

DEFINIÇÕES E CRITÉRIOS DE CENTRALIDADES URBANAS: ESTUDO DE CASO DOS PLANOS REGIONAIS DE CURITIBA

URBAN CENTRAL DEFINITIONS AND CRITERIA: CASE STUDY OF CURITIBA REGIONAL PLANS

Linha de pesquisa:

Planejamento Urbano e Desenvolvimento Regional

Mônica Máximo da Silva¹
Nathália Oenning Ribeiro²
Fabiano Borba Vianna³

RESUMO

O presente artigo objetiva analisar a incorporação do conceito de centralidades no planejamento urbano de Curitiba, utilizando para esse propósito o estudo de caso dos Planos Regionais do município, através da investigação da Regional Boqueirão. O método serve-se de revisão bibliográfica, levantamento e representação de informações em mapas e análise dos resultados, conjugando a abordagem quantitativa com a análise espacial do material produzido. Os dados são coletados a partir de duas bases: os alvarás comerciais outorgados pela Secretaria Municipal de Finanças e informações oriundas da Pesquisa Origem e Destino. Como resultado, a investigação possibilita explorar o conceito de identidades regionais, enfatizando o planejamento integrado e a relação intersetorial no processo de planejamento em exame.

Palavras-chave: Centralidades; Planejamento Urbano; Planos Regionais.

ABSTRACT

This paper aims to analyze the incorporation of the concept of centralities in the urban planning of Curitiba, using for this purpose the case study of the municipality's Regional Plans, through research from Boqueirão Regional. The method uses literature review, survey and representation of information and analysis of results, combining the quantitative approach with the spatial analysis. The samples are collected from two databases: the commercial licenses provided by the Municipal Finance Department and the data from the Origin-Destination research. As results, the investigation makes it possible to explore the concept of regional identities, emphasizing integrated planning and the intersectoral relationship in the planning process.

Keywords: Centralities; Urban Planning; Regional Plans.

¹ Mestre em arquitetura e urbanismo (USP). Arquiteta e urbanista no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC)

² Mestre em planejamento urbano (UFPR). Arquiteta e urbanista no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC)

³ Doutor em arquitetura e urbanismo (USP). Arquiteto e urbanista no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo objetiva analisar a incorporação do conceito de centralidades no planejamento urbano de Curitiba, utilizando para esse propósito o estudo de caso dos Planos Regionais do município, considerando o recorte espacial da Regional Boqueirão.

Os Planos Regionais são elementos integrantes do Plano Diretor, constituindo planos desenvolvidos na escala de cada Administração Regional. As Administrações Regionais correspondem a divisões departamentais formadas por agrupamentos de bairros, definindo a abrangência de atuação administrativa descentralizada em Curitiba. Tais divisões foram instituídas paulatinamente nas últimas décadas, sendo sua última delimitação definida através do Decreto Municipal nº 844/2018, configurando atualmente dez Administrações Regionais na cidade.

A pesquisa do estudo de caso aborda conjuntamente a revisão bibliográfica e os antecedentes históricos de Curitiba, o levantamento de dados e a análise espacial, completando-se com a leitura dos resultados referentes à Regional Boqueirão.

O método de análise espacial serve-se do cruzamento de duas bases de dados, com informações originárias dos alvarás comerciais e dos dados sobre os padrões de deslocamento extraídos da Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD), utilizando para esse propósito software de Sistema de Informações Geográficas (SIG).

Compreende-se que a presente pesquisa pode contribuir com ações de planejamento em desenvolvimento no âmbito de atuação do IPPUC, produzindo elementos de análise diretamente relacionados com o escopo dos Planos Regionais, porém, não limitados a eles, pois os dados resultantes desse trabalho também podem ser utilizados em outras atuações de planejamento urbano.

Nesse sentido, enfatiza-se a importância de se compreender com maior acuidade as atividades realizadas no ambiente urbano, sobretudo as relacionadas com as centralidades urbanas, de modo a poder dimensionar as diretrizes urbanísticas com entrelaçamento a essas atividades, visando proporcionar maior qualidade ambiental do espaço público.

De tal modo, pesquisas científicas apontam que, quanto maior a qualidade do espaço público, maior a quantidade de atividades realizadas ao ar livre, gerando como consequência positiva um aprimoramento nas relações sociais (GEHL, 2010). Portanto, o resultado da pesquisa proporciona uma melhor compreensão do funcionamento das centralidades urbanas, contribuindo com os processos de planejamento urbano.

2 CENTRALIDADES: ANTECEDENTES HISTÓRICOS NO PLANEJAMENTO DE CURITIBA

A análise da dinâmica urbana de Curitiba revela a formação de uma primeira centralidade configurada com características ainda coloniais, na região atualmente conformada pelo Setor Histórico, nas imediações do Largo da Ordem. Trata-se de uma estrutura urbana ainda com ruas de pouca largura e implantação de igrejas fronteiriças às praças, a formar no seu entorno um conjunto edificado que documenta o passado da cidade (IPPUC, 1970).

Após essa primeira centralidade, o vetor de desenvolvimento indica um deslocamento do centro em direção ao sul, descendo a colina do bairro São Francisco em direção ao leito do Rio Ivo, na região em que se localiza a Rua XV de Novembro (IPPUC, 1970).

No entorno da Rua XV de Novembro, formou-se a principal área comercial da cidade, o primeiro eixo de adensamento com edifícios de apartamentos e escritórios, configurando uma vida urbana de

grande protagonismo na capital do Paraná. A despeito de transformações diversas que essa rua sofreu durante todo o século XX, o ápice de sua centralidade pode ser considerado sua transformação em calçada para pedestres, em 1972.

No início da década de 1940, com a finalidade de disciplinar o crescimento e o uso do solo da cidade, foi desenvolvido o Plano de Urbanização de Curitiba, conhecido como Plano Agache, elaborado pela firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda. com a assistência técnica do urbanista francês Alfred Agache.

O documento é constituído por um levantamento das condições da cidade, enfocando as características relativas à topografia, hidrografia, traçado viário, vida comercial e urbana. Como resultado do plano, são levantados três problemas urbanos principais, detalhados em três capítulos:

- 1) O solo – Saneamento: A drenagem dos “banhados”, canalização dos rios e ribeirões; esgotos pluviais; rede de abastecimento d'água; etc.
- 2) O homem – Descongestionamento: Tráfego urbano; vias de acesso externo; circulação da produção; abastecimento urbano etc.
- 3) O meio – Necessidade de órgãos funcionais: Centralização dos edifícios apropriados para sede do Governo do Estado; Centro Cívico; vários centros de irradiação da vida comercial e social (BOLETIM PMC, 1943, p.11).

Dentre os diversos centros funcionais especificados no plano, previa-se a implantação de um centro militar, de abastecimento, de transportes interno e interurbano, administrativo, industrial, esportivo, educacional, comercial e social, hípico e exposição-feira, além de um centro de recreação e lazer (BOLETIM PMC, 1943).

Leonardo Oba, em seu estudo que relaciona a formação dos marcos urbanos com a construção da identidade de Curitiba, aponta o Plano Agache como o gerador de um novo paradigma, de uma transição no processo de planejamento da cidade, reforçando a ideia de centros funcionais acolhida pelo plano. Assim, declara o autor que “o plano Agache propunha a adaptação da cidade existente a um modelo teórico organicista com diversos centros funcionais e estruturado por um sistema viário rádio concêntrico” (OBA, 1998, p.292).

Na década de 1950, de modo a responder à intensificação do crescimento urbano no período, foi revisado o Código de Posturas e mais um conjunto de ordenamentos que visavam disciplinar a construção de edifícios e organizar a expansão urbana. Dentre outras especificações, criaram-se zonas específicas, residenciais, comerciais e industriais, organizou-se o sistema de transporte coletivo e também foi abordada a questão das centralidades, identificando diversos centros comerciais de bairros em Curitiba, formando núcleos de bairros que foram regulamentados pela legislação, como, por exemplo, as áreas comerciais nos bairros Mercês, no Bacacheri e no Portão.

O Plano Preliminar de Urbanismo, coordenado pelo arquiteto Jorge Wilhelm com uma equipe local em 1965, propôs uma nova estrutura urbana para Curitiba, com desenvolvimento denso e linear, em substituição ao desenho com vias perimetrais proveniente do Plano Agache.

Em síntese, o plano de Wilhelm pautava-se por oito diretrizes principais: a) crescimento linear de um centro servido por vias tangenciais de circulação rápida; b) hierarquia de vias; c) desenvolvimento nordeste-sudoeste conforme tendências históricas espontâneas; d) policentrismo; e) adensamento; f) extensão e adequação de áreas verdes; g) caracterização de áreas de domínio de pedestres; h) criação de uma paisagem urbana própria (WILHEIM; SERETE, 1965).

A despeito da configuração predominantemente linear, percebe-se que o policentrismo se faz presente nas diretrizes do Plano Preliminar de Urbanismo, uma vez que a nova estrutura linear foi concebida pela identificação e conexão dos polos de bairros, reinterpretando com um novo desenho urbano as tendências históricas espontâneas de crescimento da cidade (VIANNA, 2017).

Diferentemente do Plano Agache, o Plano Preliminar de Urbanismo foi concebido com uma visão processual, ou seja, um plano a ser evoluído, monitorado e constantemente aprimorado. A própria

criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC)⁴, em 1965, vincula-se a esse processo, como um desdobramento direto do próprio plano. Na sequência, em 1966, elabora-se o Plano Diretor de Curitiba, evidenciando o vínculo sequencial dessa nova visão urbana.

Na década de 1980, a temática das centralidades foi abordada com bastante relevância no planejamento de Curitiba, através do Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano (PMDU). O plano visava analisar a realidade urbana e estabelecer as bases para o ordenamento da cidade, articulando planos setoriais e locais, objetivando “avaliar o Plano Diretor de 1966 e estabelecer estratégias, diretrizes e propostas para o futuro” (IPPUC, 1985, p.V).

O PMDU avançou nas definições sobre centralidades, avaliando concentrações de comércio e serviços, identificando uma rede hierarquizada e classificada como centros e subcentros de diversos níveis, utilizando para isso “dados relativos à distribuição das atividades econômicas por quadra, à oferta de emprego, ao sistema viário e à rede de transporte coletivo” (IPPUC, 1985, p.102).

Visando assimilar elementos estruturantes do ordenamento territorial, as informações coletadas foram utilizadas para a identificação das concentrações de um centro tradicional e de três níveis de subcentros. A visão policêntrica do PMDU visava estabelecer um modelo de desenvolvimento espacial com diminuição da polarização do centro tradicional, com maior ativação dos subcentros (IPPUC, 1988).

Como se percebe pela abordagem histórica supracitada, a questão das centralidades permeou os principais planos urbanísticos desenvolvidos e implantados em Curitiba, fato que reforça a relevância do tema em estudo. Todavia, a multiplicidade de conceitos e definições vinculados ao significado de centralidades sugere a necessidade de maior investigação sobre o tema, conforme será evidenciado com a subsequente revisão bibliográfica.

2.1 MULTIPLICIDADE DE CONCEITOS SOBRE CENTRALIDADES

A variedade de conceitos e as diferentes definições que se encontra na literatura a respeito de centralidades revelam a abrangência que o tema abriga. Nesse sentido, pretende-se abordar o arcabouço conceitual que embasou esta pesquisa, com o objetivo de melhor identificar os critérios que podem auxiliar no reconhecimento das centralidades urbanas de Curitiba.

Assim, a esse respeito, Souza e Cidade (2010) apontam para a existência de uma polarização entre os marcos teóricos que se debruçam sobre o tema, estando, de um lado, aqueles ligados à Escola de Chicago e seus desdobramentos, e, de outro, autores considerados críticos, ligados à ideia da produção do espaço.

No primeiro campo teórico, a centralidade pode ser reconhecida a partir das vias de transporte, especialmente nos seus nós de acesso à rede, da concentração de atividades econômicas, distribuídas espacialmente em uma estrutura urbana concêntrica ou puntiforme, ou da oferta de bens e serviços, onde novas centralidades surgem a partir da necessidade de atendimento de demandas locais (SOUZA; CIDADE, 2010).

Já em relação à segunda vertente apontada pelos autores, a centralidade pode ser compreendida a partir da integração interurbana e intraurbana, das novas estratégias locais promovidas por atores privados na busca pelo ponto ótimo de acessibilidade no ambiente urbano, ou do nó principal dos sistemas econômico, político-institucional e ideológico (SOUZA; CIDADE, 2010).

⁴ O IPPUC foi criado pela Lei 2660/1965, sendo o seu regulamento aprovado pelo Decreto 1910/1965. Dentre suas finalidades inicialmente regulamentadas, destacam-se: I) Elaborar e encaminhar ao executivo local estudos para a instituição do Plano Diretor de Curitiba, e subsequentemente, sugerir as modificações que se fizerem necessárias; II) Promover estudos e pesquisas para o planejamento integrado do desenvolvimento do Município; III) Apresentar sugestões sobre projetos de Lei ou medidas administrativas que possam ter repercussão no planejamento integrado do Município; IV) Colaborar com os órgãos da Administração Municipal, para a ordenação e racionalização do Planejamento Integrado do Município; V) Criar condições de implementação e continuidade do planejamento e estabelecer a adaptação constante dos planos setoriais ou globais às realidades dinâmicas do desenvolvimento do Município; VI) Coordenar o Planejamento local com as diretrizes do planejamento federal, regional ou estadual.

Com as lógicas de estruturação urbana se tornando mais complexas e dinâmicas, a centralidade deixa de ser um atributo do centro da cidade e se dispersa pelo território, formando subcentros numa estrutura urbana de múltiplos núcleos (SPOSITO, 2013). Para Sposito (2013, p. 73), a centralidade é a “condição e expressão central que uma área pode exercer e representar”, sendo compreendida a partir da localização das atividades comerciais e de serviços e das relações entre essa localização e os fluxos que ela gera e que a sustentam.

Assim, compreendendo a cidade como uma rede de fluxos de pessoas, mercadorias e informações, a centralidade é o ponto de convergência dessa rede, que se revela pela possibilidade de atração de fluxos e concentração de atividades, influenciando nos deslocamentos intra e interurbanos.

Vale destacar, todavia, que a relevância do estudo das centralidades também pode ser explorada a partir da recorrência do tema nos principais documentos e eventos internacionais que discutem a questão urbana na atualidade.

Nesse sentido, a nova agenda urbana, definida em 2016 na Conferência Habitat III⁵, aponta para a importância de estratégias de planejamento urbano e territorial que considere a integração de novas centralidades ao tecido urbano, como forma de evitar a dispersão urbana, promovendo expansões urbanas com base nos princípios do uso equitativo, densidade, conectividade e uso misto do espaço (UN-HABITAT III, 2016).

Portanto, a identificação e a análise das centralidades urbanas contribuem para a formulação de diretrizes de ordenamento territorial e de desenho urbano que favoreçam o uso de modais de transporte relacionados com os padrões de assentamentos, garantindo maior sustentabilidade. Esse conceito urbanístico vincula-se ao que alguns autores denominam como cidade compacta, com planejamento integrado, que proporciona maior eficiência energética, menor consumo de recursos, diversidade social e incremento da atividade econômica (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2005).

Com relação à legislação urbanística vigente, verifica-se que o Plano Diretor de Curitiba também aborda o tema das centralidades, procurando distinguir as definições sobre os centros de bairros e os polos de desenvolvimento. Assim, o artigo 17 da referida lei apresenta como diretriz da política de estruturação urbana do município a qualificação progressiva dos centros de bairros, definidos como áreas referenciais para a comunidade local devido à sua infraestrutura, equipamentos públicos e atividades comerciais e sociais (CURITIBA, 2015).

O Plano Diretor estabelece ainda, no artigo 22, a definição sobre os polos de desenvolvimento, áreas que têm como objetivo principal “estimular o desenvolvimento econômico e social, considerando a existência de atividades típicas de áreas centrais, subcentros regionais e de bairros” (CURITIBA, 2015).

Com base nos conceitos acima elucidados e na consolidação das distintas percepções acerca do tema, selecionaram-se, neste trabalho, três critérios principais para a identificação das centralidades urbanas de Curitiba: 1) funcionalidade, ou a concentração de atividades econômicas características de regiões centrais; 2) acessibilidade, ou a facilidade de alcance através de transporte público coletivo ou outros modais de deslocamento; e 3) presença de outros sistemas urbanos que não unicamente o econômico, ou a existência de equipamentos e/ou serviços de ordem ideológica e/ou político-institucional.

Os três critérios supracitados relacionam-se, respectivamente, com os dados sobre concentração comercial, com as informações advindas da Pesquisa OD e com a análise empírica acerca das características das áreas em estudo. Não obstante, registra-se que nem todas as centralidades identificadas na pesquisa atenderam simultaneamente a todos os critérios selecionados, servindo estes muito mais à classificação e hierarquização das centralidades do que à sua simples definição, conforme será detalhado posteriormente na descrição do material e método da pesquisa.

⁵ Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável.

2.2 APLICAÇÃO DO CONCEITO DE CENTRALIDADES NOS PLANOS REGIONAIS

O planejamento da cidade envolve um processo contínuo e multilateral, sendo que as diversas ações que o compõem formam um encadeamento em que as atividades precedentes estruturam a base das novas ações.

Nesse sentido, registra-se que, em 2014, atendendo ao disposto no parágrafo 3º, artigo 40, do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), iniciou-se o processo de revisão do Plano Diretor de Curitiba. Em concordância com a estruturação urbana sucessivamente revisada desde o Plano Diretor de 1966 e, posteriormente, o de 2004, a Lei do Plano Diretor, promulgada em 2015 (Lei Municipal 14.771/2015), incorporou inovações que foram justificadas pela necessidade de adaptações às novas realidades urbanas, com a incorporação de novos preceitos de planejamento.

Assim, o Plano Diretor de 2015 consolidou as principais diretrizes estruturadoras do território municipal, servindo como orientação à regulamentação da política urbana e ao direcionamento dos projetos e dos investimentos a serem efetivados por um período de dez anos.

Alinhado com as diretrizes do Plano Diretor, em 2017 iniciou-se um estudo visando à identificação mais precisa das centralidades existentes no município, bem como buscando apontar regiões potenciais para a concentração de funcionalidades típicas de áreas centrais. A identificação dessas áreas, que são passíveis de requalificação urbana, também está relacionada com o objetivo dos Planos Regionais, evidenciando a convergência entre as frentes de planejamento em curso.

A elaboração dos Planos Regionais tem por finalidade o desenvolvimento urbano na esfera local, sendo embasada por avaliações e consultas de demandas realizadas junto às dez Administrações Regionais da cidade. O trabalho, elaborado por equipe do IPPUC, objetiva fixar um conjunto de diretrizes, propostas e ações que podem ser desenvolvidas no curto, médio e longo prazo, visando promover o planejamento no contexto e escala de cada Administração Regional.

Pretende-se, com os Planos Regionais, alinhar as demandas e potencialidades locais com as políticas públicas e as diretrizes do Plano Diretor, ou seja, fazer a mediação entre as prioridades locais e o planejamento global da cidade. Ressalta-se, também, a importância do alinhamento entre o planejamento regional e os objetivos e metas vinculados aos compromissos nacionais e internacionais, tais como os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), em particular ao “Objetivo 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis” (PNUD, 2015).

Os Planos Regionais têm uma estrutura que aborda o levantamento de uma ampla base de dados pertinente ao planejamento urbano, utilizando para isso: mapas que possibilitam a comparação das características territoriais na escala da cidade e na escala da Administração Regional; revisão e avaliação de trabalhos que utilizam instrumentos participativos, como o Diagnóstico Comunitário⁶ e o Fala Curitiba⁷; além de análises espaciais produzidas a partir de mapas com informações georreferenciadas. Nesse sentido, a identificação e valorização de centralidades e polos funcionais é de grande importância para a definição de um conceito intitulado “identidades regionais”.

As identidades regionais abrigam características particulares de compartimentos urbanos, sendo que a sua correta interpretação constitui um elemento definidor de diretrizes urbanísticas específicas, condicionadas a essas características.

Com base no exposto acima, infere-se que a pesquisa de centralidades aqui explorada constitui apenas parte do escopo dos Planos Regionais, todavia, a análise espacial do material elaborado na

⁶ As Oficinas de Capacitação e Diagnóstico foram realizadas em 2014, período de diagnóstico para a formulação do Plano Diretor de Curitiba. Foram realizadas 10 oficinas comunitárias nas nove Administrações Regionais e uma no bairro Tatuquara. Os resultados foram sintetizados por temas: Desenvolvimento Socioeconômico; Patrimônio Ambiental; Mobilidade e Transporte; Estruturação Urbana e Habitação.

⁷ O programa Fala Curitiba é uma consulta pública municipal que ocorre anualmente nas regionais, com o objetivo principal de ouvir e hierarquizar as prioridades da população.

pesquisa tem relevância para garantir a correta interpretação das identidades regionais, pois a qualificação da vida urbana no interior das Administrações Regionais relaciona-se com diretrizes sustentadas pelas particularidades territoriais.

Assim, a pesquisa sobre centralidades envolve uma sequência de ações de planejamento articulada por diversos setores do IPPUC, sendo o seu método descrito a seguir.

3 MATERIAL E MÉTODO

A presente pesquisa respeitou o seguinte escopo metodológico: 1) revisão bibliográfica e antecedentes históricos; 2) levantamento de dados e análise espacial; 3) análise dos resultados.

Com a revisão bibliográfica (1), já explanada, pretendeu-se inicialmente identificar critérios que qualificam um determinado território como centralidade urbana, de forma a pautar o levantamento das informações a ser realizado na sequência. A etapa contemplou a revisão histórica de estudos já conduzidos sobre essa temática no município, com o objetivo de identificar os diferentes métodos e resultados obtidos, bem como apontar a permeabilidade temporal de determinadas centralidades.

Identificados os critérios conceituais e temporais para a definição de centralidades, o processamento das informações levantadas foi realizado a partir do método de análise espacial (2), subdividido em duas etapas principais: a) levantamento e mapeamento dos alvarás comerciais, outorgados pela Secretaria Municipal de Finanças (SMF); e b) cruzamento das centralidades comerciais identificadas com os dados oriundos da Pesquisa OD⁸. O objetivo das técnicas de análise espacial é demonstrar os padrões existentes no território e estabelecer, de forma quantitativa, os relacionamentos entre as diferentes variáveis geográficas.

A primeira subdivisão do método de análise espacial iniciou com a produção dos dados vetoriais georreferenciados dos alvarás comerciais ativos em 2017 e a sua sobreposição nas bases cartográficas disponibilizadas pelo IPPUC⁹. Utiliza-se para este propósito software operado por Sistema de Informações Geográficas (SIG).

Na sequência, o estudo prosseguiu com o recorte dos registros das atividades comumente presentes em centralidades urbanas¹⁰, utilizando-se, para tanto, critérios funcionais identificados a partir da revisão bibliográfica. Com base nas referências adotadas, foram discriminados os alvarás relativos ao comércio varejista e a serviços de perfil intermitente ou não frequente, como serviços gastronômicos e financeiros, lotéricas, chaveiros, conserto de joias e relógios, alfaiataria e óticas.

Efetuada essa filtragem, a etapa prosseguiu com a elaboração de um mapa de densidade de pontos, produzido a partir de um método estatístico para análise geográfica de padrões. A partir da interpolação dos dados, o método permitiu representar, no mapa, a intensidade pontual do fenômeno em estudo. Como resultado, chegou-se ao mapa que demonstra, numa escala de cores, as regiões de alta e baixa concentração de estabelecimentos comerciais com atividades funcionais de centralidades urbanas (Figura 1).

A segunda subdivisão do método de análise espacial prosseguiu com a identificação das principais centralidades de cada regional administrativa de Curitiba e com a validação dos polos

⁸ A Pesquisa OD tem objetivo de identificar e quantificar os padrões de deslocamentos e as demandas de transporte, abrangendo os municípios que compõem o Núcleo Urbano Central (NUC) da Região Metropolitana de Curitiba e é composta principalmente por: entrevistas domiciliares; levantamento sobre características dos fluxos de viagens; pesquisa de velocidade média e de ocupação dos veículos; contagem de tráfego; origem e destino de cargas; demanda do transporte coletivo; e pesquisa de opinião.

⁹ As bases cartográficas foram disponibilizadas na projeção SAD69 UTM Zona 22 Sul.

¹⁰ Recorte efetuado a partir do campo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE, versão 2.0).



Figura 1: Mapas com a concentração de atividades comerciais características de centralidades urbanas. A) Mapa de Curitiba; B) Mapa da Regional Boqueirão (Intervenção dos autores sobre mapa elaborado pelo Setor de Geoprocessamento - IPPUC).

identificados a partir de visitas de campo pelos pesquisadores, com análise perceptiva de gestores públicos municipais. Identificados e validados os principais polos regionais, a segunda etapa avançou com a demarcação de polígonos limítrofes às manchas de alta concentração de alvarás, com a perspectiva de definir uma base geográfica para o cruzamento com os dados da Pesquisa OD.

Definida essa base e efetuado o respectivo cruzamento, selecionou-se, então, as centralidades que apresentavam uma amostra significativa de registros, que permitisse caracterizar os deslocamentos que tiveram como destino as respectivas centralidades (Figura 2).

Por fim, o método de análise espacial foi concluído com a produção de uma série de mapas representativos do perfil desses deslocamentos, no que se refere à sua localização de origem, à sua motivação e ao modal de transporte utilizado (Figura 3). Com o material produzido, pretende-se subsidiar as frentes de planejamento a partir da identificação do nível e do perfil da atividade funcional de cada centralidade regional, enfatizando o principal modal de transporte utilizado para acesso da centralidade.

A leitura dessas informações constitui importante subsídio para o planejamento dos Planos Regionais, revelando as identidades regionais e as características próprias de cada compartimento analisado. Uma amostra dos resultados obtidos (3), ainda preliminares, será demonstrada a seguir, com exploração dos dados relativos à Regional Boqueirão, constituindo, assim, a terceira etapa do escopo metodológico.



Figura 2: Mapas da Regional Boqueirão. A) Demarcação das centralidades a serem desconsideradas por insuficiência de dados; B) Média da distância percorrida para acesso das centralidades, até 2 km (elaborado pelos autores).

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Na esfera de elaboração dos Planos Regionais, o material produzido na pesquisa abrange as dez regionais de Curitiba, todavia, conforme já elucidado, os resultados analisados no estudo de caso restringem-se à Regional Boqueirão.

Assim, em uma primeira leitura no mapa de concentração de atividades comerciais características de centralidades urbanas (Figura 1), identificam-se as principais concentrações comerciais localizadas no perímetro da Administração Regional, com destaque para a mancha sobre a Av. Marechal Floriano Peixoto e a Rua Francisco Derosso.

Nota-se, também, a preponderância das concentrações nas proximidades dos terminais de transporte Hauer, Carmo e Boqueirão. Os três terminais, localizados no eixo da Av. Marechal Floriano Peixoto, visivelmente definem centralidades regionais, em razão da convergência de destinos que propiciam, gerando atratividade também em seu entorno imediato.

Evidentemente, as concentrações comerciais também se relacionam com a hierarquia viária proporcionada pela legislação municipal que estabelece diferentes classificações do sistema viário. Nesse sentido, percebe-se, pela análise do mapa, que as vias setoriais e as vias coletoras, devido à natureza do uso do solo que propiciam, registram alguma predominância nas concentrações comerciais com características de centralidades.

Contudo, o nível de concentração comercial não é homogêneo nessas ruas, com diferenças observadas entre diferentes ruas ou mesmo entre seus trechos. Cita-se, como exemplo, as ruas Primeiro de Maio e Omar Raymundo Picheth, ambas no Xaxim e, também, as ruas Coronel Luiz José dos Santos e Professor João Soares Barcelos, ambas no Boqueirão, sendo todas essas ruas caracterizadas com trechos relevantes de concentrações comerciais.

O aprofundamento da análise com o cruzamento dos dados extraídos da Pesquisa OD, proporcionado pela leitura dos mapas com a predominância dos deslocamentos nas centralidades (Figura 3), permite identificar singularidades locais relacionadas aos modais de transporte predominantemente utilizados para acesso às centralidades.

Por essa abordagem, nota-se, por exemplo, a grande quantidade de deslocamentos a pé nas ruas Primeiro de Maio e Omar Raymundo Pichet, com incidência entre 35% a 68% dos deslocamentos, mesmo intervalo verificado nas ruas Eduardo Pinto da Rocha e Pastor Antônio Pólito, sendo essas duas últimas localizadas no Alto Boqueirão.

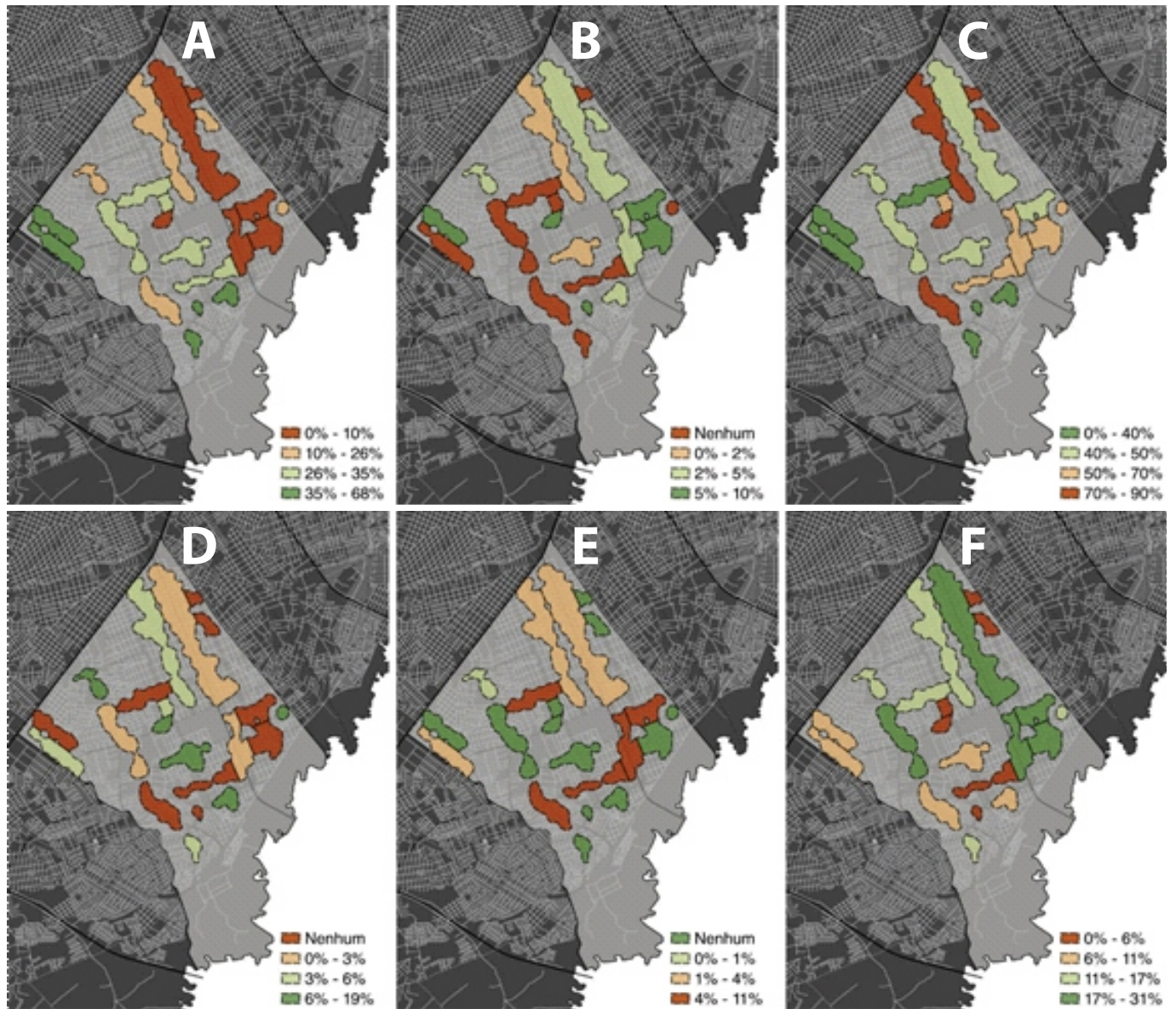


Figura 3: Mapas de análise da Regional Boqueirão com predominância dos deslocamentos nas centralidades. A) A pé; B) Bicicleta; C) Carro; D) Escolar; E) Motocicleta; F) Ônibus (elaborado pelos autores).

O núcleo comercial observado em um trecho da Rua Bley Zornig reúne o polo de malhas na regional. A despeito da natureza da atividade funcional desse polo de empreendimentos, com comércio de malhas e tecidos, constata-se que a incidência de deslocamentos de bicicleta é notável, com intervalo entre 5% e 10%. Todavia, a Rua Bley Zornig também configura um vetor de ligação com o bairro Uberaba, devido à transposição existente sobre o Rio Belém, atribuindo-lhe características viárias relevantes. Aqui, percebe-se a importância de compatibilização das peculiaridades da centralidade, de modo a buscar maior harmonia entre as suas diferentes funções urbanas.

Uma das características da Regional Boqueirão é abrigar uma zona de serviços configurada por um extenso compartimento localizado entre a Rua Anne Frank e o leito do Rio Belém (Zona de Serviços 1 e Zona de Serviços 2), fato que impacta nas características locais, em razão do tipo de uso e do porte dos empreendimentos que reúne. Nesse compartimento, a incidência de deslocamentos a pé varia de 0% a 10%, pior índice verificado. Em relação ao modal ônibus, observa-se, nesse compartimento, um intervalo entre 17% e 31%, absorvendo o reflexo da proximidade com o eixo principal de transporte coletivo da regional, a Av. Marechal Floriano Peixoto.

Com relação aos deslocamentos por automóvel verificados no mapa de análise, destaca-se a Rua Professor João Soares Barcelos (trecho com via em mão única no binário da transposição com a Linha Verde) e o entroncamento que abrange a Rua Francisco Derosso, a Rua Wilson Dacheux e a Rua Izaac Ferreira da Cruz, a formar, neste local, um ponto nodal com características de centralidade e alta predominância nos deslocamentos por automóvel, com intervalo de 70% a 90%.

Os dados extraídos da Pesquisa OD também confirmam a preponderância dos equipamentos de educação nos padrões de deslocamento e atratividade no interior dos bairros. Assim, a concentração de destinos por motivo de estudo, no interior da Regional Boqueirão, revela cerca de 56 mil viagens por dia útil, número de grande impacto na dinâmica urbana local.

No entorno imediato de equipamentos de educação, comumente observa-se grande quantidade de deslocamentos a pé, de bicicleta e de transporte escolar. Portanto, a transformação qualitativa do espaço público ganha relevância em centralidades com essas características, evidenciando a importância da correta interpretação do conceito de identidade regional em verificação.

Finalmente, cabe destacar algumas particularidades observadas no trecho sul da Linha Verde, avenida que forma um dos limites da Regional Boqueirão. A despeito das intenções originais de transformação dessa importante intervenção urbana, especialmente nos setores denominados Polos da Linha Verde, os dados analisados revelam ainda a pouca concentração comercial com potencial de centralidade nesses compartimentos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procurou-se demonstrar, no artigo, a investigação do conceito de centralidades no planejamento urbano de Curitiba, abordando a conceituação teórica que envolve essa definição, os antecedentes históricos relacionados com os planos urbanísticos da cidade, o levantamento e a representação espacial das informações, culminando com a análise dos resultados considerando o recorte geográfico da Administração Regional Boqueirão.

A pesquisa sobre centralidades está articulada com o escopo de atividades em desenvolvimento na elaboração dos Planos Regionais, sendo que, a despeito de a análise dos resultados explanada nesse estudo de caso se referir exclusivamente à Regional Boqueirão, o material produzido na pesquisa, com o método de análise espacial, abrange a totalidade das dez Administrações Regionais de Curitiba, constituindo, em seu conjunto, um retrato pormenorizado das identidades regionais em todo o território da cidade.

Sob esse contexto, apontam-se duas considerações principais a respeito dos resultados extraídos da pesquisa: uma relacionada com a sua aplicação na conceituação das identidades regionais; outra, pertinente à prática de gestão urbana integrada na produção dos conhecimentos em exame.

A primeira visa à qualificação do ambiente físico proporcionada por frentes de planejamento urbano e ações de projeto urbano vinculadas às características específicas de cada uma das centralidades investigadas. Nesse sentido, salienta-se que existe ampla literatura que relaciona a qualidade do

ambiente urbano com a qualidade de vida da população. Conseqüentemente, a aplicação das informações extraídas na pesquisa pode contribuir para maior qualificação das ações urbanísticas, suscitando um ganho qualitativo do espaço público, fator que tem impacto positivo também no aprimoramento da atividade econômica, gerando um ciclo virtuoso de desenvolvimento.

A segunda está concatenada com a visão integrada na produção do trabalho no âmbito do IPPUC, envolvendo etapas sequenciais de pesquisa, produção e análise espacial, com aplicação nos planos urbanísticos em desenvolvimento. O trabalho demanda articulação intersetorial, integrando as áreas de planejamento, projetos urbanos e informações, contribuindo, assim, com uma maior qualificação da gestão urbana de Curitiba.

REFERÊNCIAS

BOLETIM PMC. **Plano de Urbanização de Curitiba – Plano Agache**. Ano II, Nº12. Curitiba: Secretaria da Prefeitura, 1943.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, 10 jul. 2001.

CURITIBA. **Lei Municipal nº 14.771, de 17 de dezembro de 2015**. Dispõe sobre a revisão do plano diretor de Curitiba de acordo com o disposto no art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do município. Diário Oficial do Município de Curitiba, n.236, 17 dez 2015.

GEHL, J. **Cities for People**. Washington: Island Press, 2010.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Sinopse: Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano - PMDU**. Curitiba: IPPUC, 1988.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano**. Curitiba: IPPUC, 1985.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano de revitalização do setor histórico de Curitiba**. Curitiba: IPPUC, 1970.

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

PNUD, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Acompanhando a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável: subsídios iniciais do sistema das Nações Unidas no Brasil sobre a identificação de indicadores nacionais referentes aos objetivos do desenvolvimento sustentável**. Brasília: PNUD, 2015.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005.

SOUZA, S. M. C.; CIDADE, L. C. F. O Centro e a Centralidade na Estrutura Urbana: um debate teórico. In: **Encontro Nacional dos Geógrafos**, 16, 2010, Porto Alegre. Anais XVI ENG. Porto Alegre: AGB, 2010.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In.: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

UN-HABITAT – Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos. **Nova Agenda Urbana**. UN-Habitat: Quito, 2016.

VIANNA, F. B. **O Plano de Curitiba 1965-1975: Desdobramento de outro moderno brasileiro**. 2017. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

WILHEIM, J.; SERETE, Sociedade de Estudos e Projetos Ltda. **Plano preliminar de urbanismo de Curitiba**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba: IPPUC, 1965.

