

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,**  
**HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE**

Charles Henrique Voos

**TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS E PLANOS**  
**DIRETORES NA CENTRALIDADE DE JOINVILLE/SC**  
**(1965-2011)**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Popini Vaz

Co-orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Inês Sugai

Florianópolis

2012

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Voos, Charles Henrique

Transformações urbanísticas e planos diretores na centralidade de Joinville/SC (1965-2012) [dissertação] / Charles Henrique Voos ; orientador, Nelson Popini Vaz ; co-orientadora, Maria Inês Sugai. - Florianópolis, SC, 2012. 142 p. ; 21cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. 2. planos diretores. 3. centralidade. 4. Joinville. 5. sociologia urbana. I. Vaz, Nelson Popini. II. Sugai, Maria Inês. III. Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. IV. Título.

**TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS E PLANOS  
DIRETORES NA CENTRALIDADE DE JOINVILLE/SC (1965-  
2011)**

Esta dissertação foi julgada adequada para obtenção do título de “Mestre”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade – PGAU-cidade

Florianópolis, 8 de maio de 2012.

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Inês Sugai  
Coordenadora do Curso

**Banca Examinadora:**

Prof. Dr. Nelson Popini Vaz,  
Presidente  
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres  
Membro  
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isa de Oliveira Rocha  
Membro externo  
Universidade do Estado de Santa Catarina

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Fraya Frehse  
Membro externo  
Universidade de São Paulo

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, que sempre me incentivaram e mostraram que o caminho dos estudos é o melhor a se seguir, sempre.

A todos os meus familiares pelo apoio irrestrito.

À Miryam Mastrella, grande companheira e que sempre soube, com sua paciência, dar apoio e ressaltar que tudo valeria à pena.

A todos os amigos que, de uma forma ou de outra, incentivaram, colaboraram e mostraram novos caminhos para a pesquisa. Dentre tantos, cito: Luiz Eduardo, Alexandre Setter, Jordi, David, Honorido, Aura, André, Denise, Janaína, Antonioni, Gehan, Stéfany, Ariadne, Vanessa, Marco Aurélio, Wellington e Schirlêi.

Aos professores Naum Santana (UNIVILLE) e Luiz Alberto de Souza (FURB) pelos debates.

Às Professoras Fraya Frehse e Isa Rocha pelo aceite em participar da banca de defesa.

Ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville (IPPUJ), Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Rádio MAIS FM, lugares onde trabalhei e que deram a total liberdade para a dedicação à pesquisa.

A todos os colegas de turma e de PGAU-cidade, especialmente à Ana Cláudia e Cláudia que me acolheram durante muito tempo em Florianópolis.

A todos os professores do PGAU-cidade, sobretudo Maria Inês Sugai, Margareth Pimenta e Lino Peres que puderam acompanhar minha caminhada.

Ao meu orientador, Nelson Popini Vaz, pela preocupação, cuidado e leveza em todo este processo. Peça fundamental na concepção das idéias e encaixes metodológicos.

À UFSC e ao PGAU-cidade, programa que me aceitou, oportunizando o debate transdisciplinar que tanto carrego em minha vida acadêmica.

Finalmente, à cidade de Joinville, lugar onde nasci, moro, e escolhi como meu objeto de estudos, desde a graduação. É por zelar este lugar que me fascino com ele todos os dias.

*“Que os nossos esforços desafiem as  
impossibilidades... lembrando que as  
grandes proezas da história foram  
conquistas do que se parecia  
impossível” (Charles Chaplin)*

## **TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS E PLANOS DIRETORES NA CENTRALIDADE DE JOINVILLE/SC (1965- 2011)**

**RESUMO:** Esta dissertação aborda alguns aspectos presentes na configuração das cidades, mais especificamente sobre as centralidades, regiões de maior dinâmica no contexto urbano. O objetivo principal está em identificar quais agentes têm o poder de influência sobre as intervenções (públicas e privadas) nesta região da *urbe*, e contribuindo na confecção de políticas públicas de circulação intraurbana, estas que, por muitas vezes, propagam a segregação socioespacial, dão privilégios a uns em detrimento de outros na relação de consumo do capital e são legitimadas pelos Planos Diretores. Usa-se o caso de Joinville para explorar tais assertivas, por consideração ao contexto histórica da cidade fundada em 1851, e que sofreu com uma crescente industrialização no século XX, tendo em seu espaço urbano marcas do atrelamento de diversos agentes às estratégias, visando contemplar os seus interesses.

**PALAVRAS-CHAVE:** *centralidade, planos diretores, circulação intraurbana, segregação socioespacial, Joinville.*

## **URBANISTICS TRANSFORMATIONS AND COMPREHENSIVE CITY PLANS ON JOINVILLE'S CENTRALITY (1965-2011).**

**ABSTRACT:** This paper discusses some aspects present in the cities' configuration, more specifically on the centrality, the most dynamic region in the urban context. The main objective is to identify which agents have the power to influence the interventions (publics and privates) in this town region, contributing to making policies, such that, for many times, propagate the sociospatial segregation and give privileges to some at over others in relation to capital consumption. Uses the Joinville's case to explore these assertions, for consideration to the historical city context, founded in 1851, which suffered from a growing industrialization in the twentieth century, and has harnessing of various brands agents in its urban area, addressing their interests.

**KEYWORDS:** *centrality, comprehensive city plan, intraurban circulation, sociospatial segregation, Joinville.*



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização de Joinville no Brasil e no Estado de Santa Catarina .....	20
Figura 2 - Distribuição da área urbana e rural do município (2010).....	21
Figura 3 - Delimitação política do bairro Centro (2010).....	23
Figura 4 - Localização das 25 quadras das Terras Dotais da Princesa Dona Francisca. Em detalhe, as 8 léguas quadras adquiridas pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo.....	29
Figura 5 - Planta da cidade de Joinville em 1852. Em detalhe, a confluência de todas as ruas para a Rua do Porto .....	33
Figura 6 - O traçado da Estrada da Serra, atual SC-301. Percebe-se nitidamente a direção da Estrada às terras do Norte, local onde ainda era propriedade do Príncipe de Joinville .....	39
Figura 7 - O retrato da ocupação essencialmente urbana de Joinville até 1870. Em azul, o direcionamento norte-oeste característico até então. Em vermelho, as terras de Bruestlein, que abrigaram o novo sentido da dinâmica urbana, nas margens do Rio Cachoeira .....	45
Figura 8 - Ao fundo, Mercado Municipal construído em 1906 nas terras de Brustlein .....	46
Figura 9 - Vista parcial da centralidade de Joinville em 1913. A ocupação urbana ocorria apenas em uma das margens do Rio Cachoeira.....	48
Figura 10 - Inauguração da Estação Ferroviária, em 1906..	51
Figura 11 - Construção do primeiro sistema de bondes de Joinville (1911). Detalhe para os sobrados já existentes ao longo da Rua do Príncipe .....	53

Figura 12 - Planta da cidade de Joinville (1911).....	54
Figura 13 - Construção do início do século XX, na atual Avenida Getúlio Vargas, próxima a Estação Ferroviária (1917).....	55
Figura 14 - Planta da cidade de Joinville (1938).....	57
Figura 15 - Distribuição espacial dos lotes produzidos através de loteamentos (1949-1966).....	61
Figura 16 - Locais definidos para construção de no mínimo dois pavimentos (1965).....	67
Figura 17 - Distribuição espacial dos lotes produzidos através de loteamentos (1967-1976).....	69
. Figura 18 - Valores imobiliários de terrenos (1965).....	72
Figura 19 - Áreas loteadas e edificações existentes (1965)	73
Figura 20 - Distribuição do abastecimento varejista e atacadista (1965).....	74
Figura 21 - Setores da centralidade classificados quanto à situação habitacional (1972).....	79
Figura 22 - Zoneamento proposto pelo PD 1973.....	82
Figura 23 - Loteamentos aprovados entre 1977 e 1992.....	84
Figura 24 - Propostas para a Zona Industrial de Joinville em 1965, 1973 e 1975. A última foi a escolhida.....	86
Figura 25 - Malha viária de Joinville em 1975.....	87
Figura 26 - Locais definidos para construção de no mínimo dois pavimentos (1965).....	95
Figura 27 - Entorno da Estação Central (2010).....	98
Figura 28 - Vetores de crescimento e de formação de novas centralidades.....	99
Figura 29 - Vista aérea da centralidade (2001). Detalhe para os grandes aparelhos públicos das Avs. Beira-Rio e Hermann Lepper, às margens do Rio Cachoeira.....	100
Figura 30 - Valor do m <sup>2</sup> no bairro Centro (2001).....	101
Figura 31 - Concentração de estabelecimentos comerciais no bairro Centro (2001).....	103
Figura 32 - Entorno do Shopping Mueller (2009).....	104

Figura 33 - Porcentagem de unidades residenciais por quadra do bairro Centro (2001) .....	105
Figura 34 - Renda <i>per capita</i> mensal, por setor censitário (2001).....	107
Figura 35 - Número de habitantes por residência, em cada setor censitário (2000) .....	108
Figura 36 - Concentração espacial dos apartamentos (2010) .....	109
Figura 37 - População com renda per capita domiciliar de até setenta reais, por setor censitário (2010).....	110
Figura 38 - Áreas Rurais de Transição aprovadas (identificadas em amarelo).....	114
Figura 39 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Centro .....	121
Figura 40 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Saguacú.....	121
Figura 41 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro América .....	122
Figura 42 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Glória.....	122
Figura 43 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Bucarein .....	123
Figura 44 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Anita Garibaldi.....	123
Figura 45 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Atiradores.....	124
Figura 46 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Comasa.....	124
Figura 47 - Evolução espacial da centralidade de Joinville (1851-2011).....	132

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento demográfico entre 1950 e 1970 em Joinville .....	77
Tabela 2 - Evolução da população de Joinville, entre 1970 e 1991 .....	89
Tabela 3 - Modo de deslocamento, por renda mensal (2010) .....	116
Tabela 4 - Modos de locomoção, por localidade (2010) ..	119

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**IPC** – Instituto de Pesquisa Catarinense

**IPPUJ** – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville

**PBU 65** – Plano Básico de Urbanismo de 1965

**PD 1973** – Plano Diretor de 1973

**PD 2008** – Plano Diretor de 2008

**PEU 87** – Plano de Estruturação Urbana de 1987

**PLADSTU 72** – Plano Diretor de Transportes Urbanos de 1972

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	<b>15</b>
<b>Parte I – Uma releitura sobre o processo inicial da urbanização joinvilense</b> .....	<b>25</b>
I – A colonização e as diferentes conexões com o contexto regional .....	25
II – A nacionalização da economia brasileira e os impactos na cidade .....	53
<b>Parte II – Os planos diretores e as transformações urbanísticas da centralidade de Joinville</b> .....	<b>63</b>
I - A primeira iniciativa de planejamento e o reforço do eixo norte-sul (1965-1973) .....	63
II – O território reorganizado em funções: qual a função da centralidade? (1973-1987) .....	78
III - A integração do sistema de transporte coletivo e a consolidação de uma nova realidade socioespacial (1987-2011) .....	91
<b>Conclusão</b> .....	<b>125</b>
Referências Bibliográficas .....	135

## **Introdução**

Pode parecer invisível a muitos olhares, mas a cidade é o lugar de contemplação dos desejos, felicidades, tristezas e realizações dos seres humanos. É nela onde nascemos, habitamos e convivemos em conjunto com nossos semelhantes que, devido aos interesses econômicos, segregamos, e por muitas das vezes, excluímos. É em todo este arcabouço que estão inseridas as mais complexas relações sociais. A cidade está e é para todos, pois temos direito a ela, como nos ensinou Henri Lefebvre (1968). Sorte daqueles que ultrapassam a barreira do invisível e decidem explorar esta união de forças formadoras de um contexto, seja ele no rural ou no urbano.

Como a cidade é feita de pessoas e de suas histórias e relações, não podemos deixar de elencar as estruturas condicionantes criadas para que regulassem todos os movimentos: o Estado e a economia são os principais, reflexos que compõem dialeticamente uma cidade na contemporaneidade, inclusive as brasileiras.

Esta pesquisa pretende abordar como os seres humanos, reunidos através de seus interesses, podem (re)produzir uma cidade, tendo na estrutura econômica as ferramentas necessárias para convencer o Estado de que as melhores intervenções serão aquelas em que houver uma ação que beneficie poucos. Em outras palavras, o espaço de uma cidade é formatado para que os direitos de uma minoria se sobressaiam perante de uma maioria, que não reproduz e consome todas as relações sociais da mesma maneira. Como se não bastasse, legitimam todas as ações com discursos que distorcem a realidade.

Estas “melhores intervenções” farão surgir lugares “melhores localizados” nas cidades, pois são providos de todas as facilidades necessárias para o consumo e reprodução da vida. A estes lugares, vários teóricos (que serão aqui apresentados), denominaram de “lugares providos de *centralidade*”.

A centralidade e todo o contexto em que está inserida, além de ser “o essencial do fenômeno urbano” com “o movimento dialético que a constitui e a destrói, que a cria ou a estilhaça” (Lefebvre, 1999, p.108) constitui o local em que a produção social conseguiu unir o espaço-tempo, formatando-o com os melhores sistemas de circulação possíveis, de modo que seja o lugar de mais rápido destino e também de maior concentração dos instrumentos que regulam a vida em sociedade.

A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano. (Lefebvre, 1999,p.108)

Ainda segundo Lefebvre (1974): “através do espaço o tempo social se produz e se reproduz” (p. 391). Assim, temos que a base do urbano na centralidade ocorre em duas dimensões relacionadas (dialeticamente): uma social e outra espacial.



Como caracterização do centro e das relações que estabelecem a centralidade na cidade, Villaça (2001) aponta que o surgimento do centro se dá apenas se houver um não-centro que o oponha. E para construir o seu eixo de investigação, a morfologia de uma cidade (e de sua centralidade) é delineada pelas necessidades de locomoção, e todas as relações sociais (e seus estruturantes) serão emolduradas neste sistema. Com isso, a centralidade não é necessariamente o local dentro do espaço urbano que minimiza a quantidade e o tempo dos deslocamentos, se considerarmos as distintas condições (modos) de deslocamento e de potencialização das ações (re)produtivas.

Se a essência do valor de uso das localizações está associada à otimização dos deslocamentos de toda a comunidade, é nesse ponto que está cristalizada a maior quantidade de trabalho socialmente necessário despendido na produção da aglomeração e pela aglomeração. Isso significa que nenhum outro ponto o supera em matéria de trabalho cristalizado, em valor de uso, ou seja, em acessibilidade. (Villaça, op. cit, p.241)

Existem, entretanto, diferenças entre o que se entende como centro e como centralidade. O primeiro, no entender de Sposito (2004), possui a possibilidade de que a segunda exista ao concentrar os meios de consumo individuais e coletivos e o valor simbólico que foi constituído na história social da cidade. O centro e a centralidade distinguem-se pelo fato de que o primeiro

pode ser delimitado por critérios burocráticos (leis, decretos) enquanto que a segunda, fugaz, podendo mudar no tempo e no espaço, de acordo com a ação social, não possui limites que a contenham.

Se não temos mais a continuidade da cidade compacta, se não temos mais uma cidade organizada, hierarquicamente, em círculos concêntricos em torno de um centro único, se temos que questionar a idéia de uma cidade que expressa unidade ou totalidade, devemos pensar as categorias de análise centro e periferia, não como dicotômicas, mas como espaços de interpenetração. Teríamos, então, o predomínio da fluidez sobre o lugar. (Sposito, 2004, p. 31)

Em cada cidade existe um só centro principal, como afirma Villaça (2001), e freqüentemente este coincide com o centro tradicional ou o ponto histórico de origem da cidade; ou os engloba. No panorama atual da urbanização brasileira, além do centro principal, porém, tem-se tornado cada vez mais freqüente a emergência de centros secundários – ou subcentros – com especializações diversas e localizações variadas, resultantes dos processos de desconcentração urbana e/ou deterioração dos centros principais. No caso que apresentaremos, a centralidade da cidade de Joinville se confunde com o centro principal, e em alguns períodos históricos, ela se expande para além do centro principal.

Para esta pesquisa, a centralidade não será o ponto de partida, mas sim o processo histórico de sua formação,

juntamente com a identificação dos agentes sociais que determinam as principais intervenções, legitimados pelos documentos oficiais do Estado (Planos Diretores) (re)produzindo o contexto.

O objeto de estudos que vai ilustrar e contribuir com esta discussão é a centralidade da cidade de Joinville, localizada ao norte de Santa Catarina, distante cerca de 180km da capital Florianópolis (Figura 1). A mais populosa cidade do estado<sup>1</sup> foi fundada em 1851 depois da vinda de imigrantes do norte da Europa e que foram atraídos pela política de povoamento da região do sul do Brasil<sup>2</sup>. A conexão regional com as cidades do norte catarinense, bem como com o porto da cidade vizinha de São Francisco do Sul tornou a cidade em um importante pólo no cenário econômico daquele momento.

---

<sup>1</sup> 515.250 habitantes, segundo o CENSO 2010.

<sup>2</sup> Para a melhor compreensão deste processo, ver Piazza (1994).

Figura 1 - Localização de Joinville no Brasil e no Estado de Santa Catarina

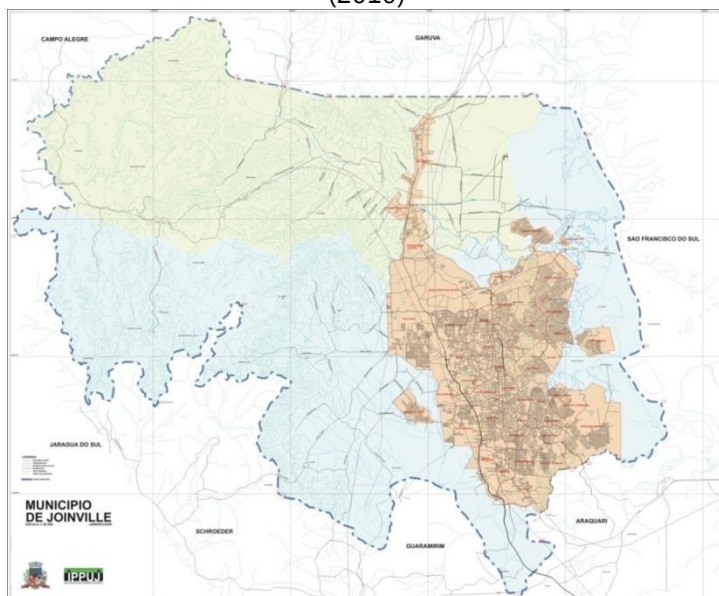


As pequenas produções mercantis que surgiram deste dinamismo cresceram com a política de nacionalização da economia na primeira metade do século XX, tornando-se grandes indústrias, e atraindo uma grande quantidade de trabalhadores advindos do campo. Em poucos anos, a população de Joinville cresceu muito acima da média nacional, deixando marcas irreparáveis no espaço urbano, atendendo principalmente os interesses expansionistas destas empresas.

Hoje, a cidade tem dezenas de bairros espalhados por 1.130,878 km<sup>2</sup> (em grande parte do território encontra-

se uma área rural e regiões montanhosas, como consta na Figura 2) e uma centralidade bem definida, a qual se confunde com a delimitação político-administrativa do bairro Centro, que também é o ponto central de toda a área urbana. Como veremos com mais detalhes, é nesta centralidade onde estão concentrados os maiores PIBs per capita da cidade, o maior valor de terra, os maiores índices de mobilidade (conseqüências da grande concentração da malha viária da cidade e também do sistema de transporte coletivo).

Figura 2 - Distribuição da área urbana e rural do município (2010)



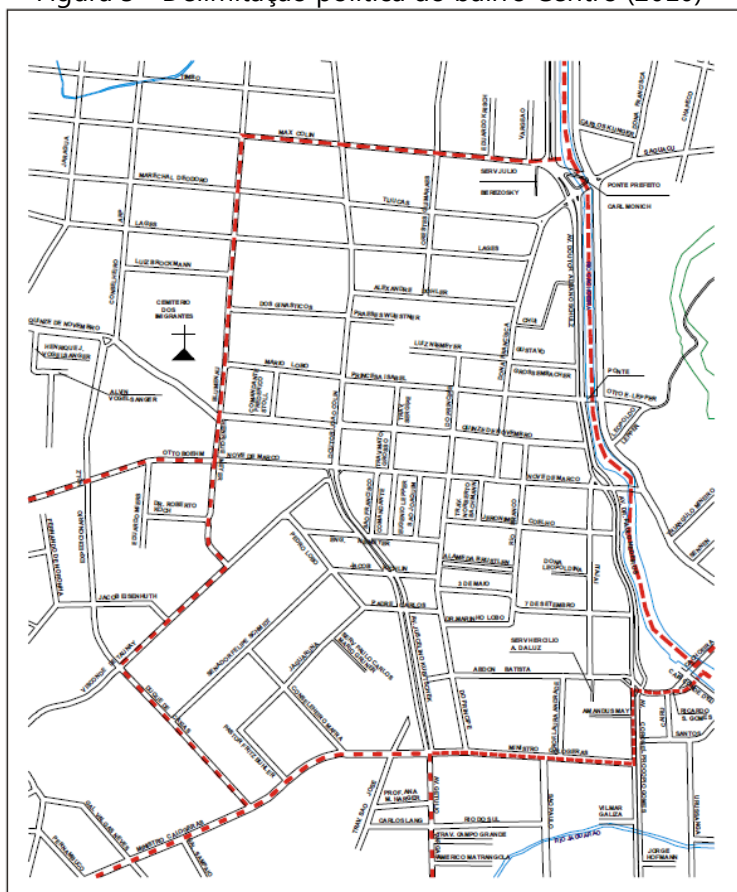
Fonte: IPPUJ. Escala 1:50000

Mostraremos a evolução urbana da cidade e de sua centralidade ao longo dos processos históricos que interferiram na produção do espaço de Joinville.

Cruzaremos estas análises com o detalhamento dos componentes do Estado e dos agentes sociais que influenciaram na tomada de decisões e formatação dos Planos Diretores. Toda a pesquisa, de cunho sociológico e antropológico, teve o seu grande desafio e êxito no diálogo transdisciplinar com as outras frentes de conhecimento, como a História, a Geografia, a Economia, e o Urbanismo, áreas muito mais avançadas na produção de conhecimento sobre a cidade de Joinville em si.

As Ciências Sociais ainda estão num estágio inicial em relação ao que elas podem realmente interpretar sobre este objeto. O fenômeno da rápida urbanização que a cidade sofreu pode ser a porta de entrada para muitas propostas de investigação. Além dos Trabalhos de Conclusão de Curso de graduandos em Ciências Sociais nas diversas Universidades da região, temos também algumas produções em Programas de Pós-Graduação, como as contribuições de Meurer (2000) e Niehues (2000). Entretanto, não são pesquisas que contemplam o espaço urbano de Joinville como objeto. Talvez quem mais se aproximou desta tentativa foi Oliveira (1984), mesmo sem se propor a tal feito.

Figura 3 - Delimitação política do bairro Centro (2010)



Fonte: IPPUJ. Escala 1:20000

Já na História, Geografia e Urbanismo encontramos muito material para investigação, principalmente como base a fim de uma releitura com o viés das Ciências Sociais. Em Ficker (2009 [1965]), Schneider (1983), Thiago (1988, 2009), Coelho (1993, 2010), Ternes (1981, 1986, 1993), Vidor (1995), Mathyas (2007), Souza (1991), Hoenicke (2007),

Constante (2003), Anesi (2007), Santana (1998), Rocha Bruske (2002) e Rocha (1997) absorvem grandes contribuições para completar esta nova visão acerca da cidade que estamos propondo, e suprir a grande lacuna existente com a falta de interlocutores. Este trabalho, portanto, tem uma grande responsabilidade social, pois busca oferecer à academia e à sociedade em geral a oportunidade de uma nova visão de investigação sobre a cidade.

A pesquisa está dividida em dois capítulos, onde demonstramos, através de recortes temporais feitos de acordo com marcos históricos, a evolução urbana da cidade e da sua centralidade, bem como os agentes e estratégias neste processo. Desde o período inicial da formação da cidade, explicando a motivação da colonização das terras nesta região, até a configuração atual (2011), com a centralidade composta além das delimitações física e política do bairro Centro, incorporando áreas de bairros vizinhos. Busca-se justificar como a segregação socioespacial foi motivada pela/para a reafirmação da centralidade, com intervenções pontuais no sistema de circulação e legitimadas pelos Planos Diretores. A releitura da historiografia da cidade, e também a análise de documentos oficiais (como os Planos Diretores) buscarão mostrar como a construção da centralidade em Joinville sempre esteve inserida em um rol de interesses de classe, espacializados e ratificados pelo discurso pertinente a cada período.

A relação dos representantes da então colônia com o Governo Imperial, a homogeneização entre interesses industriais e atitudes de governantes, a relação do joinvilense com o trabalho, o fetiche do automóvel e a



inversão de valores no perfil econômico da cidade marcam as discussões que encerram esta etapa, mas abrem outras portas para explorarmos.

A meta *a priori* que buscamos é a incitação ao debate sobre as cidades em geral com os mais diversos olhares, percorrendo um caminho sugerido pelas Ciências Sociais. O caso de Joinville é um típico problema de crescimento populacional acelerado, assistido por planejamento urbano inadequado e que reforçou uma dominação socioespacial excludente (apesar do rápido crescimento econômico), o qual merece uma atenção ainda maior que aquela que ofereceremos.

## **PARTE I – Uma releitura sobre o processo inicial da urbanização joinvilense**

### **I – A colonização e as diferentes conexões com o contexto regional**

A Europa do século XIX estava em profundas transformações. A efervescência da Revolução Industrial ainda influenciava todas as estruturas políticas e econômicas do continente. Neste cenário, encontram-se três questões a serem abordadas e que são de fundamental importância para o entendimento do processo inicial da formação urbana de Joinville: a família real francesa, a família imperial brasileira e o Estado alemão ainda não unificado inserido em grandes transformações econômicas.

A França após o Período Napoleônico e sucessivas revoluções, encontrava-se de uma maneira muito instável, e com o Rei Luis Felipe, após 18 anos no poder, enfrentando uma séria adversidade, acusado de uma crescente corrupção. Ainda constavam contra seu reinado as baixas

safras da agricultura francesa, e as crises da Inglaterra, um dos principais parceiros comerciais francês. Segundo Ternes (1981):

Assim, em fevereiro de 1848, quando o Rei proibiu uma manifestação oposicionista pelas ruas de Paris, provocou a ocupação da cidade pelas massas populares. (...) Luis Felipe é destronado, motivando o exílio da família real e a fuga para a Inglaterra do Príncipe de Joinville, o seu terceiro filho homem, casado com a Princesa Dona Francisca, filha de D. Pedro I, irmã de D. Pedro II. (p.29)

Afundado em dívidas, François Ferdinand Philippe (Príncipe de Joinville) viu-se obrigado a desfazer-se de alguns patrimônios, dentre estes os dotes recebidos pelo casamento com a Princesa Francisca Carolina em 1843<sup>3</sup>. Encontrou na necessidade de povoamento do sul brasileiro - e na política de emigração que o Império brasileiro viria a favorecer para substituir a mão-de-obra escrava (adotando medidas impostas pelos parceiros comerciais europeus, visando uma população que pudesse consumir os produtos importados já que escravos não possuíam poder de consumo e troca) - a oportunidade para estabilizar-se economicamente, além de satisfazer anseios de Senadores

---

<sup>3</sup>Como regia a legislação da época, e porque o casal não residiria no Brasil, foi fixado um dote em terras devolutas, cerca de 25 léguas quadradas, mais uma quantia em dinheiro. Por indicação do Presidente da Província de Santa Catarina, Anthero José Ferreira de Brito (1840-1848), no ano de 1845 foram escolhidas as terras situadas à margem direita do Rio São Francisco (Baía da Babitonga), cuja demarcação ocorreu no mesmo ano. (Schneider apud Santana, 1998)

e capitalistas alemães, que viam na colonização de terras brasileiras um negócio lucrativo<sup>4</sup>.

O Brasil, então colônia portuguesa, era visto como um mercado passível de ser explorado pelas potências comerciais da época, a Alemanha e a Inglaterra, pois nada produzia em termos de manufaturas, enquanto os ingleses já dominavam o mercado de produtos manufaturados. (Santana, 1998, p.8)

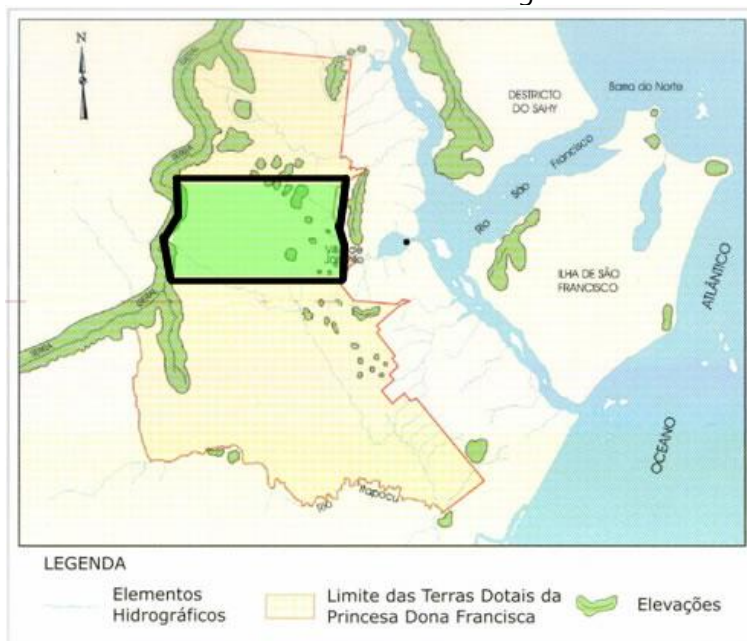
---

<sup>4</sup> Segundo Schneider *apud* Santana (1998), “o desequilíbrio da balança comercial Brasil-Alemanha alertou um grupo de empresários hamburgueses, que já mantinham relações comerciais com os mercados sul-americanos, e que, cruzando interesses empresariais e governamentais, fundaram a “SOCIEDADE DE FOMENTO A EMIGRAÇÃO ALEMÃ PARA O BRASIL”, alterada, depois, para “SOCIEDADE DE AMPARO AO IMIGRANTE ALEMÃO NO SUL DO PAÍS”. Essa sociedade, que contava com a participação do senador hamburguês Christian Mathias Schroeder, buscava a exploração da atividade migratória para o Brasil, pois, assim, poderiam navegar com uma carga preciosa – carga humana – em vez de lastros de sacos de areia, o que proporcionariam uma “renda adicional” – sob a forma de passagens – aos donos dos navios. E segundo FICKER (2009), “viu então o Senador Schroeder, como homem de negócios, a sua oportunidade. Possuindo vastas relações comerciais no Brasil e sendo a firma proprietária de vários veleiros transatlânticos, nada mais natural que a iniciativa de entrar em competição ao lado dos armadores do Havre, Roterdão, Antuérpia e Londres no negócio do transporte de imigrantes, que lhes proporcionava enormes lucros, trazendo os navios em suas viagens de regresso de ultramar matérias primas para as florescentes indústrias e manufaturas européias, além de produtos como algodão, café, fumo, chá, noz moscada, canela e demais artigos coloniais”(p.47)

Tal negócio só se tornara lucrativo devido a crise política e econômica (transição do feudalismo para o modo de produção capitalista) dos Estados alemães, ainda não unificados na metade do século XIX, que acarretava grandes diferenças socioeconômicas entre seus habitantes. A industrialização crescente e o enfraquecimento das estruturas feudais liberaram a mão-de-obra camponesa para as cidades, proporcionando uma urbanização acelerada e a conseqüente queda da qualidade de vida nos principais centros urbanos industriais não só nos Estados alemães, mas pelos outros países europeus com industrialização acelerada. E foi nesta brecha que seduziram os camponeses que preferiam continuar na lida com a agricultura (e os que não queriam ou não conseguiam se submeter aos baixos salários e qualidade de vida que a indústria proporcionava) para a emigração rumo ao continente americano.

Foi na união destes interesses (do Império brasileiro em povoar o sul do país e ceder às pressões européias para substituição da força escrava pela do imigrante; do Príncipe de Joinville exilado e em sérias crises financeiras vendo-se obrigado a desfazer-se de sua propriedade; e do colono europeu – principalmente o alemão – que não encontrava oportunidades no crescente regime industrial) que culminou na compra em maio de 1849 pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo de oito léguas quadradas (das 25 léguas totais do lote – Figura 4), a serem escolhidas pela Sociedade da forma que lhe fosse conveniente. (Ficker,2009)

Figura 4 - Localização das 25 quadradas das Terras Dotais da Princesa Dona Francisca. Em detalhe, as 8 léguas quadradas adquiridas pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo



Fonte: adaptado de Santana (1998). Sem escala.

Então desta forma que Leonce Aubé, procurador do Príncipe de Joinville, e Hermann Guenther, engenheiro e encarregado da Sociedade, e mais sete pessoas (colonos, encarregados e suas respectivas famílias) chegaram à definição das oito léguas quadradas em 22 de maio de 1850, quando se definiu também a direção da formação do primeiro núcleo colonial para abrigar ranchos e as primeiras

instalações de recepção aos imigrantes. As oito léguas foram definidas a partir da confluência do Rio Cachoeira com o Rio Bucarein, onde, segundo Ficker(2009) já existia o Porto de Bucarein, local que servia de embarque para o Sítio do Coronel Antônio João Vieira<sup>5</sup>, onde hoje se localiza o bairro Itaum. Ou seja, a definição do terreno adquirido pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo baseou-se principalmente pela facilidade de escoamento de pessoas e mercadorias, considerando portos já existentes e a navegabilidade do Rio Cachoeira.

Já a definição do primeiro núcleo que abrigaria os futuros ranchos dos imigrantes deu-se através da continuidade de demarcações feitas pelo Império brasileiro em 1846, que a partir do rancho de Frontin, dissidente da Colônia do Saí, abriu o “Caminho do Jurapé”, o qual partia exatamente do ponto da embocadura do (hoje) Ribeirão Matias, para direção oeste. O caminho já existente facilitou o trabalho de construção da infra-estrutura necessária para a recepção dos imigrantes, mesmo sendo um local crítico para o assentamento populacional, com terrenos alagadiços (manguezais) e com densa cobertura vegetal. Este fato marcou o início do parcelamento do solo na colônia, culminando na atual Rua Nove de Março, a principal do Centro de Joinville, contrariando o planejamento inicial da Colônia que, ainda segundo Santana (1998) e também Ficker (2009), constava em um

---

<sup>5</sup> Complementando, Ficker (2009): “Não é exato, pois, afirmar-se que em 1851 as grandes zonas destinadas à colonização européia, seriam ínvio e desconhecido sertão. Eram, ao contrário, bastante habitadas as cercanias. Desde 1826, o coronel Vieira se instalara com grande fazenda e muitos escravos no “Porto do Bucarein” e Itaum. No morro da Boa Vista, fronteiro à cidade, pelo Iriirí e pelo Cubatão, havia moradores.”(p.38)

espaço para a cidade propriamente dita, programado para ser construído na confluência do rio Cachoeira com o Rio Bucarein.

Como vimos, este planejamento não teve o resultado esperado, pois a emergência de abertura de estradas através do Caminho do Jurapé e a demarcação dos lotes coloniais para o assentamento dos futuros imigrantes, consumiram boa parte dos recursos e esforços, tornando a região do Rio Bucarein uma segunda opção.

### **A chegada dos imigrantes e o parcelamento do solo**

Com a precária infra-estrutura de acolhimento construída, a vinda dos imigrantes seria questão de tempo. E em 9 de março de 1851, 118 imigrantes desembarcaram da barca Colon para iniciar o povoamento das terras.

Encontraram aqui ranchos provisórios, e a inexistência de demarcações e caminhos para locomoção. Para retribuir a estadia dos primeiros dias, os próprios imigrantes foram obrigados a trabalhar na abertura de picadas, já que só existia o Caminho do Jurapé e o recém construído Caminho do Meio (atual Rua XV de Novembro). Devido a dificuldades de comunicação (havia alemães, suíços e noruegueses) a direção da Colônia dividiu a abertura de novos caminhos em 3 grupos de trabalho, separando etnicamente a cidade:

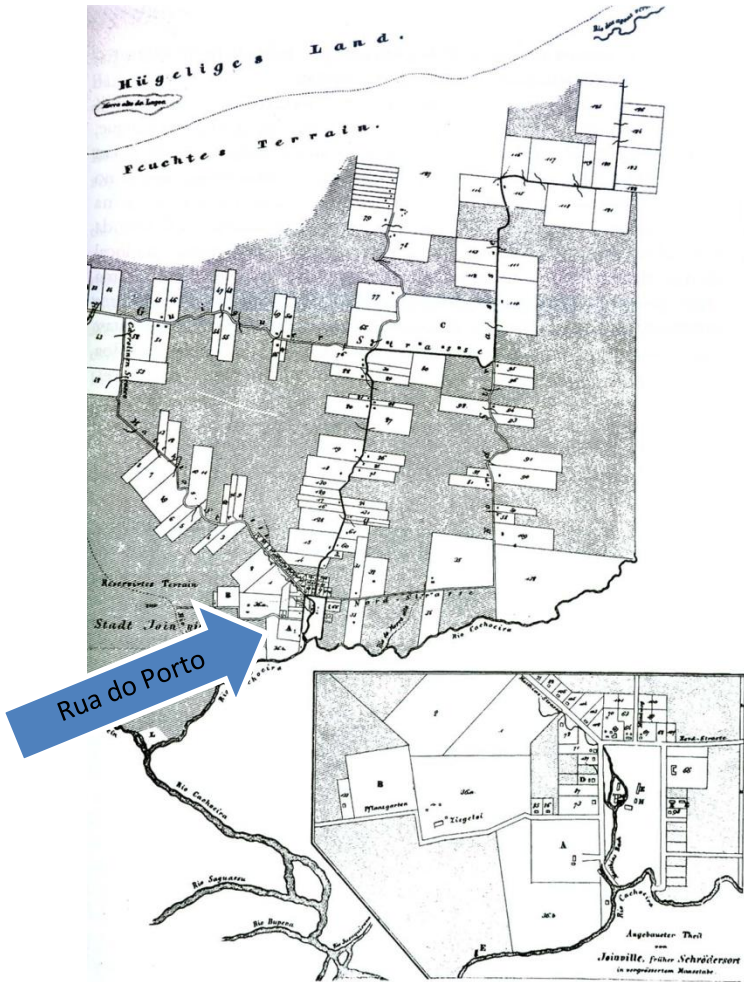
- Alemães em direção sudoeste a partir do Caminho Jurapé, em busca de terras mais férteis e mais altas em relação ao nível do Rio Cachoeira e também o contato com o Vale do Itajaí e a capital Desterro;

- Noruegueses em direção norte, a partir do Caminho do Meio, para o contato com o planalto norte e também com Curitiba (atual Rua João Colin);
- Suíços na direção oeste, seguindo a direção do caminho do Meio, também em busca de terras mais altas.

O núcleo colonial começou num espaço que confluía todos os outros caminhos a serem construídos, no local onde hoje fica a Praça Lauro Mueller, na Rua 9 de Março, como já citado, o antigo Caminho do Jurapé, que meses depois seria denominada Rua do Porto, devido ao desembarque dos navios no Rio Cachoeira. A Rua do Porto abrigava todos os serviços administrativos da Direção da Colônia (sede da Sociedade Colonizadora e local de atendimentos gerais aos colonos, já que não havia uma estrutura política montada) e portanto, era a atração do maior contingente de pessoas, além de ser a conexão com o porto. Nos espaços mais próximos à Direção é que se encontravam os terrenos já demarcados, enquanto os mais distantes eram deixados para segundo plano (Figura 5).



Figura 5 - Planta da cidade de Joinville em 1852.  
Em detalhe, a confluência de todas as ruas para a  
Rua do Porto



Fonte: adaptado de Ficker, 2009.Sem escala.

Conforme já citado, o processo emigratório de europeus para o Brasil não teve apenas motivações pessoais dos colonos. Mas sim um grande interesse

econômico dos acionistas da Sociedade Colonizadora de Hamburgo que viam no empreendimento uma grande forma de lucrar, por isso os terrenos próximos à Direção eram rapidamente demarcados, pois eram mais “valiosos” que os terrenos para agricultura. A Sociedade Colonizadora era a única agente especulativa nos primeiros meses da Colônia, e por isso ajustava o espaço de acordo com as suas necessidades, principalmente comerciais. Isa Rocha, em seu livro “Industrialização de Joinville”(1997), relata que a organização do espaço da Colônia já se dera inserido em uma base capitalista, manifestando-se de diversas formas:

- A propriedade era privada (individual) e comprada junto à direção da Colônia;
- O preço das passagens podia ser pago em produtos da lavoura ou em trabalho para a direção, na abertura de estradas e construção de pontes;
- A exploração da terra deveria ser feita pelo próprio colono e sua família, ou com mão-de-obra contratada, uma vez que era vedada a escravidão;
- Ao adquirir a gleba, o comprador era obrigado a, num período de quatro meses, construir uma casa, fazer um roçado para a subsistência e iniciar o plantio.

Peluso Jr. (1991) reforça a ideia de que o núcleo urbano original da Colônia foi socialmente produzido através dos espaços comerciais e de serviços localizados na Rua do Porto:

O estudo das plantas de Joinville mostra que o plano da cidade teve um elemento que guiava a direção geral dos arruamentos. Este elemento era a rua comercial. Nem a igreja

luterana, nem a católica tiveram alguma influência no plano urbano. Joinville nasceu na Rua do Porto, que era o ponto da atividade comercial. Ali não foi criada uma praça, mas era sim o ponto de confluência das principais estradas. A importância da rua comercial no traçado é visível no fato de que todas as ruas procurem ser paralelas ou perpendiculares a ela. (p. 379)

Desta maneira, fica fácil observar que os primeiros investimentos públicos na Colônia (essencialmente de controle privado até então), viriam para a melhoria da infraestrutura no entorno do eixo comercial do núcleo urbano original de Joinville; e para a comunicação com as outras cidades da região de Santa Catarina e Paraná. Entretanto, inesperadas crises financeiras do empreendimento apressaram as intervenções públicas, visto que a Sociedade Colonizadora tinha a iminência de fracasso.

### **Os investimentos públicos na região e o surgimento da Estrada da Serra**

A baixa qualidade de vida, propiciada pela infraestrutura precária (sem médicos, casa de cuidados, dentre outras estruturas necessárias) levou à evasão de centenas de colonos nos primeiros anos da Colônia<sup>6</sup>, bem como ao

---

<sup>6</sup> Segundo Ternes (1981), as terras ao norte foram abandonadas pelos noruegueses, que partiram rumo ao Rio de Janeiro. Estas terras foram

alto índice de mortes. Pestes e demais doenças espalhavam-se rapidamente entre os habitantes, que seriam controladas após a vinda de médicos entre as seguintes levas de colonos imigrantes, bem como a construção de casas para cuidados, e a melhoria com as picadas, ruas, dando uma mínima atenção com o saneamento do local.

Entretanto, a meta de colonos não foi atingida, e com isso, o lucro do investimento para recuperar o capital investido não foi o planejado inicialmente pela Sociedade Colonizadora. Contando ainda com as desistências e mortes, a falta de recursos para investimentos era inevitável. Recorreu-se então ao Império, que quando vendeu as terras em 1849, comprometeu-se contratualmente a ajudar e dar todas as condições necessárias para o desenvolvimento da Colônia.

O número de imigrantes jamais alcançou as expectativas nem da Sociedade Colonizadora nem do governo brasileiro, tanto federal como provincial (estadual). Por exemplo, a expectativa era de que mais ou menos mil pessoas emigrassem anualmente. Mas em geral foram muito menos de mil pessoas que emigraram por ano. (...) Mas é bom lembrar que ela [a colônia] sobreviveu, em parte, desde 1855, por causa da ajuda do governo imperial. (Thiago, 2008, p.67)

E ainda:

---

ocupadas pelos imigrantes alemães, que em maior número, tinham poucas terras ao sudoeste.

O que não se pode deixar de acentuar é que desde o início Joinville obteve sempre as simpatias do Governo Imperial. Essas simpatias eram manifestadas em subvenções, em ajuda nas despesas da colônia, em doações, em tomar para si o encargo da "Estrada da Serra", enfim, eram medidas altamente favoráveis à colônia. (...) O que não se pode igualmente esquecer, que estas terras eram as terras da irmã do Imperador D. Pedro II, o que, sem dúvida, muito contribuiu para as subvenções e atenções especiais. (Ternes, 1981, p.139)

O que Ternes e alguns outros investigadores do tema não ressaltam, é que os investimentos públicos vieram do Governo Imperial não por "simpatia" à terra vendida em 1849 para os capitalistas alemães ou por simples obrigações contratuais, mas porque uma boa parte do lote inicial de 25 léguas ainda era de propriedade da família do Príncipe, cunhado do Imperador D. Pedro II. E o mais importante: o procurador do Príncipe, Leonce Aubé, começara outro empreendimento semelhante vizinho à Colônia, recebendo imigrantes, e instalando uma serraria<sup>7</sup>. Desta maneira, valorizando a Colônia Dona Francisca, também valorizaria as terras do Príncipe e seus respectivos empreendimentos. Além de todos os investimentos básicos

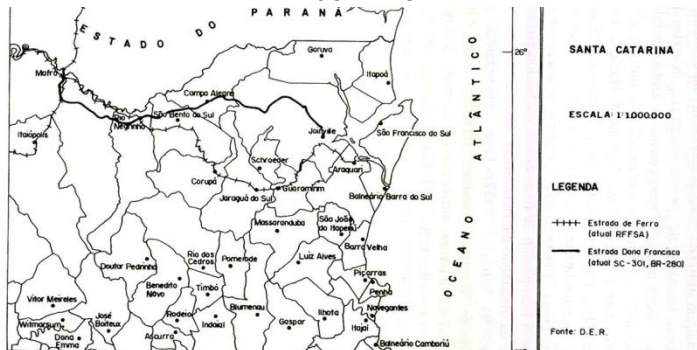
---

<sup>7</sup>Ficker (2009) cita o Domaine Dona Francisca e o Domaine Pirabeiraba, ambos ao norte do núcleo original, como núcleos coloniais administrados pelos representantes do Príncipe de Joinville.

nas terras da Sociedade Colonizadora, o que mais reforça este compromisso de valorização das terras do Príncipe (camuflado pelos interesses da Sociedade) é a construção da Estrada da Serra, ou Estrada Dona Francisca, atual SC-301.

A Estrada Dona Francisca tinha como objetivo inicial a conexão com as cidades do planalto norte catarinense, e de lá, com Curitiba e a província do Paraná. Entretanto, ao observar o traçado em direção ao norte do núcleo urbano original (Figura 6), supõe-se que os investimentos imperiais na Estrada da Serra serviram para beneficiar os empreendimentos do Príncipe de Joinville. Poderia-se muito bem utilizar caminhos já estabelecidos ao oeste, principalmente na região da Estrada Anaburgo - terras onde habitavam opositores políticos da Sociedade Colonizadora, segundo Ficker (2009) e Ternes (1981) -, para a conexão com o planalto. Mas preferiu-se construir novos caminhos, ainda não existentes, para interligar a Colônia, as terras restantes do Príncipe, o planalto e a província do Paraná.

Figura 6 - O traçado da Estrada da Serra, atual SC-301. Percebe-se nitidamente a direção da Estrada às terras do Norte, local onde ainda era propriedade do Príncipe de Joinville



Fonte: Rocha, 1997. Escala 1: 1000000 no original.

Fica evidente uma ação do Império, através do direcionamento dos investimentos públicos, baseada nos interesses da família da irmã do Imperador. Podemos afirmar hoje que, beneficiada pela conexão regional, a classe dirigente de Joinville via a partir da construção da Estrada, uma grande oportunidade de crescimento econômico, visto que a conectividade do porto existente à margem do Rio Cachoeira era um facilitador para o escoamento de toda a produção da região, seja de madeira (produção local) ou de erva-mate (produção regional).

A posição do sítio onde se instalaram esses colonos foi de fundamental importância para o desenvolvimento da Colônia Dona Francisca, apesar dos significativos condicionantes ambientais, cujas restrições e potencialidades naturais inter-relacionam ao longo de todo o processo de desenvolvimento local.

Localizado ao sul da Baía da Babitonga, o sistema hídrico formado pelo Rio Cachoeira, Lagoa de Saguazu e a própria baía, oferecia as melhores condições de acesso à colônia e de escoamento da produção do planalto (Rio Negro, São Bento do Sul, Campo Alegre) em direção aos portos - no caso São Francisco do Sul, cuja exportação se destinava para a Europa e a região do Prata (Santana, 1998, p.18)

A partir de 1865, quando chegou o primeiro carregamento de erva-mate pela Estrada da Serra, a cidade viu um novo momento surgindo. A dinâmica quase autônoma até então<sup>8</sup>, mudava sua configuração a partir da dependência das conexões regionais. E foram estas conexões que impulsionaram a economia local, provocando uma grande acumulação de capital (devido ao beneficiamento do mate advindo da serra, que ocorria em galpões nas proximidades do porto), que anos mais tarde, seria a catalisadora de todo início do processo de industrialização e urbanização crescente do século XX, atingindo níveis acima da média nacional a partir de 1950.

---

<sup>8</sup> Neste ano de 1864, a colônia possui dezenas de caminhos e estradas, perfazendo um total de 71 mil braças, ou 156 quilômetros. Maçonaria, igreja católica, escola pública, hospital, uma incipiente praça, denominada ainda "do mercado", no espaço hoje ocupado pela biblioteca pública, dezenas e dezenas de boas moradias, muitos empreendimentos comerciais, sociedades culturais e razoável produção de alimentos determinam uma vida quase autônoma, com população exata de 4120 almas em fins de 1863. (Ternes, 1993,p.88)



Após a chegada da primeira carga de erva-mate tracionada por burros, pela Estrada Dona Francisca, a configuração intraurbana de Joinville começou a mudar devido à grande importância que a cidade passou a ter para a economia regional.

O planalto norte catarinense e as áreas fronteiriças do Paraná possuíam grandes plantações de erva-mate, que se adaptavam ao local devido ao clima propício da região. Todo o escoamento da produção era feito por Curitiba e Paranaguá, mas de forma precária. A construção da Estrada da Serra (ou Estrada Dona Francisca, atual SC-301), além de beneficiar os interesses do Príncipe de Joinville, atendia os interesses de grandes empresários do setor ervateiro, pois a ligação direta do planalto com Joinville, e a subsequente ligação marítima do porto de Joinville (que já era um grande exportador de madeira) com o de São Francisco do Sul (o qual permitia a entrada de grandes navios), facilitava a exportação do mate para toda a região da bacia do Rio da Prata, principal consumidora do produto.

A cidade de Joinville, então, pouco mais de 20 anos após a fundação, iria se tornando um pólo comercial regional. A colônia “Dona Francisca” (como era chamada antes de se tornar oficialmente “Joinville”, em 1877) mesmo sendo essencialmente rural e com uma população dispersa, vai sendo ocupada em sua região central, devido ao acesso fácil ao porto de Joinville, localizado no Rio Cachoeira, limitador do núcleo urbano.

Essa facilidade de acesso ao porto, fez com que vários empresários do setor montassem engenhos de beneficiamento do mate em Joinville, qualificando o produto para exportação, visto que era o produto *in natura*

o transportado pela Estrada da Serra, sem a qualidade necessária para competir em mercados internacionais.

O comércio da erva-mate veio para Joinville através de comerciantes oriundos de Morretes (PR), que montaram engenhos em Joinville (1877). A atividade ervateira, por ter um bom retorno, expandiu-se rapidamente e, três anos mais tarde (1880), havia, em Joinville, oito engenhos. (Rocha, 1997, 29)

Os homens de negócios daquele tempo logo perceberam que a industrialização do mate em Joinville poderia permitir grandes lucros, na medida em que a matéria-prima fluía naturalmente para Joinville em função da existência da Estrada Dona Francisca e do fácil transporte para São Francisco do Sul, cujo porto mantinha-se, como o de Paranaguá, a saída de todos os produtos de uma extensa região do Sul do país. Este posicionamento geográfico e a facilidade dos transportes, é que determinaram o período de ouro da erva-mate. (Ternes, 1986, 44)

A atividade ervateira serviu então, para o crescimento de toda a economia local, principalmente pela participação de pequenos comerciantes, que abasteciam a colônia. Estes enviavam ao planalto (nos carroções e cargueiros de erva-mate que teoricamente voltariam vazios) açúcar, farinha, tecidos, e outras mercadorias vendidas em

seus estabelecimentos. Desta maneira é que surgiram as primeiras fortunas da cidade, e principalmente, as principais articulações econômicas e políticas entre os envolvidos neste processo.

A consolidação de todo este ciclo econômico deu-se a partir da criação da Companhia Industrial Catarinense em 1891, que unificou praticamente todos os empresários envolvidos na exportação do mate e demais produtos. Esta sociedade criou uma estrutura que abrangia não só Joinville, mas também as cidades do planalto norte catarinense, do estado do Paraná, e Buenos Aires, na Argentina.

A classe comercial, detentora de recursos financeiros, influenciava a vida econômica (pela ampliação de seus negócios: serrarias, engenhos de mate, filiais), liderava a política local, unia interesses e dirigia suas iniciativas para a instalação de infra-estruturas básicas, a exemplo da água encanada, construção da estrada de ferro, instalação de luz elétrica e telefone. (Rocha, 1997,30)

O que está implícito neste processo é o controle especulativo que as lideranças econômicas e políticas exerciam sobre o espaço urbano. Ao começar pela posição estratégica da Estrada da Serra, conforme já citado, seguindo pela aquisição de terras próximas ao Rio Cachoeira (visando à conectividade com o porto, peça-chave da economia emergente), até então não ocupadas, devido ao terreno ser excessivamente alagadiço por fazer parte de um manguezal. Um destes especuladores foi Frederic Brustlein (representante do Príncipe de Joinville,

substituindo Leonce Aubé, e anos mais tarde Diretor da colônia) que adquiriu terras nas regiões próximas ao Rio Cachoeira, no mesmo período em que a economia ervateira começava a dar seus primeiros passos. Ternes (1993) evidencia:

As terras adquiridas por Brustlein partiam da Rua da Olaria – atual Rua do Príncipe – em direção Leste, alcançando o perímetro formado hoje pelas ruas Itajaí, 7 de Setembro, 3 de Maio, Marinho Lobo, Rio Branco e Praça Hercílio Luz. Procedido o arruamento, Brustlein dividiu as quadras em lotes, passando a comercializá-los e, com isto, promovendo a ampliação da área central da colônia. (p.93)

Figura 7 - O retrato da ocupação essencialmente urbana de Joinville até 1870. Em azul, o direcionamento norte-oeste característico até então. Em vermelho, as terras de Bruestlein, que abrigaram o novo sentido da dinâmica urbana, nas margens do Rio Cachoeira

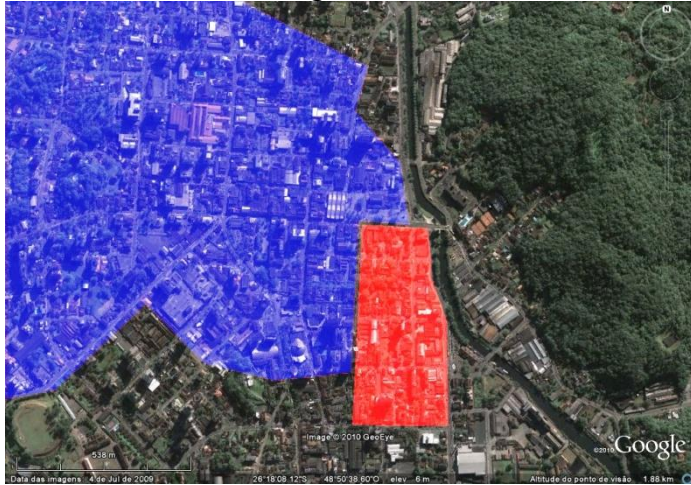
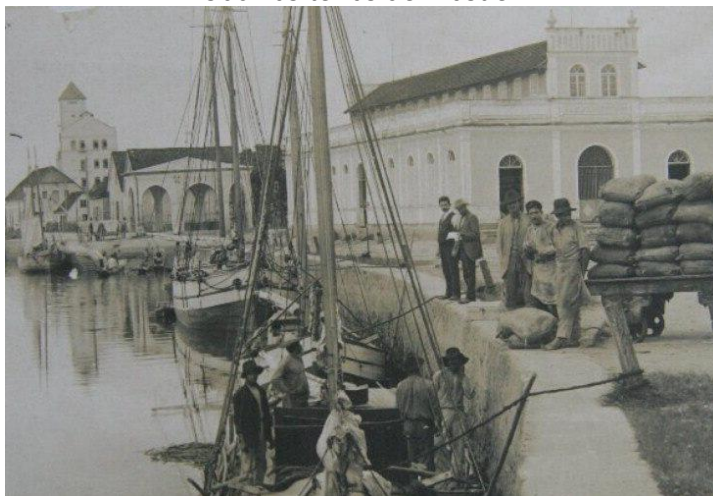


Imagem: Google Earth (2009). Escala 1: 538 no original.

O núcleo urbano passa então a ter uma nova configuração no final do século XIX. A concentração em torno do Rio Cachoeira, e do porto ali existente, torna-se evidente. É nesta região "leste" do centro que surgirão os grandes engenhos e escritórios (inclusive a sede da Cia. Industrial Catarinense) e as grandes movimentações de cargas. Entretanto, a principal rua ainda era a "do Porto", atual 9 de Março, perpendicular ao Rio Cachoeira, onde estavam os principais serviços administrativos e casas comerciais. Destaque também para a "Rua da Olaria", atual Rua do Príncipe, que cada vez mais vai ganhando importância, até pelo lento crescimento do centro para o sul da cidade, processo que se acelera anos mais tarde, com o surgimento das infra-estruturas urbanas.

Figura 8 - Ao fundo, Mercado Municipal construído em 1906 nas terras de Brustlein



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville.

A cidade ganhava importância a cada ano que se passava. O impulso trazido pela economia ervateira incentivava a migração de diversos colonos e brasileiros para a região de Joinville, aumentando a população. Entretanto, os investimentos em infra-estrutura eram escassos e não atendiam a demanda da ocupação urbana em torno da região central da cidade.

Não se possuía, por exemplo, água encanada e agência dos Correios até a década de 1880, ou seja, 30 após a fundação da cidade. As principais vias de comunicação regional eram o Rio Cachoeira e a Estrada da Serra. Segundo Ficker (2009), em princípios de 1886 a rede de água potável estava funcionando perfeitamente, atingindo desde a Estrada da Serra (região norte da cidade) até a Rua Cachoeira (às margens do porto, na região central), e em 1898 seria ampliada. A agência dos Correios

instalou-se na região central, onde hoje atualmente é a praça Nereu Ramos.

Isto significa que o centro vai ganhando a atenção do poder público. Afinal, era ali que a vida econômica da cidade se mantinha, além de que investir em infra-estrutura nestes locais só valorizaria as terras dos políticos e empresários, demonstrando a total parcialidade na divisão dos investimentos.

Em 1893 é criada a Sociedade de Embelezamento, com a preocupação de proceder melhorias na cidade, auxiliando o poder público local na realização de obras específicas (e que atenderiam os interesses especulativos destes sócios). Todas as ações teriam subsídios públicos. As principais ações, segundo Ternes (1993) foram a remodelação da atual praça Lauro Muller (valorizando os terrenos dos comerciantes das principais ruas centrais) e a urbanização de terrenos alagadiços em torno do porto, no Rio Cachoeira (valorizando as terras de Frederico Brustlein, que, por "coincidência", era ex-Superintendente Municipal e apoiava as ações da Sociedade de Embelezamento). Além disso, houve grandes investimentos em iluminação pública<sup>9</sup>, ajardinamento e demais melhorias "visuais".

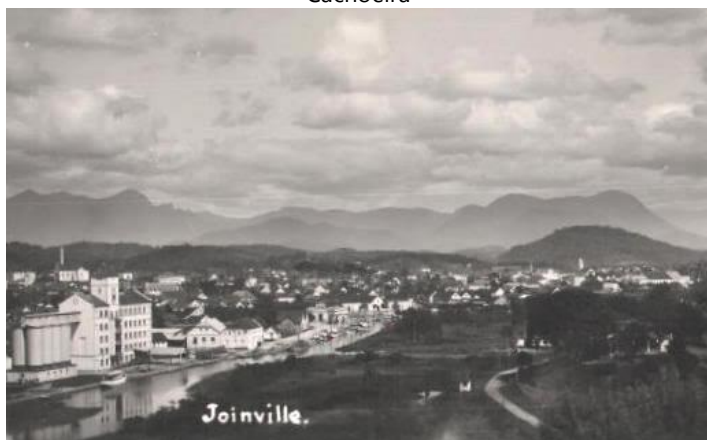
Por consequência destes atos públicos, as atividades econômicas em torno do porto do rio Cachoeira cresciam, e demandavam alterações na circulação de pessoas e de carroções. O poder público criou várias vias

---

<sup>9</sup>Só em abril de 1902 Joinville conheceria os efeitos da iluminação pública, com acanhados 66 lâmpões a querosene, *estrategicamente distribuídos nas poucas ruas do centro*. A iluminação das ruas, no centro, impunha-se, como exigência de segurança, e até porque, a partir dali, a vida urbana começava a adquirir maior presença. (TERNES, 1993,p.120) [grifo nosso]

transversais que facilitavam o acesso à região mais dinâmica da cidade. Entre as duas avenidas direcionadas à zona sul (Getúlio Vargas e Procópio Gomes) e entre a principal rua de sentido norte (atual Rua João Colin) foram abertas (ou alargadas) várias ruas que facilitavam a ligação com o centro da cidade. (TERNES,1993,p.130)

Figura 9 - Vista parcial da centralidade de Joinville em 1913. A ocupação urbana ocorria apenas em uma das margens do Rio Cachoeira



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville

A cidade, então, encontrava-se com uma separação territorial por etnias: ao Norte e Oeste encontravam-se moradias e instalações de pequenas produções mercantis e engenhos de imigrantes europeus, seguindo toda a linha de ocupação dos anos iniciais da então Colônia Dona Francisca (acompanhando o traçado da Estrada da Serra); e ao Sul encontravam-se moradias de luso-brasileiros e instalações da elite ervateira e comercial, acompanhando a linha do Rio Cachoeira.

Com o crescimento populacional e econômico, as demandas por serviços públicos cresciam e a



Superintendência Municipal via a necessidade da construção de um novo hospital para a cidade. Como existiam poucos terrenos vagos ou de baixo valor no núcleo urbano original da cidade, a Igreja Católica, através do vigário Carlos Boegershausen, viu uma grande oportunidade para o uso de seus terrenos que percorriam vários pontos da Rua Santa Catarina. Sendo assim, construiu-se e inaugurou-se em 1906 o Hospital de Caridade, em terreno doado pelo vigário Carlos, numa localização estratégica para a elite ervateira e comercial. O Hospital encontrava-se bem ao meio da Rua Santa Catarina, valorizando os terrenos em volta, muitos deles ainda pertencentes à Igreja e ao vigário Carlos, conforme relata Ficker. (2009,p.340) Desta maneira, estaria fundado um novo vetor de crescimento para a cidade.

Estas ações para o sul de Joinville não aconteceram ao acaso, pois era nesta região que existiam todos os condicionantes para a reprodução espacial (conforme as necessidades da elite dominante), além do surgimento de um fator fundamental que contribuiu para a afirmação desta dinâmica ao longo dos anos iniciais do século XX: a política ferroviarista nacional estava planejando um novo ramal<sup>10</sup>, que passaria ao sul de Joinville, ligando o planalto norte de Santa Catarina com São Francisco do Sul.

Com o trem, poderiam se transportar cargas mais rapidamente para o porto da cidade vizinha, bem como para todo o planalto. Entretanto, pelo projeto inicial, o traçado da linha passava a cerca de 25km ao sul das ruas

---

<sup>10</sup>Fundada em 1889, a Cia. Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande conseguiu a concessão da construção do ramal São Francisco do Sul, em 1901 com garantia de juros e 6% sobre 85.000 francos por quilômetro, pelo prazo de 30 anos. (FICKER,2009,p.347)

centrais da cidade, sem atingir Joinville. Defendendo o grande crescimento econômico que esta ligação regional poderia trazer para toda a cidade, em setembro de 1902, a Câmara Municipal intercedeu junto ao então Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Sr. Lauro Muller (catarinense, ex-governador da Província de Santa Catarina, e com ligações partidárias com a elite política joinvilense), solicitando a modificação do traçado da linha férrea, incluindo Joinville ao ramal projeto, como afirma Rocha (1997):

Para a construção da estrada de ferro, ligando São Francisco a Rio Negro, os comerciantes, envolvidos na política local, participaram indiretamente, exercendo pressão, através da Câmara Municipal, para modificar o traçado e incluir Joinville no trajeto. Assim, a Cia. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que adquiriu a concessão para construção, concluiu o trecho de São Francisco a Joinville, em 1906, e desta a Rio Negro, em 1913, quando o comércio de erva-mate já havia declinado, sendo substituído por madeira. (p.32)

Figura 10 - Inauguração da Estação Ferroviária, em 1906



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville

Para atender todas as necessidades da classe dominante econômica e partidária da cidade, o Ministério cedeu e incluiu Joinville no traçado. Assim que a notícia foi confirmada, todo o eixo de crescimento para o sul, que já existia devido aos investimentos de ordem pública benéficos para a economia dominante da região, ficou potencializado com a possibilidade da nova conexão regional. A imprensa e setores ligados à erva-mate já manifestavam o interesse de valorizar mais ainda a região, defendendo o alargamento da Rua Santa Catarina até o terreno da futura Estação Ferroviária, conforme podemos presenciar no artigo do empresário Inácio Bastos presente em Ficker(2009):

Com a breve inauguração da Estrada de Ferro, a Rua Sta. Catarina, *cujos*

*terrenos já subiram muito de valor, vai aumentar e triplicar o seu trânsito em veículos que transportarão pessoas e mercadorias de e para a estação férrea. Quem compreendendo essa necessidade, quisesse corrigir a imprevisão do passado, devia começar pelo alargamento desta rua. (p.349) [grifo nosso]*

Isto só seria possível graças a uma particularidade desta rua, inexistente em outras partes da cidade:

A sua edificação tem, por felicidade, guardada certa linha em recuo do alinhamento, de modo que, para se estabelecer hoje o alargamento, só se torna necessária a retirada dos cercados e cercas existentes à frente das casas, alargando-se o leito da rua, estabelecendo-se entre o alinhamento das casas e as valas de escoamento o trânsito para pedestres, deixando-se livre aos veículos todo o espaço do centro. (id.,ib.)

Anos após a instalação da Estação Ferroviária em 1906, a Rua Santa Catarina foi alargada, tornando-se o grande eixo da centralidade de Joinville. Empresas de beneficiamento de mate e casas comerciais dos mais diversificados ramos instalaram-se em torno deste eixo, que, ano após ano, demandava uma circulação intraurbana mais densa, a ponto de ser o principal pólo atrativo das viagens do primeiro sistema de transporte coletivo com bondes puxados a burros, a partir de 1911 até 1917. Prova disso é que além do alargamento da Rua Santa Catarina, a

atual Rua Procópio Gomes também ia ganhando importância para o deslocamento centro-sul, pois era a principal via às margens do Rio Cachoeira.

Figura 11 - Construção do primeiro sistema de bondes de Joinville (1911). Detalhe para os sobrados já existentes ao longo da Rua do Príncipe



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville.

## **II – A nacionalização da economia brasileira e os impactos na cidade**

A concentração de capital adquirida com o crescimento comercial da cidade, abastecendo diversas regiões do Centro-Sul brasileiro com os produtos manufaturados advindos das pequenas produções mercantis, fez com que alguns empreendedores fossem mais adiante, investindo na produção destes mesmos produtos para serem revendidos na região.



comércios e indústrias, fazendo com que o fomento das indústrias joinvilenses fosse evidente e mais acelerado.

Figura 13 - Construção do início do século XX, na atual Avenida Getúlio Vargas, próxima a Estação Ferroviária (1917)



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville

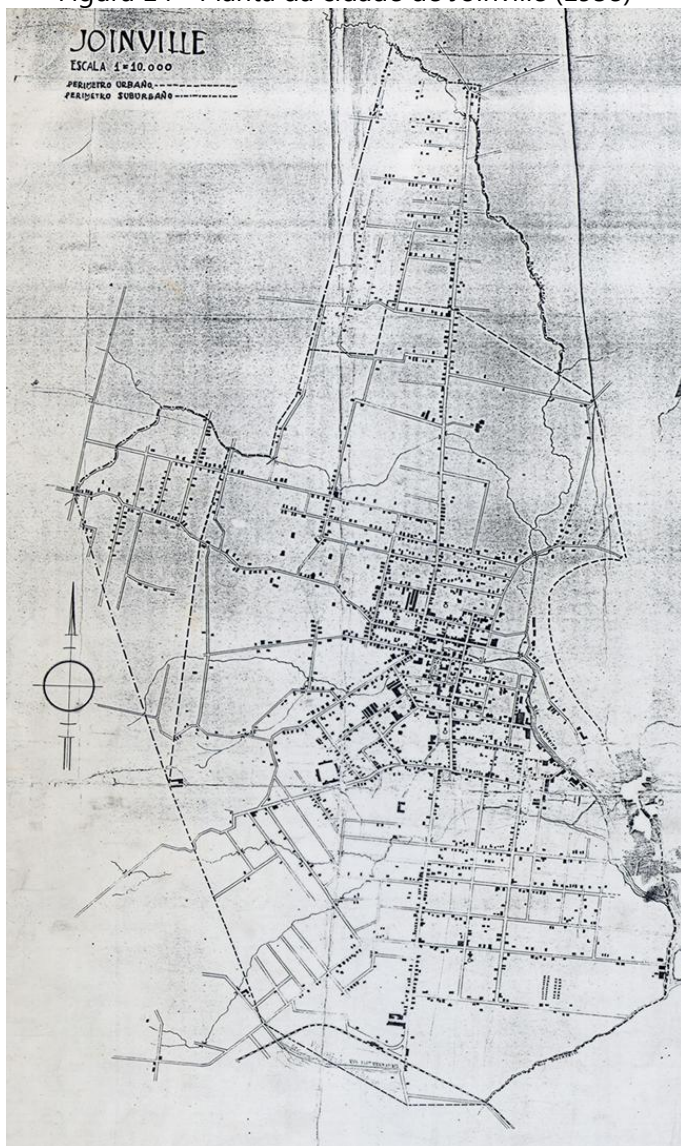
A expansão nacional do mercado joinvilense ocorreu a partir de um momento em que a produção do Sul brasileiro, voltou-se a um novo mercado: o Sudeste. Não só Joinville, mas cidades de toda a região de Santa Catarina, por exemplo, beneficiaram-se desta condição e abasteceram um mercado relativamente novo para seus anseios. Este mercado, por sua vez, pela influência histórica e política, concentrava a maior densidade de consumidores do país, fazendo com que as empresas da região não atuassem somente em um mercado municipal ou regional, transformando-se, posteriormente, atuantes no Brasil, e mais tarde, no exterior. (TERNES,1993)

Com a indústria local totalmente integrada com o centro do país e suas diversas regiões, o crescimento foi inevitável. A cidade de Joinville já estava se consolidando

como pólo industrial no final da primeira metade do século XX. Em contrapartida, o espaço urbano da cidade não cresceu muito neste período. O mapa de 1938 mostra que a cidade no eixo norte-sul compreendia o trecho entre a Estação Ferroviária e o traçado da atual Rua João Colin. Já o eixo leste-oeste a margem do Rio Cachoeira até a atual BR-101.



Figura 14 - Planta da cidade de Joinville (1938)



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville. Escala 1:10000

Passadas as crises com as Guerras Mundiais<sup>11</sup>, o crescimento foi da cidade foi retomado. Inserida numa fase de integração territorial, não só por via de rodovias e demais estradas (como a Estrada da Serra), mas também com a ampliação das comunicações telefônicas, que se alastravam por todos os segmentos da cidade, integrando e centralizando o grande pólo regional. Nesse sentido, Ternes (1986, p. 137), frisa que:

Decorridos quatro décadas do séc. XX, Joinville já mantinha um parque industrial bastante diversificado de indústrias, de estabelecimentos comerciais, de serviços, com uma população sempre crescendo não apenas pela evolução demográfica natural, mas também pelo crescente afluxo de famílias de outras regiões de Santa Catarina, em busca de melhores oportunidades de vida [...]

Em 1950 a cidade possuía 325 estabelecimentos industriais, e 534 estabelecimentos comerciais. (TERNES, 1981, p.216). É importante lembrar que, desde a sua fundação, se não fossem os incentivos públicos, aliados ao investimento privado, Joinville não teria a situação econômica que possui hoje. A “Campanha da Industrialização” no Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), além do impulsionou de maneira significativa a produção industrial de Joinville (ROCHA, 1997). Para entender-se a complexidade que tomara os rumos

---

11 Joinville sofrera a partir de 1938 as conseqüências da “Campanha da Nacionalização”, forçada pelo combate ao regime nazista alemão, onde a língua alemã fora proibida no território nacional, além de vários jornais e revistas joinvilenses serem fechados, como o *KolonieZeitung*. (TERNES, 1981).

industriais de Joinville na segunda metade do século XX, recorremos a Milton Santos (1994), onde a situação nacional é descrita:

A partir dos anos 1940-1950, que essa lógica da industrialização prevalece: o termo industrialização não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua mais ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terceirização) e ativa o próprio processo de urbanização. Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala do País; por isso a partir daí uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado das cidades médias e maiores.

Podemos constatar, apoiados também em Santos, que o crescimento da cidade de Joinville como um todo decorreu desse processo, não só industrial, mas, por consequência, social. Esta mesma transformação fomentou a vinda de trabalhadores (de todas as regiões do Estado de Santa Catarina, bem como do Brasil) para a cidade, pois a indústria até então crescia em progressões geométricas, enquanto a população não acompanhava o mesmo ritmo.

Explica-se este fato pela existência então de uma pequena população urbana, que não apresentava uma evolução demográfica que pudesse abastecer as demandas de mão-de-obra das indústrias. A solução foi buscar trabalhadores em outras regiões, principalmente nas que estivessem mais próximas a Joinville<sup>12</sup>.

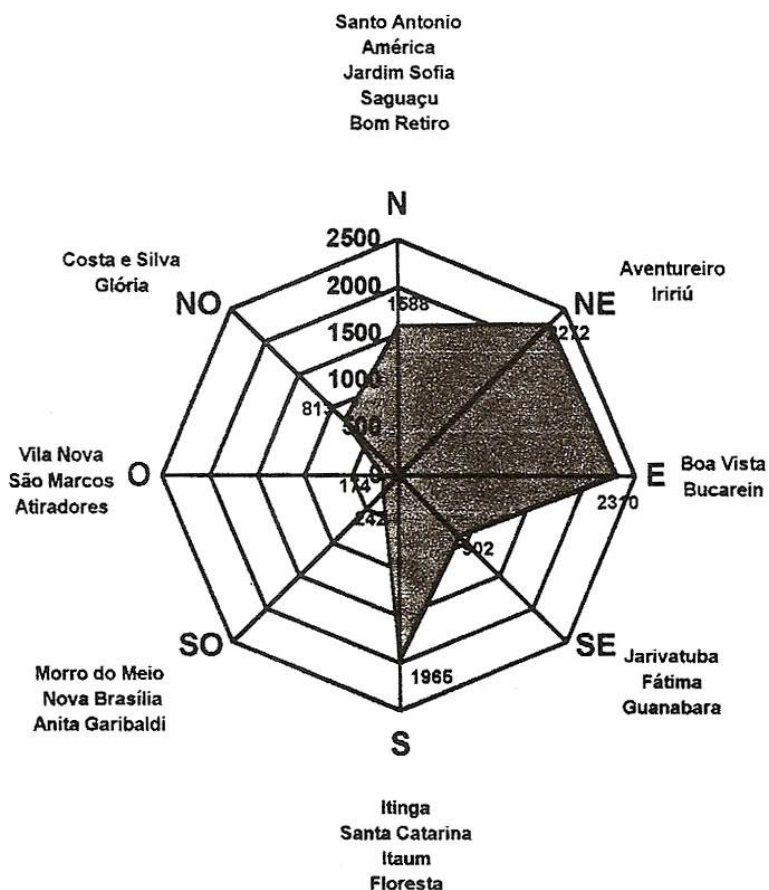
A cada dia mais pessoas buscavam trabalho, motivadas pela “empregabilidade fácil”. O caso do crescimento populacional joinvilense, além da extrema ligação com as políticas nacionais já abordadas, é relacionado com um processo presente em várias outras cidades brasileiras e catarinenses impulsionadas pela industrialização.

Neste período, sem regras, diretrizes, ou acompanhamento do Estado, é que surgiram os primeiros loteamentos para abrigar o crescimento populacional, bem como a compra de grandes glebas de terra pelos industriários, como no caso da Fundação Tupy, induzindo todo o processo de ocupação do espaço à zona leste da cidade.

---

<sup>12</sup> Para mais detalhes sobre este processo e seus impactos nas sociabilidades dos habitantes, ver Coelho (2011).

Figura 15 - Distribuição espacial dos lotes produzidos através de loteamentos (1949-1966)



Fonte: Santana, 1998.

Santana (1998), em seu estudo de caso sobre os loteamentos no período de 1949 a 1966, detecta que os primeiros loteamentos se concentravam na região norte da cidade, e que a partir de 1959 há uma reorientação do vetor para a região sul e leste da cidade (atendendo as

demandas industriais), “formando o que se convencionou chamar localmente de bairros dos caboclos, pois eram ocupados em sua grande maioria pela mão-de-obra operária das indústrias”(p.77). A partir de então, graças à redução de controle do Estado, e à cessão deste aos interesses do capital industrial em desenvolvimento, deparamo-nos com sinais de segregação socioespacial, não que não existiram antes, mas, decorrendo dessa pressão, formaram-se os subsídios para a atual dinâmica da centralidade – e também da cidade como um todo. A partir da divisão social do trabalho a segregação se tornou evidente<sup>13</sup>, com a centralidade e os bairros com maior valor de terra ainda eram os mesmos.

Portanto, para entender o surgimento deste modelo econômico consolidado em pleno desenvolvimento, e a formação socioespacial da cidade de Joinville, mostramos como o Estado, desde o Império, articulou-se com os grandes comerciantes e produtores de riqueza locais. Desta maneira, conformou um sistema de conexão regional capaz de catalisar todo este processo.

A construção da Estrada da Serra, e da correção de rota da linha férrea para dentro do perímetro urbano de Joinville são os dois maiores fatos delineadores da centralidade e de todo o espaço intra-urbano até a primeira metade do século XX. Com a industrialização, novos agentes surgiriam nas articulações, como os industriais, e deles surgiriam as principais iniciativas de intervenção no espaço urbano.

---

<sup>13</sup> A fim de introdução a esta temática, bem como o entendimento do uso do termo no dado contexto, ver Braverman (1981).

## **Parte II – Os planos diretores e as transformações urbanísticas da centralidade de Joinville**

### **I - A primeira iniciativa de planejamento e o reforço do eixo norte-sul (1965-1973)**

Joinville tinha então, após todos os condicionantes econômicos já mostrados, um potencial que a colocava dentro das grandes ondas migratórias da segunda metade do século XX. A cidade que nasceu com a intenção de ser uma colônia agrícola viu no crescimento de suas pequenas produções mercantis residenciais o estopim para uma crescente demanda de trabalhadores, e para as suas moradias. A Prefeitura começou a perceber os problemas da cidade tardiamente, com as seguintes dúvidas frente ao novo processo que atingia Joinville: a cidade estaria apta para receber em pouco tempo tantos novos habitantes? Em qual local da cidade direcionar as moradias populares destas pessoas? Como manter a dinâmica nas regiões já existentes (principalmente da centralidade), interligando-as com as novas?

Com poucos recursos em caixa e com déficit na infraestrutura da cidade, a Prefeitura de Joinville resolve planejar como a cidade se desenvolveria, através do Plano Básico de Urbanismo de 1965, confeccionado pela Serete Estudos e Projetos LTDA. Segundo Souza (2005), de acordo com a proposta inicial, “a idéia era de estabelecer premissas de caráter sócio-econômicas e urbanísticas, para posterior desenvolvimento através da elaboração de um Plano Diretor”, atendendo as exigências do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, organismo estatal responsável pela elaboração e coordenação da política nacional no campo

do planejamento local integrado, inclusive para estabelecer as normas técnicas para a elaboração dos Planos Diretores municipais durante o período autoritário instituído após o golpe militar de 1964, conforme alerta Ferreira (2008) em sua discussão sobre Planos Diretores.

Para acompanhar o trabalho da SERETE, a Prefeitura montou um grupo de acompanhamento local, que era integrado por integrantes do primeiro escalão do governo, e ainda por representantes de entidades da cidade, como do 13º Batalhão de Caçadores (entidade que representava o Exército Brasileiro à época), Delegacia Regional de Polícia, Companhia de Águas e Esgoto, Serviço Social do Comércio (SESC), Associação Comercial e Industrial de Joinville (ACIJ), Lions Club, Rotary Club, Associação Joinvilense de Medicina, Associação Joinvilense de Advogados, Associação Brasileira de Odontologia e União Cívica Feminina. Entidades, estas, que representavam apenas parte de uma sociedade, e interesses principalmente dos grandes detentores do capital, influenciando nas proposições feitas. Ainda participavam voluntários, que no PBU 65 estão apenas caracterizadas como “pessoas”: filhos de empresários ou políticos importantes da cidade. Desta forma, percebe-se que o planejamento urbano era coisa de poucos, uma continuidade das políticas públicas do período de ditadura militar no Brasil (entre as décadas de 60 e 80), as quais ficaram marcadas pelo pouco diálogo com a sociedade e ações tecnocratas. Nesta pesquisa, não conseguimos encontrar movimentos sociais questionadores ao planejamento urbano do referido momento.

Dentre as propostas do PBU 65, podemos destacar que praticamente todas reforçavam a atividade industrial, e ainda, delimitava o crescimento da cidade no eixo Norte-



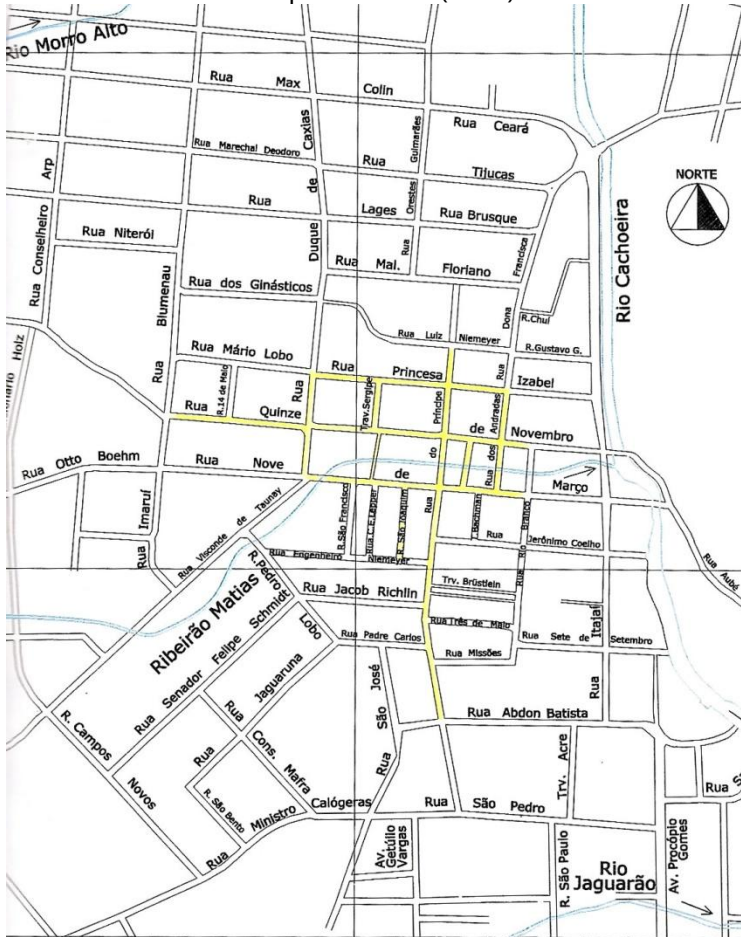
Sul, seguindo a formatação já existente, percorrendo os rumos do Rio Cachoeira, e o direcionamento rumo a Curitiba (norte) e Florianópolis (sul). Como já vimos, era neste eixo norte-sul que se encontravam os donos do grande capital joinvilense, sejam os oriundos da extração de erva-mate do início do século ou do comércio e pequenas produções mercantis em grande escala. O planejamento, portanto, reforçava como grande área de investimento este trecho da cidade. A cidade, que era pouco expandida em relação ao seu núcleo urbano original vai, a partir de então, ganhando uma ocupação linear e concêntrica.

Tudo isto [o processo de urbanização que a cidade sofrera] fez com que a cidade adquirisse *um caráter típico: lotes grandes e residenciais misturados com indústrias*, numa trama funcional impossível de destrinçar, *tendo como única organicidade possível o eixo norte-sul*, espinha dorsal de Joinville. (JOINVILLE, 1965, XVII) Grifo do autor.

A centralidade da cidade (ainda conforme as diretrizes do PBU 65) teria dois pólos: o comercial e o cívico, com a Rua do Príncipe sendo a principal via de coesão. Inclusive, como intervenção a ser feita em curto prazo, a abertura de uma ligação direta entre a Rua João Colin e a Avenida Getúlio Vargas, já que para chegar de uma via à outra, necessitava-se passar pela Rua do Príncipe. Devido a pressões (como veremos adiante), esta obra foi realizada. Entretanto, não estava previsto (seguindo a linha de expansão proposta para a cidade como um todo), a expansão da centralidade para alguma outra região da cidade a não ser o eixo norte-sul, mantendo-o como a

principal região da cidade, realocando para eixos leste e sudoeste as ocupações habitacionais em grande escala, ignorando a zona oeste, setor não recomendado para habitação segundo o PBU 65, pois a atual BR-101 estaria prestes a ser construída cortando aquela região.

Figura 16 - Locais definidos para construção de no mínimo dois pavimentos (1965)



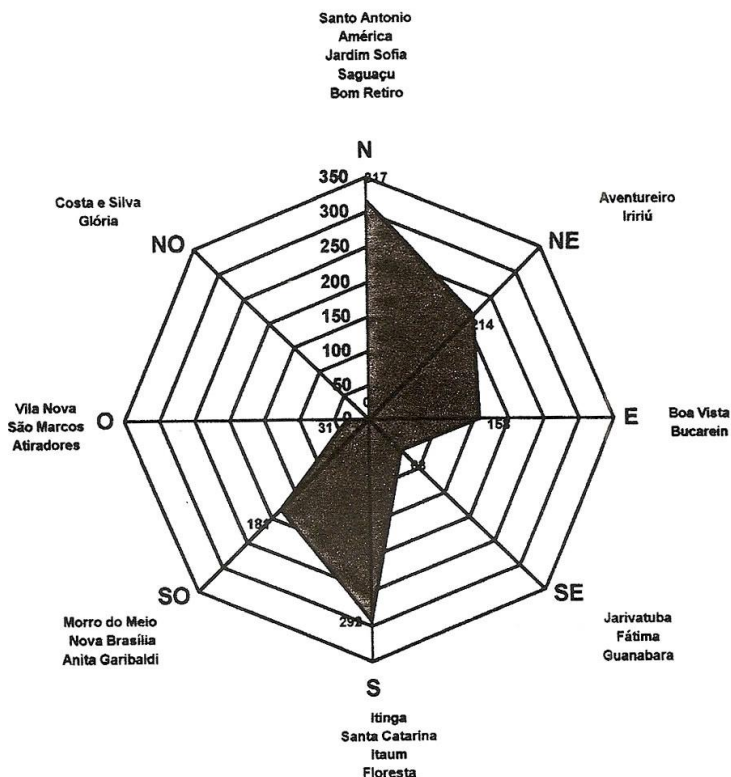
Fonte: Rocha Bruske, 2002. Sem escala no original.

O grande equívoco deste plano foi ratificar que as Indústrias Tupy, (sediada desde a década de 1950 num setor da cidade impróprio para ocupação, em região de

mangue, à beira da Baía Babitonga), estivessem sendo contempladas por um distrito industrial e que em suas áreas próximas pudessem ser direcionadas as moradias dos trabalhadores. Em áreas alagadiças, e de grande interesse ambiental, surgiram as regiões mais densas de Joinville, seja no direcionamento leste – como os atuais bairros Aventureiro, Iririú, Espinheiros e Comasa – ou no direcionamento sudoeste, no bairro Guanabara. Um contrasenso que teria duas explicações:

1. Considerando a grande força política exercida pelas Indústrias Tupy, e a instalação já existente da fábrica, forçar outro local para as atividades seria quase impossível (a Tupy precisava da conectividade direta com o mar, para escoamento de sua produção). É importante lembrar ainda que o Prefeito Municipal que contratou a execução do PBU 65 era Helmuth Fallgater, industrial que também fazia parte do ramo imobiliário, setor que tinha interesses em especular novas áreas além do eixo norte-sul (conforme o PBU 65, a cidade nesta época tinha um déficit de 5.700 moradias).
2. A partir do momento em que o eixo norte-sul seria oficializado como principal vetor de crescimento, a criação de áreas mais populares não poderia ser nesta região dedicada ao grande comércio e moradias de alto padrão. Juntou-se isso com a pujança econômica da Tupy (empregadora de grande parte da mão-de-obra local) sediada na zona leste, para direcionar os novos investimentos em moradia de baixa renda para aquela região, desprovida de grandes vias de acesso, saneamento e outras infraestruturas.

Figura 17 - Distribuição espacial dos lotes produzidos através de loteamentos (1967-1976)



Fonte: Santana, 1998.

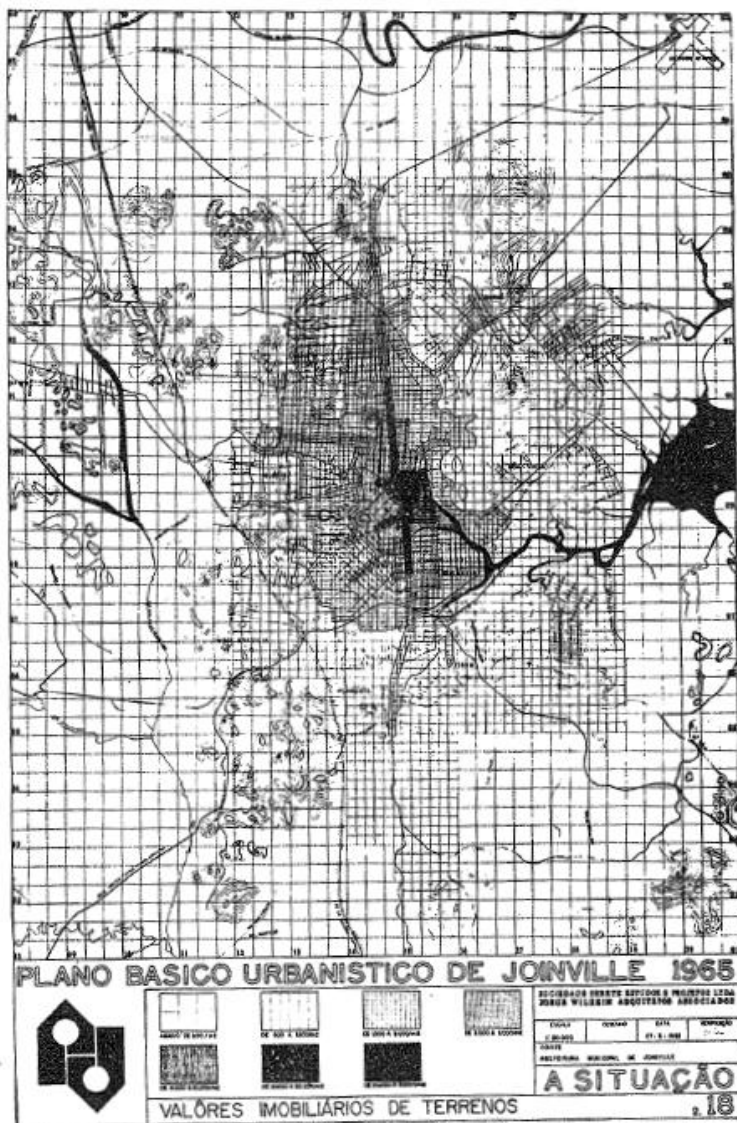
Em termos gerais, o PBU 65, além de sua importância para organizar minimamente a ocupação urbana e o crescimento demográfico, foi um instrumento para oficializar a segregação socioespacial, sobrevalorizando a centralidade existente através do reconhecimento do eixo-norte sul e “empurrando” para os outros setores menos valorizados (e conseqüentemente desprovidos de infraestrutura) as classes operárias que obtinham moradias de baixa renda. Como demonstra

Santana (Figura 17), a política de loteamentos avançava cada vez mais para os setores periféricos, nos extremos norte e sul da cidade, longe da centralidade existente. O diagnóstico do plano é bem claro quanto a esta questão, conforme relacionado abaixo em alguns mapas contidos no PBU 65. Os setores mais valorizados (áreas mais escuras) também são as áreas que contém o maior número de indústrias, comércios e de edificações. É notório que o eixo norte-sul fora o vetor de expansão até aquele momento.

As indústrias não estão localizadas (em sua maioria) no eixo da centralidade, mas sim ao redor da mesma, tanto no direcionamento sul como no norte. O processo inverso ocorre com o comércio e o varejo da cidade, que estava postulado no eixo da centralidade de forma muito concentrada, espreado-se lentamente para o setor norte da cidade. O PBU 65 é o primeiro documento em que percebemos uma alteração no vetor de crescimento da centralidade para o norte, consequência do enfraquecimento da política ferroviária, subtraindo a importância da Estação Ferroviária para a dinâmica urbana. É neste mesmo documento que percebemos a maior concentração de moradias ao sul da centralidade, mas muito distantes espacialmente das indústrias e comércios. Por este motivo que as atuais ruas João Colin e Blumenau foram alargadas, competindo com a Av. Getúlio Vargas pela localização dos principais estabelecimentos. O PBU 65 é esclarecedor, pois mostra o início (e a motivação) desta inversão da expansão da centralidade para o norte com a análise dos valores imobiliários dos terrenos. Tornava-se cada vez mais prioridade facilitar o deslocamento para a região norte da centralidade, a região que contemplava a maior diversidade econômica.

Desta forma, a centralidade da cidade vai sendo construída como o principal palco dos investimentos urbanos, tornando-se platéia do crescimento demográfico, provocado pelos fatores já citados, assistindo à expansão urbana rumo aos eixos não-prioritários de desenvolvimento elencados pelo Estado e pelos integrantes do PBU 65. A centralidade recebe a atenção com os investimentos, enquanto os lugares mais longínquos são adaptados para receber o grande contingente de trabalhadores. Além da continuidade da segregação por renda e etnia, Joinville também estaria no início de uma segregação funcional, onde operários migrantes ocupavam novas extensões territoriais, acelerando o processo de loteamentos horizontais iniciado na década de 1950.

. Figura 18 - Valores imobiliários de terrenos (1965)



Fonte: Joinville, 1965

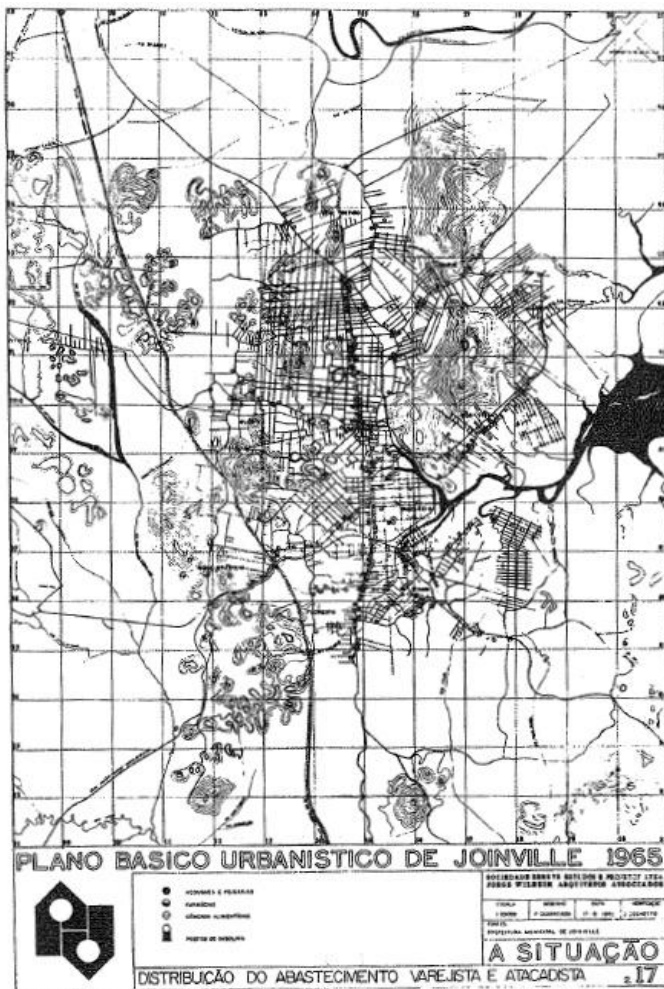


Figura 19 - Áreas loteadas e edificações existentes (1965)



Fonte: Joinville, 1965.

Figura 20 - Distribuição do abastecimento varejista e atacadista (1965)



Fonte: Joinville, 1965.

Já em 1970 a Prefeitura Municipal de Joinville instituiu uma comissão para elaborar o detalhamento do PBU 65 conforme a previsão original (SOUZA, 2005). Nesta fase, contrata-se novamente a SERETE, mas desta vez sem concorrência administrativa, ao contrário do que ocorreu cinco anos antes.

Para essa nova etapa, uma comissão foi nomeada através da Lei n.º 1.068/70, formada pelo diretor da Assessoria de Planejamento Urbanístico da Prefeitura, por quatro representantes da Associação Comercial e Industrial de Joinville - ACIJ, quatro representantes do Centro de Engenheiros de Joinville -CEAJ, dois representantes do Clube de Diretores Lojistas de Joinville - CDL, um representante do Sindicato da Construção Civil - SINDUSCON e um representante da Câmara Municipal de Vereadores. Novamente os movimentos sociais não são convidados a participar da elaboração do plano, movimento comum no período de ditadura militar, da mesma maneira que ocorrera com o PBU 65.

Detalhe interessante a se observar na composição dessa comissão, que visivelmente ela privilegia, na questão da representatividade, a hegemonia das entidades corporativas, refletindo a prática usual da época de ausência quase que absoluta de membros da sociedade civil não vinculados ao patronato. (SOUZA, 2005, 114)

O início década de 70 marcou grandes investimentos da Prefeitura na estruturação da cidade, principalmente na centralidade. Impulsionada pelo planejamento embrionário da década anterior e os grandes investimentos em infraestrutura da ditadura militar, a

cidade foi se adaptando para a explosão demográfica que vinha sofrendo ano após ano (Tabela 1). Desta forma, a centralidade novamente era o alvo, seguindo as regras fixadas nos documentos oficiais de planejamento. Mas, com um detalhe: os investimentos ocorriam mais nas imediações do núcleo urbano original ou no eixo norte da centralidade, do que no sul.

Isto ocorreu porque a Avenida Getúlio Vargas aos poucos ia perdendo a sua importância devido à queda do sistema ferroviário e à ascensão do modelo rodoviário com a inauguração da BR-101. E como o eixo norte era a base de várias pequenas produções mercantis no início do século; após se transformarem em grandes indústrias acabaram por si só atraindo uma economia extremamente variada e concentrada, valorizando ainda mais esta região em detrimento do eixo sul. Vale a lembrança de que grandes industriários chegaram ao poder executivo municipal concomitantemente a este processo. Coincidência? Não, esta é a estratégia de determinado setor social para consumir melhor a cidade através da *criação* de espaços melhores localizados e com fácil acesso. Exemplos de algumas intervenções que comprovam esta interferência:

- Implantação do Terminal de Ônibus (no mesmo local onde já existia uma parada de ônibus central), atraindo para a centralidade todo o sistema de transporte coletivo, numa política de reafirmação da centralidade, pois a partir deste momento os deslocamentos por transporte coletivo tinham como destino final o Terminal<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Conforme salienta ROCHA BRUSKE (2002): "O transporte coletivo ainda era pouco utilizado em Joinville até os primeiros anos da década de 1970. Apenas 30,5% das viagens realizadas na área urbana

- O alargamento da Rua João Colin e a abertura total da Rua Blumenau, facilitando assim o acesso à região norte da cidade;
- Pavimentação de todas as 19 transversais entre as ruas supracitadas (Ternes, 1993);
- A instalação do Campus Universitário na zona norte de Joinville, abrigando o que hoje vem a ser a Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE) e Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC);
- Desistência da criação de um parque linear no Rio Cachoeira como se previa no PBU 65, para implantar a primeira parte da Avenida Beira-Rio, mais uma via de ligação rápida entre o centro e a zona norte da cidade.

Tabela 1 - Crescimento demográfico entre 1950 e 1970 em Joinville

<b>ANOS</b>	<b>TAXAS MÉDIAS %</b>	<b>INÍCIO DA DÉCADA</b>	<b>FINAL DA DÉCADA</b>
<b>1950 a 1960</b>	6,07	43334	69677
<b>1960 a 1970</b>	6,04	69677	126095

Fonte: IPPUJ, 2011.

Ao mesmo passo das intervenções propostas pelo PBU 65, a cidade voltava-se para os trabalhos de ampliação das políticas de planejamento urbano. A SERETE e a

---

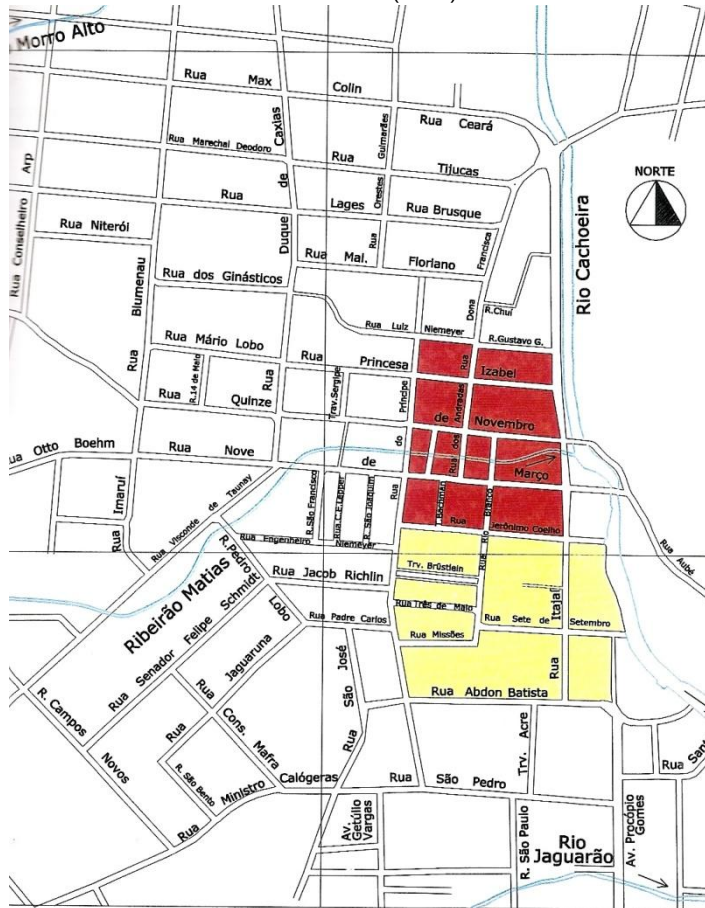
eram feitas pelo sistema coletivo. Mas, de qualquer forma, a estrutura radial do sistema de transporte coletivo representava fator de polarização da Área Central em relação ao corpo total da cidade, na medida que forçava a circulação dos usuários pelo centro.” (p.84)

comissão designada pelo Prefeito montaram o Plano Diretor do Sistema de Transportes Urbanos de 1972 (PLADSTU 72) e o Plano Diretor de 1973 (PDU 73). Ambos os documentos reforçavam o eixo norte-sul da centralidade como a principal região da cidade e mantiveram os mesmos rumos para a ocupação urbana, com preferência ao trecho norte.

## **II – O território reorganizado em funções: qual a função da centralidade? (1973-1987)**

A cidade de Joinville com as iniciativas de planejamento na década de 1960 e início de 1970 em sua estrutura de circulação iria direcionando a ocupação urbana, e ainda reforçando a centralidade que foi construída desde os anos iniciais da cidade. Também iria cristalizando a segregação urbana existente, pois como vimos, a região que centralizava todas as atividades no início do século ia tornando-se segregada à medida que o comércio de erva-mate crescia, e após isto, as pequenas produções mercantis tornavam-se grandes indústrias, valorizando as áreas próximas ao porto do Rio Cachoeira, locais das residências de alto padrão (Figura 21).

Figura 21 - Setores da centralidade classificados quanto à situação habitacional (1972)



**Legenda**

- Setor com grande número de residências de alto padrão (em 1972)
- Setor apresentando certo grau de deterioração (em 1972)

Fonte: Rocha Bruske, 2002. Sem escala no original.

O PDU 73 (melhoramento e ampliação do PLADSTU 72) foi o último ato para que a centralidade invertesse o seu padrão de crescimento. Os bairros eminentemente

operários estavam se deslocando para as regiões leste e sul da cidade na mesma proporção que o eixo norte da centralidade valorizava-se com a dinâmica de consumo do capital que o próprio Estado estimulava. As estratégias estavam bem claras:

- No bairro Centro foi mantida a maior dinâmica em relação ao uso do solo para estabelecimentos comerciais e residenciais, com alta densidade demográfica;
- No eixo norte da centralidade (área que corresponde à toda extensão da atual Rua João Colin) foi direcionada uma ocupação de uso comercial, praticamente da mesma maneira que estava se direcionando ao bairro Centro. A centralidade estava, com esta decisão, sendo expandida, ao mesmo tempo que regiões próximas se desvalorizavam, como vimos na Figura 21;
- Nas áreas vizinhas à Rua João Colin e também no atual bairro Saguaçú, o Estado instituiu ocupações predominantemente residenciais com baixa densidade, perfil típico para residências de alto padrão;
- Nas regiões dos atuais bairros Anita Garibaldi e Bucarein - eixo sul da centralidade, juntamente com partes do eixo norte da mesma, as regras foram fixadas para o uso misto com média densidade e predominância residencial, mudando a característica da região (grande dinâmica comercial e movimentação de pessoas com a Estação Ferroviária) na primeira metade do século XX;



- Nas áreas mais ao oeste, leste, norte e sul da centralidade foram direcionadas ocupações de predominância residencial, com média alta densidade;
- Nos extremos da cidade, uso misto, com média alta densidade.

O PDU 73, desta maneira, segrega a cidade, pelo menos em funções. Cabe ao Estado impor à centralidade esta função segregadora através de suas intervenções, principalmente nas estruturas de circulação. Como já proposto desde o PBU 65, a Prefeitura põe em prática a abertura de uma avenida que ligará a Rua João Colin com a Avenida Getúlio Vargas: a atual Avenida JK. Com ela, cria-se todo um arcabouço para o fortalecimento da centralidade rumo ao eixo norte, viabilizando todo o planejamento de valorizar esta região, e ainda liga toda a zona Sul de Joinville com o Distrito Industrial, no extremo norte da cidade, junto ao Campus Universitário.

Como o então prédio administrativo da Prefeitura estava localizado em um dos lotes que deveriam ser desocupados para a construção da nova avenida, construiu-se um novo local, situado ao norte da centralidade da cidade, na esquina das atuais Ruas João Colin e Max Colin. Mais uma vez o Estado (mesmo com governantes de um partido de cunho popular em pleno período de ditadura militar) cede aos interesses da especulação, reforçando como principal setor da centralidade a parte norte, em detrimento da sul (reforçando a "inversão" do vetor de crescimento da centralidade) e até mesmo do núcleo central (locais das melhores moradias até então), nas regiões próximas à Avenida Getúlio Vargas.



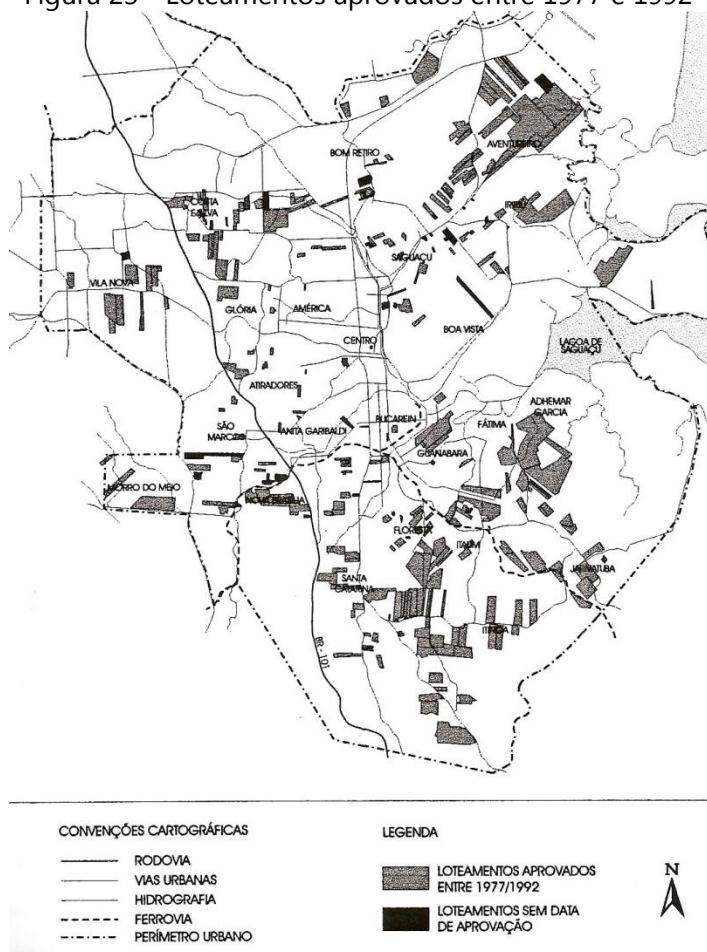
Fonte: Joinville, 1973. Escala no original 1:20000

Refuta-se, portanto, a idéia de que a cidade de Joinville sofrera com uma "ocupação desordenada"! A cidade foi muito bem ordenada pelos planos urbanísticos, contrariando o discurso impregnado até em setores da mídia<sup>15</sup>. Foram previstos em todos os planos os tipos de ocupação, densidades, etc. O que houve foi uma "ocupação descontrolada", onde a Prefeitura foi omissa para algumas situações em prol da advinda constante de trabalhadores para as indústrias locais, e jogou desta maneira a grande parcela da culpa dos problemas urbanos sobre a população.

---

<sup>15</sup> O jornal A Notícia, de 1 de julho de 1998, é bem claro ao relatar o surgimento de alguns problemas ambientais: "O crescimento rápido e desordenado levou as pessoas a ocupar as encostas de morros, mangues e margens dos rios e a viver em condições subumanas. Com isso, alguns equívocos, como loteamentos mal-elaborados, foram sendo uma constante realidade."

Figura 23 - Loteamentos aprovados entre 1977 e 1992



Fonte: Santana, 1998. Sem escala no original

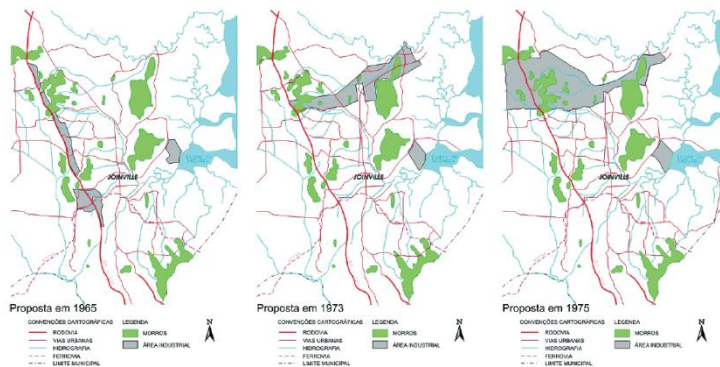
Ordenada também foi a retirada das indústrias da centralidade. Como vimos, no PD 1973 já constava uma zona “predominantemente industrial”, mas sem especificações, apenas localizando-a na região norte da cidade. A delimitação desta área, bem como a criação de

todas as regras de ocupação só foram definidas em 1975, quando foi elaborado o Plano Diretor do Distrito Industrial de Joinville.

O crescimento das plantas industriais e o surgimento de novas empresas verificado a partir desse período[meados da década de 1960] fez crescer junto à Administração Municipal a idéia de se reservar uma área específica para a instalação das grandes fábricas. Isso se fazia necessário em razão dos incômodos provocados pela atividade fabril (ruídos, vibrações, odores e **transtorno no tráfego das imediações**), associado à demanda de terras para a expansão das atividades produtivas, **requerendo a anexação de áreas lindeiras em processo de franca valorização**. (Santana, 1998, p.22). Grifo nosso.

Segundo Hoenicke (2007), o estudo para a localização do Distrito Industrial versou sobre três áreas do município: no Cubatão e Piraí (ao norte) e Itaum (ao sul), mesmo que no PD 1973 já tivesse sido direcionada a área do Cubatão para esse tipo de ocupação. Ainda segundo a autora, a área do Cubatão foi escolhida dentre vários aspectos ambientais, pela "possibilidade de integração da área aos sistemas de transportes rodoviário, aeroviário e hidroviário" (p.69).

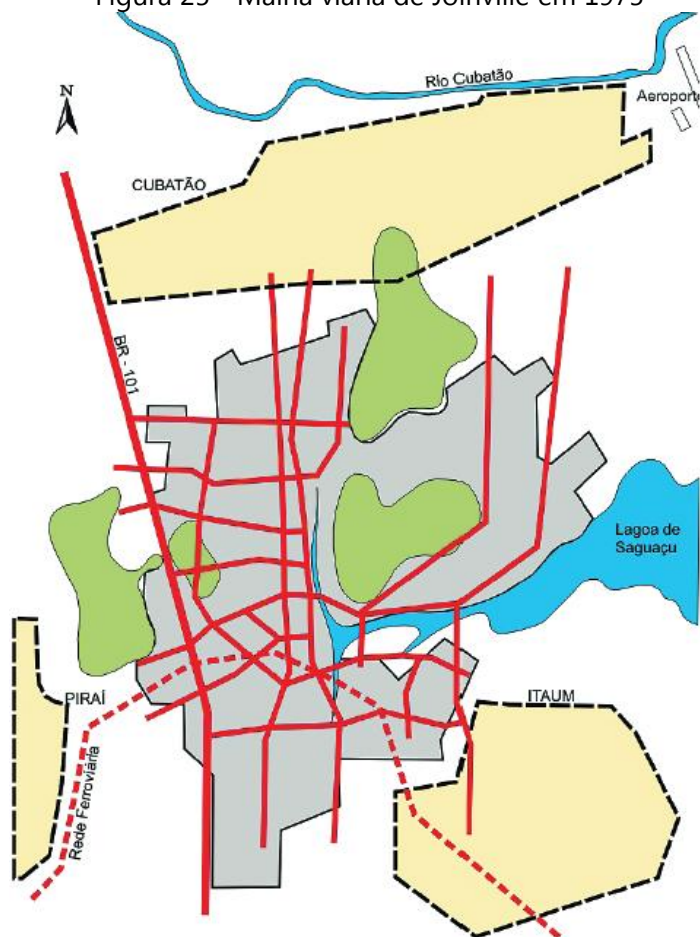
Figura 24 - Propostas para a Zona Industrial de Joinville em 1965, 1973 e 1975. A última foi a escolhida.



Fonte: Hoenicke, 2007. Sem escala no original.

O fator mais importante, além da distribuição das cargas, consistia na localização interna da cidade. Sabia-se que as regiões próximas ao novo local de uso industrial iriam se valorizar. Neste momento entra a estratégia dos agentes sociais envolvidos na elaboração dos planos diretores de Joinville em direcionar todo o investimento em circulação para suas áreas de maior interesse (principalmente as áreas residenciais). Tendo o acesso rodoviário facilitado, seria muito mais fácil atrair quaisquer outros investimentos para perto de si. Por que a região do Itaum ou do Pirai não foram escolhidas? Elas não tinham seis avenidas estruturais (entre existentes e planejadas) ligando-as até a centralidade da cidade, como a região norte tinha: Rua João Colin, Rua Blumenau, Av. Marquês de Olinda, Rua Ten. Antônio João, Av. Beira-Rio e Rua Dona Francisca. Não podemos deixar de citar ainda as ligações diretas do leste da cidade com a região do Distrito Industrial, principalmente pela Rua Tuiuti.

Figura 25 - Malha viária de Joinville em 1975



Fonte: Hoenicke, 2007. Sem escala no original.

Ao final da década de 1980, a centralidade de Joinville sofre com um fenômeno muito comum em diversas cidades brasileiras: o surgimento de *shopping centers*, importantes pólos geradores de tráfego e também de atratividade de negócios. O shopping Americanas instalou-se na região mais dinâmica da cidade em décadas

anteriores (mas em fase de declínio devido à construção da Av. JK, como vimos, e com lotes desvalorizados), na Av. Getúlio Vargas, ao lado da desativada Estação Ferroviária. O comércio de rua do núcleo central foi se alterando, principalmente porque muitas lojas se deslocaram para a proximidade do shopping, ou abriram filiais nos bairros, conseqüências da segregação socioespacial provocada pelas diferenças de acesso à centralidade. Uma grande modificação que Santana (1998) demonstra:

O fato novo, observado desde meados da década de 80, é a formação de alguns pequenos centros comerciais nos bairros, concentrando algumas filiais de lojas de departamento que anteriormente só existiam no centro da cidade. Isso revela uma modificação nos padrões de deslocamento e consumo da cidade. No entanto esse movimento positivo, em termos de estruturação urbana, vem enfrentando a concorrência dos shopping centers. (p.49)

Desta maneira, com um novo cenário, o poder público viu-se obrigado a repensar alguns padrões, novamente na circulação intra-urbana, como fez no início da década de 1970. A centralidade precisava de uma dinâmica cada vez mais presente somente nos bairros. A influência da industrialização sobre o espaço urbano era menor (o crescimento populacional das décadas anteriores não se repetira, conforme Tabela 2), perdendo espaço para o efervescente setor terciário, principalmente para o comércio em geral (que se direcionou para as periferias) e serviços (atendendo de forma terceirizada toda a classe



industrial existente). Os comerciantes passam a ter voz nas decisões e nas articulações, mas também reforçam alguns padrões, como veremos adiante.

Tabela 2 - Evolução da população de Joinville, entre 1970 e 1991

<b>ANOS</b>	<b>TAXAS MÉDIAS %</b>	<b>INÍCIO DA DÉCADA</b>	<b>FINAL DA DÉCADA</b>
<b>1970 a 1980</b>	6,45	126095	235812
<b>1980 a 1991</b>	3,54	235812	347151

Fonte: IPPUJ, 2011.

Desde o primeiro governo de Wittich Freitag (ARENA, 1983-1988) as iniciativas rumaram um novo caminho. Naum Santana, geógrafo da Prefeitura de Joinville desde o início dos anos 1980, em entrevista, nos elucida sobre o funcionamento da Prefeitura de Joinville no setor de planejamento:

Nos anos 80 o planejamento urbanístico e orçamentário eram realizados pela Secretaria de Planejamento e Coordenação. Como entrei no governo Freitag, posso falar desse período. Naquela época, tínhamos os GPI's, Grupos de planejamento integrado, que eram organizados por temas estratégicos, e eram compostos por técnicos das

diversas secretarias envolvidas com aquele tema estratégico. Tinha grupo de transporte público, urbanização de áreas ocupadas, infraestrutura, expansão de rede escolar, de habitação. Foi um período de intensa atividade de planejamento e ações da prefeitura. Também nesse período, foi realizado o PEU/87, uma dos diagnósticos urbanísticos mais importantes de Joinville. Após o governo Freitag, os GPIs foram desmontados, pois cada secretaria passou a desenvolver seus programas de ação setoriais. A Secretaria de Planejamento perdeu força o que acabou resultando na criação do IPPUJ, no início dos anos 90.

O processo de diálogo com a sociedade civil começou a existir neste momento, principalmente através da Secretaria de Bem-Estar Social, que coordenava o programa habitacional e cadastrava as famílias em áreas de mangue, conforme também relata Naum. Mesmo através de diálogos pontuais (como a política habitacional em áreas de mangue), o planejamento urbano começava a ser discutido abertamente, inclusive na mídia local, como verificamos em Souza (1991). Entretanto, os debates na esfera da Comissão de Urbanismo da Câmara de Vereadores, que atuava para deliberar sobre casos omissos da lei de uso e ocupação do solo, participavam predominantemente, os agentes ligados ao processo de produção da cidade (Indústria, comércio e construção civil). Naum relata que decisões importantes passaram por lá e estiveram longe dos holofotes:

As entidades empresariais sempre participaram de comissões de tomada de decisão estratégica da Prefeitura. Nos anos 80, iniciou um processo que se estende até hoje, que é a busca de espaços privilegiados para a instalação de indústrias. Eu acompanhei os processos da Antártica, da Bandag, da Mercedes Benz e da General Motors. Lembro ainda que a Volkswagen caminhões também sondou Joinville para se instalar. Eu penso que a Comissão de Urbanismo era o centro das reivindicações, pois ali eram decididos os aspectos não conformes da lei de uso e ocupação do solo, que mais afetavam o setor empresarial.

### **III - A integração do sistema de transporte coletivo e a consolidação de uma nova realidade socioespacial (1987- 2011)**

Uma das recomendações do PEU 87 consistiu em modificar completamente o sistema de transporte, pois o modelo concêntrico estaria comprometendo o núcleo central da cidade, pois, como vimos, a Estação ficava em plena Rua Nove de Março.

O Prefeito Luiz Gomes (PPB, 1989-1992), deu este passo recomendado pelo planejamento oficial no transporte coletivo joinvilense. Foram contratados consultores de Curitiba/PR para desenharem o atual modelo integrado de transporte da cidade (Voos, 2009). A 1ª etapa de execução do processo ocorreu em 1991, com a

construção de três terminais além da Estação Central, localizados na Zona Leste (Estação Tupy), Zona Sul (Estação Vera Cruz) e Zona Norte (Estação Dr. João Colín), formando 65% de total integração do traçado do sistema. Assim, segundo Vladimir Constante, arquiteto-urbanista do IPPUJ, em entrevista concedida para Voos (2009, p.64), esta mudança acabou sendo muito confusa para os usuários:

“o então Prefeito resolveu implementar a mudança no dia 31 de dezembro, seu último dia de mandato. As pessoas voltavam de férias, em janeiro, e não encontraram nenhuma explicação”.

Todavia, as linhas com maior número de passageiros ainda transportavam as pessoas diretamente para o centro, sem o transbordo ocorrido nestas outras estações já construídas. Assim, muitas linhas se deslocavam ao mesmo tempo até a Estação Central, onerando o usuário que iria de um ponto a outro da cidade por várias vezes.

O sistema de transporte coletivo urbano foi reestruturado, implantando-se o sistema de linhas integradas. Esta mudança no padrão de circulação da população trouxe repercussões no uso do solo da área central, em especial do comércio popular que dependia do intenso fluxo de pedestres e que dominava a região próxima ao terminal de ônibus. O antigo sistema radial concêntrico implicava em um transbordo no terminal central para quem desejasse atravessar a cidade. (SANTANA, 1998,p.49)

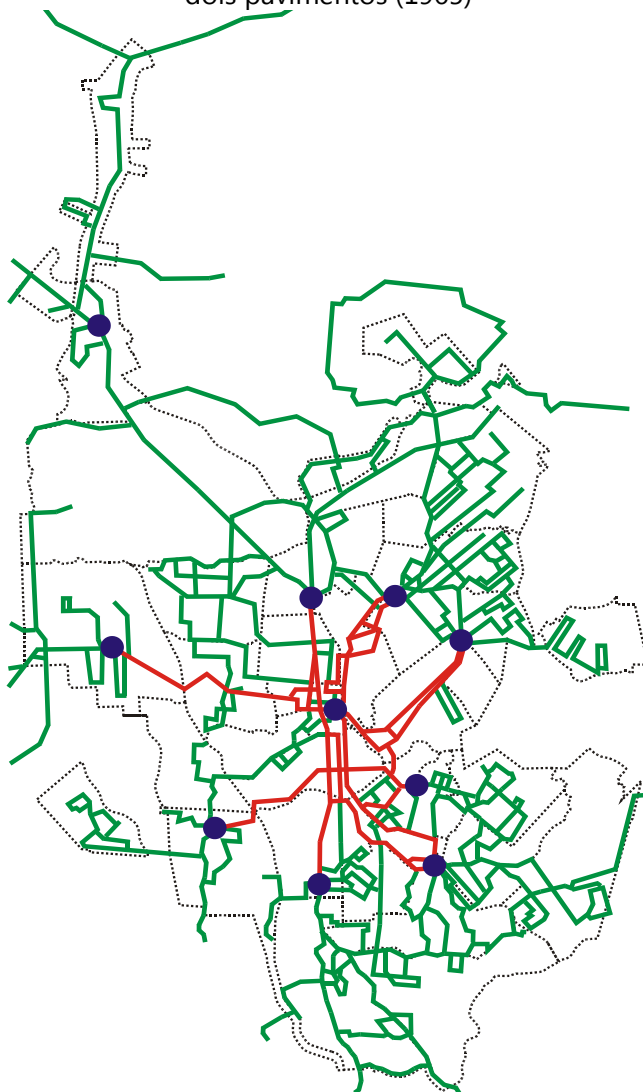
No decorrer da década de 1990 o ônibus ganhou dois fortes concorrentes: o automóvel e as motocicletas. As políticas econômicas liberais e individualizantes facilitavam cada vez mais a compra de um veículo próprio para os afazeres do dia-a-dia, e principalmente, deslocamentos mais rápidos e em maiores distâncias. Como o sistema de transporte coletivo por ônibus não estava totalmente integrado, até o final desta década o cidadão era “obrigado” em muitas das vezes se deslocar até o centro, compensando em muitos dos casos o veículo próprio.

O ônibus urbano acabou impulsionando o comércio da área central, que por sua vez, era alimentado por linhas concêntricas de ônibus. Para exemplificar: um usuário que se deslocasse da Zona Sul (em uma linha não atendida pela integração) até a Zona Oeste (área sem Estação) tinha que aguardar por vários minutos entre uma viagem e outra porque o sistema também não era integrado temporariamente. E como o interior do terminal tinha livre acesso, devido ao fato de que a tarifa era cobrada a cada viagem, longas filas organizadas se formavam na espera no local determinado para a “parada” do ônibus. Muitos neste intervalo de tempo aproveitavam para ir às compras, ou fazer o serviço especializado que até então só existira na região central da cidade e voltavam para embarcar minutos antes do ônibus partir.

O sistema ficou da mesma maneira até 1997, quando assumiu Luiz Henrique da Silveira (PMDB, 1997-2002) como Prefeito de Joinville e decide pôr em prática o restante do projeto iniciado por Luiz Gomes, buscando financiamentos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento). Aprovados tais financiamentos, criou em Lei as seguintes estações:

- Lei 3910 de 30/04/1999 – Iririú (Estação da Cidadania Oswaldo Roberto Colin)
- Lei 4001 de 04/10/1999 – Pirabeiraba (Estação da Cidadania Gustavo Vogelsanger)
- Lei 4001 de 04/10/1999 – Vila Nova (Estação da Cidadania Professor BennoHarger)
- Lei 4001 de 04/10/1999 – Nova Brasília (Estação da Cidadania Abílio Bello)
- Lei 4001 de 04/10/1999 – Itaum (Estação da Cidadania Governador Pedro Ivo Figueredo Campos)
- Lei 3996 de 04/10/1999 – Guanabara (Estação da Cidadania Deputado NagibZattar)

Figura 26 - Locais definidos para construção de no mínimo dois pavimentos (1965)



Fonte: Arquivo IPPUJ.

Joinville então possuía 10 estações integradas (Figura 26, em detalhes, nas circunferências). O sistema só ficou 100% integrado a partir de 2007, devido a algumas linhas não poderem ser remetidas a alguma estação de bairro, por causa das longas distâncias, e nem ser remetidas ao centro, por falta de espaço dentro da limitada área da Estação Central.

O grande debate que envolveu toda a mobilidade urbana da cidade nesta época, enquanto o sistema era todo remodelado, se baseou na retirada ou não da Estação Central do lugar em que se encontrava. O PBU 87 recomendava que ele deveria sair, dividindo-se em duas estações de transbordo em áreas mais afastadas do núcleo central, na Av. JK e também na Av. Beira-Rio. Atendendo a pedidos dos comerciantes (organizados através da Câmara de Dirigentes Lojistas) a Prefeitura cedeu e mantém até hoje a Estação Central no lugar em que ela está desde a década de 1960 (ampliada em 1981 e reformada em 2000). Esperava-se que, com esta medida, o comércio do centro de Joinville fosse mantido com sua respectiva força.

Pelo que lembro, não foi cogitada nenhuma alternativa, pois já existia um terminal de ônibus, com infraestrutura precária no local. Penso que como no entorno do terminal acabou por conta do efeito de centralidade exercido pelo mesmo, se formando um forte núcleo comercial voltado para o público de passagem pelo terminal. Como as linhas eram organizadas em uma estrutura radial concêntrica, ou seja, todas as



linhas passavam obrigatoriamente pelo terminal, e não havia integração, o público passante era capturado pelo comércio varejista do entorno. Acredito que esse setor do comércio exerceu forte pressão para que o terminal não deixasse a localização histórica, pressão essa que ainda sobrevive. (Naum Santana, em entrevista.)

Entretanto, desde o começo da integração, no início da década de 1990, até a integração total do sistema, a região no entorno da Estação Central teve sua configuração muito alterada, principalmente na característica do comércio que ali operava. Ainda segundo Vladimir Constante (Voos, 2009):

O comércio e a oferta de serviços em torno da quadra da Estação Central se transformaram. A única continuidade foi nos bares, lanchonetes, e no banco Bradesco, que ainda continuam ali. O cinema foi para o shopping e ali se instalou uma igreja. A Câmara de Vereadores também saiu. O que predomina no entorno do terminal ainda são pequenos e médios comércios, com exceção de uma grande rede de eletrodomésticos. Os grandes se localizam um pouco depois deste entorno. (p.65)

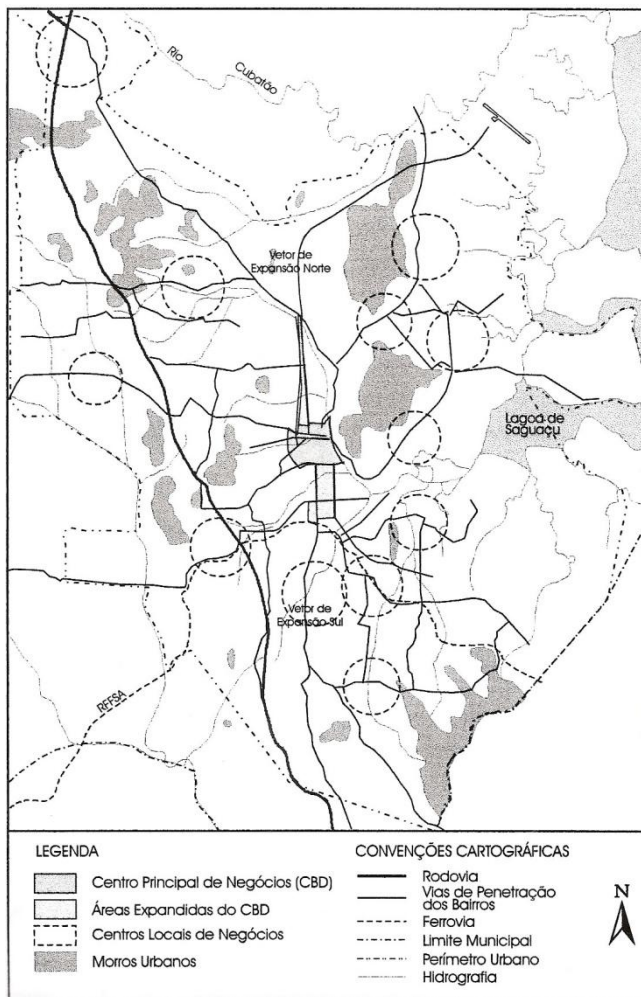
Figura 27 - Entorno da Estação Central (2010)



Fonte: Arquivo pessoal.

Como já identificou Rocha Bruske (2002), os comércios de grande porte realmente foram se deslocando do núcleo central para outras regiões. Esta é uma das conseqüências da expansão da centralidade da cidade e também do surgimento do fenômeno da descentralização, como identifica Santana (1998). Percebemos então como o poder público, atrelado às manifestações de um setor da sociedade, defensora de seus interesses, refutou o que havia sido planejado no PEU 87. O discurso na prática não fazia efeito para o núcleo central, mas sim para manter a centralidade no Bairro Centro. Áreas como a Av. Getúlio Vargas, Rua João Colin e Rua do Príncipe eram mais importantes comercialmente do que a quadra em que estava localizada a Estação. A idéia de “fácil deslocamento”, seja de transporte coletivo ou particular para a centralidade ainda era o discurso dominante em todas as intervenções, da mesma maneira que fora desde o início da ocupação urbana.

Figura 28 - Vetores de crescimento e de formação de novas centralidades



Fonte: Santana, 1998. Sem escala no original.

Além das intervenções no transporte coletivo, outras intervenções no sistema de circulação foram importantes para a manutenção da centralidade, e expandi-

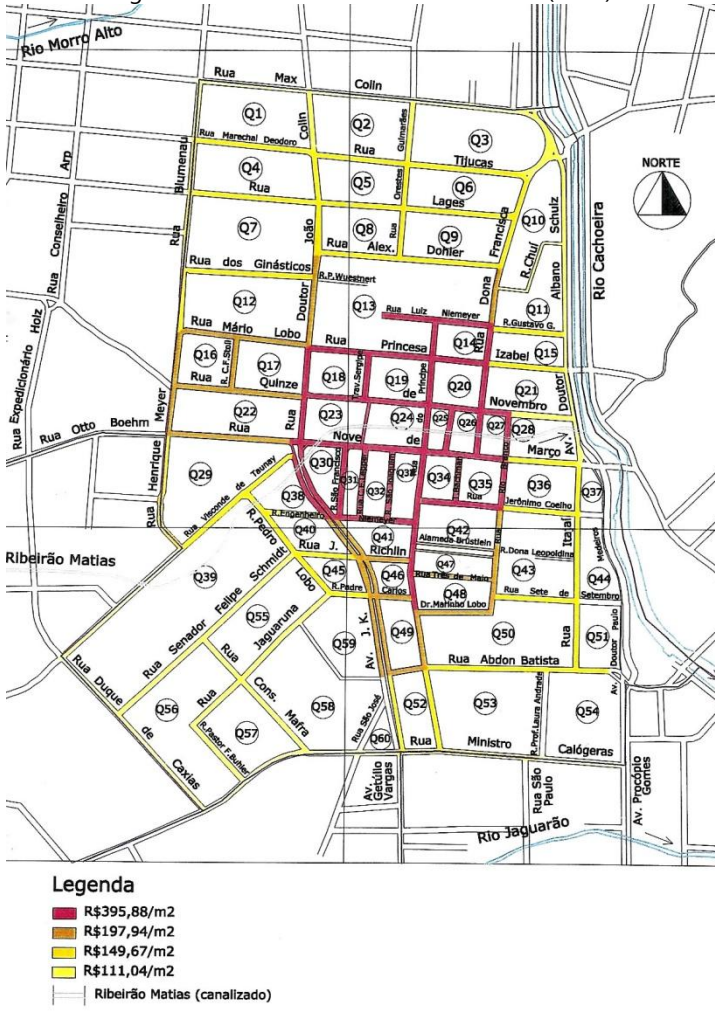
la para o setor norte da cidade (ao mesmo passo do vetor de deslocamento comercial): a construção de aparelhos públicos (a nova Prefeitura em 1996, Centreventos e novo Fórum em 1998, Teatro Juarez Machado em 2001 e a nova Câmara de Vereadores em 2004) e a abertura completa das Avenidas Beira-Rio e Hermann Lepper, para “fluir” o tráfego até as zonas leste e norte. São mais duas amplas avenidas ligando a centralidade e a região norte da cidade. É notória a diferença na quantidade de acessos para a centralidade.

Figura 29 - Vista aérea da centralidade (2001). Detalhe para os grandes aparelhos públicos das Avs. Beira-Rio e Hermann Lepper, às margens do Rio Cachoeira



Fonte: Lino Sasse (2010)

Figura 30 - Valor do m<sup>2</sup> no bairro Centro (2001)

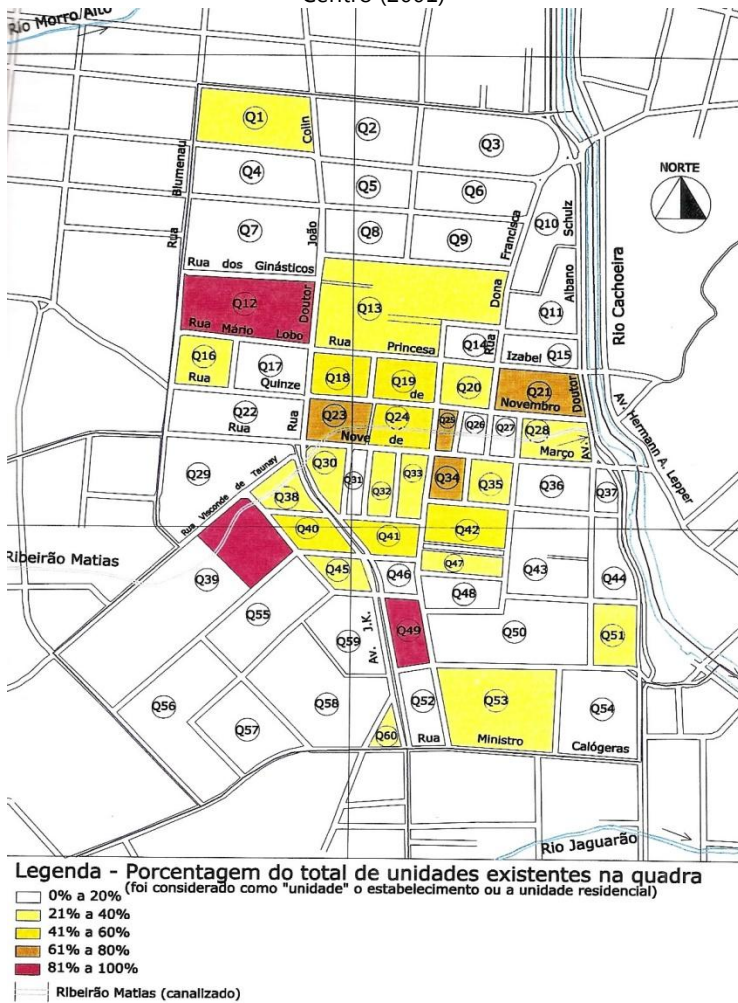


Fonte: Rocha Bruske, 2002. Sem escala no original.

Outros fatores que acabaram sedimentando a centralidade no Bairro Centro da cidade foram os investimentos privados, principalmente comerciais. Considerando todas as facilidades fornecidas pelo poder

público no sistema de circulação, esta era a região mais propícia para investimentos de grande porte, e que demandariam um grande tráfego de veículos e pessoas. As indústrias que ainda se localizavam nesta região aos poucos foram se deslocando para outras regiões da cidade (apesar do Distrito Industrial ter sido concebido na década de 1970, algumas indústrias de grande porte ainda se mantinham na centralidade da cidade), diminuíram as atividades ou entraram em falência, deixando um grande espaço desocupado, propício para a especulação imobiliária e novos usos.

Figura 31 - Concentração de estabelecimentos comerciais no bairro Centro (2001)



Fonte: Rocha Bruske, 2002.

A partir disto surgiram o Shopping Cidade das Flores e o Shopping Mueller, ambos em 1995, concorrendo

com o ainda existente Shopping Americanas, no extremo sul da centralidade. Assim, a região que um dia já fora a mais dinâmica da centralidade (próxima ao Rio Cachoeira) tornou-se a região da centralidade que mais sentiu a ausência de investimentos públicos e privados, devido ao crescimento e à dinâmica comercial que o entorno dos shoppings proporcionava.

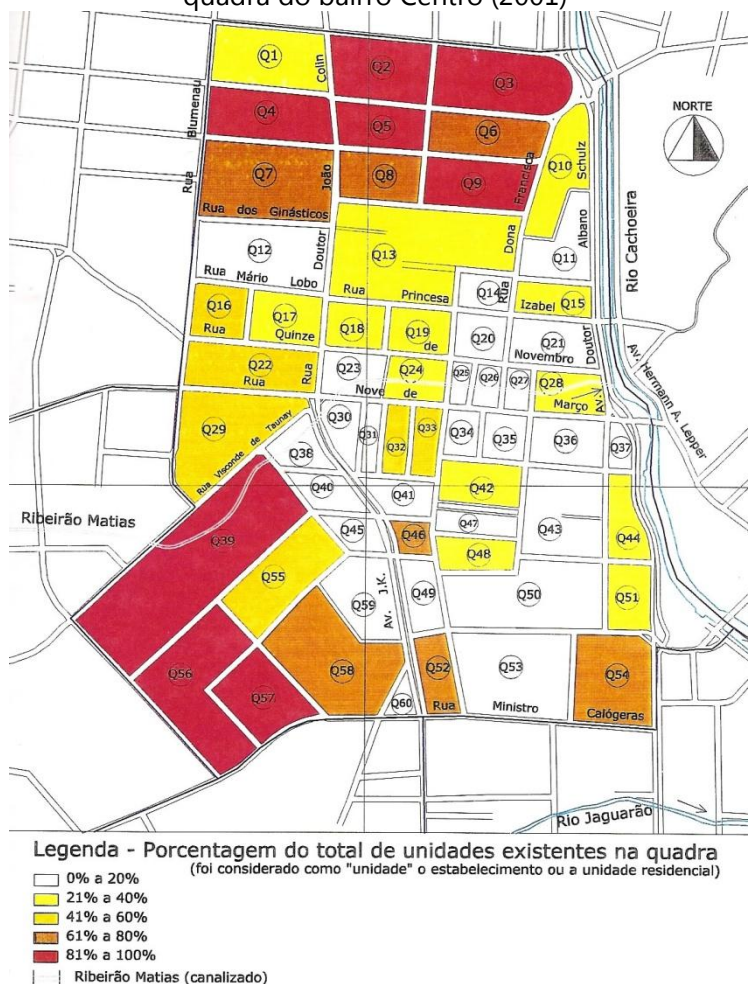
Figura 32 - Entorno do Shopping Mueller (2009)



Fonte: Eduardo Gassenferth (2009)



Figura 33 - Porcentagem de unidades residenciais por quadra do bairro Centro (2001)



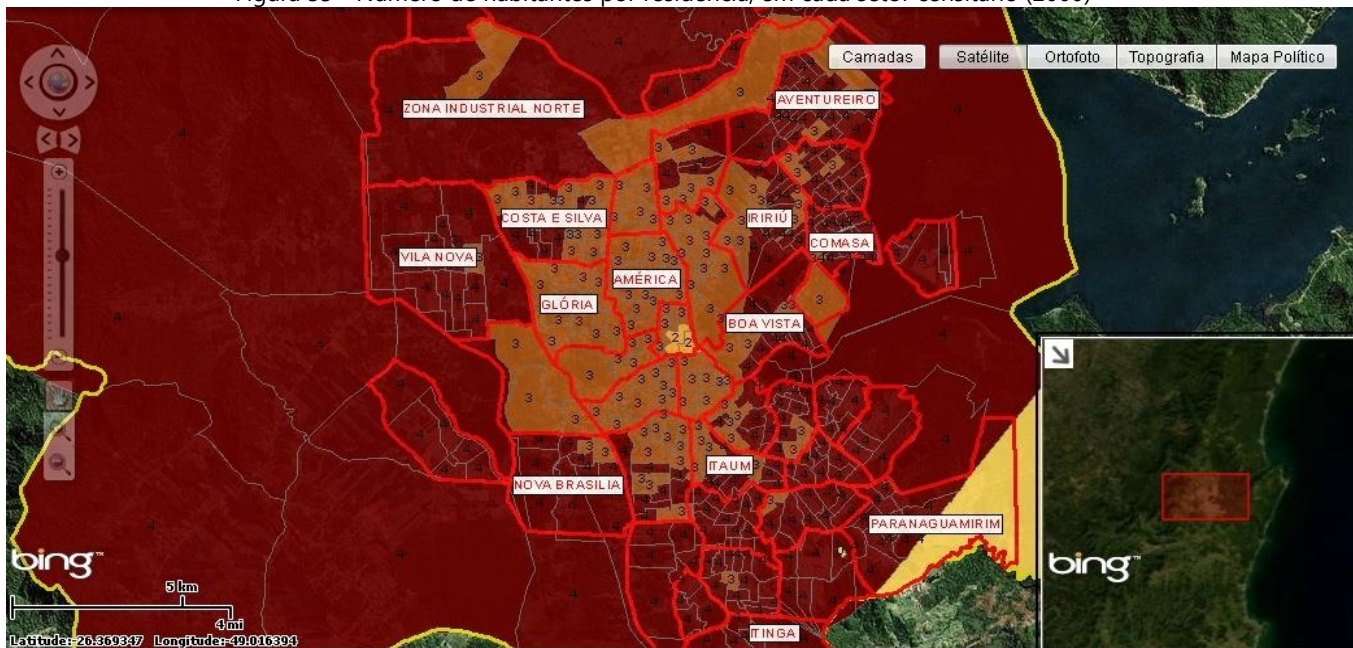
Fonte: Rocha Bruske, 2002. Sem escala no original.

A política de descentralização do transporte coletivo, apesar de diminuir o tráfego pela centralidade da cidade, alterou sensivelmente o perfil de consumo do

espaço em seu entorno, pois como vimos na Figura 33, os quadrantes leste e sudeste da centralidade não possuem grande concentração comercial e residencial. As Ruas João Colin e Blumenau se consolidam cada vez mais como importantes corredores comerciais e residenciais de alto padrão, enquanto a Av. Getúlio Vargas e os setores próximos ao Rio Cachoeira sofrem uma lenta desvalorização. Os Censos de 2000 e 2010 mostram essa realidade cada vez mais condensada na centralidade, principalmente no tocante à renda e também algumas relações socioespaciais, mostrando que os maiores índices de riqueza estão nos moradores da centralidade, enquanto que a periferia é habitada essencialmente pelas pessoas de menor poder aquisitivo.



Figura 35 - Número de habitantes por residência, em cada setor censitário (2000)



Fonte: Joinville, 2007, adaptado de Censo 2000.

Figura 36 - Concentração espacial dos apartamentos (2010)

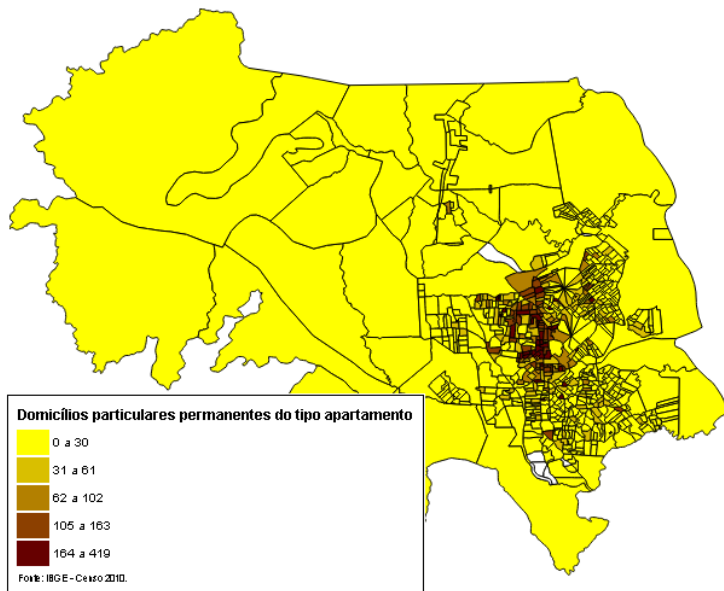
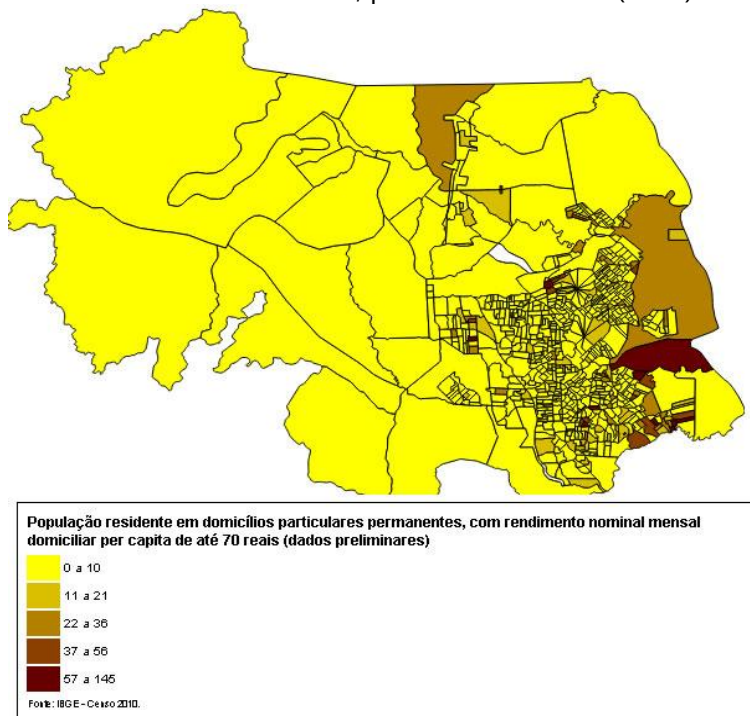


Figura 37 - População com renda per capita domiciliar de até setenta reais, por setor censitário (2010)



Concomitante a estas transformações socioespaciais, o Plano Diretor de 2008 surgiu sob a égide do Estatuto das Cidades (Lei nº 10257/2001), que ditava a revisão do planejamento estratégico das cidades com mais de 20 mil habitantes, caso de Joinville. Com caráter essencialmente participativo, mais de 40 mil habitantes participaram de alguma etapa do processo, segundo o IPPUJ (IPPUJ, 2009). Entretanto, a essência propositiva dos planos anteriores dá lugar a um documento com diretrizes que precisam ser regulamentadas por outros instrumentos através de leis complementares, como plano de

mobilidade, lei de uso e ocupação do solo, impacto de vizinhança, dentre outros . Como explica Arno Kumlehn, arquiteto-urbanista e integrante dos grupos de elaboração do PD 2008: "o Plano Diretor, por mais participativo que tenha sido, não materializou questões pontuais, pois era uma lei programática e sem a filosofia de apresentar soluções".

O jornal A Notícia, de 13 de dezembro de 2007 (data posterior a aprovação da lei pela Câmara de Vereadores) já publicava críticas nesse sentido, onde notamos o grande interesse das entidades empresariais na discussão dos temas:

O Plano Diretor não é unanimidade. A falta de definições mais claras sobre projetos é apontada por lideranças de entidades como uma das falhas do documento, que apenas aponta diretrizes. Para o presidente do Núcleo de Imobiliárias da Associação Empresarial de Joinville (Acij), Amandus Zibell Neto, há apenas intenções do que pode ser feito. "Nada está definido. Deixa perguntas em aberto. Agora teremos de esperar a aprovação de outras leis para acontecer algo", critica. Uma das discussões levantadas pela Associação Empresarial de Joinville (Acij) e que não foi inserida no texto é a alteração na legislação municipal sobre construção de prédios. Para Amandus, há a intenção de verticalizar Joinville. Mas a lei define que em 70% das áreas da cidade só podem ser construídos prédios de, no máximo, oito andares.

Nem a zona central é favorecida, com possibilidade de construção de apenas 18 andares. "Em cidades do porte de Joinville, como Londrina, pode chegar a até 30 andares. Sem essa mudança, o projeto de verticalização pode se inviabilizar", argumenta. (...) O presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas de Joinville (CDL), José Manoel Ramos, reclama que o plano é muito conceitual. Diz ainda que o plano de mobilidade urbana visa apenas no transporte coletivo e não à fluidez do trânsito no centro da cidade como um todo. A CDL contratou três urbanistas e apresentou uma nova proposta. "Temos certeza que não tem como fugir de algumas daquelas propostas. Com a verticalização, algumas vias ficarão saturadas. É preciso abrir novas ruas", defende.

Ainda segundo Arno, as entidades empresariais em muitos momentos atravancaram o processo, por não estarem inseridas desde o início das discussões: "perderam o bonde e só sentiram o problema depois, e passaram a dar uma importância maior à discussão das leis complementares que mais lhes interessariam".

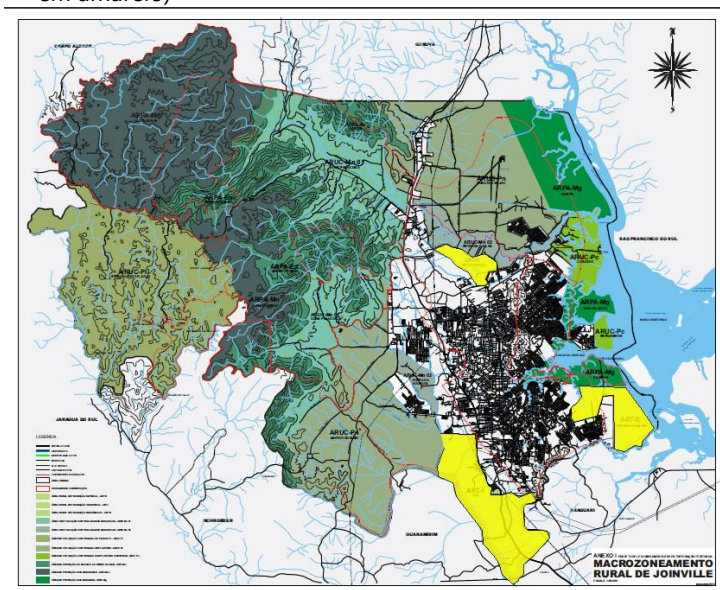
Uma das maiores novidades do PD 2008 em relação aos documentos anteriores consiste no fato de apresentar um macrozoneamento antes das revisões no zoneamento. As áreas rurais ganhariam uma nova característica: as áreas rurais de transição, com permissões de uso semelhantes a uma área urbana. O Estado, desta maneira, incentivou o aumento do perímetro urbano do município, contrariando diretrizes do PD 2008 e cedendo à pressão das mesmas



entidades empresariais, conforme publicou o jornal A Notícia de 27 de agosto de 2010:

A manutenção das três áreas rurais de transição (ART) na Lei do Macrozoneamento foi resultado da pressão que a Acij e a Ajorpeme fizeram sobre os vereadores. Em reuniões, as duas entidades pediram aos parlamentares que fossem mantidas a ART-Sul, região onde ficará a UFSC e a GM, e a ART-E, localizada atrás do Paranaguamirim, onde será construído o Parque da Ajorpeme. Também foi mantida a ART do Rio do Braço. As mudanças sugeridas pela Comissão de Urbanismo serão discutidas na terça-feira que vem. Depois dos encontros com os empresários, os vereadores não só atenderam ao pedido, como aumentaram o tamanho de duas das três áreas. A área rural de transição Sul cresceu cerca de 20% em direção ao Morro do Meio. Tamanho semelhante ao que aumentou a ART do Rio do Braço, que agora vai englobar o Country Club, que hoje está em uma área estritamente rural. O maior entrave do projeto, que vai apontar para onde Joinville deve crescer nas próximas décadas, sempre esteve na possibilidade da construção de casas e indústrias em áreas que hoje tem característica rural.

Figura 38 - Áreas Rurais de Transição aprovadas (identificadas em amarelo)



Fonte: Adaptado do Anexo I da Lei Complementar 318/2010.  
Escala 1:50000 no original

Como a nova lei de uso e ocupação do solo ainda não foi definida até o momento desta pesquisa, dificulta o nosso trabalho em apontar conseqüências sobre estas alterações advindas desde o PD 2008. Da mesma maneira com os outros instrumentos que ainda não foram criados, como o plano de mobilidade urbana. Entretanto, lembramos que a centralidade, a qual é composta pela área central da cidade de Joinville, irá sofrer sim alterações substanciais, principalmente se considerarmos o histórico de espraiamento urbano e desenvolvimento de novos subcentros por todo o perímetro urbano.

Na pesquisa Origem-Destino, realizada pelo IPPUJ em 2010, percebemos um pouco deste quadro, com uma grande quantidade de deslocamentos realizados internamente nos bairros. Apenas 9,01% dos deslocamentos diários tinham como destino o Bairro Centro, 2,50% o Saguacú, 2,06% o Glória, 1,95% o América, 1,91% o Bucarein, 1,66% o Anita Garibaldi e 0,40% o Atiradores, bairros que hoje compõem (integralmente ou não) a centralidade da cidade. Como que, com esses índices, e com esse cenário em desenvolvimento, rumo a uma cidade com policentralidades, a centralidade de Joinville ainda está basicamente no mesmo lugar no espaço desde a sua fundação?

A pesquisa reforça a tese de que a construção de todo o sistema de circulação foi direcionado para esta região, segregando economicamente os usuários, pois lá só se instalaria quem tivesse condições de pagar por todas as comodidades e facilidades para o consumo do tempo e do capital. E que o surgimento de novas centralidades ainda não é um processo consolidado, mas vai afetar a cidade nos próximos anos. O índice de mobilidade (razão entre quantidade de deslocamentos por morador) dos habitantes destes mesmos bairros que compõem a centralidade são os maiores dentre todos os joinvilenses: Centro (2,67), América (2,73), Glória (2,73), Bucarein (2,76), Anita Garibaldi/Atiradores (2,55) e Saguacú (2,43). Além disso, são os que menos utilizam o transporte coletivo e modos não-motorizados de transporte, em comparação com os bairros de periferia.

Tabela 3 - Modo de deslocamento, por renda mensal (2010)

Modos loc./ Renda mensal	Até 1 SM		De 1 a 2 SM		De 2 a 3 SM		De 3 a 5 SM		De 5 a 7 SM		De 7 a 9 SM		Mais de 9 SM		Não tem renda		Não sabe		TOTAL	
	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%	Qt. Cit.	%
A pé	310	10,6	407	13,9	125	4,27	74	2,5	15	0,5	6	0,2	4	0,1	1834	62,7	150	5,13	2925	100,0
Auto.	277	6,34	951	21,7	695	15,9	472	10	158	3,6	59	1,3	87	1,9	1160	26,5	512	11,7	4371	100,0
Bicicleta	185	13,1	479	34,0	171	12,1	33	2,35	10	0,71	0	0,0	2	0,14	410	29,1	117	8,32	1407	100,0
Motoc.	61	8,12	349	46,4	120	15,9	49	6,5	4	0,53	0	0,0	0	0,0	78	10,3	90	11,9	751	100,0
Ônibus mun.	580	21,0	1093	39,6	221	8,02	66	2,39	19	0,69	7	0,2	2	0,0	470	17,0	298	10,8	2756	100,0
Ônibus interm.	4	23,53	4	23,53	0	0,00	2	11,76	4	23,53	1	5,88	1	5,88	1	5,88	0	0,00	17	100,00
Táxi	2	8,33	2	8,33	2	8,33	2	8,33	0	0,00	1	4,1	0	0,0	7	29,1	8	33,3	24	100,0
Moto-táxi	0	0,00	3	60,0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,0	0	0,0	2	40,0	0	0,00	5	100,0
Barco	2	100,	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,0	0	0,0	0	0,00	0	0,00	2	100,0
Transp. escolar	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,0	0	0,0	6	85,7	1	14,2	7	100,0
Caminhão	2	3,64	13	23,64	18	32,73	4	7,27	0	0,00	2	3,64	4	7,27	12	21,82	0	0,00	55	100,00
Van	10	5,59	68	37,9	24	13,4	6	3,35	0	0,00	0	0,0	0	0,0	39	21,7	32	17,8	179	100,0
Ônibus empresa	9	8,74	44	42,72	21	20,39	2	1,94	2	1,94	0	0,0	0	0,0	4	3,88	21	20,39	103	100,0
Ônibus especial	4	8,70	15	32,61	7	15,22	2	4,35	0	0,00	0	0,0	0	0,0	8	17,39	10	21,74	46	100,0

Ônibus interest.	0	0,00	1	100	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,0	0	0,0	0	0,00	0	0,00	1	100,0
TOTAL	1446	11,4	3429	27,1	1404	11,1	712	5,63	212	1,68	76	0,6	100	0,7	4031	31,	1239	9,80	12649	100

Fonte: IPC / IPPUJ, 2010.

Nestas localidades citadas, a grande parte dos moradores utiliza os meios motorizados e individuais como modo de locomoção pela cidade. A diferença é enorme se compararmos com bairros periféricos, onde a renda *per capita* é muito baixa e modos não-motorizados de locomoção são mais utilizados. Os moradores bairro América, por exemplo, utilizam o transporte motorizado individual em mais de 70% de seus deslocamentos. O mesmo padrão serve para os outros bairros vizinhos da centralidade.

A pesquisa Origem-Destino mostra ainda que todos os deslocamentos feitos de - e para - estes mesmos bairros da centralidade são realizados por uma grande quantidade de modos motorizados individuais. O bairro Centro é a única exceção, justamente por conter a Estação Central de ônibus. No restante, como veremos nos gráficos extraídos da pesquisa realizada pelo IPPUJ, o modo motorizado individual é o preferido, realidade muito distante de bairros longínquos da centralidade, como no caso do bairro Comasa.

**Tabela 4 - Modos de locomoção, por localidade (2010)**

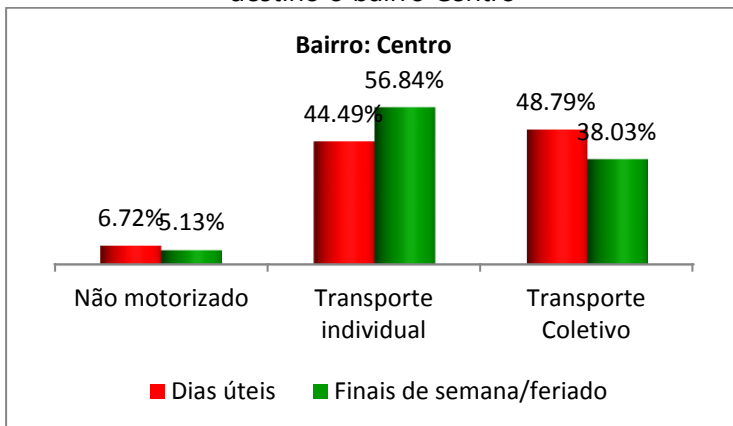
Localidade/ Modos de locomoção		Não motor.		Tr. Indiv.		Tr. Colet.		TOTAL	
		%		Qt.	%	Qt.	%	Qt.	%
1	Rio Bonito	43	47,3	27	29,7	21	23,1	91	100,0
2	Ítinga	63	37,7	61	36,5	43	25,7	167	100,0
<b>3</b>	<b>Glória/América</b>	<b>38</b>	<b>15,8</b>	<b>178</b>	<b>74,2</b>	<b>24</b>	<b>10,0</b>	<b>240</b>	<b>100,0</b>
4	Jardim Paraíso	117	44,8	47	18,0	97	37,2	261	100,0
5	Pirabeiraba Centro	39	54,9	23	32,4	9	12,7	71	100,0
6	Vila Nova	141	39,6	146	41,0	69	19,4	356	100,0
7	Rua Ruy Barbosa/Costa e Silva	156	33,1	242	51,3	74	15,7	472	100,0
8	Costa e Silva/Glória	36	12,6	203	71,0	47	16,4	286	100,0
9	Morro do Meio	161	38,2	187	44,4	73	17,3	421	100,0
10	Nova Brasília	92	21,8	260	61,6	70	16,6	422	100,0
<b>11</b>	<b>Anita Garibaldi</b>	<b>30</b>	<b>18,1</b>	<b>127</b>	<b>76,5</b>	<b>9</b>	<b>5,4</b>	<b>166</b>	<b>100,0</b>
12	Floresta	33	13,6	163	67,1	47	19,3	243	100,0
13	Petrópolis	170	30,4	281	50,3	108	19,3	559	100,0
14	Boehmerwald	207	42,9	132	27,4	143	29,7	482	100,0
15	Parque Guarani	177	40,7	68	15,6	190	43,7	435	100,0
16	Jardim Edilene	93	24,9	134	35,9	146	39,1	373	100,0
17	Paranaguamirim	72	28,5	97	38,3	84	33,2	253	100,0
18	Jarivatuba	116	27,9	194	46,6	106	25,5	416	100,0
19	Ulysses Guimarães	229	37,4	179	29,2	205	33,4	613	100,0
20	Adhemar Garcia	232	39,6	156	26,6	198	33,8	586	100,0
21	Fátima	422	54,2	140	18,0	217	27,9	779	100,0
22	Itaum	138	30,5	219	48,3	96	21,2	453	100,0
<b>23</b>	<b>Bucarein</b>	<b>48</b>	<b>22,9</b>	<b>147</b>	<b>70,0</b>	<b>15</b>	<b>7,1</b>	<b>210</b>	<b>100,0</b>
24	Boa Vista	155	36,3	158	37,0	114	26,7	427	100,0

25	Espinheiros	87	32,0	113	41,5	72	26,5	272	100,0
26	Comasa	275	42,7	155	24,1	214	33,2	644	100,0
27	Jardim Iririu	215	38,8	207	37,4	132	23,8	554	100,0
28	Aventureiro	254	47,7	120	22,6	158	29,7	532	100,0
29	Santos Dumont/Aventureiro	221	38,4	235	40,9	119	20,7	575	100,0
30	Iririu	142	39,0	137	37,6	85	23,4	364	100,0
<b>31</b>	<b>Saguaçu</b>	<b>85</b>	<b>21,7</b>	<b>235</b>	<b>59,9</b>	<b>72</b>	<b>18,4</b>	<b>392</b>	<b>100,0</b>
32	Bom Retiro	15	4,6	287	88,0	24	7,4	326	100,0
<b>33</b>	<b>América</b>	<b>26</b>	<b>14,3</b>	<b>130</b>	<b>71,4</b>	<b>26</b>	<b>14,3</b>	<b>182</b>	<b>100,0</b>
<b>34</b>	<b>Centro</b>	<b>6</b>	<b>18,8</b>	<b>20</b>	<b>62,5</b>	<b>6</b>	<b>18,8</b>	<b>32</b>	<b>100,0</b>
<b>TOTAL</b>		<b>4334</b>	<b>34,2</b>	<b>5208</b>	<b>41,2</b>	<b>3113</b>	<b>24,6</b>	<b>12655</b>	<b>100,0</b>

Fonte: IPC / IPPUJ, 2010.

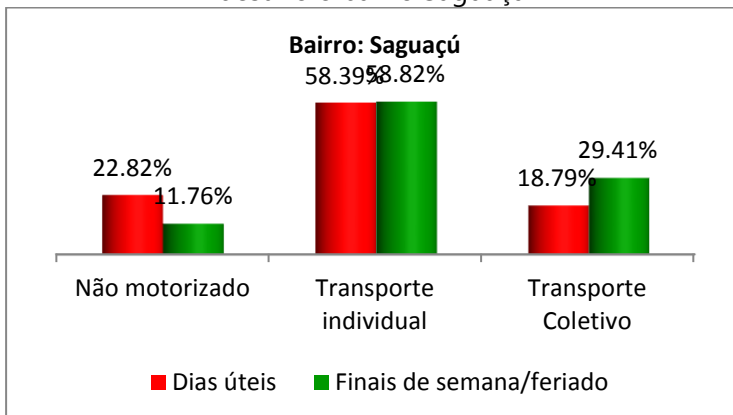


Figura 39 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Centro



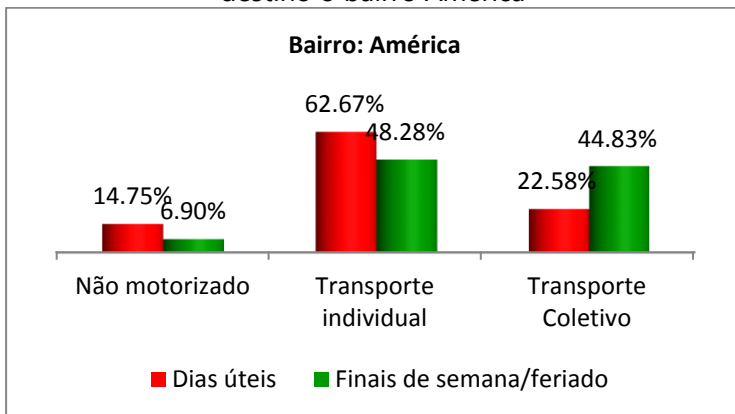
Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 40 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Saguacú



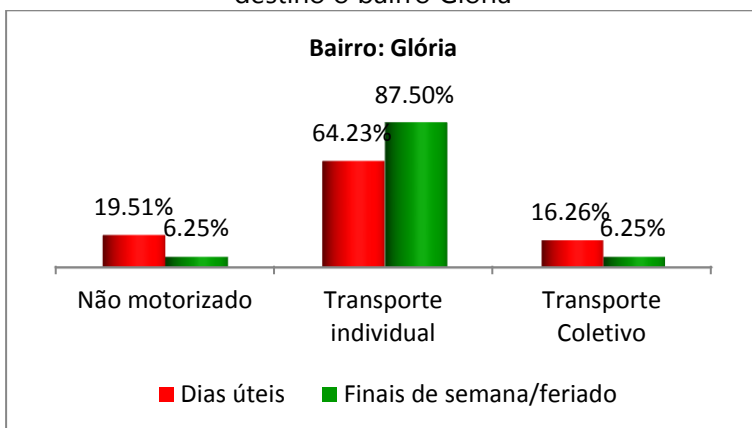
Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 41 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro América



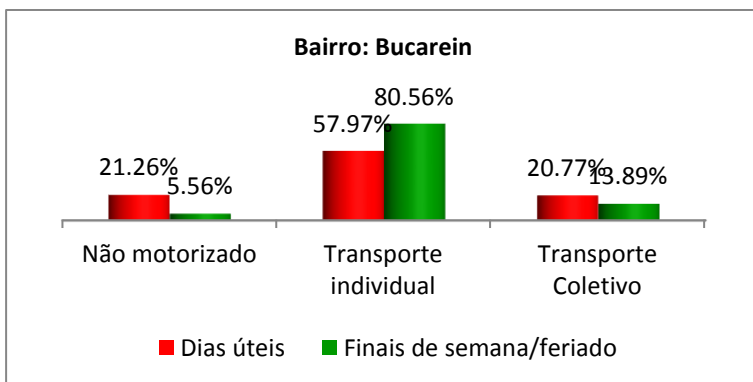
Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 42 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Glória



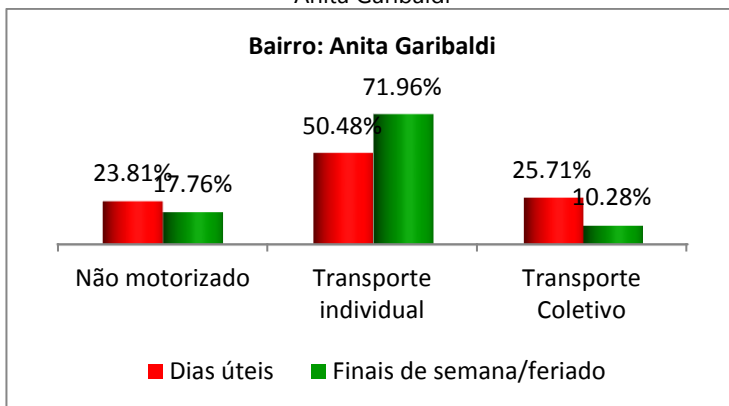
Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 43 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Bucarein



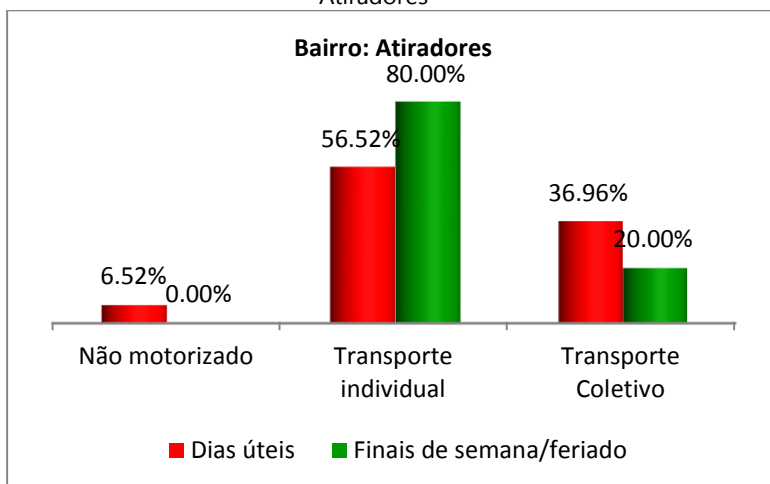
Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 44 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Anita Garibaldi



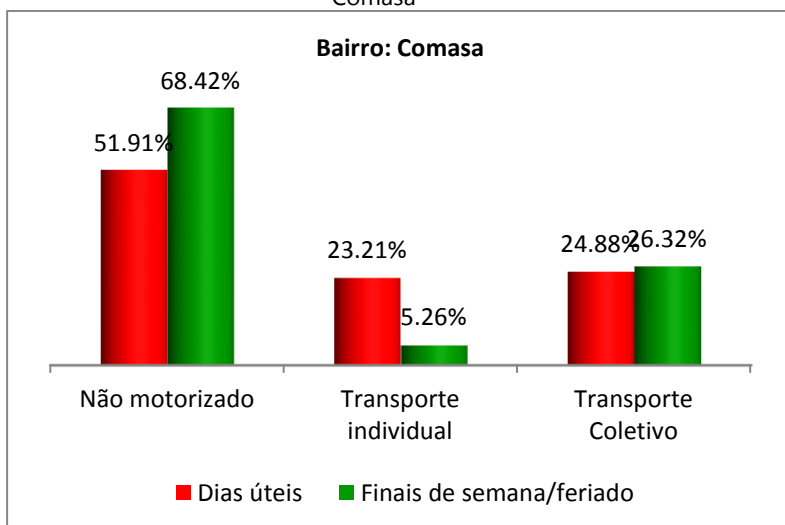
Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 45 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Atiradores



Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

Figura 46 - Perfil dos deslocamentos com origem ou destino o bairro Comasa



Fonte: IPC/IPPUJ, 2010.

A partir da análise destes dados, e considerando toda a evolução histórica das relações socioespaciais (responsável direta pela realidade posta), é que entramos nas considerações finais dos motivos e estratégias para a manutenção da centralidade, bem como a construção de uma cidade segregada por estas mesmas relações.

## **Conclusão**

O atual panorama que demonstramos da cidade de Joinville nos remete para profundos questionamentos sobre qual é o papel da cidade, e também sobre os diferentes grupos sociais que agem nela, reproduzindo e criando, de forma dialética, novos usos e espacialidades.

O desafio que pretendíamos com esta pesquisa era de trazer à tona a importância da transdisciplinaridade para as questões da cidade. O caso descrito aqui foi apenas uma pequena contribuição para que as diferentes áreas comunguem do mesmo discurso. Também ressaltamos que os estudos referentes à formação socioespacial da cidade de Joinville não terminam com esta análise, de modo que seja encarada como definitiva.

Como vimos, por mais que o tempo passe, ou que os agentes sejam oriundos de diferentes segmentos da sociedade, a cidade é palco da transformação dos interesses em realidade. E toda esta carga social está condensada (em sua maioria, no caso apresentado) na relação entre centralidade e periferia. Esta relação só foi – e é – estabelecida devido ao direcionamento parcial das atenções do Estado e segmentos congruentes a ele. Sobre isto acreditamos que cumprimos uma função social importante: demonstrar como a ação de determinados grupos conformou a centralidade de Joinville nesta área

que demonstramos ao longo de todos os capítulos desta pesquisa, bem como a identificação da segregação socioespacial em Joinville, processo muito pouco abordado pela academia.

A Colônia Dona Francisca, de um fracasso quase concretizado, prosperou graças a algumas intervenções na aglomeração que existia do Rio Cachoeira rumo a terras ao oeste. A construção da Estrada da Serra não seria possível caso não houvesse terras do Príncipe de Joinville para valorizar. A Estrada de Ferro não passaria por Joinville caso não fosse feita pressão política (de pessoas ligadas ao setor ervateiro) junto ao Governo Federal. Estes fatores acabaram sendo os principais responsáveis pelo desenho linear que a cidade de Joinville tem hoje. A rodovia promoveu uma grande expansão para o norte, enquanto que a ferrovia para o sul.

Com as transformações econômicas que inverteram a balança comercial brasileira na primeira metade do século XX, a cidade se transformou de forma acelerada, economicamente falando. Passou de exportadora e beneficiadora de matéria-prima para produtora de bens industrializados. Com o crescimento populacional em busca de mão-de-obra na segunda metade do século XX, o poder público (ocupado pelos grandes industriais) adotou o espraiamento do espaço como política de desenvolvimento urbano. Entretanto, a centralidade da cidade, em termos gerais, ainda confundia-se com o bairro Centro e o núcleo urbano original da cidade. Ocupações nos mangues das zonas leste e sul foram a realidade durante muitos anos. E a centralidade "assistia" a tudo, como uma verdadeira platéia, pois não era ali a região destinada à ocupação da moradia dos operários das fábricas.

Mas se a cidade se espraiou, e uma esmagadora parcela da cidade não estava habitando a centralidade, como que esta se manteve, ou não se direcionou para os bairros de maior população? Ou, se analisarmos mais adiante, como não surgiram novas centralidades?

Todas as intervenções no sistema de circulação que apresentamos reforçaram a região que identificamos como centralidade. Seja por interesses de especulação imobiliária, de fomentar a produção industrial ou de manutenção dos espaços comerciais existentes, a centralidade sempre esteve desenhada para facilitar o deslocamento de classes sociais que conseguiram manter estes interesses na pauta do Estado. A Estrada da Serra surgiu para facilitar a conexão regional com o porto do Rio Cachoeira. A Estação Ferroviária tinha na grande Avenida Getúlio Vargas o seu principal acesso. A Avenida JK foi criada para facilitar o acesso à centralidade e à zona norte da cidade, região onde se instalaram a Zona Industrial e as Universidades. A Estação Central de ônibus foi construída na antiga Rua do Porto (atual Nove de Março) para “forçar” o embarque e desembarque na região das principais casas comerciais. Planos Diretores sempre privilegiavam a centralidade, exceto o de 2008, que não teve um devido aprofundamento nesta pesquisa, pois ainda não possui (até o início das investigações), vários de seus instrumentos regulados por lei.

A partir desta leitura podemos confirmar sim que o sistema de circulação intraurbana foi o principal instrumento para a construção da segregação socioespacial que presenciamos nos dias atuais, em Joinville. Os investimentos foram feitos em grande escala no “palco” que se tornou a centralidade: ela acompanhou de perto o

crescimento do perímetro urbano e da população, mas se manteve com a mesma função de fomentar a diferenciação.

O que deixamos aqui como início de uma nova reflexão são os instrumentos utilizados para a legitimação destas transformações e estratégias. Conseguimos elencar alguns exemplos de discursos e intervenções que distorceram a realidade dada e serviram para a dinâmica socioespacial da centralidade (como apoio, espacializamos para tornar a análise mais didática, conforme Figura 47):

- Os investimentos do Império Brasileiro não vieram apenas pelo bom relacionamento dos governantes, mas sim para valorização das terras do Príncipe de Joinville, que iam muito além das oito léguas quadradas da Colônia Dona Francisca. Com isto, a Estrada da Serra teve o seu traçado construído no pior trecho possível: ao norte.
- O “embelezamento” que a centralidade sofreu no início do século XX encobriu a real intenção do poder público: valorizar as áreas próximas ao Rio Cachoeira. Para forçar tal processo, um Mercado Municipal foi construído mesmo a contragosto dos habitantes, transformando toda a dinâmica comercial da cidade até então.
- A força que a ideia de “cidade do trabalho” teve na aceitação dos governantes serem oriundos das classes empresariais e comerciais (principalmente ao longo do



século XX)<sup>16</sup>. A pujança econômica das indústrias da cidade criou um pensamento de que seria benéfico para a gestão pública eleger algum empresário “de sucesso”. A condução destes ao poder legitimou os investimentos nas áreas onde os mesmos habitavam (centralidade e zona norte) e também a segregação socioespacial, ao incentivar a ocupação de trabalhadores de baixa renda em áreas diferentes das suas habitações.

- O Plano Básico de Urbanismo de 1965, apesar do seu caráter pioneiro, foi discutido somente com a classe empresarial. O direcionamento norte-sul foi mantido como “oficial”, enquanto que loteamentos de baixa renda eram liberados nos extremos do perímetro urbano.
- O Plano Diretor de 1973 adotou a política do rodoviarismo, em franco desenvolvimento no cenário nacional. Planejou a criação de diversas avenidas ligando a centralidade à zona norte da cidade, dando seqüência à segregação socioespacial iniciada em períodos anteriores, através das políticas de habitação. Além da mudança de

---

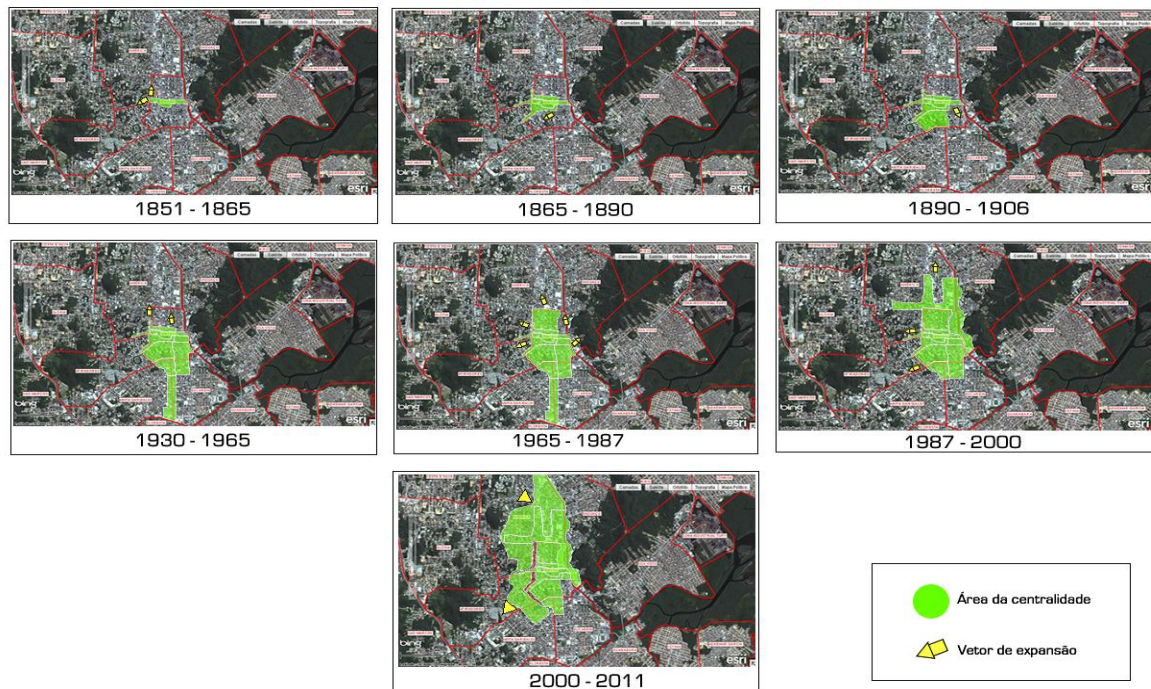
<sup>16</sup> O jornal A Notícia, de 9 de Março de 2001, ratifica este pensamento com a seguinte manchete: *“Acij está à frente no crescimento de Joinville: Associação Comercial e Industrial lidera o processo de desenvolvimento da cidade, congregando a classe empresarial, há 90 anos”*.

zoneamento (valorizando as áreas ao norte da centralidade), reforçou o acesso do transporte coletivo à centralidade, criando a Estação Central de ônibus.

- A criação da Zona Industrial em 1975 beneficiou a melhor localização para os empresários locais, em áreas de fácil escoamento pela BR-101 e próximas às diversas avenidas planejadas pelo Plano Diretor em vigor. Como observamos, uma das opções era a instalação perto do local de moradia da maioria dos trabalhadores (zona sul), mas o poder público cedeu à pressão dos empresários, instalando no extremo norte da cidade.
- A abertura da Avenida JK teve como objetivo principal conectar a zona sul com a zona norte da cidade, e reforçar a centralidade junto ao bairro Centro, para evitar que surgissem novas centralidades nos bairros periféricos em expansão. Até hoje a Avenida JK não é um grande corredor comercial, como se esperava na década de 1970.
- O Plano de Estruturação Urbana de 1987 foi ignorado em diversos pontos (retirada da Estação Central, fechamento de algumas ruas para criação de praças e espaços para pedestres) e não teve utilidade prática. Em contrapartida, várias avenidas foram abertas rumo à zona norte, seguindo a linha do Rio Cachoeira e a Estação Central foi mantida. O poder público direcionou vários de seus prédios para estas regiões, valorizando os

vazios urbanos do entorno pertencentes a grandes industriais...

Figura 47 - Evolução espacial da centralidade de Joinville (1851-2011)



- No início dos anos 1990, o fetiche pelo automóvel (consequência da política rodoviarista) ficou evidente nos congestionamentos na centralidade, e com a integração do transporte coletivo, a qual efetivou a criação de estações em alguns bairros, fomentou a descentralização do sistema de circulação intraurbana, e a criação de vetores de desenvolvimento de novas centralidades no entorno das estações. A hipótese que levantamos é que não existia uma política de desenvolvimento urbano para este processo. Este fenômeno ocorreu de acordo com o mercado de consumo e produção do capital de cada região. E também: apesar do crescente número de veículos automotores, era importante para o Estado evitar congestionamentos na centralidade e nas áreas próximas a ela (locais das habitações das pessoas de maior renda).
- Os *shoppings centers* que surgiram na centralidade mudaram o perfil do comércio de rua, como usualmente ocorre em outras cidades: os supermercados, lojas de grife e grandes redes se deslocaram para estes investimentos e deram lugar às lojas populares e de baixa complexidade. No caso da centralidade de Joinville, tornaram-se grandes pólos de atração dos investimentos para a zona oeste da centralidade (via gastronômica, concentração das grandes redes hoteleiras e do principal vetor de verticalização das

habitações) e os principais motivos para a degradação da zona leste da centralidade, o mesmo local de grande vitalidade econômica quando ainda existia o Porto do Rio Cachoeira.

É evidente os vários prismas de entendimento das cidades, e até do caso de Joinville. Ao escolhermos a circulação intraurbana como ponto de partida para a busca do conhecimento sobre algumas das relações sociais, estamos abrindo uma nova porta para pesquisas futuras. É evidente que o Joinvilense consome o espaço de modos muito diferenciados e classificados segundo a renda de cada um, pois a circulação na cidade é o processo de efetivação da vida.

Juntamos também a necessidade de enquadramento teórico-metodológico das pesquisas sobre a cidade. Estamos, com esta contribuição, caminhando para um estudo sobre a cidade, em escalas que compreendam o porquê da espacialização de determinados contextos. Entretanto, as indagações sobre estes encaixes devem ser mais aprofundados, o que infelizmente não foi possível neste trabalho.

Diante de todos estes fatos históricos que descrevemos e que serviram de base para analisarmos como, por que e por quem a centralidade foi (re)construída, precisamos aprimorar como alguns discursos foram impregnados para a perfeita coesão entre vários crescimentos que acompanharam a história da cidade (da economia industrial e comercial, da população, da malha viária, do perímetro urbano,

da segregação e do número de automóveis), e as motivações que levaram à manutenção de uma centralidade durante muito tempo.

A esperança que fica com esta pesquisa é a demonstração de que nenhuma transformação no espaço urbano (por mais invisível que pareça) venha desacompanhada de alguma intenção. Infelizmente, a centralidade de Joinville foi usada simbolicamente para a manutenção de um poder daqueles que controlavam os meios de produção e de consumo da cidade. Estes, por sua vez, sempre usaram a simbologia da centralidade de um “espaço democrático”, onde há de tudo e pode se fazer de tudo, para o disfarce de sua real intenção: “empurrar” os locais que sempre permitirão os melhores usos e consumo do espaço-tempo para perto de si, por mais que aparentem ser o de maior uso igualitário em uma cidade.

## Referências Bibliográficas

A NOTÍCIA. 1 de julho de 1998 (jornal).

\_\_\_\_\_. 9 de março de 2001 (jornal).

\_\_\_\_\_. 13 de dezembro de 2007 (jornal).

\_\_\_\_\_. 27 de agosto de 2010 (jornal).

ANESI, Josiane. **O lazer no núcleo urbano de Joinville: práticas e espaços públicos**. Dissertação de mestrado. Depto. De Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, 2007.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COELHO, Ilanil. **Pelas tramas de uma cidade migrante (Joinville, 1980-2010)**. Tese (Doutorado) - Universidade

Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Florianópolis, 2011

CONSTANTE, Vladimir Tavares. **Bases para o Plano Diretor de transporte de Joinville** : proposta de alternativas. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Florianópolis, 2002.

FERREIRA, Mauro. **A Efetividade do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado no Município de Franca (SP)**. Revista Ciência Et Práxis, v.1, n.2 (2008).

FICKER, Carlos. **História de Joinville**: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca. 3ª ed. Joinville: Ed. Letra D'Água, 2009.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da cidade**. Campinas: Papirus, 2010. 4ª Ed.

FRÚGOLI JR, Heitor. Os shoppings centers de São Paulo e a trama do urbano: um olhar antropológico. In: Pintauidi, S. M. & FRÚGOLI JR, H. (org.). **Shopping Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo, Ed. UNESP, 1992, p. 75-92.

\_\_\_\_\_. **Os shoppings centers de São Paulo e as formas de sociabilidade no contexto urbano**. Dissertação de mestrado, Depto. de Antropologia, FFLCH, Universidade de São Paulo, 1989.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993, 310 p.

HOENICKE, Nilzete Farias. **O Distrito Industrial de Joinville / SC (1975-2007)**: análise crítica e propositiva. 2007. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) -



Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-28052010-093722/>>. Acesso em 31 de março de 2012.

IPPUJ. **Pesquisa Origem-Destino**. Joinville: *s.n.*, 2010.

\_\_\_\_\_. **Joinville, cidade em dados**. Joinville: *s.n.*, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **Le Droit à la ville**, Paris: Anthropos (2<sup>e</sup> ed.) Paris: Ed. du Seuil, Collection *Points*, 1968.

\_\_\_\_\_. **O pensamento marxista e a cidade**. Lisboa: Ulisseia, 1972.

\_\_\_\_\_. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. 178p.

MATHYAS, Alessandra M. **Histórias impressas de Joinville: Estudo da historiografia e da influência da imprensa na escrita da história da maior cidade de Santa Catarina**. UFSC/PPGH, 2007. (Dissertação de mestrado)

MEURER, Bellini. **Entre flores e manguezais: a construção do real em Joinville / SC**. 1993. Mestrado em História. PUC-SP.

NIEHUES, Valdete Daufenback. **De agricultor a operário: lembranças de migrantes**. Florianópolis, PPG em História da UFSC, 2000. Dissertação de mestrado.

OLIVEIRA, C.G. **Integração: estudos sociais e históricos**. Joinville, Santa Catarina,. Brasil. Florianópolis: Gráfica Canarinho, 1984, 157 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE. **Base cartográfica do perímetro urbano de Joinville.** Disponível em < <http://simgeo.joinville.sc.gov.br/simgeo/>>. Acesso em 13 de janeiro de 2012.

ROCHA, Isa de Oliveira. **Industrialização de Joinville:** da gênese às exportações. Florianópolis: Imprensa Universitária da UFSC, 1997.

ROCHA BRUSKE, Dinorah. **A Área central de Joinville:** Sua configuração atual e aspectos de seu processo de expansão entre 1950 e 2001. Florianópolis:UFSC/Dpto. Geociências, 2002. (Dissertação de mestrado)

SANTANA, Naum Alves de. **A produção do espaço urbano e os loteamentos na cidade de Joinville (SC) - 1949/1996.** Florianópolis: UFSC/Dpto. Geociências, 1998.(Dissertação de mestrado)

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1994.

SCHNEIDER, Adolfo Bernardo. **Nossa boa terra: Contos e crônicas da terra dos príncipes.** Joinville: S.C.P, 1983.

SILVA, William Ribeiro da. Centro e centralidade: uma discussão conceitual. **Formação**, Presidente Prudente, n. 8, 2001.

SOUZA, Luiz Alberto de. **O processo de ocupação das áreas de mangues em Joinville:** agentes, estratégias e conflitos. Florianópolis, 1991. 127f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina.

\_\_\_\_\_. O plano urbano e a função social da cidade e da propriedade: entre a cidade do direito e o direito à cidade, Rio de Janeiro, 2005. UFRJ (Tese de Doutorado)

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** Bertrand Brasil: Rio de Janeiro, 2002.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano: a Via de Contorno Norte-Ilha.** São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, 1994. (Dissertação de mestrado)

TERNES, Apolinário. **História de Joinville:** uma abordagem crítica. Joinville: Meyer, 1981.

\_\_\_\_\_. **História Econômica de Joinville.** Joinville: Meyer, 1986.

\_\_\_\_\_. **Joinville, a construção da cidade.** São Bernardo do Campo/SP: Bartira Gráfica e Editora S/A, 1993

THIAGO, Raquel S.. **Coronelismo urbano em Joinville : o caso de Abdon Baptista.** Florianópolis: Ed. do Governo do Estado de Santa Catarina, 1988. 158p.

\_\_\_\_\_. **Tempos de Joinville.** Joinville: Ed. Letra D'água, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VIDOR, Vilmar. **Indústria e urbanização no nordeste de Santa Catarina.** Blumenau. Ed. da Furb, 1995.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VOOS, Charles Henrique. **O transporte coletivo de Joinville/SC: aspectos socioespaciais perante a centralidade urbana**. Itajaí: UNIVALI/Depto. de Ciências Sociais, 2009. (Trabalho de conclusão de curso).