



**Ministério da Educação  
Universidade Federal do Paraná  
Setor de Tecnologia  
Curso de Arquitetura e Urbanismo**



NADIA CIBELE BESCIAK

# **REABILITAÇÃO URBANA DO CENTRO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, PR**

CURITIBA

2011

NADIA CIBELE BESCIAK

# **REABILITAÇÃO URBANA DO CENTRO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, PR**

Monografia apresentada à disciplina Orientação de Pesquisa (TA040) como requisito parcial para a conclusão do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, da Universidade Federal do Paraná – UFPR.

**ORIENTADOR:**

Prof. MPhil. Luís Henrique Cavalcanti Fragomeni

CURITIBA

2011

## **FOLHA DE APROVAÇÃO**

*Orientador Professor MPh. Luís Henrique Cavalcanti Fragomeni*

---

*Examinadora: Professora MSc. Madianita Nunes da Silva*

---

*Examinadora: Professora Dra. Maria Luíza Marques Dias*

---

*Monografia defendida e aprovada em:*

*Curitiba, 30 de Junho de 2011.*

***Aos meus pais, Anovir e Vera,  
por todo o amor e dedicação  
para que aqui eu chegasse.***

***Ao meu irmão Tiago,  
companheiro  
desde sempre.***

## AGRADECIMENTOS

Ao professor e orientador Luís Henrique Cavalcanti Fragomeni, pela atenção, pela disponibilidade, pela paciência e pelo acompanhamento ao longo de todo o processo.

À professora Madianita Nunes da Silva, orientadora de iniciação científica, que muito me ensinou sobre a pesquisa científica, conhecimento que serviu de base a esse trabalho.

Ao professor Key Imaguire Jr, pela amizade, confiança e carinho e pelos sábios conselhos dados durante esse período de amadurecimento.

Ao professor Aloísio Leoni Schimid, pela contribuição ao meu amadurecimento acadêmico e científico, pela amizade e confiança.

Às arquitetas Lorreine Vaccari e Heloísa Alberge que, pacientes, muito me ensinaram sobre a vida profissional.

À Prefeitura de São José dos Pinhais, pelos dados cedidos para a realização dessa pesquisa.

Aos amigos Eliara Beck, Nisiane Madalozzo, Renato Dombrowski e Nelson Eugênio da Silva, pela amizade forte e companheirismo nesses 6 anos de graduação.

Ao Ricardo Odorczyk, pelo carinho e compreensão.

## RESUMO

Este trabalho trata das intervenções urbanas em áreas centrais e tem como objeto de estudo a área central do município de São José dos Pinhais, PR. Servirá como subsídio para a execução de um plano de reabilitação urbana para a área estudada. Como metodologia fez-se inicialmente uma revisão bibliográfica sobre a formação das cidades brasileiras, a caracterização e dinâmica dos centros urbanos e intervenções em áreas centrais. Analisou-se o Plano de Reabilitação da área central de Porto Alegre e o Plano Interativo do centro de Vitória, atentando para os seus métodos, diretrizes e resultados, de forma a servir de apoio a esse trabalho. Em outra etapa, fez-se um estudo da realidade do município de São José dos Pinhais, tratando de sua evolução histórica, de sua inserção na Região Metropolitana de Curitiba e de aspectos gerais. Em seguida foi feita uma análise da evolução dos limites do centro de São José dos Pinhais, desde a sua formação como núcleo urbano até a lei de zoneamento do Plano Diretor Municipal vigente, para então, somando-se a característica de concentração de atividades terciárias, definir-se um limite de análise. Faz-se então uma análise de aspectos de uso, mobilidade, qualidade espacial, disponibilidade de equipamentos públicos, e percepção social, definindo-se potencialidades a serem estimulados e conflitos a serem corrigidos. Finalmente, traçam-se as diretrizes para a área de estudo. O trabalho está estruturado em quatro partes: i) a urbanização brasileira e a dinâmica contemporânea das cidades e seus centros; ii) análise crítica de planos e intervenções em áreas centrais; iii) análise da realidade: o município de São José dos Pinhais e o seu centro e iv) diretrizes gerais.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Imagem do Rio de Janeiro antes das reformas do início do século XX ...	13
Figura 2 – Crescimento das capitais brasileiras de 1872 a 2000 .....	16
Figura 3 – Edifício Martinelli, foto do ano de 2000 .....	21
Figura 4 - Metodologia Planejamento Estratégico da área central de Porto Alegre ..	26
Figura 5- Mapa estratégico do Plano de Reabilitação da área central de Porto Alegre .....	28
Figura 6- Mapa síntese do plano conceitual.....	29
Figura 7- Caminho dos Antiquários .....	30
Figura 8- Restauração dos sobrados da Rua Andradas .....	30
Figura 9- Praça Conde de Porto Alegre revitalizada .....	31
Figura 10- Centro de Vitória em 1884 .....	32
Figura 11- Metodologia do Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória.....	33
Figura 12- Macrossetores de planejamento .....	34
Figura 13- Diretrizes do Plano Estruturador .....	35
Figura 14- Plano de Intervenções .....	36
Figura 15-Requalificação da Praça Costa Vieira.....	36
Figura 16 – Caminho de Arraial Grande.....	39
Figura 17 – Usina Hidrelétrica de Chaminé.....	43
Figura 18– Proposições PDI 1978.....	47
Figura 19– Localização da RMC .....	49
Figura 20 – São José dos Pinhais e a RMC.....	50
Figura 21 – Curvas de nível e principais rios de São José dos Pinhais .....	51
Figura 22– Evolução da mancha urbana em Curitiba e São José dos Pinhais entre 1950 e 2004 .....	53
Figura 23– Evolução da população total de São José dos Pinhais entre 1970 e 2010 .....	53
Figura 24– Imagem da Igreja dedicada a São José no ano de 1906 .....	56
Figura 25– Maquete do núcleo urbano no início do século XX .....	56
Figura 26– Imagem a partir da torre da igreja em 1912 .....	57
Figura 27– Rua XV de Novembro, ao lado da Igreja, na década de 1930 .....	57

Figura 28– Cine Império, situava-se em frente ao atual museu - 1940 .....	58
Figura 29– Obras de calçamento da Rua XV de Novembro, 1960.....	58
Figura 30– Síntese da lei 79/1979.....	59
Figura 31– Imagem da Rua XV de Novembro em 04 de setembro de 1979, início das obras de pedestrianização.....	61
Figura 32– Zoneamento da área central de São José dos Pinhais – Lei 1/1987 .....	62
Figura 33 – Zoneamento de uso e ocupação do solo para a área central– Lei 57/1990 .....	63
Figura 34– Zoneamento e hierarquia do sistema viário vigentes .....	65
Figura 35– Localização e limites da área de estudo: município, perímetro urbano, centro tradicional e expandido .....	67
Figura 36– Cruzamento da Avenida Rui barbosa com a Rua XV de Novembro .....	68
Figura 37 – Acessos e sistema viário na área central .....	69
Figura 38– Antigo e novo terminal Central de ônibus.....	70
Figura 39– Concentração de pessoas no ponto de ônibus, fora de horário de pico .....	70
Figura 40– Utilização da bicicleta no centro de São José dos Pinhais.....	71
Figura 41– Placa: “Proibido transitar montado em bicicleta” .....	72
Figura 42 – Uso do solo na área central .....	73
Figura 43– Rua XV de Novembro às 20 horas de uma quarta-feira.....	73
Figura 44 – Principais usos na área central .....	74
Figura 45– vista do Centro de São José dos Pinhais.....	75
Figura 46 – Figura fundo da área central: espaços livres e áreas construídas .....	76
Figura 47– Lixeira e lixo na Rua XV .....	77
Figura 48– Mobiliário bancas e lanchonetes .....	77
Figura 49– Bancos sempre ocupados na Rua XV de Novembro .....	78
Figura 50– Feira de artesanato na Rua XV de Novembro .....	79
Figura 51– Poluição visual .....	79
Figura 53 – Bens tombados na área central .....	81
Figura 52– Edificações de interesse patrimonial.....	82
Figura 54– Gráfico Idade dos entrevistados.....	83
Figura 55– Gráfico pergunta 1: Quando tratamos do centro de São José, o que vem à sua cabeça? .....	84
Figura 56– Gráfico pergunta 2: O que o traz ao centro de São José? .....	85

Figura 57 – Gráfico pergunta 3: Que lugares mais frequenta no centro?.....	85
Figura 58 – Gráfico pergunta 4: Quantas vezes por semana você vem ao centro? .....	86
Figura 59 – Mapa pergunta 4: De que maneira você vem ao centro?.....	86
Figura 60 – Gráfico pergunta 6: O que você acha que poderia melhorar no centro? .....	87
Figura 61 – Modelo de questionário 2. Pergunta: O que você mais gosta no centro de São José? .....	87
Figura 62 – Modelo de questionário 2: Desenhos - Multifuncionalidade .....	88
Figura 63 – Modelo de questionário 2: Desenhos – Multifuncionalidade 2 .....	89
Figura 64 – Modelo de questionário 2: Desenhos – Catedral de São José.....	89
Figura 65 – Modelo de questionário 2: Desenhos – Shopping São José .....	90
Figura 66 – Modelo de questionário 2: Desenhos –Transporte coletivo.....	90

## LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1 - Conflitos e potencialidades da área central de Porto Alegre .....	27
Quadro 2 – Relação de colônias agrícolas oficiais em São José dos Pinhais .....	42
Quadro 3 – Principais propostas do PDI com influência direta em São José dos Pinhais .....	46
Quadro 4 – Uso do solo municipal por sub-bacia hidrográfica .....	52
Quadro 5 – Tabela de uso e ocupação do solo para a zona de média densidade– Lei Municipal 14/1979 .....	60
Quadro 6 – Síntese da análise da área central de São José dos Pinhais .....	92
Tabela 1 – Taxa geométrica de crescimento populacional anual das metrópoles brasileiras .....	15
Tabela 2 – Parâmetros de ocupação e parcelamento do solo – Lei 57/1990.....	64
Tabela 3 – Parâmetros de ocupação do solo – Lei vigente.....	66

## SUMÁRIO

1	A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E A DINÂMICA CONTEMPORÂNEA DAS CIDADES E SEUS CENTROS.....	12
1.1	O Brasil urbano: da formação das cidades à degradação dos seus centros ....	12
1.2	Os centros e subcentros urbanos: conceituação e caracterização .....	17
1.3	Dinâmica das centralidades urbanas brasileiras.....	19
1.4	Intervenções em áreas centrais e a gentrificação .....	22
2	ANÁLISE CRÍTICA DE PLANOS E INTERVENÇÕES EM ÁREAS CENTRAIS .....	25
2.1	Plano estratégico de reabilitação da área central de Porto Alegre .....	25
2.2	Planejamento Urbano Interativo do centro de Vitória.....	32
3	ANÁLISE DA REALIDADE: O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS E O SEU CENTRO .....	37
3.1	De povoado a município integrante da Metrópole de Curitiba: evolução histórica de São José dos Pinhais.....	37
3.2	O município de São José dos Pinhais e sua inserção na RMC .....	44
3.3	De núcleo urbano a centro principal: os limites do centro de São José dos Pinhais .....	54
3.4	O centro de São José dos Pinhais em análise: características, dinâmicas e percepções.....	66
4	DIRETRIZES GERAIS .....	93
5	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E WEBGRÁFICAS.....	95
6	FONTES DE ILUSTRAÇÕES .....	100

# **1 A URBANIZAÇÃO BRASILEIRA E A DINÂMICA CONTEMPORÂNEA DAS CIDADES E SEUS CENTROS**

## **1.1 O Brasil urbano: da formação das cidades à degradação dos seus centros**

O processo de urbanização do Brasil teve o fim do século XIX como marco de início de sua intensificação; até então o país era essencialmente agrícola. Como precedentes para a transformação urbana podem-se citar a privatização da terra em 1850, o fim do escravismo em 1888 e a Proclamação da República em 1889. (MARICATO, 2008)

Considerando o universo das Américas, o Brasil já apresentava cidades de grande porte desde o período colonial, mas é somente a partir da virada do século XIX e das primeiras décadas do século XX que o processo de urbanização da sociedade começa realmente a se consolidar, impulsionado pela emergência do trabalhador livre, a proclamação da República e uma indústria ainda incipiente que se desenrola na esteira de atividades ligadas à cafeicultura e às necessidades básicas do mercado interno. (MARICATO, 2008, p. 16-17).

Inicialmente, segundo Santos (2009, p.22), “Tratava-se muito mais da geração de cidades, que mesmo de um processo de urbanização. Subordinado a uma economia natural, as relações entre lugares eram muito fracas, inconstantes”. Aos poucos, com a expansão da agricultura comercial, a exploração mineral e a mecanização da produção, criam-se bases para o povoamento de cidades do interior e litorâneas e intensificam-se as relações interurbanas. (SANTOS, 2009)

Com a consolidação da economia do café, iniciada na segunda metade do século XIX, São Paulo se torna um pólo atrativo e dinâmico que irá influenciar os estados do sul, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. As cidades passam então a receber infraestrutura para o escoamento da produção; constroem-se ferrovias, reformam-se portos, desenvolvem-se meios de comunicação. (SANTOS, 2009)

No início do século XX, as cidades passam por reformas sanitárias e paisagísticas, objetivando o controle de epidemias e o seu embelezamento. Instituiu-se, dessa forma, um mercado imobiliário de corte capitalista e especulador fazendo

com que uma parcela da população seja expulsa para a periferia das cidades. Segundo Maricato (2008, p.17), “Manaus, Belém, Porto Alegre, Curitiba, Santos, Recife, São Paulo e especialmente o Rio de Janeiro são cidades que passaram por mudanças que conjugaram saneamento ambiental, embelezamento e segregação territorial”.



FIGURA 1 – IMAGEM DO RIO DE JANEIRO ANTES DAS REFORMAS DO INÍCIO DO SÉCULO XX  
FONTE: BRASILSECXX (2011)

A partir de 1930, sob efeitos da grande depressão econômica mundial, a indústria deixa de ter seu epicentro no setor agrário e recebe incentivos do Estado para seu desenvolvimento, com o intuito de fortalecer o mercado interno. O território brasileiro se integra: as ferrovias são interligadas e constroem-se estradas de rodagem. Como consequência têm-se incremento das forças produtivas, assalariamento crescente e a modernização da sociedade. Após o fim da Segunda Guerra, contudo, o capital internacional passa a exercer forte influência na indústria nacional, a qual passa a produzir bens duráveis e de produção. O processo fordista de produção e o consumo de massa de bens modernos ativam o processo urbano e interferem diretamente nas cidades, seja no modo de vida de seus moradores, na habitação ou no seu espaço construído. (MARICATO, 2008; SANTOS, 2009)

Nos anos 1960 a economia se desenvolve, a indústria se moderniza e o país se torna grande exportador. O desenvolvimento dos sistemas de transporte,

telecomunicações e produção de energia acompanham a evolução urbana. Santos (2009, p.42) considera que “O espaço torna-se mais fluido, permitindo que os fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital passem a ter uma grande mobilidade.” A riqueza gerada, porém, mantém-se bastante concentrada. Nas cidades, as populações apresentam um crescimento intenso, vinculado não só ao processo industrial, mas também aos progressos sanitários. (MARICATO, 2008; SANTOS, 2009)

Em 1964, é criado, pelo regime militar, o Banco Nacional da Habitação (BNH) integrado ao Sistema Financeiro da Habitação (SFH), política responsável pelo destino de recursos para o mercado habitacional. Como reflexo, as cidades sofrem profundas mudanças tanto na sua imagem, marcada agora pelos edifícios de apartamentos, quanto no mercado fundiário. Apesar disso, segundo Maricato (2008, p. 21), “A atividade produtiva imobiliária não subjugou as atividades especulativas, como ocorreu nos países centrais do capitalismo. Para a maior parte da população que buscava moradia nas cidades o mercado não se abriu.” Ainda, as iniciativas públicas de produção habitacional também se renderam à especulação do mercado imobiliário e, como consequência, conjuntos habitacionais populares foram, em sua maioria, locados em áreas desconexas do tecido urbano, prejudicando seus moradores e onerando toda a cidade pela necessidade de extensão da infraestrutura urbana. Contribuiu-se para o espraiamento urbano, produziram-se novos vazios urbanos, fomentou-se o processo de especulação e ampliou-se o processo de periferização, como num círculo vicioso. (MARICATO, 2008; SANTOS, 2009)

Nesse momento, foi criada segundo Maricato (2008, p.21) “uma nova classe média urbana, mas mantendo grandes contingentes sem acesso a direitos sociais e civis básicos”. Estabelece-se um mercado da habitação por atacado, gerando expansão dessa classe média e chegada de pobres à cidade, o que potencializa o processo especulativo. (SANTOS, 2009)

Nas décadas de 1980 e 1990, chamadas por Maricato (2008, p.22) de “as décadas perdidas”, tem-se no Brasil um período de forte declínio econômico seguido de desemprego, e um grande impacto social: aumento da desigualdade, da pobreza e da violência urbana. A influência da reestruturação produtiva internacional, sob o advento do neoliberalismo, impactou ainda mais a estrutura já desigual das sociedades latinoamericanas, ampliando a concentração de renda. Registra-se nesse momento, segundo Maricato (2008, p.22), a ratificação da “tragédia urbana

brasileira”, marcada pela carência habitacional, ocupação de áreas ambientalmente fragilizadas, impermeabilização dos solos, enchentes, desmoronamentos, poluição de recursos hídricos e do ar, desmatamento e violência. Além disso, a falta de emprego à população imigrante faz com que essa se renda ao terciário informal e também ao mercado imobiliário informal.

O padrão de urbanização, então, apresenta mudanças: as cidades grandes apresentam uma sutil queda de seu ritmo de crescimento, enquanto que as cidades de porte médio, principalmente as periféricas às metrópoles, têm o processo acelerado.

Das 12 regiões metropolitanas, os municípios centrais cresceram em média 3,1% entre 1991 e 1996 enquanto que os municípios periféricos cresceram 14,7%. Dessas metrópoles, as periferias que mais se expandiram, no período, foram: Belém (157,9%), **Curitiba (28,2%)**, Belo Horizonte (20,9%), Salvador (18,1%) e São Paulo (16,3%). (IPEA<sup>1</sup>, 1999 *apud* MARICATO, 2008, p.25, grifo nosso)

TABELA 1 – TAXA GEOMÉTRICA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL ANUAL DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS

RM	PERÍODO 70/80		PERÍODO 80/91		PERÍODO 91/00	
	Núcleo	Periferia	Núcleo	Periferia	Núcleo	Periferia
Belo Horizonte	3,73	6,95	1,14	4,98	1,12	6,92
Curitiba	5,34	6,95	2,28	6,40	2,11	5,74
Porto Alegre	2,43	5,35	1,06	3,12	0,83	3,51
Rio de Janeiro	1,82	3,38	0,66	1,47	0,73	1,69
São Paulo	3,67	6,34	1,15	3,20	0,84	2,86

FONTE: COMEC, 2006

Evidenciam-se, dessa maneira, o crescimento das grandes aglomerações, a expansão urbana, e a periferação das populações. Com a internacionalização da economia (globalização) a partir dos anos 1990, tem-se presente também um processo de metropolização. (ASCHER, 2001; MARICATO, 2008)

Desde o início do século XX utiliza-se o termo metrópole para se referir às mais importantes e dinâmicas aglomerações de um país. Hoje, segundo Ascher (2001, p. 60-61), a noção de metrópole é utilizada para “qualificar as principais aglomerações urbanas de um país, [...] que são multifuncionais e mantêm relações econômicas com várias outras aglomerações estrangeiras.” Algumas delas, inclusive, são as protagonistas do sistema econômico internacional, as chamadas cidades globais. Ao crescimento das metrópoles soma-se o fenômeno da

<sup>1</sup> INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Brasília: IPEA, 1999.

metropolização, que, para o autor, se refere não só ao “crescimento e a multiplicação das grandes aglomerações, mas a concentração crescente, em seu seio, de atividades e riquezas.” (ASCHER, 2001)

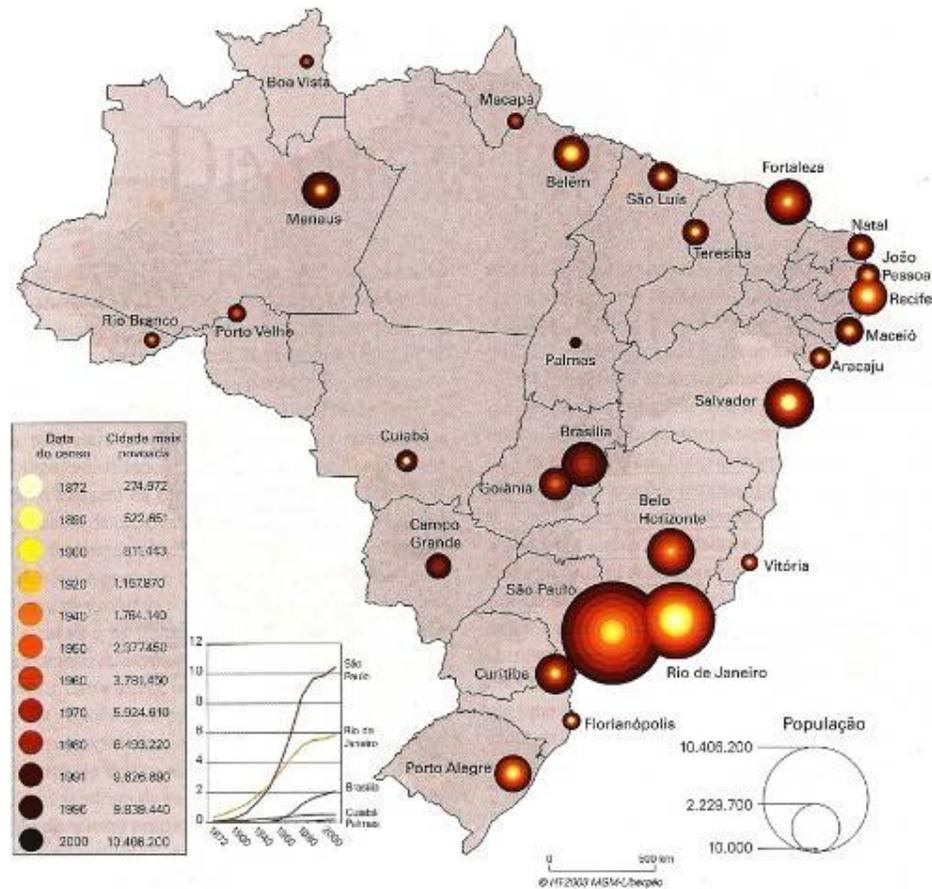


FIGURA 2 – CRESCIMENTO DAS CAPITAIS BRASILEIRAS DE 1872 A 2000  
 FONTE: MARCOSBAU (2011)

Tem-se assim, uma intensificação ainda maior do processo urbano nas metrópoles. Essas concentram mão de obra qualificada e serviços de alto nível, buscados pelas grandes empresas, e oportunidades de trabalho, de formação e de lazer, aspirados pelos trabalhadores. Para o atendimento dessas novas funções e atividades faz-se necessário uma ou mais localidades capacitadas para tal, sendo o centro metropolitano o mais adequado devido à sua acessibilidade e conectividade. (ASCHER, 2001)

O centro passa a ter, então, como usos predominantes o comércio e o serviço, enquanto que o residencial é gradativamente substituído. Com isso, a infraestrutura abundante fica ociosa em horários não comerciais e vê-se o abandono da área à noite e em finais de semana. Maricato (2008, p.23-24) afirma que “Em

algumas metrópoles a diminuição do crescimento dos centros transformou-se em crescimento negativo dos bairros centrais.”

Dotados de uma infraestrutura excepcional em relação às demais regiões da cidade, os centros metropolitanos vêm sofrendo um significativo esvaziamento ao mesmo tempo em que as periferias crescem extensivamente, pesando sobre as redes de infraestrutura. (MARICATO, 2008, p.137)

Além disso, à medida que o centro se torna popular o mercado imobiliário se afasta e busca novos territórios. Criam-se assim novos centros seguindo a lógica da localização valorizada, às vezes incentivados por investimentos públicos, a exemplo da construção de novas sedes administrativas, dissolvendo ainda mais o antigo centro. (MARICATO, 2008)

## **1.2 Os centros e subcentros urbanos: conceituação e caracterização**

A centralidade ad-vém [sic] desde o primeiro recolhimento e da primeira re-coleção de objetos dispersos na natureza, desde o primeiro ajuntamento ou amontoado de frutos. [...] Desde o princípio, reunir, amontoar, recolher, é algo de essencial na prática social”. (LEFEBVRE, 19992 apud VARGAS 2003, p.44)

Villaça (2001, p.239), ao tratar de uma aglomeração hipotética de cerca de trinta ou quarenta casas, cujas famílias têm relações sociais entre si e atividades e interesses comuns, afirma que um ponto de uma aglomeração se torna seu centro principal quando concentra instituições comuns e “otimiza os deslocamentos socialmente condicionados da comunidade como um todo”. Pode-se dizer que, se naquela aglomeração todos possuírem a mesma renda, os mesmos recursos e dispuserem dos mesmos meios de deslocamento, o centro seria o lugar mais próximo de todos, “onde toda a comunidade se reuniria no menor tempo possível.” Entende-se, dessa forma, segundo o mesmo autor, que o centro é “um conjunto vivo de instituições sociais e de cruzamento de fluxos de uma cidade”. (VILLAÇA, 2001)

Como ponto de convergência física dos trajetos, é o lugar do encontro, do descanso, do abastecimento e, como consequência, local de trocas comerciais. Para

---

<sup>2</sup> LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

Villaça (2001, p.241) “a excepcional importância comunitária e social dos centros [...] faz com que eles passem a ser objeto de grande valorização simbólica”. Conseqüentemente, faz com que tenham um alto valor de uso.

A definição do Ministério das Cidades (2005, p.10), corrobora a bagagem simbólica presente nesse espaço: “o centro é uma das áreas principais da cidade, uma área que reúne várias atividades e que tem o poder de congregar pessoas através de valores concretos e simbólicos”.

Por ser o centro a expressão de uma infinidade de funções de uma cidade, cada uma das cidades tem um tipo de centro, expressando práticas e formas próprias daquela cidade, daquela cultura, daquele conjunto de pessoas e histórias. MINISTÉRIO DAS CIDADES (2005, p. 10)

Pode-se afirmar, assim, que o centro, como local especial no conjunto da cidade, apresenta pluralidade de funções, mesmo que, conforme o período, variem os seus usos predominantes: religioso, comercial, institucional. (VILLAÇA, 2001; VARGAS, 2003)

O conjunto formado pela praça, a igreja, o estabelecimento comercial mais antigo e melhor suprido e suas adjacências, palco de festas e reuniões populares, [...] constituem o que inevitavelmente será chamado de o centro, mesmo que [...] não localize-se na posição geometricamente central. (VARGAS, 2003, p.47)

Em se tratando da evolução histórica de uma cidade, o centro está atrelado à origem do antigo núcleo urbano, aos símbolos que o local carrega desde o passado, à sua importância enquanto elemento inicial no processo de formação do espaço urbano. Solà-Morales (2001, p.110) destaca que a primeira visão que se deve ter do centro é a da concentração de patrimônio histórico-artístico, que tem valor simbólico e de memória para a cidade. Outra seria “a visão mais funcional, econômica, a idéia do centro como nó de comunicações, de transportes”.

Para Villaça (2001), o conceito de centro principal, ou de centro tradicional, está relacionado à maior concentração de comércio e serviços, ou à maior aglomeração de empregos de uma cidade. De encontro ao autor, Vargas (2003) define o centro como “o espaço ou conjunto de espaços adjacentes que apresentam excepcionalidade locacional, predominância de atividades comerciais e de serviços de maior grau de apropriação.”

Por sua vez, a expressão subcentro é usada para designar “aglomerações diversificadas, equilibradas de comércio e serviços, que não o centro principal.”

(Villaça, 2001) Os subcentros nada mais são que os centros de bairro, quando esses passam a apresentar estabelecimentos de comércio e serviço em quantidade, porte e variedade significativos.

O subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso [...] que o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e centro principal cumpre-os para toda a cidade. (VILLAÇA, 2001, p.293)

A década de 1970 marca a consolidação dos subcentros urbanos nas cidades brasileiras, momento em que recebem lojas de departamento e cinemas. Eles podem se desenvolver tanto em áreas de moradia de alta renda como em núcleos de baixa renda, caso do Brás em São Paulo, primeiro subcentro a surgir no Brasil. Ainda hoje eles continuam crescendo - em alguns há a instalação de shoppings populares- e novos continuam se conformando.

Villaça (2001, p.301) não utiliza a expressão apenas para localidades dentro das cidades, mas também para áreas metropolitanas. Ao tratar do espaço intra-urbano de Porto Alegre, menciona: “Além dos subcentros do município da capital, a Área Metropolitana de Porto Alegre apresenta vários subcentros de porte que são os centros principais de alguns de seus municípios.”

### **1.3 Dinâmica das centralidades urbanas brasileiras**

Os núcleos urbanos das pequenas cidades brasileiras do século XIX, segundo Colnaghi, Magalhães Filho e Magalhães (1992, p.83),

caracterizavam-se como ponto de encontro, de conversas entre a vizinhança, onde comprava-se e comparava-se o bom gosto, os produtos, os vestuários de um e de outro; ali homens e mulheres eram vistos e ouvidos, assumindo um certo prestígio, de acordo com a cultura e eloquência demonstradas ou artefatos adquiridos. Ficavam sabendo da vida de seus concidadãos e as notícias de outras localidades.

Villaça (2001, p. 273) afirma que no Brasil, “Até meados do século XX, os centros pertenciam às camadas de mais alta renda”. Era a burguesia, e em parte a classe média, que constituía mercado para as atividades terciárias neles presentes. Aliás, não só mercado como também força de trabalho; “Até a década de 1960 a maioria das pessoas de alta renda trabalhava no centro.”

Sob influência do urbanismo moderno e das concepções tayloristas e fordistas ocorre uma separação dos usos nas grandes cidades brasileiras, o que, junto com a popularização do automóvel, cria múltiplas centralidades em detrimento da centralidade única. Segundo Vargas (2003, p.50), “a grande maioria das cidades, ao atingir determinado tamanho e grau de complexidade, passa a apresentar o fenômeno de multiplicação desses espaços excepcionais.” Agora, cada centro tem uma especialidade, inclusive o então centro principal, que perde seu caráter multifuncional. Há entre eles alguma complementaridade de usos, o que não evita, porém, uma forte concorrência. (ASCHER, 2001)

Fenômenos de dispersão podem ocorrer: se uma cidade atinge, em alguns bairros centrais, uma densidade demográfica e econômica importante, criam-se centros secundários para a distribuição de mercadorias ou de serviços. Pode suceder, igualmente, que a cidade, durante seu crescimento, tenha englobado pequenos centros semi-urbanos ou antigos subúrbios, que se transformaram em centros secundários. (SANTOS, 1989<sup>3</sup>, p.193 apud VARGAS (2003).

Villaça (2001, p.274) atribui as transformações ocorridas nos centros principais das metrópoles brasileiras, nas décadas de 1950 e 1960, ao seu abandono pelas camadas de alta renda. Esses centros deixaram de ser o local de compras, de serviços e de empregos para essa camada da população, que achou em outras localidades respostas às suas necessidades.

Os anos 1960 marcam o surgimento dos subcentros e o início do desenvolvimento do que Villaça (2001, p.277) chama de “‘sub-regiões urbanas’ de comércio e serviços voltados para as camadas de alta renda”. Instituídas em pequenas áreas, logo se expandem e passam a ser conhecidas como Centros Novos – na década de 1970 essas regiões recebem os primeiros *shoppings centers*, símbolo de consumo para as classes média e alta. O autor ressalta também, como contribuição àquelas transformações, a ação descentralizadora do Estado por meio da “construção de centros administrativos, fóruns, prefeituras, etc. fora dos centros principais e na direção e até dentro das áreas residenciais nobres da cidade.”, a vulgarização do automóvel e, ainda, o interesse imobiliário de valorização de novas áreas. Assim, “O processo popularmente chamado de ‘decadência’ ou ‘deterioração’

---

<sup>3</sup> SANTOS, M. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Huicitec, 1989.

do centro consiste no seu abandono por parte das camadas de alta renda e em sua tomada pelas camadas populares.”

Segundo Villaça (2001, p. 283) “Por volta da década de 1970 – variando um pouco conforme a metrópole, os centros já estavam bastante abandonados, principalmente como local de compras, diversões e escritórios profissionais liberais das burguesias.”

Como consequência, os edifícios foram abandonados, perderam valor de mercado e começaram a deteriorar. Alguns deles foram transformados em cortiços, afastando ainda mais iniciativas imobiliárias de recuperação. Villaça cita como exemplo o edifício Martinelli, o primeiro grande arranha-céu do país, importante marco na cidade, que, no início da década de 1970 transformou-se num enorme cortiço. Ainda, esse centro passa a ser ocupado pelo comércio e serviço de atendimento às classes populares. (VILLAÇA, 2001)



FIGURA 3 – EDIFÍCIO MARTINELLI, FOTO DO ANO DE 2000  
FONTE: PREDIOMARTINELLI (2011)

Nos anos 1980, como reflexo da estagnação econômica brasileira, tem-se uma intensificação do processo de decadência urbana e deterioração das áreas centrais, as quais iniciaram um processo de desvalorização funcional, construtiva e local. (ANDRADE, LEITE RIBEIRO E SILVEIRA, 2009)

Apesar disso, para Villaça (2001, p.246) os centros “continuam sendo os focos irradiadores da organização espacial urbana, [...] a maior concentração de lojas, escritórios e serviços – e também de empregos – de nossas áreas metropolitanas.

## 1.4 Intervenções em áreas centrais e a gentrificação

A partir da década de 1990, as grandes cidades passaram a buscar o renascimento de seus centros urbanos, invertendo a lógica modernista, até então vigente, de renovação urbana, que gerou ambientes assépticos que ignoraram a riqueza sociocultural típica dos centros urbanos tradicionais. Desde então se busca, segundo Del Rio (2000), “o renascimento econômico, social e cultural das áreas centrais esvaziadas, decadentes e subutilizadas”, tornando-se necessário um planejamento estratégico de ações conjuntas e integradas envolvendo poder público, setor privado e sociedade. (DEL RIO, 2000)

O conceito de renovação urbana, conforme Maricato (2008), trata de ações de substituição de edificações envelhecidas e desvalorizadas por outras que comportem novos usos, preferencialmente os chamados novos serviços – comunicação, informática, gerenciamento - e os grandes centros comerciais. Vinculada a modelos tecnicistas e positivistas, a sua preocupação concentra-se mais no capital imobiliário do que na população residente, o que gera valorização dos imóveis e expulsão dos moradores. Ao contrário disso, a reabilitação, ou requalificação, urbana é o conjunto de ações que visam preservar a totalidade do ambiente construído, considerando o seu padrão de parcelamento do solo, as edificações antigas, seus usos e a sua população residente, buscando adaptar o espaço às necessidades exigidas por seus usos sem o descaracterizar. O Ministério das Cidades (2005) ao tratar de áreas centrais se utiliza do conceito de reabilitação, que “significa recompor atividades, habilitando novamente o espaço, através de políticas públicas e de incentivo às iniciativas privadas, para o exercício das múltiplas funções urbanas”. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005; MARICATO, 2008)

Aplicado em diferentes graus em cidades de todo o mundo, este novo modelo de intervenção destacou-se com experiências bem sucedidas em cidades norte-americanas, caso de Boston, Baltimore e São Francisco, e européias, como em Londres e Glasgow. No Brasil destacam-se as experiências do Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Porto Alegre. (DEL RIO, 2000)

Segundo Del Rio (2000), nessas experiências destacaram-se cinco aspectos importantes para o sucesso: “a) complexos processos de planejamento, monitoramento, gestão e marketing; b) *mix* estudado de diversos usos do solo, com

a presença de 'âncoras' sólidas; c) respeito à memória coletiva e ao contexto pré-existente (físicoespacial e sociocultural); d) atenção ao poder das imagens e da qualidade projetual; e) implantação através de processos colaborativos entre os grupos envolvidos (governo, comunidade e empresários)." O autor também cita a importância da promoção e construção de equipamentos públicos e de lazer e a valorização de conjuntos históricos. (DEL RIO, 2000)

De encontro com Del Rio, Solà-Morales (2001, p. 112) reforça a multiplicidade de usos que devem ser incentivados nas intervenções centrais. Para ele, "uma ação importante sobre o centro deve ter algo sobre a residência, sobre os espaços públicos e [...] algo de rentabilidade produtiva". Ainda considera fundamental a mescla de áreas públicas e privadas formando o espaço coletivo.

Maricato (2008, p.140) destaca duas outras questões a serem pensadas quando da reabilitação de centros: i) defender o pequeno negócio como estratégia para manutenção de empregos e conservação das características do patrimônio construído e ii) promover o uso residencial no centro para evitar ociosidade e abandono e para reduzir o fluxo da ocupação para as periferias. Quanto a isso, o Ministério das Cidades (2005) considera os centros das grandes cidades brasileiras como importantes redutos de imóveis vazios, que podem ser parte das políticas de habitação municipais, contribuindo para a redução do déficit habitacional e para o reavivamento central. Quanto à questão de incentivo ao comércio local, Maricato ainda ressalta que se deve atentar para a atração de grandes empreendimentos e redes do terciário moderno que, se instalados, podem enfraquecer o pequeno negócio e os serviços tradicionais, visto a incapacidade de concorrência. (MARICATO, 2008)

Por sua vez, Villaça (1995, p.4-6) apresenta grande preocupação quanto a instalação de grandes equipamentos culturais em locais que não sejam o centro. O autor também considera de grande importância o incentivo à moradia social no centro. Ele sugere: a) a manutenção de órgãos administrativos, municipais, estaduais ou federais, nas áreas centrais e esforço para o retorno daqueles que foram realocados, b) impedimento da instalação de grandes equipamentos de natureza cultural em locais que não sejam o centro, c) isenção de auxílio público a empreendimentos privados de grande porte e de natureza cultural ou social implantados fora do centro e d) políticas de incentivo e financiamento de construção de habitação coletiva para classes média e baixa se localizado no centro.

Nota-se, assim, a importância dada pelos autores citados à promoção de uma pluralidade de usos nas áreas centrais, dando destaque ao uso residencial, e de espaços e equipamentos destinados a atividades culturais e de lazer.

Contudo, ao se qualificar os espaços públicos, dotando-os de melhor infraestrutura urbana, tem-se uma imediata valorização imobiliária do local. Isso faz com que, se não houver instrumentos reguladores, aluguéis e impostos tenham um significativo aumento, acabando por expulsar a então população residente. Atraída pelo espaço revalorizado, a classe média retorna ao centro, num processo chamado gentrificação. (FURQUIM WERNECK LIMA, 2001)

Segundo Bidou-Zachariassen (2006), o termo *gentrification* foi usado pela primeira vez no início dos anos 1960, designando um processo de ocupação de bairros desvalorizados no centro de Londres por famílias de classe média, invertendo o modelo de instalação em subúrbios residenciais. “Mais recentemente o termo se alargou e foi utilizado por alguns para designar os segmentos superiores das classes médias residindo nos condomínios de luxo no centro das grandes cidades.” Silveira (2007), define simplificada o termo como “retorno da população de classe média para a área central, enquanto local de moradia.”

Assim, ao se tratar de moradia em projetos de intervenção urbana, deve-se atentar para a ocorrência da gentrificação, propondo já na fase de plano, instrumentos reguladores que incentivem a permanência dos antigos moradores nessas áreas.

## **2 ANÁLISE CRÍTICA DE PLANOS E INTERVENÇÕES EM ÁREAS CENTRAIS**

Serão agora apresentados e analisados dois exemplos de planos para áreas centrais. O Plano de reabilitação de Porto Alegre é importante exemplo nacional de intervenção em centro, sendo por isso escolhido para análise. Ainda estuda-se o Planejamento Interativo para o centro de Vitória, plano destacado pelo Ministério das Cidades como exemplo metodológico para a abordagem da área central.

### **2.1 Plano estratégico de reabilitação da área central de Porto Alegre**

Executado pela Secretaria de Planejamento Municipal da Prefeitura de Porto Alegre, em parceria com o Ministério das Cidades por meio do Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, o Plano Estratégico de Reabilitação da Área Central de Porto Alegre constitui-se como instrumento operativo e político para a implementação de políticas de valorização do centro. Iniciado em 2006 e aprovado em 2009, o plano determina objetivos estratégicos e diretrizes gerais para a execução de ações e projetos. A coordenação do Plano, sua implementação e monitoramento são responsabilidade do Projeto Viva o Centro, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento.

A área de atuação do plano é delimitada por um perímetro operacional, que corresponde ao Bairro Centro Histórico, com cerca de 37.000 habitantes e por um perímetro de investigação, formado por áreas ao redor do centro, com o qual mantêm importante relação, e que já são entendidas pela população como extensão da área central. São elas: o Cais Mauá, o Centro Administrativo, a Usina do Gasômetro, o Setor 5 da Orla do Lago Guaíba, o Parque da Harmonia e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Como metodologia de trabalho foram realizados sete encontros para debate, buscando qualificação e envolvimento da sociedade. O primeiro Encontro de Planejamento teve como tema a reabilitação de áreas centrais e objetivou o compartilhamento de experiências de outras localidades. Na primeira Oficina com a

Sociedade, teve-se a apresentação do diagnóstico da área central e procurou-se discutir os principais conflitos e potencialidades do centro. O segundo Encontro de Planejamento teve como objetivo debater temas como turismo, cultura e lazer, atividades comerciais e residenciais, segurança e outros projetos estruturadores fundamentais para o sucesso do plano. Na segunda Oficina com a Sociedade o objetivo principal foi definir as diretrizes estratégicas e pactuar os temas prioritários para a reabilitação do centro. Em seguida, realizou-se um Workshop do Plano Conceitual, objetivando a troca de experiências e reflexão profissional para o desenvolvimento de propostas, ações e projetos orientadores para o Plano de Diretrizes. Por último, fez-se a terceira Oficina, que analisou, complementou e consolidou o Plano Preliminar, que contempla as diretrizes específicas do Plano Estratégico (Figura 4).



FIGURA 4 - METODOLOGIA PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE  
 FONTE: PORTO ALEGRE (2011)

NO DIAGNÓSTICO DA ÁREA CENTRAL IDENTIFICARAM-SE OS CONFLITOS E POTENCIALIDADES PRESENTES NO

Quadro 1.

QUADRO 1 - CONFLITOS E POTENCIALIDADES DA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE  
 FONTE: PORTO ALEGRE (2011)

OPORTUNIDADES DE MELHORIAS - CONFLITOS	PONTOS FORTES - POTENCIALIDADES
<p><b>Segurança</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vandalismo</li> <li>• Sensação de insegurança</li> </ul> <p><b>Condições do Espaço Público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poluição ambiental</li> <li>• Conservação e manutenção dos passeios ineficiente</li> <li>• Falta de iluminação</li> <li>• Acúmulo de terminais de transporte coletivo</li> <li>• Bloqueio visual do Lago Guaíba</li> <li>• Barreiras físicas (mobilário urbano, ambulantes,...)</li> </ul> <p><b>Mobilidade Urbana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilidade do pedestre comprometida pela má conservação do espaço público</li> <li>• Deficiência no embarque e desembarque do transporte coletivo</li> <li>• Linhas circulares ineficientes</li> </ul> <p><b>Presença de Comércio Informal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concorrência com o comércio formal</li> </ul> <p><b>Segregação Econômica e Social</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comércio informal</li> <li>• Mendigos e moradores de rua</li> </ul>	<p><b>Patrimônio Cultural</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prédios e praças históricos</li> <li>• Atividades culturais</li> <li>• Pontos turísticos de lazer</li> </ul> <p><b>Diversidade Econômica e Social</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversidade de atividades (cultura, lazer e comércio)</li> <li>• Concentração de serviços</li> <li>• Economia popular</li> <li>• Interação das camadas sociais</li> <li>• População residente</li> <li>• Potencial turístico</li> </ul> <p><b>Facilidade de Acesso</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opções e regularidade de horários do Transporte Coletivo</li> <li>• Opção de estacionamento rotativo (Área Azul)</li> <li>• Deslocamentos a pé</li> </ul> <p><b>Patrimônio Ambiental</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proximidade do Lago Guaíba</li> <li>• Praças, parques e arborização no espaço público</li> </ul>

A partir da metodologia supracitada, definiu-se uma estratégia, contemplando missão e visão do centro, fatores críticos de sucesso, direcionadores, objetivos estratégicos e diretrizes para o Plano (Figura 5). Foram definidas três diretrizes principais: a) a promoção da imagem do centro, objetivando reverter o conceito de lugar degradado, inseguro e marginalizado; b) a qualificação do espaço urbano, dando ênfase ao patrimônio cultural, arquitetônico e urbanístico, reforçando o referencial cultural e turístico da cidade; e c) o fortalecimento da dinâmica funcional, incentivando uma pluralidade de atividades econômicas, turísticas, culturais e residenciais. (PORTO ALEGRE, 2011)



FIGURA 5- MAPA ESTRATÉGICO DO PLANO DE REABILITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DE PORTO ALEGRE  
 FONTE: PORTO ALEGRE (2011)

Em seguida desenvolveu-se o Plano de Atuação, que contempla as linhas gerais e específicas de atuação do plano para que as diretrizes sejam cumpridas. Como linhas gerais de atuação tem-se: a confirmação e desenvolvimento dos usos característicos das zonas dentro da área central, a potencialização da diversidade de atividades, a concretização de um sistema de espaços abertos e a integração do tecido urbano do centro histórico com áreas adjacentes (Figura 6). (PORTO ALEGRE, 2011)



FIGURA 6- MAPA SÍNTESE DO PLANO CONCEITUAL  
 FONTE: PORTO ALEGRE (2011)

O passo seguinte foi elaborar um Plano Operacional, visando organizar as ações necessárias para a reabilitação da área central. Definiram-se 8 macroações, a saber: a) conscientização e divulgação dos valores culturais; b) integração social e segurança pública; c) manutenção e conservação do espaço público; d) qualificação do ambiente construído; e) promoção econômica; f) revitalização de áreas e imóveis subutilizados ou degradados; g) otimização do transporte e circulação e; h) implementação e monitoramento das ações.

Algumas ações já concluídas são o Caminho dos Antiquários, que revitalizou uma rua com grande concentração de comércio de antiguidades e implantou um projeto de animação com shows musicais, exposições e eventos (Figura 7), a restauração de diversos imóveis, por meio do Programa Monumenta<sup>4</sup> (Figura 8) e a

<sup>4</sup> Segundo o Ministério da Cultura (2011), o Monumenta é um programa de recuperação do patrimônio cultural urbano brasileiro, executado pelo Ministério da Cultura e financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento.

revitalização de espaços públicos, como a Praça Conde de Porto Alegre (Figura 9).  
(PORTO ALEGRE, 2011)



FIGURA 7- CAMINHO DOS ANTIQUÁRIOS  
FONTE: PORTO ALEGRE (2011)



FIGURA 8- RESTAURAÇÃO DOS SOBRADOS DA RUA ANDRADAS  
FONTE: PORTO ALEGRE (2011)



FIGURA 9- PRAÇA CONDE DE PORTO ALEGRE REVITALIZADA  
FONTE: PORTO ALEGRE (2011)

O Plano Estratégico para o centro de Porto Alegre se afirma como importante exemplo metodológico de estudo da realidade, de participação social e de formulação de estratégias para o sucesso na reabilitação de uma área urbana central. Nota-se, como aspectos positivos, a constante preocupação com apropriação do espaço do centro pelas pessoas, a multifuncionalidade da área central e a integração do centro com o restante da cidade. Não se aborda, porém, a questão da valorização imobiliária decorrente da implantação dos projetos e nem a possível elitização e gentrificação dos espaços requalificados. Seria importante propor, como mais uma estratégia, instrumentos urbanísticos de controle da especulação imobiliária.

É importante notar que o Plano enfatiza o constante acompanhamento dos projetos e a análise crítica de seus resultados, para que sejam feitas correções no caso de desvios em relação ao cenário desejado. Ressalta-se também que, para esse acompanhamento, instituiu-se o Projeto Viva o Centro, como coordenador das ações previstas. Considera-se essa uma importante ação, pois cria uma equipe de trabalho responsável pela implantação do Plano.

## 2.2 Planejamento Urbano Interativo do centro de Vitória

A partir do final da década de 1970 já se notava no centro de Vitória sinais de esvaziamento, abandono e degradação, causados, inicialmente, pela transferência de investimentos a outras regiões da cidade. Aos poucos o centro caiu no descaso do poder público e deixou de ser local de referência e de novas perspectivas. (ANJOS; LIMA, 2008)



FIGURA 10- CENTRO DE VITÓRIA EM 1884  
FONTE: DEOLHONAILHA (2011)

Na década de 1990, criou-se a Coordenação de Revitalização Urbana, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento da Cidade, composta por arquitetos e urbanistas, para executar e criar o programa de Revitalização do Centro. O objetivo do programa é: “reverter o esvaziamento socioeconômico e cultural por meio de uma política especial para a região.” (VITÓRIA, 2011b)

Nesse contexto, foi realizado, pela Coordenação de Revitalização Urbana em parceria com o Ministério das Cidades, nos anos de 2005 e 2006, o Planejamento Urbano Interativo do centro de Vitória, cujo objetivo principal foi “subsidiar a definição das prioridades, a elaboração de planos, programas e projetos específicos para a área”. Os objetivos específicos foram: a) integrar poder público e comunidade; b) definir uma vocação para o centro de Vitória, a fim de fortalecer a sua identidade; c) requalificar ambiental e economicamente a área e d) definir ações e projetos respaldados em conhecimento teórico e técnico. (VITÓRIA, 2011a)

Como metodologia, inicialmente, determinaram-se condicionantes para uma primeira análise da área central de Vitória. Essas foram divididas em quatro

categorias: a) físico-ambiental; b) infra-estrutural e uso e ocupação do solo; c) socioeconômico e cultural e d) legal. A partir disso, formulou-se um diagnóstico preliminar, que foi então confrontado com os planos e projetos já existentes para a área, mas que ainda não foram implantados. Em seguida fez-se uma pesquisa de opinião com usuários do centro e realizaram-se reuniões com a comunidade e segmentos da sociedade civil. Os resultados, então, serviram de base para a realização de seminários temáticos, nos quais foram definidas as vocações do Centro. Todas essas etapas constituíram o “Perfil Atual do Centro”, que norteou o “Plano Estruturador do Espaço Urbano” e o “Plano de Intervenções Urbanas” (Figura 11). (VITÓRIA, 2011a)

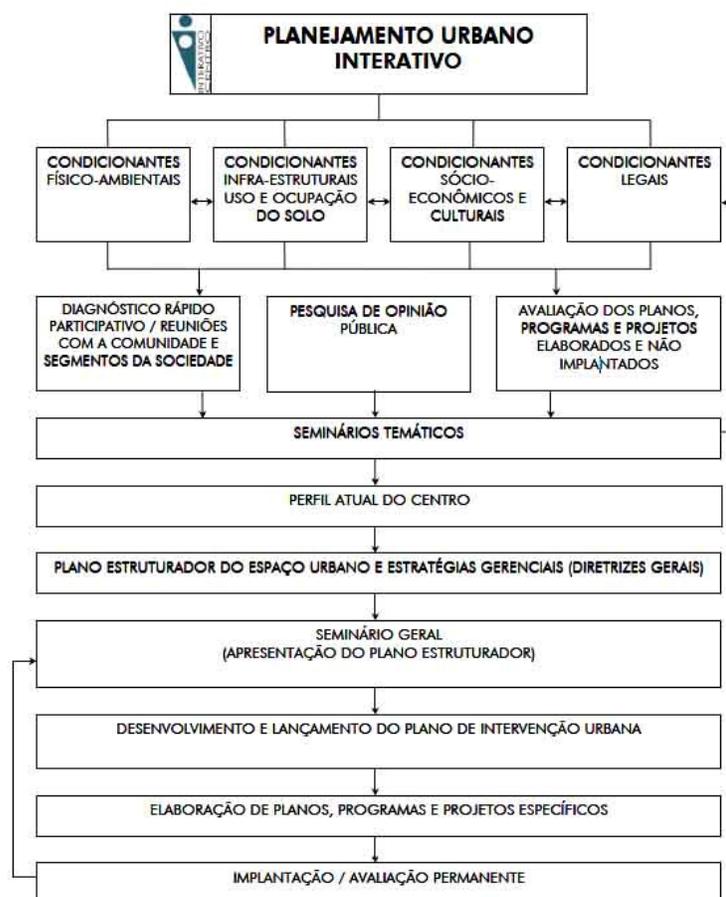


FIGURA 11- METODOLOGIA DO PLANEJAMENTO URBANO INTERATIVO DO CENTRO DE VITÓRIA  
 FONTE: VITÓRIA (2011)

O Perfil Atual do Centro levanta e analisa detalhadamente os diversos aspectos relacionados ao centro de Vitória e identifica quatro macrossetores de planejamento, que apresentam características específicas e para os quais serão geradas estratégias de intervenção diferenciadas no Plano Estruturador (Figura 12).

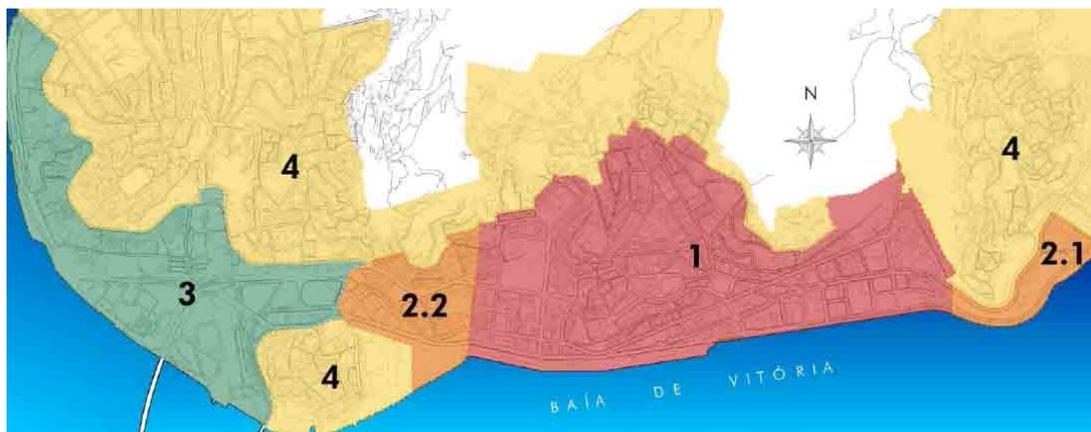


FIGURA 12- MACROSSETORES DE PLANEJAMENTO  
 FONTE: VITÓRIA (2011a)

O Macrossetor de Planejamento 1 corresponde ao centro propriamente dito, onde há concentração comercial e diversidade de atividades. Segundo Vitória (2011, p. 18), “Sua identidade é marcada pelo comércio, pela presença do Porto e pelo caráter histórico-cultural que carrega por se constituir como o núcleo original da Cidade de Vitória.” Os Macrossetores de Planejamento 2 correspondem a áreas de transição, onde se tem descontinuidade da dinâmica de centro urbano, que possuem grande potencial a ser explorado. O Macrossetor 3, é caracterizado como área de expansão. Nele estão alocados grandes equipamentos urbanos, como a Rodoviária de Vitória. Área de abundante infraestrutura, mas abandonada e degradada. Por fim, o Macrossetor de Planejamento 4, local de carência e precariedade de infraestrutura, onde se encontram áreas de ocupação irregular e uma população carente. (VITÓRIA, 2011a)

A partir disso, o Plano Estruturador do Espaço Urbano definiu diretrizes para toda a área central de Vitória e também para cada Macrossetor de Planejamento. Como diretrizes gerais, resumidamente, tem-se:

- Interligar fisicamente os macrossetores, criando unidade de percurso;
- Valorizar o percurso da orla, promovendo instalação de circuito cicloviárias e valorização do pedestre;
- Integrar o porto com a cidade, tanto visualmente quanto pela integração de usos e atividades;
- Direcionar/incentivar a apropriação de novos usos, com o objetivo de dar vitalidade ao longo de todo o centro e

- Valorizar o potencial histórico e cultural através da melhoria e integração dos equipamentos existentes, requalificação do espaço urbano e potencialização das atividades econômicas e sociais (Figura 13). (VITÓRIA, 2011a)



FIGURA 13- DIRETRIZES DO PLANO ESTRUTURADOR  
 FONTE: VITÓRIA (2011a)

Após a definição das diretrizes elaborou-se o Plano de Intervenções Urbanas com o objetivo de subsidiar e direcionar as intervenções urbanas na área central de Vitória. Dessa forma, foram definidas propostas e projetos de intervenções. Para a mobilidade propôs-se o estímulo ao transporte coletivo, implantação de ciclovias, estudo de criação de áreas exclusivas de pedestres, revisão e ampliação do sistema de estacionamento rotativo já existente e um plano de recuperação de calçadas. Para a dinamização econômica e habitacional definiu-se a manutenção ou a atração de usos institucionais para o centro; ampliação e revisão de um projeto já existente de incentivo à moradia – Morar no Centro; ordenamento do comércio informal e revisão e ampliação dos incentivos fiscais para a implantação de atividades que se deseje incentivar. Também se definiram propostas para a educação patrimonial, para a valorização turística e cultural e para a valorização e preservação da paisagem.



FIGURA 14- PLANO DE INTERVENÇÕES  
FONTE: VITÓRIA (2011a)



FIGURA 15-REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA COSTA VIEIRA  
FONTE: VITÓRIA (2011a)

O Planejamento Interativo de Vitória é importante exemplo de método de elaboração de um plano, pois consegue envolver vários agentes sociais do centro urbano em prol da sua melhoria. Ao identificar e caracterizar diferentes setores no centro de Vitória, o plano consegue articular diferentes escalas urbanas sob as mesmas diretrizes. Ainda deve-se destacar a importância dada à avaliação permanente do plano, de forma a evitar desvios e garantir o cumprimento das diretrizes estipuladas.

### **3 ANÁLISE DA REALIDADE: O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS E O SEU CENTRO**

Ao tratar da reabilitação de centros urbanos, conforme o Ministério das Cidades (2005) deve-se identificar qual habilidade que determinado centro perdeu, sendo para isso necessário analisar o território como um todo. Ainda, para Meyer (2001, p. 31), “A avaliação das potencialidades do Centro só pode ser definida a partir de uma cuidadosa verificação de sua configuração e de seu funcionamento atual.” Isso porque se deve evitar impor um novo padrão urbano para a área sem considerar a sua evolução e vocação. A autora sugere apoiar-se nas “características histórico-culturais do traçado urbano, dos espaços públicos e da edificação da área central.”

Assim, neste capítulo será feita uma análise do município de São José dos Pinhais, desde sua origem como povoado até a sua realidade atual, e em seguida será dado enfoque ao objeto de estudo: o centro de São José dos Pinhais.

Far-se-á uma abordagem sobre a evolução dos seus limites ao longo do tempo, que somada ao critério de concentração de atividades terciárias, dará origem a um perímetro de estudo. Serão então apresentadas suas características, dinâmicas e percepções.

#### **3.1 De povoado a município integrante da Metrópole de Curitiba: evolução histórica de São José dos Pinhais**

Em busca de riquezas naturais e índios para o trabalho escravo, várias expedições portuguesas, no século XVII, partiam de São Paulo para os sertões brasileiros. Uma delas encontrou certa quantidade de ouro no litoral paranaense, onde se formou o primeiro povoado do estado, logo elevado à categoria de Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá. (MAROCHI, 2011)

Continuando as buscas, duas expedições, uma em 1649 e outra em 1651, saíram de Paranaguá em direção ao planalto e obtiveram sucesso: descobriu-se ouro em rios do planalto. Foi formado assim um pequeno povoado chamado Arraial Grande, situado ao lado do rio do Arraial, na Serra do Mar, primeira ocupação portuguesa no território que hoje pertence ao município de São José dos Pinhais.

Até então a região era ocupada por índios tupis-guaranis e jês. Arraial Grande cresceu rapidamente e de maneira desordenada, em razão do caráter efêmero da ocupação – enquanto houvesse ouro para extração. Em 1741 a mineração já se encontrava em declínio, mas ainda era explorada pelos descendentes dos primeiros moradores. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; MAROCHI, 2011)

O ouro só era extraído nos aluviões dos cursos d'água ou em afloramentos de superfície. Esse baixo nível tecnológico fez com que tais mineradores entendessem que as lavras desta região já haviam chegado à sua fase de esgotamento. Assim, já no final do século XVII, a produção do ouro e a economia a ela subordinada começaram a sofrer seu processo de decadência. Além disto, as notícias de grandes descobertas de minas na região das Gerais, ofereciam uma nova oportunidade de enriquecimento, levando à emigração de grande parte dos mineradores do Planalto e do Litoral paranaense para a região central do Brasil. (MARTINS, sd <sup>5</sup>apud COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992, p.17)

Logo após a formação de Arraial Grande, segundo Marochi (2007), “alguns colonizadores procuraram obter sesmarias em terras na época conhecidas como ‘Serra Acima’ ou ‘Sertão de Paranaguá’.” Em 1650 já havia ocupação em terras que hoje pertencem a Curitiba, São José dos Pinhais e outros municípios vizinhos. A autora cita o Padre João da Veiga Coutinho, dono das fazendas Capocu e Águas Bellas. Essa, de grande extensão e em posição estratégica – cortada por importantes caminhos de colonizadores, teve, provavelmente em sua sede, a inauguração da Capela de Bom Jesus dos Perdões, no ano de 1690. Fato importante, visto que a Igreja “fazia parte do processo administrativo de colonização” e representava o Governo Português.

A Fazenda Águas Bellas fazia limites com o Rio Iguaçu, ocupando todo o espaço onde mais tarde, em 1908, foi criada a ‘Colônia Agrícola Affonso Penna’. As regiões do Guatupê e parte do Rio Pequeno, incluindo o local onde atualmente se encontra o Aeroporto Internacional Afonso Pena, também faziam parte dessa imensa propriedade. (MAROCHI, 2007, p.62)

A decadência de Arraial Grande forçou o deslocamento do povoado para o sítio onde hoje se encontra o centro de São José dos Pinhais. O local era estratégico pela proximidade com Curitiba, que havia sido elevada à Vila de Curitiba em 1693, e com o ponto onde o caminho do Arraial – ligação entre Curitiba e o litoral (Figura 16) - cruzava o rio Iguaçu. Desde 1716 a localidade ficou conhecida pelo nome de São

<sup>5</sup> MARTINS, R. **História do Paraná**. 3.ed. Curitiba: Guaira, sd.

José em razão da existência de uma capela dedicada ao santo – onde hoje se encontra a Catedral. É desconhecido o ano exato da criação da Freguesia<sup>6</sup> de São José. O documento oficial mais antigo encontrado mencionando a Freguesia é o “Provimento do Ouvidor Geral Raphael Pires Pardiniho. Redigido em 1721, dos 129 provimentos presentes no documento, 11 tratavam diretamente da Freguesia de São José. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; MAROCHI, 2007)

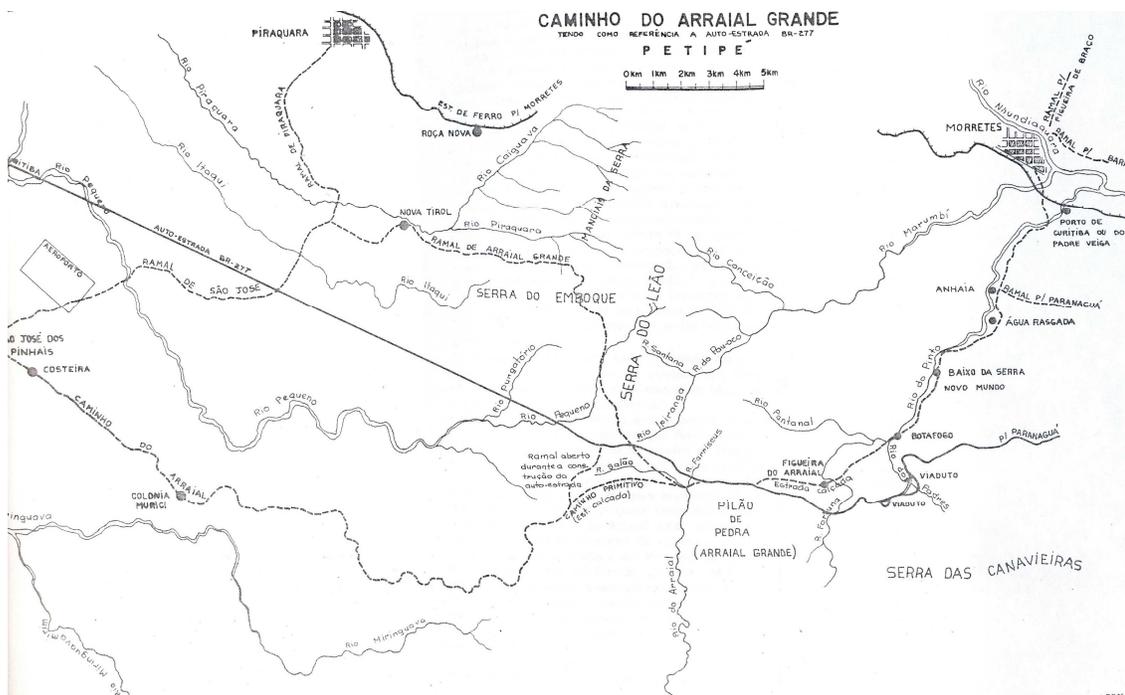


FIGURA 16 – CAMINHO DE ARRAIAL GRANDE  
FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c)

Em 1757, houve uma melhor definição dos limites da Freguesia. Conforme Marochi (2007, p.57-58), “a ela pertenciam espaços que atualmente fazem parte de sete municípios paranaenses: Agudos do Sul, Araucária, Fazenda Rio Grande, Mandirituba, Piraquara, São José dos Pinhais e Tijucas do Sul”. Estima-se que, em 1797, São José dos Pinhais possuía 1.502 habitantes, sendo, desses, 187 escravos. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; MAROCHI, 2007)

A Freguesia de São José ficou sendo o ponto de encontro de diversos caminhos, principalmente o caminho do Arraial Grande, por onde desciam todo o gado, produtos agrícolas e erva-mate procedentes de diversas povoações, principalmente Miringuava, Campo Largo da Roseira,

<sup>6</sup> Segundo Marochi (2011) “Na organização administrativa colonial, as freguesias eram povoações que contavam com uma autoridade eclesiástica local e possuíam representantes junto à administração pública da vila a que pertenciam.

Mandirituba, e, mesmo, Santo Antonio da Lapa. [...] Já no século XVIII, ao lado de uma economia de subsistência, aparecem os primeiros alvarás de licença concedidos pela Câmara de Curitiba, para o estabelecimento [...] de ofícios de sapateiro, ferreiro, bem como para lojas de secos e molhados, fazendas e outros. (SBRVATI, 1980, p.43-45<sup>7</sup> *apud* COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992, p.33-34)

No século XVIII, produzia-se na Freguesia milho, trigo, feijão, fumo, erva-mate, charque, tocinho e se criava gado, cavalos e carneiros. Alguns desses produtos eram inclusive exportados pelo porto de Paranaguá. A partir de 1812, a Vila de Curitiba se torna importante ponto de parada para os tropeiros que seguiam o caminho de Viamão a São Paulo e às Minas Gerais. Sob efeitos indiretos, São José também prospera e em 1852 é elevada à categoria de município, tendo como sede a então criada Villa de São José dos Pinhais. Ainda, em 1853, com o enriquecimento e desenvolvimento político da Comarca de Curitiba, tem-se a emancipação da Província do Paraná, tendo como capital a cidade de Curitiba. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; CURITIBA, 2011)

São José dos Pinhais apresenta, então, crescimento populacional, alcançando, na década de 1860, 4600 habitantes. Segundo Martins<sup>8</sup> (sd, p.328-329) *apud* Colnaghi; Magalhães Filho; Magalhães (1992, p.37), o município “Possuía 89 casas urbanas e 10 chácaras, 9 fazendas de criar, 10 casas de negócio e 2 engenhos de beneficiar erva-mate.” Nota-se que, mesmo considerando a pouca precisão e a provável falta de padrões na contagem, o município se mostra bastante polarizado pela capital em termos comerciais. Essa apresentava, no mesmo momento, 38 lojas de armarinhos e 35 armazéns de comestíveis. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992)

Com a decadência do tropeirismo, motivada pela construção de estradas de ferro, a economia da província paranaense descobre na erva-mate um novo produto para sua expansão, encontrando mercado na Argentina, no Uruguai e no Chile. São José dos Pinhais em muito se beneficiou, visto a abundância de ervais nas matas do Alto Iguaçu e do Negro. Segundo Colnaghi; Magalhães Filho; Magalhães (1992, p.47), é a economia ervateira que consolida a Villa de São José dos Pinhais como cidade, fato oficializado em 1897. Apesar disso, não se tem no município o

---

<sup>7</sup> SBRVATI, M. **São José dos Pinhais, 1776-1852: uma paróquia paranaense em estudo.** Curitiba: Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, 1980.

<sup>8</sup> MARTINS, R. **História do Paraná.** 3.ed. Curitiba: Guaira, sd.

desenvolvimento industrial vinculado ao beneficiamento da erva-mate, sendo esse concentrado em Curitiba.

No período republicano, Curitiba, na condição de capital, adquiriu crescente importância como centro administrativo e econômico, passando a polarizar expressivas áreas adjacentes e a concentrar população e as incipientes atividades industriais do Estado. (COMEC, 2006, p.50)

Mesmo assim, São José dos Pinhais favoreceu-se do crescimento populacional curitibano, o qual criou mercado para produção de alimentos. Com forte característica rural, o município contava com uma estrutura fundiária de pequenas propriedades baseadas na produção de subsistência e de pequenos excedentes para comercialização. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992)

No final do século XIX, tem-se a chegada dos primeiro imigrantes europeus ao Brasil. Em São José dos Pinhais a primeira colônia de imigrantes criada foi a Colônia Tomás Coelho, em 1876, hoje em terras pertencentes ao município de Araucária. Até então eram poucos os imigrantes no município: alguns alemães vindos de Joinville- então Colônia Dona Francisca, e alguns portugueses. Entre 1876 e 1908, criaram-se nove colônias agrícolas oficiais em São José para receber os imigrantes (Quadro 2). Predominantemente italianos e poloneses, os imigrantes enfrentaram diversas dificuldades em terras são-joseenses. Promessas do governo brasileiro de construção de escolas, capelas e estradas dificilmente foram cumpridas. Assim, as colônias eram isoladas da população, do comércio e da igreja matriz, obrigando esses imigrantes a produzir tudo o que tinham necessidade para sobreviver, desde alimentos até os móveis e utensílios das suas casas. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; MAROCHI, 2006)

<b>Ano criação</b>	<b>Categoria</b>	<b>Nome da Colônia</b>	<b>No. lotes</b>	<b>Grupos étnicos formadores</b>
1876	Estadual	Tomás Coelho	182	Poloneses galicianos
1878	Estadual	Murici	73	Poloneses galicianos e prussianos e italianos
1878	Estadual	Inspetor Carvalho	34	Poloneses galicianos e italianos
1878	Estadual	Zacarias	28	Poloneses prussianos e italianos
1878	Estadual	Santa Maria do Novo Tyrol	154	Italianos
1888	Municipal	Silveira da Motta	32	Italianos

<b>1891</b>	Particular	Tenente Coronel Accioli	101	Italianos e poloneses
<b>1896</b>	Estadual	Santos Andrade	1...	Austríacos, poloneses, ucranianos, suíços e italianos
<b>1908</b>	Estadual	Affonso Penna	112	Poloneses russos, alemães, suíços, austríacos, belgas, franceses e holandeses

QUADRO 2 – RELAÇÃO DE COLÔNIAS AGRÍCOLAS OFICIAIS EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS  
 FONTE: MAROCHI (2006)

A economia do mate irá perseverar até os anos 1930, quando três fatores influenciam diretamente na produção: a auto-suficiência argentina, a grande depressão da economia mundial e a revolução de 1930. A partir de então outras atividades entram em expansão no Paraná: a exploração da madeira e o cultivo do café. Esse pouco influenciou o município, visto as condições não favoráveis para seu cultivo. A madeira da araucária, até então, era utilizada para uso local na construção civil e no fabrico de móveis, utensílios domésticos e ferramentas de trabalho. É após a Segunda Guerra que o setor madeireiro se consolida como principal atividade industrial de São José dos Pinhais. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992)

Cabe aqui destacar duas atividades de interesse regional instaladas no município, mas que pouca influência direta tiveram na sua economia naquele momento. Na década de 1930, São José dos Pinhais teve em seu território a construção da Usina de Chaminé, a então maior usina hidrelétrica do Paraná, capaz de atender na época os municípios de Curitiba, Piraquara, Campo Largo e São José dos Pinhais (Figura 17). A outra foi a construção da base aérea e da pista de pouso na Colônia Afonso Pena entre 1944 e 1945, hoje Aeroporto Internacional de Curitiba. A capital tinha a sua pista de pouso desde 1932, no Bacacheri, já recebendo vôos regulares. Mas, a partir dos anos 1940, tem-se uma expansão da aviação civil no Brasil, estimulada pela substituição do transporte marítimo de passageiros e pelo acordo firmado com os Estado Unidos de colaboração na construção de bases aéreas e pistas de pouso no Brasil. O aeroporto do Bacacheri logo se torna inadequado à demanda e carente de infraestrutura, induzindo a aviação civil a operar, a partir de 1946, na recém construída Base. Em 1974 a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) assumirá o aeroporto e, em 1996, com a construção de um novo terminal de passageiros, passará a ser o Aeroporto Internacional de Curitiba. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; BRASIL, 2011)

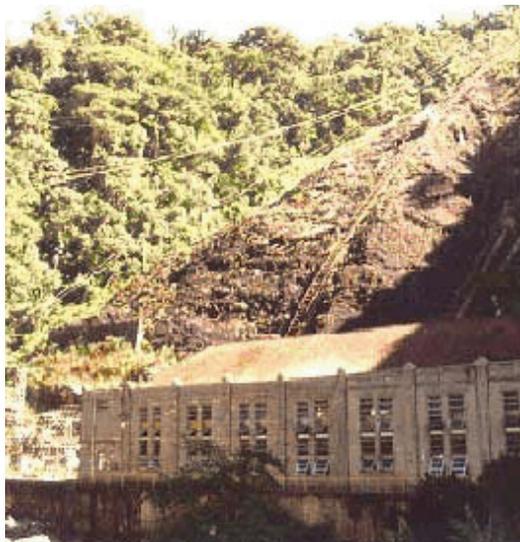


FIGURA 17 – USINA HIDRELÉTRICA DE CHAMINÉ  
 FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011a)

Nesse momento, Curitiba tem seu papel polarizador reforçado, o que trouxe dinamismo para os setores produtivos de São José dos Pinhais e também provocou o êxodo das áreas rurais para as urbanas nos dois municípios. Em 1950, tem-se a aprovação do primeiro loteamento, Planta Senegaglia, com 171 lotes, localizado no nordeste do tecido urbano. Pela primeira vez, São José passa a ter sua população predominantemente urbana, indicando também o início de sua função como cidade dormitório de trabalhadores empregados na capital. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992)

[Finalmente,] como consequência de um longo processo que já vinha manifestando-se no Brasil desde a década de trinta (1930), e que começara a ganhar impulso no Paraná a partir do início da década de sessenta (1960), São José dos Pinhais foi arrancada de seu papel secular de pequena ou média cidade de interior, diferente das demais por sua maior proximidade da capital. Essa proximidade, ora fator limitante ao seu desenvolvimento, ora fonte de crescimento de sua economia, iria agora realizar todo o potencial que vinha em seu bojo: São José transformara-se em parte da grande conurbação que se formava ao redor de Curitiba, transformada em uma das metrópoles brasileiras. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992, p.69)

Sob efeitos do estímulo nacional à indústria, completou-se a ligação por rodovia de Curitiba a São Paulo e a Porto Alegre, pavimentou-se a BR-376 – ligação a Joinville, e foi construída a BR-277 – conexão com Paranaguá. São José dos Pinhais se beneficia e afirma sua posição estratégica, mudando radicalmente sua

inserção na economia e no quadro urbano paranaense. Na década de 1960, a malha urbana de Curitiba ultrapassou a BR-116 em direção leste, induzindo um forte vetor de ligação entre São José dos Pinhais e a ocupação da baixada do vale do rio Iguaçu. Na mesma década, tem-se no Paraná um movimento de modernização da agricultura, com “introdução maciça de avançadas tecnologias de cultivo, de substituição de culturas alimentares pela produção de commodities agrícolas e [de] alterações radicais nas relações de trabalho.” (COMEC, 2006) Tem-se, dessa forma, uma intensa evasão rural e uma convergência de fluxos migratórios para Curitiba e adjacências. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004; COMEC, 2006)

Assim, o município torna-se destino de migrantes vindos do interior do Paraná, e como reflexo tem um rápido crescimento populacional: em 1970 o município contava com 34.124 habitantes e em 1980 o número passa a 70.637, um acréscimo de mais de 100%. Segundo Colnaghi; Magalhães Filho; Magalhães (1992, p.75) nesse momento, “São José dos Pinhais, ainda que possa desempenhar também o papel de ‘dormitório’, é certamente uma das principais cidades industriais da conurbação centralizada em Curitiba.” No município instalou-se uma indústria diversificada – têxtil, de produtos alimentícios e farmacêuticos, metalúrgica, de celulose, de eletrodomésticos, de grande e médio porte, que produz em escala nacional e também para exportação.

Na mesma década, São José dos Pinhais é oficializado como um dos municípios integrantes da RMC, o que será mais um importante fator de desenvolvimento, tanto em relação a questões econômico-financeiras quanto a aspectos de planejamento territorial integrado.

### **3.2 O município de São José dos Pinhais e sua inserção na RMC**

O rápido e intenso incremento populacional nas cidades brasileiras, principalmente nas capitais, a partir dos anos 1950, evidenciou o despreparo institucional das administrações municipais e do governo federal em gerir, controlar e orientar seu crescimento. (COMEC, 2006)

É nesse contexto que surgem as Regiões Metropolitanas no Brasil; como instrumento para um desenvolvimento integrado regional, que sobrepujasse os interesses específicos das diferentes administrações públicas municipais. Na Constituição de 1967, segundo a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC, 2006, p.26), “a União, mediante Lei Complementar, poderia estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que [...] integrassem a mesma unidade socioeconômica, visando à realização de serviços comuns.” Isso, sem depender de divisões administrativas ou territoriais.

Em 1973, aprovou-se a Lei Complementar 14, que estabeleceu as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A mesma lei determinou um conselho deliberativo e um consultivo para cada região, a serem criados por legislação estadual. O governo do Paraná criou em 1974 a COMEC, órgão vinculado administrativamente e financeiramente ao executivo estadual, com atribuições gerais de planejamento, aplicação e controle. Quanto à tomada de decisões, instituíram-se os Conselhos Deliberativo e Consultivo, conforme o previsto pela legislação federal. (COMEC, 2006)

Em 1976, iniciou-se a execução dos Planos de Desenvolvimento Integrado (PDI) das Regiões Metropolitanas pelos governos estaduais. Para a Região Metropolitana de Curitiba (RMC), o primeiro plano foi formulado em 1978, com as premissas básicas de (i) preservação de recursos hídricos e outros de caráter ecológico, (ii) geração de riqueza – otimização das atividades agropecuárias, de exploração mineral e desenvolvimento industrial – e (iii) melhoria da condição de vida da população pelo direcionamento da ocupação e criação de subcentros regionais. (COMEC, 2006)

A partir disso, definia-se a direção oeste da RMC como a mais adequada ao desenvolvimento urbano, já que a leste se encontravam áreas de preservação de mananciais para abastecimento público, a sul áreas inundáveis do Iguaçu e a norte terrenos de topografia muito ondulada não adequados à consolidação da urbanização. Segundo COMEC (1982)<sup>9</sup> *apud* Firkowski (2004, p.277), planejava-se para São José dos Pinhais (Quadro 3) e Piraquara um crescimento controlado “de forma mais rígida em virtude de sua localização específica, muito próximas a áreas

---

<sup>9</sup> COMEC. **Plano de desenvolvimento integrado da região metropolitana de Curitiba:** reavaliação. Curitiba: Comec/Secretaria de Estado da Administração, 1982, v.1.

de captação de água e áreas inundáveis.” Previa-se também a construção de um contorno viário metropolitano, com objetivo de integração dos municípios periféricos da RMC. (FIRKOWSKI, 2004; COMEC, 2006)

PROGRAMA	PROJETO
Orientação do saneamento ambiental	Regularização da vazão do rio Iguaçu
Consolidação da rede viária regional	Duplicação das rodovias BR277 e BR476
	Via metropolitana
	Contorno sul e leste do anel viário intra-regional
	Terminal de transportes intermodal
	Ferrovia Curitiba/Paranaguá
Contenção urbana	Controle de conurbação
Preservação ecológica e ambiental	Implantação do Parque Marumbi
	Manutenção da área florestada do parque Marumbi
	Parque do Iguaçu
	Parque do Miringuava
Dinamização Rural	Bacia leiteira
Consolidação de centros urbanos como elementos de apoio ao desempenho regional	Organização das estruturas internas e fortalecimento das vocações funcionais dos sub-centros regionais

QUADRO 3 – PRINCIPAIS PROPOSTAS DO PDI COM INFLUÊNCIA DIRETA EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS  
 FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2004)

Sobre a contribuição dos municípios na economia regional previa-se a norte a exploração mineral, a sudeste e nordeste a hortifruticultura, a sul a exploração agrícola intensiva e a leste, ou seja, e Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Piraquara e São José dos Pinhais, a produção leiteira (Figura 18). Quanto à atividade industrial, o PDI de 1978 definia três áreas industriais principais – Cidade Industrial de Curitiba, Centro Industrial de Araucária e o Complexo Petroquímico da Petrobrás – e destacava as boas condições em Campo Largo e São José dos Pinhais, que já se encontravam em processo gradual de industrialização. (COMEC, 2006)

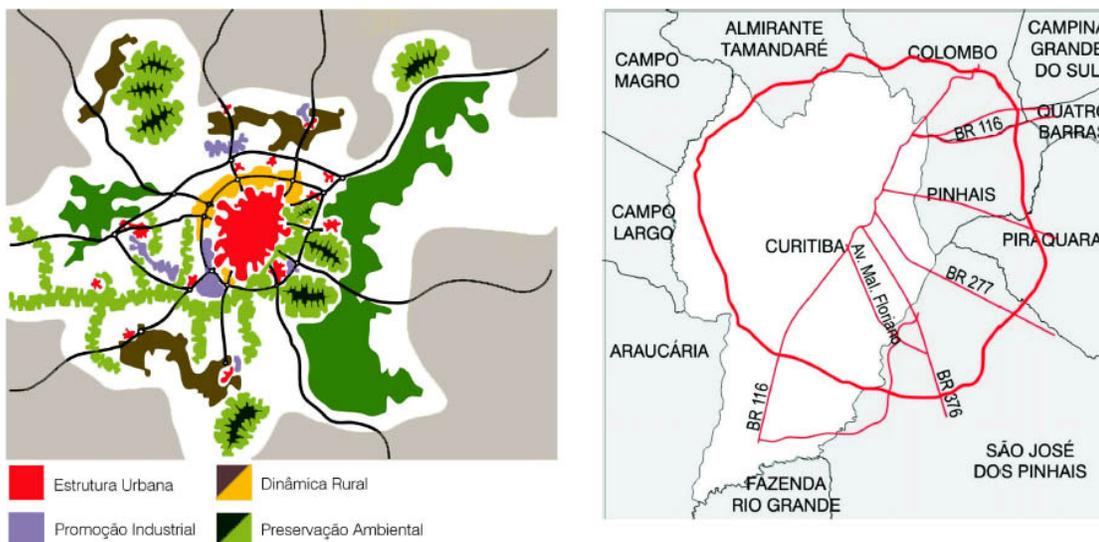


FIGURA 18- PROPOSIÇÕES PDI 1978  
 FONTE: COMEC (2006)

No final da década de 1980 e início da de 1990, os órgãos metropolitanos perdem o seu espaço e têm a sua função questionada – reflexo da queda da ditadura militar. Após o término do PDI de 1978, em 1981 foi desenvolvida uma lista de projetos necessários à sua implantação. Entre 1985 e 1987, foi elaborado o Programa de Investimentos da RMC, a fim de arrecadar recursos junto ao Banco Mundial. Esses não foram viabilizados, mas o mencionado Programa deu origem ao Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano (PEDU). A fim de gerar propostas para o Programa, estabeleceu-se a divisão da RMC em quatro áreas:

- o centro expandido, entendido como a malha urbana central de Curitiba, centro polarizador de múltiplas atividades na RMC;
- as áreas periféricas, resultantes do extravasamento da cidade pólo e que concentram a maior quantidade de problemas em relação ao resto da RMC [...];
- as sedes municipais, entendidas aqui como importantes na estruturação da RMC, já que o programa considerava que deveriam servir como pólos centralizadores de primeira instância [...]; e
- as pequenas comunidades urbanas e área rural, que [...], se caracterizavam por certa independência em relação à estrutura urbana da metrópole. (COMEC, 2006, p.37)

A partir do Programa, verificou-se que o fato de Curitiba ter tido um processo de planejamento bem estruturado repercutiu diretamente na urbanização de áreas periféricas, onde a legislação era mais permissiva e fragilizada - o que só será mudado a partir de 1979, com a Lei Federal de parcelamento do solo urbano. Após a

elaboração do programa, que teve como resultado algumas obras viárias e o Plano Diretor de Manejo Florestal, as atividades da COMEC foram reduzidas e o órgão quase extinto. (COMEC, 2006)

Nos anos 1990, viu-se na COMEC um órgão capaz de resolver os grandes problemas metropolitanos, como apoio ao executivo estadual. Ela passou a responder por questões como a gestão do transporte público metropolitano, a implantação do Programa de Saneamento Ambiental, a orientação do processo de industrialização da RMC, a criação do Sistema Integrado de Gestão e Proteção de Mananciais (SIGPROM) da RMC, a elaboração das Diretrizes para Gestão do Sistema Viário Metropolitano e do novo PDI. Em 1998, aprova-se uma Lei Estadual de regulamentação do uso do solo nas áreas de mananciais de abastecimento público, vinculada ao Conselho Gestor dos Mananciais (CGM), cujos papéis de presidência e secretaria executiva são exercidos pela COMEC. Instituíram-se assim Áreas de Proteção Ambiental (APA) e Unidades Territoriais de Planejamento (UTP). (COMEC, 2006)

A mesma década, segundo Firkowski (2004, p.275), “inaugura, no aglomerado metropolitano de Curitiba<sup>10</sup>, uma nova etapa do processo de industrialização, sobretudo em razão da localização das indústrias automobilísticas *Renault e Audi/Volkswagen*.” Conforme a autora, a conveniência da localização dos complexos produtivos prevaleceu sobre os interesses de ordem local, já estipulados no PDI de 1978. Isso “pela subordinação dos governos locais e estaduais em prontamente atender às demandas impostas, sob pena do capital optar por outras áreas.” A presença dessas indústrias não só atraiu novas indústrias, mas também novas atividades econômicas e população. (FIRKOWSKI, 2004)

A RMC é hoje formada por 26 municípios, que ocupam praticamente todo o Primeiro Planalto paranaense. São eles Curitiba, São José dos Pinhais, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Mandirituba, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul – os primeiros 14 municípios integrantes da RMC pela Lei Federal de 1973, Fazenda Rio Grande, Tunas do Paraná, Itaperuçu, Pinhais, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Quitandinha e Tijucas do Sul, Adrianópolis, Campo Magro, Agudos do Sul e

---

<sup>10</sup> Para a autora, “O aglomerado metropolitano de Curitiba é constituído por uma única mancha urbana, composta por doze dos vinte e seis municípios que formam a Região Metropolitana de Curitiba [...] Trata-se, assim, de uma escala de análise diferenciada, entre a municipal e a da RMC.”

Lapa. Tem como divisores naturais a Serra da Escarpa Devoniana a sudoeste e a leste a Serra do Mar e faz divisa ao sul com Santa Catarina e a norte com São Paulo (Figura 19).



FIGURA 19– LOCALIZAÇÃO DA RMC  
FONTE: COMEC (2006)

O município de São José dos Pinhais está localizado na porção sudeste da RMC e faz divisa com os municípios de Curitiba, Pinhais, Piraquara, Fazenda Rio Grande, Mandirituba, Tijucas do Sul, Morretes e Guaratuba. É integrante da RMC desde a sua instituição por Lei Federal no ano de 1973 e por apresentar conurbação da sua malha urbana com Curitiba, é componente do Núcleo Urbano Central (NUC), segundo definição da COMEC (2006).

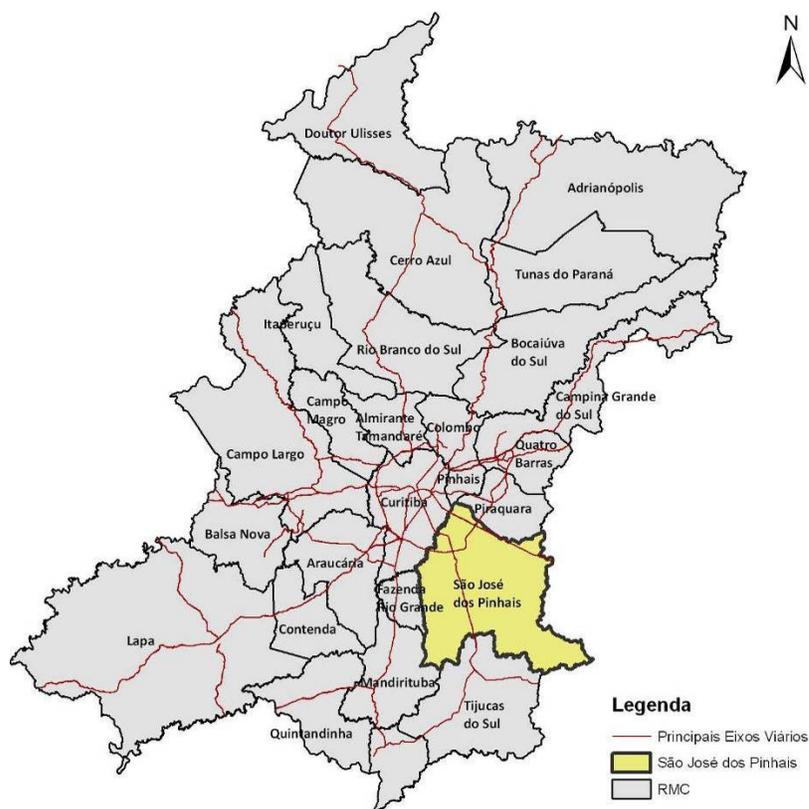


FIGURA 20 – SÃO JOSÉ DOS PINHAIS E A RMC  
 FONTE: COMEC, 2006  
 NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA

Com relação à inserção no contexto regional, o município encontra-se em posição estratégica: por ele passam as rodovias federais BR 277, BR 376 e BR 116 (Contorno Metropolitano). Nele está instalado o Aeroporto Internacional de Curitiba, que atende o transporte de cargas e passageiros, e duas plantas industriais multinacionais de produção automotiva: *Renault* e *Audi/Volkswagen*. De interesse ambiental tem-se, a sudeste do município, parte da APA de Guaratuba, pertencente à bacia litorânea, de grande importância no que se refere à preservação da Floresta Atlântica. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

Quanto a aspectos de interesse metropolitano, em São José dos Pinhais estão presentes áreas de interesse de preservação de mananciais para abastecimento público: parte da UTP do Itaqui e a APA do Pequeno, integrantes da bacia do Alto Iguaçu. Há no município, ainda, as bacias do rio Miringuava e do rio Cotia, que constituem potenciais de mananciais para abastecimento, a última sendo, porém, comprometida pela sua proximidade ao Distrito Industrial de Campo Largo da Roseira, onde se encontra a planta industrial da *Audi/Volkswagen*. Na escala

metropolitana são importantes vias de conexão com Curitiba a Avenida Comendador Franco (Avenida das Torres) e a Avenida das Américas (continuação da Avenida Marechal Floriano Peixoto) e com Piraquara a Avenida Rui Barbosa. Quanto ao transporte coletivo, o município possui dois terminais de ônibus – Terminal Central e Terminal Afonso Pena – conectados ao Sistema de Transporte Metropolitano, contando com linhas intercidas, linhas tronco-radiais e linhas metropolitanas geridas pelo município.

Com área total de 948,67 km<sup>2</sup>, o município possui altitude média de 906m, porém com grandes variações. Nas proximidades de Curitiba, tem-se as áreas mais planas e com altitudes menores – justificando também a ocupação da área, e a leste e sudeste os terrenos mais acidentados e com maiores altitudes.

O sistema hidrográfico municipal está inserido nas bacias do Alto Iguaçu e Litorânea, sendo a Serra do Mar a divisora de águas. Como importantes subbacias dentro da bacia do Alto Iguaçu tem-se, no território municipal, a do rio Pequeno, a do rio Ressaca, a do rio Miringuava, a do rio Cotia e ainda parte das subbacias do rio Despique e do rio Itaqui (Figura 21).

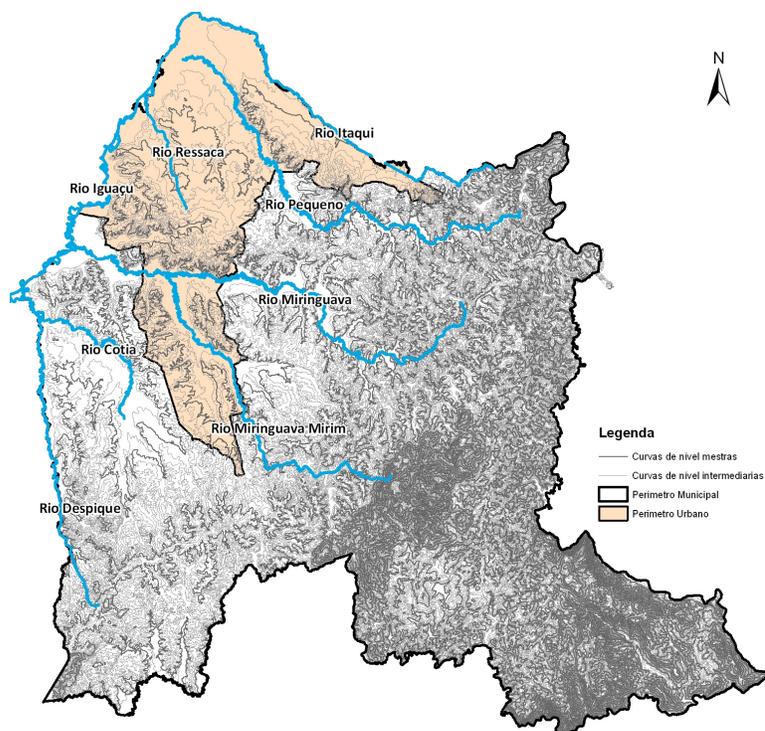


FIGURA 21 – CURVAS DE NÍVEL E PRINCIPAIS RIOS DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS  
FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2011

Quanto ao uso do solo municipal, o Quadro 4 traz de forma resumida os diferentes usos por subbacia hidrográfica. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

Sub-bacia		Área construída			Agrícola		Pastagem	Florestal	Mineração
		Residencial urbano	Industrial	Cemitério (un.)	Hortaliças	Batata, milho, feijão.	Bovinos e Ovinos	Capoeira	Lavra ativa
Itaqui		Geral e esparsos	Distrito industrial	2				Esparsos	Esparsos
Pequeno		Parcial-várzea e concentrado	Distrito industrial	0	Declividades suaves			Mais intenso	Esparsos
Miringuava		Parcial-várzea e concentrado	Olarias concentradas na foz do rio	4	Declividades suaves			Mais intenso	Mais intenso
	Miringuava-mirim	Parcial e concentrado	Distrito industrial	1	Declividades suaves		Concentrado no terço inferior	Esparsos	Esparsos
Ressaca		Geral e concentrado		3					Mais intenso (foz)
Cotia			olarias	1		Praticamente junto às nascentes	Mais intenso	Esparsos	Esparsos (foz)
Despique			olarias	2		Praticamente junto às nascentes		Esparsos	Esparsos (foz)

QUADRO 4 – USO DO SOLO MUNICIPAL POR SUB-BACIA HIDROGRÁFICA  
 FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2004)

São José dos Pinhais possui hoje, conforme o Censo Demográfico 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 264.210 habitantes, sendo 89,7% desses moradores da área urbana. É o segundo município mais populoso da RMC, perdendo apenas para o pólo metropolitano, Curitiba – 1.751.907 habitantes. (IBGE, 2010)

Até a década de 1970, quando o município contava com cerca de 30 mil habitantes, a ocupação no território era compacta – em torno do núcleo urbano- e mais alongada no sentido nordeste/sudoeste. A partir de então, com o intenso crescimento populacional, surgem as primeiras manchas de ocupação desconectadas do tecido principal, dando origem a grandes vazios urbanos (Figura 22).

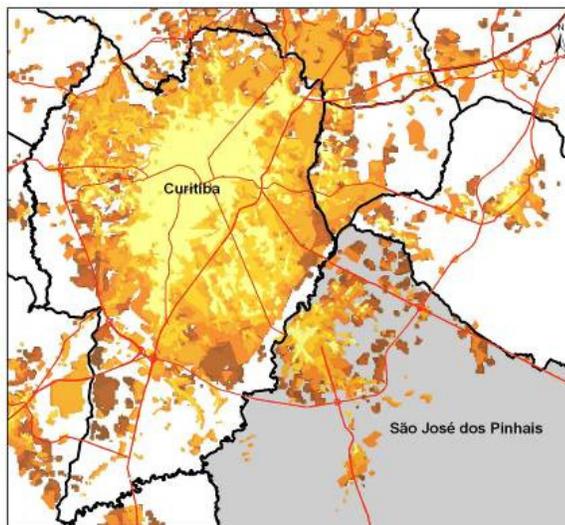


FIGURA 22– EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA EM CURITIBA E SÃO JOSÉ DOS PINHAIS ENTRE 1950 E 2004

FONTE: COMEC (2006) NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA

Nas décadas de 1980 e 1990, essas manchas desconectadas são adensadas e se tem uma intensificação na ocupação da porção norte do município, nas proximidades de Piraquara. Nesse período o município registrou sua maior taxa de incremento populacional (Figura 23). Segundo dados do diagnóstico do Plano Diretor Municipal, São José dos Pinhais apresentou nos anos 1990 “uma taxa de crescimento de 5,38% ao ano, o que representa 3,27% acima da taxa de Curitiba e 3,0% acima da taxa do Paraná”. Tem-se, nesse momento, uma periferação ainda maior da ocupação urbana e um adensamento na região sudeste. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

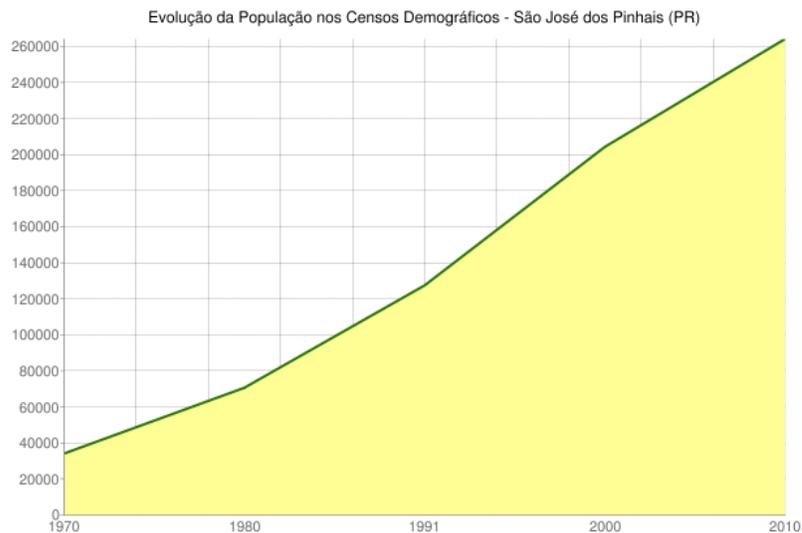


FIGURA 23– EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS ENTRE 1970 E 2010

FONTE: IBGE (2011)

Ainda sobre a ocupação do território, deve-se destacar a existência de 'obstáculos' à integração do tecido urbano: a área do aeroporto e as rodovias BR 376 e BR 277, que fazem com que sejam identificadas diferentes áreas no quadro urbano, uma de ocupação mais antiga, densa e consolidada, e as demais áreas, mais recentes, esparsas e em expansão. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

Com relação à estrutura fundiária, constata-se na área central e nos seus arredores um padrão de parcelamento do solo muito heterogêneo, em decorrência dos múltiplos desmembramentos ao longo do tempo. Por outro lado, as demais áreas possuem lotes e quadras de dimensões mais homogêneas, por serem áreas mais recentes e já submetidas a legislações de parcelamento do solo.

Quanto à economia, o município se destaca como segundo pólo automobilístico do país, contando com duas importantes plantas industriais. Ainda possui cerca de 1000 indústrias de setores e portes variados, citam-se como principais as olarias, madeireiras e usinas de beneficiamento de erva-mate. Na agricultura destaca-se a produção de hortaliças em pequenas unidades produtivas, caracterizadas como agricultura familiar. O setor terciário é bastante diversificado, em 2001, o município contava com cerca de 3800 casas comerciais, 3600 unidades de prestação de serviço e 3500 profissionais autônomos. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

### **3.3 De núcleo urbano a centro principal: os limites do centro de São José dos Pinhais**

Historicamente, como já dito, a formação do núcleo urbano de São José dos Pinhais se deu em função da decadência do povoado de Arraial Grande, a partir do fim do século XVII, motivando a ocupação de uma área nas proximidades da então Vila de Curitiba e do caminho do Arraial. A centralidade de tal ocupação é definida com a construção - provavelmente no início do século XVIII - de uma capela dedicada ao santo São José, oficializando a freguesia de mesmo nome. (COLNAGHI; MAGALHÃES FILHO; MAGALHÃES, 1992; MAROCHI, 2007)

O Provimento do Ouvidor Geral Raphael Pires Pardini, de 1721, trata, dentre outros, de assuntos ligados à Freguesia de São José e, inclusive, da ocupação do espaço ao redor da Igreja. Provia-se a doação de terras nesse entorno

para que moradores de áreas distantes construíssem uma segunda casa onde permaneceriam durante os eventos religiosos. Nota-se assim a apropriação desse espaço por uma elite, que dispunha de meios e recursos para construir e manter uma edificação de uso esporádico.

Na Freguesia de São José, para garantir a presença dos moradores nos atos religiosos, era necessária a distribuição de terras ao redor da Igreja de São José. Nestas terras, as pessoas que viviam em locais mais distantes, deviam construir uma segunda moradia, onde permaneciam enquanto fosse necessário para uma efetiva participação nas 'obrigações' religiosas. Era necessário que os quintais das casas estivessem bem fechados, pois assim evitava-se 'desastres e ofensas de Deos"'. (MAROCHI, 2007, p.55)

Até o fim do século tem-se poucas alterações na estrutura urbana, com a instalação de alguns comerciantes e o uso mais constante das residências. A dinâmica do então núcleo urbano sofrerá importantes mudanças com a chegada dos imigrantes. Segundo Marochi (2006, p.56) "a partir do início do século XX, muitos imigrantes abandonaram os núcleos agrícolas já formados, passando a ocupar espaços ao redor, ou dentro do então pequeno centro urbano do município." Imigrantes italianos e alguns alemães e poloneses dividiram áreas de chácaras de antigos colonizadores portugueses, que nos anos 1960 cederão ao processo urbano e serão loteadas e ocupadas. (MAROCHI, 2006)

Não se encontraram fontes bibliográficas que discutam a expansão dos limites do núcleo urbano de São José. A seguir serão mostradas algumas fotos que ilustram a evolução urbana. Na imagem de 1906 (Figura 24) e na maquete (Figura 25), nota-se um núcleo urbano ainda muito simples, conformado ao redor da igreja.



FIGURA 24– IMAGEM DA IGREJA DEDICADA A SÃO JOSÉ NO ANO DE 1906  
FONTE: MUSEU MUNICIPAL ATÍLIO ROCCO (2011)



FIGURA 25– MAQUETE DO NÚCLEO URBANO NO INÍCIO DO SÉCULO XX  
FONTE: A AUTORA – FOTO TIRADA DA MAQUETE EM EXPOSIÇÃO NO MUSEU MUNICIPAL

A imagem de 1912 (Figura 26) mostra algumas casas urbanas ainda nas proximidades da Igreja e do Colégio Silveira da Motta, e ao fundo as chácaras.



FIGURA 26– IMAGEM A PARTIR DA TORRE DA IGREJA EM 1912  
 FONTE: MUSEU MUNICIPAL ATÍLIO ROCCO (2011)

Em 1930, já se percebe a presença de um sobrado e de uma dinâmica urbana mais consolidada. O limite no núcleo urbano já é mais extenso, mas ainda concentrado nas proximidades da Igreja (Figura 27).



FIGURA 27– RUA XV DE NOVEMBRO, AO LADO DA IGREJA, NA DÉCADA DE 1930  
 FONTE: MUSEU MUNICIPAL ATÍLIO ROCCO (2011)

Dez anos depois, os limites do urbano ganham maiores dimensões e nele se instalam novas atividades, a exemplo do Cine Império (Figura 28).



FIGURA 28– CINE IMPÉRIO, SITUAVA-SE EM FRENTE AO ATUAL MUSEU - 1940  
FONTE: MUSEU MUNICIPAL ATÍLIO ROCCO (2011)

No ano de 1960 realizam-se obras de calçamento da Rua XV de Novembro, a inauguração da placa comemorativa da obra se dá em 06 de junho de 1959.



FIGURA 29– OBRAS DE CALÇAMENTO DA RUA XV DE NOVENBRO, 1960  
FONTE: MUSEU MUNICIPAL ATÍLIO ROCCO (2011)

No fim da década de 1970 se percebe a necessidade de um instrumento legal de organização e estruturação do espaço urbano do município. Até então se havia definido um perímetro urbano e algumas zonas dentro dele, mas com o intuito principal de sistematizar a cobrança do imposto territorial urbano. A primeira lei municipal de zoneamento do uso do solo data de 1979 e seus principais objetivos eram: a) a racionalização do uso do solo, b) a hierarquização do sistema viário

integrado ao uso do solo, c) a consolidação de eixos de adensamento na área urbanizada e d) a determinação de áreas de preservação e proteção ecológica. O perímetro urbano era definido como a “área compreendida entre o Rio Iguaçu, o futuro Contorno Sul e a BR 277, e a área compreendida entre a BR 376, o futuro Contorno Sul e a antiga estrada para Joinville, mais o perímetro dos loteamentos aprovados”. Quanto ao zoneamento, instituíam-se zonas de média e baixa densidade, zonas verdes, industriais, de serviço e de preservação ambiental e paisagística (Figura 30). (LEIS MUNICIPAIS, 2011a; SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2011a)

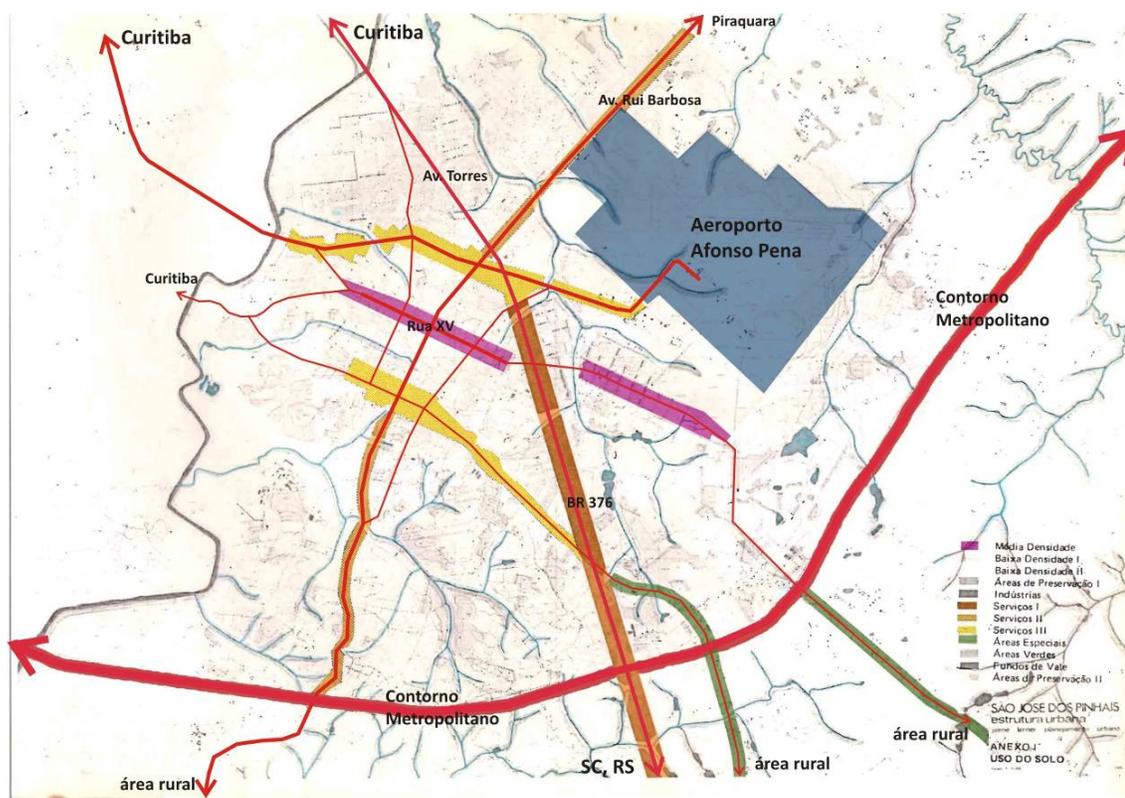


FIGURA 30– SÍNTESE DA LEI 79/1979  
 FONTE: LEIS MUNICIPAIS (2011a), SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011a)  
 NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA

Para a área central, no entorno da Rua XV de Novembro, era estabelecida uma zona de média densidade, com permissão de uso do solo para habitação unifamiliar e coletiva, comércio, serviço e indústria de pequeno e médio porte. Como proposta volumétrica têm-se quadras de massas únicas, devido à possibilidade de ocupação de 100% do lote, de gabarito médio (Quadro 5). (LEIS MUNICIPAIS, 2011a; SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2011a)

Permitidos	Permissíveis	Coef. Aprov.	Altura Max.	Recuo	Testada/ área mín. lotes
Habitação coletiva, atendidas as exigências de estacionamento; Habitação unifamiliar; Comércio varejista pequeno e médio porte; Restaurantes, padarias, confeitarias, cafés, bares; Serviços particulares; Artesanato; Pequenas oficinas de reparos; Instalações de rádio; Hotéis e similares; Locais de reunião e culto; Supermercados, atendidas as exigências de estacionamento; Teatros, cinemas; Bancos; Escritórios.	Serviços públicos; Estabelecimento de saúde, ensino e cultura; Clubes recreativos; Postos de abastecimento e serviços automobilísticos; Editoras, tipografias, gráficas; Estacionamento e garagens coletivas; Manufaturas não incômodas relacionadas com comércio varejista.	2	4 pav.	Frente 5m, exceto Rua XV	15 m/ 450 m <sup>2</sup>

QUADRO 5 – TABELA DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO PARA A ZONA DE MÉDIA DENSIDADE– LEI MUNICIPAL 14/1979

FONTE: LEIS MUNICIPAIS (2011a), SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011a)

Ainda, no que se refere à hierarquia do sistema viário, a Lei 74/1979 estabelece para a Rua XV de Novembro o “uso preferencial dos pedestres, com equipamentos a estes destinados”, a classificando como diretriz de Via de Pedestres. Nota-se claramente a influência da pedestrianização da Rua XV de Novembro em Curitiba, ocorrida no ano de 1972<sup>11</sup>. Já em 1980, uma lei municipal autoriza o executivo a desapropriar imóveis na mencionada rua, para fins de alargamento, atendendo a diretriz de 25 metros de largura. (LEIS MUNICIPAIS, 2011a; LEIS MUNICIPAIS, 2011c)

<sup>11</sup> Para a execução da Lei de Uso do Solo de 1979, a Prefeitura de São José dos Pinhais contratou consultoria do escritório Jaime Lerner Planejamento Urbano, cujo proprietário, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner, foi mentor do projeto de pedestrianização da Rua XV de Novembro em Curitiba.



FIGURA 31– IMAGEM DA RUA XV DE NOVEMBRO EM 04 DE SETEMBRO DE 1979, INÍCIO DAS OBRAS DE PEDESTRIANIZAÇÃO  
FONTE: MUSEU MUNICIPAL ATÍLIO ROCCO (2011)

Em 1981 houve uma reavaliação da lei de 1979, com alteração de alguns artigos e manutenção dos demais. Assim, são instituídas três zonas de média densidade e uma zona de expansão urbana na região sul do município, às margens da BR 376, bastante afastada da malha urbana consolidada. O perímetro urbano é alterado, incluindo áreas para além do contorno metropolitano. Não foi possível ter acesso aos anexos da referida Lei, por isso não se tem informação a respeito dos limites e parâmetros urbanísticos das zonas de média densidade propostas. Em 1987, a Lei Municipal de número 1 altera, apenas, a planta de zoneamento de uso do solo. Percebe-se o entendimento da Zona de Média Densidade I como um centro principal, e da Zona de Média Densidade II como um centro expandido (Figura 32). (LEIS MUNICIPAIS, 2011d; SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2011b)

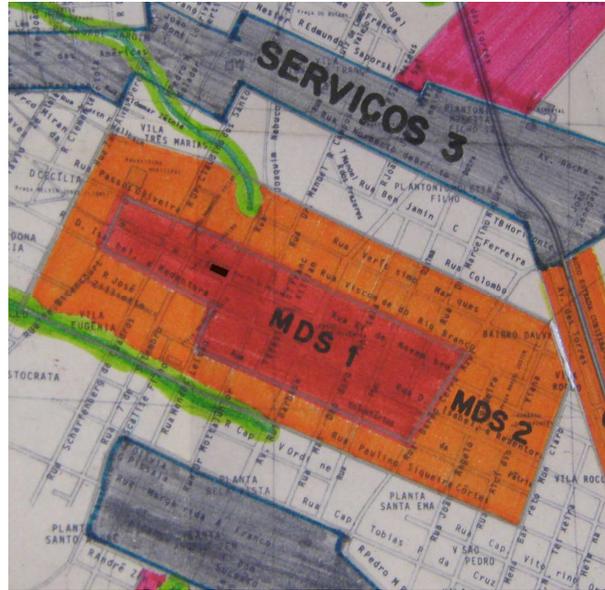


FIGURA 32– ZONEAMENTO DA ÁREA CENTRAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS – LEI 1/1987  
 FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011b)

No ano de 1990, após a promulgação da Constituição Brasileira de 1988, que estabeleceu novos instrumentos urbanos a fim de afirmar a função social da sociedade e da propriedade e estimular o desenvolvimento urbano sustentável, concluiu-se o primeiro ordenamento territorial para São José dos Pinhais em forma de Plano Diretor. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2004)

A Lei Municipal de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo de 1990 tinha como diretrizes: a) o estabelecimento de critérios para a racionalização da utilização do solo urbano; b) a previsão e o controle de densidades de uso e ocupação do solo e; c) a harmonização de atividades e usos diferenciados mas complementares. Nela tem-se pela primeira vez a utilização do termo ‘zona central’; e definem-se duas zonas centrais: uma formada pelo centro chamado tradicional – ZC, e outra por uma proposta de centro expandido – ZC2 (Figura 33). (LEIS MUNICIPAIS, 2011b)

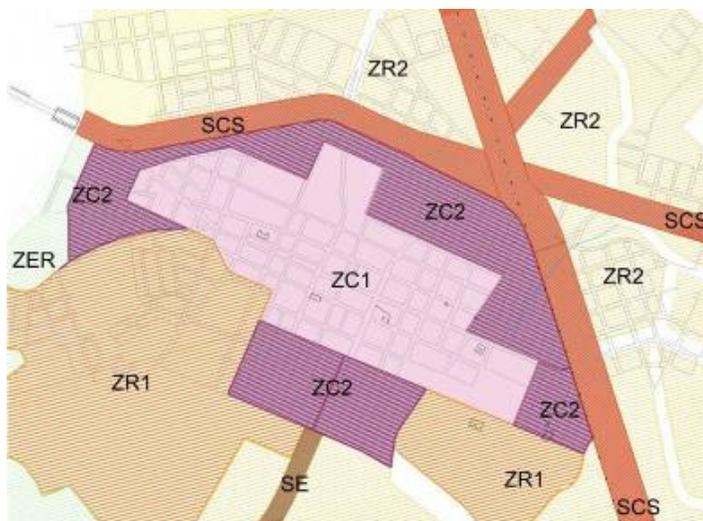


FIGURA 33 – ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO PARA A ÁREA CENTRAL– LEI 57/1990  
 FONTE: LEIS MUNICIPAIS (2011b)

Considera-se Zona Central (ZC) aquela de predominância comercial e de serviços, garantida uma adequada densidade habitacional, situada no centro tradicional da cidade e sua periferia imediata, sendo a Zona Central I (ZC1) e centro tradicional propriamente dito, e a Zona central 2 (ZC2) a sua expansão desejada, estando ambas diferenciadas pela intensidade de usos e escalas de ocupação. (LEIS MUNICIPAIS, 2011b)

Pode-se dizer que a lei trata de uma única zona central, visto a similaridade da regulamentação das zonas ZC1 e ZC2. Ambas têm como usos adequados a habitação coletiva, comércio e serviço vicinal, comércio e serviço distrital, comércio e serviço geral, equipamento social e comunitário vicinal e equipamento social e comunitário distrital. Como uso permissível para as duas tem-se comércio e serviço especial e como proibido a habitação de interesse social e indústrias de grande porte. Na ZC2 admite-se a instalação de micro-indústrias não poluidoras e permite-se a instalação de indústrias médias não poluidoras. (LEIS MUNICIPAIS, 2011b)

Os parâmetros de ocupação e parcelamento do solo (Tabela 2) definem volumetricamente para a ZC1 uma massa contínua edificada- pavimento térreo e sobreloja – e, acima disso, blocos edificadas espaçados. O mesmo para a ZC2 com a diferença de a massa contínua se restringir ao pavimento térreo.

TABELA 2 – PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO E PARCELAMENTO DO SOLO – LEI 57/1990

Zonas	Taxa Ocupação	Coefficiente de Aproveitamento	Altura máxima (n pav.)	Recuo Mínimo (m)	Afastamento mínimo (m)	Testada mín. lote (m)	Área mín. lote (m)
ZC1	50% (1)	2 (2) (3)	6 (6)	-	-	12	360
ZC2	50% (5)	2,5	6	-	(4)	15	450

(1) Permitido 100% no subsolo, térreo e sobreloja;

(2) Permitido o coeficiente 2 para edificações de uso exclusivamente residencial, admitindo-se o coeficiente 3 para edificações mistas, com embasamento de uso exclusivamente comercial até 2 pavimentos;

(3) Não serão computadas para efeitos de coeficiente de aproveitamento as áreas destinadas exclusivamente a garagem no subsolo;

(4) Até 2 pavimentos não é exigido afastamento lateral; a partir do 3 pavimentos, o afastamento lateral será de 2m e a soma mínima dos afastamentos laterais e fundos será igual a 8m;

(5) Permitido 100% exclusivamente no térreo;

(6) Respeitados os níveis do Plano de Zona de Proteção ao Aeroporto.

FONTE: LEIS MUNICIPAIS, 2011b

Cabe aqui destacar o disposto no Parágrafo Único do Artigo Sexto da referida lei:

Como elementos acessórios de uma política social, os coeficientes de aproveitamento dos terrenos localizados na Zona Central 1 (ZC1), poderão ser diferenciados de modo que a Prefeitura possa permitir uma concessão adicional aos parâmetros vigentes, em contrapartida de uma compensação em terras, equipamentos, habitações ou outros, que se destinam a usos de interesse exclusivamente social. (LEIS MUNICIPAIS, 2011b)

Assim, na ZC1 se permitia coeficiente de aproveitamento 5, altura máxima de 12 pavimentos, taxa de ocupação para térreo e sobreloja de 100% e para demais pavimentos 40%, desde que se desse uma contrapartida de cunho social ao município – aprovada pelo Conselho Municipal do Zoneamento. Percebe-se, assim, a tentativa de implantação da outorga onerosa do direito de construir, que, contudo, não obteve sucesso. (LEIS MUNICIPAIS, 2011b)

Em 2004, tem-se a aprovação do Plano Diretor Municipal, em conformidade com o Estatuto da Cidade e sua diretriz principal de cumprimento da função social da propriedade, em vigor até hoje. O Plano Diretor prevê nas zonas centrais a aplicação dos instrumentos urbanísticos de parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, seguidos do imposto progressivo no tempo e desapropriação com pagamento mediante título da dívida pública, e da outorga onerosa do direito de construir. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2011c)

O atual zoneamento mantém uma zona central no centro tradicional da cidade e outra no seu entorno imediato, porém com alterações nos seus limites, e ainda

reconhece uma nova centralidade no bairro Afonso Pena, onde se institui a Zona Central 3 (ZC3)<sup>12</sup> (Figura 34).

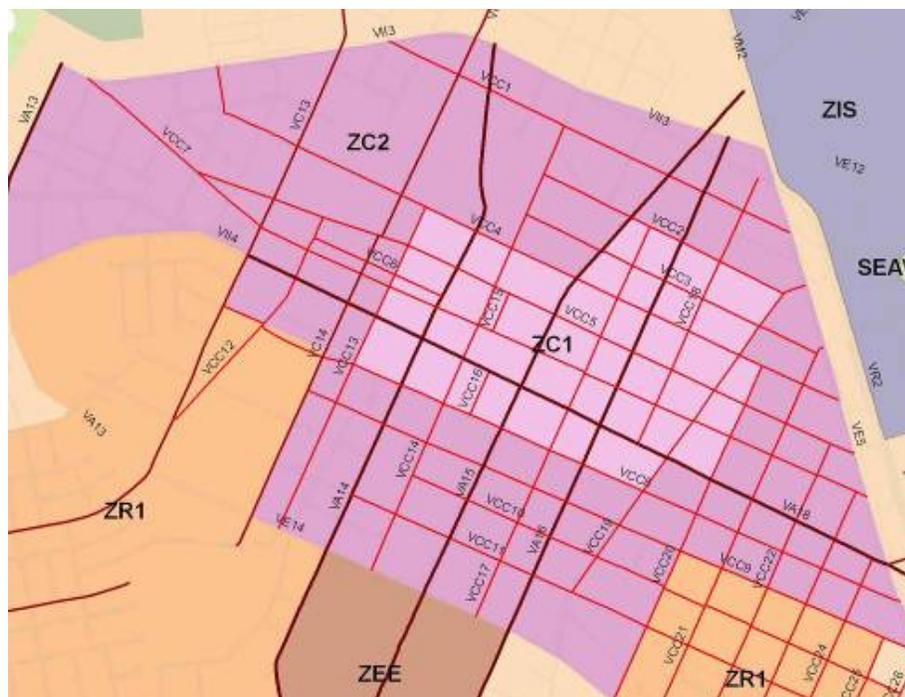


FIGURA 34– ZONEAMENTO E HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO VIGENTES  
 FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c)  
 NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA.

O padrão de ocupação para a ZC1 foi bastante alterado. Estimula-se o adensamento e verticalização, tanto de torres de uso misto quanto de uso residencial. A ZC2 também tem estímulo a adensamento e verticalização, mas em intensidade menor (Tabela 3).

<sup>12</sup> A ZC3 não será aqui detalhada e analisada pelo fato de essa pesquisa ter como foco o centro principal do município.

TABELA 3 – PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO – LEI VIGENTE

<b>ZC1</b>				
<b>Lote mínimo testada(m ) / área (m²)</b>	<b>Altura máxima (pav.)</b>	<b>Coefficiente de aproveitamento</b>	<b>Taxa de ocupação máxima (%)</b>	<b>Taxa de permeabilidade mínima (%)</b>
15 / 600	14, até 20 pavimentos com utilização da outorga onerosa do direito de construir	4, para uso exclusivo residencial	60, torre de uso misto ou residencial	20, uso exclusivo residencial
		5, para uso misto	100, base comercial e estacionamento, torre residencial	0, para uso misto ou exclusivo comercial/serviço
<b>ZC2</b>				
<b>Lote mínimo testada(m ) / área (m²)</b>	<b>Altura máxima (pav.)</b>	<b>Coefficiente de aproveitamento</b>	<b>Taxa de ocupação máxima (%)</b>	<b>Taxa de permeabilidade mínima (%)</b>
15 / 600	12, até 14 pavimentos com utilização de outorga onerosa	3	50, torre de uso misto ou residencial 100, base comercial e estacionamento, torre residencial	25, uso exclusivo residencial

FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011D)

### **3.4 O centro de São José dos Pinhais em análise: características, dinâmicas e percepções**

Segundo o Ministério das Cidades (2005, p.10), antes de caracterizar um centro, deve-se limitá-lo, para então abordar as questões a ele envolvidas. Assim, partir dos aspectos históricos, da evolução da legislação urbana para a área central e da concentração de atividades terciárias, definiu-se uma área para o aprofundamento do estudo da área central de São José dos Pinhais. (Figura 35). Foram definidos dois setores: o perímetro interno corresponde ao centro urbano propriamente dito, que será, de agora em diante, denominado centro tradicional, e o externo, o centro expandido.

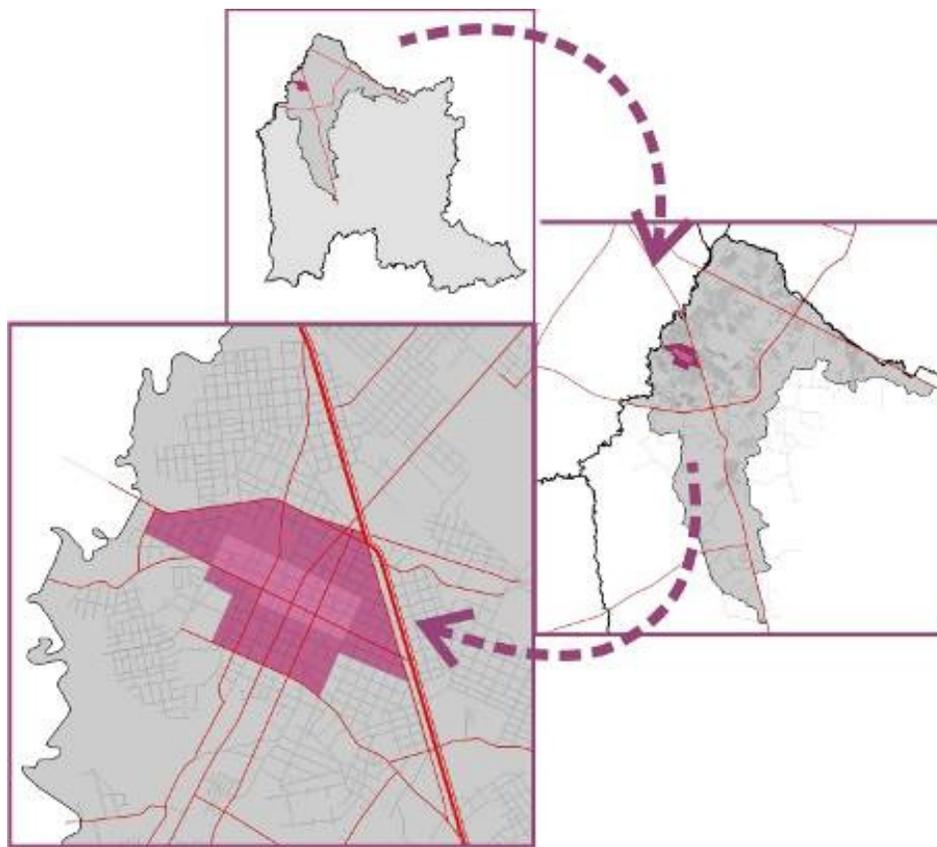


FIGURA 35– LOCALIZAÇÃO E LIMITES DA ÁREA DE ESTUDO: MUNICÍPIO, PERÍMETRO URBANO, CENTRO TRADICIONAL E EXPANDIDO  
 FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c)  
 NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA.

Como centro principal do município, uma das características principais da área de estudo é a facilidade de acesso. No seu limite leste tem-se uma via regional de conexão com a região sul do Brasil e com Curitiba, a Avenida das Torres. Ao norte, as avenidas das Américas e Rocha Pombo também fazem a ligação com a capital do estado, pela Avenida Marechal Floriano Peixoto. As vias de maior importância que cruzam a área central no sentido norte-sul são: a) a Avenida Rui Barbosa – ligação área rural, área urbana e Piraquara (Figura 36) ; b) a Rua Joaquim Nabuco – acesso à cidade a partir da Avenida das Torres; c) e Rua Barão do Cerro Azul – conexão com a área urbana a sudeste.



FIGURA 36– CRUZAMENTO DA AVENIDA RUI BARBOSA COM A RUA XV DE NOVEMBRO  
FONTE: A AUTORA

Outras vias importantes são a Rua Isabel, a Redentora, que já foi a única ligação do município com Curitiba pela chamada Ponte Velha e, hoje, faz conexão com o leste da cidade, e a Rua Visconde do Rio Branco, que é acesso, a partir da Avenida das Américas, ao centro (Figura 37).

Pode-se afirmar que, de maneira geral, as vias da área central são bem dimensionadas, e conseguem dar fluidez ao trânsito. Porém, várias delas atendem simultaneamente o transporte de cargas, o transporte coletivo e o automóvel, gerando conflitos numa área que deveria ser prioritária ao pedestre. Com relação a áreas de estacionamento, essas vias não conseguem suprir a demanda por vagas, tornando-se hoje necessária alguma regulamentação, citando-se como exemplo os estacionamentos rotativos.

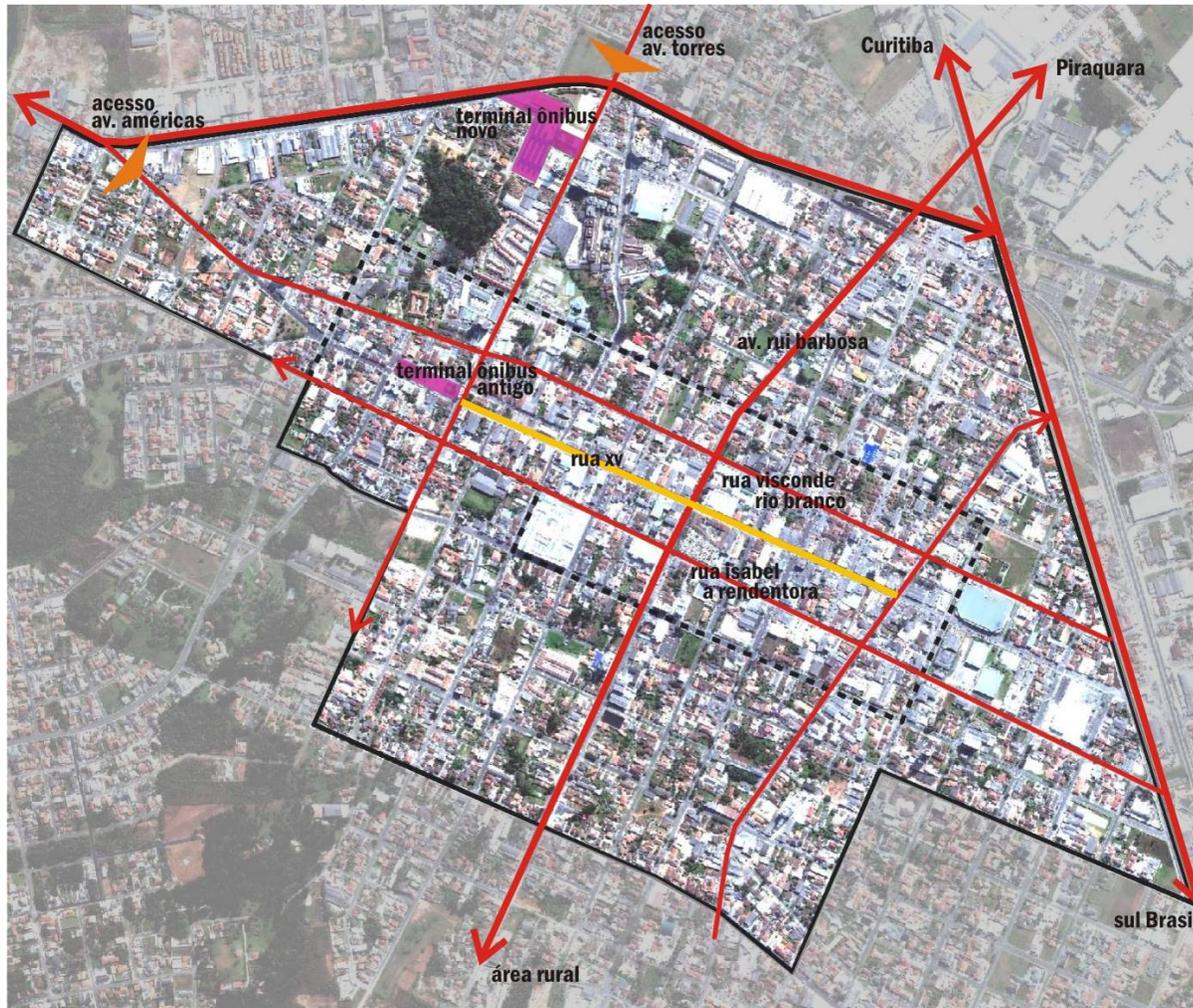


FIGURA 37 – ACESSOS E SISTEMA VIÁRIO NA ÁREA CENTRAL  
FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c) NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA

Até o ano de 2010, o principal terminal de ônibus do município localizava-se na Praça Getúlio Vargas, no começo da Rua XV de Novembro perto da Igreja Matriz. No início de 2011, inaugurou-se o novo terminal, que, mais afastado do centro tradicional (mas ainda no centro expandido), obrigou maiores deslocamentos, gerando certo descontentamento da população. Fato é que o antigo terminal não tinha capacidade e nem infraestrutura para atender adequadamente a atual demanda, e que a praça, potencial de área livre no coração da cidade, estava muito degradada.



**Antigo terminal central de ônibus**



**Novo terminal central de ônibus**

**FIGURA 38– ANTIGO E NOVO TERMINAL CENTRAL DE ÔNIBUS**  
FONTE: SJPNEWS (2011); NOGALBERTO (2011)

Não se sabe exatamente as conseqüências que essa alteração terá na dinâmica do centro da cidade. O que já se pode notar é a concentração de pessoas nos pontos de ônibus localizados nas vias paralelas à Rua XV, principalmente em horários de pico, o que certamente atrairá, ainda mais, as atividades de comércio e serviço e estenderá os limites do centro.



**FIGURA 39– CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS NO PONTO DE ÔNIBUS, FORA DE HORÁRIO DE PICO**  
FONTE: A AUTORA

A Rua XV de Novembro é a única via de pedestres na cidade. Os seus cruzamentos com outras vias são, em geral, seguros: tem-se, em sua maioria, o encurtamento da faixa de rolamento e sinalização semafórica. Contudo, no seu entorno, também de uso intenso do pedestre, tem-se pouca sinalização e muitos conflitos com o modal rodoviário.

Quanto ao modal ciclovitário, apesar de muito utilizado em toda a área urbana para o deslocamento de pequenas distâncias (Figura 40), não há, no centro de São José, o incentivo nem a infraestrutura necessária para o uso de bicicletas. Na Rua XV, como medida de segurança ao pedestre, há a proibição de se transitar montado em bicicleta, o que indica a intensidade de sua utilização (Figura 41).



FIGURA 40– UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NO CENTRO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS  
FONTE: A AUTORA



FIGURA 41– PLACA: “PROIBIDO TRANSITAR MONTADO EM BICICLETA”  
FONTE: A AUTORA

Um centro urbano também é caracterizado pela concentração de atividades comerciais e serviços e pela pluralidade de funções, e no de São José dos Pinhais não é diferente (Figura 42). No centro tradicional tem-se o predomínio de comércio e serviço, sendo a Rua XV de Novembro o principal eixo da atividade terciária, aliás, muito diversificada. Porém destacam-se também os usos mistos e o institucional, representado, principalmente, pela sede da administração pública municipal e pela Câmara de Vereadores.

Quanto ao uso residencial, deve-se ressaltar a quase inexistência de moradias na Rua XV de Novembro. A consequência direta é o completo esvaziamento do espaço em horários não comerciais, principalmente à noite (Figura 43), tornando-a vulnerável ao vandalismo e à violência. Ainda, retrai-se o potencial de uso noturno da via, que poderia contar com teatros, restaurantes e bares.

Além disso, percebe-se uma tendência de expulsão do uso residencial em todo o centro tradicional, o que deve ser objeto de uma política urbana para evitar o seu esvaziamento e degradação. No centro expandido, pelo contrário, o uso predominante é o residencial, com concentração do comércio e serviço em vias principais. Destaca-se uma concentração de uso médico-hospitalar a sudeste da área de estudo e outra de serviços logísticos a norte – área prevista para tal já no plano de 1979.

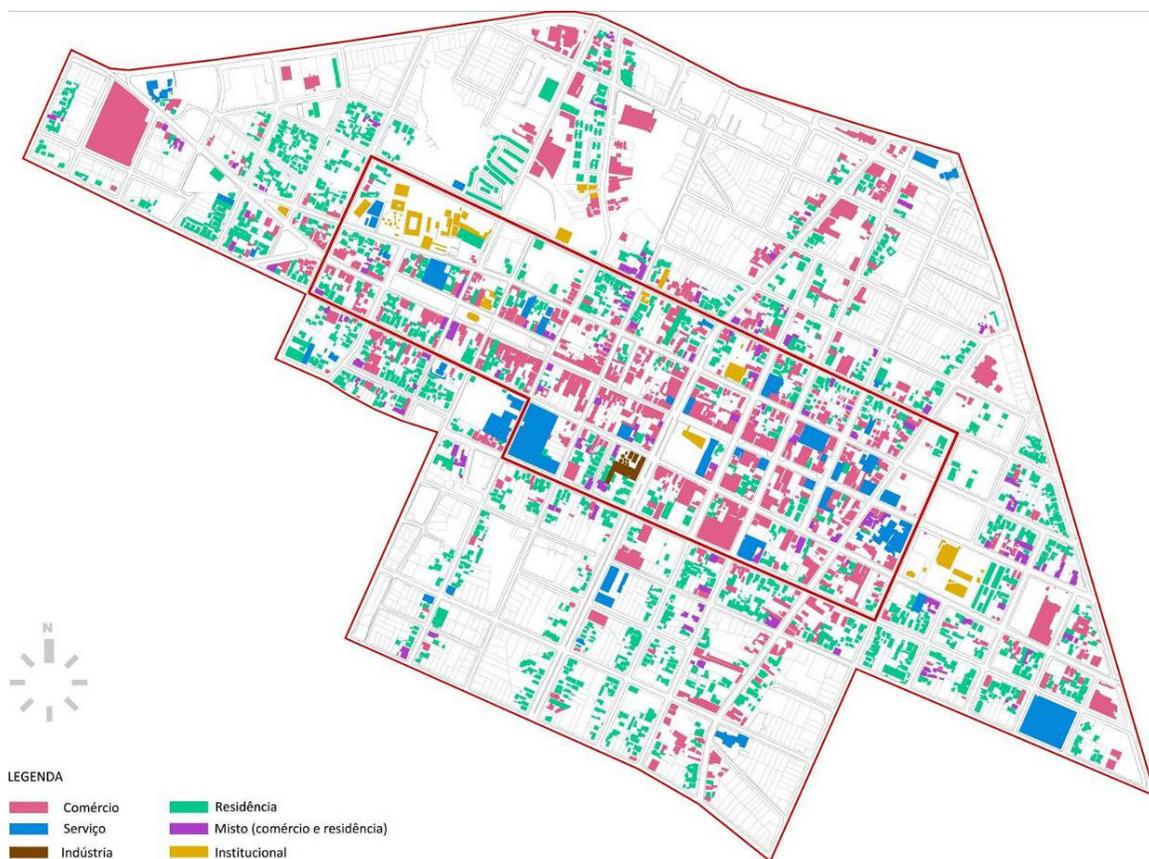


FIGURA 42 – USO DO SOLO NA ÁREA CENTRAL  
FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2004)



FIGURA 43– RUA XV DE NOVEMBRO ÀS 20 HORAS DE UMA QUARTA-FEIRA  
FONTE: A AUTORA

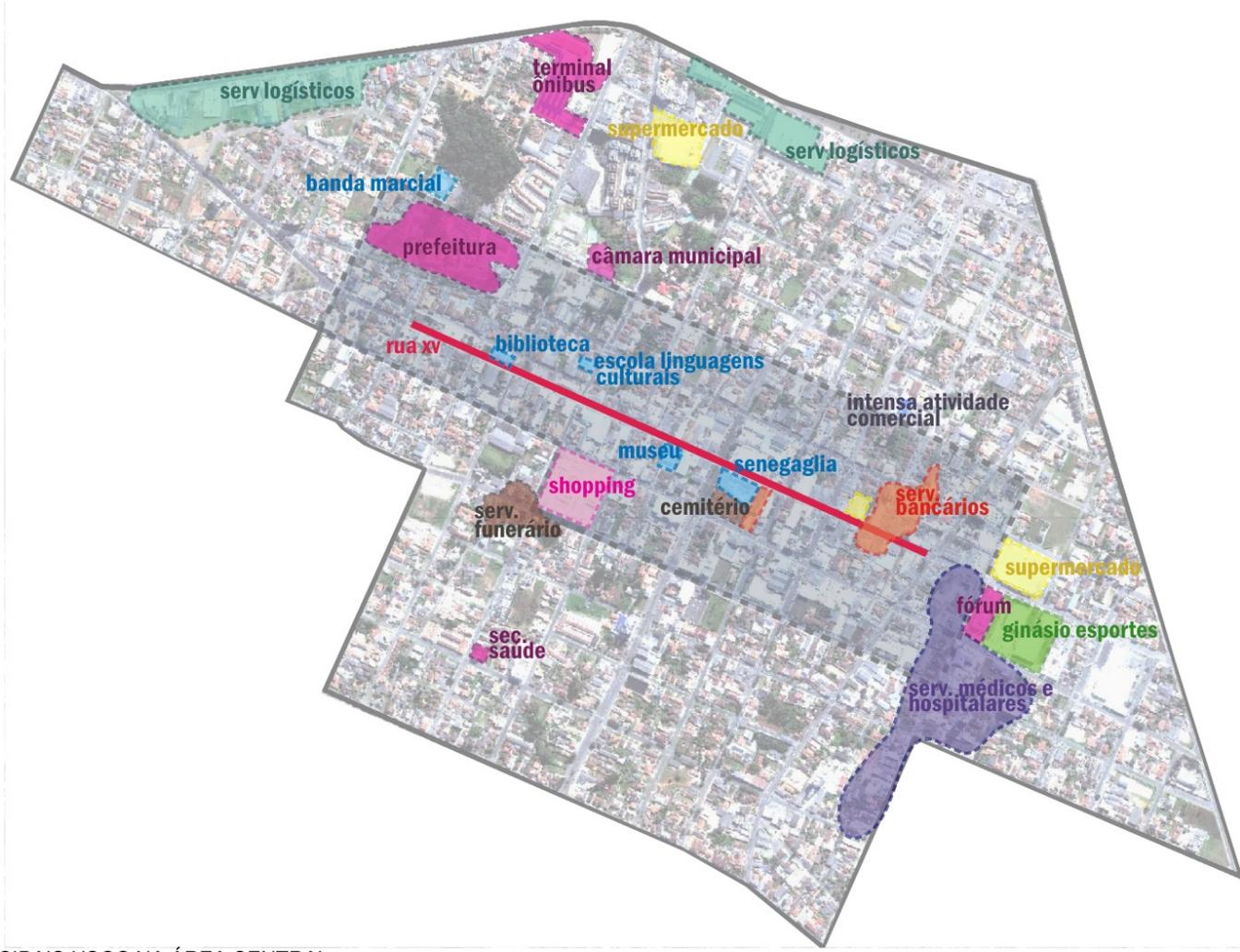


FIGURA 44 – PRINCIPAIS USOS NA ÁREA CENTRAL  
FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c)

Com relação à ocupação do solo, a área central de São José possui variedade de implantações e predominância de gabaritos médios e baixos, o que gera uma paisagem bucólica de poucos prédios e muitas áreas verdes (Figura 45). A Rua XV de Novembro é conformada por uma massa construída de dois ou três pavimentos, atrelada ao uso comercial. Considera-se um bom gabarito para uma rua de pedestres, pois mantém a escala humana.



FIGURA 45– VISTA DO CENTRO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS  
FONTE: SJPNEWS (2011)

A estrutura urbana da área é composta basicamente por uma malha ortogonal, que confere organização espacial. Ao se analisar a figura-fundo (Figura 46) é possível perceber a existência freqüente de miolos de quadra, tanto no centro tradicional quanto no expandido. Ainda, nota-se no centro tradicional a carência de espaços livres, não edificados, que poderiam se tornar espaços de lazer e contemplação.



FIGURA 46 – FIGURA FUNDO DA ÁREA CENTRAL: ESPAÇOS LIVRES E ÁREAS CONSTRUÍDAS  
FONTE: SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c)

Quanto à infraestrutura urbana, cabe destacar a existência de rede elétrica subterrânea da Rua XV de Novembro, que poderia ser ampliada para todo o centro tradicional, a insuficiente iluminação pública, o sistema de drenagem urbana adequado e o excesso de lixo na Rua XV de Novembro.



FIGURA 47– LIXEIRA E LIXO NA RUA XV  
FONTE: A AUTORA

Em se tratando de equipamentos públicos, deve-se ressaltar como ponto forte a padronização e organização locacional do mobiliário urbano presente na Rua XV de Novembro. Apesar disso, faz-se uma crítica quanto ao padrão de mobiliário para as bancas de revista e lanchonetes pois entende-se que elas ocupam muito espaço na via, além de configurarem barreiras físicas, dificultando a livre circulação, e as visuais, que comprometem a apreensão do todo.



FIGURA 48– MOBILIÁRIO BANCAS E LANCHONETES  
FONTE: A AUTORA

A existência de equipamentos culturais no centro tradicional tem grande potencial não tão explorado. Recentemente, estão sendo propostas algumas atividades culturais em frente ao Museu Municipal Atílio Rocco, na Rua XV, nas quais se tem obtido sucesso. Com relação à Rua XV de Novembro, afirma-se a sua caracterização como local de passagem e circulação. Ao longo dela, não foram previstas áreas de permanência, apenas alguns bancos em meio ao seu percurso – sempre ocupados (Figura 49).



FIGURA 49– BANCOS SEMPRE OCUPADOS NA RUA XV DE NOVEMBRO  
FONTE: A AUTORA

Como local simbólico e de intensa circulação de pessoas, a via apresenta também uma importante função cívica, ela é palco de manifestações, comemorações e eventos políticos. O calçadão é também local de realização de feiras de artesanato, como mostrado na Figura 50.



FIGURA 50– FEIRA DE ARTESANATO NA RUA XV DE NOVEMBRO  
FONTE: JORNAL VISÃO ATUAL (2011)

Com relação à qualidade espacial, a Rua XV de Novembro é caracterizada por um aspecto árido, seco e sem cor. Ainda, tem-se uma intensa poluição visual causada pelas propagandas de lojas nas fachadas dos edifícios. Não havendo regulamentação para tal, o que se vê é o abuso da utilização da linguagem visual para atrair público (Figura 51).



FIGURA 51– POLUIÇÃO VISUAL  
FONTE: A AUTORA

Além disso, as linhas retas de composição da paisagem formam uma perspectiva única, um tanto monótona. Vê-se como necessário dar maior dinamismo ao ambiente, criar novas perspectivas e potencializar os elementos entendidos como símbolos nessa paisagem.

Em se tratando de patrimônio histórico, a área central de São José dos Pinhais, sede de seu núcleo urbano, possui algumas edificações de valor simbólico e de memória para a sua população – muito foi perdido ao longo do tempo -, que devem ser respeitadas e preservadas. O município não conta com bens edificados tombados a nível estadual ou federal. Quanto aos tombados municipalmente, tem-se na área central (Figura 52):

- Catedral de São José: construção iniciada em 1905, de arquitetura eclética, tombada em 2002;
- Biblioteca Pública Municipal Scharffenberg de Quadros: prédio construído em 1912, de arquitetura neoclássica para abrigar a Escola Silveira da Motta, tombada em 1980;
- Museu Municipal Atílio Rocco: Construído por Manoel Ordine, na década de 1910 para sua residência, já foi sede da Prefeitura Municipal, tombado em 1980;
- Centro de Vivência João Senegaglia: sede da extinta Indústria e Comércio Senegaglia, importante indústria local até 1976, tombado em 1996;
- Colégio Estadual Silveira da Motta: edificação escolar de 1955, tombado em 1996 e;
- Casa Guernieri: residência em madeira, construída provavelmente na década de 1920, tombada em 1996. (SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, 2011d)

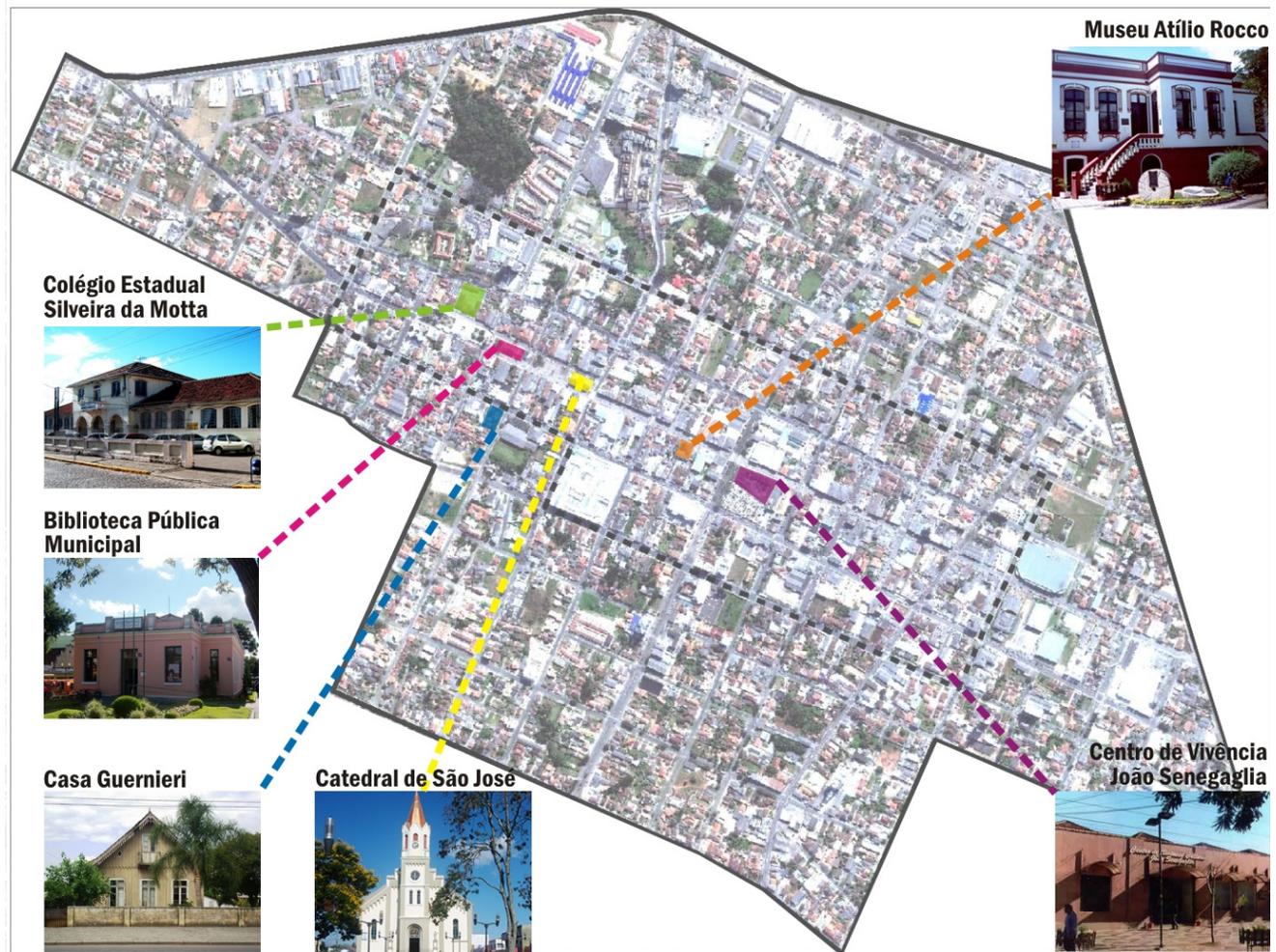


FIGURA 52 – BENS TOMBADOS NA ÁREA CENTRAL  
FONTE:SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (2011c) NOTA: DADOS TRABALHADOS PELA AUTORA

É possível perceber a falta de conscientização e falta de incentivo por parte do poder público à preservação do patrimônio, mesmo quando se trata dos últimos exemplares históricos da cidade. Como exemplo, imóveis de interesse histórico-cultural, situados na Rua XV, se encontram escondidos atrás de painéis de lojas ou camuflados pelo interesse comercial (Figura 53).



FIGURA 53– EDIFICAÇÕES DE INTERESSE PATRIMONIAL  
 FONTE: A AUTORA

Um outro aspecto relevante do objeto de estudo é que além de ser entendido como centro principal do município, pode ser considerado também um subcentro metropolitano, segundo a definição supracitada de Villaça (2001), por também atender municípios vizinhos, integrantes da RMC, como Tijucas do Sul, Piraquara e inclusive bairros da região sul de Curitiba, como Boqueirão, Sítio Cercado e Alto Boqueirão.

Num contexto municipal, a área central é considerada pelos moradores de bairros distantes e da área rural como “a cidade”, onde vêm fazer compras, ir ao banco ou simplesmente passear. Após a inauguração do Shopping São José, em 2008, percebem-se algumas alterações na dinâmica desse centro. Aos poucos se vê o abandono do centro tradicional da cidade pela elite - agora atraída pelas grandes marcas, pela praça de alimentação, pelo cinema - e uma apropriação, principalmente da Rua XV de Novembro, pelas camadas mais populares. Seria equívoco afirmar que essa população não frequenta o shopping; ela apenas não faz dele seu local de compras por motivos de incapacidade financeira. Atenta-se assim para a necessidade de uma intervenção urbana que garanta diversidade de usos e de públicos no centro tradicional, de maneira a fazer do shopping apenas mais uma opção de compras. Isso porque se o poder público deixar de se interessar por um

centro de camadas populares e seguir os interesses da elite, o centro de São José tende a seguir a dinâmica de outros centros urbanos brasileiros e entrar num processo de degradação.

A fim de apreender a percepção que as pessoas têm do centro de São José dos Pinhais, fez-se uma pesquisa de opinião do tipo *survey*. Foram utilizados como instrumento de pesquisa dois modelos de questionário: Modelo 2, mais voltado para crianças – possui perguntas mais simples e pede-se a confecção de um desenho - e o Modelo 1 preferencialmente para as faixas etárias a partir de 15 anos. Como local de aplicação do questionário escolheu-se a Escola de Linguagens Culturais da Prefeitura de São José dos Pinhais, que oferece cursos gratuitos de dança, teatro e instrumentos musicais. Justifica-se a escolha pelo fato de a Escola estar localizada no centro da cidade e por atender um público de diversas faixas etárias e condições socioeconômicas.

A identificação de um centro através da análise de mapas e dados pode encerrar-se em si mesma e cair no descrédito se a verificação *in loco* das características do local, dos aspectos históricos particulares e das lógicas sócio-econômicas locais, se a percepção dos moradores e transeuntes, se a leitura do lugar no nível do chão das ruas não corroborá-la. (VARGAS, 2003, p.47)

A amostra total foi de quarenta entrevistados, vinte para cada modelo de questionário. Não se pretende com essa pequena amostragem generalizar o entendimento da população sãojoseense sobre o centro da cidade, mas sim contribuir para o enriquecimento da análise. Do total de entrevistados, a grande maioria tem entre 9 e 15 anos, o que representa 60% da amostra; em seguida tem-se a faixa entre 15 e 25 anos, correspondendo a 20% do total (Figura 54).

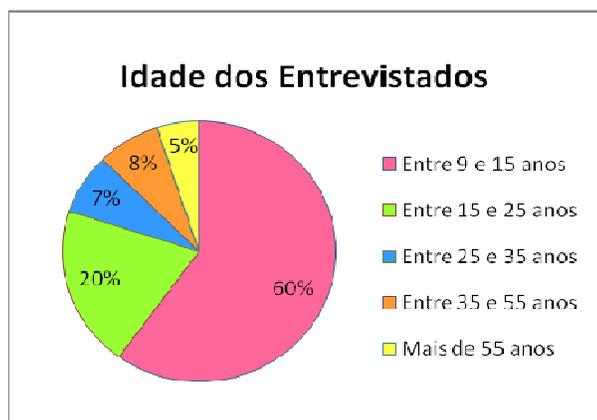


FIGURA 54– GRÁFICO IDADE DOS ENTREVISTADOS  
FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Devido ao questionário ser composto de perguntas abertas, geraram-se respostas variadas, que, para a sistematização dos dados, foram agrupadas por similaridade. Em algumas perguntas aceitou-se mais de uma resposta por entrevistado – no máximo 3- e, por isso, nesses casos, o somatório de respostas não corresponde ao total de entrevistados.

Com relação ao Modelo 1, a primeira pergunta feita foi: ‘Quando tratamos de centro de São José dos Pinhais, o que vem primeiro à sua cabeça?’. A expressão mais citada foi a Rua XV de Novembro, com 7 menções. Também com 7 citações tem-se o agrupamento lojas/compras/variedade de produtos/facilidades. Confirma-se assim o valor simbólico da Rua XV de Novembro e a visão do centro como pólo comercial. É importante destacar o agrupamento assalto/falta de segurança como preocupação de 5 entrevistados, mesmo com a existência de câmeras de monitoramento na área central e com rondas constantes da Guarda Municipal (Figura 55).

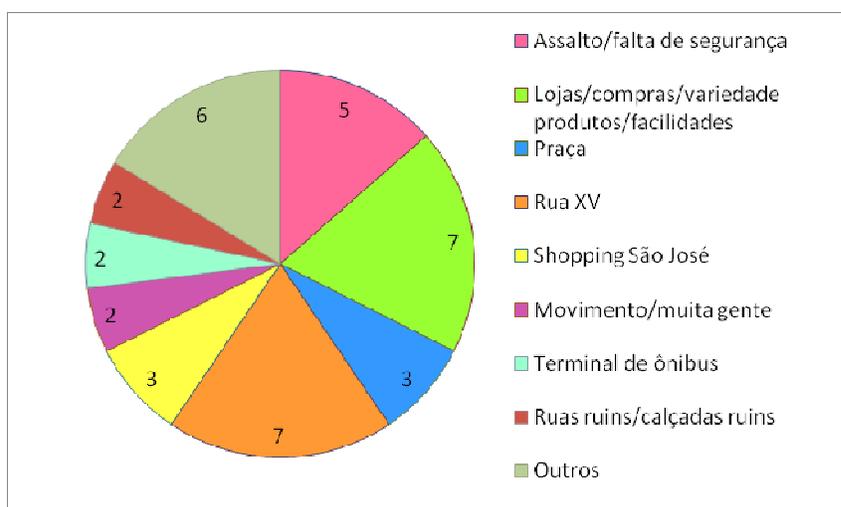


FIGURA 55– GRÁFICO PERGUNTA 1: QUANDO TRATAMOS DO CENTRO DE SÃO JOSÉ, O QUE VEM À SUA CABEÇA?  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Com relação à segunda pergunta do questionário - ‘O que o traz ao centro de São José dos Pinhais?’, dos 20 entrevistados, 15 responderam lazer. Em seguida, a resposta mais comum foi trabalho (8), e, com o mesmo número, estudo e comércio/lojas/compras com 4 menções cada (Figura 56).

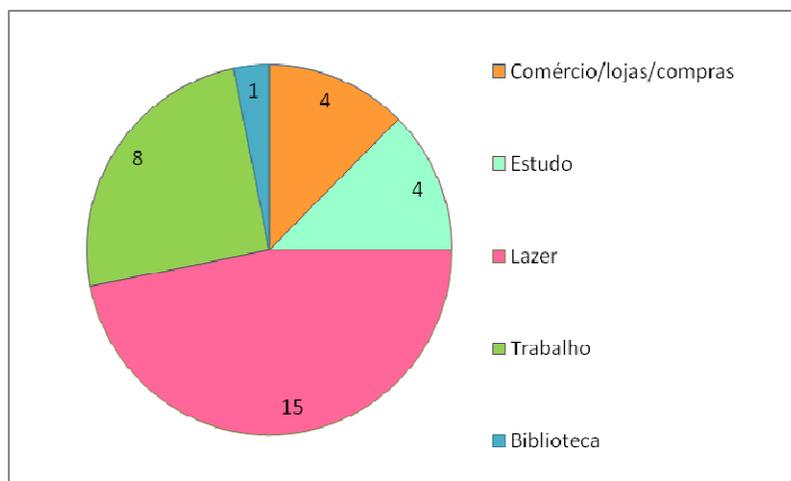


FIGURA 56– GRÁFICO PERGUNTA 2: O QUE O TRAZ AO CENTRO DE SÃO JOSÉ?  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Quando perguntados sobre os lugares que mais freqüentam no centro, a maioria respondeu a Escola de Linguagens Culturais – consequência de se ter aplicado o questionário na Escola. A segunda resposta mais comum foi o Shopping São José, citado 7 vezes e, em seguida, lojas, com 5 menções (Figura 57).

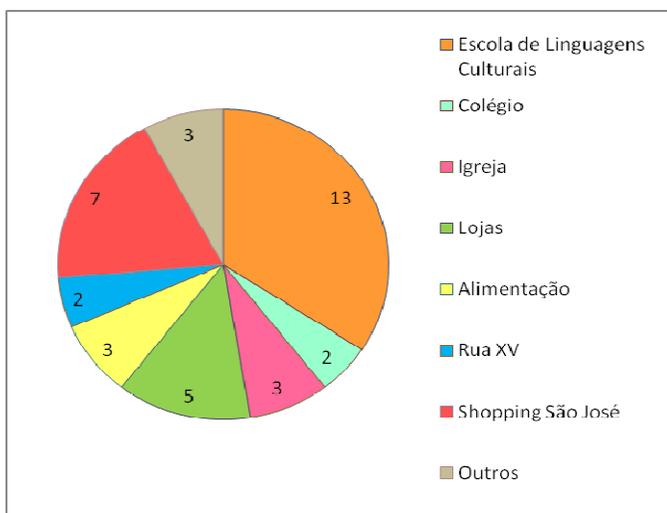


FIGURA 57 – GRÁFICO PERGUNTA 3: QUE LUGARES MAIS FREQUENTA NO CENTRO?  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Sobre a freqüência semanal com que vêm ao centro de São José dos Pinhais, 55% dos entrevistados o fazem todos os dias. Outros 30% vêm 4, 5 ou 6x por semana. Perguntou-se também de que maneira é feito esse deslocamento, se a pé, de carro, de ônibus ou de alguma outra forma.

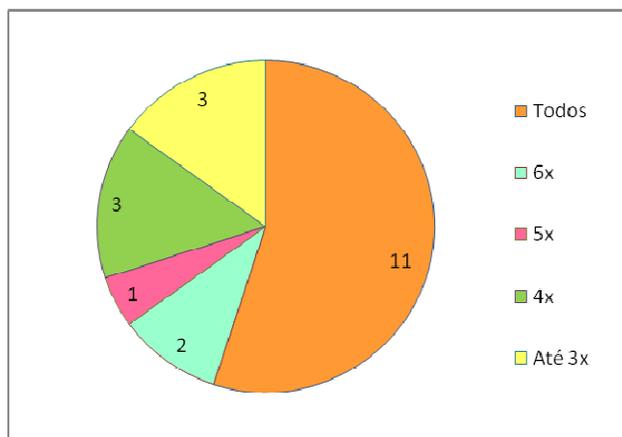


FIGURA 58 – GRÁFICO PERGUNTA 4: QUANTAS VEZES POR SEMANA VOCÊ VEM AO CENTRO?  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

A essa resposta adicionou-se o bairro onde os entrevistados moram, o que gerou a Figura 59. Não se percebeu uma regularidade de resultados para a relação distância do centro *versus* meio de locomoção, mas nota-se o predomínio de deslocamentos com ônibus e carro.

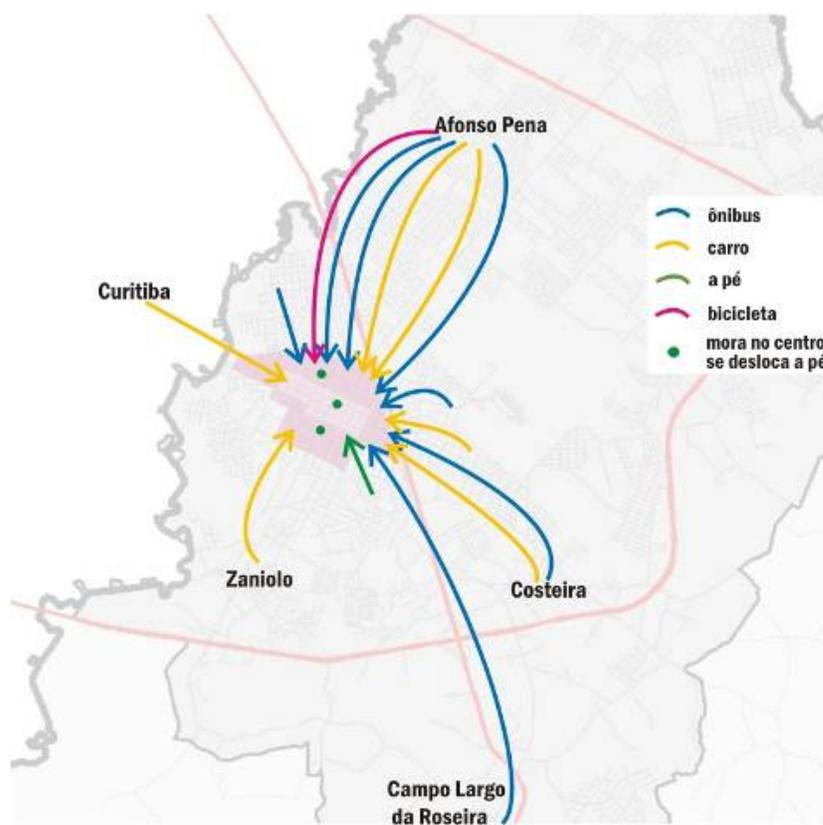


FIGURA 59 – MAPA PERGUNTA 4: DE QUE MANEIRA VOCÊ VEM AO CENTRO?  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Ao serem questionados se gostam do centro de São José, 55% responderam que sim e 35% que não. Perguntou-se também o que poderia ser melhorado no centro da cidade; as respostas mais citadas foram lazer, segurança e mais parque/mais verde. Destacam-se também as menções à limpeza e melhoria das praças (Figura 60).

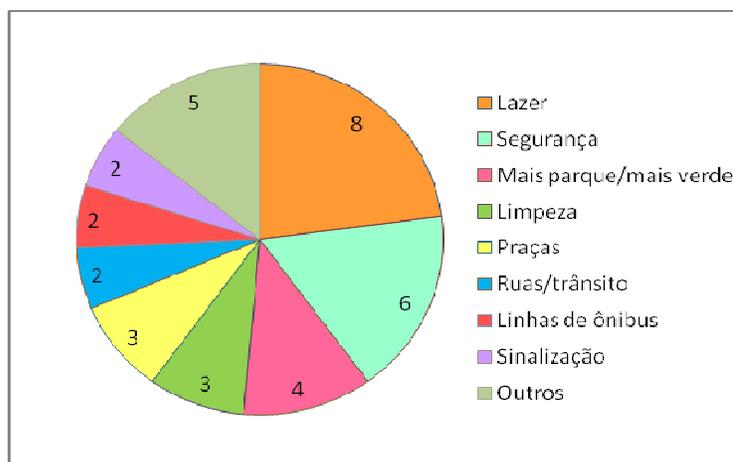


FIGURA 60 – GRÁFICO PERGUNTA 6: O QUE VOCÊ ACHA QUE PODERIA MELHORAR NO CENTRO?  
FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

No modelo de questionário 2, perguntou-se o que os entrevistados mais gostam no centro de São José dos Pinhais. A resposta mais citada foi o Shopping São José – apenas 2 não o mencionaram, e em seguida a Catedral de São José (Figura 61).

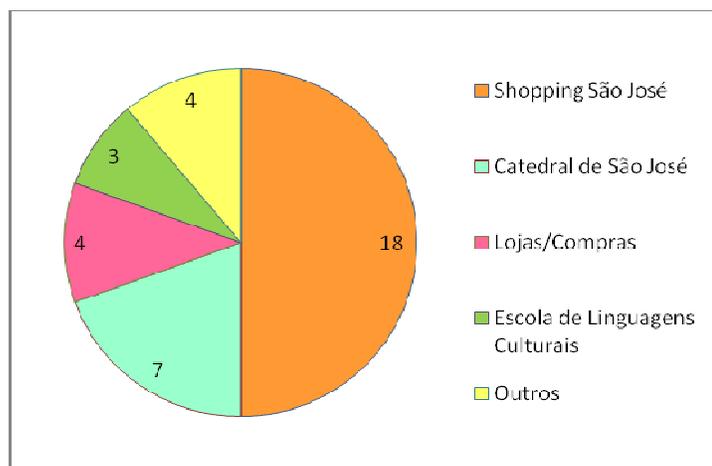


FIGURA 61 – MODELO DE QUESTIONÁRIO 2. PERGUNTA: O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NO CENTRO DE SÃO JOSÉ?  
FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Solicitou-se que os participantes da pesquisa fizessem um desenho representando o que lembravam do centro da cidade. A maioria dos desenhos contemplou ou o Shopping São José ou a Catedral de São José. Apresentamos aqui alguns desses desenhos, agrupados por similaridade.

Os desenhos da Isabela e Annalisa (Figura 62) retratam o caráter multifuncional do centro de São José dos Pinhais. Isabela desenha o Shopping São José, o colégio em que estuda (localizado no centro propriamente dito), a catedral de São José e a Escola de Linguagens Culturais, ou seja, os usos comercial, institucional e religioso. Annalisa, além de representar a Catedral, o Shopping e a Escola, desenha um carro e uma delegacia. Interessante notar que para ela o centro de São José está relacionado ao carro e, provavelmente, à falta de segurança.

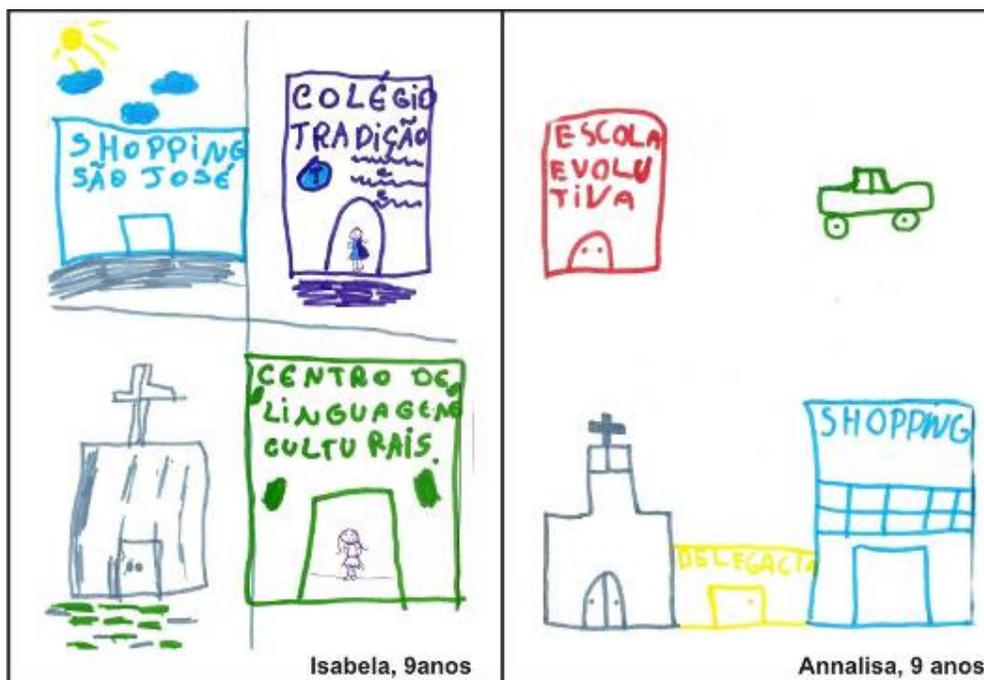


FIGURA 62 – MODELO DE QUESTIONÁRIO 2: DESENHOS - MULTIFUNCIONALIDADE  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Beatriz também contribui para essa visão de centro multiuso, desenhando, também, a Catedral, o Shopping e a Escola de Linguagens Culturais (Figura 63).



FIGURA 63 – MODELO DE QUESTIONÁRIO 2: DESENHOS – MULTIFUNCIONALIDADE 2  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

O que marca o centro de São José para Juliana e Heloísa é a Catedral de São José (Figura 64). Interessante notar no desenho de Juliana, o detalhe do mobiliário urbano – floreira e banco – da Rua XV de Novembro e a banca de jornais e revistas.

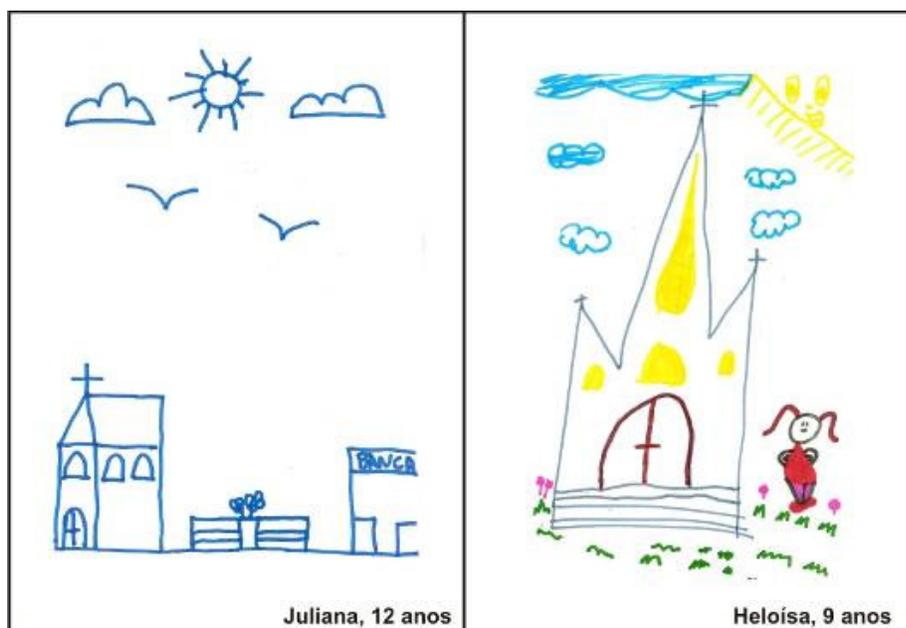


FIGURA 64 – MODELO DE QUESTIONÁRIO 2: DESENHOS – CATEDRAL DE SÃO JOSÉ  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Muito recorrente nos desenhos foi o Shopping São José (Figura 65). Mostra-se como exemplo os desenhos de Isabelle, Luíza, Ana Júlia e Gabriela. Todos representam a fachada do edifício do Shopping; Gabriela adiciona a frase: “Bem Vindos. Entrem.”

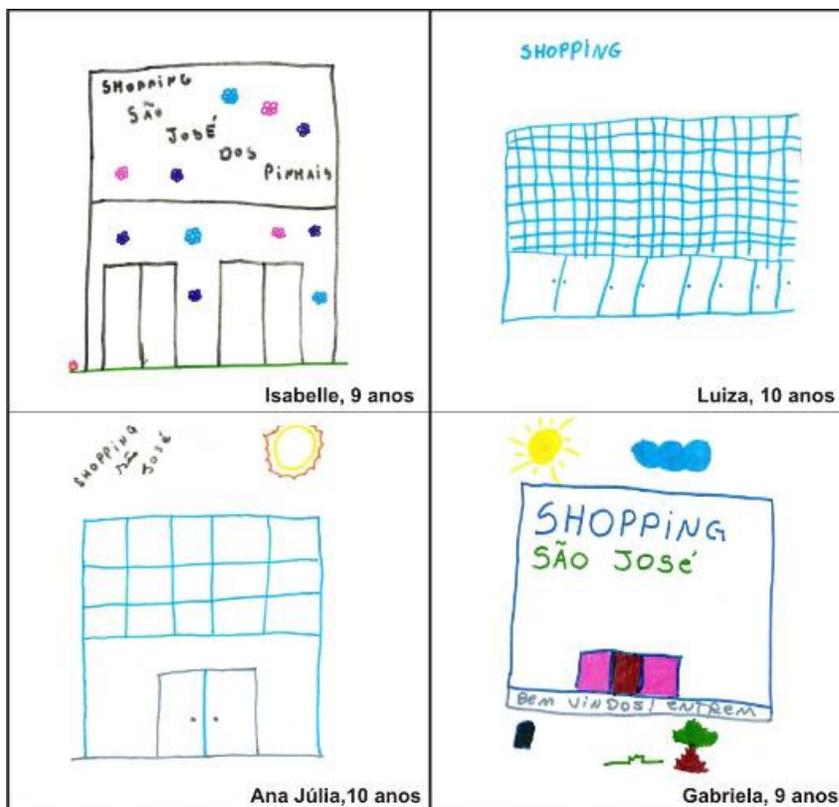


FIGURA 65 – MODELO DE QUESTIONÁRIO 2: DESENHOS – SHOPPING SÃO JOSÉ  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Para alguns, o que marca o centro da cidade são os ônibus ou o terminal de ônibus, caso da Paloma, da Letícia e da Engel. Afirma-se assim o conceito de centro como local de máxima acessibilidade na cidade (Figura 66).

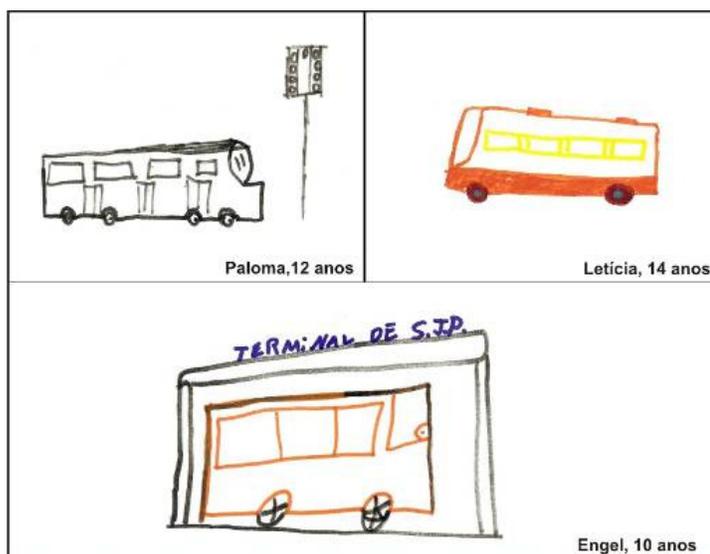


FIGURA 66 – MODELO DE QUESTIONÁRIO 2: DESENHOS – TRANSPORTE COLETIVO  
 FONTE: PESQUISA FEITA PELA AUTORA

Condicionantes	Potencialidades	Deficiências
Mobilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistema viário bem dimensionado, confortável</li> <li>• No centro tradicional, calçadas em bom estado de conservação e acessíveis a portadores de necessidades especiais</li> <li>• Facilidade de acesso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carência de vagas de estacionamento</li> <li>• Conflitos entre veículos privados, transporte coletivo, veículos de carga, pedestres e ciclistas</li> <li>• Acúmulo de pessoas em pontos de ônibus em vias com passeio reduzido</li> <li>• Cruzamentos perigosos para o pedestre – falta de sinalização</li> <li>• Prioridade ao pedestre apenas na Rua XV de Novembro</li> <li>• Ausência de incentivo e estrutura para o uso da bicicleta</li> </ul>
Uso e ocupação do solo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multiplicidade de usos, dispersos no espaço urbano</li> <li>• Comércio diversificado</li> <li>• Administração pública localizada no centro tradicional</li> <li>• Gabarito adequado das edificações da Rua XV de Novembro – escala humana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso residencial quase inexistente na Rua XV de Novembro e perdendo força no centro tradicional</li> </ul>
Uso do espaço urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feiras de artesanato na Rua XV</li> <li>• Função cívica da Rua XV– manifestações, comemorações</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poucas atividades culturais e de lazer</li> <li>• Rua XV de Novembro caracterizada apenas como local de circulação</li> </ul>
Estrutura Urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malha ortogonal promovendo espaço bem organizado</li> <li>• Possibilidade de integração espaços públicos e privados – miolos de quadra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausência de espaços livres para lazer, contemplação</li> </ul>
Infraestrutura urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rede elétrica subterrânea na Rua XV de Novembro, possibilidade de extensão para o entorno</li> <li>• Drenagem adequada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Excesso de lixo na Rua XV de Novembro</li> <li>• Iluminação pública ineficiente</li> </ul>
Qualidade do espaço e paisagem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paisagem bucólica, pouca verticalização</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poluição visual principalmente na Rua XV de Novembro</li> <li>• Aspecto árido, monótono, de poucas perspectivas na Rua XV de Novembro</li> <li>• Ausência de locais de permanência ao longo da Rua XV de Novembro</li> <li>• Praças existentes sem qualidade estética e paisagística</li> </ul>

Equipamentos públicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamentos culturais no centro tradicional</li> <li>• Mobiliário urbano presente na Rua XV de Novembro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausência de equipamentos de lazer, para as diferentes faixas etárias</li> <li>• Bancas de revistas como barreiras físicas e visuais</li> </ul>
Patrimônio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Catedral de São José como símbolo do centro</li> <li>• Alguns edifícios tombados com grande potencial para novos usos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de conscientização e incentivo à preservação do patrimônio - interesse comercial acima do interesse histórico-cultural</li> </ul>
Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência de câmeras de segurança em toda a área central</li> <li>• Rondas da guarda municipal</li> <li>• Baixo nível de violência urbana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensação de insegurança, principalmente à noite</li> </ul>
Participação popular	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moradores do centro como memória viva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moradores do centro não habituados à participação popular</li> </ul>
Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boa qualidade do ar</li> <li>• Espaço urbano bem arborizado</li> </ul>	

QUADRO 6 – SÍNTESE DA ANÁLISE DA ÁREA CENTRAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS  
 FONTE: A AUTORA

## 4 DIRETRIZES GERAIS

### **a) Complementar a análise da qualidade da paisagem urbana do centro de São José dos Pinhais.**

Com base na abordagem metodológica de Kevin Lynch, pretende-se identificar os elementos de qualidade e visibilidade do ambiente construído - vias, pontos nodais, setores, limites e marcos da paisagem urbana, relacionados ao conceito de imageabilidade - segundo Lynch (1997, p. 11) característica que confere ao espaço urbano uma “alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador”.

Ao confrontar os resultados obtidos com a análise espacial e a pesquisa de opinião já realizadas, pretende-se reconhecer a imagem comum do centro de São José dos Pinhais. O intuito é criar estratégias para o fortalecimento dessa imagem, pois acredita-se que, assim, se contribuirá para a apropriação desse espaço urbano.

### **b) Propor novos limites e parâmetros de uso e ocupação do solo para a área central.**

A partir da análise da realidade percebeu-se a necessidade de rever os parâmetros urbanísticos para o centro de São José dos Pinhais. Um dos objetivos principais para uma nova proposta é o incentivo ao uso residencial no centro tradicional, principalmente no eixo da Rua XV de Novembro, entendendo esse uso como mantenedor da vitalidade central, principalmente em horários não comerciais. Como consequência direta têm-se um maior aproveitamento da infraestrutura urbana, abundante nessa área da cidade, e a redução dos deslocamentos. Pretende-se também estimular o uso misto no centro expandido, por tratar-se de área de transição entre a predominância residencial dos bairros e a concentração de atividades terciárias, na área central. Ainda, entende-se que o gabarito baixo das edificações na Rua XV de Novembro deve ser mantido, pela importância de sua escala humana, e que se deve evitar edifícios muito altos (acima de 10 andares) no centro expandido, de forma a manter a paisagem bucólica de cidade média.

**c) Rever os conceitos de mobilidade urbana na área central de São José dos Pinhais.**

Identificaram-se várias deficiências no sistema de mobilidade que necessitam de solução. Fundamental para o bom funcionamento no centro é a organização dos fluxos do transporte de carga, do transporte coletivo, do automóvel particular, e de pedestres. É necessário atentar para a carência de vagas de estacionamento nas vias públicas em relação a sua demanda; objetiva-se estudar a possibilidade de implantação de estacionamentos rotativos. Entendendo o centro tradicional como área prioritária ao uso do pedestre, deve-se garantir a sua segurança e conforto. Propõe-se assim a melhorar a sinalização, aumentar a área dos passeios, diminuir o limite máximo de velocidade dos veículos e conscientizar os motoristas. Outro objetivo para a melhoria da mobilidade da área central deve ser a implantação de um sistema ciclovitário em todo o centro, em decorrência do potencial que já possui, incluindo também ações de conscientização desse modal ainda não tão comum em cidades brasileiras.

**d) Requalificar o espaço urbano da Rua XV de Novembro e das Praças 8 de Janeiro e Getúlio Vargas.**

Compreendida como importante lugar público no centro da cidade, pretende-se requalificar o espaço e a paisagem Rua XV de Novembro, incluindo as praças 8 de Janeiro (em frente à Catedral) e Getúlio Vargas (antigo terminal de ônibus). As principais intenções são: criar bolsões de permanência, incentivar a realização de atividades culturais e de lazer, dotar os espaços de equipamentos de lazer, dar novo tratamento paisagístico, dinamizar a paisagem com a criação de novas perspectivas e fortalecimento de marcos urbanos e regulamentar o uso da publicidade externa.

**e) Capacitar a população para o exercício do controle social.**

Em geral, a população do centro de São José dos Pinhais não está acostumada a participar ativamente das decisões da administração pública. Propõe-se a estudar um método para capacitação dessas pessoas, de forma torná-las controladoras naturais das decisões públicas.

## 5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E WEBGRÁFICAS

ANDRADE, P. A. F. de; LEITE RIBEIRO, E.; SILVEIRA, J. A. R. da. Centralidade urbana na cidade de João Pessoa - PB. Uma análise dos usos comerciais e de serviços entre o centro tradicional e o centro seletivo – 1970/ 2006. **Arquitextos**, São Paulo, 09.106, Vitruvius, 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.106/69>>. Acesso em 08/06/2011.

ANJOS, E. E. e LIMA, M. H. T. **Revitalizar o Centro de Vitória (ES):** O Que Dizem os Moradores? In: SINAIS – Revista Eletrônica. Ciências Sociais. Vitória: CCHN, UFES, Edição n.03, v.1, Junho. 2008. pp.10-26.

ASCHER, F. Metropolização e transformações nos centros das cidades. In: ALMEIDA, M. A. R. de. (Org.) **Os centros das metrópoles:** reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BRASIL, Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). **Aeroporto Internacional Afonso Pena.** Disponível em <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/parana/aeroporto-afonso-pena.html>>. Acesso em 11/06/2011.

BRASIL. Ministério das Cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES). Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de centros urbanos.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca\\_Livro\\_Reabilitacao\\_Areas\\_Urbanas\\_Centrais\\_Volume3.pdf](http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca_Livro_Reabilitacao_Areas_Urbanas_Centrais_Volume3.pdf)>. Acesso em 13/05/2011.

BRASIL. Ministério da Cultura (MINISTÉRIO DA CULTURA). **Programa Monumenta.** Disponível em < <http://www.monumenta.gov.br/site/>>. Acesso em 13/06/2011.

COLNAGHI, M. C.; MAGALHAES FILHO, F. de B. B.; MAGALHAES, M. D. B. **São José dos Pinhais**: a Trajetória de uma cidade. Curitiba: Editora Prephacio, 1992.

COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA (COMEC). **Plano de desenvolvimento integrado da Região Metropolitana de Curitiba**: propostas de ordenamento e novo arranjo institucional. Curitiba: COMEC, 2006.

CURITIBA. **História e fundação da cidade de Curitiba**. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/historia-fundacao-e-nome-da-cidade/207>>. Acesso em: 18/05/2011.

DEL RIO, V. Em busca do tempo perdido: o renascimento dos centros urbanos. **Arquitextos**, São Paulo, 01.006, Vitruvius, 2000. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/963>>. Acesso em 09/06/2011.

FURQUIM WERNECK LIMA, E. Cultura e habitação: revitalizando a área portuária do Rio de Janeiro. **Arquitextos**, São Paulo, 02.019, Vitruvius, 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/825>>. Acesso em 13/06/2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sinopse dos Resultados do Censo 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em: 15/05/2011.

FIRKOWSKI, O. L. C. de F. O leste do aglomerado metropolitano de Curitiba: da intenção de preservação à efetiva ocupação. In: MENDONÇA, F. (Org.) **Impactos socioambientais urbanos**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

LEIS MUNICIPAIS. **Lei Municipal Ordinária 14/1979**. Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/legislacao-de-sao-jose-dos-pinhais/1047850/lei-consolidada-14-1979-sao-jose-dos-pinhais-pr.html>>. Acesso em 04/06/2011a.

LEIS MUNICIPAIS. **Lei Municipal Ordinária 57/1990**. Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/legislacao-de-sao-jose-dos-pinhais/945663/lei-consolidada-57-1990-sao-jose-dos-pinhais-pr.html>>. Acesso em 04/06/2011b.

LEIS MUNICIPAIS. **Lei Municipal Ordinária 14/1980**. Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/legislacao-de-sao-jose-dos-pinhais/424795/lei-14-1980-sao-jose-dos-pinhais-pr.html>>. Acesso em 04/06/2011c.

LEIS MUNICIPAIS. **Lei Municipal Ordinária 7/1981**. Disponível em <<http://www.leismunicipais.com.br/legislacao-de-sao-jose-dos-pinhais/944409/lei-7-1981-sao-jose-dos-pinhais-pr.html>>. Acesso em 08/06/2011d.

LYNCH, K. **Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

MAROCHI, M. A. **De Freguesia a Diocese: a trajetória da Igreja Católica em São José dos Pinhais, 1690-2007**. Curitiba: Travessa dos Editores, 2007.

\_\_\_\_\_. **Imigrantes 1870 – 1950: Os europeus em São José dos Pinhais**. Curitiba: Travessa dos Editores, 2006.

\_\_\_\_\_. **História: São José dos Pinhais**. Disponível em: <<http://www.sjp.pr.gov.br/portal/conteudo.php?id=1126805235640746>>. Acesso em: 15/05/2011.

MENDONÇA, E. M. S.; CAMPOS, M. M. **Proteção da paisagem do Centro de Vitória (ES) e planejamento participativo**. In: SEMINÁRIO NACIONAL PAISAGEM E PARTICIPAÇÃO: Práticas no Espaço Livre Público, 2007, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <[http://www.usp.br/fau/eventos/paisagemeparticipacao/poderpublico/A03\\_centrovitoria.pdf](http://www.usp.br/fau/eventos/paisagemeparticipacao/poderpublico/A03_centrovitoria.pdf)>. Acesso em: 14/06/2011.

MEYER, R. M. P. O espaço da vida coletiva. In: ALMEIDA, M. A. R. de. (Org.) **Os centros das metrópoles**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de. **Síntese do Plano Estratégico**: Reabilitação da área central de Porto Alegre. Disponível em: <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu\\_doc/relatorio\\_vivocentro.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu_doc/relatorio_vivocentro.pdf)>. Acesso em 13/06/2011.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. **Diagnóstico do Plano Diretor Municipal**. Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais. São José dos Pinhais, 2004.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, Câmara Municipal de. **Arquivo de Leis Municipais**. Consulta em 08/06/2011a.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, Procuradoria Geral do Município. **Arquivo de Leis Municipais Originais**. Consulta em 08/06/2011b.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, Prefeitura Municipal de. **Base de dados**. Consulta em 03/06/2011c.

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS, Prefeitura Municipal de. **Tombamentos Municipais**. Disponível em <<http://www.sjp.pr.gov.br/portal/conteudo.php?id=1224273347149982>>. Consulta em 12/06/2011d.

SOLÀ-MORALES, M. de. Ações estratégicas de reforço do centro. In: ALMEIDA, M. A. R. de. (Org.) **Os centros das metrópoles**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001.

TEOBALDO, I. N. C. A cidade espetáculo Sociologia: Revista do Departamento de Sociologia da FLUP, Vol. XX, 2010, pág. 137-148. Disponível em <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8791.pdf>>. Acesso em 13/05/2011.

VARGAS, J. C. B. **Centros urbanos vitais:** configuração, dinâmica funcional e caráter das ruas comerciais de Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2003. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/7219>>. Acesso em: 26/05/2011.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, F. **Um plano diretor para o centro?** 1995. Disponível em: <[http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/pd\\_centro\\_art1.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/pd_centro_art1.pdf)>. Acesso em: 27/04/2011

VITÓRIA, Prefeitura Municipal de. O Planejamento Urbano Interativo. Disponível em: <[http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=915:planos-municipais-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais&catid=138&Itemid=171](http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=915:planos-municipais-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais&catid=138&Itemid=171)>. Acesso em: 13/06/2011a.

VITÓRIA, Prefeitura Municipal de. **Ações integradas para recuperar a área central.** Disponível em <<http://www.vitoria.es.gov.br/sedec.php?pagina=oqueeoprograma>>. Acesso em 14/06/2011b.

## 6 FONTES DE ILUSTRAÇÕES

BRASILSECXX. Disponível em <<http://brasilsecxx.blogspot.com/2010/09/o-rio-de-janeiro-e-as-mudancas-que.html>>. Acesso em 15/06/2011.

DEOLHONAILHA. Disponível em <<http://deolhonailhavix.blogspot.com/2010/08/historico-dos-aterros-da-baia-de.html>>. Acesso em: 14/06/2011.

JORNAL VISÃO ATUAL. Disponível em <<http://www.jornalvisaoatual.com.br/portal/sao-jose-dos-pinhais/historia/1857-feira-da-pascoa-solidaria-no-calcao-de-sao-jose-dos-pinhais.html>>. Acesso em: 12/06/2011.

NOGALBERTO. Disponível em <<http://nogalberto.blogspot.com/2010/07/governador-inaugurou-hoje-02-o-novo.html>>. Acesso em 16/06/2011

MARCOSBAU. Disponível em <<http://marcosbau.com/geobrasil-2/1434-2/>>. Acesso em 21/05/2011.

PREDIOMARTINELLI. Disponível em: <<http://www.prediomartinelli.com.br/fotos.php>> Acesso em: 15/06/2011.

SJPNEWS. Disponível em <<http://www.flickr.com/photos/sjpnews/>>. Acesso em 16/06/2011.