita e índices urbanísticos (ver tabela 5). Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano o IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) em 2010 era de 0,808, representando um crescimento de 9,19% desde 2000.

Tabela 5 - Indicadores de desenvolvimento - Maringá

IDHM	ESGOTAMENTO SANITÁRIO	URBANIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS	ARBORIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS	PIB PER CAPITA
0,808	83%	97,3%	90,6%	36.336,74 R\$

Fonte: Censo IBGE 2010, elaborada pela autora.

No ano de 2015 a cidade evidenciou seu destaque a nível nacional no Ranking Connected Smart Cities¹⁷, onde apareceu em primeiro lugar dentre todas as cidades do Brasil

¹⁷ Feito com o objetivo de mapear as cidades com maior potencial de desenvolvimento no Brasil, o Ranking Connected Smart Cities traz indicadores desenvolvidos pela empresa de consultoria Urban Systems, que qualificam qualificar as cidades mais inteligentes do país.

no quesito “urbanismo”. Este indicador, segundo a plataforma realizadora da pesquisa, contempla:

Informações quanto à existência de leis urbanísticas (e sua atualização) importantes para o desenvolvimento da cidade, com regras e mecanismos para seu desenvolvimento. Também considera a facilidade para a emissão de determinado documento, através de mecanismos on-line. Por último, apresenta informações quanto ao próprio desenvolvimento urbano, como: pavimentação, distribuição de água e coleta de esgoto (saneamento básico). (CONNECTED SMART CITIES, 2015, on-line)

Já em 2017, uma pesquisa encomendada pela Revista Exame (BRANCO e SEGALA, 2017, on-line) apontou que Maringá é a 2ª melhor cidade o Paraná para investir em negócios, precedida apenas pela capital Curitiba, e no ranking nacional aparece em 15º lugar. A pesquisa considerou indicadores derivados de 7 eixos principais: sociodemografia; economia; saúde; educação; finanças; transporte e infraestrutura.

Maringá revela-se uma cidade com excelentes índices urbanísticos e de desenvolvimento e, ainda que sua população de 406.693 habitantes (IBGE, 2017) exceda modernamente a população de Cascavel, 319.608 mil habitantes (IBGE, 2017) a sua colocação enquanto sede de uma região metropolitana paranaense a coloca como ótima base de comparação e análise a nível estadual.

2.4.1 SÍNTESE DO CAPÍTULO

Bolonha, Blumenau e Maringá são notáveis exemplos de cidades cuja dependência dos centros urbanos tangenciais culminaram em regiões metropolitanas. Desta forma, tornam-se exemplos a nível internacional, nacional e estadual respectivamente, com ótimos indicadores de desenvolvimento urbano que respaldaram sua escolha para esta etapa da pesquisa. Visando a análise do caso de Cascavel, verificou-se sob a ótica da metropolização que os casos abordados apontam para altos índices de desenvolvimento mostrando que este processo pode gerar reflexos para os municípios enquanto unidades administrativas. Além disso, verificou-se que as questões de tecnologia e conectividade se fazem presente no processo de evolução destas regiões e que os instrumentos de gestão inteligente compõem o debate sobre o desenvolvimento urbano.

CONSIDERAÇÕES

Inicialmente, na introdução, foram apresentados elementos estruturantes da pesquisa, indicando o tema do trabalho e os aspectos que fundamentam a realização do mesmo, bem como sua problemática e seus objetivos. Na sequência realizou-se uma aproximação teórica entre o tema da pesquisa e os fundamentos arquitetônicos, explicitando a linha de pesquisa na qual o trabalho está inserido. Através de revisão bibliográfica foram apresentados os conceitos centrais do estudo: densidade urbana, desenvolvimento urbano e metropolização. Observou-se que densidades urbanas tanto afetam os processos de desenvolvimento urbano quanto são afetadas por fatores como a ineficiência da gestão e no planejamento urbano. Desta forma, pode-se considerar a densidade um importante indicador de parâmetro de desenho urbano a ser utilizado no processo de planejamento. Buscou-se conceituar o fenômeno da metropolização, e constatou-se que se trata de uma resultante da complexidade que a rede urbana e as relações urbanas atingiram após a implementação de políticas públicas para a industrialização. Estas aproximações teóricas deverão servir como base para a análise do caso da cidade de Cascavel – PR

Elencou-se três correlatos cujas abordagens deverão permear a análise no tema delimitado. Na próxima etapa deste estudo pretende-se aprofundar as considerações aqui feitas de maneira a verificar como a densidade urbana atua sobre o processo de desenvolvimento urbano da cidade de Cascavel com foco na sua metropolização. Para isso pretende-se realizar a aplicação dos conceitos apresentados no tema delimitado, refletindo sobre a realidade de Cascavel-PR. Pretende-se analisar a aplicação dos conceitos sobre o tema de maneira a responder com o estudo de caso apresentado o problema proposto: o processo de estruturação de uma metrópole pode ser impactado pela densidade urbana?

Por fim, ressalta-se que esta pesquisa se encontra em desenvolvimento e poderá vir a ser reestruturado conforme as observações da banca, que seguramente irão contribuir com o aprimoramento do trabalho.

REFERÊNCIAS

ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. **Densidade Urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana**. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ALEJANDRO, Carlos; SILVA, Geovany Jessé; SILVA, Samira Elias. **Densidade, dispersão e forma urbana**. Arquitextos, São Paulo, ano 16, n. 189.07, Vitruvius, fevereiro 2016. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5957>> Acesso em: 05 out. 2017.

AMMVI - ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ. **A região do Médio Vale do Itajaí**. 2016. Disponível em <<http://www.ammvi.org.br/cms/pagina/ver/codMapaItem/86435>> Acesso em: 14 out. 2017

ARRUDA, Ângelo Marcos. **A utopia das cidades compactas e sem separação de classes**. ArchDaily Brasil, abril 2017. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/869355/a-utopia-das-cidades-compactas-e-sem-separacao-de-classes-angelo-marcos-arruda>> Acesso em: 06 out. 2017.

BARBOSA, Juliana Brito; FREITAS, Clarissa Figueredo Sampaio; LIMA, Mariana Quezado Costa. Densidade e indicadores urbanísticos como instrumentos para a qualificação do tecido urbano periférico. In: **Anais do III Congresso Internacional Sustentabilidade e Habitação de Interesse Social**, 2014. Porto Alegre – RS.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2009.

BEZZON, José Carlos Faim. **O planejamento para o desenvolvimento locais em cidades “glocais” brasileiras: em direção ao novo modus operandi de gestão e produção da cidade**. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo. São Carlos.

BITOUN, Jan. Tipologia das cidades brasileiras e políticas territoriais: pistas para reflexão. In: BITOUN, Jan; MIRANDA, Livia (Org.). **Desenvolvimento e cidades no Brasil: contribuições para o debate sobre as políticas territoriais**. Recife: FASE: Observatório das Metrópoles, 2009.

BRANCO, Leo; SEGALA, Mariana. **As 100 melhores cidades do Brasil para investir em negócios**. Revista Exame. Publicado em 05 out 2017. Disponível em <<https://exame.abril.com.br/revista-exame/o-futuro-esta-tracado/>> Acesso em: 13 out. 2017.

BRASIL. **Lei Federal nº 5.172**, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, 1966.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 27 ago. 2017.

_____. **Lei Federal nº 13.089**, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei número 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, 2015.

_____. **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Vol 1. 2004.

CAMARGO, Aline; PARAIZO, Lucas. **O caminho da região metropolitana**. 2017. Publicado em 12 maio 2017. Disponível em <<https://santa.atavist.com/o-caminho-da-regio-metropolitana>> Acesso em: 14 out. 2017.

CANTARIM, Fernanda. **Redes urbanas como instrumento de planejamento urbano-regional**: enfoques metodológicos de estudos, planos e ações governamentais no Brasil e no Paraná, 1966-2011. 2014. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba,

CASCADEL. **Mapa rural dos municípios de Cascavel**: limite dos Distritos. 2015. Disponível em <http://www.cascavel.pr.gov.br/arquivos/01082016_mapa_do_municipio.pdf> Acesso em: 25 ago. 2017.

CAU - CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. **Conheça os sete conceitos principais do Estatuto da Metrópole**. Publicado em 13 jan 2015. Disponível em <<http://www.caubr.gov.br/conheca-os-sete-conceitos-principais-do-estatuto-da-metropole/>> Acesso em: 28 ago. 2017.

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA. **Città metropolitana di Bologna: verso il Piano Strategico 2.0**. 2016. Disponível em <http://psm.bologna.it/Engine/RAServeFile.php/f/voce_unioni/brochure_informativa.pdf> Acesso em: 15 out. 2017.

COMUNE DI BOLOGNA. **Il censimento della popolazione e delle abitazioni 2011**: primi risultati per la provincia di Bologna. 2012. Disponível em <http://www.comune.bologna.it/iperbole/piancont/Cens_Pop_2011/RISprovvisori_COMUNIPROVINCIA.pdf> Acesso em: 15 out. 2017.

CONNECTED SMART CITIES. **Ranking Connected Smart Cities**: Resultado 2015. Disponível em <<http://www.connectedsmartcities.com.br/ranking-resultado-2015/>> Acesso em: 13 out. 2017

DARA – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie. **Il dossier delle Città Metropolitane**: Città metropolitana di Bologna. 2017. Disponível em <<http://www.affariregionali.it/media/170175/dossier-citt%C3%A0-metropolitana-di-bologna.pdf>> Acesso em: 15 out. 2017.

DAVECCHI, Alejandra Maria. **Políticas de compactação urbana**. USJT. Arq. Urb., número 12. 2014. Disponível em <<http://www.usjt.br/arq.urb/numero-12/5-alejandra-devecchi.pdf>> Acesso em: 12 mar. 2017.

FPA – FORUM PUBBLICA AMMISTRAZIONE. **I City Rate 2016**: La classifica delle città intelligenti italiane. 2016. Disponível em <http://www.edilio.it/media//edilio/SAIE2016/2016_10_19_definitivo_progetti_ok.pdf> Acesso em: 15 out. 2017.

FARRET, Ricardo Libanez; GONZALES, Suely Franco Netto; HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine; FILHO, Nestor Goulart Reis. **O espaço da cidade:** contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.

GAIO, Adriana de Souza Ricardo. **A gestão democrática da elaboração e implementação do plano diretor em municípios da região metropolitana de Maringá.** 2014. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas) – Universidade Estadual de Maringá. Maringá

GARCIA, Carla Fernanda Rocha. **Planejamento Urbano em Maringá, uma primazia sob suspeita:** o início dos aportes do BNH e seus desdobramentos no território. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Maringá. Maringá.

GHENO, Patricia Zwetsch. **Indicador de desempenho urbano:** metodologia e perspectiva de integração. 2009. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HARDT, Carlos; HARDT, Letícia Peret Antunes; PELLIZZARO, Patrícia Costa. Gestão metropolitana: relação com a população e com a qualidade hídrica. In: **Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 2008. Caxambu – MG.

HAROUEL, Jean-Louis. **História do Urbanismo.** Campinas: Papius, 1990.

IBGE. **Censo 2010.** Disponível em <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=29&uf=41>> Acesso em: 12 out. 2017.

IBGE CIDADES. **Panorama da cidade de Blumenau.** 2017. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/blumenau/panorama>> Acesso em: 13 out. 2017.

_____. **Panorama da cidade de Cascavel.** 2017. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pr/cascavel/panorama>> Acesso em: 15 set. 2017.

_____. **Panorama da cidade de Maringá.** 2017. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/maringa/panorama>> Acesso em: 13 out. 2017.

IL SOLE 24 ORE. **Qualità della vita:** la vivibilità delle province italiane da oltre 25 anni. 2016. Disponível em <http://www.ilsole24ore.com/speciali/qvita_2016_dati/home.shtml> Acesso em: 14 out. 2017.

IPERBOLE – La rete cívica di Bologna. **Dati statistici.** 2016. Disponível em: <http://www.comune.bologna.it/iperbole/piancont/dati_statistici/indice_dati_statistici.htm> Acesso em: 15 out. 2017.

JOÃO, Sara Anderia Vicente dos Santos. **Referências e estratégias conceptuais no desenvolvimento do projecto de arquitectura.** 2017, Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitectura) – Universidade Lusíada de Lisboa. Lisboa.

LEONARDI, Adriano. **A dialética da organização espacial: a metrópole de uma sociedade de elite**. 2007, Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Universidade de São Paulo. São Paulo.

LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

LERNER, Jaime. **O que é ser urbanista (ou arquiteto de cidades): memórias profissionais**. Rio de Janeiro: Record, 2011.

LINZMAYER, Walter Gustavo. **Atividades de arquitetura e urbanismo na gestão metropolitana de Curitiba**. 2016. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba.

MACHADO, Ricardo. **De colônia a cidade: Propriedade, Mobilidade e Ordem Pública em Blumenau de fins do século XIX**. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

MALERONKA, Camila. **Projeto e gestão na metrópole contemporânea: um estudo sobre as potencialidades do instrumento ‘operação urbana consorciada’ à luz da experiência paulistana**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo. São Paulo.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

MARINGÁ. **Lei complementar nº 145**, 24 de abril de 2012. Altera o art. 1º da Lei Complementar nº 83/98, incluindo o Município de Nova Esperança na Região Metropolitana de Maringá. Maringá, 2012.

MASCARÓ, Juan José; MASCARÓ, Lúcia. **Densidades, ambiência e infra-estrutura urbana**. Arqtextos, São Paulo, ano 02, n. 017.08, Vitruvius, outubro 2001. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp102.asp>> Acesso em: 19 ago. 2017.

MENCIO, Mariana; ZIONI, Silvana. A caracterização das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas pelo IBGE: Limites e Avanços do Estatuto da Metrópole. In.: **Anais do XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**, 2017. São Paulo – SP.

MENEZES, Cassio Roberto Conceição. **O Processo de Metropolização Brasileiro: evolução e institucionalização das RM's**. Revista Scientia Plena, São Cistóvão, vol. 7, n. 7. 2011.

MESTRINER, Gustavo Luiz. **A cidade compacta e os projetos urbanos contemporâneos**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo.

MIANA, Anna Christina. **Adensamento e forma urbana: inserção de parâmetros ambientais no processo de objeto**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo. São Paulo.

MONTEIRO, Priscila Zanon. **Os limites do planejamento urbano: estudo de densidades e carregamentos nos eixos estruturais norte e sul de Curitiba-PR**. 2009. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Curitiba.

MOURA, Rosa. O espaço metropolitano de Curitiba e a inserção do Paraná na divisão social do trabalho. In: FIROWSKI, Olga L. C. F.; MOURA, Rosa (Org.). **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na região metropolitana de Curitiba**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.

OLIVEIRA, Gilson Batista. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento**. Revista FAE, Curitiba, v. 5, n. 2, p.37-48, mai./ago. 2002.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PELO DESENVOLVIMENTO. **Desenvolvimento humano e IDH**. Disponível em <<http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0.html>> Acesso em: 15 out. 2017.

PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Guia GPS: Gestão Pública Sustentável**. São Paulo, 2016. Disponível em <<http://www.cidadessustentaveis.org.br/arquivos/gest%C3%A3o-p%C3%BAblica-sustent%C3%A1vel.pdf>> Acesso em: 10 ago. 2017.

REOLON, Cleverson Alexsander. **A aglomeração urbana da soja: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na mesorregião oeste paranaense**. 2007. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Toledo.

REOLON, Cleverson Alexsander; SOUZA, Edson Belo Clemente. **Questões conceituais: das unidades regionais à Região Metropolitana de Cascavel**. Geosul, Florianópolis, v. 21, n. 42, p. 113-135, jul./dez. 2006.

RODRIGUES, Ana Lúcia. **Características do processo de urbanização de Maringá, PR: uma cidade de “porte médio”**. Cadernos Metrópole, São Paulo, n. 12, p. 95-121, 2º sem. 2004.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

ROLNIK, Raquel. **Verticalização: para além do debate do sim ou não**. Publicado em 27 mar 2014. Disponível em <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2014/03/27/verticalizacao-para-alem-do-debate-do-sim-ou-nao/>> Acesso em: 16 ago. 2017.

SANTA CATARINA. **Lei complementar nº 495**, de 26 de janeiro de 2010. Institui as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Alto Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, de Lages, da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera, de Tubarão, de Chapecó, do Extremo Oeste e do Contestado. Florianópolis, 2010.

SANTA CATARINA. **Projeto de Lei Complementar nº 0040.4/2015**, de 17 de novembro de 2015. Institui a Região Metropolitana do Vale do Itajaí e a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Itajaí e estabelece outras providências. Florianópolis, 2015.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RODRIGUES, Juciano Martins. **Estatuto da Metrópole**: o que esperar? Avanços, limites e desafios. Observatório das metrópoles. Instituto nacional de ciência e tecnologia. Publicado em 22 abr 2015. Disponível em <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1148%3Aestatuto-da-metr%C3%B3pole-avan%C3%A7os-limites-e-desafios&Itemid=180#> Acesso em: 20 ago. 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Desenvolvimento urbano**: a problemática renovação de um conceito-problema. Revista Território, Rio de Janeiro, ano 3, n. 5, p. 05-29, jul./dez. 1998.

SOUZA, Rafaella Brandão Estevão. A Cidade-Jardim de Ebenezer Howard e sua aproximação com os significados de sustentabilidade urbana. In: **Anais do V Encontro Nacional e III Encontro Latino-Americano sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis**, 2009. Recife – PE.

TUTTO CITTÀ. **Mappa i percorsi**. 2017. Disponível em <<https://www.tuttocitta.it/mappa/bologna>> Acesso em: 15 out. 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: FAPESP, 2001.

WRI – World Resources Institute. **WRI ross center for sustainable cities**. 2017. Disponível em <<http://www.wri.org/our-work/topics/sustainable-cities>> Acesso em: 15 out. 2017.