

Planejamento Urbano e Regional

Bianca Camargo Martins
(Organizadora)

Bianca Camargo Martins

(Organizadora)

Planejamento Urbano e Regional

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Karine de Lima
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
P712	Planejamento urbano e regional [recurso eletrônico] / Organizadora Bianca Camargo Martins. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader. Modo de acesso: World Wide Web. Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-383-5 DOI 10.22533/at.ed.835190506 1. Planejamento urbano – Brasil. 2. Sociologia urbana. 3. Urbanização – Brasil. I. Martins, Bianca Camargo. CDD 307.760981
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A urbanização brasileira se deu de maneira rápida e desordenada. Em poucas décadas, o Brasil passou de um país predominante agrário para um país urbanizado. O descompasso entre o planejamento urbano e os altos índices do êxodo rural trouxe consequências graves para as cidades e para a qualidade de vida de seus habitantes que reverberam até os dias de hoje. Assim, a urbanização gerou uma ampla gama de demandas e processos de exclusão que se cristalizam nos desequilíbrios locais, regionais, urbano-rurais e urbanos.

Segundo dados do último Censo, a população urbana brasileira é de 160.925.792 habitantes, cerca de 85% da população total. Porém, grande parte da população ainda carece de acesso à moradia, ao saneamento, e à vida urbana de qualidade.

Na perspectiva do direito à cidade, torna-se fundamental articular as lutas em torno das necessidades de reprodução social e de um novo projeto de cidade. O direito à cidade é, então, uma promessa duradora de longínquo cumprimento, que reflete o desejo da sociedade contemporânea por um futuro onde as próximas gerações possam usufruir de condições urbanas melhores do que as atuais.

O foco da presente edição do livro “Planejamento Urbano e Regional” mostra a importância e a amplitude da discussão sobre o direito à cidade no contexto nacional. Os textos aqui contidos são um convite à reflexão e reúnem autores das mais diversas instituições de ensino superior do Brasil, que socializam o acesso a estas importantes pesquisas e reflexões. Afinal, discutir a cidade é discutir cultura, economia, política, arte, meio ambiente e diversos outros temas fundamentais.

Acredito que os trabalhos aqui apresentados são de grande relevância para o meio acadêmico. Em tempos em que o futuro das políticas urbanas é obscurecido pela crise política atual, é imprescindível fomentar e valorizar a produção científica e o pensamento crítico sobre a vida nas cidades. Aproveite a leitura!

Bianca Camargo Martins

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
O ESTADO: RESGATE TEÓRICO E REFLEXÕES	
Raquel Dantas do Amaral	
DOI 10.22533/at.ed.8351905061	
CAPÍTULO 2	18
A EXPERIÊNCIA RECENTE DO URBANISMO E SUAS PERSPECTIVAS	
Fernando Antônio Santos de Souza	
Carolina Costa Déda Oliveira	
Pedro Antônio Almeida Santos	
DOI 10.22533/at.ed.8351905062	
CAPÍTULO 3	29
CIDADES INTELIGENTES: TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO (TIC) INSTRUMENTANDO O PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL	
Roberto Righi	
Roberta Betania Ferreira Squaiella	
DOI 10.22533/at.ed.8351905063	
CAPÍTULO 4	41
A TRANSFORMAÇÃO DE BAKU: MAPEAMENTO DE SETORES E ARCOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Danilo Firbida de Paula	
Maria Isabel Imbronito	
Adilson Costa Macedo	
DOI 10.22533/at.ed.8351905064	
CAPÍTULO 5	56
PLANEJAMENTO URBANO E O DESAFIO DA GESTÃO AMBIENTAL	
Rachel Figueiredo Viana Martins	
DOI 10.22533/at.ed.8351905065	
CAPÍTULO 6	70
IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS COMPENSATÓRIAS AO USO E OCUPAÇÃO DESORDENADA DO SOLO URBANO DE UM BAIRRO DE PERIFERIA NA CIDADE DE BACABAL – MARANHÃO	
Roraima Silva Fernandes	
DOI 10.22533/at.ed.8351905066	
CAPÍTULO 7	84
CONFLITOS ENTRE OS INTERESSES PÚBLICO E PRIVADO NO PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR EM BELO HORIZONTE	
Reginaldo Magalhães de Almeida	
Juliana Lamego Balbino Nizza	
Lucas Isaac Fernandes	
Laís Moreira de Castro	
Julia Malard Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.8351905067	

CAPÍTULO 8	99
O ESPAÇO URBANO E A SEGREGAÇÃO SOCIAL E RACIAL EM MACAPÁ – AP	
Jacks de Mello Andrade Junior	
Eugénia da Luz Silva Foster	
DOI 10.22533/at.ed.8351905068	
CAPÍTULO 9	112
CONTRIBUIÇÕES DA SOCIOLOGIA DA AÇÃO ORGANIZADA PARA O PLANEJAMENTO URBANO: UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DE ATORES METROPOLITANOS	
Natalia Aguiar Mol	
DOI 10.22533/at.ed.8351905069	
CAPÍTULO 10	130
O ACESSO A SERVIÇOS E O DESENVOLVIMENTO HUMANO: UMA ANÁLISE ESPACIAL PARA OS MUNICÍPIOS MINEIROS NOS ANOS 2000 E 2010	
Geórgia Fernandes Barros	
Bethânia Maria Gonçalves Klier	
Marcelo Cambraia de Alvarenga	
DOI 10.22533/at.ed.83519050610	
CAPÍTULO 11	143
ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA ANÁLISE DE ARRANJO URBANO-REGIONAL NA DIVISA DOS ESTADOS DE MINAS GERAIS E SÃO PAULO	
Maria Fabiana Lansac	
DOI 10.22533/at.ed.83519050611	
CAPÍTULO 12	165
TRANSPORTE E POLÍTICAS DE OCUPAÇÃO: O DESENVOLVIMENTO DA MESORREGIÃO NORDESTE DE MATO GROSSO	
João Augusto Dunck Dalosto	
Cássius Dunck Dalosto	
Antônio Pasqualetto	
Alex Sandro Pilatti	
DOI 10.22533/at.ed.83519050612	
CAPÍTULO 13	176
MODERNIDADE E COMUNICAÇÕES: MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO	
Taís Schiavon	
DOI 10.22533/at.ed.83519050613	
CAPÍTULO 14	199
UM ENSAIO SOBRE AS VELHAS DINÂMICAS ESPACIAIS NOS NOVOS ESPAÇOS DO TRANSCARIOCA EM MADUREIRA	
Josielle Cíntia de Souza Rocha	
Maria de Lourdes Pinto Machado Costa	
DOI 10.22533/at.ed.83519050614	
CAPÍTULO 15	211
MAPA DOS SONS DO BAIXO SÃO FRANCISCO	
Walcler de Lima Mendes Junior	

DOI 10.22533/at.ed.83519050615

CAPÍTULO 16 221

ANÁLISE DO SISTEMA DE LOGÍSTICA REVERSA DE LÂMPADA FLUORESCENTE NA CIDADE DE SÃO PAULO

Samara Nicolau Puopolo

Cláudia Echevengua Teixeira

Ana Candida Melo Cavani Monteiro

DOI 10.22533/at.ed.83519050616

CAPÍTULO 17 234

ESCALAS E CONFLITOS: ENTRELACE ENTRE EDUCAÇÃO E ARQUITETURA NO ENSINO DE PROJETO

Flora Fernandez

Alain Flandes

DOI 10.22533/at.ed.83519050617

CAPÍTULO 18 243

FORMAÇÃO E ATUAÇÃO PROFISSIONAL: PANORAMA GERAL DA ARQUITETURA E DO DESIGN NO NORDESTE BRASILEIRO

Andrea Carolino do Monte

Izabel Farias Batista Leite

Heitor de Andrade Silva

DOI 10.22533/at.ed.83519050618

CAPÍTULO 19 257

ANÁLISE DE PRÉ-REQUISITOS DA ETIQUETA PBE-EDIFICA DO BLOCO DOS PROFESSORES DA UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO

Francisco Caio Bezerra de Queiroz

Wiriany Kátia Ferreira Silva

Clara Ovídio de Medeiros Rodrigues

DOI 10.22533/at.ed.83519050619

SOBRE A ORGANIZADORA..... 267

MODERNIDADE E COMUNICAÇÕES: MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO

Taís Schiavon

taischiavon@hotmail.com

<http://lattes.cnpq.br/2045656425236882>

Rua Tupinambás, 440, Santa Barbara d'Oeste, SP
- Brasil

Arquiteta e Urbanista pela UNESP (Bauru 2007-2011). Mestre em história gestão e valorização do Patrimônio Industrial, Master TPTI (Techniques, Patrimoine et Territoire de l'Industrie, um convenio entre as universidades Paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, França; UniversitàDegli Studi di Padova, Padova, Itália; Universidade de Évora, Évora, Portugal _ 2013 - 2015). Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Évora, Portugal (2015). Pesquisadora CIDEHUS-CHAIA (Universidade de Évora, Portugal)

As temáticas de pesquisa buscam a compreensão dos impactos causados pelos modais de transporte e suas articulações no território urbano, pontuando o comportamento dos ambientes históricos em meio a tais transições, correlacionando seu comportamento às questões econômicas e sociais. Um contexto que possibilita a identificação de diretrizes para as práticas de planejamento urbano, gestão e valorização patrimonial, permitindo a requalificação de áreas obsoletas e com potencial de articulação de serviços, postos de cultura e lazer.

RESUMO: Fruto da primeira revolução industrial, o sistema ferroviário de transportes representa no século XIX um símbolo de

modernidade, ocasionando transformações ao ambiente urbano que a partir dos anos 1960 demonstra seu caos, reflexo da hegemonia do rodoviarismo, fruto do século XX face ao progressivo abandono de obsoletas estruturas e estratégias de comunicações em favor de uma nova dinâmica mundial, onde a desativação de complexos ferroviários, industriais e a difusão de modernas estruturas urbanas pautadas por distintos modais de transportes evidenciam novas problematizações, um cenário onde a requalificação busca amenizar as rupturas anteriores, promovendo ou não a sua valorização histórica e continuidade urbana. A proposta busca confrontar as soluções europeias e sul-americanas, que a partir de suas articulações e respectivas distinções, articulam e rearticulam modernidades, abrangendo neste processo escalas locais, regionais e internacionais, em um ambiente cada vez mais saturado pela fragmentação de ciclos, onde erros e acertos tornam-se parâmetros em novos projetos e estratégias urbanas.

PALAVRAS-CHAVE: Modernidade, Eixos Transcontinentais, Comunicações Urbanas, Desenvolvimento e Requalificação Urbana, Patrimônio Industrial e Ferroviário.

ABSTRACT: Result of the first industrial revolution, the railway transport system represents in the 19th century a global symbol

of modernity filled with distinctions and ruptures in its trajectory, applying in distinct political and economic contexts along developed and underdeveloped nations. Transformations with spatial and economical actions, that since the 1960, adopt new behaviors, reflected in the progressive abandonment of numerous railway complexes, overlaid new strategies of transport and communication. This process represents serious consequences to the urban centers, a scenario where the changes searching to resolve structural problems and the promotion of the historical values. Whereas the actions of requalification don't reach with a homogeneous way all environments, this proposal seeks from the comparison of cities in Europe and South America identifies different behaviors. The cities listed provide the narrative of the articulation and rearticulating processes, between railways and the contemporary urban context considering their distinct cultural, social and economic conditions.

KEYWORDS: Urban development and restructuration; International Railways; Industrial and Railway Heritage.

ENQUADRAMENTO DISCIPLINAR

A proposta representa os primeiros resultados da contextualização da pesquisa em desenvolvimento para a obtenção do título de doutoramento em Arquitetura pela Universidade de Évora, Évora, Portugal. A análise proposta representa a continuidade da pesquisa realizada ao longo do Master Erasmus Mundus TPTI (Techniques, Patrimoines et Territoires de l'Industrie)¹ cujo ponto de partida foi desenvolvido no Brasil pelo Projeto Temático FAPESP².

Em 2015 esta pesquisa recebeu o apoio financeiro e metodológico da instituição francesa AHICF (Association pour l'Histoire des Chemins de Fer)³, permitindo que os

1 Convênio entre as universidades européias: Université Paris 1 Panthéon Sorbonne (Paris, França), Università Degli Studi di Padova (Padova, Itália) e Universidade de Évora (Évora, Portugal). As pesquisas contaram com a orientação da prof. Dr^a Ana Cardoso de Matos (Universidade de Évora, Portugal) e a co-orientação do prof. Dr^o Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru), representando o ponto de partida de um projeto que visa a criação de um acervo patrimonial, capaz de inventariar, catalogar e sistematizar o território urbano da porção Oeste do Estado de São Paulo. A pesquisa desenvolvida ao longo do mestrado na Europa caracterizou-se pela identificação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil como o elemento propulsor ao desenvolvimento econômico e a urbanização de boa parte da região Oeste do Estado de São Paulo, tendo como estruturação metodológica os conceitos definidos pelo Patrimônio Industrial devidamente pautado pela Carta de Nizhny Tagil.

SCHIAVON, Taís. Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. Master TPTI, Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015. (Dissertação de Mestrado). Disponível em: <<http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401>> acesso em Janeiro de 2017.

2 Fundação de Amparo a Pesquisas do Estado de São Paulo: Projeto Temático FAPESP referência 05/55338-0. "Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano: Estado de São Paulo, séculos XIX e XX." AP. TEM, com a coordenação da prof.^a Dr.^a Maria Stella Martins Bresciani (UNICAMP, Campinas). Subtema III – "Saberes Urbanos na configuração e re-configuração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do Estado de São Paulo", com a coordenação do prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru). De um modo em geral, o projeto envolveu parcerias entre as universidades brasileiras UNICAMP, PUC-CAMP e UNESP, e o centro italiano – IAUV de Veneza.

3 Apoio financeiro e metodológico de pesquisas entre Brasil e França. Orientação prof^aDr^a Karen Bowie. Este auxílio foi dividido entre as pesquisas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sob a responsabilidade de Taís Schiavon, e a Companhia Araraquarense de Estradas de Ferro, sob a responsabilidade de Fernanda de Lima Lourencetti.

conhecimentos em torno do desenvolvimento ferroviário da porção Oeste do Estado de São Paulo fossem dispersos por novas fronteiras de estudo, reflexo das influências francesas e belgas em meio a consolidação deste processo, permitindo a identificação de semelhanças e distinções referentes a implementação ferroviária e industrial em diferentes contextos. Demonstrando seu reconhecimento internacional, a pesquisa foi finalista do *Prix CILAC Jeune Chercheur* (Paris-França, 2015), sendo o único estudo não europeu premiado pelo evento. Em 2017 a pesquisa também foi finalista do *III Premio Promoción Del Patrimonio Arquitectónico e Industrial, Aula G+I_PA1*, prêmio internacional promovido pela Universidade Politécnica de Madrid, tendo como ressalva a valorização positiva dos jurados em relação à ambição da proposta ao abordar um tema extenso em conteúdo e extensão geográfica, mais uma vez o contexto de análise brasileiro demonstra destaque em meio ao contexto europeu, ambiente de vanguarda de estudos de preservação do Patrimônio Industrial.

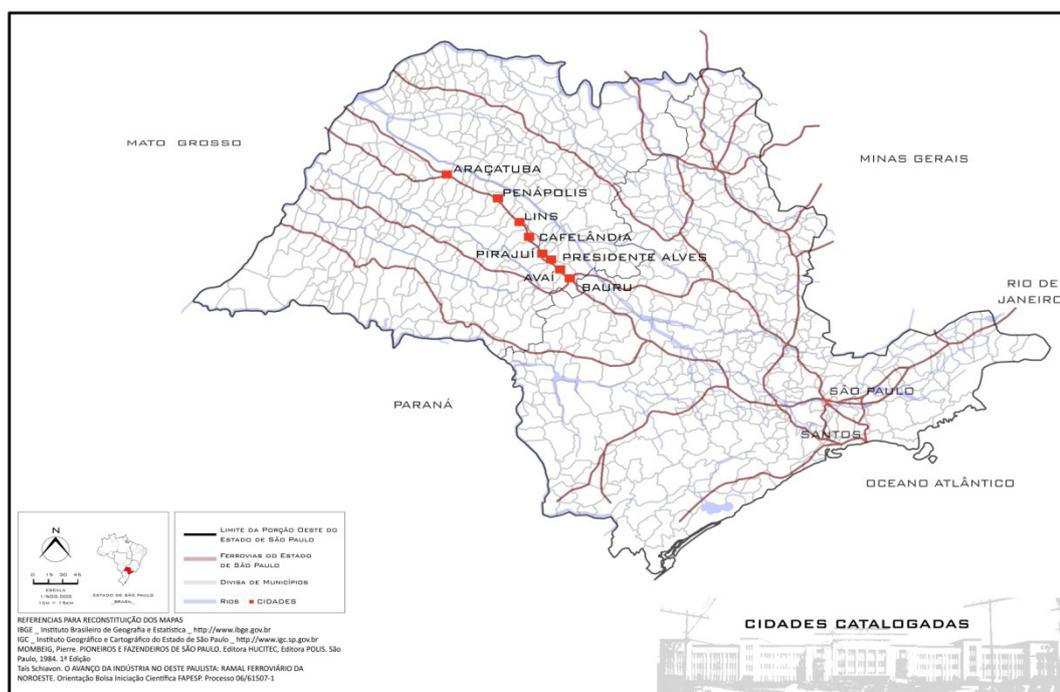


FIGURA 01. CIDADES CATALOGADAS SOB A INFLUÊNCIA DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, EM MEIO À PORÇÃO OESTE DO ESTADO DE SÃO PAULO.

Além da análise da ferrovia em questão, a pesquisa proporcionou a compreensão do desenvolvimento industrial e dispersão de equipamentos em decorrência do avanço do modelo ferroviário tendo em relação o desenvolvimento dos quatro ramos ferroviários em atuação no Oeste Paulista (Noroeste, Alta Paulista, Alta Sorocabana e Araraquarense). Fonte: SCHIAVON, 2015.

Este texto busca a partir de uma abordagem multidisciplinar compreender os efeitos da circulação de ideias, ideais, técnicas e tecnologias, responsáveis pela narrativa dos processos em meio à instauração dos modais ferroviário e rodoviário de LOURENCETTI, Fernanda; SCHIAVON, Taís. «*Chemin de fer, mobilité et transformation urbaine: une comparaison internationale (São Paulo, Brésil et France)*».

transportes, vistos, a partir de diferentes ambientes e escalas de análise, buscando a compreensão da esfera global envolta neste processo. Desta forma, ao considerarmos que os modais de transporte configuram-se como estruturas determinantes para a consolidação do capitalismo, Furtado (1975: 07) afirma que a formação das sociedades de base industrial constitui um processo complexo, cuja compreensão requer a análise simultânea da penetração do progresso tecnológico nos sistemas de produção e da forma como as estruturas sociais e o quadro institucional pré-existent reagiram e condicionaram essa penetração.

Levando em conta a defasagem cronológica entre os períodos de desenvolvimento de diferentes ambientes, reflexo dos intervalos entre a implantação de novas tecnologias em contextos centrais e periféricos, podemos citar as considerações de Furtado (1975: 9), que define esta diferença cronológica pela dispersão das bases da nascente economia capitalista, onde o “rápido e inusitado crescimento das forças produtivas que se conhece como revolução industrial é visto como um fenômeno que escapa a toda tentativa de explicação esquemática e que somente pode ser compreendido no contexto da história européia” sendo posteriormente disseminadas por suas colônias ou “nações” dependentes, assumindo a partir deste processo distintos comportamentos. « Chaque époque a sa technique, et cette technique a le style de l'époque⁴ » (LEFÉBVRE, 1935, apud: DAUMAS, 1969: 6)

O estudo comparativo tem como ponto de partida a análise dos métodos ou condições ambientais, inicialmente apresentados pelos mecanismos de modernização oriundos da Primeira Revolução Industrial, que a partir do continente europeu foram responsáveis pela convergência de inúmeros processos sociais, entre os quais a acumulação de capital comercial sob forma líquida, reflexo da expansão das atividades comerciais e a descoberta dos metais preciosos nas Américas.

Todo este movimento culmina com a exacerbação da concorrência mercantilista decorrente da formação dos Estados nacionais europeus e o desenvolvimento das técnicas de organização mercantil e financeira (FURTADO, 1975: 09), cujas configurações se faziam contínuas na histórica relação centro-periferia, formas de dependência que tendem a se auto-perpetuar, sendo sentidos em meio à concentração de atividades econômicas, êxodo rural, formação da classe operária e rápido processo de urbanização exigindo complexas tarefas para os poderes públicos.

A proposta toma como base metodológica a análise de distintas cidades, suas estratégias de articulação do modal ferroviário e rodoviário de transportes e áreas de abrangência, considerando como contexto de análise o ambiente europeu e sul-americano, captando neste processo “o fenômeno do subdesenvolvimento (...) como uma conseqüência da rápida propagação de novas formas de produção, a partir de um número limitado de centros irradiadores de inovações tecnológicas, em um processo que tendeu à criação de um sistema econômico de âmbito planetário”, (FURTADO, 1975: 08) onde “desenvolvimento e subdesenvolvimento devem ser considerados

4 Toda a época tem sua técnica e esta técnica tem o estilo de sua época. (Tradução própria).

como dois aspectos de um mesmo processo histórico ligado à criação e à forma de difusão da tecnologia moderna.” (FURTADO, 1975: 09)

Ao considerarmos que ferrovias e rodovias quando inseridos no contexto capitalista “anulam” cada vez mais as fronteiras territoriais, em função da crescente dinamização de sua transposição, Ribeiro (2010) defende a hipótese de que a naturalização de fronteiras consiste na naturalização de sua história, ou seja, a sobreposição de seus acontecimentos, conservando neste processo, a aparente concretude dos elementos geográficos atuando de forma simbólica na montagem de uma representação ideal e mítica de nação e da nacionalidade, que não se sustenta sem boa parte das interferências impulsionadas por distintos eixos de transporte, considerando assim, ser o território imprescindível para o exercício do poder e da política estatal.

O fenômeno da circulação é tão constante e de tão extraordinária importância comercial e cultural, nas sociedades humanas, que parece residir à base de todo processo de civilização. (...) Os períodos de suposta imobilidade, porque a circulação é mais lenta e pouco sensível, não são mais do que fases históricas de menor mobilidade. (...) Mas cada um desses movimentos, migratórios ou não, coletivos ou individuais, supõe um ponto de partida, um ponto de chegada e um caminho levando de um a outro. (...) (RATZEL, 1899, apud AZEVEDO, 1950: 13-14)

Neste recorte a crescente dissolução de fronteiras representa parte da crise do Estado - Nação, onde a constituição de uma sociedade global, pautada na crescente globalização econômica acompanhada pelo advento de novas tecnologias admite também a virtualização dos espaços, culminando na desterritorialização de pessoas, mercadorias e informações (RIBEIRO, 2010). O território nacional perde importância frente à política ditada pelas multinacionais, internacionalizando hábitos, entretenimentos e outros produtos, acessíveis apenas à parcela da população capaz de financiar tais modernizações, (BAUMAM, 1999; GIDDENS, 1991; VIRILIO, 1993; ORTIZ, 2003, apud RIBEIRO, 2010) onde o urbano demonstra a crescente necessidade de um novo processo de reestruturação, culminando com o re-equacionamento de suas estruturas.

Em relação aos centros urbanos, Koolhaas (2010: 37-46) trabalha com a ideia de “Cidade Genérica” afirmando ser este “o espaço que resta depois de grandes setores de vida urbana terem passado para o ciberespaço.” Em suas discussões, trabalha com a hipótese de que “este novo ambiente representa a morte definitiva do planejamento”, uma vez que, “a superfície da cidade explode, a economia acelera, desacelera, dispara, afrouxa (...), as populações duplicam, triplicam, quadruplicam e de repente desaparecem.” Quando relacionado à conformação de eixos, afirma que com o tempo “as redes viárias expandem-se em excesso, envelhecem, apodrecem, tornam-se obsoletas.” Permitindo assim a elaboração de estudos e questionamentos em torno de suas reais pertinências ao contexto econômico, social e urbano em que se inserem.

Ao ressaltarmos que os impactos gerados por grandes eixos de comunicação

(vistos aqui como símbolos de modernização), não apresentam seus efeitos relacionados apenas ao contexto urbano, consideramos que estes também atingem as esferas política, econômica e social, extrapolando assim a escala territorial, que a partir do contexto delineado pelos anos 1960, compara o comportamento de padrões políticos, econômicos e sociais atuantes em meio à formação e transformação da paisagem urbana e sua relação com a conformação de novos caminhos, que segundo Lefébvre (1912), seriam os grandes influenciadores do destino das cidades.

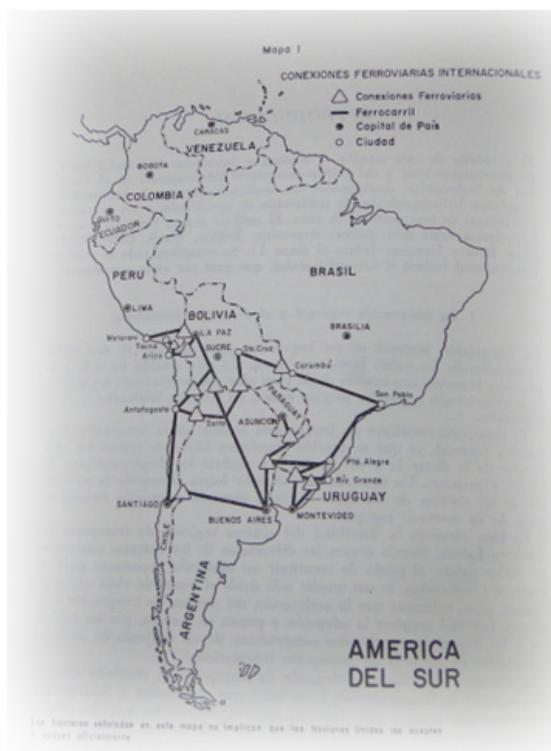


FIGURA 02. CORREDORES FERROVIÁRIOS INTERNACIONAIS ATUANTES NA DÉCADA DE 1970 NA AMÉRICA DO SUL. As linhas comunicam regiões do Brasil, Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai, Bolívia e Peru. Sendo em cada caso abrangidas estratégias específicas, que possuem como semelhança a baixa articulação entre os trechos. Em boa parte dos projetos, o maior interesse na época de criação dos traçados internacionais residia na possibilidade de domínio geopolítico sobre os países menos favorecidos. Vale destacar que muitos dos trechos ilustrados encontram-se atualmente inoperantes ou com baixo potencial de aproveitamento.

Fonte: CEPAL, 1972:4.

O ambiente proposto evidência tanto as históricas estratégias de domínio de mercados e territórios, quanto as suas atuais articulações. Os eixos de comunicação evidenciam assim as ambições existentes em meio a sua implantação e rearticulação decorrentes das rupturas econômicas enfrentadas pela economia mundial e seus reflexos ao contexto urbano, comparando estratégias em meio à revitalização ou deterioração do patrimônio historicamente consolidado em meio aos contextos desenvolvidos e subdesenvolvidos.



FIGURA 03: IBERO-AFRO-AMERICAN RAILROAD PROJECT. O projeto revela um projeto de comunicação transcontinental previsto a partir da articulação de ferrovias e navegação marítima, comunicando assim os 4 continentes. Deste, previa-se a comunicação entre Continente Europeu, Africano e Americano em 5 dias dos quais 3 seriam realizados por navegação marítima. Fonte: Compte Rendu des Travaux du I^e Congrès International de La Route, Bruxelles, 1913, apud RETTO Jr. 2003.

CORRELAÇÕES ENTRE OS IDEIAS DE MODERNIDADE E MEIOS DE COMUNICAÇÕES

Em sua obra *Technics and Civilization*, Mumford (1955) classifica a evolução de caminhos e meios de transporte a partir de três períodos distintos. Para ele a Ecotécnica, estaria entre a pré-história e a descoberta da máquina a vapor no fim do século XVIII; a Paleotécnica a partir do século XIX seria marcada pelo emprego da máquina a vapor na indústria e em diversos meios de transportes; estruturas e equipamentos que ao romper o século XX são marcados pela descoberta do motor à combustão interna, tendo como ápice o surto automobilístico e o avião, marcando assim a era Neotécnica.

Marcada pela Renascença, a Ecotécnica revela ao mundo as grandes viagens marítimas. A descoberta das Américas e as grandes navegações rumo ao novo mundo propiciam o “progresso e o aperfeiçoamento” dos meios de transporte, incrementando cada vez mais as tecnologias voltadas para a navegação marítima e fluvial. Em paralelo à navegação, no continente europeu, as históricas estradas de rodagem retomam seu prestígio, recebendo melhoramentos em seu traçado e pavimentação.

A invenção da máquina a vapor faz eclodir a era Paleotécnica. Ao longo de todo o século XIX o advento e a disseminação das ferrovias estruturam um novo ideal, marcado pela união do território, que deveria ser comunicado de oceano a oceano, impulsionando lendários projetos continentais de transportes (RETTO Jr., 2003). Com o lançamento destes projetos, a navegação marítima conjuga-se com o potencial de

transporte e transformação territorial das ferrovias, responsáveis pelo desenvolvimento em meio aos “sertões”, onde inúmeras “trocas” internacionais aproximavam populações e contribuía para a dispersão de um novo ideal de civilização, inicialmente liderado pelas economias industrializadas do continente Europeu. As ferrovias se tornariam o sinônimo de velocidade, segurança, conforto e eficiência de transporte, aproximando regiões, desenvolvendo o comércio e criando novas fontes de riqueza, incentivando as grandes concentrações urbanas que cada vez mais aniquilavam as fronteiras, concorrendo, para a acentuada expansão econômico-social do século XIX, onde os novos atores protagonizados pelos “engenheiros modernos” disseminariam a construção de inúmeras infraestruturas (VARGAS, 1994; INANI, 1971 e SINGER, 1968) buscando a conformação do “territoire modern et productif” (ALLIÈS, 1980; PICON, 1992 e CHATIZIZ, 2000). A revolução industrial representa o “(...) acontecimento histórico chave (...)”, onde a “nova” sociedade se caracteriza pelo comportamento tipicamente urbano. (CHOAY, 1992: 08)

O século XX inaugura a era Neotécnica, buscando cada vez mais a eficiência e velocidade em decorrência do motor a explosão. O petróleo eclode como combustível hegemônico, responsável por novas estratégias e conflitos em torno de sua produção e distribuição. As estradas se reestruturam, se modernizam, as rodovias pavimentadas exercem agora a função de integração anteriormente destinada às ferrovias. A dispersão do complexo rodoviário estimula uma nova expansão do território urbano, um processo fortemente sentido pelos países periféricos, que em geral não desenvolveram estratégias para o seu controle e gerenciamento.

Ao retornarmos nossas atenções para a conformação da paisagem industrial, Álvarez Arece (2010) admite a divisão das análises gerais em dois momentos distintos. Em sua análise, a primeira geração de estudos e pesquisas foi marcada pelos vestígios da era do carvão e do ferro, contextos devidamente seguidos pela era do petróleo e eletricidade. Em geral o autor afirma que “todos contienen testimonios y elementos industriales con historia, que desaparecen o se intentan adaptar a las nuevas exigências del mercado. Van apareciendo paulatinamente nuevos paisajes industriales en otros asentamientos diferenciados con la incorporación de nuevas tecnologías e insertos en una nueva división internacional del trabajo y condicionados a las demandas de la globalización”⁵

A constante necessidade de se comunicar e modernizar o território movimenta investimentos e projetos inicialmente articulados entre as principais potências econômicas e gradativamente disseminados pelas nações periféricas (NUNES, 2011), um movimento constante, onde as estratégias e conhecimentos internacionais tornam-se capazes de romper as barreiras dos oceanos (VARGAS, 1994). A disseminação de automóveis implicaria uma nova feição de modernidade, onde o ambiente urbano seria

5 “todos contém testemunhos e elementos industriais históricos, que desaparecem ou se adaptam às novas exigências do mercado. Gradativamente novas paisagens industriais vão surgindo em outros ambientes em consequência da incorporação de novas tecnologias e inseridos em meio às exigências da nova divisão internacional do trabalho e novas demandas da globalização.” (Tradução própria).

definitivamente marcado pelas mesmas estratégias do mundo industrial dominante (ASCHER, 2010), tendo seu colapso identificado a partir da década de 1950.

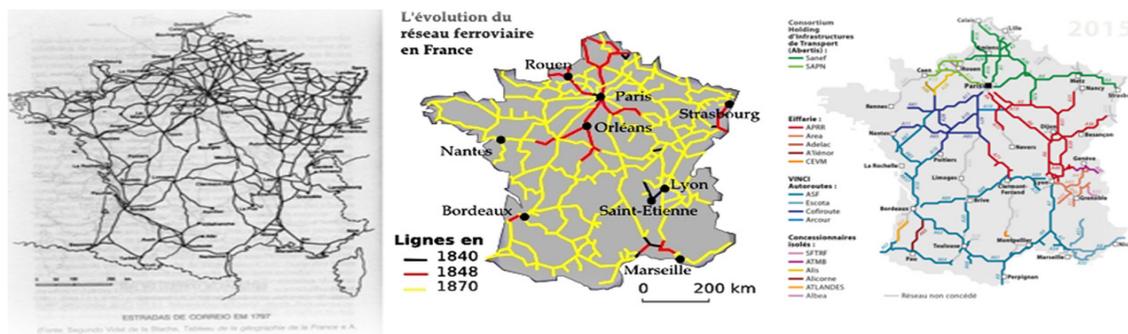


FIGURA 04. ESPACIALIZAÇÃO DE EIXOS NA FRANÇA. A sequência de mapas ilustra parte dos eixos atuantes em meio ao território Francês, na tentativa de ilustrar a “evolução” das rotas de comunicação, tendo como base se período de atuação. O primeiro mapa foi extraído da obra de VIDAL DE LA BLACHE, sendo representadas pela gravura o trajeto das “Estradas de Correio” em 1797. Na sequência pode ser observado o mapa da “evolução da rede ferroviária na França”, abrangendo comparações entre os anos de 1840, 1848 e 1870. Finalizando este raciocínio é disponibilizado o mapa da rede rodoviária principal em atuação na França (lycee-cherioux.fr). Interessante notar a consolidação de determinadas regiões em relação à articulação de trajetos e conseqüente desenvolvimento econômico e espacial, uma característica que pode ser identificada em meio aos três períodos analisados.

Este breve retrospecto, quando analisado pelo escopo comparativo na amplitude transoceânica, demonstra que as constantes revoluções técnicas e tecnológicas em torno do conceito de modernidade e seus reflexos em meio às comunicações estimularam e ainda estimulam os anseios de consumo das massas. É desta forma que o ato de se locomover se torna um produto, símbolo de status e segregação social, um fenômeno global onde a falta de um correto planejamento, demonstra o estímulo maior ao inchaço urbano, ocasionando a falência de inúmeros projetos, uma vez que a lógica em torno da indústria automobilística permite a disposição desordenada do ambiente urbano, uma dinâmica que utiliza grandes avenidas para interligação entre os diversos pontos da cidade.

Do ponto de vista histórico, o objeto de estudo explicita dois momentos de suma importância: o primeiro faz referência à formação do território moderno, fazendo luz à consolidação da “economia atlântica”, a formalização do mercado internacional do trabalho, da formação dos engenheiros elucidando neste processo, como tais processos se caracterizam entre o século XIX e o século XX; em seu segundo movimento, a proposta demonstra as ações existentes em meio à substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário, culminando com o gradativo abandono de estações ferroviárias e suas áreas industriais lindeiras, que acabaram sendo integradas ao tecido urbano como paisagens obsoletas, e que, a partir da década de 1980, colocam-se como “paisagens dentro da cidade” (RETTO Jr., In: SCHIAVON, 2018) e, portanto, objetos passíveis de serem considerados patrimônios históricos, impondo novos desafios à prática do tombamento e sua associação ao planejamento urbano.

A década de 1960 demonstra um contexto mundial fisicamente reestruturado dos efeitos da guerra, porém imerso em um novo momento de reestruturação econômica e energética. Os antigos ambientes industriais e bairros anexos, problematizam questões em torno de sua requalificação, um vasto ambiente de estudo cujas ações buscam amenizar tais rupturas, ampliando a noção de tombamento da área ao incorporar em seus contextos conceitos relevantes ao patrimônio industrial como explicitado nas *Actes du Colloque Régional (2014): Rénover, Réutiliser e Reconvertir Le Patrimoine* (AYRAULT; DANM. In: SOMOGY, 2015).

As primeiras práticas em torno da conservação do patrimônio industrial têm suas origens nos anos 1950 na Inglaterra, um período marcado pelo processo de reconstrução da Europa após o término da Segunda Guerra Mundial, tornando-se constantes as práticas em torno da arqueologia industrial com o intuito de preservar os vestígios remanescentes da Revolução Industrial em um momento de constantes obras de urbanização. A partir de então a Europa como um todo assume a liderança das ações em torno da preservação do Patrimônio Industrial.

Para Álvarez Arece (2010), o conceito de patrimônio foi expandido de forma gradual, implicando cada vez mais uma dimensão estética aos seus pressupostos alterando a conformação da paisagem, e estendido a inúmeros testemunhos do passado vistos até então de forma negligenciada e pouco valorizada. Neste ambiente, o Patrimônio Industrial “ha ido adquiriendo un sentido que excede de lo estético o meramente testimonial para convertirse en un núcleo de orden temporal y espacial frente al avance del olvido y la pérdida de la memoria del lugar.”⁶ Ao finalizar seu raciocínio o autor descreve que “el patrimonio industrial es un vestigio, un objeto de la memoria colectiva (...) las huellas de la revolución industrial se han convertido en nuevos bienes culturales y en medio aplicado para afrontar un desarrollo sostenible a escala local y regional (...) un patrimonio emergente, aunque todavía no suficientemente valorado.”⁷

Ícone de modernidade, o transporte ferroviário representa atualmente uma imagem ambivalente em que coabitam modernidade e arcaísmo, sendo necessária uma verdadeira revolução cultural para que este recupere sua competitividade (UNIÃO EUROPÉIA, 2001). Em relação ao contexto europeu, nota-se que após os anos 1980 a estrutura ferroviária enfrenta um extenso processo de reestruturação buscando o máximo de seu sistema e a revisão da logística implantada, ações atuantes em meio aos territórios nacionais e suas respectivas articulações ao bloco econômico. Um cenário que quando sobreposto ao ambiente sul-americano revela as rupturas existentes em meio ao desenvolvimento tecnológico, econômico e potencial de

6 “adquire um significado capaz de exceder o caráter estético ou de mero testemunho, para se transformar em uma espécie de núcleo temporal e espacial contra o esquecimento e a perda da memória do local”. (Tradução própria).

7 “o patrimônio Industrial configura-se como um vestígio, um objeto de memória coletiva (...) novos ativos culturais e um meio aplicado para enfrentar o desenvolvimento sustentável a nível local e regional (...) uma herança emergente, embora ainda pouco valorizada.” (Tradução própria).

reestruturação urbana, cujos impactos são sentidos tanto em meio a sua articulação nacional quanto em meio às tentativas de estruturação como bloco econômico (CEPAL, 1982). Ambientes repletos de questionamentos em meio ao gradativo abandono de seus complexos ferroviários em relação à utilização de outros modais. Um contexto onde “projetos urbanos” assumem emblemáticas obras buscando a regeneração de regiões vinculadas aos antigos modos de produção e comunicação territorial, uma vez que o planejamento urbano tradicional não atende mais as carências de tais áreas (SOMEKH, 2015).

MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO:

Ao ressaltarmos o potencial de transformação vinculado ao conceito de modernização, afirmamos que seus impactos são responsáveis pela alteração de costumes e ambientes (ASCHER, 2010), onde a organização do espaço é por si só criadora de desigualdade e hierarquia (BRAUDEL 1989, JACQUES, 2005, TANSCHUIT, 2016), que em conjunto com a prática da arquitetura e urbanismo, consolidam e perpetuam a modernidade a partir de teóricos como Haussmann, Cerdà, Sitte, Howard, Le Corbusier e tantos outros (HARVEY, 1992). Por várias vezes o conceito de modernidade foi responsável pela narrativa das transformações urbanas de nossa sociedade, um processo marcante para as comunicações territoriais, alvos constantes de avanços técnicos, diretamente refletidos no território urbano (Anastasiadou, 2011).

Ao considerarmos que os meios de transporte evoluíram conforme os acontecimentos humanos, afirmamos seu potencial de atuação ao encurtar distâncias e facilitar deslocamentos. Para Flonneau & Guigueno (2009) « lamobilité ne se réduit pas à une suite de déplacements: c'est un capital - financier, social, cognitif - que Le sujet constitue et gere au cours de sa vie »⁸. Um contexto complementado por Urry (2005), como sendo « une nouvelle base épistémologique et critique pour les sciences sociales, au risque de n'être qu'une métaphore pour appréhender des phénomènes globaux – la mondialisation, les migrations, les nouvelles technologies de communication – et locales, comme la congestion des villes, due à notre désir d'auto mobilité ».⁹

A explosão da cultura automobilística deve ser entendida nesse quadro de ocorrências, como reflexo da explosão do desejo de aquisição do status social, incluindo neste processo a ampliação das possibilidades de transporte de pessoas e mercadorias, responsável por drásticas alterações urbanas.

No desenvolvimento das cidades nos últimos 100 anos chama-nos a atenção, (...) 3 períodos, a saber: o 1º representado pelo trem, o 2º pelo bonde e o 3º foi

8 “A mobilidade não é reduzida a uma série de deslocamentos: é um capital - financeiro, social, cognitivo - que o sujeito constitui e gerencia durante sua vida” (Tradução própria)

9 “(...) uma nova base epistemológica e crítica para as ciências sociais, com o risco de ser apenas uma metáfora para a compreensão dos fenômenos globais - globalização, migração, novas tecnologias de comunicação - e local, como o congestionamento nas cidades, devido a nosso desejo de auto-mobilidade (...)” (Tradução própria)

devidamente dedicado ao automóvel, sem que nestes dois últimos tenha parado a influência da ferrovia sobre o desenvolvimento das cidades. No 1º período, o histórico núcleo da cidade foi rodeado por um compacto anel de subúrbios, (...) casa e trabalho, embora separados, ficavam suficientemente coordenados. (...) O 2º período iniciou-se no primeiro décimo do século XX, marcado por uma ruptura deste pétreo anel dos subúrbios (...) as rodovias avançam mais para o interior, (...) os diâmetros das cidades alongam-se consigo até 15 km ou mais, de modo que a casa e o lugar de trabalho distanciam-se mais entre si. No 3º (...) o diâmetro da região urbana cresce até 30 km ou mais. (JURGEN JUHNKE, 1968: 69)

Delineado de forma breve o cenário estabelecido pelo modal ferroviário e rodoviário de transportes, notamos em muitas situações o paralelismo de rodovias aos históricos traçados ferroviários. Esta sobreposição revela o potencial estratégico de nodulação das cidades e regiões inicialmente envolvida por ferrovias (sobretudo em muitas regiões do país) e posteriormente servida por rodovias. Um contexto que hora revela o entrelaçamento entre os modais em inúmeras escalas seja para o transporte local, regional e internacional, hora revela sua obsolência e problematização em meio ao contexto urbano.

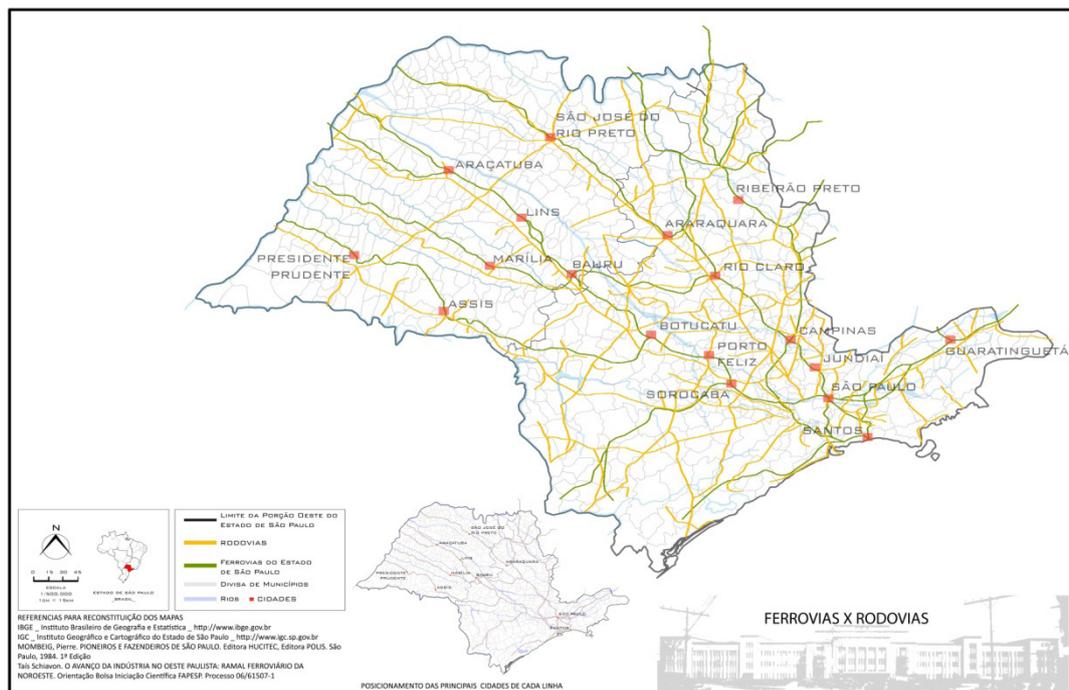


FIGURA 05. SOBREPOSIÇÃO DO TRAÇADO DE FERROVIAS E RODOVIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO. Observa-se a sobreposição das estratégias. Fonte: SCHIAVON, 2015.

Ao passo que no século XIX o transporte ferroviário representa o “progresso” e a “velocidade”, a lógica automobilística amplamente difundida na segunda metade do século XX, revela as rupturas do modelo anterior, um cenário onde a arquitetura e o urbanismo buscam sobreviver em um mercado ferozmente competitivo. (GRAAFLAND, In: SYKES, 2013)

Neste contexto, a cidade contemporânea configura-se pelos transportes e suas respectivas artérias de circulação, cuja fisionomia se transformava com as grandes obras públicas de eixos férreos e rodoviários. (CASTRO, 2007: 15) “La ville, c’est Le mouvement”¹⁰: não apenas construções e atividades interligadas por circulações, mas uma dinâmica contínua de fluxos de pessoas, de bens, de serviços, (BRAUDEL, apud AMAR, 2004: 12) sendo impossível compreender a cidade sem pensar nos deslocamentos e vice-versa.¹¹

Geopolítica e a estruturação de meios de transportes, o contexto sul-americano.

A perspectiva de um mundo novo por descobrir trouxe à Escola de Sagres o alento e o entusiasmo para as navegações. A ciência geográfica da época, enquadrada ainda no domínio aristotélico, militava apenas com segurança no Mediterrâneo. (...) Urgia criar um novo saber. (MENDONÇA, 2013: 51)

De uma forma em geral, podemos afirmar que a história política do Brasil e de boa parte dos países sul-americanos, acompanharam o crescente desdobrar das atividades em meio ao panorama europeu. Neste contexto, Mendonça (2013: 97) relata que a chegada ao Brasil do príncipe regente se processara em meio das maiores transformações sociais e políticas do Velho e do Novo Mundo.

Ao analisar as relações de hegemonia entre ambientes Ratzel (1987, apud COSTA, 1992: 52) se interessa pelo desenvolvimento desigual das regiões, afirmando que mesmo tendendo a “organicidade, estabelece-se, por força do desenvolvimento desigual e da diferença entre as regiões, uma relação de “centro-periferia” no interior do sistema, o centro sempre se referindo ao “centro do poder”. Daí, para ele, a estrutura de circulação possui papel essencial e definir, mesmo os fenômenos de centralidade.” O autor também analisa as relações comerciais internacionais, afirmando que suas relações trabalhavam “no sentido de transformar a terra inteira num vasto organismo econômico onde povos e regiões não são mais que órgãos subordinados”.

Em meio à tardia estruturação de caminhos do território sul-americano podem ser aplicados os estudos de Vallaux (1914) em torno do comportamento das vias de penetração em regiões economicamente inativas e desarticuladas das já consolidadas rotas comerciais, afirmando serem estes destinados ao papel de levar para essas regiões as necessárias “forças de coesão interna” do Estado, a fim de contrabalançar as eventuais “forças centrífugas” aí presentes, em outras palavras, permitir a segurança física e militar das regiões dos “sertões” despovoados e selvagens, considerando assim

10 “A cidade, é movimento”. (Tradução própria)

11 Em relação à cidade de Paris, os trechos suburbanos saem das grandes estações das estradas de ferro interurbanas, posicionadas radialmente para os distritos suburbanos. As principais estações são: St. Lazare (indo em direção para Argenteuil, St. Germain, St. Cloud, e Versailles RD); Gare des Invalides; entre outras. Ilustrando o contexto delineado pela cidade de São Paulo, a CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) se estrutura a partir da junção dos antigos sistemas de transportes de passageiros das antigas: Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). Neste sistema, as históricas estações da Luz, Barra Funda e Brás, representam papel de importância histórica relacionada ao desenvolvimento econômico e urbano da cidade de São Paulo e atualmente recebem quase 50% do movimento diário de passageiros.

a via terrestre como uma “obra política e militar”, ou ainda viabilizar determinadas estratégias econômicas.

Para ele, esta mesma lógica poderia ser aplicada à análise das cidades, uma vez que reconhece o fenômeno da urbanização como um processo interligado às migrações e às tendências de concentração, motivadas principalmente pelas modernas atividades econômicas surgidas em decorrência da difusão dos ideais industriais. Em meio a este processo afirma ser papel do Estado o estabelecimento de “hierarquias políticas e administrativas” entre as cidades, permitindo assim a distinção de “capitais” que com o desenrolar dos anos seriam sujeitas à concentração e congestão.

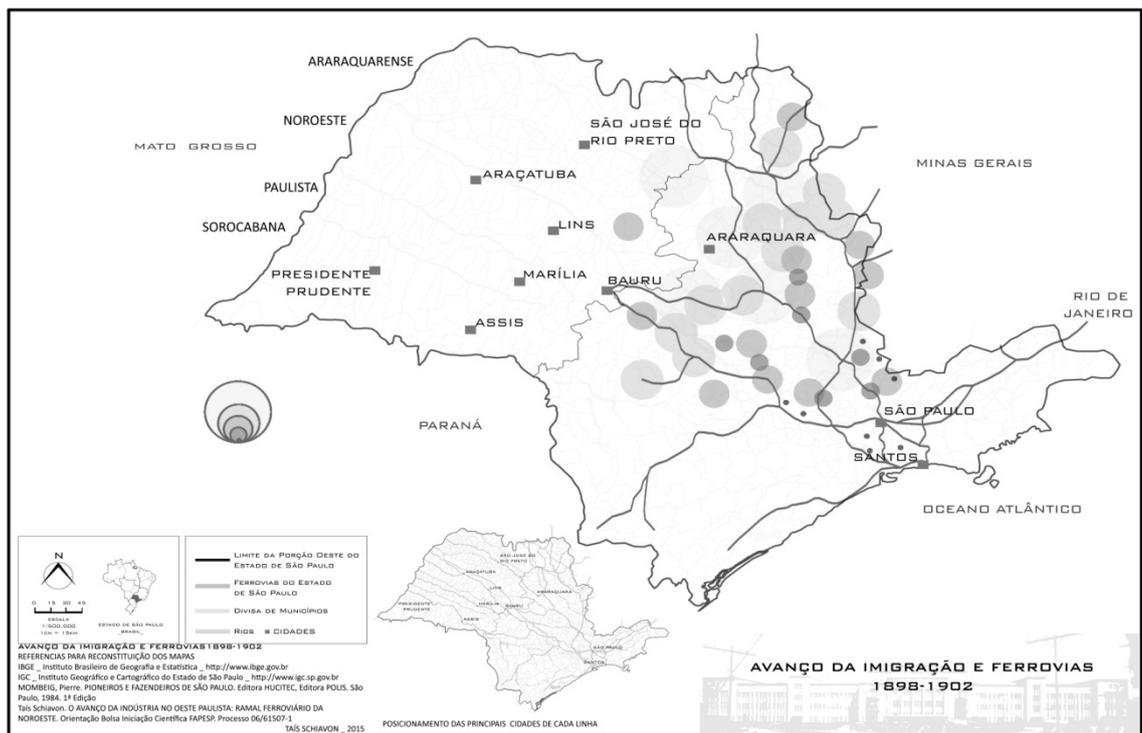


FIGURA 06. AVANÇO DA IMIGRAÇÃO E FERROVIAS – 1898 – 1902. A figura 08 e 09 ilustram parte das considerações de Vallaux ao ilustrarem a sobreposição do avanço das ferrovias e a dispersão de imigrantes no Estado de São Paulo. FONTE: SCHIAVON, 2018

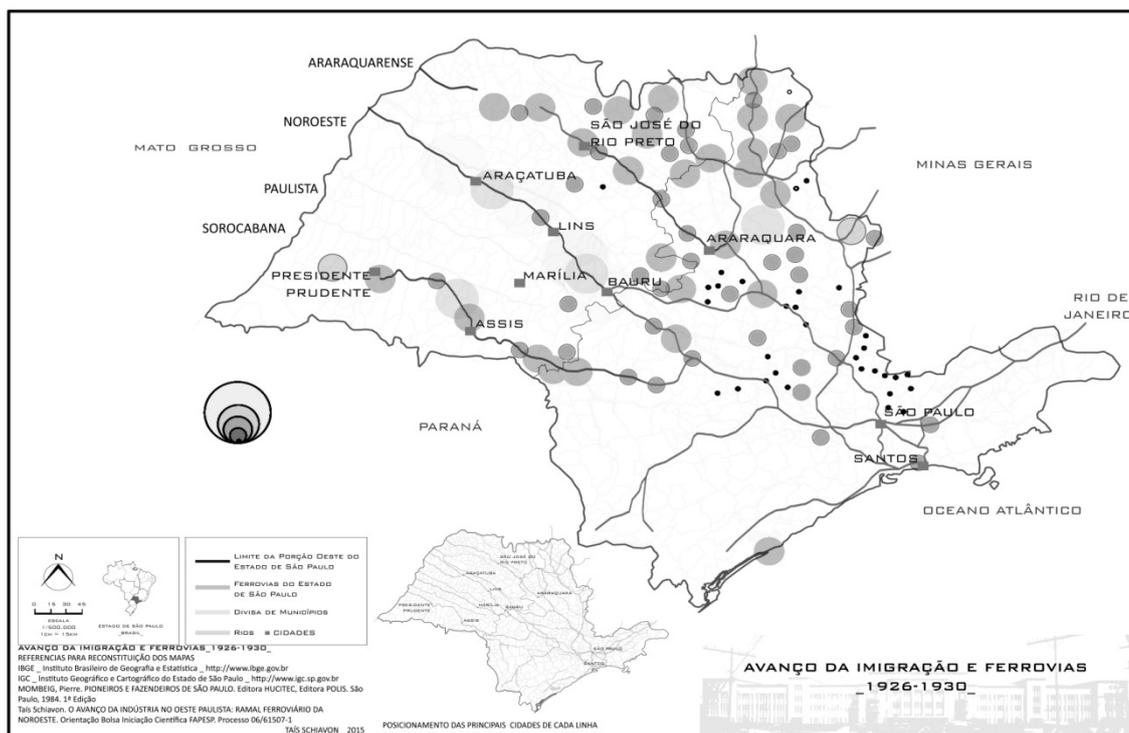


FIGURA 07. AVANÇO DA IMIGRAÇÃO E FERROVIAS 1926 – 1930. Ao passo que o modelo ferroviário se espalha pelo território, leva consigo novas levas de imigrantes, com o intuito de “povoarem” o território “selvagem” (SALGUEIRO, 2006). FONTE: SCHIAVON, 2018.

Quando ao potencial de discussão geopolítica das fronteiras, Vallaux (1914, apud COSTA, 1952: 53) acredita que devam ser concebidas muito mais como *zonas* que como linhas formais. “A *zona-fronteira* constituiria assim, antes de tudo, uma área que se destina simultaneamente às *interpenetrações* e às *separações* entre os Estados, assumindo desse modo, respectivamente, um conteúdo econômico (o incessante movimento de mercadorias e bens em geral que circulam amplamente) e político (os territórios sob jurisdição de cada Estado).”

No processo de formação das atuais sociedades industriais cabe distinguir que sua primeira fase, atuante até fins do terceiro quartel do século XX, foi marcada pela clara preeminência dos fatores de ordem econômica, ligados principalmente à logística da distribuição de bens e serviços, onde as inovações tecnológicas eram aplicadas com intensidade crescente na criação de novas formas de produção, tendo como consequência a desorganização das atividades artesanais pré-existentes.

Entre os reflexos deste primeiro momento destaca-se a crescente necessidade de articulação de rotas de comunicação e transporte, aplicável em meio a diferentes modais, em consequência da crescente produção, demanda e concentração de atividades econômicas, culminando rápida urbanização e na formação de classes operárias em oposição à maior concentração de riquezas e poder de decisão sobre as atividades produtivas.

A Revolução Industrial e as estradas de ferro provocaram sensível impacto na circulação e, conseqüentemente, gêneros de vida antigos tendem a desaparecer ou adaptar-se às novas condições. Ainda que a circulação seja vista como “instrumento de uniformização do globo” (Sorre, 1984: 114 [1952]), o conceito continua sendo válido: traços comuns encontrados nas cidades definiram um “gênero de vida global” (SORRE, 1984: 114).

Em sua fase atual, as dinâmicas industriais e capitalistas caracterizam-se pela globalização. Uma era onde conforme descrito por Ribeiro (2010) as associações entre técnicas, meios e espaços locais ou regionais, responsáveis pelo conjunto de gêneros e atividades distribuídas no globo parecem não fazer mais sentido após a propagação mundial da economia de mercado, arrastando consigo as estratégias de mobilidade dos transportes e fluidez da comunicação, responsáveis pela articulação do planeta por meio de redes, malhas e nós.

Ao se interrogar sobre a validação da noção de região, Santos (1978: 22-23) valida sua importância, mas, ao mesmo tempo, crê que a base explicativa de que as construções humanas resultam da interação de um grupo com seu meio geográfico já não fazem mais sentido. Ela foi abalada pelo incremento brutal dos transportes, das comunicações e da economia mundializada, ou seja, de elementos do exterior, perdendo, portanto, sua coerência interna. (RIBEIRO, 2010)

Mesmo em meio às incertezas sobre a existência da noção de região, Santos (2002) ainda aponta para a existências das chamadas áreas “opacas” e “luminosas”, ou seja, mesmo com todo o potencial de articulação instalado no globo, ainda são notáveis os contrastes capazes de tornar determinados lugares “mais beneficiados que os demais em termos de infraestrutura, recursos humanos e dinamismo econômico”. Elementos que para Furtado (1975:8) tornam-se capazes de “captar o fenômeno do subdesenvolvimento no quadro da história contemporânea como consequência da rápida propagação de novas formas de produção, a partir de um número limitado de centros irradiadores de inovações tecnológicas”, reafirmando assim as mesmas relações centrais e periferias marcadas pelo mercantilismo e pela fase inicial do ideal industrial e capitalista.

Desta forma, consideramos o subdesenvolvimento como uma criação do desenvolvimento, isto é, como consequência do impacto, em um grande número de sociedades, de processos técnicos e de formas de divisão do trabalho irradiados do pequeno número de sociedades, que se haviam inserido na revolução industrial na fase inicial desta, ou seja, até fins do século passado. As relações que se estabelecem entre esses dois tipos de sociedades envolvem formas de dependência que tendem a autopropetuar-se. (FURTADO, 1975:8)

Após a segunda guerra mundial, o crescimento urbano demonstra um considerável surto de expansão, este aumento da demanda urbana ocasiona também a maior demanda de requisitos para os serviços de utilidade pública, entre os quais os

meios de transporte, sendo crescentes as necessidades em meio ao aperfeiçoamento técnico em meio aos complexos empregados. (WENDT, 1976)

A partir destas transformações, vale o destaque aos diferentes comportamentos identificados em meio aos ambientes desenvolvidos e subdesenvolvidos. Quanto ao primeiro grupo vale frisar que mesmo demonstrando parte de seu território devastado pela guerra, como o ocorrido com o ambiente europeu, existe um forte incentivo e esforço em busca da reestruturação e utilização de transportes coletivos como ferrovias e bondes, um ambiente favorável a reestruturação uma vez que as áreas, mesmo devastadas eram anteriormente servidas por uma rede densamente articulada sobreposta a auto-suficiência técnica e tecnológica.

Um grave contraste em relação ao contexto subdesenvolvido, que mesmo não tendo sofrido de forma direta com os conflitos, seus ambientes demonstram dificuldades na reestruturação de seus sistemas, uma vez que se tornam escassos os investimentos, maquinários e peças de reposição, tornando ainda mais fragmentada a articulação pré-estabelecida. Um contexto que culmina com o crescente abandono dos símbolos do século XIX em sobreposição a crescente difusão dos modais automotores, uma resposta ao processo de reestruturação econômica e política aos países subdesenvolvidos.

A década de 1960 mostra uma Europa fisicamente reestruturada dos efeitos da guerra, porém imersa em um novo momento de reestruturação da economia mundial, responsável pela transição de padrões diretamente refletidos nas estruturas produtivas, econômicas, sociais e seus respectivos ambientes urbanos e estratégias de comunicação.

Vale lembrar que os impactos da crise de 1960, demonstram abrangência global, tendo consequências no reordenamento das estratégias políticas, econômicas, produção, consumo e distribuição de produtos. Toda esta onda de transformações também repercute de forma drástica no território, que dualiza os impactos das novas frentes de imigração e a crescente necessidade de reestruturação das bases produtivas e de circulação urbana, drasticamente repercutida na organização de cidades de pequeno, médio e grande porte, dispersas por todo o mundo, inserindo cada vez mais novas escalas de análise.

Deste processo, os antigos ambientes industriais e bairros anexos, localizados em meio ao contexto urbano já consolidado, problematizam questões em torno de sua requalificação, demonstrando distintos comportamentos em busca da requalificação urbana ou o adiamento deste processo.

Na França este processo de requalificação tem início nos anos 1970, um momento onde pesquisadores, associações, arquitetos e curiosos buscam em meio ao território os vestígios potenciais de seu patrimônio industrial, na tentativa de barrar novas demolições. Após o período de buscas, o trabalho de inventariação passa a acompanhar a investigação de sítios de caráter histórico, buscando atribuição de valores culturais aos ambientes remanescentes de períodos de desindustrialização

(PIERROT, 2014). Conforme Pierrot (2014) o histórico de atuações na França engloba de um modo geral três estágios de atuação: sendo o primeiro (1970-1980) voltado à recuperação de fábricas desativadas a partir da atuação de coletivos/cooperativas; seguido do segundo estágio nos anos 90, marcado por demolições em busca da efetivação de operações privadas, destinadas à reconversão de lofts e ateliers para artistas; fechando esse processo, ao longo dos anos 2000, o terceiro estágio é marcado pelas maiores intervenções urbanas, sendo acompanhadas pela valorização simbólico do Patrimônio Industrial. As intervenções deste estágio são caracterizadas por grandes projetos urbanos, elaborados a partir de iniciativas conjuntas entre os setores público e privado.

Neste processo, a reconversão de antigas áreas ferroviárias merece destaque, com projetos envolvendo escalas local, regional, nacional e internacional, uma verdadeira revolução buscando a reconversão do modal aos novos usos impostos pelo mercado de transporte de passageiros e mercadorias, em paralelo a crescente necessidade de reestruturação urbana.

Ilustrando parte do contexto das transformações do ambiente econômico subdesenvolvido, deve-se inicialmente destacar os contrastes existentes em meio aos índices de estruturação de cada nação. Buscando a maior dinamização econômica de seu território, a histórica carência técnica e tecnológica, torna o contexto subdesenvolvido o ambiente perfeito para a implementação de estudos de viabilidade de implementação de eixos e modais. Entre as expectativas destas propostas, além da identificação dos índices de desenvolvimento e de distribuição espacial da população dentro da região em estudo, se buscava também as projeções do crescimento e comportamento populacional; a projeção dos índices de mão-de-obra, emprego e composição produtiva do território; a distribuição destes fatores em consequência da articulação de eixos de transporte. (WENDT, 1976)

Considerando as estratégias em meio a implementação de modais na Bolívia, Travassos (1947, apud COSTA, 1992: 205), destaca que estas “estratégias giram em torno da influência brasileira na porção ocidental do continente, com repercussões nas áreas de contato ao sul (Uruguai) e ao norte (limites setentrionais da Amazônia). Daí a sua especial atenção para as vias terrestres de articulação: entre Santa Cruz de La Sierra e o porto de Santos (ferrovia Noroeste do Brasil), a Madeira-Mamoré, as pontes Brasil—Paraguai e as transcontinentais orientadas segundo os paralelos.” Entre seus projetos defendia com “veemência o movimento de integração nacional em direção ao oeste”.

Vista como um dos heartlands do contexto sul-americano, o território boliviano possui como característica a forte dependência de acordos entre os países de divisa para a otimização das relações de transporte de exportação e importação de sua economia (DA SILVA FERNANDES, 2013). Para Travassos (1947) o controle da Bolívia (vista como região-pivô do continente), outorgaria ao Brasil o domínio político-econômico sul-americano.

La preparación de un plan nacional de transporte para Bolivia constituye probablemente una tarea más difícil que la de preparar un plan análogo para cualquier otro país de América Latina debido tanto a la calidad variable de la base estadística existente, (...) como a la condición relativamente poco desarrollada del país, que hace particularmente difícil la tarea de predecirla a actividad económica durante el período necesario para la evaluación de la mayoría de los proyectos de inversión en el sector del transporte.

En Bolivia, como en la mayoría de los países, las predicciones socioeconómicas a largo plazo que existen no tienen dimensión espacial. (CEPAL, 1982:2)

Segundo o relatório publicado pela CEPAL (1982), a Bolívia encomenda após a ruptura de 1960 dois estudos buscando a viabilização e integração de seu “inexistente” sistema de transporte, realizados em ambos os casos por consultores dos Estados Unidos. Nota-se que em ambas as experiências se reconhecem o impacto dos estudos em meio a planificação do transporte em território boliviano teve como resultado índices de desenvolvimento e aproveitamento inferiores ao contexto proposto pelo estudo. Porém vale lembrar que mesmo apresentando este inicial aspecto negativo, deve ser lembrado que estes processos possibilitaram a abertura de investimentos externos capazes de proporcionar a reabilitação de seu desarticulado sistema ferroviário, e articulação de seu modal rodoviário, que mesmo abaixo dos índices esperados possibilitou articulações locais, regionais e internacionais (CEPAL, 1982:1). Mesmo sem parâmetros plausíveis de equivalência entre os índices de desenvolvimento dos sistemas de mobilidade instalados, a comparação entre França e Bolívia em meio ao contexto da crise de 1960 demonstra claramente o gigantesco abismo entre o contexto desenvolvido e subdesenvolvido. Se no primeiro contexto entra em questão a problematização de como recuperar um sistema já consolidado, no ambiente subdesenvolvido, as discussões ainda buscam meios de instalação de modais num contexto econômico em muitos casos ainda pouco dinâmico.

Tendo sido exposto este imenso contraste quais são as perspectivas sul-americanas em meio a conformação econômica e espacial imersa cada vez mais em um contexto que se globaliza, mas que em muitos casos exige a manutenção das arcaicas relações fronteiriças?

De acordo com o CEPAL (FAL Bulletin nº194) as intenções futuras do bloco buscam a promoção e otimização do crescimento e desenvolvimento econômico e social da América do Sul, melhorando sua participação e competitividade na economia mundial com o intuito de possibilitar melhores condições de competição em meio aos desafios impostos pela globalização, que antes de tudo fortaleceria sua integração regional e cooperação de seus mercados em expansão, promovendo a convergência de políticas públicas, e alcançar a aproximação social e cultural da América do Sul. Um caminho já mais delineado pelo bloco europeu, mas que ainda sim enfrenta inúmeras barreiras para seu desenvolvimento.

O certo é que em ambos os casos, a inter-relação entre a infraestrutura e o

desenvolvimento deve ser explorada com uma visão estratégica buscando o estabelecimento do regionalismo aberto, condicionado a partir da perspectiva geoeconômica, sustentabilidade social, eficiência econômica, sustentabilidade ambiental e desenvolvimento institucional. Somente a partir destes princípios que os processos de globalização e o regionalismo aberto possibilitarão a integração física dos atuais limites e fronteiras inatingíveis até então, restringindo a eficácia e aumentando ainda mais a distinção de ambientes desenvolvidos e subdesenvolvidos. (CEPAL, FAL Bulletin nº194)

REFERÊNCIAS

ALLIÈS, Paul. *L'invention du territoire*. Collection Critique du Droit 6. Grenoble: Presses Universitaire de Grenoble. 1980.

ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel. La herencia industrial y cultural en el paisaje: Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes. *Labor e Engenho*, Campinas, SP, v. 4, n. 1, p. 78-100, mar. 2010. ISSN 2176-8846. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/1690/1791>>. Acesso em: 14 fev. 2018. doi:<http://dx.doi.org/10.20396/lobore.v4i1.1690>.

AMAR, Georges. *Mobilités Urbaines: Eloge de la Diversité et Dveoir d'invention*. La Tourd'Aigues: Editions de l'Alube, 2004, pg.12

ANASTASIADOU, Irene. *Constructing Iron Europe: Transnationalism and Railways in the Interbellum*. Technology and European History. Amsterdam: Series, 2011.

ASCHER, François. *Os Novos Preceitos do Urbanismo*. Coleção RG bolso 4. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste*. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Livraria Martins, 1950

AYRAULT, Philippe, DANM, Paul. Rénover, réutiliser, reconvertir Le patrimoine. *SOMOGY: Région Île-de-France*. Paris, 2015.

BARAT, Josef. *A Evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BAUMAN, Zygmunt. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BRAUDEL, Ferdinand. *Gramática das Civilizações*. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BRAUDEL, Ferdinand. *A Identidade na França: o espaço e a história*. Vol. 1. São Paulo: Globo, 1989.

BOUVIER, Yves; LABOIRE, Léonard (dir.). *L'Europe en Transitions*. Énergie, mobilité, communication : XVIIIe -XXIe siècles. Paris : Nouveau Monde, 2016.

CALÓGERAS, J. Pandiá. *Formação Histórica do Brasil*. Biblioteca do Exército Editora.

CARON, François. *L'Evolution des transports terrestres en Europe (1800 vers 1940)*. Paris, 1990

CASTRO, Maria Beatriz de. *O bonde na cidade*. Transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: Anablume, 2007.

CEPAL. Los Ferrocarriles Internacionales de Sudamerica y La Integracion Economica Regional. Nueva

York: Naciones Unidas. 1972 (Pág 4)

CEPAL. La planificación del transporte en los países del Cono Sur. Las metodologías aplicadas en Bolivia. CEPAL/R.287/Add.2, 1982.

CEPAL. Physical integration of South America: recent progress. En: FAL Bulletin, n°. 194, 7p. Disponível em: < <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/36360> > acesso 01 ago. 2017.

COSTA, Wanderley Messias da. Geografia política e geopolítica. Discurso sobre o território e o poder. São Paulo: HUCITEC, 1992.

CHATZIZ, Konstantinos. *La pluie, le Métro et l'ingénieur, Contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains (XIXe-XXe siècles)*. Paris: L'Harmattan. 2000.

CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. Estação Liberdade. 2001.

DA SILVA FERNANDES, Roberto Mauru. Uma breve história do relacionamento entre Brasil e Bolívia e de seu vínculo com Corumbá/MS (uma cidade fronteiriça): dos projetos geopolíticos às interações de fronteira. In: *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, Abril 2013. Disponível em: <www.eumed.net/rev/cccss/24/projetos-politicos-brasil-bolivia.html> acesso em maio 2016.

DEFFONTAINES, Pierre. *Pays et Paysages de l'État de Saint-Paul (Brésil)*. **Première esquisse de division régionale**. *Ann. De Géogr.*, 1936, tome XLV, pp. 50-71 e 160-174. Cf. p.53, fig.1 e pp.170-174.

FLONNEAU, Mathieu ;GUILGUENO, Vincent. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ*. Presses universitaires de Rennes, 2009

FURTADO, Celso. *Formação Econômica da América Latina*. Rio de Janeiro: LIA, 1969.

FURTADO, Celso. *A hegemonia dos Estados Unidos e o subdesenvolvimento da América Latina*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1975.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural. São Paulo. Edições Loyola, 1992.

IANNI, Octávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil (1930-1970)*. Série Coleção Retratos do Brasil, v. 83, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

JACQUES, Paola Bereinstein. Errâncias urbanas: a arte de perambular pela cidade. Revista **ARQTEXTO** n°7. 2005. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_7/7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf> acesso em Agosto de 2016.

JURGEN JUHNKE, Klaus. *A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano*. São Paulo. Editora Edgard Blucher. 1968.

KOOLHAAS, Rem. *A Cidade Genérica. Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Editora Gil, 2010.

KUHL, Beatriz Mugayar. *Algumas questões relativas ao Patrimônio Industrial e à sua preservação*. In: IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf> acesso em Fevereiro 2018.

LANGENBUCH, Jurgen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de documentação e de divulgação

Geográfica e Cartográfica, 1971.

LEFÉBVRE, Lucien. *La terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*. Paris: La renaissance du livre. 1912.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes Tropiques*. Plon: 1955

MENDONÇA, Renato. História da Política Exterior do Brasil. Do período colonial ao reconhecimento do Império (1500-1825). Brasília: FUNAG, 2013.

MUNFORD, Lewis. *Technics and Civilization*. London : Rout ledge & Kegan Paul, 1955.

NUNES, Ivanil. *Integração ferroviária Sul-Americana*. Porque não anda esse trem? São Paulo. FAPESP/ANNABLUME. 2011

ORTIZ, Renato. *Mundialização e Cultura*. São Paulo: Brasiliense. 2003.

PICON, Antoine. 1992. *L'invention de l'ingénieur moderne*. L'ÉcoledesPonts et Chaussées 1747-1851. Paris: Presses des Ponts et Chaussées

PIERROT, Nicolas. La reconversion du patrimoine industriel en Île-de-France. Version augmentée et traduite en anglais de l'article « La reconversion du patrimoine industriel en Île-de-France. Approche typologique ». *Rénover, réutiliser, reconvertir le patrimoine*. Actes du colloque régional des 15 et 16 septembre 2014, Paris, Région Île-de-France, Somogy Editions d'Art, 2015, p. 117-135. Traduction par Alice Petillot.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder*. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. 1997.

RATZEL, Friedrich, La géographie politique. Paris, Fayard, 1987, pag. 66

Rede Rodoviária na França. http://lycee-cherioux.fr/Mooc/Routes/histoire_route/~gen/reseau%20routier.publi/web/co/histoire_des_routes_7.html

RIBEIRO, Guilherme. A geografia na formação do território francês: capítulos braudelianos de história do pensamento geográfico. In: *Confins [En Ligne]*, 10/2010, mis en ligne le 17 novembre 2010. Disponível em: <<http://confins.revues.org/6592>>, acesso 16 mar. 2017.

RETTO JR., A. da S. *Escalas de modernidade: estudo de uma estrutura urbana*. (Tese de doutoramento). São Paulo: FAU/USP, 2003.

SALGUEIRO, HelianaAngotti (org). *Pierre Monbeig e a geografia humana brasileira*. Bauru: EDUSC, 2006.

SANTOS, L. C. V. G. O império e as repúblicas do Pacífico. Curitiba: Ed. UFPR, 2002.

SANTOS, Rubens Rodrigues dos. A crise das ferrovias. O Estado de São Paulo. São Paulo. 25 de abril a 10 de maio, 1961. (série de 12 artigos, num total de 40p.).

SCHIAVON, Taís. Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. Master TPTI, Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015. (Dissertação de Mestrado). Disponível em: < <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401> > acesso em Janeiro de 2017.

SCHIAVON, Taís. A Noroeste do Brasil e as paisagens industriais do Oeste Paulista. Novas Edições Acadêmicas, 2018.

- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Edusp, 1968.
- SOMEKH, Nadia. *Patrimônio Histórico, projetos urbanos e urbanidade*. Iphan. 2015, In:<http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Patrimonio_Historico_Projetos_Urbanos_Urbanidade_IPHAN_1.pdf> acesso em Dezembro de 2015
- SORRE, Max. A noção de gênero de vida e sua evolução. In: MEGALE, Januário (org) Max, Sorre. São Paulo: Ática.
- TANSCHKEIT, Paula. Placemaking x gentrificação: a diferença entre revitalizar e elitizar um espaço público. *The City Fix Brasil. WRI Brasil, Cidades Sustentáveis*. Julho de 2016.
- TRAVASSOS, Mário. *Projeção Continental do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.
- UNIÃO EUROPEIA. *Livro Branco. A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*. Itália, Comunidades Europeias, 2001.
- URRY J. *Sociologie des mobilités*. Armand Colin, 2005.
- VALLAUX, Camille. *Geografia Social. El solo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro Ed., 1914.
- VARGAS, Milton. (Organizador). *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. Editora UNESP. São Paulo, 1994.
- VARGAS, Milton. (Organizador). *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. Editora UNESP. São Paulo, 1994.
- VARLET, Jean. *GéographiedesRelationsFerroviaires em France*. Clermont: Université de Clermont II. Institut de Géographie. 1987.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul. “La France. Tableau géographique”, In Jean-Pierre Rioux, *Tableaux de la France*. Michelet, Duruy, Vidal de la Blache et Bruno, Paris, Omnibus, p. 327-783, 2007 [1903].
- VIRILO, Paul. *O espaço crítico*. São Paulo: Editora 34, 1993.
- WENDT, Paul F. *Forecasting transportation impacts upon land use*. Martinus Nijhoff Social Sciences Division Leiden, 1976.
- WHITE, Richard. *Railroaded: the Transcontinentals and the making of modern America*. Nova York: Norton, 2011.

SOBRE A ORGANIZADORA

Bianca Camargo Martins: Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Especialista em Arquitetura e Design de Interiores pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Mestranda em Planejamento e Governança Pública pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, onde desenvolve uma pesquisa sobre a viabilidade da implantação de habitação de interesse social na área central do Município de Ponta Grossa – PR. Há mais de cinco anos atua na área de planejamento urbano. É membra fundadora da Associação de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural (APPAC). Atualmente é docente da Unicesumar, onde é responsável pelas disciplinas de urbanismo, desenho urbano e ateliê de projeto.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-383-5



9 788572 473835