UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Leandro Henrique Borges da Silva

Uma cidade policêntrica: dinâmica de subcentros e eixos comerciais em Joinville - SC

Florianópolis
2026

Leandro Henrique Borges da Silva

Uma cidade policêntrica: dinâmica de subcentros e eixos comerciais em Joinville - SC

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em geografia.

Orientador: Prof. Elson Manoel Pereira, Dr.

Florianópolis
2026

Silva, Leandro Henrique Borges da
Uma cidade policêntrica : dinâmica de subcentros e eixos comerciais em Joinville - SC / Leandro Henrique Borges da Silva ; orientador, Elson Manoel Pereira, 2026.
371 p.

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2026.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Joinville . 3. Centralidades. 4. Eixos Comerciais. 5. Subcentros. I. Pereira, Elson Manoel. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Leandro Henrique Borges da Silva

Uma cidade policêntrica: dinâmica de subcentros e eixos comerciais em Joinville - SC

O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 10 de Dezembro de 2025, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Nazareno José de Campos
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof. Dr. Naum Alves de Santana

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Documento assinado digitalmente
Edison Ramos Tomazzoli
Data: 03/02/2026 11:23:36-0300
CPF: ***.859.965-**
Verifique as assinaturas em https://v.ufsc.br

_____

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Documento assinado digitalmente
Elson Manoel Pereira
Data: 26/01/2026 17:02:37-0300
CPF: ***.039.089-**
Verifique as assinaturas em https://v.ufsc.br

_____

Prof. Elson Manoel Pereira, Dr.

Orientador

Florianópolis, 2026

Dedico este trabalho à meus queridos avós:
Aureslinda Resende de Souza Silva (in memoriam).
José Antonio da Silva (in memoriam).
Maria Izabel de Melo Borges (in memoriam).
Randolfo Borges (in memoriam) e
Agradeço pela linda infância que me proporcionaram - momentos que permanecem vivos em minha memória e no meu coração.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Lorenzo Escarlate, companheiro fiel, que, com carinho, auxiliou-me em todo o meu processo de aprofundamento nos estudos de pós-graduação em Geografia.

Agradeço a meus pais, Maria Idalina Borges e Luis Henrique Antonio da Silva, meus genitores, que sempre tiveram orgulho de mim e incentivaram em meus estudos.

Agradeço a mim mesmo - um rapaz que saiu da periferia da cidade de Uberaba, no interior de Minas Gerais, da escuridão do conhecimento científico, e percorreu um longo percurso, enfrentando imensos desafios, principalmente econômicos, mas que chegou a realização de mais um sonho, a concretização do mestrado em Geografia.

Agradeço, com ternura, às minhas gatas, Gaia e Luna, que estiveram comigo nas longas horas de escrita e reflexão, proporcionando uma companhia felina cheia de aconchego.

Agradeço a meu orientador, o querido professor Elson Manoel Pereira, que compartilhou comigo seus conhecimentos na disciplina de Técnicas em Urbanismo, que foi muito importante em minha formação profissional. Ademais, com seu rigor, auxiliou-me nas escolhas dos “caminhos” para o desenvolvimento da presente pesquisa.

Agradeço a Maria Adélia Aparecida de Souza, querida professora do curso de pós-graduação *stricto sensu*, a responsável por auxiliar-me no caminho da luz, na clareza do(s) método(s) da pesquisa em Geografia.

Agradeço ao professor José Messias Bastos, que ao ministrar duas disciplinas do PPGG da UFSC, a disciplina de Organização do Espaço e Pensamentos de Ignácio Rangel, me garantiu conhecimentos bem proveitosos em minha trajetória acadêmica.

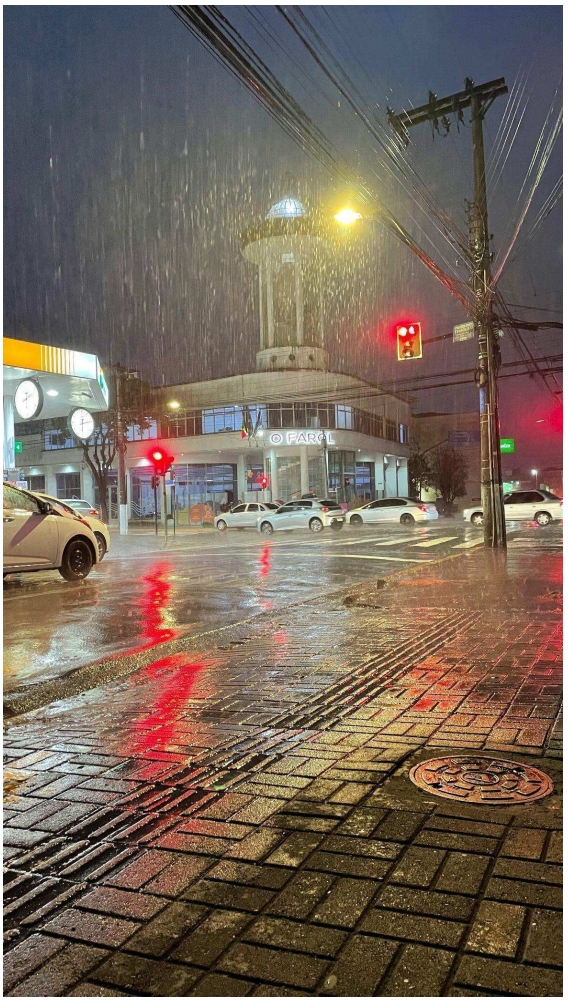
Agradeço também ao professor Orlando Ferretti, que ministrou a disciplina Biogeografia ou Geografia da Conservação. Apesar de muitos a considerarem uma disciplina “fora da área de estudo”, ela serviu como “refúgio” do longo processo de pesquisa do Mestrado, onde desenvolvi outros olhares para “áreas verdes urbanas”.

À Sheila Maria dos Santos Barbosa, fiel amiga de infância, que sempre esteve ao meu lado ao longo da construção de nossa amizade que já duram mais de

vinte anos! Ademais, ela sempre me incentivou em meus estudos, desde os primórdios da Educação básica, no ensino fundamental até o ensino superior. Apesar de eu ter mudado de cidade, nossa amizade prevaleceu e se perpetuou com apoio das inúmeras possibilidades existentes através das redes digitais.

Meus últimos agradecimentos vão para meu querido amigo e cantor W0lly, que, mesmo por um breve período, contribuiu de forma significativa ao emprestar seu *notebook* no momento em que eu estava sem o meu, permitindo que eu continuasse a escrever esta dissertação.

Por fim, Joinville, obrigado pelos seis anos de acolhimento e por todos os inesquecíveis banhos de chuva. Até logo, minha querida Chuville!



Mais um dia de chuva em Joinville, 18:10, 24/04/2024.

“Nenhuma área *é* ou *não é* centro; como fruto de um processo - movimento - torna-se centro. No social, nada é; tudo torna-se ou deixa de ser. Nenhuma área é (ou não é) centro; torna-se ou deixa de ser centro.

(VILLAÇA, Flávio, 2012, p. 238)”

RESUMO

O trabalho objetivou compreender de que maneira as novas centralidades intraurbanas como subcentros e eixos comerciais estruturaram-se, especializaram-se e desenvolveram suas relações hierárquicas com o centro tradicional de Joinville. Também objetivou-se compreender quais dinâmicas espaciais explicam suas emergências e consolidação, haja vista que não há um recorte temporal específico na formação destas centralidades, pois elas se formam e se dinamizam em tempos diferentes pois estas novas centralidades intraurbanas surgiram de formas diversas, podendo vir de localidades mais antigas que depois cresceram como o Vila Nova, e de recorte temporal mais recente, como na parte leste de Joinville, que surgiu como ocupações em áreas de mangues e também desenvolveram uma centralidade imediata. Joinville é uma cidade policêntrica. A afirmação anterior está embasada no fato de que as centralidades são reconhecidas pelo próprio poder público municipal como “Setores Especiais de Centralidade Urbana”. Este foi o ponto inicial da pesquisa, onde foi verificado se as 10 áreas reconhecidas pelo poder público de fato se configuram como centros funcionais no espaço intraurbano joinvilense. Para isso, foi analisado o rendimento médio, a demografia, a concentração de empregos e a polarização real da área, medida por meio da atratividade de deslocamentos. Além dos dados anteriores, também foram realizados levantamentos empíricos, feitos no segundo semestre de 2024, para qualificar as áreas analisadas e compreender, por meio da verificação *in loco*, o uso do solo e a distribuição das Atividades Centrais e das Típicas da Zona Periférica ao Centro. Os critérios morfológicos e funcionais também foram incluídos para melhor compreensão das dinâmicas existentes nas centralidades. De modo geral, as centralidades surgem como uma expansão ligada à área central ou como um conjunto de fatores interligados como a perda da centralidade única que se dá a partir de fenômenos como o processo de descentralização, a desigualdade na acessibilidade ao centro e a própria decadência ou pulverização da área central. Em Joinville, a centralidade tradicional desenvolveu-se a partir das primeiras manufaturas, que se transformaram, posteriormente, nas primeiras indústrias da cidade. Joinville manteve sua característica monocêntrica até a década de 1970, onde o processo de descentralização iniciou-se com a inauguração da Zona Industrial Norte em 1975, fazendo com que muitas indústrias deixassem a área central, que foi ocupada pelo comércio popular. A inauguração, em 1986, do *Shopping* Americanas *Strip Center* fora da área central marcou o início concreto de uma cidade policêntrica. Assim, no final do século XX e início do século XXI, a expansão das inúmeras redes e, consequentemente, o melhoramento das infraestruturas nas áreas periféricas favoreceram a instalação em áreas “não centrais” de cadeias de lojas que compõem as atividades centrais, colaborando assim, na estruturação de novas áreas de centralidades intraurbanas em Joinville. Até a década de 1980, as pequenas empresas locais polarizavam o comércio nos bairros não centrais. Assim, com o melhoramento das infraestruturas, muitas cadeias de lojas se instalaram por meio de filiais em áreas “periféricas”, a fim de competir com as pequenas empresas locais e dominar seus mercados consumidores. Os bairros “não centrais” também apresentavam outros atrativos como aluguéis mais baratos, maior disponibilidade de espaços para implantação e expansão de empresas além de um considerável mercado consumidor local.

Palavras-chave: Joinville; Centralidade intraurbana; Centro Funcional; Subcentros; Eixos Comerciais.

ABSTRACT

The study aimed to understand how new intra-urban centralities such as subcenters and commercial corridors were structured, specialized, and developed their hierarchical relationships with the downtown of Joinville. It also sought to examine the spatial dynamics that explain their emergence and consolidation, considering that there is no specific temporal framework for the formation of these centralities, as they emerged and became dynamic at different times. These new intra-urban centralities arose through diverse processes, including older localities that later expanded, such as Vila Nova, as well as more recent developments, such as those in the eastern part of Joinville, which originated from occupations in mangrove areas and also developed an immediate centrality. Joinville is a polycentric city. This statement is true and is supported by the fact that centralities are recognized by the municipal government itself as “Special Urban Centrality Sectors.” This is the starting point of our research, where we verified whether the 10 areas recognized by the public authority are, in fact, configured as functional centers in Joinville’s intra-urban space. For this purpose, we analyzed demographics, average income, employment concentration, and the real polarization of the area, measured through the attractiveness of commuting flows. In addition to these data, we conducted empirical surveys in the second semester of 2024 to qualify the areas under analysis and to understand, through the land-use method, the spatial location of Central Activities and Typical Activities of the Peripheral Zone of the Center (frame). Morphological and functional criteria were also included to better understand the dynamics within the centralities. In general, centralities emerge either as an expansion connected to the central area or as a set of interrelated factors, such as the loss of a single centrality caused by phenomena like decentralization, unequal accessibility to the center, and the decline or fragmentation of the central area (core). In Joinville, the downtown (traditional centrality) developed from the first manufactories, which later became the city’s first industries. Joinville retained its monocentric character until the 1970s, when decentralization began with the inauguration of the Northern Industrial Zone in 1975, leading many industries to leave the central area, which was subsequently taken over by low-income retail. The opening of the Americanas Strip Center Shopping Mall in 1986, outside the central area, marked the concrete beginning of a polycentric city. Thus, by the late 20th and early 21st centuries, the expansion of retail networks and the improvement of infrastructure in peripheral areas favored the establishment of central activities outside the traditional core, contributing to the structuring of new intra-urban centralities in Joinville. Until the 1980s, small local businesses polarized commerce in non-central neighborhoods. However, with improved infrastructure, many retail chains opened branches in peripheral areas, seeking to compete with and eventually dominate the markets of small local businesses. Non-central neighborhoods also offered other advantages, such as lower rents, greater availability of space for the establishment and expansion of enterprises, and a considerable local consumer market.

Keywords: Joinville; Intra-urban centrality; Functional center; Subcenters; Principal Business Thoroughfare.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Demarcação do dote de terras da Princesa Dona Francisca, 1846 29
Figura 2 - Planta da Colônia Dona Francisca, 1852 31
Figura 3 - Rua do Príncipe vista do Balcão da Direção, Colônia Dona Francisca, Joinville, 1866 32
Figura 4 - Evolução da mancha urbana de Joinville, de 1851 a 1950 33
Figura 5 - Área urbana de Joinville, 1924 40
Figura 6 - Área urbana de Joinville, 1946 42
Figura 7 - Área urbana de Joinville, 1962 43
Figura 9 - Residências de alto padrão e áreas em processo de deterioração na área central de Joinville segundo o PLADSTU/1972 64
Figura 10 - Processo de descentralização e emergência de nanoterritórios no centro de Joinville 66
Figura 11 - Alagamentos na rua Itajaí, centro de Joinville, outubro de 2023 67
Figura 12 - Imóveis comerciais fechados na área central de Joinville 69
Figura 13 - Instalações do Centro Universitário da Católica de Santa Catarina no antigo prédio da Wetzel 72
Figura 14 - Filial da Loja Milium no bairro Aventureiro 75
Figura 15 - Estrutura da área metropolitana policêntrica 80
Figura 16 - Macrozoneamento urbano de Joinville segundo o PDDS (2022) 136
Figura 17 - Uso e Ocupação do solo em Joinville segundo a LOT (2017) 141
Figura 18 - Distribuição dos imóveis comerciais em Joinville 150
Figura 19 - Concentração dos empregos do setor de comércios em Joinville 151
Figura 20 - Pares de viagens por transporte individual em Joinville 163
Figura 21 - Pares de viagens por transporte coletivo no entre-pico em Joinville 166
Figura 22 - Pares de viagem a pé 170
Figura 23 - Pares de viagens de bicicletas em Joinville 172
Figura 24 - Comparação do índice de mobilidade 173
Figura 25 - Densidade demográfica em Joinville, 2022 177
Figura 26 - Renda média por bairros, 2010 180
Figura 27 - Estrutura urbana de Joinville, 1996 189
Figura 28 - Rua Dr. João Colin em 25/12/2024 212
Figura 29 - Área portuária de Joinville em 1963 224
Figura 30 - Estação Ferroviária de Joinville em 1906 226
Figura 31 - Avenida Getúlio Vargas na década de 1980 228
Figura 32 - Eixo Comercial Sul em 25/12/2025 235
Figura 33 - Comparação da Rua Iririú, bairro Iririú, nos anos 1990 e atualmente 242
Figura 34 - Eixo Comercial Iririú em 30/08/2024 245
Figura 35 - Rua Tuiuti, bairro Aventureiro, em 1960 254
Figura 36 - Vista do bairro Aventureiro a partir rua Érico Herhaus nos anos 90 e atualmente 256

Figura 37 - Eixo Comercial Aventureiro em 18/11/2024 257
Figura 38 - Vista parcial do complexo de lojas do Pátio Rodrigues em 18/11/2024 262
Figura 39 - Ocupação de área de mangue, bairro Comasa, entre as décadas de 1970 e 1980 273
Figura 40 - Rua Albano Schmidt na década de 1980 276
Figura 41 - Eixo Comercial Albano Schmidt em 19/12/2024 277
Figura 42 - Eixo Comercial Monsenhor Gercino em 21/12/2024 287
Figura 43 - Rua Monsenhor Gercino, bairro Itaum, no início de sua pavimentação em 1976 290
Figura 44 - Vista parcial da Vila Comasa, atual bairro Costa e Silva, na década de 1970 302
Figura 45 - Subcentro Costa e Silva em 20/12/2024 305
Figura 46 - Rua Santa Catarina, bairro Floresta, entre as décadas de 1970 e 1980 313
Figura 47 - Rua Santa Catarina em 21/12/2024 316
Figura 48 - Subcentro Vila Nova em 20/12/2024 324
Figura 49 - Casa Comercial Baumer em 1925 328
Figura 50 - Rua XV de Novembro, bairro Vila Nova, nos anos 1970 329

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Norte 214
Gráfico 2 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Sul 231
Gráfico 3 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Iririú 246
Gráfico 4 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Aventureiro 266
Gráfico 5 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt 283
Gráfico 6 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino 292
Gráfico 7 - Proporção do uso do solo no Subcentro Costa e Silva 303
Gráfico 8 - Proporção do uso do solo no Subcentro Floresta 317
Gráfico 9 - Proporção do uso do solo no Subcentro Vila Nova 332

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização de Joinville 20
Mapa 2 - Localização dos bairros de Joinville 132
Mapa 3 - Localização das centralidades em Joinville 202
Mapa 4 - Usos do Solo no Eixo Comercial Norte 215
Mapa 5 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Norte 218
Mapa 6 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Norte 219
Mapa 7 - Usos do Solo no Eixo Comercial Sul 232
Mapa 8 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Sul 233
Mapa 9 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Sul 237
Mapa 10 - Usos do Solo no Eixo Comercial Iririú 247
Mapa 11 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Iririú 249
Mapa 12 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Iririú 250
Mapa 13 - Usos do solo no Eixo Comercial Aventureiro 261
Mapa 14 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Aventureiro 263
Mapa 15 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Aventureiro 265
Mapa 16 - Usos do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt 278
Mapa 17 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Albano Schmidt 280
Mapa 18 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Albano Schmidt 282
Mapa 19 - Usos do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino 293
Mapa 20 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Monsenhor Gercino 295
Mapa 21 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Monsenhor Gercino 298
Mapa 22 - Usos do solo no Subcentro Costa e Silva 304
Mapa 23 - Atividades Centrais no Subcentro Costa e Silva 308
Mapa 24 - Atividades Típicas da ZPC no Subcentro Costa e Silva 309
Mapa 25 - Usos do solo no Subcentro Floresta 318
Mapa 26 - Atividades Centrais no Subcentro Floresta 320
Mapa 27 - Atividades Típicas da ZPC no Subcentro Floresta 321
Mapa 28 - Usos do solo no Subcentro Vila Nova 333
Mapa 29 - Atividades Centrais no Subcentro Vila Nova 334
Mapa 30 - Atividades Típicas da ZPC no Subcentro Vila Nova 336

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Estabelecimentos fundados em Joinville de 1856 a 1945 37
Quadro 2 - Síntese da adaptação do método à realidade de Joinville 109
Quadro 3 - Localização dos terminais de transporte coletivo de Joinville 131
Quadro 4 - Estrutura das centralidades em Joinville 191
Quadro 5 - Equipamentos atrativos nas centralidades 198
Quadro 6 - O transporte coletivo no Eixo Comercial Aventureiro 259

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento populacional de Joinville entre 1950 e 2025 45
Tabela 2 - Vínculos empregatícios em Joinville por bairro (2018) 147
Tabela 3 - Pavimentação viária por subprefeitura em Joinville em 2013 e 2023 159
Tabela 4 - População absoluta dos bairros de Joinville em 2022 178
Tabela 5 - Média de atratividade dos bairros por modais 181
Tabela 6 - Média de deslocamentos internos por modais 184
Tabela 7 - Crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte 207
Tabela 8 - Crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Sul 229
Tabela 9 - Crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino 290

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
ARIE - Área de Relevante Interesse Ecológico
AUAC - Área Urbana de Adensamento Controlado
AUAE - Área Urbana de Adensamento Especial
AUAP - Área Urbana de Adensamento Prioritário
AUAS - Área Urbana de Adensamento Secundário
AUPA - Área Urbana de Proteção Ambiental
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAJ - Companhia Águas de Joinville
CBD - *Central Business District* (DCN - Distrito Central de Negócios)
CDL - Câmara de Dirigentes Lojistas
CEI - Centro de Educação Infantil
CEPAT - Centro público de Atendimento aos Trabalhadores
CRAS - Centro de Referência de Assistência Social
DOTS - Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
EPI - Equipamento de Proteção Individual
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPI - Impostos sobre Produtos Industrializados
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPPUJ - Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville
IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano
LCEOT - Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial
LOT - Lei de Ordenamento Territorial
MEI - Microempreendedor Individual
MNIC - Museu Nacional de Imigração e Colonização
PBU - Plano Básico de Urbanismo
PDDS - Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável
PEI - População Economicamente Inativa
PEU - Plano de Estruturação Urbana
PLADSTU - Plano Diretor do Sistema de Transportes Urbanos
PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PPB - Partido do Povo Brasileiro
PROCON - Programa de Proteção e Defesa do Consumidor
RAIS - Relação Anual de Informações Sociais
SAMA - Secretaria de Agricultura e Meio Ambiente
SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Emergência
SDE - Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Inovação
SEGOV - Secretaria de Governo
SEPUD - Secretaria de Planejamento Urbano e Desenvolvimento Sustentável
SEPUR - Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano
SEINFRA - Secretaria de Infraestrutura
UDESC - Universidade do Estado de Santa Catarina
UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina
UNIASSELVI - Centro Educacional Leonardo da Vinci
UNISOCIESC - Sociedade Educacional de Santa Catarina
UNIVILLE - Universidade da Região de Joinville
ZPC - Zona Periférica ao Centro

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO **20**

2. A FORMAÇÃO DO ESPAÇO DE JOINVILLE **25**

2.1 A COLÔNIA DONA FRANCISCA 28

2.2 O DESENVOLVIMENTO DA CENTRALIDADE INTRAURBANA EM JOINVILLE 33

2.3 DA FORMAÇÃO DA CENTRALIDADE INTRAURBANA À CENTRALIDADE INTERURBANA 35

3 A ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE: A(S) CENTRALIDADE(S) INTRAURBANA(S) 52

3.1 CENTRO E CENTRALIDADE 52

3.2 NOVAS CENTRALIDADES INTRAURBANAS 58

3.2.1 Descentralização e dinâmica de novas centralidades **59**

3.2.2 Subcentros **77**

3.2.3 Eixos comerciais **87**

3.2.4 Shoppings Centers **91**

3.3 DELIMITAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES EM JOINVILLE 95

3.3.1 O método de Murphy e Vance Jr. (1954) **95**

3.3.1.1 Adaptação do método de Murphy e Vance Jr. (1954) na análise das novas centralidades de Joinville *99*

3.3.2 Critérios morfológicos e funcionais na identificação de centralidades intraurbanas **104**

4 AS CENTRALIDADES INTRAURBANAS EM JOINVILLE **111**

4.1 A ABORDAGEM DA CENTRALIDADE NOS PLANOS DIRETORES DE JOINVILLE ENTRE 1965 A 2022 111

4.1.1 O Plano Básico de Urbanismo de 1965 **112**

4.1.2 O Plano Diretor do Sistema de Transportes Urbanos de 1972 e o Plano de Estruturação Urbana de 1987 **117**

4.1.3 Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de 2008 **124**

4.1.4 Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de 2022 **126**

4.1.4.1 Macrozoneamento urbano e a Lei de Ordenamento Territorial *135*

4.2 A ESTRUTURA OCUPACIONAL E SUA RELAÇÃO COM AS CENTRALIDADES EM JOINVILLE 147

4.3 MOBILIDADE URBANA E A DINÂMICA DE CENTRALIDADES 156

4.3.1 Deslocamentos pendulares por modal: transporte particular, transporte coletivo e transporte ativo **162**

4.4 DELIMITAÇÃO DAS CENTRALIDADES EM JOINVILLE 177

4.4.1 Eixo Comercial Norte **206**

4.4.2 Eixo Comercial Sul **223**

4.4.3 Eixo Comercial Iririú **241**

4.4.4 Eixo Comercial Aventureiro **253**

4.4.5 Eixo Comercial Albano Schmidt **269**

4.4.6 Eixo Comercial Monsenhor Gercino **286**

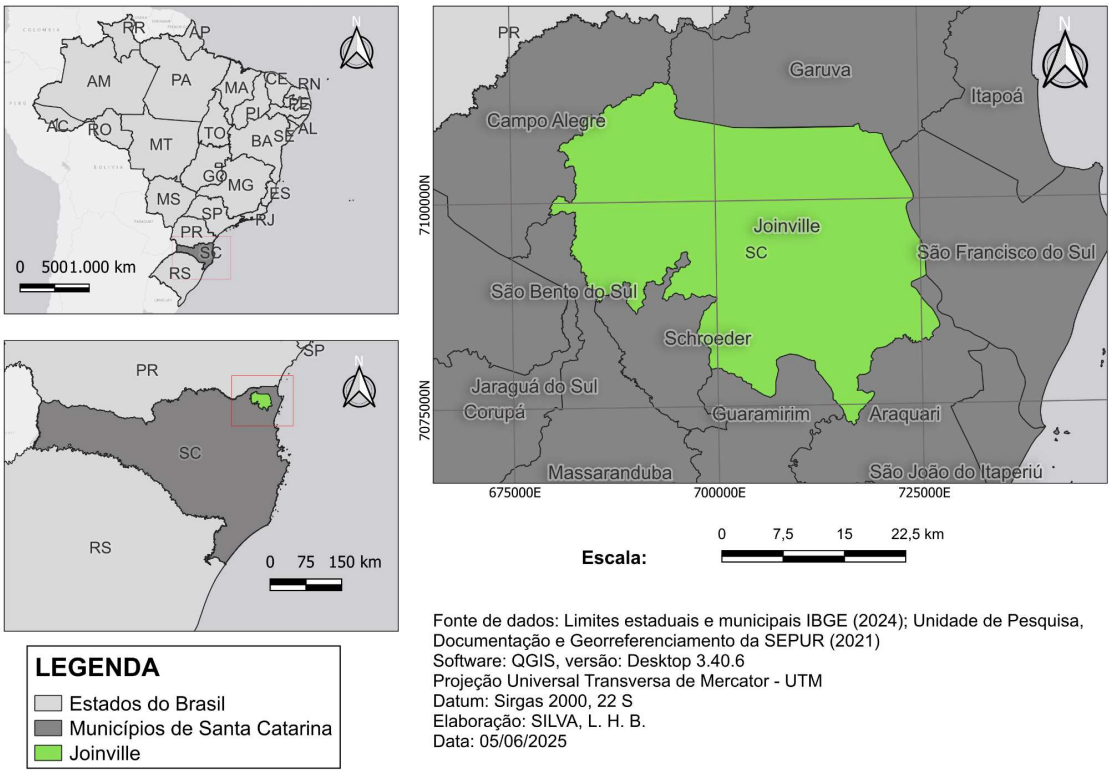
4.4.7 Subcentro Costa e Silva **300**

4.4.8 Subcentro Floresta 311
4.4.9 Subcentro Vila Nova 323
4.5 Hierarquização das centralidades e suas relações com o centro tradicional 339
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 344
REFERÊNCIAS 347
CONJUNTO DE LEIS 356
DADOS ESTATÍSTICOS 359
DOCUMENTOS ICONOGRÁFICOS 360
APÊNDICE A - Modelo de tabela para coleta de dados 363
APÊNDICE B - Outras atividades centrais, típicas da ZPC e não centrais instalados nos centros funcionais de Joinville 364
APÊNDICE C - Hierarquia dos Centros Funcionais de Joinville 370
ANEXO A - Mapa de bairros de Joinville e logradouros 372

1 INTRODUÇÃO

Localizada na parte nordeste do estado de Santa Catarina, como pode ser visualizado no mapa 1 e, segundo estimativa do IBGE (2025), apresentando uma população de 664.541 habitantes, Joinville se destaca no cenário estadual por ser o maior município em população absoluta.

Mapa 1 - Localização de Joinville



Elaboração própria, 2025

O município de Joinville possui uma história que mescla agentes nacionais e internacionais em seu processo de formação. Eventos como os lotes de terras cedidos pela princesa Dona Francisca, filha de Dom Pedro I, possibilitaram a implantação da colônia de povoamento de origem germânica.

Joinville é um município muito importante para a economia do estado catarinense e também desempenha um papel pujante em âmbito nacional, haja vista que, em termos econômicos, ele possui instalações de importantes empresas e indústrias como a Tupy, a Whirlpool, a Tigre e a Wetzel, por exemplo.

Muitos fatores contribuíram para a consolidação de Joinville como um importante município em âmbito regional e “internacional”, considerando que muitas de suas indústrias produzem e comercializam seus produtos não apenas para o mercado nacional, mas também para a exportação.

Considerando a grande importância deste município, buscamos realizar uma análise com foco no estudo sobre a(s) centralidade(s) intraurbanas para compreender a formação e as dinâmicas dos subcentros e eixos comerciais em Joinville.

Dessa forma, estudar e compreender as dinâmicas do setor de comércio e prestação de serviços em Joinville é de suma importância, uma vez que Joinville possui cerca de 55.400 empresas do ramo de comércios e serviços e só em 2023, 43,6% das empresas abertas pertenciam ao setor terciário da economia (SDE, 2024, p. 20). Ainda no mesmo ano, com o total de 9.428, Joinville foi o vigésimo município do Brasil que mais gerou empregos. Ademais, só os setores de serviços e comércios geraram juntos 8.460 empregos em Joinville, o que representa 89,7% do total dos empregos gerados (SDE, 2024, p. 17).

Dado a importância do setor terciário em Joinville, buscamos compreender como se dão as “concentrações” deste setor, representado pelos comércios e serviços, no espaço urbano joinvilense.

Com isso, a hipótese que rege nosso trabalho é a de que Joinville, em seu processo de urbanização, sofreu uma grande expansão em sua área urbana, o que ocasionou o surgimento de novos “centros funcionais” de prestação de serviços, lazer e atividade comercial para as populações de suas adjacências. Acreditamos ainda que, por os centros funcionais apresentarem quantidade de equipamentos e distintas especializações funcionais, eles devem ser enquadrados nas categorias de “subcentros” e “eixos comerciais”. Além disso, considerando os distintos poderes de atratividade, acreditamos que essas centralidades também são funcionalmente hierarquizadas no espaço urbano onde, algumas concorrem diretamente com o centro tradicional enquanto outras desenvolvem uma complementaridade.

Dessa forma, acreditamos que os novos centros funcionais localizam-se em diferentes bairros de Joinville, estando bem distribuídos por seu espaço urbano, não havendo uma concentração em apenas uma parte da cidade. Com efeito de comparação, o contrário ocorreu em Ribeirão Preto - SP, que é uma cidade do

mesmo porte de Joinville onde, segundo Silva (2023a, p. 3) “este processo - de surgimento dos subcentros - tem se dirigido sobretudo ao setor sul da cidade”.

Na parte analítica do trabalho, utilizamos uma abordagem direta para verificar a especialização funcional da centralidade existente nos centros funcionais e também realizar a hierarquização destas. Esse tipo de análise foi proposto inicialmente por Haidine Duarte (1974, p. 82). Já para compreender as atuais dinâmicas existentes nos centros funcionais como, por exemplo, os usos do solo, optamos por utilizar uma adaptação do método de Murphy e Vance Jr. (1954).

Destacamos também que o objetivo geral da pesquisa é compreender a estrutura e dinâmica de centralidades intraurbanas em Joinville. Já os objetivos específicos são:

- Descrever o processo de urbanização em Joinville;
- Analisar a formação e dinâmica de novas centralidades em Joinville;
- Compreender a relação das novas centralidades com o centro tradicional;
- Hierarquizar as centralidades conforme suas especializações funcionais.

Iniciamos nossa pesquisa com um levantamento bibliográfico prévio para identificar a existência de estudos que tenham abordado a dinâmica espacial de Joinville no que tange o exercício da centralidade pelo centro urbano além da formação das novas centralidades de atividades comerciais e de prestação de serviços.

Como resultado do levantamento bibliográfico prévio, constatamos a existência de trabalhos que estudaram sobre o processo de industrialização de Joinville, como a dissertação de Rocha (1994) intitulada Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações. Também encontramos outras contribuições referentes ao processo de formação histórica de Joinville, como o livro de Carlos Ficker (1965) intitulado História de Joinville: crônica da Colônia Dona Francisca e, também, a existência de trabalhos sobre o processo de urbanização de Joinville, como as contribuições do autor Naum Alves de Santana (1998) com sua dissertação de mestrado intitulada: A produção do espaço urbano e os loteamentos na cidade de Joinville (SC) - 1949/1996. Com isso, os trabalhos citados formam parte de nossa fundamentação teórica.

Realizamos a análise de nossa pesquisa a partir de consultas em livros e periódicos como artigos, monografias, dissertações e teses; e pesquisas empíricas através de trabalhos de campo. Outras fontes como textos jornalísticos também

foram consultadas. Dessa forma, nossa pesquisa possui caráter bibliográfico, empírico e documental.

Dentre as inúmeras categorias da Geografia, optamos por utilizar como categoria de análise o espaço, pois nosso objeto estudado envolveu aspectos econômicos, políticos e sociais. Lembramos que Castells (1977, p. 126, *apud* GOTTDIENER, 2010, p. 121) compreende que "[...] analisar o espaço como uma expressão da estrutura social equivale, pois, a estudar sua formação por elementos do sistema econômico, do sistema ideológico, e por suas combinações e pelas práticas sociais que derivam deles". Assim, o espaço deve ser entendido como um produto da sociedade porque é a sociedade quem o produz através de suas práticas e ações políticas, econômicas e sociais (CORRÊA, 2004). E por assim ser o produto de uma sociedade, o espaço também deve ser compreendido como sendo dinâmico, pois a sociedade não é estática e está em constante transformação. Portanto, para assegurar a qualidade da pesquisa e ter uma real compreensão da dinamicidade dos centros funcionais, consideramos importante incluir dados empíricos na análise.

Dessa forma, para facilitar a análise dos dados, realizamos uma categorização dos dados empíricos com base em categorias de usos do solo, que ocorreram da seguinte maneira:

Primeiro, consideramos as seguintes categorias de análise: Atividades Centrais, Atividades Típicas da Zona Periférica ao Centro, Atividades Não Centrais, fechados / para alugar, baldios /em construção. As atividades centrais são estabelecimentos comerciais ou serviços de uso pouco frequente e que possuem forte poder atrativo como, por exemplo, clínicas odontológicas, escritórios de advocacia, agências bancárias, dentre outros. As atividades típicas da Zona Periférica são aquelas que estão integradas funcionalmente ao centro e correspondem a serviços de apoio, produção e comércio de bens que não apresentam uma maior especialização funcional como armazéns, depósitos, comércio atacadista, pequenas empresas, serviços institucionais, dentre outros. Já as Atividades Não Centrais são aquelas compostas por estabelecimentos de consumos cotidianos e de alta frequência, que encontram-se espalhadas pelos bairros e não dependem da centralidade para existir, como é o caso dos salões de beleza, padarias, supermercados, lanchonetes, dentre outros. Já os terrenos baldios, em construção, estabelecimentos fechados, para alugar ou a venda não

representam nenhum uso, portanto não são categorizados nas Atividades Centrais, Típicas da Zona Periférica ao Centro - ZPC e Não Centrais.

Segundo, realizamos em campo a contabilização dos tipos de usos nos locais delimitados como novas centralidades para compreender a quantidade de lotes que eram destinados aos usos por atividades centrais, típicas da ZPC e não centrais. Ressaltamos que o modelo de tabela utilizada para coleta de dados empíricos foi disponibilizada no final da dissertação, no “Apêndice A”.

Terceiro, os dados foram processados em uma planilha e o resultado apresentado em gráficos a fim de melhor compreender a proporção de uso do solo pelos estabelecimentos instalados nas áreas analisadas.

Quarto, com os dados de uso e ocupação do solo coletados em campo, também elaboramos mapas temáticos com o software QGIS a fim de identificar visualmente a disposição espacial dos referidos usos, visando uma melhor compreensão das dinâmicas existentes nas centralidades em Joinville. Os mapas também serviram para identificarmos as Atividades Centrais e Típicas da Zona Periférica ao Centro - ZPC existente nas centralidades.

Quinto, buscamos compreender se as centralidades desempenham papel polarizador na escala intraurbana de Joinville. Para isso, cruzamos dados referentes aos deslocamentos populacionais urbanos com a especialização funcional existente na centralidade e chegamos a conclusão de que quanto maior a oferta de serviços especializados, maior é a atratividade e consequentemente polarização intraurbana do centro funcional.

Por fim, buscamos compreender a relação hierárquica das áreas delimitadas nos mapas como centro funcionais e suas relações com o centro tradicional. Ou seja, com base na quantidade de serviços especializados existentes nos centros funcionais, conseguimos compreender se a centralidade compete diretamente com o centro principal ou se ela assume uma função de complementaridade.

A seguir, no primeiro capítulo desta dissertação buscamos elencar os principais acontecimentos históricos e os agentes que contribuíram para a formação espacial de Joinville.

2. A FORMAÇÃO DO ESPAÇO DE JOINVILLE

Milton Santos (2006, p. 39) teorizou que “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. É justamente o que sucede no processo de formação espacial joinvilense, pois Rocha (1994) e também Voos (2012) alertaram que para compreender o processo de formação espacial de Joinville, devemos considerar o contexto histórico em que se passava o Brasil e o mundo na segunda metade do século XIX, período em que Joinville começa a existir.

Santos (2006, p. 105) afirma que “a totalidade em movimento cria novos eventos e estes ao interagirem entre si, criam as mudanças e as transformações nas estruturas". Noutras palavras, as ações que ocorrem em lugares específicos, acabam influenciando outros lugares do mundo. Os eventos não ocorrem isoladamente, isto é, cada evento é moldado por uma série de relações que estão inseridas num contexto maior. Eles são impulsionados por fatores políticos, econômicos e sociais e para compreendê-los devemos considerar suas causas internas, a interação com o espaço e as influências recíprocas que se dão entre eles. Assim, sabendo que um evento global pode contribuir para interferir num evento local, podemos compreender o porquê da cidade de Joinville ter surgido como uma colônia germânica, em pleno território brasileiro.

Ao pensarmos sobre a questão dos eventos e como eles se dão, percebemos a relação dum evento global - migração de povos europeus - com um evento local - surgimento de Joinville, o que resulta no início da formação espacial joinvilense.

Mas é importante ter bastante cautela com a afirmação anterior, pois a migração sim é um evento que, com o capitalismo, tornou-se global, mas, a migração germânica, à época, seria específico a um espaço geográfico que, noutro espaço, gerou um processo de colonização. Ou seja, de fato a imigração germânica contribuiu para a formação de Joinville, mas isto não era uma regra preestabelecida pelo governo brasileiro da época. O governo brasileiro gostaria de uma colonização de fato, mas não exclusivamente de povos germânicos. Portanto, poderia não ser uma colonização predeterminada por povos germânicos. A questão é que a área de Joinville poderia ter sido colonizada por outros povos europeus, que não a germânica.

Muitas sociedades transformam a natureza, modificando-a e subordinando-a às suas necessidades. Com isso, o fator social, representado como um evento global - vinda dos imigrantes -, interfere no fator natural, representado como um evento local - pela floresta que havia antes do surgimento de Joinville, a mata Atlântica - .

O próprio hino de Joinville em suas entrelinhas deixa claro a questão de que “a natureza precisa ser domada”. Com relação a este fato, Santana (1998, p. 61) faz uma análise sobre o hino de Joinville, apontando que o hino foi

> “composto para retratar a imagem que os cidadãos locais fazem de seu território e, ao mesmo tempo, reverenciar aqueles que contribuíram para a formação desse território, o hino é peça fundamental nas cerimônias cívicas relativas aos eventos locais e vivamente ensaiado e cantado nas escolas, como parte do processo de formação do cidadão. Vislumbra-se que alguns de seus versos fazem referências explícitas sobre a "luta para domar a natureza hostil" e aqui construir um lugar à "imagem da pátria distante". Desses versos, dois aspectos devem ser considerados: um deles relaciona-se à visão de hostilidade que a natureza representa, devendo, portanto ser domada, controlada, ou melhor, adaptada às necessidades da vida humana. O outro, refere-se à ideologia ou visão de mundo importada da "terra natal", e aí mais uma vez pode-se retomar o conceito de natureza, pois nega-se dessa forma o caráter tropical do lugar "escolhido" para erigir mais um monumento à civilização, agora em território brasileiro. Ou seja, prevalece o estímulo ao culto daquela formação econômica e social e todas as relações que a partir dela se estabelecem”.

Assim, essa relação de “interferências de eventos” foi constatada no processo de formação espacial de Joinville, pois a interação sociedade-natureza estabelecida pelos imigrantes que vieram para “Joinville” desenvolveram diversas atividades econômicas e se impuseram ao determinismo geográfico, consolidando-se, então, um evento global específico que interferiu no local.

Silva (1992) *apud* Rocha (1994) recorda as ambições do Estado do Brasil em expandir suas fronteiras até o rio da Prata. Essa ambição “concretizou-se” com a fundação, em 1680, da colônia do Sacramento, localizada à margem do estuário do Rio da Prata, próxima a Buenos Aires. Essa colônia abriu um cenário de disputas entre Portugal e Espanha pelo domínio da atual região sul do Brasil.

Com isso, cada vez mais aumentavam os interesses portugueses em ocupar as terras localizadas na atual região sul brasileira, a partir da construção de vários núcleos urbanos como São Francisco do Sul (1658), Laguna (1676), Rio Grande (1737), Lages (1766), dentre outros.

Antes mesmo do estado brasileiro promover a imigração de vários povos (espanhóis, germânicos, italianos, eslavos, japoneses...) para a região sul, devemos

recordar que, no que tange a colonização da América, historicamente este território foi cenário de disputas entre portugueses e espanhóis. Basta recordar dos diversos tratados fronteiriços que objetivavam fixar uma fronteira entre o Brasil e a América espanhola: a começar pelo tratado de Lisboa (assinado em 1681, trata da devolução da colônia do Sacramento - atual Uruguai - para o Brasil), Segundo Tratado de Utrecht (assinado em 1715, trata-se da segunda devolução da colônia do Sacramento ao Brasil), Tratado de Madri (assinado em 1750, onde a Espanha reconhece boa parte da região sul como parte do território brasileiro), Tratado de Santo Ildefonso (assinado em 1777, onde o Brasil entrega os Sete Povos das Missões - parte oeste do Rio Grande do Sul - e a Colônia do Sacramento - atual Uruguai - para a Espanha, em troca ficaria com a ilha de Santa Catarina) e o Tratado de Badajós (assinado em 1801, o Brasil entrega a colônia do Sacramento para a Espanha e anexa o território de Sete Povos das Missões).

Aspirando estabelecer uma ocupação efetiva do território que compreende a atual região sul e concretizar, de fato, a ocupação deste território, o governo do Brasil incentivou a vinda de vários grupos de imigrantes para povoar e colonizar o referido território.

Para corroborar as afirmações supracitadas, cabe analisar a conjuntura histórica da época. Num cenário recente de intensas disputas, armadas e diplomáticas, para estabelecer as fronteiras da parte sul de seu território, o Brasil viu na imigração de povos europeus a concretização, *de fato* e não mais *de jure*, da colonização e consolidação de suas fronteiras, levando em conta o princípio do *uti possidetis*, princípio este que estabelece a autonomia de um país sobre o território que de fato ocupou. Devemos recordar também que, após a independência ocorrida no século XIX, o Brasil estreitou laços diplomáticos com Portugal no que tange à concessão de terras, daí a estimulação da vinda de imigrantes de outras nacionalidades.

Há ainda uma outra teoria que assinala que a vinda de imigrantes europeus foi uma política de “embranquecimento” populacional, uma vez que, neste período, a maioria da população brasileira era composta por negros escravizados, o que seria uma forma de “modernizar” o Brasil e “apagar” o passado colonial escravocrata.

“As correntes de imigração europeia, que aumenta a cada dia e em maior grau o elemento branco desta população, terminarão, ao fim de certo tempo, por

sufocar os elementos dentro dos quais poderiam persistir ainda alguns traços do negro” (LACERDA, 1911, p. 7).

Trata-se de um tema de grande importância, que certamente requer análises mais detalhadas. No entanto, essa discussão ultrapassa os limites e propósitos deste estudo.

No tocante a Joinville, por que alguns povos germânicos decidiram migrar para o Brasil, precisamente no lugar onde Joinville foi construída? Este fato se deve, segundo Voos (2012, p. 28)

> “a crise política e econômica, a industrialização em ascensão e o declínio do modelo econômico feudal que sucedia no território alemão que estava em processo de consolidação. Estes acontecimentos levaram a uma rápida urbanização da Alemanha e, com isso, a queda da qualidade de vida da população. Assim, muitos camponeses que perderam suas terras viram na imigração à América, e ao Brasil, uma oportunidade de continuar seus modos de vida”.

Somado a isso, Rocha (1994, p. 14) aponta que “a pressão exercida pela Inglaterra, para interromper a vinda de mão-de-obra escrava para o Brasil, a partir da primeira metade do século XIX levou à necessidade de buscar mão-de-obra qualificada na Europa”.

2.1 A COLÔNIA DONA FRANCISCA

A formação de Joinville, têm relações diretas com a França pois o príncipe François Ferdinand Phillipe Louis Marie D'Orléans, da cidade francesa de Joinville, casou-se com a princesa Francisca Carolina, filha de dom Pedro I, e como dote de casamento, recebeu 25 léguas quadradas das terras onde seria fundada a futura cidade de Joinville (FICKER, 1965, p. 17). Parte dessas terras foram vendidas para a sociedade colonizadora de Hamburgo, que deu início ao assentamento colonial germânico em Joinville.

Sobre o fato supracitado, Santana (1998, p.12) em sua dissertação de mestrado mencionou que

> “a crescente industrialização da Europa, alterando profundamente as estruturas econômicas e sociais, levou à queda do Rei Louis Philippe I, da França. Esse fato repercutiu significativamente no processo que resultaria na fundação de Joinville. Em consequência da falência financeira, a família real exilada na Inglaterra, viu-se obrigada a lançar mão do patrimônio dotal no Brasil. As tratativas foram concluídas em 1849, em Londres, onde residia o Príncipe de Joinville e a Princesa Dona Francisca. Como os demais sócios do Senador Schröeder não se interessaram pela oferta do Príncipe, decidiu

> ele, juntamente com o comerciante Adolph Schramm (de família de banqueiros e com ótimos contatos comerciais no Brasil) e com um irmão do senador, Georg W. Schroeder, formar um empreendimento: a KOLONISATIONS-GESELLSCHAFT VON 1849, ZU HAMBURG, para assumir, junto ao Príncipe, a colonização de uma gleba de oito léguas quadradas, a título de experiência".

Antes mesmo da fundação da colônia, houve o processo de escolha do local onde a colônia seria instalada, processo este realizado pelo então senhor Louis François Léonce Aubé. Já as medições e demarcações foram realizadas pelo engenheiro Jerônimo Coelho, que demarcou, então, 25 léguas quadradas para instalação da colônia (Ficker, 1965, p. 20 - 27). As terras demarcadas da Colônia Dona Francisca podem ser visualizadas na figura 1:

Figura 1 - Demarcação do dote de terras da Princesa Dona Francisca, 1846

Fonte: Ficker (1965, p. 28) e SEPUR (2017a)

Ao longo do século XIX, diversos fatores impulsionaram a emigração de vários povos germânicos para alguns países da América, dentre eles o Brasil. É importante compreender como se dava a organização socioeconômica da Alemanha neste período onde, segundo Ficker (1965, p. 65),

> "a emigração incessante e intensa das populações alemãs para os países livres da América era, em última análise, a consequência do desajustamento social do século XIX. Apesar de todas as perseguições, o espírito liberal continuou a sua luta contra os governos absolutos, convulsionando a estrutura social dos estados, manifestaram-se ao preço de muitos sacrifícios, em consequência da revolução francesa de 1848. Além das guerras e lutas políticas, outros fatores ocorreram para intensificar a emigração alemã. O excessivo crescimento da população, desproporcional ao desenvolvimento dos meios da produção, elevados impostos, barreiras

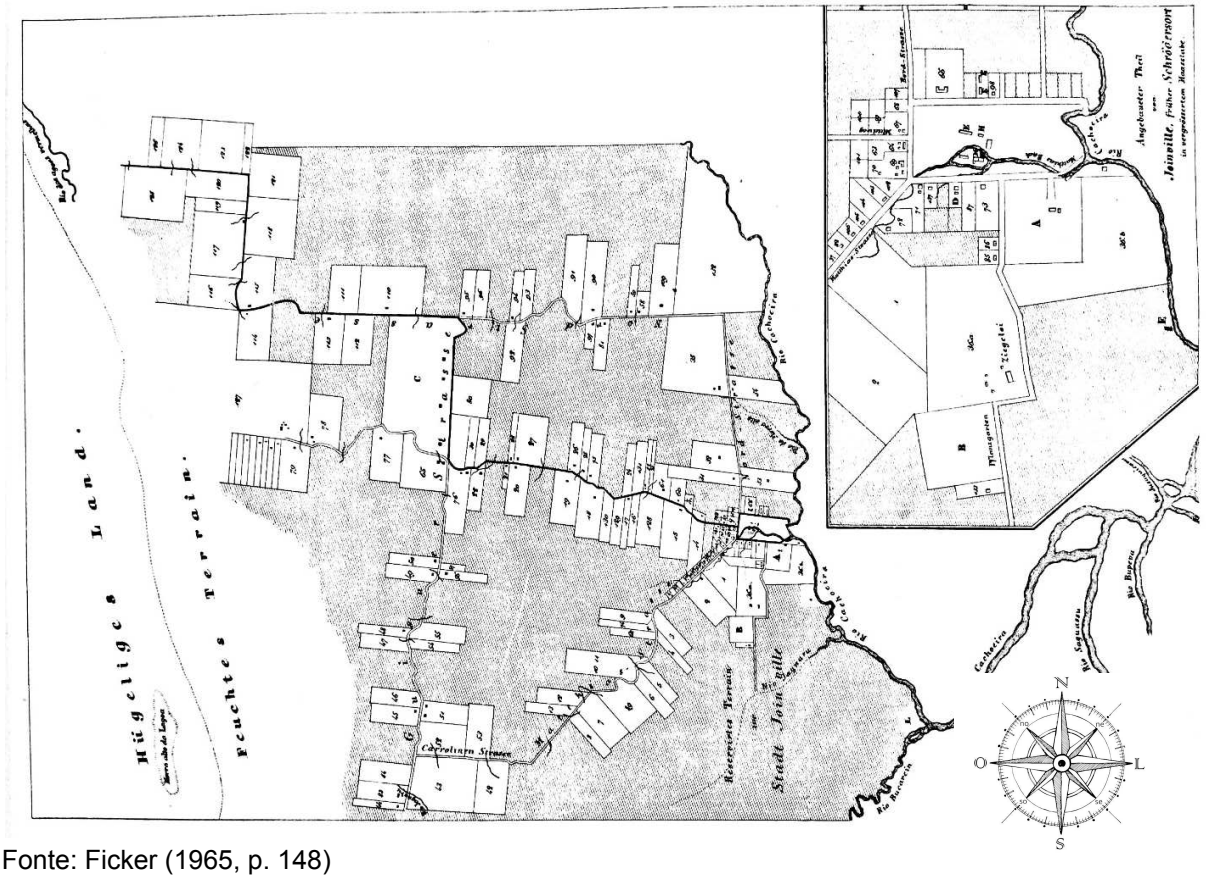
> alfandegárias entre os numerosos estados e finalmente, as grandes propriedades e latifúndios concentrados nas mãos das classes aristocráticas, com privilégios quase medievais, que colocavam o camponês em situação econômica difícil".

Desde o início da construção espacial de Joinville, já era perceptível a ação de dois agentes na produção do "espaço urbano" da cidade. Tratava-se dos empresários e dos proprietários imobiliários urbanos. De acordo com Santana (1998, p. 68)

> "os empresários, em geral ligados à atividade comercial, adquiriam vastas áreas de terra com o fim específico de promover a urbanificação das mesmas. Já os proprietários imobiliários urbanos parcelaram seus lotes coloniais situados próximos ao centro urbano da Colônia na medida em que deixavam de ter na exploração agrícola sua fonte principal de renda. A terra excedente passava a ser objeto de interesse de um mercado imobiliário que se formava em função do crescimento populacional do lugar. A demanda habitacional então gerada, requeria cada vez mais áreas para o assentamento dos recém chegados que tinham nas atividades urbanas - comércio e indústria- suas atividades ou empregos. Dessa forma, ocorreu grande parte da produção do espaço urbano da cidade de Joinville. Os proprietários dos lotes coloniais vendiam pequenas parcelas de seus imóveis e promoviam eles mesmos a abertura das vias, que posteriormente seriam incorporadas ao patrimônio público, através de atos legislativos emitidos pelos Superintendentes e Prefeito".

Dessa forma, Joinville surge como "arraial", que se tratava de um pequeno núcleo de povoamento, ou como historicamente foi chamada de "colônia" cujo nome era Dona Francisca, como retratado por Ficker (1965, p. 57) e também por Voos (2012, p. 41). Desse modo, eventualmente a nomenclatura colônia dona Francisca pode surgir no decorrer do texto e refere-se a Joinville do século XIX. A colônia Dona Francisca pode ser vista a seguir na figura 2:

Figura 2 - Planta da Colônia Dona Francisca, 1852



Fonte: Ficker (1965, p. 148)

Inicialmente, Joinville experimentou um lento crescimento populacional. A ocupação do território se dava a partir de lotes agrícolas, já que se tratava de uma colônia agrícola. Em sua parte “urbana”, a colônia possuía casas esparsas e as ruas partiam do centro, que ainda não estava consolidado. Em conformidade com Santana (1998, p. 35 e 36),

> “mesmo com a expressiva injeção de recursos na cidade, proporcionada pelos ciclos econômicos da erva-mate e da madeira, o espaço ocupado com características urbanas não ultrapassava a poucos quilômetros quadrados. Iniciava-se no rio Cachoeira e estendia-se para o norte até o final da Rua Dr. João Colin; para oeste até as imediações do Cemitério Municipal; e para o sul não ultrapassava a Estação Ferroviária. Esse território manteve-se estável até o final dos anos 40”.

As atuais ruas Nove de Março, Dr. João Colin, Visconde de Taunay, XV de Novembro e a do Príncipe eram as principais vias do pequeno núcleo. O desenvolvimento e crescimento da cidade se dava a partir destas vias que, com o tempo, apresentavam características cada vez mais urbanas. A figura 3 mostra o

desenvolvimento inicial de Joinville a partir da Rua do Príncipe, como pode ser visto em seguida:

Figura 3 - Rua do Príncipe vista do Balcão da Direção, Colônia Dona Francisca, Joinville, 1866

Fonte: Itaú Cultural (2024)

Como observado anteriormente nas figuras 2 e 3, a “cidade” apresentava um crescimento radial, que se dava a partir das ruas que partiam/convergiam para o “centro”. “No local, (...) surgiram minifúndios de culturas variadas, lotes grandes e residências misturadas com indústrias, numa densidade baixa e configuração esparsa da malha urbana” (SDE, 2023, p. 12).

Em conformidade com Santana (1998, p. 68),

> “a forma assumida por essa estrutura é expressa pela extensa rede de estradas vicinais margeadas por um sem número de pequenas propriedades destinadas à exploração agrícola, via de regra, com frentes estreitas e grande profundidade. Desse processo resultou a extensa área ocupada pela Colônia Dona Francisca”.

Como podemos ver, num primeiro momento, a principal atividade econômica de Joinville estava pautada em atividades primárias ligadas a práticas de agricultura e pecuária. Todavia, é importante ressaltar que, apesar da maioria da população estar vivendo em áreas rurais, estas pessoas consumiam diversos produtos dos setores secundário e terciário, o que garantiu um pequeno, mas consolidado

mercado consumidor que contribuiu para o desenvolvimento dos comércios e das indústrias em Joinville. Este processo será debatido a seguir.

Antes de iniciar a passagem sobre o desenvolvimento da centralidade intraurbana em Joinville e, apesar das diferenças conceituais a respeito das nomenclaturas que designam os diversos núcleos urbanos, como foi debatido anteriormente e, para facilitar o entendimento do texto, optamos diretamente por utilizar o termo “cidade”, no que tange a colônia dona Francisca e Joinville.

2.2 O DESENVOLVIMENTO DA CENTRALIDADE INTRAURBANA EM JOINVILLE

Desde o ano de sua fundação (1850), a colônia Dona Francisca experimentou um crescimento populacional mais lento quando comparado aos dias atuais. “Em 1877, ela já contava com cerca de 12 mil habitantes” (SEPUD, 2018, p. 15). Embora tenha apresentado um crescimento mais vagaroso, ela manteve uma contínua expansão da mancha urbana, como pode ser visualizada a seguir na figura 4:

Figura 4 - Evolução da mancha urbana de Joinville, de 1851 a 1950

Fonte: SDE (2024, p. 11)

Desde os primórdios de Joinville, o comércio já apontava como uma das atividades econômicas essenciais para o desenvolvimento da então colônia Dona Francisca. Segundo o Museu Nacional de Imigração e Colonização - MNIC (2024),

> “essencial às comunidades imigrantes, o comércio teve papel fundamental no crescimento e desenvolvimento das colônias. Desde os primeiros anos, era comum as famílias comercializarem o excedente de sua produção, ou mesmo utilizarem parte de suas terras para o cultivo de produtos destinados ao comércio, dentro e fora da colônia [...] fomentando uma pequena economia protoindustrial e urbana que atendia, além dos produtores rurais, principalmente o comércio local”

Parte expressiva da vida das comunidades, inclusive do ponto de vista urbanístico, girava em torno de pequenos estabelecimentos comerciais – as “vendas”, e esses empreendimentos, muitas vezes, serviam de referência e definiam o traçado das ruas, os alinhamentos prediais e o tráfego de veículos (MNIC, 2024).

As casas comerciais também eram um foco importante de trocas e de informações entre os colonos, e deles com o mundo exterior, funcionando, em muitas colônias, como entreposto por onde chegavam, circulavam e eram despachados jornais, revistas e correspondências. Nesses locais, o comércio abarcava, junto com a igreja, parte importante da vida social (MNIC, 2024).

A centralidade intraurbana de Joinville desenvolve-se à medida em que há o desenvolvimento econômico da cidade, com a instalação de vários prédios comerciais, de prestação de serviços e industriais.

O desenvolvimento comercial incipiente de Joinville garantiu uma maior oferta de atividades econômicas e também agiu como um atrativo populacional. Temos como evidências comparativas, o processo de industrialização inglesa, onde as fábricas provocaram o êxodo rural e consequentemente aprofundou o processo de urbanização de muitas cidades da Inglaterra como Londres, Birmingham, Manchester e Liverpool (ENGELS, 2007; HOBSBAWM, 2015).

Com o tempo, a colônia Dona Francisca tornou-se cada vez mais complexa ao oferecer várias atividades comerciais e de serviços e, posteriormente, industriais como foi retratado na dissertação de mestrado de Rocha (1994).

O processo de industrialização em Joinville se deu paulatinamente e concomitantemente ao processo que acontecia nos grandes centros do Brasil, sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro. Desta forma, as medidas políticas adotadas no centro econômico brasileiro afetaram positivamente o processo de industrialização joinvilense que se iniciava.

Medidas como o protecionismo econômico através de barreiras alfandegárias com a aplicação de tarifas a produtos importados fizeram com que o Brasil iniciasse a produção de muitos produtos em solo nacional. Uma vez que, de acordo com Rocha (1994, p. 39) “a industrialização no Brasil relaciona-se com os períodos de contração da economia mundial (fase “b” dos ciclos de Kondratieff)”.

Tais medidas, segundo Rocha (1994, p.39), “se deu num contexto de crise econômica do centro do sistema capitalista, assim diminuindo a exportação de produtos primários brasileiros, logo a arrecadação de tributos para o governo diminuiu, o que acarretou na taxação dos importados”.

Na década de 1880, seja na área industrial ou de comércios e prestação de serviços, Joinville experimentou um grande desenvolvimento econômico. Este fato garantiu uma complexização das atividades econômicas da cidade, e o desenvolvimento de sua centralidade intraurbana, pois na referida década

> “surgiram as primeiras indústrias têxteis e metalúrgicas. O mate transformou-se no principal produto de exportação da Colônia Dona Francisca. O seu comércio, iniciado por industriais vindos do Paraná, deu origem às primeiras fortunas locais. Nesse período, Joinville já contava com inúmeras associações culturais (ginástica, tiro, canto, teatro), escola, igrejas, hospital, loja maçônica, corpo de bombeiros, entre outros” (SEPUD, 2018, p.16).

A sua prosperidade econômica e o aumento populacional condicionou a independência de Joinville, em 1866, quando foi elevada à categoria de vila, desmembrando-se politicamente de São Francisco do Sul e em 1877, foi elevada à categoria de cidade (SEPUD, p. 16, 2018).

Portanto, a centralidade intraurbana de Joinville está ligada ao seu próprio processo de desenvolvimento econômico, seja ele, inicialmente a partir do desenvolvimento de seu setor primário, seja através do desenvolvimento de seu setor secundário e também terciário.

No subcapítulo seguinte faremos uma análise sobre quais agentes sociais estiveram presentes para a consolidação da centralidade intraurbana de Joinville.

2.3 DA FORMAÇÃO DA CENTRALIDADE INTRAURBANA À CENTRALIDADE INTERURBANA

Podemos compreender todo o processo de desenvolvimento da centralidade de Joinville ao considerarmos que um evento global influencia um evento local

(SANTOS, 2006). Essa ideia se baseia no fato de que a formação histórica de Joinville e sua centralidade (centro tradicional) teve contribuições diretas dos imigrantes em sua consolidação.

A colonização de várias regiões de Santa Catarina se deu através de sociedades colonizadoras, que eram empresas que realizavam a compra e venda de lotes de terras para imigrantes nacionalizados. E em Joinville, como vimos, sua implementação foi realizada através da Sociedade Colonizadora de Hamburgo.

Joinville desenvolve sua centralidade (centro tradicional) a partir do surgimento de algumas atividades comerciais incipientes que foram implementadas pelos imigrantes que tinham alguns conhecimentos de “produção”.

Muitos imigrantes europeus possuíam “formação profissional” e, ao dominarem várias técnicas, deram início ao processo de implantação de manufaturas em Joinville, que posteriormente se transformaram nas primeiras indústrias. As afirmações supracitadas se baseiam conforme Mamigonian (1965, p. 68), que afirmou que

> “a imigração e implantação de colônia de origem europeia no Brasil de meados do século passado se caracterizaram, principalmente, pela "riqueza artesanal", ou seja, pela vinda de muitos indivíduos com experiência em alguma atividade artesanal ou industrial e pelo assentamento de milhares de pequenos produtores rurais. A combinação destes dois fatos explica, entre outros motivos, a instalação de artesanatos agrícolas (moinhos, alambiques, engenhos de açúcar, de farinha, etc.) e não agrícolas (ferrarias, marcenarias, tipografias, etc.) em Joinville”.

O transporte de produtos agrícolas, mercadorias e pessoas, era realizado principalmente por meio de veículos de tração animal, como a carroça e o carro de boi, fabricados pelos próprios colonos. Para a sua produção era utilizada a mão de obra especializada de carpinteiros, marceneiros e ferreiros, também imigrantes em sua maioria (Museu Nacional de Imigração e Colonização, 2024).

Na mesma linha de Mamigonian (1965), Cristofolini (2013, p. 153), afirma que

> “a industrialização joinvilense está associada ao conhecimento técnico dos imigrantes que trabalhavam como artesãos na Europa, como é o caso dos fundadores das primeiras madeireiras, cerâmicas (olarias), curtumes, oficinas, fábrica de sabão e velas (Cia. Wetzel), de tecidos (Döhler) e inúmeras outras. Geralmente, essas empresas começaram pequenas (de fundo de quintal), com empenho e trabalho extra dos fundadores, realizado nos finais de semana e depois de um dia de trabalho na agricultura ou em alguma empresa da cidade. Com o passar do tempo, esses empreendimentos foram ampliados e desenvolvidos com empréstimos privados, apoio governamental, ingresso de novos sócios, novos proprietários e a contratação de operários”.

Já nas últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, a centralidade de Joinville ficou muito evidente. Muitos empreendimentos surgiram na cidade, como pode ser visto no quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Estabelecimentos fundados em Joinville de 1856 a 1945

Ano	Nome do estabelecimento	Setor
1856	Companhia Wetzel Industrial	Velas e sabão
1865	Curtume de G. Richlin	Artigos de couro
1881	Loja de Karl Schneider	Comércio colônia-venda e "import-export"
1881	Döhler S. A. Indústria e Comércio	Tecidos
1883	Comércio e Indústria Germano Stein S. A.	Alimentos
1883	Fundição de ferro e metal de W. Matzkeit	***
1888	Emílio Stok & Cia	(comércio colônia-venda)
1891	Companhia Industrial Catarinense	Erva-mate
1891	Banco Industrial e Construtor do Paraná	Financeiro
1891	Comércio e Indústria H. Jordan S.A.	Erva-mate
1893	Oficina de Otto Bennack	Tornos
1906	Casa Comercial de Adolfo Richlin	Comércio colônia-venda e "import-export"
1906	Mercado Municipal	***
1906	Ferraria de Frederico Birckholz (futura Tupy)	***
1907	Jordan, Gefoen & Cia	(erva-mate)
1907	Empresa Joinvilense de Eletricidade	Eletricidade
1907	Oficina Mecânica e Fundição de Grossembacher & Trinks	(importação de máquinas da Alemanha, construção de máquinas a vapor

Ano	Nome do estabelecimento	Setor
		para engenhos, manutenção de navios)
1907	Cia Fabril Lepper	(tecidos de algodão)
1910	Moinho Joinville (é o mesmo que o Boa Vista)	(trigo)
1910	Centauro S. A.	Meias e Malhas
1911	Tricotagem Alfredo Marquardt	(meias, roupas para crianças)
1911	Associação Comercial e Industrial de Joinville	(confecções de malha)
1913	Indústria Colin S.A.	(cadarços, etc.)
1913	Loja de Confecções e Lab. Fotográfico Pieper	(comércio)
1914	Cervejaria Tide (futura Cia Sulina de Bebidas Antárctica)	(bebidas)
1920	Fábrica de Lixas Kaesemodel	(lixas)
1923	A Notícia Empresa Jornalística	(jornal)
1924	Cassemiro Silveira S.A. Ind. e Com. (extinta em 1986)	(artigos de nylon, lingerie, etc.)
1925	Bozler & Cia	(roupas de algodão para crianças)
1925	Mold Motores	(motores marítimos)
1926	Fiação Joinvilense	(fios de algodão)
1926	Têxtil A.M. Schmalz (Nylonsul - extinta nos anos 80)	(confecções em nylon)
1926	Vogelsanger S. A. Ind. Têxtil	(artigos têxteis para esporte)
1929	Malharia Manz	(artigos de malha infanto-juvenil)
1932	Metalúrgica Wetzel	(torneiras, material elétrico)

Ano	Nome do estabelecimento	Setor
1933	Fábrica de Máquinas Raimann	(equipamentos para madeira)
1936	Indústria de Plásticos Ambalit	(materiais plásticos)
1938	Indústria de Fundição Tupy	(conexões em ferro maleável, auto-peças, etc.)
1941	Marcenaria Ravache	(artefatos de madeira)
1941	Cia. Hansen Industrial	(tubos e conexões de PVC)
1943	White Martins	(oxigênio líquido)
1943	Buschle & Lepper S. A. Com. e Ind.	(comércio, produção de fertilizantes, etc.)
1945	Laboratório Catarinense	(produtos farmacêuticos)

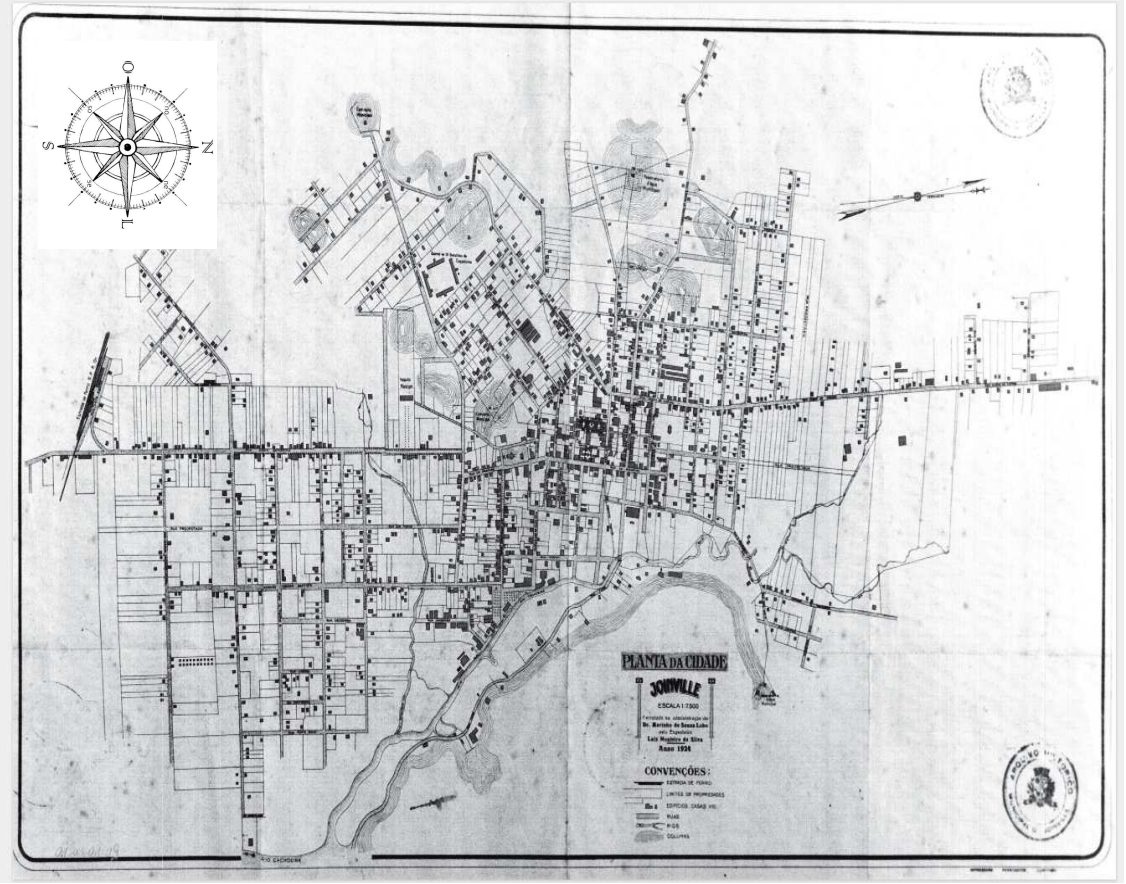
Fonte: adaptado de Rocha (1994, p. 41 e 50); Elaboração própria (2024)

Devido ao desenvolvimento econômico experimentado por Joinville no referido período, a cidade começou a atrair um maior fluxo populacional o que também condicionou o aumento de sua mancha urbana como pode ser visualizado a seguir na figura 5, onde mostra o mapa da cidade de Joinville em 1924.

A partir da figura 5, é possível observar o crescimento urbano para a área sul de Joinville, no atual bairro Bucarein. Além do bairro Anita Garibaldi na área sudoeste. Na área norte da cidade já é visível a consolidação do bairro América e, na área nordeste, o começo do bairro Saguaçu. Cabe lembrar, no entanto, que nos anos seguintes à fundação de Joinville, o Sr. Leonce Aubé empreendeu um estabelecimento colonizador na área do atual bairro Saguaçu, seguindo o traçado da Rua Dona Francisca (FICKER, 1965).

Para melhor compreender a dinâmica de urbanização ocorrida na cidade com o tempo, disponibilizamos mais adiante o mapa 2, que mostra a localização atual dos bairros de Joinville. Além disso, também disponibilizamos no Anexo - A, dois *links* que mostram a configuração dos bairros atuais com seus limites políticos e seus logradouros.

Figura 5 - Área urbana de Joinville, 1924



Fonte: SEPUR (2017a)

Em conformidade com Rocha (1994), o processo de desenvolvimento industrial e, consequentemente, o desenvolvimento de sua centralidade (centro tradicional) só foi possível graças à formação de um mercado consumidor de elevado padrão e alto poder aquisitivo em Joinville pois,

> “os imigrantes que exerciam uma determinada profissão na terra de origem podiam continuar suas atividades na colônia, porque havia uma demanda para seus serviços e produtos, composta pela presença de pessoas com recursos financeiros (oficiais, comerciantes, engenheiros, etc.), […] acostumados a um padrão de vida melhor, que recorriam a eles para a execução de certos trabalhos e aquisição de produtos básicos como velas, sabão, tijolos, charutos, etc (ROCHA, 1994, p. 37)”.

Além do mercado consumidor local, advindo dos costumes e padrão de consumo industrial europeu já consolidado, a produção manufatureira que se desenvolvia em Joinville também era destinada aos grandes centros urbanos brasileiros da época. Como assinalado por Rocha (1994, p. 38),

> “o colono - artesão, o profissional em ofícios, capitalista com recursos financeiros, tendo a sua volta tudo ainda por fazer, acabaram consolidando uma fase artesanal das atividades econômicas e que predominou por três décadas (1851 a 1880), abastecendo a região e mercados distantes como Rio de Janeiro e Porto Alegre com produtos como madeira em tábuas,

> charutos, couros curtidos e farinha de araruta. Eram diversos os artesanatos na época, sendo que alguns originaram indústrias (Cia Wetzel Industrial - 1856), outros se fortaleceram no ramo comercial (caso do Curtume de G. Richlin - 1865)".

Ainda, de acordo com Rocha (1994, p. 40),

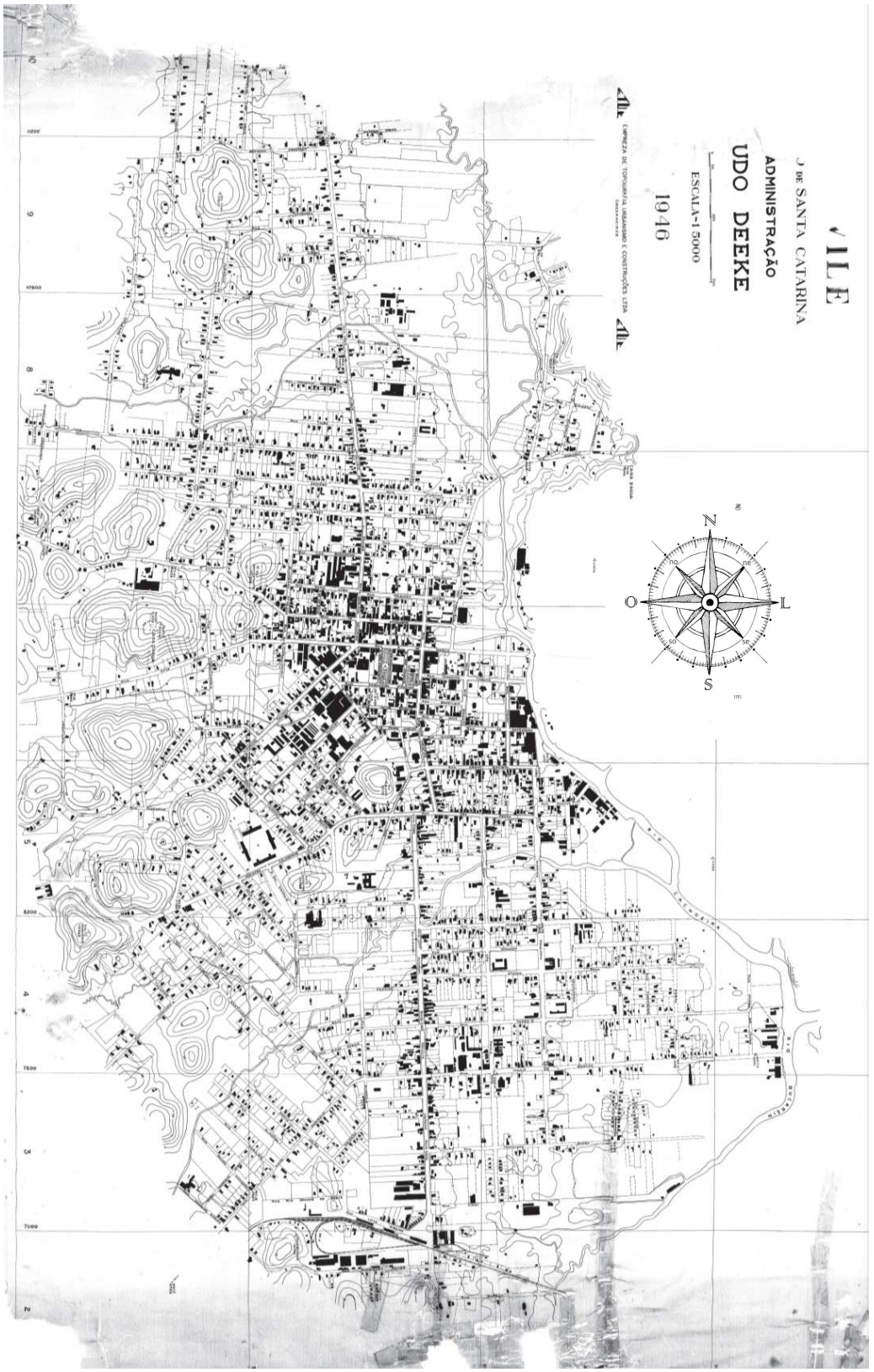
> "concomitante com o surto industrial que ocorria no Brasil desde 1880-89, conforme Prado (1986), nas áreas de colonização europeia, como Joinville e Blumenau, igualmente surgiram artesanatos do tipo consumo popular, que rapidamente se transformaram em indústrias, como Hering - 1880, Karsten - 1882 , Garcia - 1885, Döhler - 1881, mas também apareceram precocemente alguns estabelecimentos de outros setores como as fundições e oficinas mecânicas. Em Joinville, como em outros núcleos coloniais, as oficinas formaram-se para atender as diversas atividades da comunidade local como os grandes e pequenos estabelecimentos agrícolas, obras de infraestrutura, transportes (barcos, navios, carroças, trens), engenhos de mate, serrarias, etc".

Mamigonian (2016, p. 54) completa a linha de pensamento de Rocha (1994) ao mencionar que "a riqueza artesanal das áreas de colonização alemã e italiana no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina constituiu um fundamento importante no processo de industrialização".

Como podemos observar, Joinville desenvolveu-se industrialmente pois possuía uma classe social instruída com domínio técnico - os imigrantes que já possuíam um ofício, quando ainda viviam na Europa - que, ao migrarem para Joinville, passaram a produzir manufaturas para atender um mercado consumidor incipiente, com característica de consumo industrial europeia, além de também atender profissionais públicos de altos cargos como exército, engenheiros; somado a isso, parte de sua produção também tinha como destino os grandes centros urbanos nacionais como São Paulo e Rio de Janeiro. Juntos, estes fatos condicionaram o desenvolvimento da centralidade (centro tradicional) de Joinville.

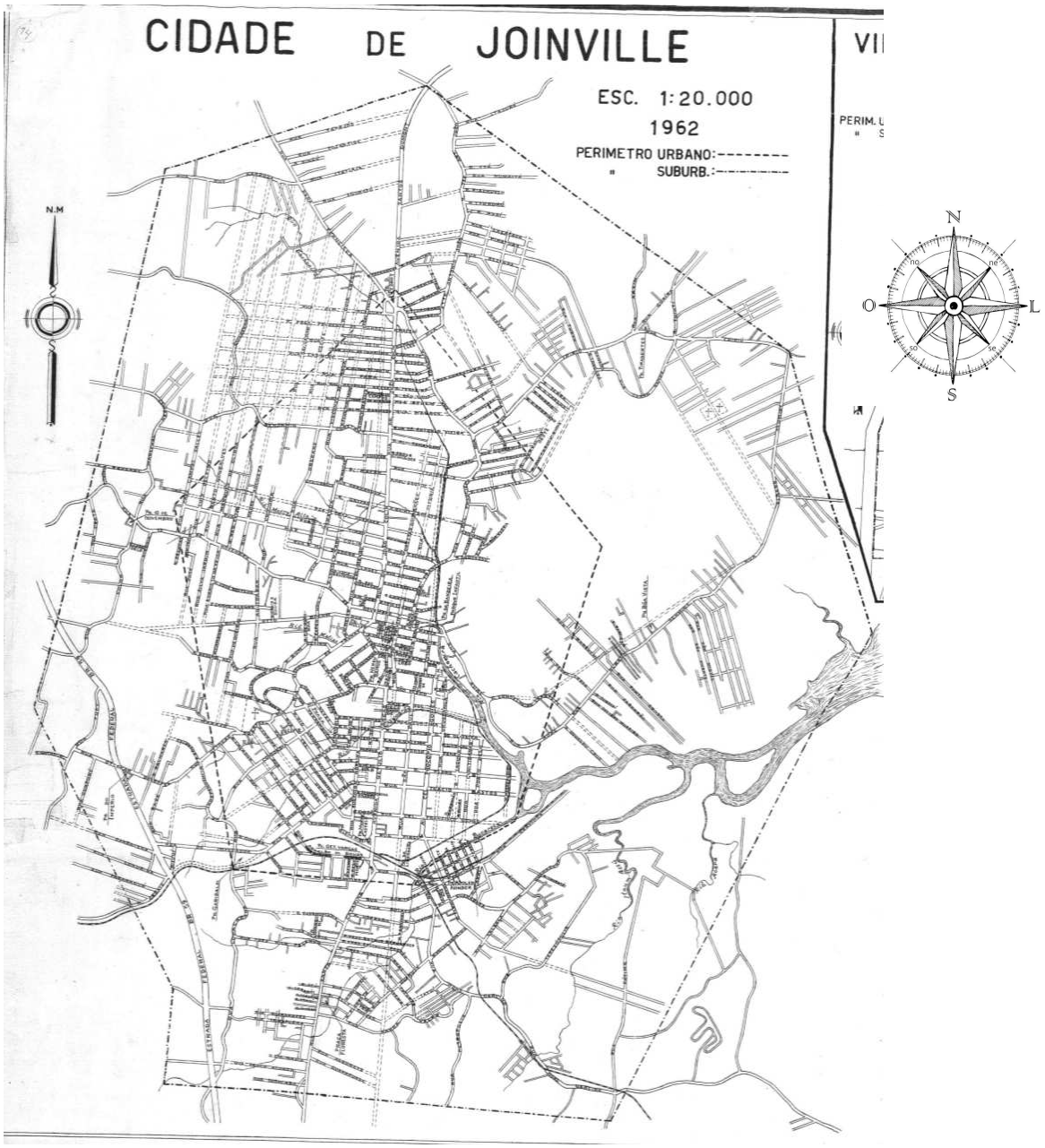
Anteriormente, a figura 5 mostrou a expansão urbana da cidade de Joinville e a continuidade deste processo pode ser observada nas figuras 6 e 7 respectivamente, podendo ser visualizadas a seguir.

Figura 6 - Área urbana de Joinville, 1946



Fonte: SEPUR (2017a)

Figura 7 - Área urbana de Joinville, 1962



Fonte: SEPUR (2017a)

Ao analisar as primeiras figuras apresentadas (1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7) percebemos o expressivo aumento da mancha urbana de Joinville no decorrer dos anos. À medida em que a cidade crescia, aumentava também a sua oferta de prestações de serviços e diversificação de seu centro comercial. Algo que, por um lado, pode ser positivo, mas analisando por outro lado, as distâncias dos bairros periféricos até o centro comercial só aumentaram.

Um detalhe importante a ser colocado é que a parte leste de Joinville, que iniciava seu processo de construção ficava “separada” do restante da cidade, como

observado anteriormente na figura 7. A parte leste ficou “separada” do núcleo histórico central devido ao Morro do Iririú e o Morro da Boa Vista (lugar onde está instalado o atual mirante de Joinville). Acreditamos que essa separação foi positiva, num segundo momento, pois colaborou para a formação do Eixo Comercial Aventureiro, uma centralidade “periférica” localizada na rua Tuiuti, que será analisada mais adiante. Todavia, cabe aqui uma análise mais crítica sobre este fato. De acordo com Santana (1998, p. 41),

> “a presença de conjuntos de morros e morros isolados e, principalmente, a organização do sistema hidrográfico condicionou marcadamente a ocupação do sítio. Até o final dos anos 70 a ocupação urbana se desenvolvia preferencialmente na planície fluvial do Rio Cachoeira. Atualmente a mancha urbana já alcança a planície flúvio-marinha da parte leste da cidade (Aventureiro, Iririú, Boa Vista e Jarivatuba) e as várzeas do Rio Piraí na parte oeste (Vila Nova, Nova Brasília e Morro do Meio). Um conjunto de morros isolados (Boa Vista, Iririú, Atiradores) que alcançam altitude de mais de 200 metros, marca presença na área urbana compartimentando-a, servindo, inclusive, como divisor socioeconômico. Esses morros justamente com o sistema hidrográfico, por um lado, condicionam o desenvolvimento da estrutura urbana no sentido norte-sul e, por outro lado separam a “cidade do lado de cá” (área central e sua vizinhança imediata), aquela conhecida pelo seu traço germânico e apresentada nos cartões postais, da “cidade do lado de lá” (Boa Vista, Iririú e Aventureiro), a cidade operária”.

O que Santana (1998) pontua é que o relevo também foi condicionante na disposição do crescimento urbano de Joinville, haja vista que há dois morros localizados praticamente no “meio” da cidade que impediram, num primeiro momento, o crescimento para a parte leste, uma vez que os morros - do Finder, e da Boa Vista - agiram como uma barreira natural e dificultaram o crescimento inicial de Joinville para aquela parte. Dessa forma, o crescimento da cidade para a parte leste se deu, principalmente após a década de 1960.

Com relação ao crescimento populacional de Joinville, a tabela 1 traz o número de habitantes por anos selecionados, como pode ser observado:

Tabela 1 - Crescimento populacional de Joinville entre 1950 e 2025

Ano	Urbana	%	Rural	%	Total
1950	21.927	50,60	21.407	49,40	43.334
1960	55.352	78,31	15.335	21,69	70.687
1970	112.134	89	13.927	11	126.061
1980	222.296	94,20	13.507	5,8	235.803
1991	334.674	96,40	12.477	3,6	347.151
2000	414.972	96,40	14.632	3,6	429.604
2010	497.850	96,61	17.438	3,38	515.288
2022	597.317	96,92	19.000	3,08	616.317
2025	*	*	*	*	664.541*

FONTE: adaptado de ROCHA (1994); IBGE (censo de 2022) e *estimativa (2024)
Elaboração própria (2024)

Como pôde ser evidenciado na tabela anterior, desde a fundação da Colônia Dona Francisca, que posteriormente transformou-se em Joinville, a cidade vem registrando um incremento populacional que é motivado por conta de seu setor industrial. Sobre este fato, Santana (1998, p. 71) exemplificou que “... as atividades relacionadas ao setor industrial influenciaram diretamente o crescimento populacional, com taxas superiores a 6% ao ano entre as décadas de 60 a 80”.

Vale ressaltar que como apontado por Rocha (1994), foi a partir do desenvolvimento do setor industrial em Joinville que o crescimento populacional foi mais pujante, com a vinda de muitos imigrantes de outras cidades e estados. De acordo com Rocha (1994, p. 86), “a maior parte da mão-de-obra disponível em Joinville sempre foi de origem agrícola, seja dos arredores, do Estado ou mais recentemente (década de 80) do Paraná, cuja desqualificação foi e é uma dificuldade para as indústrias locais”.

Como registrado por Moser (1993), os imigrantes paranaenses vinham com a “promessa” de conseguir emprego nas indústrias de Joinville. De acordo com Moser (1993, p. 49, 50),

> “até o final da década de 60, Joinville era uma cidade que crescia e se desenvolvia, mantendo-se sempre entre os dez municípios catarinenses com melhor qualidade de vida da população. A partir da década de 70, e do que se considerou um boom industrial, houve uma enorme migração em direção ao município, acarretando um crescimento explosivo e um aumento

> populacional acima de médias nacionais. Esse migrante que chega à cidade - ainda - vem principalmente atraído pela crença na facilidade em conseguir um emprego nas inúmeras indústrias de Joinville, aliada à ação das grandes empresas que iam até o interior do Paraná buscar os trabalhadores no seu local de origem. E de fato isso ocorria, principalmente durante a década de 70 e 80."

Os migrantes mais recentes que chegavam na cidade, sem emprego e sem dinheiro, ocupavam as áreas mais baratas e distantes do centro, principalmente as partes leste e sul da cidade, e também com pouca infraestrutura instalada. Como evidenciado por Santana (1998, p. 42)

> "os aspectos negativos mais importantes (…) foram a ocupação espontânea do sítio, em função da "ausência de controle da ocupação urbana" e em uma condição de intensa imigração, "que instalam-se indiscriminadamente nos locais menos valorizados, resultando na implantação de edificações "em áreas alagáveis sem tratamento sanitário" (PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE/SERETE, 1972, p. 31) e na ocupação de encostas de morros. À esses aspectos somava-se também a deficiência da infra-estrutura, que não acompanhava a área urbanizada".

O modelo de ocupação e produção do espaço urbano de Joinville, no que tange ao poder aquisitivo da população, criou uma segregação socioespacial, onde as terras mais valorizadas e com boa infraestrutura instalada, eram as que estavam localizadas mais próximas ao centro urbano, local de moradia da população de alto poder aquisitivo da cidade. Enquanto que as terras mais distantes e com pouca infraestrutura instalada, estavam sendo ocupadas majoritariamente pela população de baixo poder aquisitivo. Sobre tal aspecto, Santana (1998, p. 44) aponta que

> "a predominância do emprego industrial, que proporcionava uma limitada distribuição de renda, produziu um contingente significativo de famílias com renda próxima ao salário mínimo e condicionava esse tipo de ocupação do espaço. Por outro lado, essa característica implicava em um paradoxo: ainda que, os indicadores de renda apontassem para uma concentração nos níveis mais baixos de renda, estas famílias ocupavam lotes de menor valor na periferia da cidade, mas com áreas generosas, em geral variando de 360 a 450 m², que se caracterizava como uma herança cultural. Essa situação, em termos do tamanho dos lotes, somente foi revertida nos anos noventa (Lei Complementar n° 027/96), após a conclusão dos trabalhos de urbanização das áreas de mangue ocupadas, onde foram implantados lotes de 240 metros quadrados, patrocinada pelo próprio Poder Público. Com relação à distribuição da população dos "estratos de maior renda", a ocupação do espaço por parte deste contingente estava associada à disponibilidade de infra-estrutura, em especial nas áreas mais centrais. A cobertura da distribuição de água era considerada boa, valendo o mesmo para a energia elétrica. No entanto, a pavimentação era considerada precária, ela havia apenas nas vias centrais e nas vias de acesso principal aos bairros, e o esgoto sanitário era inexistente".

Até 1950, Joinville era formada praticamente pela área central e o bairro Bucarein. Nos anos 1960 a cidade começou a desenvolver-se para a porção sul, com a urbanização do bairro Itaum. O processo de crescimento urbano continuou para novas zonas de expansão, para o oeste com o bairro Nova Brasília e o Glória e a leste com o início da ocupação do bairro Boa Vista, com a instalação em 1954 da Fundição Tupy, que almejava a instalação de um porto na foz do Rio Cachoeira, para receber navios de grande porte. Porém este fato nunca se concretizou, pois as águas nessa área são muito rasas e possuem muitos sedimentos, sendo necessário a dragagem de praticamente toda área, o que seria inviável. Dessa forma, “a expansão urbana seguiu a orientação Norte-Sul, linearmente, condicionada à existência de bloqueios como a BR-101 (a partir dos anos 1950) e a Baía da Babitonga” (SDE, 2024, p. 13).

Mais adiante, a figura 8 mostra o processo de urbanização mais recente em Joinville. Ao longo da década de 1970 surgiram novos núcleos de ocupação mais expressivos nos bairros Costa e Silva, Santo Antônio, América, Saguaçu, Iririú e adjacências, Anita Garibaldi, Floresta e Santa Catarina, dentre outros pequenos assentamentos no Vila Nova e em Pirabeiraba” (SDE, 2024, p. 14).

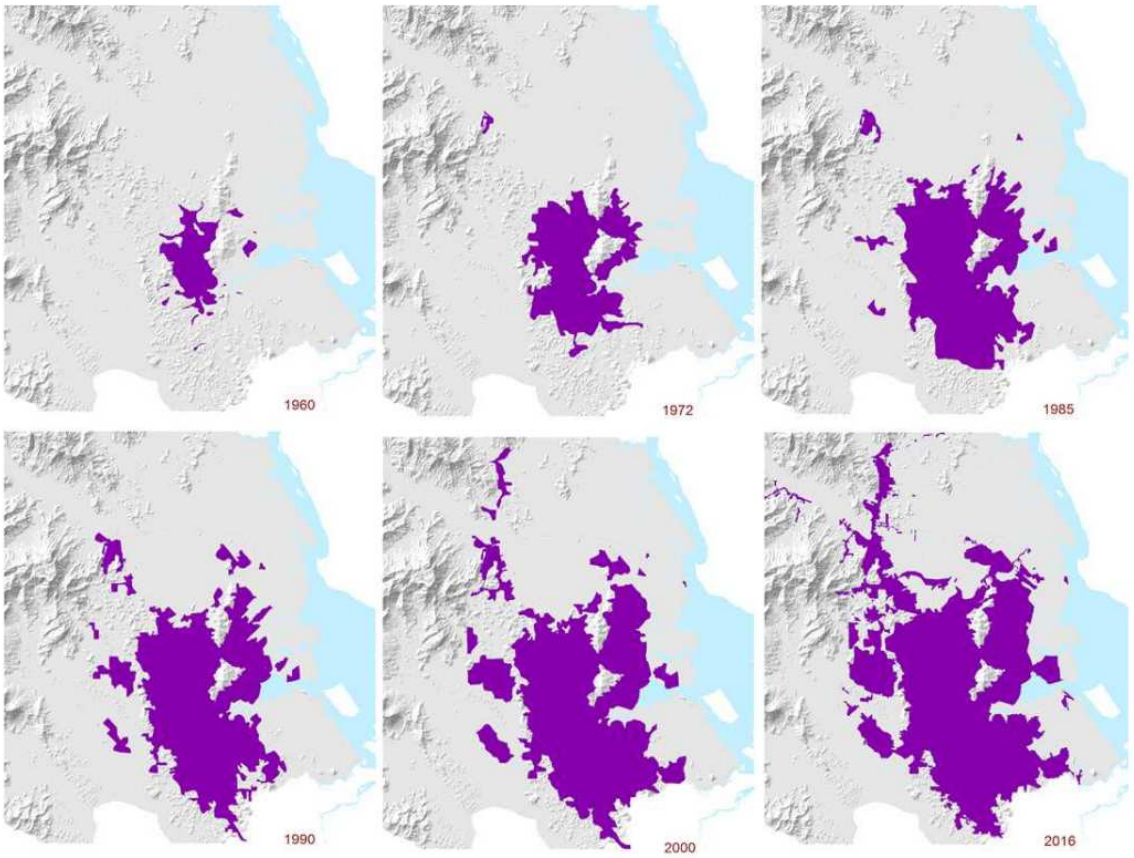
Durante a década de 1990, os bairros “Morro do Meio, São Marcos, Jardim Paraíso, Aventureiro, Fátima, Jarivatuba, Jardim Sofia, Espinheiros, Distrito Industrial e ao longo das Ruas Dona Francisca e Ruy Barbosa” tiveram um aumento populacional, como também é possível inferir com o aumento da mancha urbana representada na figura 8 (SDE, 2024, p. 14).

No primeiro quartel do século XXI, Joinville apresentou dinâmicas de crescimento urbano em várias localidades da cidade, destacando um dinâmico crescimento na parte Leste e também na parte Sul que, inclusive, está apresentando o processo de conurbação com o município vizinho de Araquari, principalmente entre os bairros Itinga (de Joinville) e bairro homônimo de Araquari. Ainda neste processo de crescimento para a parte sul, houve a incorporação de territórios de Araquari por Joinville, onde segundo a SDE (2024, p. 14), “a consequente anexação, no ano 2000, de uma área de 25 km², ampliou o bairro joinvilense Paranaguamirim”.

Ainda de acordo com a SDE (2024), as dinâmicas de crescimento urbano ocorridas em Joinville também provocaram uma reorganização em parte de seus bairros, como o “bairro Ulysses Guimarães que surgiu em 2004 a partir do desmembramento do bairro Adhemar Garcia”. Já “em 2007, foi criado o bairro

Profipo a partir do desmembramento do bairro Santa Catarina". Ainda no mesmo ano, foi criado o "bairro Parque Guarani e após a realização de um plebiscito com os moradores, o bairro Itoupava-Açu foi desmembrado de Joinville e incorporado ao município de Schroeder".

Figura 8 - Evolução da mancha urbana de Joinville de 1960 a 2016



Fonte: SDE (2024, p. 12)

Ao analisar a figura 8, podemos concluir que Joinville apresentou um rápido processo de urbanização entre as décadas de 1960 a 2016. Para Santana (1998, p. 71),

> "o crescimento demográfico apresentou uma forte inflexão a partir da década de 60, quando a taxa de crescimento dos empregos era maior do que o crescimento demográfico, o que implicou em uma significativa ampliação da mancha urbanizada".

Como vemos, o processo de urbanização joinvilense pode ser dividido em duas fases: a primeira, mais lenta, se deu paulatinamente desde a fundação da cidade em 1850 até os anos 1960 e a segunda fase que iniciou-se a partir dos anos 1960 até a atualidade, fase de urbanização mais acelerada.

Como já pontuado pelo quadro 1, que tratou de mostrar o ano de fundação das primeiras indústrias instaladas em Joinville, é perceptível que além das pontuadas indústrias, a cidade contou com a instalação de muitas outras em anos posteriores. À medida em que Joinville desenvolvia seu setor industrial (1856-1945), as fábricas impulsionam a geração de empregos, sendo um atrativo para muitos imigrantes, inicialmente (1850-1900) internacionais e posteriormente nacionais (segunda metade do século XX) contribuindo para o crescimento populacional da cidade e consequentemente seu processo de urbanização e também no desenvolvimento de seu setor terciário com inúmeros comércios e prestação de serviços para atender a crescente população citadina que aumentava ano após ano.

Resumidamente, a oferta de muitos empregos na indústria joinvilense contribuiu para o crescimento populacional da cidade. Tendo em vista que no período da segunda metade do século XX o fluxo de imigrantes nacionais, sobretudo paranaenses, para Joinville aumentou consideravelmente, como já pontuado por Rocha (1994) e Santana (1998).

Para termos uma noção do quão rápido foi a urbanização joinvilense, como ficou evidenciado anteriormente na tabela 1, em 2010 a cidade possuía uma população de 515.288 habitantes e, de acordo com o censo do IBGE, em 2022 a população de Joinville saltou para 616.317 habitantes. Ou seja, o percentual de aumento da população, somente entre 2010 e 2022 foi de 19,61%.

Com base na população absoluta, Joinville tornou-se o maior município do estado de Santa Catarina e devido a este fato, a cidade também desenvolveu sua centralidade urbana para além de seu território, polarizando alguns municípios vizinhos, o que levou a institucionalização da região metropolitana de Joinville.

> “Seguindo os parâmetros desta Lei Complementar (104/1994) são instituídas as três primeiras Regiões Metropolitanas em Santa Catarina (Lei Complementar 162 de 1998) - as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí e do Norte/ Nordeste Catarinense, mas que foi posteriormente extinta e apenas em 2010 uma nova Lei Complementar (n° 495) instituiu novamente as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense” (MORAES; GUARDA; ZACCHI, 2018, p. 50).

Moraes, Guarda e Zacchi (2018) realizaram um relevante estudo sobre a criação, revogação e recriação de regiões metropolitanas em Santa Catarina, e destacaram o processo histórico, sobretudo legislativo de formação dessas regiões

metropolitanas, dentre as quais está inclusa a de Joinville, conhecida como Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense.

Com base no trabalho de Moraes, Guarda e Zacchi (2018), Joinville é definida como a principal cidade da Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense. Levando em consideração somente a conurbação, este fenômeno urbano já é evidenciado entre Joinville e Araquari, nos bairros “Itinga” de ambos municípios, como já mencionado anteriormente e, mais recentemente, o crescimento tem se dado para a região norte da cidade, em direção ao município de Garuva, mas que ainda tardará o processo de conurbação, pois este encontra-se distante de Joinville cerca de 38 quilômetros.

No Brasil, a região metropolitana é um conceito, estabelecido, na maioria das vezes, por questões políticas, não havendo um consenso legislativo que determine o que é uma região metropolitana, sendo, portanto, um conceito ainda em desenvolvimento e definição.

No entanto, há um conceito que deve ser considerado, o conceito de “centralidade”, sendo pertinente compreender seus dois enfoques principais: a centralidade intraurbana e a centralidade interurbana.

A centralidade intraurbana é aquela que desenvolve-se no interior da própria cidade e que pode haver o desenvolvimento de várias centralidades (o centro da cidade e os subcentros, por exemplo) no tecido urbano. Já a centralidade interurbana ocorre entre dois ou mais municípios.

As dinâmicas da centralidade interurbana envolvem o intenso fluxo de capital, mercadorias, pessoas, onde é comum haver a migração pendular, onde muitos trabalhadores deslocam-se diariamente para a “cidade central” para trabalhar, estudar e fazer compras.

Este deslocamento interurbano ocorre por conta da centralidade que a cidade principal possui, ao oferecer vários serviços, comércios, empregos, etc., para além de sua própria população, para a população de municípios vizinhos.

Atualmente já é observado o processo de maior integração econômica entre Joinville e alguns municípios vizinhos. Essa maior integração ocorre, por exemplo, no setor da saúde, onde a população dos municípios vizinhos buscam serviços de saúde mais especializados em Joinville. Por exemplo, localizado no bairro Boa Vista, o Hospital Regional Hans Dieter ilustra bem a existência de uma maior integração intermunicipal.

No entanto, acreditamos que a centralidade interurbana ocorre apenas em “pontos específicos de interesse” como a área de “saúde” e “lazer” (parques e *shoppings*). Exceto essas áreas, na realidade, percebemos que não há uma real política de “integração econômica” entre os municípios que compõem a “Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense”, pois a “política de integração” em escala “metropolitana” ocorre apenas *de jure* e não *de fato*.

Para fundamentarmos nossa ponderação acima, tomemos como exemplo o próprio sistema de transporte coletivo. Quando comparamos, por exemplo, com a região metropolitana de Curitiba, percebemos que nesta ocorre, de fato, uma integração entre os municípios por meio de um sistema interligado de transporte coletivo. Já na chamada “Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense”, a que Joinville faz parte, o sistema de transporte coletivo integrado é praticamente inexistente.

Para se ter uma ideia, na área mais “integrada”, que ocorre na conurbação entre os bairros “Itinga” de Joinville e “Itinga” de Araquari, existe apenas uma linha de ônibus urbano a “7002 - Itinga”, que desloca-se de Joinville, partindo do Terminal Sul, localizado no bairro Floresta, e termina seu itinerário no “início” do bairro Itinga de Araquari, precisamente nas proximidades da Loja Milium, num ponto de ônibus comum. Não há um terminal de ônibus que integre, diretamente, as linhas que partem de outras localidades de Araquari para Joinville.

Portanto, acreditamos que a “Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense” existe apenas no plano político e não como um instrumento real integrador que consolide Joinville como uma centralidade interurbana.

Por fim, mesmo que os políticos locais pareçam ansiar por esse objetivo, acreditamos que ainda não existe uma integração metropolitana real entre os municípios que compõem a “Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense”, pois esta ainda encontra-se em fase de formação inicial.

No entanto, vale destacar que o presente trabalho objetiva compreender as dinâmicas de centralidades intraurbanas em Joinville, assunto este que será melhor estruturado nos próximos subcapítulos.

3 A ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE: A(S) CENTRALIDADE(S) INTRAURBANA(S)

Este capítulo busca analisar as dinâmicas das novas centralidades em Joinville. Para isso, foi necessário estudar como a cidade está organizada espacialmente e, a partir do entendimento de sua estrutura urbana, fazer uma análise a respeito da centralidade exercida pelo centro urbano fundacional, ademais procuramos explicar a formação de novos centros funcionais (subcentros e eixos comerciais) e suas dinâmicas atuais.

No subcapítulo seguinte, buscamos realizar uma breve discussão teórica a respeito de como a centralidade urbana é exercida pelo setor terciário, além de discutir conceitualmente sobre o entendimento de centro e centralidade na visão de importantes autores que estudam a referida área.

3.1 CENTRO E CENTRALIDADE

Quando analisamos a “cidade”, podemos chegar à conclusão de que em na maioria delas existe uma “área mais dinâmica que possui uma grande concentração de atividades terciárias – e também um grande fluxo de pessoas, veículos, mercadorias, informações, – chamada de Área Central” (SOUZA, 2009, p. 38). Para Villaça (2012, p. 20), os centros urbanos são as áreas “que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho – os que ali trabalham – com os de consumidores – os que ali fazem compras e vão aos serviços”.

Em relação ao conceito de centro, Sposito (1991, p. 46) entende que

> “ele é antes de tudo ponto de convergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades, e em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo”.

Já para Villaça (2012, p. 238),

> “nenhuma área *é* ou *não é* centro; como fruto de um processo - movimento - torna-se centro. No social, nada é; tudo torna-se ou deixa de ser. Nenhuma área é (ou não é) centro; torna-se ou deixa de ser centro. Não se pode dizer que o centro de Brasília, por exemplo, existia antes de Brasília, só por ter sido ele definido abstratamente no mapa o ponto do território antes da constituição da cidade. Pode-se dizer que ali, naquele ponto do território,

> espera-se que um dia, caso realmente a cidade se desenvolva conforme previsto, desenvolva-se o seu centro".

Ou seja, Sposito (1991) fala da dinâmica exercida pelo centro, onde acredita ser o centro uma área dinâmica onde tudo e todos convergem e divergem e Villaça (2012) menciona sobre o processo de formação de um centro onde, para ele, o centro só é centro porque outras áreas da cidade o transformam em centro. Sendo assim, o centro seria inexistente sem as outras áreas da cidade, sem a periferia.

Em conformidade com Villaça (2012, p. 100), "o centro de uma cidade e a compreensão de seu processo de constituição tem origem no impulso – inato no ser humano – de poupar o tempo gasto nos seus deslocamentos espaciais".

Para Souza (2009, p. 38), "nem todos conseguem se aglomerar no mesmo ponto e isso faz com que alguém tenha de se afastar do ponto inicial", com isso, "toda aglomeração, desenvolvida precisamente para gerar a aproximação, gera afastamento" (VILLAÇA, 2012, p. 238).

Esta área procurada pela população é compreendida por Souza (2009) como sendo o "centro da aglomeração". Segundo Villaça (2012, p. 239), o centro surge "a partir da necessidade de afastamentos indesejados, mas obrigatórios".

Dessarte, como foi proposto por Villaça (2012) sobre o conceito de centro, o mesmo só vai existir devido à existência do afastamento da população. A população se afasta de um ponto, em que gostaria de estar, e o afastamento a partir deste ponto faz dele o centro desta população.

Porém, quais poderiam ser os fatores que fazem com que o centro da aglomeração seja tão procurado? Podemos resumir que a "área central", entendida por Souza (2009), ou o "centro da aglomeração", entendido por Villaça (2012), apresenta diversos "atrativos" para a população citadina. Tais atrativos podem ser descritos como sendo várias atividades comerciais ou de serviços que o bairro periférico não possui, e isso pode ser um agente decisivo para o querer convergir, estar ou viver no centro.

Destarte, podemos dizer que, historicamente, "a área central surge devido ao processo de centralização, este que é causado devido à dinâmica imposta à cidade pelo capitalismo industrial do século XIX" (SOUZA, 2009, p. 39). E no Brasil, o surgimento do centro principal nas cidades se deve à inserção do país na economia

capitalista[1], precisamente a partir da segunda metade do século XIX. Os principais centros urbanos do país experimentaram no final do século XIX e primeira metade do século XX, grandes transformações econômicas e sociais. A ideia supracitada não é defender a "inexistência" da área central em cidades brasileiras, até porque as principais cidades históricas como Rio de Janeiro, Salvador, Ouro Preto, dentre outras, já possuíam uma área central bem estruturada desde o período colonial. O intuito da passagem é defender que a área central em muitas cidades brasileiras passa a desenvolver uma maior dinamicidade como a própria complexização funcional de suas atividades, que são impostas principalmente pelo processo de industrialização.

Segundo Villaça (2012, p. 252 e 253),

> "expandia-se no Brasil o cultivo do café (já com o uso do trabalho assalariado dos imigrantes) e desenvolviam-se também a burguesia urbana brasileira, os transportes e a indústria. Essa prosperidade se manifestou também nos comércios varejistas e serviços urbanos. [...] O desenvolvimento do capitalismo mercantil fez crescer o comércio varejista e fez surgir novos tipos de estabelecimentos, desenvolver novos métodos de comerciar e criar novos hábitos de consumo, tudo isso sob o impulso da crescente concorrência".

Com a inserção total do Brasil no modelo capitalista, que ocorreu no final do século XIX e início do século XX, o país viu grandes transformações, social, como a abolição da escravatura em 1888, e econômica, como o processo de industrialização promovido pelo governo Vargas. Dessa forma, algumas cidades brasileiras começaram a se dinamizar e desenvolver um "centro" que passou a concentrar as principais atividades comerciais e de serviços, criando assim, a característica de uma cidade "monocêntrica".

Em conformidade com Strohaecker (1988, p. 175), "até o começo do século XX, as grandes cidades capitalistas caracterizavam-se pelo monocentrismo, ou seja, a existência de um único centro onde as diversas atividades urbanas estavam concentradas".

---

[1] Até o final do século XIX, o Brasil possuía dois modelos econômicos distintos: a escravidão e o capitalismo. O país produzia utilizando-se de trabalho escravo (isto não é capitalismo, pois no capitalismo o trabalho é pago por um salário) e exportava grande parte de sua produção para o mercado externo (presença do capitalismo). Acreditamos que a abolição da escravatura junto com a implantação de políticas posteriores, como a criação de leis trabalhistas e do salário mínimo por Getúlio Vargas, foi um marco importante para o desenvolvimento do capitalismo industrial brasileiro, marcando a transição de uma economia agrária escravista para uma sociedade capitalista industrializada.

Diariamente, o monocentrismo da cidade atraia para si um fluxo pendular pessoas, advindas da periferia urbana, que se deslocavam para o centro em busca de seus “atrativos”, mas ao final do dia, as pessoas retornavam num fluxo pendular contrário, o que passava, segundo Sposito (1991, p. 46), uma ideia de um centro “integrador e dispersor ao mesmo tempo” devido ao poder atrativo dos equipamentos nele instalados.

Uma das características do centro, segundo Villaça (2012, p. 100), é que “teoricamente são locais de acessibilidade máxima para a maioria da população da cidade e reúnem as instituições de interesse coletivo”. O que Villaça (2012) propõe é que a centralidade está relacionada à localização que oferece maior acessibilidade relativa, ou seja, aquela que pode ser alcançada com mais facilidade a partir de diferentes pontos da cidade, ainda que não esteja situada no centro geográfico da aglomeração urbana, uma vez que, segundo Sposito (1991, p. 46) “(...) o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde a cidade se originou”.

Villaça (2012, p. 92) defende que “o centro é a mais justa e democrática localização para os equipamentos únicos, raros e/ou mais importantes da cidade". Estar no centro é atender uma maior parte da população da cidade. Todavia, mesmo o centro sendo o ponto de acessibilidade máxima de uma metrópole, devemos considerar que a “acessibilidade máxima” varia de acordo com o meio de transporte utilizado e com o poder aquisitivo que uma população possui.

Villaça (2012) ressalta ainda que a expressão “acessibilidade” é utilizada como sinônimo de “polarização”. “A polarização deve ser entendida como se referindo aos veículos habitualmente utilizados pelas diferentes camadas da população” (VILLAÇA, 2012, p. 94). Noutras palavras, a acessibilidade a determinados locais da cidade não é imediata para toda população citadina, devido à utilização de distintos meios de locomoção feita pelos habitantes.

Villaça (2012, p. 95) dá ainda, exemplos das diferentes formas da “acessibilidade” ao referir-se ao meio de transporte utilizado pela população ao mencionar que

> “o centro tradicional de São Paulo, por exemplo, é o ponto de acessibilidade máxima para todas as classes sociais, enquanto que a existência de outro ponto, a Avenida Paulista, é mais acessível somente à população de alto poder aquisitivo”.

Neste quesito, a “acessibilidade” à centralidade da Avenida Paulista não diz respeito ao acesso, mas a algo maior, a acessibilidade é proposta, neste caso, como sinônimo de “poder de consumo”, já que as camadas de baixo poder aquisitivo podem utilizar do transporte coletivo para “acessar” a centralidade da Avenida Paulista, mas não possuem renda suficiente para “consumir” boa parte dos serviços oferecidos, uma vez que a maioria destes é voltada a camada da sociedade de alto poder aquisitivo.

Sobre este fato, Sposito (1991, p. 50) destaca que a acessibilidade é

> “mediada pelas possibilidades/dificuldades de circulação e transporte, pelo poder/não poder maior ou menor de compra, pela proximidade/distância de suas moradias, pelas maiores ou menores jornadas de trabalho [...] enfim, em função da capacidade social dos indivíduos, sendo portanto socialmente determinado”.

Já com relação ao “acesso” à centralidade da Avenida Paulista, enquanto as camadas de baixo poder aquisitivo utilizam o transporte coletivo, a população de alto poder aquisitivo possui “livre acesso” por meio de seus meios próprios de locomoção, o que evidencia a própria dinâmica de segregação socioespacial imposta pela cidade que, para Carlos (2008, p. 88) “(...) é fruto da diferenciação de classe, de seu poder econômico, político e social”.

Em conformidade com Villaça (2012, p. 103),

> “os deslocamentos sistemáticos nascem com as estruturas que abrigam as grandes instituições sociais associadas à organização da sociedade, ou seja, à vida econômica (os mercados), à vida política (os palácios e grandes praças) e à vida religiosa (os templos)”.

Os deslocamentos sistemáticos entendidos por Villaça (2012) referem-se aos “motivos” que a população da cidade tem de ir ao centro ou, noutras palavras, o poder de atração que as estruturas centrais exercem na população pode ser entendido como sendo a própria “centralidade”. Ou melhor, explicitado nas palavras de Villaça (2012), “o conjunto de atividades de interesse público e o poder que essas atividades exercem ao atrair inúmeras pessoas de várias partes da cidade é compreendido como centralidade” (grifo nosso).

E a centralidade tem, para Villaça (2012, p. 242),

> “origem na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos. Ou seja, ao concentrar as atividades terciárias num determinado ponto, este passa a ter o poder de atração e concentração, exercendo assim uma centralidade única”.

Corrêa (2006, p. 265) pontua que “a ampliação da acessibilidade colabora com a perda da centralidade”. Ou seja, Corrêa (2006) não defende que o centro histórico, ou centro principal, deixe de existir, mas que este passe a dividir sua centralidade, até então única, com outras centralidades, pois “ao crescer”, a cidade cria novos centros funcionais (subcentros e eixos comerciais), que também se tornam tão acessíveis quanto o centro principal, fazendo com que este último perca a centralidade única e passe a dividir as centralidades intraurbanas com os novos centros funcionais.

Sposito (1991, p. 48), acredita que

> “nas cidades maiores, sobretudo aquelas de escala metropolitana, este processo de expansão do centro foi acompanhado da emergência de subcentros, face ao seu crescimento territorial e à consequente impossibilidade de permanência de um único centro cumprindo o papel comercial e de serviços, por causa do aumento das distâncias ao centro principal, e ineficiência do sistema viário e de transporte coletivo, dificultando o acesso a ele” (grifos da autora).

Portanto, o fato é que o centro histórico, fundacional ou centro principal, diminui sua centralidade em detrimento do advento de novas centralidades, agora “concorrentes” à monocentralidade anterior. Uma vez que, em cidades médias e grandes, é comum o desenvolvimento de várias centralidades intraurbanas comandando concomitantemente os fluxos diários das pessoas e do capital. Assim, nestas cidades, o centro histórico (ou principal) divide sua atratividade com outras centralidades, que passam a ter dinâmicas equivalentes à área central.

Outra dinâmica comum às cidades é a própria “reestruturação urbana", que é a ocorrência de alterações no âmbito do espaço urbano a partir do desenvolvimento de processos como a descentralização e a (re)centralização (SOUZA, 2009). Para entender estes processos, é necessário compreender como os lugares centrais, através de infraestruturas atraem as populações que vivem em suas suas adjacências (ABLAS, 1982 *apud* SOUZA, 2009).

De acordo com Souza (2009, p. 51),

> “a centralidade interurbana articula as diferentes esferas do capitalismo, em que prevalecem as relações verticais, com as ordens partindo dos centros mais importantes dentro de uma hierarquia. Já na centralidade intraurbana prevalecem as relações horizontais, de cooperação capitalista no plano interno da cidade. Desta maneira, por meio da centralidade é possível alterar a estrutura urbana, acarretando a concentração, a dispersão, o surgimento de vazios e a própria multiplicação deste processo, com a poli(multi)centralidade. A centralidade não está fixa em um determinado ponto da cidade. Ao contrário, ela pode aparecer em qualquer ponto do espaço urbano, desde que haja condições para tal. A centralidade está

> relacionada à acessibilidade do consumidor a áreas de concentração das atividades terciárias. Assim, é importante considerar que a centralidade não é apenas uma questão de localização e de estruturas fixas, mas também se configura a partir dos fluxos e das articulações entre as localizações do espaço urbano. E como a cidade é dinâmica, essas centralidades podem mudar no decorrer do tempo, na medida em que os fluxos passam a interligar outros fixos. Logo, o centro nem sempre será a expressão maior da centralidade intraurbana" (grifos nossos).

Noutras palavras, o espaço urbano é dinâmico e encontra-se sempre em transformação. Por conta disso o "centro" não é fixo, pois novos polos de comércios, serviços e lazer podem surgir e concorrer diretamente com a centralidade exercida pelo centro principal (fundacional, histórico ou tradicional). No entanto, os novos "centros" surgirão desde que tenham infraestrutura e boa acessibilidade para que a população possa se direcionar até eles e torná-los, então, novas centralidades.

No próximo subcapítulo discutiremos conceitualmente sobre as novas centralidades urbanas (subcentros e eixos comerciais). Também veremos quais dinâmicas urbanas agem na formação e desenvolvimento destas novas centralidades.

3.2 NOVAS CENTRALIDADES INTRAURBANAS

O espaço urbano das médias e grandes cidades apresenta diversas centralidades, sendo a área central (ou centro fundacional, histórico, principal, tradicional) a pioneira delas. Ela não se localiza necessariamente no centro geográfico da aglomeração urbana e tampouco ocupa o sítio histórico onde a cidade se originou. A área central, como vimos, é a principal área do espaço urbano e detém os principais equipamentos econômicos da cidade, como as atividades comerciais, e também a tomada de decisão, como algumas sedes de empresas e alguns equipamentos do poder público. Com isso, o centro é o local da cidade que concentra a maior parte dos fluxos comerciais, de capital e deslocamentos populacionais (SPOSITO, 1991; VILLAÇA, 2012).

Vale destacar que o processo de urbanização e suas consequências, como a própria reestruturação urbana, criaram novas centralidades no tecido urbano das grandes metrópoles e também em cidades médias, que são exercidas por meio de *shoppings*, eixos comerciais e subcentros, as quais serão compreendidas nos próximos subcapítulos.

3.2.1 Descentralização e dinâmica de novas centralidades

O monocentrismo foi uma característica comum em muitas cidades capitalistas de muitos países (DUQUET e BRUNELLE, 2020). Como vimos, por muito tempo o centro da cidade deteve o poder de concentração de todas as atividades do setor terciário, uma vez que sua localização estratégica minimizava o tempo de deslocamento e poupava os desgastes físicos e mentais (VILLAÇA, 2012).

A reestruturação urbana é um fenômeno recorrente em grandes e médias cidades brasileiras. Para Souza (2009, p. 53),

> "a área central sofre com algumas transformações, ficando, muitas vezes, saturada de atividades e obriga a saída de certos estabelecimentos para outras áreas da cidade. Nesse contexto, o centro torna-se local para o desenvolvimento de atividades de gestão, de escritórios especializados, ao passo que o comércio varejista e os serviços procuram outras áreas dispersas pela cidade para se desenvolverem. Este processo é chamado de descentralização".

Sposito (1991) destaca que o processo de descentralização ocorre paralelamente ao crescimento populacional e espacial das cidades médias e grandes, o que impulsiona à emergência de "novas áreas centrais". De acordo com a autora, o processo de expansão da cidade se dá

> "através da absorção de áreas/setores limítrofes ao centro, através do afastamento de sua população residencial e a transformação de seu uso do solo em comercial e de serviços, via demolição de construções residenciais e construções de novas edificações ou demolição das mesmas, adequando-as ao comércio e/ou serviços. Esta expansão do centro, não foi um processo de absorção/transformação linear e homogêneo das áreas justapostas a ele, mas revelou uma heterogeneidade que muitas vezes permitiu a existência de áreas de degradação - "vácuos" funcionais, e em outros casos, a rápida ou gradativa transformação do uso residencial de padrão médio ou alto em uso comercial e de serviços, permitindo convivência temporal destes usos" (SPOSITO, 1991, p. 48).

Nossa interpretação com base em Sposito (1991) revela que o processo de urbanização em metrópoles e em cidades médias reorganiza a estrutura urbana, que se encontra em constante transformação. Ou seja, a urbanização, descentralização e emergência de novos centros funcionais são processos interligados e que ocorrem concomitantemente e a reestruturação da organização intraurbana se dá conforme os interesses dos agentes sociais e econômicos (CORRÊA, 2004).

Ainda em conformidade com Sposito (1991, p. 48),

> “nas cidades maiores, sobretudo aquelas de escala metropolitana, este processo de expansão do centro foi acompanhado da emergência de subcentros, face ao seu crescimento territorial e à consequente impossibilidade de permanência de um único centro cumprindo o papel comercial e de serviços, por causa do aumento da distância ao centro principal, e ineficiência do sistema viário e de transporte coletivo, dificultando acesso a ele”.

Villaça (2012, p. 243) completa as colocações de Sposito (1991) ao mencionar que atualmente “o centro não é mais o ponto que otimiza os deslocamentos de toda comunidade, pois as diferentes famílias agora têm distintas condições e necessidades de deslocamento”. Ou seja, o autor propõe que as distintas formas de acessibilidade também colaboraram para o surgimento de novas áreas de atração no espaço urbano o que contribuiu para a “decadência ou pulverização” da centralidade (centro tradicional), que ficou diretamente influenciada pelos agentes produtores do espaço urbano, especialmente os promotores imobiliários (VILLAÇA, 2012, p. 243).

Strohaecker (1988) visualiza a descentralização como algo positivo e benéfico para as cidades, pois ela alivia os problemas provocados pela “centralização” excessiva no centro, como aluguéis altos, congestionamentos e falta de espaços. Assim, descentralizar é uma forma de aliviar os problemas descritos e distribuir melhor as atividades econômicas pela cidade. Nas palavras da autora, Strohaecker (1988, p. 175) menciona que

> “a descentralização surge como uma medida - espontânea ou planejada - para conter a excessiva centralização, causadora de deseconomias de aglomeração como preço da terra, aluguéis e impostos, congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações, dificuldade de obtenção de espaço para expansão e perda de amenidades”.

Ainda com relação ao processo de descentralização, Ribeiro Filho (2004) analisou as contribuições de Charles Colby (1930), um dos primeiros autores a escrever sobre o tema quando estudou o processo de descentralização em cidades norte-americanas, o qual identificou duas forças (centrípetas e centrífugas) que agem conjuntamente no modelamento do espaço urbano. As forças centrípetas são as que mantêm ou atraem atividades para o centro, enquanto que as centrífugas promovem o afastamento dessas atividades (RIBEIRO FILHO, 2004).

Vale destacar que os fatores de repulsão são aqueles que, segundo Colby (1958) *apud* Ribeiro Filho (2004, p. 161),

> “atuam sobre as formas e funções da Área Central e relacionam-se com os seguintes aspectos para essa migração funcional: a) a constante

> valorização do solo e os aumentos de impostos e aluguéis, b) o congestionamento do tráfego e o alto custo do sistema de transporte, c) a dificuldade de obtenção de espaço para a expansão das atividades, d) restrições legais implicando a ausência de espaço e, e) ausência ou perda de amenidades".

Considerando o fator a) valorização do solo e os aumentos dos aluguéis, Sposito (1991, p. 54) ressalta que o "processo de concorrência entre as atividades econômicas localizadas na área central" expulsa "o uso do solo residencial" e também pequenos comerciantes, e estimula "a procura de novas localizações mais baratas, desde que novas formas de centralidade possam ser reproduzidas". Com este processo,

> "o capital de forma organizada, cria novas áreas de concentração (como os shoppings), ou de forma não articulada reproduz a centralidade (subcentros ou áreas de desdobramento da área central, os eixos comerciais), desde que o custo das novas localizações propiciem aos capitalistas manutenção de suas taxas de lucro" (SPOSITO, 1991, p. 54, grifos nossos).

Em Joinville, o encerramento recentemente, precisamente em 2021, das atividades de uma loja de roupas da rede Eromar, que se localizava no centro da cidade, entre a Travessa Sergipe e a Rua XV de Novembro, ilustra o fenômeno da "concorrência". A referida loja encerrou suas atividades no centro da cidade e, em seguida, abriu uma nova unidade numa área periférica, precisamente entre a Rua João da Costa Júnior e a Rua Boehmerwald, localizadas no bairro Parque Guarani.

Destacamos que a rede de lojas exemplificada possui outras duas lojas localizadas em outros bairros "não centrais" de Joinville, tendo uma unidade no bairro Vila Nova, precisamente na Rua XV de Novembro e outra unidade localizada no bairro Costa e Silva, precisamente na Avenida Almirante Jaceguay. Com isso, a existência de outras unidades da rede de lojas demonstram evidências do processo de descentralização recente em Joinville, já que a referida rede deixou a área central definitivamente.

Villaça (2012) defende que o deslocamento populacional das camadas de alto poder aquisitivo, que saem do centro da cidade em busca de novas áreas para suas moradias, também influencia a formação de novas centralidades. Segundo Villaça (2012, p. 249),

> "as camadas da população que possuem um alto poder aquisitivo fazem com que o centro se desloque em sua direção, de maneira que, mesmo quando se afastam dele, esse afastamento seja em parte neutralizado pelo deslocamento do próprio centro na direção deles".

Ou seja, em muitos contextos urbanos brasileiros, o deslocamento residencial das camadas de alto poder aquisitivo para novos bairros, que se tornam mais valorizados, é acompanhado pela migração de alguns comércios e serviços voltados a esse público. Assim, lojas, clínicas e restaurantes voltados às elites frequentemente abandonam os centros históricos e se reinstalam nas proximidades das novas áreas residenciais da população de alta renda, contribuindo para a formação de novas centralidades urbanas “especializadas”.

Sobre isso , pode ser citado como exemplo o que ocorreu em São Paulo, com a formação da centralidade da Avenida Paulista e da Faria Lima, dois núcleos comerciais novos que surgiram para atender as classes mais abastadas economicamente (VILLAÇA, 2012, p. 249).

Dessa forma, Villaça (2012) registrou que os primeiros subcentros surgiram nas grandes metrópoles e eram voltados às classes mais abastadas. De acordo com Villaça (2012, p. 249),

> “os ‘novos centros’, que surgiram a partir da década de 1960, (Savassi, em Belo Horizonte; imediações do Iguatemi, em Salvador; região Paulista/Faria Lima, em São Paulo; Boa Viagem, no Recife), seguiram o caminhamento dos bairros residenciais das camadas de alta renda”.

Em Joinville, percebemos que a “centralidade” voltada a camada de alto poder aquisitivo encontra-se em formação, pois os estabelecimentos comerciais voltados para atender esse público específico não se encontram “concentrados” em uma única via e/ou às adjacências de uma única via. Percebemos, então, que as ruas Otto Boehm, Visconde de Taunay e Ministro Calógeras, vias localizadas no bairro Atiradores, “concentram” vários comércios destinados ao público de alto poder aquisitivo. Dentre os estabelecimentos instalados nas referidas vias, podemos destacar a presença de restaurantes e bares temáticos como o Guacamole, o Vostro Ristorante, o Maya Sushi Bar, o Didge Steakhouse Pub e o Biergarten. A presença destes estabelecimentos ilustram uma “centralidade elitizada” em formação.

A partir de nossas interpretações sobre as ponderações de Villaça (2012), podemos acrescentar que, ao deixar o centro, a classe de alto poder aquisitivo não leva “tudo” consigo pois, muitas vezes, o deslocamento é parcial e os serviços se fragmentam entre áreas novas e antigas. Além disso, nem todos os comércios abandonam o centro tradicional, pois este continua sendo um importante polo de atividades financeiras e também turístico para toda a cidade.

Ademais, acrescentamos que as razões para a saída de parte da população de alta renda do centro da cidade não envolve apenas a questão espacial como a construção de novas residências, mas também questões sociais, como a segurança, uma vez que parte da população de alto poder aquisitivo deixa o centro tradicional, para viver em condomínios fechados, o que cria também uma segregação no espaço urbano, como já apontado por Carlos (2008).

Além disso, o próprio Villaça (2012, p. 279) registrou que, o "abandono do centro pelas camadas de alta renda" não foi causado por "deficiências internas ou envelhecimento dessas áreas", mas sim por uma estrutura social frágil, marcada por uma baixa coesão entre o centro e a pequena elite que o frequentava. Ele afirma que a ausência de um grupo social mais amplo, como a classe média alta, vivendo e sustentando o centro, impediu sua estabilidade espacial. Esse processo foi acelerado por interesses imobiliários e pela difusão do automóvel, que viabilizaram a ocupação de novas áreas urbanas. Dessa maneira, o centro histórico em "decadência" e "abandonado" pela população de alto poder aquisitivo teve que se revigorar, a fim de se especializar com atendimentos voltados ao seu novo público, as camadas da população de baixo poder aquisitivo. Para Villaça (2012, p. 283),

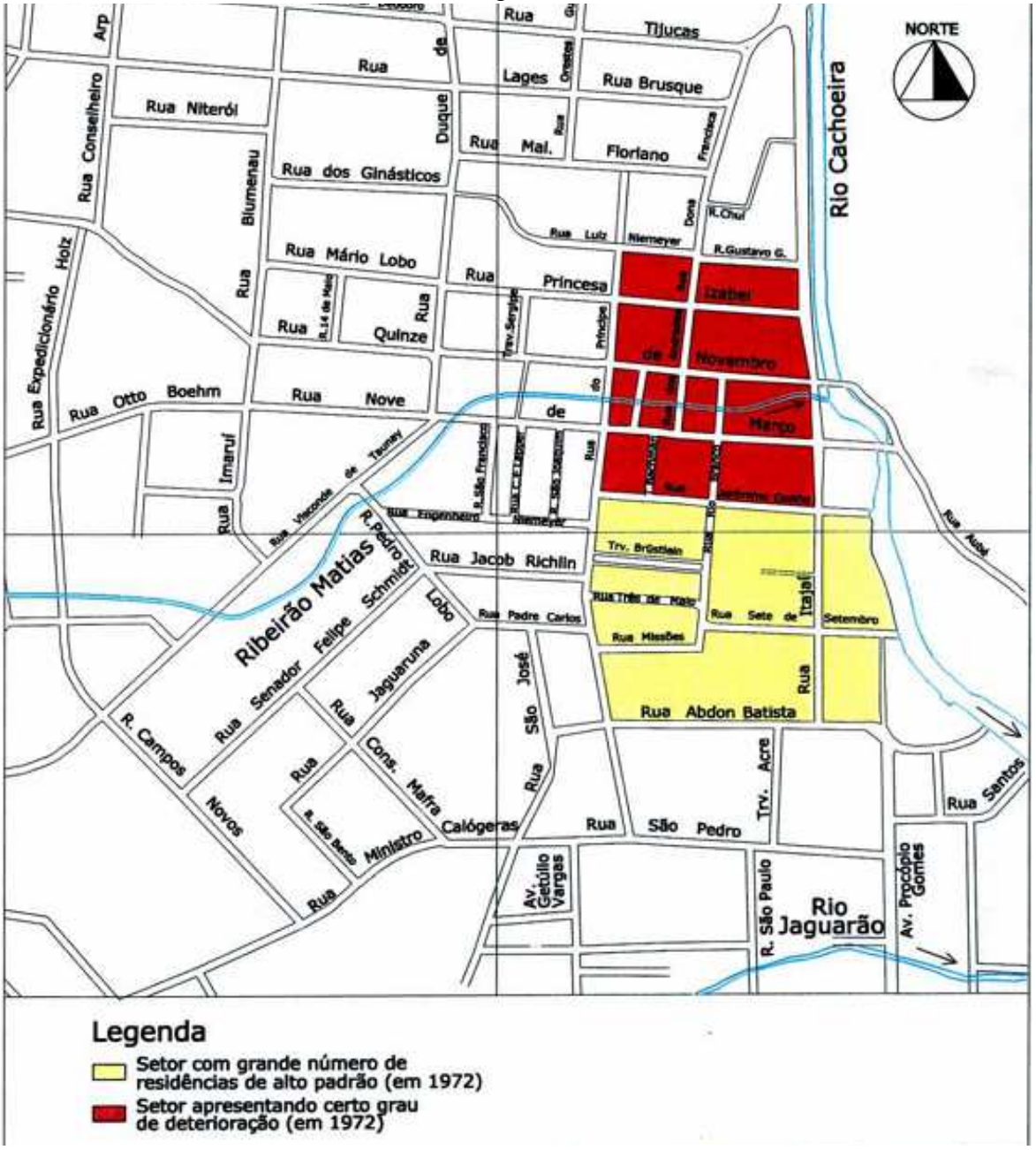
> "aquilo que se chama ideologicamente de "decadência" do centro é tão-somente sua tomada pelas camadas populares, justamente sua tomada pela maioria da população. Nessas condições, sendo o centro realmente da maioria, ele é centro *da cidade*".

A descentralização é um fenômeno que não ocorreu somente em grandes cidades. Ela também vem ocorrendo em cidades médias, como Joinville, que apresenta alguns trechos do centro onde o processo de esvaziamento é muito perceptível visualmente. Brüske (2002) e Voos (2012) também já tinham percebido tal processo na área central de Joinville.

Em conformidade com Brüske (2002), o PLADSTU/1972 (Plano Diretor de Transportes Urbanos de Joinville), identificou a existência de um setor, inserido na Área Central, que apresentava sinais de deterioração urbana (figura 9) e indicava uma tendência ao processo de substituição do uso do solo. Este setor encontrava-se delimitado pelas ruas do Príncipe, Luiz Niemeyer, Itajaí e Jerônimo Coelho. Voos (2012, p. 106), completou que "os setores próximos ao Rio Cachoeira sofrem uma lenta desvalorização".

A seguir, a área destacada em vermelho na figura 9 é a mesma área que vem sofrendo com o processo de descentralização. Ou seja, o processo de descentralização já era identificado no centro de Joinville desde a década de 1970, não sendo, portanto, um fenômeno atual.

Figura 9 - Residências de alto padrão e áreas em processo de deterioração na área central de Joinville segundo o PLADSTU/1972



Fonte: JOINVILLE (1972) *apud* BRÜSKE (2002, p. 88)

Atualmente, o processo de “descentralização” de parte da área central de Joinville “expandiu”, pois esse processo é perceptível em dois trechos do centro,

sendo o primeiro no entorno do mercado municipal, na Avenida Doutor Paulo Medeiros, conhecida popularmente como Avenida Beira Rio e na rua Itajaí; e o segundo: no entorno do terminal de ônibus central entre a própria portaria do terminal central, a Rua XV de Novembro, o entorno da praça da bandeira, incluindo também a Rua Dona Francisca até o Museu Arqueológico de Sambaqui.

Em conformidade com Souza (2013, p. 96), “o conceito de “território” pode ser considerado como fruto das “relações sociais projetadas no espaço” e então ele mesmo pode ser definido “através das relações de poder espacialmente delimitadas e operando, destarte, sobre um substrato referencial”. Com isso, Souza (2013, p. 97) aponta que: 1) “as fronteiras e os limites podem ser invisíveis”...; 2) “os limites e as fronteiras podem ser deslocados”... e 3) “os territórios podem ser criados e se desfazer ciclicamente”. Mais adiante, Souza (2013, p. 106) salienta que existem escalas territoriais, como o “nanoterritório” e a influência da escala temporal em determinados territórios que podem ser “móveis”.

Dado a consideração sobre o território como produto das relações de poder social que se dão em escala temporal, identificamos justamente nas áreas “descentralizadas” do centro de Joinville os nanoterritórios mencionados por Souza (2013). Para melhor entendimento, o primeiro nanoterritório localizado no centro de Joinville desenvolve-se nas proximidades do terminal central e o segundo nanoterritório desenvolve-se nas proximidades do Mercado Municipal.

Sobre o primeiro nanoterritório (figura 10), durante o dia, sob a portaria do terminal central, o uso do território é feito pelo comércio popular, onde é comum a presença de vários comércios e alguns vendedores do setor informal; à noite, a partir das 22:00 h, o uso do território muda e é utilizado por alguns grupos sociais excluídos, sobretudo “pedintes”. Durante o dia, a praça da bandeira, na Rua XV de Novembro, é um lugar de descanso, lazer e turismo; à noite é comum encontrar grupos sociais marginalizados, como usuários de substâncias ilícitas, chamados popularmente de “cracudos”, usuários de *crack*. Já a Rua Dona Francisca, do Terminal Central até o Museu de Sambaqui, durante o dia, este território é utilizado por alguns comércios como cafeterias, estacionamentos, imobiliárias, cartórios etc.; à noite, ao longo Rua Dona Francisca, o território é utilizado pela atividade de prostituição realizada por travestis.

Figura 10 - Processo de descentralização e emergência de nanoterritórios no centro de Joinville

Fonte: arquivo próprio (2024)

O segundo nanoterritório está localizado nas proximidades do Mercado Municipal que, durante o dia funcionam atividades comerciais, mas à noite é comum a presença de usuários de entorpecentes. A Rua Itajaí é a área de maior “esvaziamento”, sendo comum muitos imóveis comerciais e residenciais desocupados e/ou para locação. Há também alguns imóveis precários em total estado de abandono. Durante o dia, esse território é marcado por um uso rarefeito de atividade comercial e à noite abriga outro nanoterritório da prostituição, onde o território é utilizado predominantemente por mulheres se prostituindo ao longo da via.

O poder público vem atuando sobre esta área com o intuito de revitalizá-la. É comum a instalação de alguns edifícios de interesse público como a Secretaria Municipal de Educação, o Laboratório Municipal de Joinville, o Conselho Tutelar, o CEPAT e a Unidade de Suporte Avançado Básico do SAMU. A instalação destes serviços públicos nas proximidades do Mercado Municipal representa uma tentativa do poder público em recuperar a área “decadente” do centro.

Acreditamos que o processo de descentralização nas proximidades do Museu Arqueológico de Sambaqui e do Mercado Municipal de Joinville estão atrelados a dois fatores: o primeiro deles é que os edifícios comerciais localizados nas ruas Dona Francisca e Itajaí são muito antigos, o que inviabiliza o funcionamento de

grandes empreendimentos, que optam por edifícios e instalações mais novas, somado a isso, os elevados preços do aluguel dos imóveis comerciais inviabiliza a instalação de empreendimentos mais simples, que exigem menos investimentos (SPOSITO, 1991; COLBY, 1985 *apud* RIBEIRO FILHO, 2004).

Já o segundo fator que identificamos nas ruas Dona Francisca e principalmente Itajaí são os alagamentos (figura 11). Os alagamentos são intensificados pela ação antrópica que, ao agir na impermeabilização do solo, através de concretagem de calçadas, quintais e no asfaltamento de vias públicas, tem contribuído para a diminuição de absorção d'água pelo solo e, consequentemente, provoca cada vez mais, alagamentos recorrentes, principalmente nos períodos de pluviosidade intensa.

Os alagamentos recorrentes na área central de Joinville devem ser considerados como algo esperado, pois a área central foi edificada sobre uma área de várzea que tinha, *a priori* da cidade, a constituição de manguezais (biomas onde é comum a ocorrência de alagamentos esporádicos provocados pelo efeito de maré) que foram aterrados no início do processo de colonização, como mencionado por Santana (1998, p. 115).

Figura 11 - Alagamentos na rua Itajaí, centro de Joinville, outubro de 2023

Fonte: Silva (2023b)

Dessa forma, os dois trechos do centro que estão sofrendo com o processo de descentralização e esvaziamento são justamente os mesmos que sofrem por fatores estrutural (prédios antigos, aluguel caro e alagamentos) e social (nanoterritórios de prostituição e uso de substâncias ilícitas).

Também conseguimos identificar a existência de edifícios comerciais ociosos (figura 12) espalhados no espaço urbano central joinvilense, onde a atuação dos promotores imobiliários têm contribuído no processo de descentralização. Outro fator que contribui para a descentralização foi a concorrência direta de comércios do centro tradicional com os novos polos de centralidade como, por exemplo, os *shoppings*. Essa questão veremos mais adiante. No entanto, Voos (2012, p. 104), relatou que

> "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".

Como pode ser visualizado adiante na figura 12, as placas de "vende-se" e "aluga-se" são encontradas em vários imóveis comerciais ociosos localizados no centro de Joinville, o que demonstra a ação especulativa e também a materialização dos "fatores repulsivos" propostos anteriormente por Colby (1958) *apud* Ribeiro Filho (2004, p. 161), onde vale ressaltar que "a constante valorização do solo e os aumentos de impostos e aluguéis" na área central da cidade vem contribuindo para o "esvaziamento pontual" do centro da cidade.

Ressaltamos que não defendemos que o processo de descentralização e o esvaziamento completo do comércio tradicional esteja ocorrendo em toda a área central de Joinville. Na realidade, a descentralização ocorre de forma seletiva e afeta apenas determinados trechos do centro, os quais é possível observar o deslocamento ou a evasão de algumas atividades econômicas, como evidente na figura 12.

Dessa forma, acreditamos que a área central passa por dois processos que ocorrem ao mesmo tempo. Enquanto uma parte da área central passa pelo esvaziamento, outra mantém sua vitalidade comercial e institucional. Veremos mais adiante que esse processo de reestruturação contribuiu para a emergência de novas centralidades em diferentes pontos da cidade.

Figura 12 - Imóveis comerciais fechados na área central de Joinville

Fonte: arquivo próprio (2024)

Como vimos anteriormente, vindos da Europa, muitos imigrantes que vieram para Joinville contribuíram para o surgimento das primeiras manufaturas, que se transformaram, posteriormente, nas primeiras indústrias da cidade (MAMIGONIAN, 1965; ROCHA, 1994).

A centralidade do centro fundacional de Joinville surgiu e se desenvolveu neste contexto. Por isso, podemos afirmar que a própria centralidade de seu centro tradicional esteve ligada às atividades industriais, já que, por muito tempo, praticamente todas as atividades industriais de Joinville eram desenvolvidas na área central da cidade.

Nas décadas de 1960 e 1970, acreditavam que a expansão industrial de Joinville ocorreria prioritariamente na região oeste, especialmente ao longo da BR-101 (SANTANA, 1998). Na mesma linha de raciocínio de Santana (1998), Brüske (2002, p. 85), registrou que

> “muitas eram as indústrias presentes na Área Central, embora já se observasse um processo de deslocamento para outras áreas. Tal processo

> de deslocamento e expansão industrial, iniciada no período compreendido entre os anos de 1964 e 1973, não se deu pela ocupação de áreas subjacentes à BR 101, como se previra no PBU/1965, mas sim em direção ao setor norte da cidade. Para esse setor se deslocaram grandes indústrias anteriormente localizadas na Área Central e proximidades, instalando-se em locais que permitiam sua expansão".

As indústrias saiam da área central e dirigiam-se para à Zona Norte, obedecendo a legislação urbana vigente, uma vez que a criação do Plano Diretor de Joinville em 1975, que teve foco na criação da Zona Industrial Norte, instituído pela Lei nº 1.262/1973 e ajustado pela Lei nº 1.410/1975, e precisamente pela Lei n° 1.411/1975 orientava a concretização dessa "tendência".

Dessa forma, o poder público por meio de instrumentos legais, como o ordenamento do território, contribuiu para o processo de descentralização industrial na área central de Joinville. Ligado a isso, estão também os fatores repulsivos como: o aumento dos custos de aluguel e operação no centro; a obsolescência tecnológica dos equipamentos e instalações que requerem modernização (exemplo: a Wetzel); e as limitações logísticas causadas pelo congestionamento e pela infraestrutura inadequada, que impactam negativamente a eficiência das operações industriais. Em conjunto, todos estes fatores contribuíram para a saída de muitas indústrias da área central de Joinville. Esse fato marca o início do processo de "descentralização" em Joinville (BRÜSKE, 2002).

Segundo Voos (2012) à medida que algumas indústrias, mesmo após a criação do Distrito Industrial em 1975, se retiravam da área central, reduziam suas atividades ou encerravam suas operações, abriram-se espaços ociosos que passaram a ser alvo de especulação imobiliária e novos usos. Podemos acrescentar às ponderações de Voos (2012) que não se trata realmente de "processos especulativos". Muitos deles constituíram processos/operações imobiliárias correntes que implicaram na "substituição de usos", mas não necessariamente num "processo especulativo". Portanto, houve uma mudança no "uso das estruturas", no "uso do território" com pouco impacto especulativo, como podemos ver adiante.

Dessa forma, a descentralização também não deve ser compreendida como uma "condicionante" para o "desuso" dos equipamentos instalados na área central. Pelo contrário, por ser um fenômeno, algumas "estruturas" que sofreram com a "descentralização industrial" tiveram, na realidade, uma mudança em suas "funções", isto é, houve apenas uma reorganização do espaço urbano central onde as

instalações das antigas fábricas foram ocupadas por novas atividades econômicas, como os *shopping centers*. Neste caso, ao mesmo tempo em que houve a descentralização, aconteceu um processo de mudança de uso do território, antes ocupado pelo uso industrial, agora ocupado pelo uso comercial.

As dinâmicas de surgimento de novas centralidades intraurbanas que ocorreu em cidades grandes a partir dos anos 70 e em cidades médias nos anos 80, também ocorreram em Joinville onde o surgimento dos *shoppings centers* marca um exemplo deste processo.

Fora da área central, localizado na Avenida Getúlio Vargas, o primeiro *shopping* de Joinville denominado Americanas *Strip Center*, que posteriormente tornou-se o Big, depois Galeria Carrefour Paseo e atualmente *Shopping* Estação, foi inaugurado em 1986 ocupando as instalações da antiga Fábrica Máquinas Raimann (PRADAL, 2024).

Santana (1998) também já compreendia a reestruturação da dinâmica do setor terciário no centro de Joinville. Sobre este fato, Santana (1998, p. 49) afirmou que

> “[...] em termos de estruturação urbana, vem enfrentando a concorrência dos Shopping Centers que se instalaram no centro da cidade desde 1995. A área central que havia entrado em um período de declínio desde o final dos anos 80, com a implantação das Lojas Americanas no "braço sul" próximo à estação ferroviária, teve a sua dinâmica revigorada, ainda que somente nas imediações do Shopping”.

Santana (1998) indiretamente já vislumbrava o processo de “descentralização” do centro histórico e, possivelmente, a “formação de novas centralidades funcionais” em Joinville a partir das décadas de 1980 e 1990, apesar do autor não ter utilizado este conceito. Dessa forma, Santana (1998, p. 49) registrou que

> “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”.

A instalação do *Shopping* Americanas, na Av. Getúlio Vargas, provocou a migração de parte do comércio para os bairros, marcando o início de uma nova lógica de consumo e circulação (VOOS, 2012). Este fato é, sem dúvidas, um marco inicial para o surgimento de novas centralidades em Joinville fora da área central, marcando visualmente o processo de descentralização no centro tradicional.

Ainda no mesmo contexto, surgiram, em 1995, os *shoppings* Cidade das Flores e Mueller, que passaram a competir com o já existente *Shopping* Americanas, localizado na parte sul de Joinville, além de também competir diretamente com os comércios de rua localizados na área central, evidenciando cada vez mais o processo de descentralização. O *shopping* Cidade das Flores ocupou “as instalações de uma tradicional malharia da cidade, a Arp” (RITTA, 2016). Fundada no início do século XX, por Julius Arp, a Malharia Arp chegou a ser referência no setor têxtil no Brasil e no exterior, mas encerrou suas atividades no início da década de 1990, após um incêndio.

Já o *shopping* Mueller foi construído no local onde localizava as antigas instalações industriais da Fundição Tupy, que já havia deixado o local completamente na década de 1970, mas que iniciou parte de sua transferência ainda em 1954 para a Rua Albano Schmidt, no bairro Boa Vista (CRISTOFOLINI, 2013).

Outro prédio industrial que teve sua função revigorada por um novo uso é a antiga instalação da fábrica da Wetzel (figura 13), que abriga atualmente as instalações do Centro Universitário da Católica de Santa Catarina.

Figura 13 - Instalações do Centro Universitário da Católica de Santa Catarina no antigo prédio da Wetzel

Fonte: arquivo próprio (2024)

Acreditamos que, da mesma forma que a descentralização cria uma reconfiguração nos usos de equipamentos centrais, ela também estabelece uma

dinâmica de reestruturação em todo o espaço urbano criando também novas áreas comerciais situadas fora da área central.

Como já salientado por Sposito (1991) anteriormente, a intensificação do processo de urbanização aumentou a distância entre a periferia e o centro, entre o setor terciário e os consumidores, o que contribuiu para o surgimento de novas centralidades funcionais. Segundo Catalão (2008 p. 58),

> "no estágio atual da urbanização brasileira, além do centro principal, tem-se tornado cada vez mais frequente 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".

Isto quer dizer que, a crescente demanda por atividades de serviços e comércios fez surgir, quase que obrigatoriamente, novos centros, localizados espacialmente mais próximos à população citadina que se encontrava longínqua ao centro principal. O centro, agora, passa a dividir a centralidade com os novos centros funcionais emergentes – os subcentros, *shoppings* e eixos comerciais.

Anteriormente, citamos os fatores repulsivos de Colby (1958) *apud* Ribeiro Filho (2004) que provocam a descentralização, no entanto, o referido autor também destacou os agentes atrativos para as novas áreas não-centrais, no qual elencou:

> "1) grandes parcelas de terras desocupadas, a baixo custo e impostos, 2) infra-estrutura implantada, 3) facilidades de transportes, 4) qualidades atrativas do sítio, como topografia, drenagem, arborização etc., 5) ausência de restrições para edificação e funcionamento das atividades a serem implantadas, 6) a presença de amenidades físicas ou sociais" (COLBY, 1958 *apud* RIBEIRO FILHO, 2004, p. 161).

Vale destacar que utilizamos de um aporte teórico que foi formulado para compreender um espaço distinto à nossa realidade de estudo, uma vez que, os itens 3 e 4 propostos por Colby (1958) não se aplicam à realidade joinvilense, ao menos não em sua totalidade.

De modo geral, ao mesmo tempo que ocorre um processo de descentralização no centro da cidade por conta das forças centrífugas, forças contrárias, as centrípetas, agem para a consolidação de novas áreas comerciais (SPOSITO, 1991; COLBY, 1958 *apud* RIBEIRO FILHO, 2004).

Griffin (1980); Preston (1966) *apud* Strohaecker (1988, p. 177), apesar de suas análises terem focado na Zona Periférica ao Centro, considerando o Setor de Assimilação Ativa, propuseram um processo de desenvolvimento de centralidade, explicando como um ponto, podendo ser uma igreja, um museu ou um parque,

influencia áreas de seu entorno, que se transformam numa dinâmica comercial. Este fato pode ser comparado, ao menos teoricamente, com a formação de novas centralidades. Em Joinville, percebemos a existência que alguns destes elementos articulam a paisagem urbana das novas centralidades como, por exemplo, a Paróquia Nossa Senhora do Perpétuo Socorro no bairro Costa e Silva, a Paróquia São Sebastião no bairro Iririú e a Paróquia Senhor Bom Jesus no bairro Aventureiro. Embora sejam equipamentos de funções não centrais, elas agem como elementos morfológicos importantes, historicamente e culturalmente, e influenciam diretamente suas áreas do entorno. Nas três igrejas citadas, em seus entornos desenvolveram áreas comerciais dinâmicas que disputam a atratividade de fluxos diretamente com a área central da cidade.

Assim, os autores supracitados anteriormente, escreveram que

> "estes pontos atuam como um polo de atração de pessoas e o espaço ao redor deles começa a se transformar, como casarões antigos no entorno, que passam a ser reformados para abrigar escritórios jurídicos, clínicas especializadas e instituições. Posteriormente, surgem edifícios residenciais para classes altas, muitos deles, apresentando algum comércio no térreo. Em uma fase mais avançada, o setor passa a abrigar escritórios sedes de grandes empresas e luxuosos apartamentos". Assim, nesse setor da Zona em Transição (a ZPC), "a expansão tem tomado a forma linear com comércio varejista de bom nível como boutiques, restaurantes, livrarias e ocasionalmente, galerias de arte, antiquários e concessionárias de automóveis" (GRIFFIN, 1980; PRESTON, 1966 *apud* STROHAECKER, 1988, p. 177).

Vale destacar, mais uma vez, que o aporte teórico supracitado foi desenvolvido para compreender a dinâmica espacial norte-americana e não é isso que se verifica no caso da economia urbana brasileira. No Brasil, a dinâmica econômica é distinta, pois a informalidade tem um peso importante na formação da economia urbana. Dessa forma, o aporte supracitado foi utilizado apenas para demonstrar como um equipamento pode influenciar nas transformações do espaço urbano.

A proposta de Griffin (1980) e Preston (1966) *apud* Strohaecker (1988) evidencia um processo de consolidação de centralidade que, embora não nomeado como tal, se aproxima conceitualmente da formação de subcentros e eixos comerciais. Tal dinâmica reforça a ideia de que, mesmo fora do centro tradicional, certos pontos urbanos podem dar origem a novas centralidades.

Como já proposto por Colby (1958) *apud* Ribeiro Filho (2004), um dos fatores repulsivos de empresas é a existência de grande concorrência na área central.

Dessa forma, algumas empresas menores optam por instalarem-se nas ruas comerciais dos bairros em detrimento ao centro da cidade. Já as empresas que compõem cadeias de lojas, muitas vezes, não abandonam o centro, mas buscam instalarem-se, através de filiais, nas novas áreas comerciais por dois motivos principais: primeiro, para atender a população citadina mais periférica e, segundo, para concorrer diretamente com as pequenas empresas locais, que até então, polarizavam as áreas mais periféricas da cidade.

O surgimento de novas centralidades em Joinville está atrelado à dinâmica demográfica (tabela 1, que mostrou o crescimento populacional em Joinville), essa que é vista como sinônimo de mercado consumidor, à alguns fatores repulsivos e atrativos de Colby (1958) e, mais recentemente, ao melhoramento da infraestrutura nos bairros (tabela 3, disponível mais adiante, mostra a pavimentação viária).

A centralidade exercida pelos subcentros e eixos comerciais são compreendidas conceitualmente por Duarte (1974) como “centros funcionais”. De acordo com Duarte (1974, p. 64)

> “o valor dos centros funcionais no processo de descentralização do equipamento terciário é refletido através da presença dessas grandes cadeias de lojas que, sem dúvida, é um elemento básico para caracterização dos mesmos”.

Duarte (1974) destaca ainda a importância da presença de redes varejistas de grande porte como um indicador-chave da formação e consolidação de centros funcionais descentralizados nas cidades. Para a autora, a descentralização do comércio e de serviços (equipamento terciário), que antes se concentravam no centro principal, passa a ocorrer quando determinadas áreas da cidade começam a atrair essas grandes redes de lojas, como supermercados, magazines, lojas de departamentos, franquias, etc. A chegada dessas cadeias comerciais não apenas reflete a valorização funcional da área, como também contribui para sua própria “estruturação” como um subcentro ou eixo comercial importante.

Em Joinville, a rede de lojas Milium, voltada para a venda de artigos para construção, reforma e decoração, é um exemplo de loja existente na área central e nas novas centralidades funcionais. A Milium possui duas lojas localizada no espaço central de Joinville, precisamente, uma loja na rua do Príncipe e outra na rua Doutor João Colin, e uma gama de filiais em vários bairros da cidade, como pode ser vista, por exemplo, na figura 14, loja localizada no bairro Aventureiro, precisamente na rua

Tuiuti. Outros exemplos de lojas que possuem instalações no centro da cidade e nas novas centralidades funcionais são a rede de drogarias Catarinense, a Magazine Luiza, o Posto Ipiranga, dentre outras.

Figura 14 - Filial da Loja Milium no bairro Aventureiro

Fonte: arquivo próprio (2024)

Todavia, vale destacar que a simples presença de uma loja de rede não é suficiente para caracterizar uma centralidade ou subcentro. O território onde ela se insere, os fluxos que atrai, a densidade de outras atividades e sua capacidade de articulação urbana são elementos fundamentais para definir a existência de uma centralidade. Uma loja da Milium, por exemplo, pode ou não ser um fator indicativo de centralidade pois vai depender de sua “função territorial”. Se ela se localizar num local com forte captação de fluxos, articulação com outras redes comerciais e ter capacidade de atrair consumidores de diversas áreas, ela atua como elemento que pode ser utilizado como indicativo da existência de um subcentro ou eixo comercial. Mas se a loja de rede estiver num bairro isolado, com baixo fluxo de pessoas e sem articulação com outras atividades econômicas relevantes, ela funciona apenas como mais um ponto de venda, sem exercer um papel estruturador do espaço urbano e, portanto, não deve ser um indicativo de centralidade.

Diferentemente de unidades isoladas em áreas residenciais pouco dinâmicas, essa loja da Milium se destaca por estar inserida em uma área comercial consolidada, ao lado de outras lojas de rede e serviços especializados, que juntos

exercem captação de fluxos de consumidores oriundos não apenas do próprio bairro Aventureiro, mas também de bairros como Jardim Paraíso, Vila Cubatão, Vigorelli e partes do Jardim Iririú.

Essa atratividade interbairros sinaliza que sua função ultrapassa a escala local. Ademais, o entorno da loja apresenta um certo grau de verticalização residencial, sendo o 5° bairro que concentra maior número de edifícios com mais de 3 pisos, o que mostra uma forte tendência à densificação (SANTANA, 2017, p. 232). Assim, a Milium da rua Tuiuti, ao lado de outros agentes comerciais, não apenas reflete a descentralização do setor terciário em Joinville, como também contribui ativamente para a formação de uma centralidade na parte leste de Joinville.

Dessa forma, a loja da Milium localizada na Rua Tuiuti, no bairro Aventureiro, exemplifica um ponto do espaço urbano joinvilense que, ao ser inserido em uma lógica de redes varejistas, atua como elemento estruturador de uma centralidade. Este fato veremos mais adiante no subcapítulo que discutiremos sobre o Eixo Comercial Aventureiro.

3.2.2 Subcentros

As novas centralidades funcionais podem ser consideradas “planejadas”, como os *shoppings centers*, que são criados obedecendo a fatores mercadológicos preestabelecidos, ou “espontâneas”, como os subcentros e eixos comerciais que surgem no espaço intraurbano a partir da dinâmica descentralizadora.

Como veremos, a formação de subcentros está relacionada ao próprio processo de descentralização de atividades comerciais que buscam por áreas com menor custo de solo em relação à área central e que ao mesmo tempo possibilitem a reprodução da própria centralidade.

Dessa forma, é fundamental compreender o que define e caracteriza um subcentro. Em termos conceituais, os subcentros representam porções do espaço urbano que concentram atividades econômicas, comerciais e de serviços, desempenhando funções semelhantes às do centro principal, embora em menor escala. Com relação a definição conceitual de subcentro, Sposito (1991, p. 48) compreende que os

> “subcentros podem ser caracterizados como áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial e de

> serviços, mas em escala menor, e com menor incidência de atividades especializadas. Na maior parte das vezes, surgiram em áreas distantes do centro e de densidade habitacional alta, constituindo-se centros “regionais” no interior da estrutura urbana, e pequenos núcleos de convergências de transporte coletivo”.

Já para Villaça (2012, p. 293), o subcentro pode ser considerado como

> “uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade”.

Todavia, podemos acrescentar que nem todos os subcentros são necessariamente uma “réplica” em menor escala do centro principal - alguns sim podem ser -, mas atualmente existem alguns “subcentros especializados”, onde é possível encontrar uma gama de serviços e/ou comércios que podem não existir no centro da cidade. De acordo com Xavier (2006, p. 11), “alguns subcentros se caracterizam por serem áreas funcionalmente especializadas”. Mas vale ressaltar que, essas áreas de serviços especializados também se encaixariam no conceito de “eixo comercial”, isto vai depender de sua localização no espaço intraurbano. Se este centro funcional que oferta serviços especializados encontra-se numa via de grande circulação, provavelmente se trata de um “eixo comercial”. Esta definição veremos mais adiante (SPOSITO, 1991).

Ou seja, os “subcentros especializados” são determinados espaços que apresentam a concentração de um segmento comercial e/ou de serviços como, por exemplo, a rua especializada em vender peças de motocicletas e a rua especializada em vender vestidos de noivas. Estas ruas concentram algumas lojas de um mesmo segmento. Dessa forma, existem, portanto, dois tipos de subcentros: os que se caracterizam como réplicas do centro tradicional, onde se encontra uma diversidade de estabelecimentos comerciais dos mais variados ramos e, os subcentros especializados, onde é possível encontrar uma concentração de comércios e serviços especializados.

Para defender a existência ou não de uma centralidade em uma determinada área, recorremos a Duarte (1974) que elenca as funções necessárias para definir um centro funcional. A autora trabalha com o conceito de “centro funcional” onde, para ela, o referido conceito “implica na presença de determinados tipos de atividades

terciárias que, reunidas em um local, exercem forte poder de atração (...) o centro funcional é definido pela multiplicidade de suas funções" (DUARTE, 1974, p. 59). Noutras palavras, por conter uma variedade de "funções", tais como comércios, serviços, bancos, órgãos públicos, saúde, lazer, educação, cultura, transporte, dentre outras, o centro funcional se define como um espaço "multifuncional" que consegue atender a diferentes necessidades da população. Com isso, por ser um espaço que concentra "múltiplas funções", ele se torna um "atrativo de fluxos" de investimentos e pessoas. Essa característica "multifuncional" é suficiente para diferenciar essa área dinâmica de outras áreas da cidade que apresentam "funções" mais limitadas.

Com isso, a constituição de uma centralidade envolve a coexistência de diferentes elementos funcionais, principalmente ligados à diversidade comercial e à oferta de serviços especializados, como é pontuado por Duarte (1974, p. 59):

> "1º) atividade comercial que se caracteriza por sua multiplicidade e especialização. A qualidade dos produtos é relativa, uma vez que está nitidamente relacionada com o padrão socioeconômico da população. Nem todos os gêneros varejistas são característicos de subcentros. Estes caracterizam-se pelo predomínio de comércio de consumo frequente e pouco frequente; 2º) serviço financeiro, onde a presença de bancos garanta seu poder econômico. A presença de agências de financiamento e investimentos é outro elemento importante; 3º) serviços profissionais superiores caracterizados pela existência de consultórios médicos, laboratórios de análises clínicas, escritório de advocacia, contabilidade e outros; 4º) serviço cultural e recreativo, que confere ao centro forte poder de atração; 5º) transporte e comunicação, pois sendo a área bem servida de meios de transporte e possuindo facilidade de acesso, garante para si importante área de mercado".

Como pôde ser observado, Duarte (1974) elenca elementos essenciais para que uma área possa ser considerada um centro funcional. Em seu estudo sobre o processo de descentralização na cidade do Rio de Janeiro, a autora destaca que o surgimento de áreas consideradas novos centros funcionais se dá em áreas residenciais distantes e "densamente povoadas". Tais áreas, para a autora, são as que possuem maior "probabilidades de surgimento de novos centros funcionais" (DUARTE, 1974, p. 59).

Ademais, Duarte (1974) defende ainda que os centros funcionais não são homogêneos e possuem importância, tamanhos territoriais e formas distintas uma dos outros. Nas palavras da autora,

> "nem todos os centros funcionais possuem a mesma importância. Dentro da aglomeração encontram-se centros gigantescos, praticamente auto-suficientes, ao lado de núcleos de importância relativamente menor, assim como multiplicam-se os subcentros pequenos, que têm raio de ação

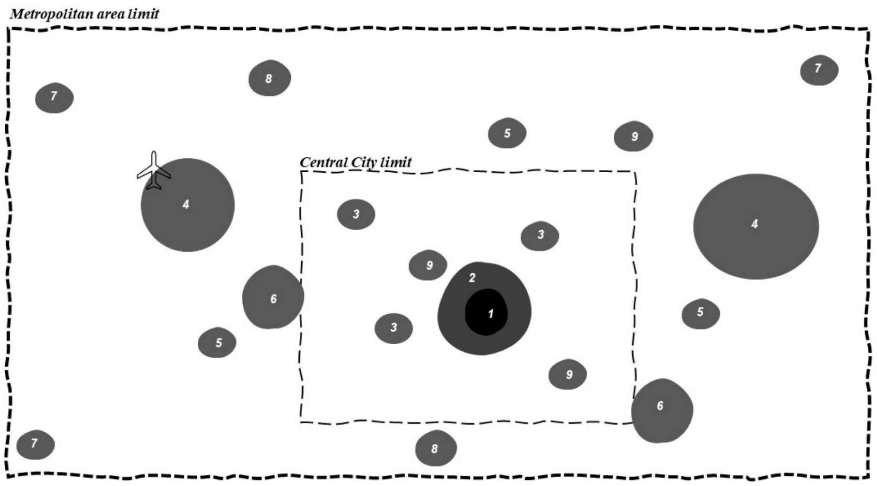
> bastante limitado (...) não apenas quanto ao tamanho e importância, senão também quanto à forma, os centros-funcionais apresentam-se diversificados, variando da forma nucleada para a forma alongada. Variam, outrossim, os fatores condicionantes locais, peculiares a cada tipo de localização. (DUARTE, 1974, p. 59).

Existem métodos diferentes para categorizar as centralidades intraurbanas, como os subcentros, por exemplo. Dessa forma, com efeito comparativo, trazemos dois métodos de classificação de subcentros, o da literatura canadense, proposto por Duquet e Brunelle (2020) e o da literatura brasileira, proposto por Duarte (1974).

Duquet e Brunelle (2020, p. 4) construíram uma tipologia “elaborada para capturar a variedade de subcentros de emprego”. Os autores propuseram uma classificação com base em “cinco indicadores e variáveis-chave — distância do centro da cidade, número de empregos, densidade de empregos, densidade residencial e crescimento do emprego”.

A área do CBD - *Central Business District* (Distrito Central de Negócios) representa o distrito comercial central de uma região metropolitana, que é a área que contém, de acordo com Murphy e Vance Jr. (1954) e Hartshorn (1991) *apud* Duquet e Brunelle (2020), “interseção de pico de valor do solo”. Mais adiante, a figura 15 mostra um esquema, onde podemos visualizar a distribuição espacial das centralidades no espaço urbano metropolitano. As centralidades são propostas por Duquet e Brunelle (2020) com base no índice de empregos.

Figura 15 - Estrutura da área metropolitana policêntrica



Fonte: Duquet e Brunelle (2020, p. 4)

Dessa forma, com base na figura anterior, Duquet e Brunelle propuseram que a *área do CBD* (1) representa o *distrito comercial central* de uma região metropolitana, ou seja, a área que contém a "interseção de valor máximo do terreno" e a *área central* (2) corresponde à vizinhança da área do CBD.

Os subcentros do centro da cidade (3) correspondem à concentração de empregos em bairros centrais com densidade residencial média a alta (HARTLEY, KAZA e LESTER, 2016 *apud* DUQUET e BRUNELLE, 2020). Relativamente próximos do centro da cidade, os territórios associados ao centro da cidade estão geralmente equipados com transportes públicos e têm testemunhado um ressurgimento demográfico e econômico nas últimas décadas.

Pequenos subcentros (5) e *Subcentros primários e Aeroportos* (4) referem-se à propriedade hierárquica entre subcentros (em termos numéricos) e que tem sido amplamente utilizada na literatura sobre formas urbanas nos Estados Unidos, Europa e Canadá. Além disso, a localização geográfica do aeroporto internacional está geralmente correlacionada com os principais centros de emprego (APPOLD, 2015 *apud* DUQUET e BRUNELLE, 2020). De fato, foi salientado que as empresas orientadas para a exportação podem ser atraídas pela proximidade da infraestrutura aeroportuária (LANG e KNOX, 2009 *apud* DUQUET e BRUNELLE, 2020).

Subcentros não distantes com densidade média a alta (6) *e subcentros distantes com baixa densidade* (7) são baseados principalmente em variáveis associadas à densidade (residencial e de empregos) e à distância do CBD.

Finalmente, em termos de (de)crescimento econômico e temporalidade, *os centros de expansão* (8) e *os subcentros em declínio* (9) fazem parte da tipologia. O primeiro tipo refere-se ao trabalho de Sultana e Weber (2014) *apud* Duquet e Brunelle (2020) sobre o rápido crescimento das áreas de emprego e pode ser algo semelhante ao conceito de Garreau (1991) de "*cidades periféricas"* em termos de temporalidade — *as cidades periféricas* são nomeadamente cidades que foram criadas depois de 1960. O segundo tipo refere-se aos subcentros em declínio que podem por vezes ser encontrados em subúrbios interiores com um passado industrializado antes da Segunda Guerra Mundial (DUQUET e BRUNELLE, 2020, p. 4).

Para identificar os subcentros, Duquet e Brunelle (2020, p. 6) destacam que a literatura propõe "várias estratégias de identificação para delinear a localização do

subcentro, incluindo métodos baseados em picos de densidade, resíduos, gerações de viagens ou o método mais popular que combina uma razão e um limite".

Ainda de acordo com Duquet e Brunelle (2020, p. 6),

> "o limite menos arbitrário para identificar subcentros dentro de áreas metropolitanas é a razão de um por cento, (por exemplo, os setores censitários devem conter pelo menos 1% de todos os empregos na CMA - Canadian census Metropolitan Areas [Áreas Metropolitanas Censitárias - AMC] para serem considerados subcentros), que é a abordagem mantida para identificar subcentros nas duas maiores CMAs do Canadá (Toronto e Montreal). Para as CMAs de segundo nível restantes, um limite de 10.000 empregos é usado, visto que a razão de um por cento produz um grande número de subcentros nesses locais. Tomando como exemplo a ACM de Winnipeg em 2016, um setor censitário (definido pela Statistics Canada como uma área que abrange de 2.500 a 8.000 habitantes) com mais de 2.885 empregos seria considerado um centro de empregos. Por outro lado, um limite de 10.000 empregos resultaria em muitos subcentros no caso de grandes ACMs, como Toronto e Montreal".

Com relação aos tipos de subcentros e seus atributos, Duquet e Brunelle (2020) defendem a existência de uma diversidade de subcentros de emprego que variam de acordo com o crescimento ou maturidade, o tamanho relativo e a localização relativa dentro da área metropolitana.

A distinção entre os tipos de subcentros se dá, de acordo com Duquet e Brunelle (2020) através de cinco critérios: (1) o número de empregos; (2) a densidade de empregos em km²; (3) a densidade residencial em um raio de 5 km do centroide do subcentro, que inclui apenas pessoas trabalhando em tempo integral; (4) o crescimento do emprego e (5) a distância do CBD, calculada como a distância da rede entre o CBD e os centroides do subcentro. As distâncias são calculadas como a menor distância física em metros (algoritmo de Dijkstra). O limite de 5 km corresponde a uma distância favorável à deslocação ativa (DUQUET e BRUNELLE, 2020, p. 6 - 7).

Para compreender os padrões de deslocamento, Duquet e Brunelle (2020) p. 7), destacam o uso de duas variáveis: os modos e a distância da viagem. A variável modo de viagem é composta de uso de carro (como motorista e passageiro), uso de transporte público, uso de bicicleta e caminhada. Trabalhadores de meio período e teletrabalhadores não devem ser considerados na análise, pois o estudo deve se concentrar em subcentros e deslocamentos diários. A variável distância de viagem é calculada a partir da distância da rede entre o centroide do local de trabalho e o local de residência da área censitária para cada indivíduo que trabalha em um subcentro. A distância da rede é mais eficaz e precisa do que a distância euclidiana,

especialmente em cidades onde há montanhas, rios e rios maiores — a geografia física aumenta substancialmente as distâncias de deslocamento. Em síntese, enquanto os deslocamentos para os centros urbanos caminham para uma maior sustentabilidade, os subcentros permanecem marcados pela motorização, especialmente em cidades médias e grandes.

Retornando a literatura brasileira, nossas interpretações sobre as considerações de Duarte (1974) mostram uma tendência dos subcentros surgirem, geralmente, em áreas longínquas ao centro tradicional, desde que elas contenham uma população considerável. Esta última, ligada à renda, é um fator decisivo que garante a complexização das atividades comerciais e de serviços do subcentro.

Assim, além de possuírem localização, forma e complexização distintas, os subcentros, segundo Duarte (1974), também podem ser hierarquizados no tecido urbano. Sobre este fato, Duarte (1974), em seu estudo sobre a cidade do Rio de Janeiro, estabeleceu um método para a hierarquização de centros funcionais baseado principalmente nos tipos de bens e serviços oferecidos em cada um deles. Antes de compreendermos como o referido método de hierarquização foi aplicado, a autora relacionou os gêneros de produtos comercializados com a frequência de consumo, criando assim, uma categorização ampla compreendida por:

> “1) - comércio de consumo cotidiano, ou seja, lojas de venda de produtos de primeira necessidade: açougues, armazéns, peixarias etc; 2) - comércio de consumo frequente: tecidos, roupas, calçados, drogarias e perfumarias etc, representado por lojas que podem ou não ser especializadas, de luxo ou populares, cujo padrão vai estar na dependência do poder aquisitivo da população da área do mercado; 3) - comércio de consumo pouco frequente: eletrodomésticos, óticas, relojoarias, joalherias, móveis e decorações etc.; 4) - comércio de consumo raro: material de precisão, material cirúrgico, máquinas especializadas para agricultura, indústria e comércio, instrumentos musicais etc. (DUARTE, 1974, p. 65)”.

A predominância de estabelecimentos que ofertam produtos de consumo frequente e pouco frequente caracteriza, segundo a autora, os centros funcionais, atribuindo-lhes “grande poder de atração” (DUARTE, 1974, p. 65).

Duarte (1974) sinaliza também que o processo de descentralização também ocorreu com algumas atividades de serviços altamente especializados do setor financeiro como agências bancárias, companhias de financiamento e investimento. A autora propõe que a descentralização de atividades financeiras “está diretamente vinculado ao nível de vida da população”, e que “a localização das agências de financiamento e investimento restringe-se aos centros de áreas mais importantes”

(DUARTE, 1974, p. 70). Assim, a existência de “agências bancárias” em centros funcionais mostra o grau de complexização existente, mesmo apesar deste tipo de serviço não ser utilizado como parâmetro para realizar a hierarquização deles, pois como definido por Duarte (1974), para verificar o grau de atração de pessoas em um centro funcional, devemos considerar as atividades comerciais de consumo pouco frequentes, já que as agências bancárias como exemplificado acima é comum em várias centralidades funcionais.

Com relação ao setor de transporte, a autora menciona que este

> **“**é outro elemento fundamental, pois qualquer atividade do centro funcional depende diretamente da infraestrutura dos transportes ao qual estão subordinados os deslocamentos tanto da população como das mercadorias. Sua importância é de tal ordem que uma modificação do esquema de circulação de uma área da cidade pode trazer repercussões para uma nova hierarquia dos centros funcionais, o que, aliás, pode conduzir ao declínio relativo de uns a favor de outros, beneficiados por novas correntes de circulação (DUARTE, 1974, p. 71).

Já no “setor cultural, foram considerados apenas os estabelecimentos de cursos especializados, tais como: cursos preparatórios (vestibulares, exame de madureza) e curso de línguas” (DUARTE, 1974, p. 72”

Duarte (1974) adverte ainda que a simples concentração de atividade comercial numa determinada área não é suficiente para defini-la como um centro funcional. Sobre este fato, Duarte (1974, p. 73) estabelece que

> “a definição de centro funcional implica um conjunto de funções integradas que permitam a realização de certos tipos de negócios sem grandes deslocamentos, não obstante a subordinação dos mesmos ao grande centro de negócios”.

Assim, a autora define um centro funcional como sendo

> “todo núcleo que, dispondo de uma atividade comercial importante e de um setor de serviços desenvolvido, seja capaz de atender não apenas às necessidades locais, senão também servir à população residente na área circunvizinha” (DUARTE, 1974, p. 74).

Já a quantidade de consumidores que convergem para um centro funcional, embora não revele sozinho o conteúdo funcional do centro, expressa o seu grau de dinamismo e sua capacidade de polarização (DUARTE, 1974, p. 77).

Assim, diante das ponderações realizadas por Duarte (1974), a autora opta por adotar um método “que diz respeito apenas à frequência de algumas funções capazes de defini-los” e que, apesar de ser simplista, “evita maiores imprecisões". Dessa forma, a autora definiu “20 funções de consumo pouco frequente para a

categorizar os centros funcionais". As funções de consumo frequente não são utilizadas pois, segundo Duarte (1974), "são comuns a todos eles, não constituindo pois elemento de hierarquização". Com isso, a autora sugeriu não considerar estabelecimentos como agências bancárias, cinemas, e outras, "uma vez que existem em todos os centros funcionais" (DUARTE, 1974, p. 82). Os estabelecimentos utilizados pela autora para categorizar os centros funcionais foram agrupados em 4 categorias principais (comércio, serviços profissionais, serviços financeiros e serviços de divulgação e cultura), totalizando 20 atividades econômicas desenvolvidas nas categorias, sendo, respectivamente:

> "COMÉRCIO: 1. Eletrodomésticos; 2. óticas; 3. Lojas de departamento; 4. Tapetes e Decoração; 5. Livrarias; 6. Instrumentos Musicais; 7. Lustres e Artigos de Iluminação;
> SERVIÇOS PROFISSIONAIS: 8. Escritórios de Advocacia; 9. Escritórios de Contabilidade; 10. Laboratórios de Análises Clínicas; Especializações médicas - 11. Oftalmologia; 12. Cardiologia; 13. Endocrinologia; 14. Ortopedia; 15. Neurologia; 16. Psiquiatria e Medicina Psicossomática; 17. Cirurgia Plástica;
> SERVIÇOS FINANCEIROS: 18. Agências de Financiamento e Investimento;
> SERVIÇOS DE DIVULGAÇÃO E CULTURA: 19. Cursos preparatórios e de línguas; 20. Agências dos principais jornais" (DUARTE, 1974, p. 82).

Com isso, adaptamos e aplicamos o método de categorização e consequentemente, hierarquização dos centros funcionais no espaço urbano joinvilense, onde realizamos um levantamento de dados empíricos nas áreas da cidade que apresentam maiores dinâmicas comerciais. Assim, como proposto por Duarte (1974), conseguimos hierarquizar as centralidades com base na quantidade de comércios e serviços de consumo pouco frequentes existentes nas áreas delimitadas.

A partir da quantidade de funções ligadas ao consumo pouco frequente existentes em cada centro funcional, a autora estabeleceu 3 categorias de centros funcionais:

> "a) centros funcionais de primeira categoria ou centros equipados, que totalizam mais de 12 funções; b) centros funcionais de segunda categoria ou centros subequipados que totalizam de 8 a 12 funções. São centros que, dispondo de várias funções centrais, estas ainda são incompletas; c) centros funcionais de terceira categoria ou centros não equipados que totalizam de 4 a 7 funções. São centros que, em geral, surgiram próximos aos centros funcionais de hierarquia superior, atuando como complemento deles, localizando-se, portanto, dentro de suas respectivas áreas de influência" (DUARTE, 1974, p. 84).

Com isso, a influência de cada centro funcional estende-se “sobre uma área mais estreitamente a ele vinculada, tornando-se mais atenuada em áreas mais afastadas e que não estão ligadas diretamente a ele por transporte intra-urbano” (DUARTE, 1974, p. 88).

Por fim, Villaça (2012) completa os posicionamentos de Duarte (1974) ao mencionar que o poder de atração das centralidades exercida nos centros funcionais e centros especializados se dá de forma distinta no espaço urbano. Nos centros urbanos, quanto maior for a diversidade de comércios e serviços ofertados, menor será o número de deslocamentos que os consumidores precisarão realizar para atender suas diferentes necessidades. Isso evidencia o papel estruturador que o deslocamento de pessoas exerce na configuração espacial da cidade. Os grandes subcentros, por oferecerem uma ampla gama de produtos e serviços, incluindo públicos e privados, tornam-se polos de atração frequente para a população, em contraste com os centros especializados, voltados a suprir demandas muito específicas. Enquanto os centros especializados atraem indivíduos de áreas metropolitanas mais amplas, por oferecerem produtos ou serviços únicos, sua frequência de visita tende a ser menor. Já os subcentros diversificados, por atenderem necessidades cotidianas, possuem uma área de influência menor, mas recebem fluxo mais constante de pessoas. Seu poder estruturador deriva, justamente, da presença equilibrada e acessível de diversos tipos de comércio e serviço, o que os diferencia funcionalmente dos centros especializados (VILLAÇA, 2001, p. 303).

Assim, dado as considerações sobre categorização de subcentros por Duquet e Brunelle (2020) e por Duarte (1974), optamos por utilizar a categorização sugerida por Duarte (1974), mesmo que a autora tenha realizado sua categorização tendo a metrópole Rio de Janeiro como objeto de estudo. Apesar disso, a categorização de Duarte (1974) é a que mais se aproxima da realidade joinvilense. Por isso, foi necessário fazermos uma adaptação, pois as duas cidades estão inseridas em realidades e dinâmicas diferentes, a começar, por exemplo, pela população. Outro fator é a questão temporal, pois Duarte (1974) realizou a categorização dos centros funcionais do Rio de Janeiro durante a década de 1970 e considerou, por exemplo, as livrarias, já que, naquela época, era um estabelecimento comum na realidade temporal e urbana carioca.

Atualmente, com o fenômeno da digitalização, quase não se encontram livrarias e bancas de jornais e revistas. No entanto, em contrapartida, surgiram outros estabelecimentos que demonstram, além do fator temporal atual, indicativos de centralidade, que são as lojas do setor de telefonia, informática e serviços de assistência técnica de eletrônicos como celulares. A mesma observação pode ser feita em relação às agências bancárias. Embora elas ilustram a própria "descentralização" e mostram a importância de uma área como centralidade no espaço urbano, percebemos que a popularização de *smartphones* têm contribuído para a "diminuição" deste tipo de estabelecimento no espaço urbano, haja vista que o aumento de pagamentos por meios digitais, como o próprio "pix", além das carteiras digitais como cartões de créditos e débitos confirmam a diminuição do uso de dinheiro em espécie. Somado a isso, está também a própria "digitalização" de muitos serviços bancários, pois as próprias agências bancárias oferecem seus serviços diretamente nos *smartphones* através de aplicativos bancários.

3.2.3 Eixos comerciais

Atualmente existe pouca literatura acadêmica que tenha focado em estudar os eixos comerciais urbanos, seja em metrópoles ou em cidades médias. No entanto, apesar das poucas obras existentes, há duas autoras importantes da Geografia Brasileira que realizaram a abordagem sobre os eixos comerciais, trata-se de Duarte (1974) e Sposito (1991). As duas autoras são o aporte teórico mais importante no Brasil sobre a temática de eixos comerciais.

Com relação ao surgimento, "os eixos comerciais começaram a surgir nas áreas metropolitanas na década de 1970 e nas cidades médias a partir da década de 1980" (SOUZA, 2009, p. 66).

Para uma melhor compreensão dos conceitos, é importante destacar a diferenciação entre "subcentros" e "eixos comerciais". Com relação a estes, Duarte (1974, p. 86) compreende que

> "dentro do espaço urbano [...] se esboçam eixos onde a atividade terciária, especialmente o comércio varejista, adquire, cada vez mais, maior dinamismo. Isto é decorrência do fator circulação. Tratam-se de ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se deslocam de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes" (grifo nosso).

Para Sposito (1991), os eixos comerciais são resultantes dos desdobramentos da área central, não reproduzindo a totalidade das funções centrais, mas especializações selecionadas, geralmente voltadas ao consumo da população de alto poder aquisitivo. Sposito (1991, p. 48 - 49), alega que

> "no processo de estruturação mais recente das cidades brasileiras, observamos a localização de atividades terciárias tipicamente centrais ao longo de vias de maior circulação de veículos, traduzindo-se na configuração de eixos comerciais e de serviços importantes" (grifo nosso).

Sposito (1991, p. 49 - 50) também cita as diferenças entre o desdobramento da área central (eixos comerciais) da expansão da área central e a emergência de subcentros. Para a autora, as diferenças são as seguintes:

> "- Não são áreas contínuas ao centro principal ou aos subcentros, não podendo, portanto, ser caracterizadas como de expansão geográfica das mesmas; - Caracterizam-se pela localização de atividades tipicamente centrais, mas de forma especializada. Ou seja, nelas não se reproduz a alocação de todas as atividades tradicionalmente centrais, mas selecionadamente de algumas destas. Daí, a caracterização do processo como de desdobramento da centralidade (ao invés de reprodução da localização das atividades centrais em menor escala, como que observamos nos subcentros), como se o centro se multiplicasse, desdobrando-se especializadamente em outros eixos da estrutura urbana; - O nível de especialização destes eixos de desdobramento da centralidade, é funcional e/ou socioeconômico. Em muitos casos, neles alocam-se predominantemente estabelecimentos ligados a um tipo de atividade; - Esta especialização se traduz na procura dos segmentos de maior poder aquisitivo do mercado, que progressivamente "abandonam" o comércio e os serviços do centro tradicional. Ressaltamos que estas vias de desdobramento da área central, cortam nestes casos, áreas de uso residencial de padrão mais elevado, procurando atingir uma determinada clientela, e ao mesmo tempo construir uma imagem de área de comércio seleto. Para se distinguir, estão fora do centro principal, caracterizado até um certo período, por atender a totalidade do mercado consumidor no que se refere aos segmentos socioeconômicos; e ainda, procuram eixos de fácil acesso através do transporte particular" (SPOSITO, 1991, p. 49 - 50, grifos da autora)".

Devido a escassa literatura no Brasil, Souza (2009), também em busca da compreensão sobre eixos comerciais em sua pesquisa, recorreu à literatura estadunidense e se deparou com os trabalhos de Malcolm Proudfoot (1937) e Brian Berry (1958), que estudaram sobre as centralidades em cidades norte-americanas.

Com isso, ao estudar a estrutura varejista de cidades norte-americanas, Proudfoot (1937) *apud* Souza (2009, p. 55) identificou cinco tipos principais:

a) *Central Business Center* (Distrito Central de Negócios - CBD), equivale ao centro das cidades; b) *Outlying Business Center* (Centro Periférico de Negócios), trata-se

de uma reprodução em menor escala do Distrito Central de Negócios, tanto em relação à estrutura varejista que possui quanto à acessibilidade. Equivale aos subcentros; c) *Principal Business Thoroughfare* (Eixo Principal de Comércios), importante via de tráfego de veículos e fluxos de pessoas que faz ligação entre o núcleo central aos bairros periféricos; d) *Neighborhood Business Street* (Rua Comercial de Bairro), compõe vias de uso misto de lojas de primeira necessidade e uso residencial, podendo ser a extensão de um Centro de Negócios Periférico ou estar isolada; e) *Isolated Store Cluster* (Agrupamento Isolado de Lojas), grupo de lojas de artigos básicos, localizado a pequena distância da área residencial.

Assim, dentre as definições propostas por Proudfoot (1937), as que mais se assemelham a eixos comerciais são o “Eixo Principal de Comércios” e a “Rua Comercial de Bairro".

Berry (1958) propôs que a cidade, em seu arranjo não central, está organizada em três estruturas intraurbanas: Centros Empresariais; Eixos Comerciais e Áreas Especializadas. Estes modelos são resultantes do próprio processo de descentralização comercial, além da especialização funcional e da mobilidade do consumidor (SOUZA, 2009).

Os eixos comerciais entendidos por Berry (1958) são as autoestradas comerciais e as artérias urbanas comerciais. As autoestradas comerciais abrigam funções voltadas ao tráfego rodoviário — como postos de gasolina, restaurantes, hotéis e *drive-ins* — que, embora respondam ao volume de tráfego, raramente se articulam funcionalmente entre si (MOTTER, 2016).

Já as artérias urbanas comerciais, por sua vez, concentram atividades que se beneficiam da boa acessibilidade urbana, operando com mais eficiência fora do centro tradicional. Nesses corredores, encontram-se funções especializadas de uso esporádico, que atraem um público amplo e cuja localização estratégica garante o acesso a alguns segmentos do mercado urbano (MOTTER, 2016).

Além desses eixos, Berry (1958) também identifica os eixos suburbanos — onde predominam comércios recentes como *drive-ins* e lojas de desconto — e as ruas comerciais tradicionais, remanescentes das áreas mais antigas das cidades, desempenhando funções de conveniência e vizinhança (MOTTER, 2016).

Apesar de a literatura estadunidense ter contribuído significativamente para a compreensão conceitual sobre eixos comerciais, optamos por utilizar a literatura

brasileira, baseada em Duarte (1974) e Sposito (1991), pois estas são as que mais se aproximam da realidade de nosso objeto de estudo.

Dessa maneira, com base em nossas interpretações sobre eixos comerciais e utilizando a proposta conceitual de Duarte (1974), é possível inferir, portanto, que os eixos comerciais são importantes vias de circulação no tecido urbano e que agem como uma “ponte de ligação” entre importantes bairros da cidade e desempenham papel importante no deslocamento populacional diário pendular. Ademais, por localizarem-se em vias estratégicas da cidade e atraírem um intenso fluxo populacional diário, alguns eixos adquiriram funcionalidades altamente especializadas e concorrem diretamente com a centralidade exercida pelo centro tradicional.

Demonstramos anteriormente que Duarte (1974) criou uma hierarquização dos centros funcionais na cidade do Rio de Janeiro e acreditamos que os eixos comerciais em Joinville também podem ser categorizados e hierarquizados conforme o método proposto por Duarte (1974). A hierarquização dos eixos comerciais serve para demonstrar que um maior ou menor poder de atratividade vai depender da quantidade de concentração de especializações funcionais instaladas nos eixos.

Salientamos, mais uma vez, que o método de hierarquização de Duarte (1974), apesar de sua importância, foi criado sob uma realidade temporal e espacial distinta da joinvilense. Portanto, dado às diferentes circunstâncias, é necessário adaptar o método da autora para a realidade de Joinville.

Dessa forma, aplicando a proposta conceitual de “eixos comerciais”, definidos pelas autoras anteriormente citadas, em Joinville, as ruas Blumenau, João Colin e Getúlio Vargas são importantes vias de ligação norte-sul entre vários bairros da cidade - que, inclusive, como veremos mais adiante, fizeram parte da estruturação da cidade através do planejamento urbano proposto pelo Plano Básico Urbanístico (PBU) de 1965, onde priorizava o desenvolvimento da cidade através do eixo norte-sul (SANTANA, 1998; VOOS, 2012) - o que se enquadram como eixo comercial, já que as mesmas servem como “artérias” de intensos fluxos de veículos e deslocamentos populacionais diários, apresentando também em suas composições, várias instalações comerciais importantes, muitas vezes apresentando um comércio mais “especializado”. Dessa forma, as referidas vias são, claramente, evidências de eixos comerciais em Joinville. Para o sul, outras duas vias, a Avenida Getúlio Vargas e a Rua São Paulo, formam mais um eixo comercial que se enquadra

nas características conceituais descritas anteriormente. Acreditamos que existem outros eixos comerciais importantes em Joinville, mas que apresentam uma menor complexidade funcional, os quais iremos discorrer mais adiante.

Ademais, como proposto por Duarte (1974), devemos considerar que os centros funcionais intraurbanos possuem escalas de polarização e tamanhos distintos um dos outros e, apresentam também, diferentes graus de complexidade funcional. Posto isso, outras vias que se aproximam do conceito de “eixos comerciais” em Joinville, apesar de possuírem uma menor complexidade funcional quando comparado aos eixos comerciais “centrais”, são as Ruas Albano Schmidt, Tuiuti, Iririú e Monsenhor Gercino.

3.2.4 Shoppings Centers

O crescimento urbano policêntrico é cada vez mais evidente em cidades norte-americanas, africanas, europeias, asiáticas e sul-americanas (DUQUET e BRUNELLE, 2020).

Como vimos, as novas centralidades surgem a partir do processo de urbanização ocorrida em cidades grandes e médias. Essas novas centralidades surgem para atender a uma determinada população da cidade que se encontrava desprovida de comércios e serviços. Em conformidade com Xavier (2006, p. 13), as novas centralidades

> “reduziram a demanda que havia em relação ao centro principal, por isso contribuíram, tanto para a redução da necessidade dos consumidores se deslocarem até o centro principal, como também para que muitas lojas migrassem para essas novas áreas centrais menos congestionadas, e por isso, com acesso mais rápido”.

Dessa forma, a cidade grande e média deixou de ter um centro único monopolizador, isto é, elas deixam de ser monocêntricas e passam a ter outras centralidades, que competem com o centro principal ou que agem na complementaridade da oferta de serviços e comércios. Com isso, as cidades que apresentam mais de uma centralidade funcional passam a ser denominadas, de acordo com Santos (2008), de “cidade poli(multi)nucleada”.

Para Santos (2008, p. 359), “a produção da cidade poli(multi)nucleada está inteiramente relacionada com os processos de centralização, descentralização e (re)centralização”, que têm por finalidade reestruturar a cidade, ao construir/destruir

o espaço urbano obedecendo a ordens impostas pelos agentes dominantes. Ou seja, em conjunto, os grupos sociais urbanos participam ativamente da (re)construção do espaço urbano, definindo e moldando as estruturas como as próprias centralidades (CORRÊA, 2004).

Algumas áreas do centro tradicional passaram por um processo de descentralização e esvaziamento, enquanto que outras áreas floresciam como novas centralidades espontâneas, denominadas subcentros e eixos comerciais (diversificados e especializados); além disso, também surgiam novas centralidades pontuais planejadas, isto é, os *shoppings centers*.

No contexto nacional, os *shoppings centers* se traduzem em outros tipos de atividades centrais que surgiram, primeiramente, em metrópoles brasileiras a partir dos anos 70 e se generalizaram nos anos 80, incluindo em cidades de porte médio, reestruturando os espaços urbanos dessas cidades (SPOSITO, 1991, p. 50).

No entanto, não se deve confundir os subcentros e eixos comerciais com os *shopping centers*. Segundo Villaça (2012, p. 303), "o shopping center é sucessor da loja de departamentos, que por sua vez é sucessora da loja geral, de meados do século XIX".

Ainda em conformidade com Villaça (2012, p. 303 – 304),

> "há, entretanto, uma diferença fundamental entre, de um lado, o shopping center e, de outro, a loja de departamentos e as lojas dos subcentros tradicionais. Nestes últimos, o comerciante é quem toma várias decisões importantes a respeito de seu empreendimento, a começar pela localização do estabelecimento; no shopping, é o promotor imobiliário quem define não só a localização, mas uma série de normas ao comerciante, como horário de funcionamento, aspectos de comunicação visual, normas de segurança, etc. Ao controlar e impor, também há um domínio do capital imobiliário sobre o mercantil. O shopping representa, pois, a penetração do capital imobiliário na esfera do capital mercantil e a sujeição do comércio varejista e dos serviços ao capital imobiliário e - através deste - ao financeiro".

Dessa forma, os *shoppings centers* representam a penetração do capital imobiliário no comércio, pois os comerciantes seguem regras rígidas impostas pelo promotor imobiliário, o que limita sua autonomia e expansão.

Sposito (1991, p. 50 - 51) destaca que o *shopping*

> "se constitui uma reprodução, em nova localização, de atividades que tradicionalmente ocupavam o centro principal e/ou outros eixos comerciais no interior da cidade. Tais atividades são, principalmente, comerciais e de serviços (estes ligados ao lazer como cinemas, restaurantes, lanchonetes, e eventualmente serviços bancários. [...] os shoppings podem ser identificados… por uma especialização sócio-econômica, na medida em que se voltam para clientelas de maior poder aquisitivo..."

O *shopping* não somente oferece uma concorrência direta no setor terciário mas oferece, segundo Sposito (1991, p. 51), “facilidades de acesso para o transporte individual, abrigo, segurança, beleza arquitetônica…”.

Os *shoppings*, em nosso entendimento, devem ser considerados como centralidades pontuais que concorrem diretamente entre si e “em partes” com a própria centralidade exercida pelo centro tradicional.

Acreditamos que, num primeiro momento, os *shoppings* concorriam diretamente com o centro tradicional, pois o *shopping* representava a novidade, o conforto, “símbolo” que atraiu algumas lojas, antes localizadas no centro, destinadas a um público de alto poder aquisitivo.

O centro tradicional, que passava pelo processo de descentralização e sentia a fuga de alguns estabelecimentos, não se esvaziou por completo, pois o centro da cidade, por possuir “a mais nobre localização” urbana, conseguiu reconfigurar o seu uso para seu público-alvo remanescente: a população de baixo poder aquisitivo.

Acreditamos, então, que atualmente o centro não “concorre” diretamente com os *shoppings*, pois cada uma dessas centralidades consolidou um público-alvo diferenciado, que também possui distintas condições de deslocamento e acessibilidade. O centro da cidade, por ser mais acessível por transporte coletivo e deslocamentos a pé, reforçou a característica de comércio popular. Já os *shoppings*, por localizarem em áreas que privilegiam o acesso por automóvel e oferecerem amplos estacionamentos, se voltaram a atender consumidores de alto poder aquisitivo. Assim, acreditamos que a “concorrência inicial” entre o centro tradicional e os *shoppings* criou uma separação social e do consumo no espaço urbano, onde o automóvel se tornou um elemento importante para o acesso do espaço constituído pelos *shoppings*.

Mas vale ressaltar que, em Joinville, a localização influencia diretamente o “acesso”. Por localizar-se na área central, o *shopping* Mueller, por exemplo, ainda que tenha suas especializações funcionais, como redes de franquias como Starbucks, McDonald's, têm passado por um processo de “popularização” pois foi tomado pela camada popular, onde é frequente a existência dos chamados “rolezinhos”. Este fato nada mais é do que a tomada do *shopping* pela camada de baixo poder aquisitivo, que o frequenta principalmente no final de semana nos chamados “passeios de Shopping com ar condicionado”.

A necessidade de “exclusividade de consumo” da camada mais abastada incitou à construção de um novo *Shopping*, o Garten, inaugurado em 2010, que passou a exigir o automóvel como meio de acesso, mas que atualmente também já dá sinais de popularização.

Com isso, de modo geral, apesar de a invenção do automóvel e seu amplo uso pela sociedade tornaram o centro urbano mais acessível, ele também conciliou uma maior acessibilidade às novas centralidades intraurbanas como os *shoppings*, eixos comerciais e também subcentros. Sobre este fato, Corrêa (2006, p. 264) pontua que

> “a introdução e a difusão do automóvel redefiniu funcionalmente os centros urbanos, não os eliminando, isto é, ao atuar no sentido de eles perderem a sua razão de ser, ainda que, no processo, os centros maiores, mais distantes entre si, fossem beneficiados, tornando-se mais acessíveis”.

No entanto, Sposito (1997) faz uma crítica ao mencionar que acessibilidade às centralidades está condicionada ao poder aquisitivo da população, mencionando que

> “a mudança da escala do pedestre para a escala do automóvel, que permitiu o fim da centralidade única, não significa, necessariamente, o acesso de toda a sociedade a essas novas áreas urbanas, a esses novos nós da centralidade intraurbana” (SPOSITO, 1997, p. 31).

Para efetuar um trajeto até uma determinada centralidade, uma pessoa de alto poder aquisitivo que possui um automóvel, conta com um acesso direto a centralidade, enquanto que a população de baixo poder aquisitivo, que depende do transporte coletivo, muitas vezes precisa utilizar duas ou até três linhas de ônibus, o que dificulta seu acesso direto a determinadas centralidades.

O fato é que, assim como alguns eixos comerciais, de modo geral, os *shoppings* “buscam atingir a população de alto poder aquisitivo e, ao mesmo tempo, construir uma imagem de comércio seleto” (SPOSITO, 1991, p. 49 - 50). Dessa forma, é comum que muitos *shoppings* se instalem em áreas “menos centrais” e de “difícil acesso” para a população de baixo poder aquisitivo pois, ao almejarem um “público mais seleto economicamente”, a localização menos central do *shopping* é uma forma de “inibir” a presença de grupos sociais menos desejados, a população de menor renda, por estes estabelecimentos (SPOSITO, 1991).

Em Joinville, o *Shopping* Garten ilustra essa separação socioespacial “intencional”, pois o referido *shopping* é voltado a um público de alta renda e

localiza-se na parte norte da cidade, muito distante dos bairros que concentram a maioria da população de baixo poder aquisitivo, que estão localizados predominantemente na parte sul da cidade.

Para finalizar nossas reflexões sobre o espaço intraurbano, em resumo, as novas centralidades, podem ter importância a nível do centro principal, mas sem a ele se igualar, pois as novas centralidades localizam-se em algumas áreas da cidade e atendem apenas parcelas da população citadina (DUARTE, 1974), ao contrário do centro principal (o centro histórico) que possui uma localização “central” e consegue polarizar a cidade como um todo (VILLAÇA, 2012), mesmo após ter sofrido, em partes, com o processo de descentralização, pois apesar disso ele ainda está localizado na mais nobre localização do aglomerado urbano, no centro da cidade (SPOSITO, 1991).

Com isso, todos estes fenômenos evidenciaram um novo arranjo espacial nas cidades, especialmente nas médias e nas grandes, o que mostra, também, a necessidade do poder público a reconhecer e incorporar tais dinâmicas no planejamento urbano, sobretudo nos planos diretores, que deveriam orientar o uso e ocupação do solo conforme as novas lógicas de centralidade e mobilidade. Mais adiante, fizemos essa discussão e buscamos entender como o poder público municipal de Joinville compreende as dinâmicas de novas centralidades e como orienta seus respectivos planejamentos.

3.3 DELIMITAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES EM JOINVILLE

Veremos nos próximos subcapítulos como como o método do uso do solo, utilizado nos estudos de áreas centrais pode ser adaptado para compreender novas áreas de centralidades intraurbanas. Depois, em seguida, trataremos de discutir como esse método deve ser adaptado à realidade joinvilense.

3.3.1 O método de Murphy e Vance Jr. (1954)

Atualmente são escassos os trabalhos que tenham realizado estudos sobre os métodos e suas aplicações na área de formação e delimitação de novas centralidades intraurbanas. Murphy e Vance Jr. (1954) *apud* Alves (2011)

propuseram três critérios principais para a delimitação do *Central Business District* (CBD) — ou Distrito Central de Negócios: (1) a distribuição da população e dos fluxos de pessoas; (2) o valor da terra ou dos imóveis; e (3) o uso do solo. A partir desses parâmetros, os autores desenvolveram metodologias empíricas para identificar e delimitar a área central das cidades, associando-a à concentração das atividades comerciais e de serviços de maior valor agregado.

A abordagem “1) Distribuição da população e dos fluxos de pessoas” foi descartada por Murphy e Vance Jr. (1954) após realizarem os testes. A limitação dessa abordagem se dá, pois, por um lado, tendo como escala de análise os quarteirões centrais, alguns destes apresentam funções urbanas que não se enquadram nem como uso residencial e nem como uso comercial e de serviços, como é o caso, por exemplo, de fábricas e instituições educacionais; e, por outro lado, da escassez de dados confiáveis sobre o número de pessoas empregadas na área central. Soma-se a esses dois pontos, o fato de que o fluxo de pessoas no centro, embora intenso, não necessariamente expressa o contingente cuja destinação final é, de fato, o centro da cidade (CBD) (MURPHY e VANCE JR., 1954; *apud* ALVES, 2011, p. 170).

Após os testes, Murphy e Vance Jr. (1954) também descartaram a abordagem “2) Valor da terra ou dos imóveis” devido às grandes diferenças entre os valores reais e os valores legais dos imóveis localizados no centro da cidade, incluindo também às variações da dimensão dos lotes e suas localizações. Além disso, a metodologia de atribuição de valor ao lote, baseada apenas no terreno ou incluindo a edificação existente, também introduz distorções, comprometendo a uniformidade e a aplicabilidade do critério (*apud* ALVES, 2011, p. 170).

O método mais confiável para a delimitação e compreensão da área central (CBD) se dá a partir da análise dos usos do solo (o tipo de atividade que ocorre em cada prédio ou terreno). De acordo com Alves (2011, p. 171), “os estudiosos (Murphy e Vance Jr.) concluíram que o uso do solo forneceria um enfoque mais direto e realístico para a delimitação do CBD”. Ou seja, visualmente, é possível identificar a “quebra na continuidade do uso dos negócios centrais”, especialmente quando levamos em consideração “o uso da terra no pavimento térreo” (ALVES, 2011, p. 170). Ademais, também é possível identificar onde o centro funcional da cidade termina pois, segundo Alves (2011, p. 170), “certos tipos de estabelecimentos tendem a concentrar-se nas áreas limítrofes”, isto é, alguns estabelecimentos tidos

como menos centrais como oficinas, armazéns, igrejas, se localizam nas bordas do centro, o que facilita a identificação de seu término.

Após definirem como método, os usos do solo, Murphy e Vance Jr (1954) estabeleceram um procedimento metodológico para a determinação do CBD. Para realizar o mapeamento dos usos do solo, é necessário classificar as atividades em duas categorias que, segundo Alves (2011, p. 171) consistem em:

> "os negócios centrais, representados pelo comércio varejista, serviços, escritórios, e os não centrais, como residências, órgãos públicos e governamentais, entidades religiosas, comércio atacadista, estabelecimentos industriais, armazéns comerciais e terrenos (lotes, prédios e lojas) vazios (grifos nossos).

Para fins analíticos, além de considerar os usos centrais e não centrais, Murphy e Vance Jr (1954) *apud* Alves (2011, p. 171) ressaltaram a importância de também se considerar a "dimensão vertical" dos imóveis. Com isso, ao considerar a dimensão vertical do imóvel, Alves (2011, p. 171) adverte que

> "ela é distinguida em três níveis: o térreo, o segundo e o terceiro pavimento, sendo o último generalizado aos demais. Destaca-se que as atividades desenvolvidas nos pavimentos acima do térreo são também parte integrante do CBD".

"A unidade quarteirão foi definida como unidade de análise em detrimento da frente de rua". Assim, é possível tabular os dados estatisticamente, a fim de comparar os equipamentos de cada quarteirão para melhor compreendê-los. Para isso, Murphy e Vance Jr. (1954) propuseram três índices, sendo: 1) *Total Height index* - THI [altura em andares], 2) *Central Business Height Index* - CBHI [Índice de altura das atividades centrais, e 3) *Central Business Intensity Index* - CBII [índice de intensidade das atividades centrais].

O primeiro índice, o THI, tem por objetivo identificar os quarteirões com prédios mais altos, mas tem como problema a falta de informação sobre o uso dos prédios. O segundo índice, o CBHI, mostra a proporção de atividades centrais desenvolvidas nos andares dos prédios e, para ser calculado, deve considerar a área total de usos centrais dividido pela área dos térreos dos prédios e, o resultado deve ser maior ou igual a um para que o quarteirão seja considerado central. Este índice é um pouco mais abrangente que o anterior, pois mostra a verticalização funcional. Já o terceiro índice, o CBII, mostra "a proporção de espaço ocupado com negócios centrais em todos os pavimentos" dos prédios. Esse índice deve ser calculado ao dividir "a área de atividades centrais pela área total, cujo valor é

multiplicado por 100. Esse índice deve ser acima de 50% para que o quarteirão seja central" (ALVES, 2011, p. 171).

Para não deixar lacunas no método, Murphy e Vance Jr (1954) adicionaram algumas regras para a classificação dos quarteirões onde, segundo Alves (2011, p. 172), deve-se

> 1) considerar a contiguidade dos quarteirões; 2) analisar presença de quarteirões que alcançaram os índices no entorno de um que não alcançou, mas que nesse contexto integrará o CBD; 3) considerar integrantes do CBD os prédios públicos municipais adjacentes aos quarteirões que atingiram os índices; 4) se as atividades supracitadas ocupam somente parte de um quarteirão que, porém, é contíguo a outros quarteirões centrais, tal quarteirão então é considerado central".

Ao definir o quarteirão como unidade de análise, Souza (2009, p. 42) acrescenta ainda que "o quarteirão deve fazer parte de um grupo contíguo ao ponto de maior concentração de pedestres".

Murphy e Vance Jr. (1954) aplicaram o método de uso do solo ao estudar nove cidades (consideradas médias) norte-americanas, que possuíam tamanhos semelhantes porém, apresentavam contextos econômicos diferentes. Os autores chegaram à conclusão que o método de uso do solo "consiste em um eficiente mecanismo para os estudos do CBD" (*apud* ALVES, 2011, p. 172).

Apesar de ter sido desenvolvido inicialmente para estudar as áreas centrais de cidades norte-americanas, o método do uso do solo de Murphy e Vance Jr. (1954) foi considerado muito relevante para os estudos das áreas centrais das cidades. No Brasil, o método do uso do solo também foi aplicado em várias cidades, de escala metropolitana e média.

No entanto, como mencionado acima, o método foi criado a um perfil específico de cidade que possui um modelo espacial, social e econômico distinto da realidade brasileira. Com isso, o método teve que ser adaptado à realidade de cidades brasileiras, que são distintas às norte-americanas.

Devemos ter cuidado ao comparar cidades que apresentam dinâmicas distintas. Acreditamos que a área central de uma cidade é compreendida como sendo a parte da cidade onde há maior circulação de pessoas quando comparado a outras áreas da mesma cidade. A comparação de fluxos deve ser restrita apenas à mesma cidade, pois se compararmos a intensidade dos fluxos de pessoas em uma cidade média ou metropolitana com uma cidade pequena, esta última praticamente não teria um centro, o que é uma interpretação equivocada pois, as cidades

pequenas também possuem um centro, mas ele apresenta dinâmicas menos intensas, como menor grau de verticalização, menor especialização funcional e também uma menor intensidade de fluxos quando comparado às áreas centrais de cidades médias e grandes. Dessa forma, é possível utilizar o método de uso do solo de Murphy e Vance Jr. (1954) para identificar e delimitar as áreas centrais de quaisquer cidades, desde que o método seja adaptado à realidade local.

3.3.1.1 Adaptação do método de Murphy e Vance Jr. (1954) na análise das novas centralidades de Joinville

Consideramos pertinente a aplicação do método de Murphy e Vance Jr. (1954) em Joinville, sobretudo por sua capacidade de revelar, a partir do uso do solo, a estrutura funcional do centro urbano e as possíveis áreas de transição com novas centralidades emergentes. No entanto, é necessário reconhecer que o método foi concebido em outro contexto histórico e espacial — o das cidades norte-americanas da metade do século XX —, cujas formas urbanas e dinâmicas econômicas diferem significativamente das cidades brasileiras contemporâneas. Assim, sua utilização em Joinville exige adaptações metodológicas que considerem a irregularidade morfológica do tecido urbano, a presença de usos mistos, a coexistência de funções residenciais e comerciais e a diversidade socioeconômica que caracteriza o centro e seus entornos. Com tais ajustes, o método mantém sua relevância analítica, oferecendo uma base empírica consistente para compreender a centralidade urbana joinvilense e suas transformações recentes.

Desta forma, realizamos a adaptação do método de Murphy e Vance Jr. (1954) à realidade de Joinville para identificar e analisar as novas centralidades de seu espaço urbano.

A adaptação do método do uso do solo de Murphy e Vance Jr. (1954), também se mostra eficaz para a análise funcional de outras áreas com concentração de atividades comerciais localizadas fora do centro histórico, como é o caso dos subcentros e dos eixos comerciais.

Como vimos, o método de Murphy e Vance Jr. (1954) é constituído a partir de três enfoques principais: a classificação do uso do solo, a consideração da

verticalidade das edificações e o emprego dos índices de centralidade aplicados à unidade territorial quarteirão.

Adaptamos a metodologia de Murphy e Vance Jr. (1954) em nosso(s) objeto(s) de estudo sobre as novas centralidades em Joinville. A primeira adaptação diz respeito a unidade de análise que, em nossa abordagem optamos pela utilização da unidade “frente de rua” em detrimento da unidade “quarteirão”. A adaptação se justifica pois, levando em consideração o arranjo espacial da concentração de atividades comerciais em várias centralidades joinvilenses, percebemos que, muitas delas são constituídas por eixos comerciais e subcentros lineares, isto é, ambas são centralidades que localizam-se inteiramente ao longo de uma única via, não sendo necessário, portanto, uma análise da unidade “quarteirão” como um todo, por isso é mais pertinente o uso da unidade “frente de rua”.

Utilizamos o embasamento teórico de Murphy e Vance Jr. (1954) para identificar e categorizar os usos do solo nas centralidades com base nas categorias de atividades centrais e atividades não centrais. As atividades centrais são compostas por comércios varejistas, serviços especializados, escritórios, agências bancárias, clínicas, consultórios, estabelecimentos gastronômicos, entre outros. Já as atividades tidas como não centrais são compostas pelos usos residenciais; usos industriais; uso institucional (órgãos públicos como escolas e postos de saúde, além de instituições de interesse público como universidades públicas e privadas, creches, terminais de ônibus, campos e quadras de esportes e espaços públicos para recreação e lazer como praças e *playgrounds* infantis); usos religiosos, compostos por igrejas e outros estabelecimentos de práticas religiosas ou equipamentos ligados a entidades religiosas; comércio atacadista; armazéns; terrenos (e imóveis) baldios, abandonados ou em construção.

De modo geral, as distinções em usos centrais e não centrais permitiu mapear a especialização funcional das áreas estudadas e identificar a concentração de Atividades Centrais, Não Centrais e Típicas da Zona Periférica ao Centro.

A fim de identificar a “dimensão vertical” defendida por Murphy e Vance Jr. (1954), reconhecemos também que a centralidade não se expressa apenas no pavimento térreo dos edifícios. Por isso, também consideramos os usos distribuídos nos diferentes pavimentos das edificações e incluímos na coleta de dados empíricos o térreo, o segundo e os pavimentos superiores. Todavia, adiantamos que a verticalização com prédios com mais de 3 andares não é recorrente nas novas

centralidades de Joinville. Os edifícios em que ela ocorre, em sua grande maioria, apresentam até 2 andares: sendo o térreo e o piso superior.

Para a delimitação das centralidades e seus respectivos mapeamentos, ressaltamos que também aplicamos as regras complementares propostas por Murphy e Vance Jr. (1954), como a contiguidade física, a presença de equipamentos públicos adjacentes e a integração de “frentes de rua” com ocupação parcial, que estavam inseridas numa área de uso predominantemente central.

Como as atividades centrais e não centrais, além das típicas da ZPC desenvolvidas nas novas centralidades em Joinville desenvolvem-se majoritariamente no pavimento térreo, e como optamos em não utilizar a unidade quarteirão, resolvemos não aplicar os índices propostos por Murphy e Vance Jr. (1954), pois não é nosso objetivo compreender o grau de verticalização, praticamente inexistente nas novas centralidades, exceto em edifícios com até 2 pavimentos, índice este medido pelo THI. O que também não faz sentido para nós aplicar o segundo índice, o CBHI, que mede quantos andares são usados para atividades centrais, já que estas são facilmente identificadas nos pavimentos térreos e, no máximo, no segundo andar. E, por último, justificamos, também, a não utilização do terceiro índice, o CBII, que mede a proporção da área total ocupada por atividades centrais, pois, a aplicação do CBII poderia gerar distorções na análise ao superestimar ou subestimar a centralidade de áreas cujo dinamismo não está vinculado à ocupação vertical, mas sim à diversidade funcional concentrada no pavimento térreo.

Resumidamente, os índices THI, CBHI e CBII são muito importantes para a análise de centralidades mais verticalizadas e, nas novas centralidades de Joinville, quando há ocorrência de verticalização, ela se dá em edificações de no máximo dois pavimentos, o que inviabiliza o próprio uso dos indicadores, que foram criados justamente para compreender as centralidades verticais. Portanto, os índices não fazem sentido num contexto onde a verticalização é praticamente inexistente.

Dessa forma, optamos adaptar o método de Murphy e Vance Jr. (1954) à realidade de Joinville. Como já defendido por Duarte (1974, p. 82), a utilização deste método tem como objetivo “evitar grandes imprecisões na análise”, já que se trata da adaptação de um método, que foi criado para analisar outra realidade. Apesar disso, ele é suficiente para analisar a realidade joinvilense.

Assim, após adaptar o método de uso do solo de Murphy e Vance Jr. (1954), elaboramos uma metodologia que se dá, inicialmente, a partir da pesquisa empírica, isto é, realizamos levantamentos de dados empíricos através de trabalhos de campo realizados em várias áreas de Joinville, que apresentam uma dinâmica de atividades comerciais e que foram identificadas por nós como possíveis novas centralidades.

O segundo passo metodológico consistiu no tabulamento dos dados coletados, os quais foram posteriormente georreferenciados com o uso do *software* QGIS (*desktop* versão 3.40.6). A partir disso, foram elaborados mapas temáticos com o objetivo de identificar o padrão espacial de distribuição dos usos do solo, resultando na produção de representações cartográficas que evidenciam as atividades centrais, as atividades típicas da Zona Periférica ao Centro (ZPC) e outros diferentes usos do solo encontrados.

A identificação e análise das novas centralidades em Joinville foram realizadas com base na articulação de três critérios complementares: funcional, morfológico e de uso do solo, também comuns e aceitas por vários autores como Duarte (1974), Sposito (1991), Correa (2004; 2006), Villaça (2012), souza (2009), dentre outros.

A identificação das centralidades pelo critério funcional destaca as atividades de consumo pouco frequente e serviços profissionais como elementos capazes de definir a hierarquia e a influência desses centros. Em conformidade com Duarte (1974, p. 68),

> "o comércio de consumo pouco frequente tem localização diferenciada, não aparecendo em todos os centros funcionais com características semelhantes, sendo pois um elemento para hierarquização dos mesmos. A maior ou menor difusão destes está diretamente vinculada à frequência de consumo. Aqueles de consumo raro terão localização mais restrita, determinando maiores deslocamentos para sua aquisição. É o caso, por exemplo, dos estabelecimentos de venda de instrumentos musicais" (grifos nossos).

Com isso, entendemos que a centralidade não se restringe à forma física, mas é principalmente resultado das funções que o espaço exerce na dinâmica urbana, determinando seu grau de polarização e área de influência.

O critério de uso do solo enfoca a distribuição espacial das funções urbanas em cada lote ou edificação, servindo para analisar a predominância de usos comerciais, residenciais, institucionais ou mistos. Tais usos foram agrupados em atividades centrais e não centrais, além de também serem categorizados nas

atividades típicas da ZPC. O critério de uso do solo é importante pois permite delimitar as centralidades a partir da concentração de atividades centrais, principalmente no pavimento térreo, característica principal das centralidades em Joinville. Murphy e Vance Jr. (1954) já destacaram que o uso do solo é um indicador direto e realista para delimitar as áreas centrais (e também novas centralidades) pois reflete o valor econômico e funcional da terra. Dessa forma, a análise do uso do solo é complementada através dos outros dois critérios.

O critério morfológico, por sua vez, baseia-se na análise da configuração física e da estrutura espacial das áreas urbanas. Essa abordagem considera aspectos como o traçado viário predominante, a concentração de fluxo de pedestres e veículos, a continuidade e o adensamento das fachadas comerciais no pavimento térreo, além da presença de equipamentos urbanos como praças e terminais de transporte que estruturam o espaço da centralidade.

Incluir os elementos morfológicos na análise é importante pois ao mostrar a concentração de funções urbanas, eles permitem compreender os espaços caracterizados como “centralidades”. Além disso, eles também servem para identificar o “limite físico” dos centros funcionais e para compreender como se dão as relações deles com o entorno.

Assim, acreditamos que os “critérios morfológicos” em conjunto com os “critérios funcionais” e de uso do solo, possibilitam uma delimitação precisa das áreas consideradas “centralidades funcionais”.

Resumidamente, o critério funcional mostra o papel que a área exerce na cidade, ou seja, ele revela o grau de polarização através de sua capacidade atrativa de fluxos. Este critério foi utilizado por Duarte (1974), que realizou estudos sobre a hierarquização dos centros funcionais na cidade do Rio de Janeiro ao utilizar os comércios de consumo pouco frequentes, pois eles sim mostram o poder polarizador das centralidades. O critério morfológico ajuda, então, a reconhecer “visualmente” a centralidade no espaço urbano pois, através dele podemos identificar elementos como adensamento, fachadas ativas, terminais de transporte, dentre outros equipamentos comuns às áreas de centros funcionais (SPOSITO, 1991). E o uso do solo é um método preciso pois permite identificar os tipos de uso que existem nas centralidades (MURPHY E VANCE JR., 1954). Portanto, o uso desses três critérios, em conjunto, garante uma delimitação mais precisa das centralidades (subcentros e eixos comerciais) existentes no espaço intraurbano.

3.3.2 Critérios morfológicos e funcionais na identificação de centralidades intraurbanas

Em seu livro, intitulado “A morfologia das cidades médias”, Amorim Filho (2005) realizou uma importante pesquisa para estabelecer critérios para a “identificação” e “zoneamento” das cidades médias brasileiras (ANDRADE, 2015, p. 25). Em sua pesquisa, Amorim Filho (2005) partiu da literatura estrangeira, norte-americana num primeiro momento, e francesa posteriormente.

Na literatura americana, Amorim Filho (2005) analisou os três modelos de zoneamento vigentes, os modelos de Harris e Ullman, de Hoyt e de Burgess, este último também analisado por Strohaecker (1988), quando buscou compreender a “evolução” do conceito de Zona Periférica ao Centro. Ao analisar os três modelos americanos, Amorim Filho (2005) percebeu que “nenhum deles é capaz, sozinho, de representar a complexidade do zoneamento morfológico funcional das cidades médias e grandes” (ANDRADE, 2015, p. 26).

Na literatura francesa, Amorim Filho (2005) identificou os trabalhos de Borde *et. al.* e Gervaise *et. al.* que “conseguiram contemplar do ponto de vista morfológico, funcional, locacional e das paisagens urbanas, o zoneamento mais abrangente”, onde hierarquizam a estrutura urbana em “quatro grandes espaços concêntricos”: Zona Central; Zona Pericentral; Zona Periférica e Auréola Periurbana (ANDRADE, 2015, p. 26).

Dessa forma, Amorim Filho (2005), baseou-se na literatura francesa para estabelecer a última zona “periurbana” e assim, conseguiu aprofundar e desenvolver um modelo de zoneamento “para a análise morfológico funcional das cidades médias” (ANDRADE, 2015, p. 26). Carvalho *et. al.* (2011) aprofunda as análises sobre as características das zonas propostas por Amorim Filho (2005) ao elencar que

> “a *zona central* seria constituída pela cidade principal da metrópole, ou da conurbação, em que nota-se a presença de funções terciárias raras e sofisticadas, além de graves problemas de trânsito e de segurança. Na *zona pericentral* predomina a função residencial, ainda integrada a conurbação, verificando-se a existência de subcentros polifuncionais de alcance regional. Integram a *zona periférica* as cidades localizadas no limiar da conurbação, sendo essa zona essencialmente polinuclear, onde os eixos exercem papel fundamental, enfrentando problemas sociais, ambientais e de comunicação. A *zona periurbana* encontra-se fora da conurbação, porém com intenso processo de periurbanização, ampliação, intensificação e especialização de atividades urbanas, enquanto há um recuo, em termos espaciais, das atividades rurais que, por outro lado, se intensificam e modernizam,

> ocupando menos espaços, nela verifica-se ainda a existência de casas de campo, hotéis-fazenda e condomínios fechados" (AMORIM FILHO, 2005, p. 48, grifos nossos).

Este zoneamento permite compreender os "aspectos morfológicos do tecido urbano, considerados em suas conotações mais abrangentes inclusive levando-se em conta os padrões fisionômicos, ou das paisagens urbanas atreladas às funções urbanas desempenhadas pela cidade (AMORIM FILHO, 2005, p.42 *apud* ANDRADE, 2015, p. 27, grifos nossos).

Dessa forma, a maioria dos estudos sobre as novas centralidades intraurbanas utilizam os dois critérios para identificar, delimitar e categorizar as centralidades intraurbanas (como centros principais e subcentros). Nossa análise leva em conta, então, os critérios funcionais e morfológicos.

De modo geral, os critérios funcionais se referem às características funcionais e socioeconômicas de uma determinada área da cidade. Eles servem para analisar os fluxos, atividades econômicas e as dinâmicas urbanas com base em indicadores quantitativos de concentração de empregos, que são usados para verificar, por exemplo, as áreas onde há maior concentração de empregos. Outro indicador utilizado é a movimentação de pessoas, que indica, por exemplo, os fluxos de transportes coletivo e particulares. Esse dado é importante para verificar as localidades da cidade que mais atraem fluxos de pessoas, para então determiná-las como centralidades polarizadoras. Os dados de fluxos, geralmente estão contidos em Pesquisas Origem-Destino, que é disponibilizada pelo poder público municipal.

A pesquisa qualitativa também entra como parte do critério funcional. Ela serve para verificar os "usos do solo" que se dão, por exemplo, através da existência de equipamentos públicos e serviços especializados como hospitais, escolas, universidades e parques. A existência destes equipamentos públicos juntamente com outros estabelecimentos geradores de fluxos atrativos como, por exemplo, *shoppings*, galerias de lojas e instituições financeiras, geralmente indicam uma polarização e também uma centralidade, como já apontado por Duarte (1974). O critério também serve para identificar o padrão de renda e classe social predominante.

A morfologia urbana, determinada pelo uso de critérios morfológicos, diz respeito à forma física da cidade, ou seja, ela serve para determinar como o espaço é organizado, construído e percebido visualmente.

Os critérios morfológicos, geralmente utilizam indicadores como a densidade construída, que servem para avaliar a infraestrutura física do edifício como a altura, quantidade de apartamentos e o adensamento vertical; além de verificar o tipo de construção predominante (se a construção é edifício, casa, galpão).

Os critérios morfológicos consideram também o uso misto do solo, como comércio, residencial e serviços no mesmo lote. O critério morfológico também analisa a configuração viária, considerando a hierarquização de vias públicas (becos, vielas, ruas, avenidas, rodovias), a trama das vias (se são quadriculadas, irregulares, radiais), e a presença de infraestrutura considerada central. O uso de critérios morfológicos também é utilizado para identificar a presença de centralidades visuais ou polos de convergência no espaço urbano como praças, calçadões e cruzamentos movimentados.

Em Joinville, utilizamos os critérios morfológicos e identificamos, por exemplo, que o bairro Bucarein possui uma morfologia mista: vias largas, comércio distribuído em eixos, como a Avenida Getúlio Vargas e a Rua São Paulo e observamos também um processo de verticalização crescente que se caracteriza como um adensamento construtivo, integrando um "*cluster* de prédios", com diferentes "gabaritos", onde sua organização espacial expressa uma uma continuidade morfológica que se projeta "a partir da área central da cidade (bairros Centro e Atiradores) e se espalha na direção Norte-Sul" (SANTANA, 2017, p. 225). Em comparação, o distrito de Pirabeiraba, por localizar-se na periferia urbana, tem uma morfologia mais "rural-centrada", e apresenta uma estrutura "linear", que se desenvolveu ao longo da Estrada/Rua Dona Francisca e também possui poucas edificações verticais (SANTANA, 2017).

Acreditamos que os critérios morfológicos podem ser analisados, por exemplo, utilizando imagens de satélite e mapas, sem necessidade de dados muito complexos. No entanto, ao serem considerados isoladamente, os critérios morfológicos podem não revelar necessariamente como o espaço é utilizado.

Dessa maneira, enquanto os critérios funcionais são essenciais para entender a hierarquia e influência das centralidades, os critérios morfológicos ajudam a mapear sua localização e características físicas. Portanto, é comum combinar ambas as abordagens para uma análise mais completa das centralidades intraurbanas, o que também é defendido e proposto por nós em nossa pesquisa.

Além dos critérios destacados, Duarte (1974) adverte que um dos critérios centrais para a caracterização de um centro funcional é a presença de instituições

financeiras. A existência de agências bancárias, unidades de financiamento e investimento fortalece a função econômica desses espaços, ampliando sua capacidade de atração e consolidação no tecido urbano. Esses serviços contribuem diretamente para o dinamismo e a relativa autonomia dos novos centros funcionais em relação ao centro principal (DUARTE, 1974, p. 59).

Além disso, é comum que esses núcleos concentrem serviços profissionais de maior complexidade, como consultórios médicos, laboratórios de análises clínicas, escritórios de advocacia, contabilidade, entre outros serviços prestados por profissionais liberais. A oferta desses serviços, em geral ajustada ao perfil socioeconômico da clientela local, reforça o caráter especializado e funcional dos subcentros (DUARTE, 1974, p. 59).

Somam-se a esses elementos os serviços culturais e recreativos, que, quando associados a uma infraestrutura eficiente de transporte e comunicação, desempenham papel fundamental na consolidação desses espaços. A boa acessibilidade e a integração ao sistema viário urbano ampliam a área de influência dos centros funcionais, consolidando sua posição como polos atrativos no espaço intraurbano (DUARTE, 1974, p. 59).

Assim, utilizamos os aportes teóricos apresentados por Amorim Filho (2005), Duarte (1974), Murphy e Vance Jr. (1954), Strohaecker (1988), Sposito (1991), Ribeiro Filho (2004) e Villaça (2012) em nossas análises para identificação de novas centralidades intraurbanas em Joinville. Com isso, após a adaptação do método proposto por Murphy e Vance Jr. (1954) para análise dos usos do solo, aplicamos os conceitos de Atividades Centrais, Atividades Não-Centrais e Atividades Típicas da Zona Periférica ao Centro - ZPC nas áreas delimitadas como novas centralidades funcionais em Joinville. Ressaltamos o uso dessa nomenclatura (novas centralidades ou centro funcional) para distingui-las da centralidade antiga, o centro tradicional (comumente também chamado de centro histórico, principal, fundacional ou pioneiro).

Dessa forma, apresentamos nossa hipótese: a existência de 9 novas centralidades em Joinville. Realizamos vários trabalhos de campo no decorrer do segundo semestre de 2024 com o intuito de verificar as dinâmicas dos centros funcionais hipotetizados.

O objetivo de nossa pesquisa empírica foi realizar análises qualitativas e a coleta de dados sobre o uso do solo nas localidades. Posteriormente, realizamos a

análise da tabulação dos dados e georreferenciamos no *software* QGIS. Em seguida, analisamos os dados empíricos de uso do solo utilizando os critérios morfológicos e funcionais e cruzamos com dados de indicadores de empregos e mobilidade urbana para identificar os fluxos atrativos que se comportam como centralidades no espaço intraurbano joinvilense. Com isso, as áreas que atingiram todos os requisitos definidos pelo aporte teórico foram definidas como novas centralidades e classificadas como subcentros ou eixos comerciais. As áreas que não atingiram os requisitos foram desconsideradas como novas centralidades funcionais.

Por fim, após identificação e delimitação, realizamos a hierarquização das centralidades funcionais de Joinville com base no levantamento de algumas atividades terciárias, realizado através da metodologia proposta por Duarte (1974, p. 82). Assim, após a análise dos eixos comerciais e subcentros de Joinville, realizamos a hierarquização de seus centros funcionais. Para isso, elaboramos “um quadro síntese” onde selecionamos algumas atividades especializadas “centrais” e “típicas da ZPC” de consumo “frequente e pouco frequente”, que foram utilizadas para classificar as centralidades conforme a quantidade de estabelecimentos. Optamos realizar essa categorização utilizando apenas as funções de consumo frequente e pouco frequente, uma vez que as de consumo “cotidiano” estão presentes em todos os centros e, portanto, não contribuem para a hierarquização. Assim, não foram consideradas, por exemplo, farmácias, agências bancárias e outras atividades comuns a todos os centros funcionais (DUARTE, 1974). O “quadro síntese” da hierarquização está disponível no Apêndice C.

No próximo subcapítulo discutimos sobre como se deu o processo histórico de desenvolvimento das centralidades intraurbanas. Do ponto de vista histórico, legal e empírico, também realizamos uma análise para identificar como se desenvolveram as atuais dinâmicas das centralidades em Joinville.

A seguir, apresentamos o quadro 2, que traz um resumo do método com as devidas adaptações à cidade de Joinville:

Quadro 2 - Síntese da adaptação do método à realidade de Joinville

Etapa / Elemento	**Descrição Original (Murphy & Vance Jr., 1954)**	**Adaptação à Realidade de Joinville**	**Justificativa / Observação**
Objetivo do método	Delimitar o *Central Business District* (CBD) com base em critérios empíricos.	Identificar e analisar novas centralidades (subcentros e eixos comerciais) em cidade média brasileira.	Adaptação necessária pela inexistência de método específico para centralidades intraurbanas em cidades médias.
Critérios principais	1. Uso do solo; 2. Verticalidade das edificações; 3. Aplicação de índices de centralidade (THI, CBHI e CBII).	Mantém-se o foco no uso do solo, incluindo análises funcionais e morfológicas complementares.	A verticalização é pouco expressiva em Joinville; índices foram suprimidos.
Unidade de análise	Quarteirão.	Frente de rua.	A forma linear das novas centralidades (eixos comerciais e subcentros) torna mais adequada a unidade “frente de rua”.
Classificação dos usos do solo	Categorização em atividades centrais (comércio e serviços especializados) e não centrais (residenciais, industriais, institucionais etc.).	Mantém a mesma classificação, acrescida da categoria atividades típicas da Zona Periférica ao Centro (ZPC).	Amplia a capacidade de distinguir gradientes funcionais e áreas de transição.
Critério funcional	Identifica a hierarquia dos centros a partir de atividades de consumo pouco frequente e serviços especializados.	Aplicado para hierarquização das novas centralidades joinvilenses com base em atividades de maior valor agregado.	Segue referência de Duarte (1974) sobre consumo pouco frequente como indicador de polarização.

Critério morfológico	Considera a forma física e estrutura espacial do CBD.	Análise do traçado viário, fachadas ativas, adensamento construtivo e presença de equipamentos urbanos.	Permite reconhecer visualmente os limites e a continuidade das centralidades.
Critério de uso do solo	Distribuição espacial das funções urbanas em cada quarteirão.	Levantamento empírico das atividades em campo, georreferenciado em QGIS.	Indicador direto e realista da concentração funcional e valor econômico do solo.
Índices originais (THI, CBHI, CBII)	Medem grau de verticalização e proporção de usos centrais por pavimento.	Não aplicados.	A verticalização é mínima (até dois pavimentos), inviabilizando o uso dos índices.
Procedimentos metodológicos	Levantamento empírico e aplicação dos índices sobre o quarteirão.	1. Levantamento de campo; 2. Tabulação dos dados; 3. Georreferenciamento (QGIS); 4. Elaboração de mapas temáticos; 5. Delimitação e hierarquização das centralidades.	Garante rigor empírico e compatibilidade com a realidade joinvilense.
Critérios complementares (Murphy & Vance Jr.)	Contiguidade física e presença de usos centrais adjacentes.	Mantidos, considerando integração de frentes de rua com ocupação parcial e presença de equipamentos públicos.	Evita descontinuidade artificial das áreas de centralidade.
Resultado esperado	Delimitação precisa do centro principal (CBD).	Identificação, delimitação e hierarquização das novas centralidades (subcentros e eixos comerciais).	Adequação do método às dinâmicas contemporâneas do espaço intraurbano joinvilense.

Fonte: adaptado de Murphy e Vance Jr. (1954)
Elaboração própria (2025)

4 AS CENTRALIDADES INTRAURBANAS EM JOINVILLE

Dividimos o presente capítulo por temas com intuito de melhor estruturar nossa análise acerca das novas centralidades em Joinville. No primeiro subcapítulo, discutimos como a centralidade é percebida sob a legalidade, isto é, como ela é tratada pelo poder público através dos documentos oficiais.

No segundo e terceiro subcapítulos, com base em dados relacionados ao emprego, discutimos sobre como se dá a dinâmica ocupacional e sua relação com o desenvolvimento de centralidades como polos atratores de fluxos. Para melhor fundamentar a questão dos fluxos, abordamos também sobre o tema mobilidade urbana, com base em documentos oficiais do poder público e buscamos compreender os principais motivos de deslocamento pendular em Joinville, além de identificar as principais áreas que polarizam os deslocamentos.

Por fim, no último subcapítulo, discutimos nossa hipótese e as metodologias que utilizamos. Ou seja, discutimos como as novas centralidades se configuram no espaço intraurbano joinvilense.

4.1 A ABORDAGEM DA CENTRALIDADE NOS PLANOS DIRETORES DE JOINVILLE ENTRE 1965 A 2022

Recentemente, as rápidas e intensas transformações sofridas por médias e grandes cidades contribuíram para o surgimento de diversos problemas relacionados à mobilidade, uso do solo, infraestrutura e segregação socioespacial. Com isso, é importante que as cidades tenham uma política de planejamento urbano eficiente que promova qualidade de vida à população.

Nesse sentido, o plano diretor assume um papel importante. Conforme o Estatuto da Cidade, regulamentado através da Lei Federal nº 10.257/2001, o Plano Diretor trata-se de um documento orientador que, através de diretrizes e normas, estabelece as intenções do poder público para o “futuro” da cidade.

Com isso, dentre os múltiplos temas tratados pelo plano diretor, a questão da centralidade urbana é escolhida por nós como sendo a principal para esta pesquisa. Assim, através dos próximos subcapítulos, realizamos reflexões sobre como a centralidade tem sido legalmente tratada nos instrumentos de planejamento urbano

de Joinville, seja ela exercida através do centro principal ou como ela é tratada através do processo de reestruturação da cidade.

4.1.1 O Plano Básico de Urbanismo de 1965

Historicamente, Joinville apresentou um paulatino desenvolvimento no que tange à legislação sobre o planejamento urbano. No decorrer da década de 1960, Joinville passava por um considerável aumento populacional. “Nesta época Joinville possuía cerca de 90.000 habitantes” (NASCIMENTO, 2014, p. 70). Apesar disso, Nascimento (2014) alerta que não existia, até então, um “plano diretor” que organizasse a cidade espacialmente. A única legislação sobre o “ordenamento territorial” era a Lei n° 667 de 8 de Maio de 1964, que se tratava, de modo geral, de um código de obras do município. Segundo Nascimento (2014, p. 70), “a lei se referia a edificações, proibindo construções em madeira dentro do perímetro urbano (com objetivos “estetizantes”)”. Ademais, a referida lei estabelecia, de acordo com Nascimento (2014, p. 70), “o perímetro urbano e suburbano e a determinação de ruas centrais que exigiam no mínimo dois pavimentos de construção”.

Ainda no mesmo ano de 1964, o então prefeito, Helmuth Fallgatter, formou, segundo Nascimento (2014, p. 70) uma “comissão de cinco engenheiros para iniciar o estudo e elaborar o primeiro plano diretor do uso do solo na cidade”. Como resultado, foi elaborado um projeto de lei que instituiu o Plano Básico de Urbanismo - PBU (PBU/1965) de Joinville, aprovado em dezembro de 1965 e promulgado em janeiro do ano seguinte através da Lei n° 795/1966 (NASCIMENTO, 2014).

Elaborado pela empresa Serete Estudos e Projetos LTDA, o PBU/1965 tinha como objetivo, de acordo com Santana (1998, p. 98 - 99) “estabelecer as premissas socioeconômicas e urbanísticas, que possibilitasse o seu desenvolvimento posterior”. O PBU/1965 foi fundamental, servindo como alicerce para a elaboração posterior de um Plano Diretor, em atendimento às exigências do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo — órgão responsável pela política nacional de planejamento urbano durante o regime militar (VOOS, 2012).

De acordo com Nascimento (2014, p. 71), no PBU “foram traçadas algumas diretrizes de urbanização”, sendo:

> “a) Linearidade – eixo viário estrutural norte-sul; b) Adensamento – para que se pudesse atingir, pelo menos, 70 hab/ha, a fim de possibilitar a extensão

> dos serviços públicos à população; c) Coesão social – criação de pontos de encontro para grandes massas; d) Hierarquia de vias – ordenando o tráfego da rodovia até a via de pedestres e ciclistas; e) Predominância no uso do solo – em lugar de zoneamento funcional rígido, com idéia de maior utilização integral da infra-estrutura; f) Loteamentos – Desestímulo e proibições de novos loteamentos em áreas como, por exemplo, Boa Vista e Guanabara. São impróprias de habitar, alagadiças e afastadas das atuais redes de serviços; g) Reloteamento desapropriações – obter transformações sem desapropriações; h) Paisagem natural – Reencontro dos valores da paisagem do sítio urbano" (NASCIMENTO, 2014).

Dentre os usos do solo, o PBU/1965 contemplava, segundo Nascimento (2014, p. 73):

> "ZPR – Zona de Predominância Residencial (100 hab/ha); ZPI – Residências de distritos industriais (200 hab/ha); ZRE – Zonas Residenciais Especiais (350 hab/ha); ZRE – Parque Residencial do Boa Vista – lotes mínimos 2000m²; ZPC – Zona de predominância comercial; Zona Educacional; Zona Verde; Indústrias dos dist. Industriais; Setor de abastecimento; Estação ferroviária nova; Centro cívico, teatro e administração; Centro comercial modelo – reloteamento; Estação rodoviária – primeira hipótese; Centro vicinal – abastecimento e vivência; Futuro centro secundário".

Notamos que a área central da cidade era compreendida pelo PBU/1965 como "ZPC". No entanto, a sigla não se trata do conceito de Zona Periférica ao Centro, mas sim "Zona de Predominância Comercial". Outro fato interessante contido nas interpretações de Nascimento (2014), é que o PBU/1965 previa um "Futuro Centro Secundário". No entanto, não ficou claro qual seria o "futuro centro" e tampouco mencionou sua localização. O fato é que o PBU/1965 concentrou-se na consolidação do eixo de desenvolvimento "Norte-Sul" como já relatado por Santana (1998).

Com isso, dentre as principais diretrizes do PBU/1965, destacavam-se o estímulo à industrialização e a consolidação do crescimento urbano ao longo do eixo Norte-Sul, acompanhando o curso do Rio Cachoeira (VOOS, 2012). Ainda de acordo com Voos (2012, p. 65),

> "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".

Dessa forma, o PBU/1965 visava, segundo Santana (1998, p. 101), "aumentar a densidade da ocupação" da cidade, ou seja, concentrar mais pessoas e

construções em áreas já existentes, em vez de expandir a cidade para longe. Essa concentração servia também como um meio de promover a “coesão social”, aproximando as pessoas no espaço urbano. O plano previa também que o crescimento da cidade ocorreria de forma interna, “expandindo sobre si própria”, especialmente ao longo do eixo norte-sul, que seria a “espinha dorsal” da cidade, estruturando o próprio desenvolvimento urbano. Além disso, o plano mostrava preocupação em manter a conexão da cidade com sua paisagem natural, evitando que o crescimento urbano destruísse esse contato (SANTANA, 1998).

Embora as ideias seguissem princípios da Carta de Atenas, que defendia um planejamento urbano funcionalista, com zonas separadas para habitação, comércio, indústria, etc., o PBU/1965 tentou propor um modelo menos rígido, permitindo a mistura de atividades econômicas de médio porte junto com áreas residenciais, refletindo a realidade local onde essas funções convivem próximas umas das outras. Resumindo, Santana (1998) destacou que o plano buscou um equilíbrio entre um planejamento ordenado, baseado no eixo norte-sul, e uma convivência mais flexível entre diferentes usos do solo, respeitando a paisagem natural e promovendo maior adensamento urbano (SANTANA, 1998, p. 101).

Com relação a estrutura urbana assumida em Joinville a partir da orientação do eixo norte-sul, Santana (1998, p. 47) destaca que

> “a estrutura urbana básica ainda se orienta segundo a direção norte sul, apoiada no eixo formado pelo binário Dr. João Colin/Blumenau, e nas avenidas Juscelino Kubitschek e Getúlio Vargas. Este eixo atravessa o *core* urbano secionando-o, promovendo inclusive, um desenvolvimento diferenciado entre a parte leste (mais intenso, pois é formado pelo Centro Histórico) e a parte oeste. O crescimento da cidade e, principalmente da frota automobilística levou ao congestionamento do antigo "distrito central de negócios" provocando a sua expansão nas direções norte e sul. Essa expansão foi orientada pela limitação do próprio sistema viário que se encontrava implantado nesse sentido, concentrando o tráfego norte-sul que se estabelecia entre as zonas residenciais da zona sul com os pólos geradores de emprego (indústria e comércio) localizados, na sua maioria, no centro e zona norte da cidade” (grifos nossos).

A centralidade urbana, segundo o plano, seria dividida entre os polos comercial e cívico, com a Rua do Príncipe funcionando como eixo de articulação. Como intervenção de curto prazo, foi prevista, e posteriormente executada, a abertura de uma ligação direta entre a Rua João Colin e a Avenida Getúlio Vargas, reduzindo a dependência da Rua do Príncipe. No entanto, o plano não indicava a expansão da centralidade para outras regiões além do eixo norte-sul. A ocupação

habitacional foi direcionada para os setores Leste e Sudoeste, enquanto a Zona Oeste foi desconsiderada para fins residenciais, uma vez que seria cortada pela futura BR-101, conforme justificativa do próprio plano (VOOS, 2012).

Segundo Voos (2012, p. 69), “em termos gerais, o PBU/1965, além de sua importância para organizar minimamente a ocupação urbana e o crescimento demográfico, foi um instrumento para oficializar a segregação socioespacial” em Joinville. Uma vez que, ao valorizar o eixo norte-sul como vetor privilegiado de expansão, reforçou a centralidade existente e direcionou as populações de baixa renda, especialmente a classe operária, para áreas periféricas e desprovidas de infraestrutura, já que a política de produção de loteamentos expandia-se para os extremos norte e sul da cidade, afastando-se do centro consolidado como apontado por Santana (1998, p. 26 e 117).

O diagnóstico do plano é bem claro: os setores mais valorizados concentram as maiores densidades de indústrias, comércios e edificações, enquanto as indústrias, em sua maioria, localizam-se nos arredores da centralidade (centro tradicional), ao norte e ao sul. O comércio, por sua vez, permanecia intensamente concentrado no eixo central, com expansão gradual para o norte.

Dessa forma, o PBU/1965 é o primeiro documento a evidenciar a mudança no vetor de crescimento da centralidade em direção ao norte, impulsionada pelo “enfraquecimento da política ferroviarista, subtraindo a importância da Estação Ferroviária (que se localizava na parte sul da cidade) para a dinâmica urbana”. (VOOS, 2012, p. 70). Ademais, a análise dos valores imobiliários reforça essa inflexão no padrão de crescimento urbano, priorizando o acesso e os investimentos na região norte, marcada pela maior diversidade econômica (VOOS, 2012, p. 70).

Como veremos adiante, a parte norte da cidade contava, a partir de 1975, com a Zona Industrial de Joinville, o que atraiu para si grandes fluxos de investimentos para sua instalação e adequação. Assim, juntamente com o centro de Joinville, a parte norte consolidou-se como principal foco dos investimentos, ao mesmo tempo em que assistia à expansão da cidade no eixo estruturante “norte-sul”, principalmente em direção à área norte, o que consolidou a formação de uma “nova centralidade” (Rua Dr. João Colin e Rua Blumenau) através do desdobramento da área central . Sobre este fato, deve ficar claro que estas novas centralidades, segundo Santana (2017, p. 209),

> “se produziram sem a intervenção de ações do poder público. Assim, o centro tradicional teve a sua área expandida [...] através de dois eixos, um deles organizado sobre as ruas Dr. João Colin e Blumenau, no sentido Norte; e o segundo, estruturado sobre a Avenida Getúlio Vargas, Rua São Paulo e Avenida Procópio Gomes, no sentido Sul”.

Por fim, como podemos ver, o PBU/1965 ao orientar o desenvolvimento estrutural “norte-sul” de Joinville contribuiu, indiretamente, para a formação “incipiente” de duas novas centralidades que foram compreendidas por Santana (1998) como uma “área de expansão do centro tradicional”. Santana (1998), no final da década de 1990, já visualizava a existência dessas “duas novas centralidades” no espaço urbano de Joinville.

Acreditamos que a localização muito próxima à área central levou o poder público municipal a considerar os Eixos Norte e Sul como parte da própria “expansão do Distrito Central de Negócios” de Joinville. Essa interpretação foi incluída na Lei sobre uso e ocupação do solo (Lei n° 27/1996) que continha também, uma figura onde mostrava a estrutura urbana de Joinville entendida pelo poder público municipal na época (figura 27).

Em sua dissertação de mestrado, Santana (1998), participou do processo de discussão e elaboração da legislação em questão, considerou, à época, que os dois eixos comerciais também se tratavam da própria expansão da área central. No entanto, podemos adicionar previamente às ponderações de Santana (1998) que as duas novas centralidades são, na realidade, “centralidades independentes” ao centro tradicional.

Nosso intuito não é defender que Santana (1998) esteja equivocado, uma vez que o autor realizou sua análise sob à luz da legislação vigente na época de sua pesquisa, portanto, ele estava correto em sua análise. Nosso intuito é mostrar que, após passadas quase três décadas, a dinâmica e, inclusive, a legislação urbana de Joinville mudou bastante, o que possibilitou novas interpretações do mesmo espaço urbano.

A predominância do uso do solo é um fator utilizado por nós para determinar a existência e separar as novas centralidades do centro tradicional. Dessa forma, ao considerar o uso do solo, percebemos a predominância do “comércio popular” no centro tradicional, enquanto as novas centralidades desempenham funções mais “especializadas”. A centralidade “norte” concentra atividades como concessionárias

de veículos e a centralidade sul se configura como um polo de saúde. Essas discussões veremos mais adiante.

4.1.2 O Plano Diretor do Sistema de Transportes Urbanos de 1972 e o Plano de Estruturação Urbana de 1987

As considerações de ordem urbanística e socioeconômica apresentadas no Plano Diretor do Sistema de Transportes Urbanos - PLADSTU de 1972 (PLADSTU/1972) refletem, em grande medida, os diagnósticos já identificados durante a elaboração do PBU/1965, o que se justifica pela permanência da mesma equipe técnica responsável por ambos os documentos, pois a elaboração do PLADSTU/1972 também ficou a cargo da Serete (SANTANA, 1998, p. 41).

O PLADSTU/1972 foi implementado através da Lei n° 1.262/73 e, embora focado no transporte, ele reconheceu, a grosso modo, a centralidade orientada pelas vias arteriais da cidade. Apesar disso, o mesmo não mencionava nada sobre as centralidades secundárias como subcentros e eixos comerciais.

Na realidade, o PLADSTU/1972, reforçou o eixo norte-sul como vetor prioritário de desenvolvimento, mantendo a lógica de ocupação urbana que favoreceu especialmente, num primeiro momento, o centro e a parte norte da cidade.

O início da década de 1970 foi marcado por grandes investimentos públicos, especialmente na área central da cidade. Impulsionada pelo planejamento anterior e pela infraestrutura viabilizada pelo governo federal, Joinville passou por adaptações frente ao acelerado crescimento populacional. O centro voltou a ser o foco das intervenções, com investimentos concentrados no núcleo urbano e no eixo norte. Este último em ascensão devido ao declínio do transporte ferroviário, à inauguração da BR-101 e à presença de indústrias já consolidadas na região (VOOS, 2012, p. 76).

A valorização do eixo norte se intensificou com a presença de elites industriais no poder executivo local, o que influenciou diretamente a alocação dos investimentos urbanos. Algumas ações emblemáticas desse processo incluem: a implantação do Terminal Central de Ônibus; o alargamento da Rua João Colin e a abertura da Rua Blumenau; a pavimentação de ruas transversais; a instalação de

campi universitários na zona norte (UNIVILLE e UDESC); e a construção da Avenida Beira-Rio, conectando o centro à zona norte (VOOS, 2012).

As diretrizes do PLADSTU/1972 representou um marco na redefinição da centralidade, apesar de manter a concentração comercial no centro, expandiu-se o uso comercial para a Rua João Colin, transformando-a em uma nova extensão da centralidade. Simultaneamente, bairros próximos como o Saguaçu foram reservados a ocupações residenciais de alto padrão, enquanto áreas como Bucarein e Anita Garibaldi passaram a ser destinadas a usos mistos com média densidade, alterando a dinâmica tradicional de comércio intensa ligada à Estação Ferroviária (VOOS, 2012).

Voos (2012) visualizou o desenvolvimento de uma área comercial dinâmica ao longo da Rua João Colin e assim como Santana (1998), devido a localização muito próxima a área central, compreendeu essa nova centralidade como “nova extensão da centralidade”. Voos (2012), em sua pesquisa utiliza o conceito “centralidade” como sinônimo da área central, então, para o autor, a centralidade que desenvolvia-se ao longo da Rua João Colin era, também, uma “extensão” do centro.

O fato é que, devido à proximidade geográfica ao centro tradicional, a Rua Dr. João Colin foi beneficiada por políticas públicas, como veremos adiante, que colaboraram para o desenvolvimento de sua centralidade, juntamente com a rua Blumenau, ambas localizadas no bairro América.

Assim, como foi apontado por Voos (2012), a partir da década de 1970, Joinville passa a contar com a formação de uma nova “centralidade funcional”, a rua João Colin, que poderia, neste caso, ser considerada um “eixo comercial” em plena formação.

Ao incorporarmos o conceito de “especialização funcional” proposto por Duarte (1974), conseguimos “separar” o centro tradicional das vias citadas anteriormente. Ou seja, de modo geral as vias poderiam ser interpretadas como expansão do centro tradicional, mas ao analisarmos a especialização funcional desenvolvida tanto no centro quanto nas ruas João Colin e Blumenau, percebemos a existência de “especializações distintas” onde, muitas vezes, as duas vias competem diretamente com o centro tradicional na atratividade de fluxos populacionais, devido a existência de uma certa especialização inexistente na área central. Portanto, acreditamos que inicialmente as vias podem ter sido uma “expansão da área central”

mas, devido ao desenvolvimento de um certo grau de especialização, as mesmas devem ser consideradas como uma “centralidade independente” ao centro tradicional. Essa discussão veremos mais adiante.

Com relação às características comerciais das “novas” áreas de “expansão” do centro tradicional, Santana (1998, p. 47) registrou que

> “os dois "braços" que partem do centro tradicional apresentam uma diferenciação entre si no que diz respeito à tipologia do uso do solo. Enquanto o "braço sul" (Avenida Getúlio Vargas) apresenta uma grande diversidade em termos de atividades comerciais, o "braço norte" (binário João Colin/Blumenau) apresenta uma forte especialização, resultado de uma economia de aglomeração. Ali se encontram a maioria das grandes lojas de materiais de construção e, principalmente, o comércio automobilístico (concessionárias, revendedoras de automóveis usados e autopeças)”.

Dessa forma, a criação da Avenida Juscelino Kubitschek, conectando a Rua João Colin à Avenida Getúlio Vargas, consolidou o vetor norte como principal eixo de valorização urbana, ligando o centro à futura Zona Industrial Norte e aos *campi* universitários.

A legislação de uso do solo em Joinville foi muito permissiva com relação aos usos admitidos, fato que trazia uma grande liberdade para o mercado atuar e decidir por ele próprio a localização ideal das atividades. Com isso, os planos estabeleceram as tipologias e densidades para cada zona, mas a Prefeitura foi seletiva na aplicação das normas, pois ela permitiu uma ocupação “descontrolada” em áreas de baixa renda (SANTANA, 1998).

Uma das medidas de crescimento urbano planejado se deu através da criação da Zona Industrial Norte, por exemplo, sendo oficialmente criada a partir da aprovação da Lei n° 1.411/75, com a criação do Plano Diretor do Distrito Industrial, consolidando a política de afastamento das fábricas do centro da cidade (NASCIMENTO, 2014; VOOS, 2012).

Conforme Santana (1998, p. 112),

> “antes mesmo da aprovação da Lei do novo Plano Diretor (Lei n° 1.262/73) na Câmara de Vereadores, a municipalidade já encaminhava ao BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, solicitação de apoio financeiro para a implantação do Distrito Industrial, cujo aceite ocorreu em maio do mesmo ano [...] em março de 1974, a empresa PLANISUL S.A., sediada em Porto Alegre - RS, foi contratada para a execução do projeto, cujo início se deu em abril do mesmo ano”.

A escolha do Cubatão como área industrial, em detrimento de outros bairros, teve influência da infraestrutura de circulação. O setor norte dispunha de diversas

avenidas estruturais, o que facilitava o acesso tanto para mercadorias quanto para os moradores de áreas valorizadas próximas (VOOS, 2012).

Durante o governo Freitag (1983–1988), foi criado o Plano de Estruturação Urbana - PEU (PEU/1987) que, segundo Santana (1998, p. 45), foi “concebido para ser um Plano Diretor de Desenvolvimento [...] mas, dadas as condições políticas e técnicas da época, ficou restrito às questões de ordenação do espaço urbano”.

De acordo com Pessôa (2022, p. 93), o PEU/1987 surge num contexto em que “o crescimento acelerado decorrente da industrialização fez de Joinville o polo econômico-industrial de Santa Catarina”, trazendo preocupações sobre o “agravamento dos problemas sociais e urbanos”. Sobre esse fato, a autora observou que “o desenvolvimento econômico acelerado, em contrapartida, vinha deteriorando aspectos da qualidade de vida urbana de Joinville” (PESSÔA, 2022, p. 93).

Apesar do PEU/1987 não se efetivar como lei, ele “trouxe análises, emitiu recomendações e algumas diretrizes para delimitar a área urbana consolidada de Joinville” (PESSÔA, 2022, p. 92). Além disso, suas diretrizes também serviram para “nortear as ações de planejamento urbano de Joinville até meados da década de 1990” (IPPUJ, 2016, p. 20 *apud* PESSÔA, 2022, p. 92).

Dentre muitas recomendações o PEU/1987 propunha, segundo Nascimento (2014, p. 83 - 85) o macrozoneamento de uso do solo, que se dava, a partir das zonas:

> “Re – Residencial Exclusiva; Rp – Residencial Predominante; Mc – Misto central; Tc – Tendência comercial; ZIE – Industrial exclusivo; ZIP – Industrial predominante; AIE – Área de interesse especial; Vv/VL – Verde de Preservação e lazer; ET – Equipamento de transporte; Eu – Equipamento urbano; AEU – Expansão urbana; ZIRF/ZIRE – De influência da rodovia federal/estadual”.

De modo geral, o PEU/1987 continuou a reforçar o modelo concêntrico e hierárquico do sistema viário, e não reconheceu explicitamente o surgimento de novas centralidades funcionais em Joinville.

Apesar de não reconhecer diretamente a existência de novas centralidades, o PEU/1987 trazia recomendações para a reestruturação do sistema de transporte coletivo de Joinville, pois já compreendia que o modelo radial concêntrico então vigente comprometia o núcleo central da cidade. De acordo com Brüske (2002, p. 93),

> “a operação do transporte coletivo se caracterizava por um sistema eminentemente radial, com transbordo central, tendo como ponto de apoio

> físico o Terminal Rodoviário Urbano. Segundo se afirmava no PEU/1987 [...] este terminal estava em "*seu ponto máximo de saturação*". Constituíram-se também em suportes físicos os eixos da Av. Getúlio Vargas ao sul e da Rua Dr. João Colin ao norte, concentrando as demandas de origem/destino. Esta forte centralização do sistema de transporte coletivo já vinha sendo apontada como problemática em função da saturação no terminal central e do excesso de trânsito de veículos na Área Central".

O então prefeito, à época Luiz Gomes (PPB, 1989–1992), contratou consultores de Curitiba que desenvolveram o atual sistema integrado de transporte coletivo em Joinville. A primeira etapa do projeto foi executada em 1991, com a implantação de três terminais periféricos – Estação Tupy (Zona Leste), Estação Vera Cruz (Zona Sul) e Estação Dr. João Colin (Zona Norte) – complementando a Estação Central. Essa nova configuração cobria cerca de 65% da malha urbana. Apesar da proposta de integração, muitas linhas continuaram levando passageiros diretamente ao centro, mantendo a sobrecarga na Estação Central e inviabilizando a plena integração entre os terminais (VOOS, 2012).

Foi apenas em 1997, na gestão de Luiz Henrique da Silveira (PMDB, 1997–2002), que a expansão do sistema integrado foi retomada com apoio de financiamentos do BNDES, onde novos terminais foram criados por meio de leis municipais, consolidando a proposta de descentralização do transporte coletivo onde, por meio da Lei n.º 3.910/1999, foi criada a Estação Iririú (Cidadania Oswaldo Roberto Colin); através da Lei n.º 3.996/1999, foi criada a Estação Guanabara (Cidadania Deputado Nagib Zattar); e, por fim, pela Lei n.º 4.001/1999, foram criadas as estações: Estação Pirabeiraba (Cidadania Gustavo Vogelsanger), Estação Vila Nova (Cidadania Professor Benno Harger), Estação Nova Brasília (Cidadania Abílio Bello) e Estação Itaum (Cidadania Governador Pedro Ivo Campos) (VOOS, 2012).

Com isso, foi no final da década de 1990 que Joinville passou a contar com 10 estações de transbordo integradas ao sistema de transporte coletivo urbano. No entanto, a integração plena do sistema só foi concluída em 2007. Algumas linhas, devido às longas distâncias percorridas, não podiam ser direcionadas a terminais de bairro, e a sobrecarga da área da Estação Central impossibilitava seu redirecionamento para o centro (VOOS, 2012).

Nesse contexto, um dos principais debates sobre mobilidade urbana concentrou-se na possível retirada da Estação Central do seu local histórico, situado na Rua Nove de Março. O PEU/1987 recomendava sua substituição por duas estações de transbordo localizadas fora do núcleo central, nas avenidas Juscelino

Kubitschek (JK) e Beira-Rio. No entanto, diante da pressão de comerciantes organizados por meio da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), a Prefeitura decidiu manter a Estação Central em seu local original, onde funciona desde a década de 1960 (com ampliação em 1981 e reforma em 2000), como forma de preservar a vitalidade comercial da área central (VOOS, 2012).

A permanência do terminal central em seu local original deveu-se à força exercida pelo comércio local, beneficiado pelo sistema radial que concentrava o fluxo de passageiros no centro, pois como no entorno do terminal acabou se formando um forte núcleo comercial voltado para o público de passagem, esse setor do comércio exerceu forte pressão para que o terminal não deixasse a localização histórica, pressão essa que ainda sobrevive" (VOOS, 2012; SANTANA, 1998).

Santana (1998, p. 49), mencionou que "o antigo sistema radial concêntrico implicava em um transbordo no terminal central para quem desejasse atravessar a cidade". Como na época em questão não havia o atual modelo de "integração" entre as linhas, muitas pessoas que desciam do ônibus no terminal central tinham que pagar por outra passagem ao embarcar no próximo ônibus e, neste meio tempo, alguns aproveitavam para ir às compras no comércio central, principalmente em lojas às adjacências do terminal de ônibus central.

A mudança de um sistema de transporte coletivo radial concêntrico para um sistema de linhas integradas marcou a transição entre um modelo concentrador para um sistema mais integrado, tendo impactos diretos sobre a mobilidade urbana e o uso do solo em Joinville. Em conformidade com Santana (1998, p. 49),

> "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".

A transformação urbana do entorno da Estação Central foi inevitável. Com a reestruturação do sistema de transporte, a dinâmica comercial da região sofreu alterações significativas, pois apenas apenas bares, lanchonetes e o banco Bradesco permaneceram ativos na área. Para Voos (2012, p. 97), estabelecimentos tradicionais, como o cinema e a Câmara de Vereadores, deixaram o local, o primeiro deu lugar a uma igreja. Atualmente, predominam pequenos e médios comércios, enquanto grandes redes varejistas se deslocaram para áreas adjacentes à centralidade. Embora não acreditamos diretamente que a saída destas atividades

tenham vínculo direto com as mudanças no sistema de transporte coletivo da cidade, mas é válido acrescentar que o espaço urbano joinvilense passou por mudanças significativas o que tornou evidente o surgimento/desenvolvimento de novas centralidades.

Além de reestruturar o uso do solo na área central de Joinville, principalmente no entorno do terminal central, o novo modelo de transporte coletivo integrador, também provocou uma reestruturação positiva nos bairros, no que diz respeito às dinâmicas comerciais. Essa reestruturação do uso do solo nos bairros ocorreu principalmente nas áreas próximas aos terminais de ônibus localizados nos bairros, que passaram a atrair um grande fluxo de pessoas.

Acreditamos que os terminais não foram o fator determinante para o surgimento de novas centralidades, mas estas atraíram para si a instalação de terminais. Ou seja, os terminais foram instalados em áreas onde já havia o desenvolvimento de algum grau de centralidade. Nossa afirmação é verdadeira pois, o próprio sistema já denuncia este fato, uma vez que o passageiro não pode sair do terminal sob pena de perder a possibilidade de integração. Logo, os usuários não “integram” com as centralidades adjacentes aos terminais. Com isso, as centralidades se desenvolveram independente do sistema de transporte coletivo e não por causa dele.a

Também podemos mencionar que, ao deixar de ter um sistema monopolizador concêntrico para estabelecer um sistema coletivo integrado, o poder público, através das empresas concessionárias, economizou nos custos do sistema de transporte, pois não são necessárias tantas linhas deslocando-se para o centro; por outro lado, os ônibus com destino ao centro vão estar sempre cheios, o que impacta na qualidade do serviço prestado à população.

Em resumo, a reestruturação do transporte coletivo em Joinville provocou uma “descentralização planejada”, como mencionado anteriormente por Strohaecker (1988, p. 175).

Além das transformações no sistema de transporte coletivo, o poder público realizou outras obras significativas que favoreceram o desenvolvimento para a parte norte da cidade, acompanhando o vetor de deslocamento comercial. Destacam-se, nesse contexto, a construção de equipamentos públicos como o novo prédio da Prefeitura (1996), o Centreventos Cau Hansen e o Fórum (1998) e a nova Câmara de Vereadores (2004) (VOOS, 2012), além da abertura da avenida Beira-Rio que

também estava definida no Plano Diretor de 1973 onde, de acordo com Brüske (2002), ela

> “contribuiu para estabelecer uma comunicação direta bairro a bairro, trazendo redução na circulação pelo Centro Urbano. O primeiro trecho, ligando a Rua Nove de Março e a Rua Dona Francisca já estava em construção desde o início da década de 1970, mas o trecho total da Av. Beira-Rio, incluído no que pode ser considerado hoje como sendo a Área Central da cidade, só foi concluído no final da década de 1990” (BRÜSKE, 2002, p. 92).

Por fim, ao mesmo tempo em que ocorreu a implantação de um novo modelo de transporte coletivo na década de 1990, este passou a competir diretamente com o automóvel e a motocicleta. A popularização dos veículos privados, impulsionada pelas políticas econômicas neoliberais, oferecia mais autonomia e rapidez, principalmente em um sistema de transporte coletivo ainda pouco integrado. Assim, muitos cidadãos optaram por deslocamentos individuais, reduzindo a eficácia do transporte público (VOOS, 2012). Esse fator resultou na predominância do uso de veículos particulares como o principal meio de deslocamento em Joinville até a atualidade. As dinâmicas de deslocamentos veremos mais adiante no capítulo em que discutimos a mobilidade urbana e os deslocamentos por modal.

4.1.3 Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de 2008

O Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de 2008 (PDDS/2008) foi o primeiro a ser elaborado sob a vigência do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), o qual determinava a revisão do planejamento urbano em municípios com mais de 20 mil habitantes.

Diferentemente dos planos anteriores, o PDDS/2008 se estruturou em torno de diretrizes gerais, que dependeriam de regulamentações futuras por meio de leis posteriores, como o plano de mobilidade urbana, a lei de uso e ocupação do solo e os instrumentos de avaliação de impacto de vizinhança.

Apesar do caráter participativo, com mais de 40 mil cidadãos envolvidos, o PDDS/2008 foi criticado por sua natureza programática e pela ausência de proposições concretas. De acordo com Kumlehn (2008) *apud* Voos (2012, p. 111), o documento “não materializou questões pontuais, pois era uma lei programática e sem a filosofia de apresentar soluções”, uma vez que o PDDS/2008 limitou-se a

apenas indicar caminhos que dependeriam de desdobramentos legislativos posteriores para se efetivar de fato.

Em conformidade com Santana (2017, p. 290),

> “a discussão do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável, a partir de 2005, reconhecia a necessidade de orientar o adensamento urbano para as porções do território dotadas de maior acessibilidade e infraestrutura, de modo que pudessem ser combinadas com uma política de mobilidade urbana”.

Dessa forma, uma das principais críticas com relação ao PDDS/2008 diz respeito à falta de definições objetivas sobre projetos. Com isso, como o PDDS/2008 seria “efetivado” através da elaboração de leis posteriores como, por exemplo, através da Lei de Uso e Ocupação do Solo ou comumente chamada de Lei de Ordenamento Territorial (LOT) e da elaboração do plano de mobilidade urbana.

Santana (2017, p. 203) aponta ainda que “dentre os instrumentos previstos no Plano Diretor, o ordenamento territorial” [...] é o que apresenta o maior “interesse” e, portanto, sendo o mais “polêmico por conta dos interesses particulares e corporativos que se manifestam na cidade”. A LOT torna-se alvo de disputas, pois regula “quem pode ocupar e como pode ocupar o espaço urbano” (SANTANA, 2017, p. 203). Isso revela que a produção do espaço urbano em Joinville segue marcada pela influência de grupos que possuem maior poder político e econômico.

Com isso, a complementação do PDDS/2008 ocorreu, em parte, por meio da promulgação da Lei de Ordenamento Territorial (LOT), instituída pela Lei Complementar nº 312/2010. Esta norma atualizou e substituiu a redação da antiga Lei Complementar nº 27/1996, redefinindo os parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo em Joinville.

Em nossas interpretações, entendemos que a LOT pode ser uma ferramenta importante no ordenamento ao estabelecer uma maior racionalidade à ocupação urbana. No entanto, muitas vezes, ela é elaborada por e para grupos dominantes que impõem e defendem seus interesses econômicos e mercadológicos. A LOT cria, então, uma seletividade territorial, pois ela se trata de um mecanismo que regula quem pode acessar e se apropriar do espaço urbano (SANTANA, 2017).

Apesar das críticas iniciais, Santana (2017, p. 206), pontua que “a estruturação da ocupação territorial segundo a orientação Norte-Sul, referenciada desde o PBU/1965, ainda se manifesta de maneira explícita” em Joinville. Embora esse arranjo tenha ampliado a conectividade e infraestrutura nas áreas de maior

valor imobiliário, ele também gerou uma seletividade no acesso à cidade, restringindo, por exemplo, a verticalização.

Por mais que o PDDS/2008 tenha proposto uma cidade policêntrica, a falta de diretrizes urbanísticas efetivas e a não aplicação de instrumentos concretos resultaram em uma manutenção da centralidade tradicional. Ou seja, o plano até falou em descentralizar, mas não tomou medidas práticas nem criou incentivos para tal.

Acreditamos que as novas centralidades em Joinville de fato existem e já estão em processo de consolidação no território, com presença de comércios, serviços e atividades centrais fora do núcleo tradicional. No entanto, não houve por parte do poder público uma política urbana clara e efetiva voltada ao fortalecimento e planejamento específico dessas áreas. Ou seja, elas são resultado de processos urbanos não mediados por suporte técnico ou normativo que tenha orientado e incentivado seu desenvolvimento como subcentros e eixos comerciais. Deve-se considerar também que existe uma certa irracionalidade no processo decisório locacional por parte do empresariado. Por isso a norma urbanística é frequentemente alterada para atender às necessidades do mercado.

Ademais, segundo Voos (2012, p. 115) a pesquisa Origem-Destino do IPPUJ (2010) já indicava essa tendência: apenas 9,01% dos deslocamentos diários tinham como destino o bairro centro, o que sinalizava um processo de fragmentação da centralidade. Apesar disso, a centralidade da área central ainda perdura, pois, ela é a área que possui a infraestrutura mais desenvolvida da cidade, além de possuir os principais equipamentos públicos e privados. Com isso, a centralidade principal de Joinville ainda permanece no mesmo local histórico, o que revela uma “permanência simbólica” de sua centralidade no espaço urbano.

4.1.4 Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de 2022

Aprovado por meio da Lei Complementar nº 620/2022, o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável - PDDS (PDDS/2022) representa a mais recente reformulação do planejamento urbano de Joinville. Sua elaboração também ocorreu sob vigência das diretrizes do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, onde

estabelece um processo mais participativo, e envolveu audiências públicas e a proposição de mais de 200 emendas ao texto original (ND, 2022).

Do ponto de vista da estruturação territorial, o PDDS/2022 reforça, de modo geral, a centralidade histórica da cidade. Ainda que o PDDS/2022 reconheça a necessidade de ampliar as oportunidades de acesso aos serviços urbanos e fomentar uma cidade policêntrica, ele carece de diretrizes que orientem, de forma concreta, o fortalecimento de novas centralidades, como subcentros e eixos comerciais, fora do núcleo central tradicional.

Sobre o fato supracitado, o PDDS/2022 traz em seu primeiro capítulo as diretrizes da promoção econômica e tecnológica. Assim, em sua seção III, no décimo artigo e inciso VI, o plano menciona:

> "VI - estimular a qualificação do setor central da cidade, das centralidades urbanas e dos principais vetores de comércio por meio de incentivos, desburocratização e liberdade econômica" (JOINVILLE, 2022, p. 9).

Como vemos, apesar de apontar para a necessidade de valorização de diferentes áreas urbanas, a formulação permanece, assim como no plano anterior, o PDDS/2008, praticamente pouco executável. O documento não especifica quais seriam os instrumentos, critérios ou mecanismos concretos para a implementação dos "incentivos" prometidos, tampouco esclarece os caminhos da "desburocratização" e da tal chamada "liberdade econômica".

Outro aspecto relevante no contexto da análise das centralidades refere-se à forma como o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de 2022 (PDDS/2022) aborda as questões de mobilidade e acessibilidade urbana. Sobre este tema, o plano estabelece como objetivo principal:

> "qualificar a infraestrutura de circulação e os meios para os serviços de transporte, visando promover condições de deslocamentos de pessoas e bens de forma ágil, segura e econômica, que atendam aos desejos de destino e provoquem baixo impacto ao meio-ambiente" (JOINVILLE, 2022, p. 70).

O PDDS/2022 estabelece três diretrizes para "alcançar o objetivo proposto":

> "I- a promoção da segurança dos modos não motorizados e motorizados; II- a promoção do transporte coletivo sobre o individual; III- a redução do tempo dos deslocamentos".

As diretrizes demonstram uma tentativa de alinhamento às premissas de uma mobilidade urbana mais eficiente e inclusiva, no entanto, sua efetividade depende de

regulamentações e ações complementares “concretas”, que não estão contidas no documento.

O PDDS/2022 também aponta, em seu artigo 50, inciso I, que a Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial deverá incorporar o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTS, uma abordagem que busca integrar o uso do solo e os sistemas de transporte de modo a incentivar formas sustentáveis de deslocamento. Ainda conforme o mesmo artigo, prevê-se a validação ou ampliação de novas centralidades e corredores de centralidade, articulados à distribuição de atividades econômicas e sociais e à presença de equipamentos públicos, como podemos visualizar na própria redação do PDDS/2022:

> “I - Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial: a) aplicando o conceito de Desenvolvimento Urbano Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS); b) validando ou ampliando novas centralidades e novos corredores de centralidade, a distribuição das atividades econômicas e sociais, articulado à equipamentos públicos” (JOINVILLE, 2022, p. 37).

Dessa forma, em termos práticos, o plano diretor de Joinville de 2022 reconhece que a relação entre mobilidade e centralidade urbana é fundamental para a construção de uma cidade mais policêntrica e funcionalmente equilibrada. Mas, assim como ocorreu em outras diretrizes do PDDS/2022, o documento carece de “detalhamento técnico” que garanta a aplicação efetiva de tais propostas. Assim, permanece a lacuna entre o “discurso planejador” e a “implementação de ações” capazes de viabilizar e incentivar as “novas” centralidades de fato.

Ao compararmos o PDDS/2008 com o PDDS/2022 percebemos, então, que uma das principais mudanças é a inclusão de um “novo setor” no planejamento urbano, trata-se do Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10), que são áreas ligadas ao desenvolvimento de turismo náutico.

De modo geral, o PDDS/2022 prevê que a organização da estrutura urbana a partir do uso e ocupação do solo em setores será operacionalizada por meio da “futura” Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial - LCEOT (JOINVILLE, 2022, p. 40).

Com relação à “futura” Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial - LCEOT, o PDDS/2022 traz que ela tem por objetivo “identificar as unidades espaciais do Município, definindo suas características e indicando suas

vocações, e o destino que o Município pretende dar às diferentes áreas, em concordância com as diretrizes estratégicas que norteiam o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável" (JOINVILLE, 2022, p. 43).

Na seção I, dentro da LCEOT, o artigo 64 define que o município de Joinville fica dividido em "macrozona rural" e "macrozona urbana" (JOINVILLE, 2022, p. 43). O artigo 68 estabelece que a macrozona urbana é caracterizada por "área urbana" e "núcleo urbano". A área urbana é aquela com infraestrutura disponível, alta densidade de ocupação e condições físicas favoráveis ao crescimento da cidade. Já o núcleo urbano refere-se a áreas já urbanizadas, porém localizadas fora do perímetro urbano principal (JOINVILLE, 2022, p. 45).

O artigo 70 define que o uso e ocupação do solo foi organizado em setores, conforme suas características e finalidades específicas. A delimitação desses setores será estabelecida pela Lei Complementar de Estruturação e Ordenamento Territorial, respeitando a seguinte classificação:

> "I- Setor Especial de Interesse Cultural (SE-01): áreas ou imóveis, incluindo o entorno paisagístico, de interesse do patrimônio cultural da cidade;
> II- Setor Especial de Interesse Público (SE-02): constituído por áreas destinadas aos equipamentos públicos urbanos de educação, desenvolvimento tecnológico e inovador, lazer, cultura, saúde, terminais de transporte coletivo, assistência social, administração e serviço público;
> III- Setor Especial de Interesse Educacional (SE-03): áreas contidas dentro da Macrozona Urbana, constituídas por áreas destinadas aos equipamentos de educação superior e desenvolvimento tecnológico;
> IV- Setor Especial de Interesse de Conservação de Morros (SE-04): áreas situadas a partir de 40m que pela sua situação e atributos naturais, devem ser protegidas e/ou requeiram um regime de ocupação especialmente adaptado a cada caso, podendo constituir Unidades de Conservação;
> V- Setor Especial de Interesse de Conservação de Várzeas (SE-05): são as áreas que, pela sua situação e atributos naturais, devem ser protegidas e/ou requeiram um regime de ocupação especialmente adaptado a cada caso, podendo constituir Unidades de Conservação;
> VI- Setor Especial de Interesse Industrial (SE-06): constituídas por áreas destinadas à instalação de atividades vinculadas aos setores terciário e secundário;
> VII- Setor Especial de Interesse Industrial Misto (SE-06A): áreas destinadas à instalação de atividades vinculadas aos setores terciário, secundário e uso residencial;
> VIII- Setor Especial de Interesse Social (SE-07): áreas de terras urbanas e rurais destinadas à implantação do Programa de Regularização Fundiária, destinado às famílias de baixa renda, enquadrando-se nesta categoria as áreas ocupadas por assentamentos precários, bem como as áreas ociosas ou espaços vazios que possam ser utilizadas para produção de habitação;
> **IX- Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08):** são as áreas contidas dentro de um raio definido a partir das estações de cidadania do transporte coletivo de Joinville;
> X- Setor Especial de Interesse da Segurança Pública (SE-09): constituídas por áreas destinadas aos equipamentos de segurança pública e demais serviços públicos ou privados necessários ao cumprimento da Lei Federal nº 7.210, de 11 de julho de 1984 (Lei de Execuções Penais);

> XI- Setores de Adensamento (SA): setores destinados à função residencial, industrial, comercial, e de prestação de serviços, facultados outros usos complementares, sendo subdivididas em: a) setor de adensamento prioritário 01 (SA-01); b) setor de adensamento prioritário 02 (SA-02); c) setor de adensamento secundário (SA-03); d) setor de adensamento controlado (SA-04); e, e) setor de adensamento especial (SA-05);
> XII- Faixas Viárias (FV): área destinada ao adensamento habitacional e populacional delimitada por duas linhas imaginárias paralelas a partir das vias que deram origem às Faixas Viárias;
> XIII- Faixas Rodoviárias (FR): vias estaduais e federais, destinadas à contenção da intensa ocupação de caráter residencial e à localização preferencial de usos compatíveis com a atividade rodoviária, de forma a atenuar seu impacto sobre a malha urbana;
> XIV- Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10): são áreas contidas dentro da Macrozona Urbana constituída por áreas destinadas ao desenvolvimento de turismo náutico;
> XV- Setor Especial de Indução ao Desenvolvimento Sustentável, são os locais onde receberam ou receberão investimento na ampliação da infraestrutura e o Poder Público aplicará os instrumentos de indução do desenvolvimento sustentável" (JOINVILLE, 2022, p. 45 - 47, grifo nosso).

Como vemos, o PDDS/2022 propõe, então, uma "reconfiguração" da estrutura urbana a partir da delimitação do uso e ocupação do solo em setores, conforme suas características específicas e finalidades territoriais, o que nos leva a refletir sobre estarmos retornando ao "velho" zoneamento da Carta de Atenas. A classificação proposta é composta por quinze categorias principais de Setores Especiais, além de Setores de Adensamento e Faixas Viárias e Rodoviárias, que definem espacialmente as diferentes vocações e restrições territoriais do município. Para o poder público municipal, essas categorias buscam orientar o desenvolvimento urbano de forma mais "racional e setorizada" fomentando a diversidade de usos, ao mesmo tempo que tentam preservar áreas "sensíveis ambientalmente" (PDDS/2022).

Entre os setores definidos, destacamos o "Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)", que delimita áreas no entorno das estações de cidadania do transporte coletivo, definidas, ao nosso ver, com o objetivo de estimular a formação de novas centralidades urbanas relacionadas à mobilidade. Essa iniciativa dialoga diretamente com o conceito de cidade policêntrica, ao reconhecer espacialmente novas áreas com potencial de concentração de atividades econômicas, serviços e habitação, mas, mais uma vez, o plano carece de ações concretas para sua efetivação.

Ou seja, para o poder público municipal, a própria "centralidade" corresponde às áreas adjacentes aos terminais de transporte coletivo urbano. Portanto, com base

na legislação e no entendimento de “centralidade” por parte do poder público municipal, existiria no território joinvilense cerca de 10 “centralidades”.

Para melhor compreensão, o quadro 2 traz a localização dos terminais de ônibus urbano e seus respectivos endereços em Joinville. Com isso, daria para se ter uma noção onde estariam localizados (de acordo com o poder público municipal) o centro da cidade e as novas centralidades de comércio e prestação de serviços em Joinville.

Quadro 3 - Localização dos terminais de transporte coletivo de Joinville

Terminal	Localização
Terminal Central “Deputado Aderbal Tavares Lopes”	Rua Nove de Março, 1351 – Centro
Guanabara “Deputado Nagib Zattar”	Rua Guanabara, 2013 – Guanabara
Iririú “Osvaldo Roberto Colin”	Rua Iririú, 1770 – Iririú
Itaum “Governador Pedro Ivo Figueiredo de Campos”	Rua Monsenhor Gercino, 3875 – Itaum
Terminal Norte “João Colin”	Rua João Colin – Bom Retiro
Terminal Nova Brasília “Abílio Bello”	Rua Minas Gerais – Nova Brasília
Terminal Pirabeiraba “Max Luktër”	Rua Pastor Dommel – Pirabeiraba
Terminal Sul	Rua Santa Catarina, 2476 – Floresta
Terminal Tupy	Rua Albano Schmidt – Boa Vista
Terminal Vila Nova “Professor Beno Harger”	Rua XV de Novembro, 7000 – Vila Nova

Fonte: SEINFRA (2021); Elaboração: própria (2024)

Adiante, incluímos o mapa 2 apresentando a localização dos bairros de Joinville. O mapa é importante para melhor compreender a localização dos bairros de Joinville, além de situar as “centralidades” entendidas pelo poder público municipal e, também, mais adiante, compreender a formação e a localização das novas centralidades em Joinville.

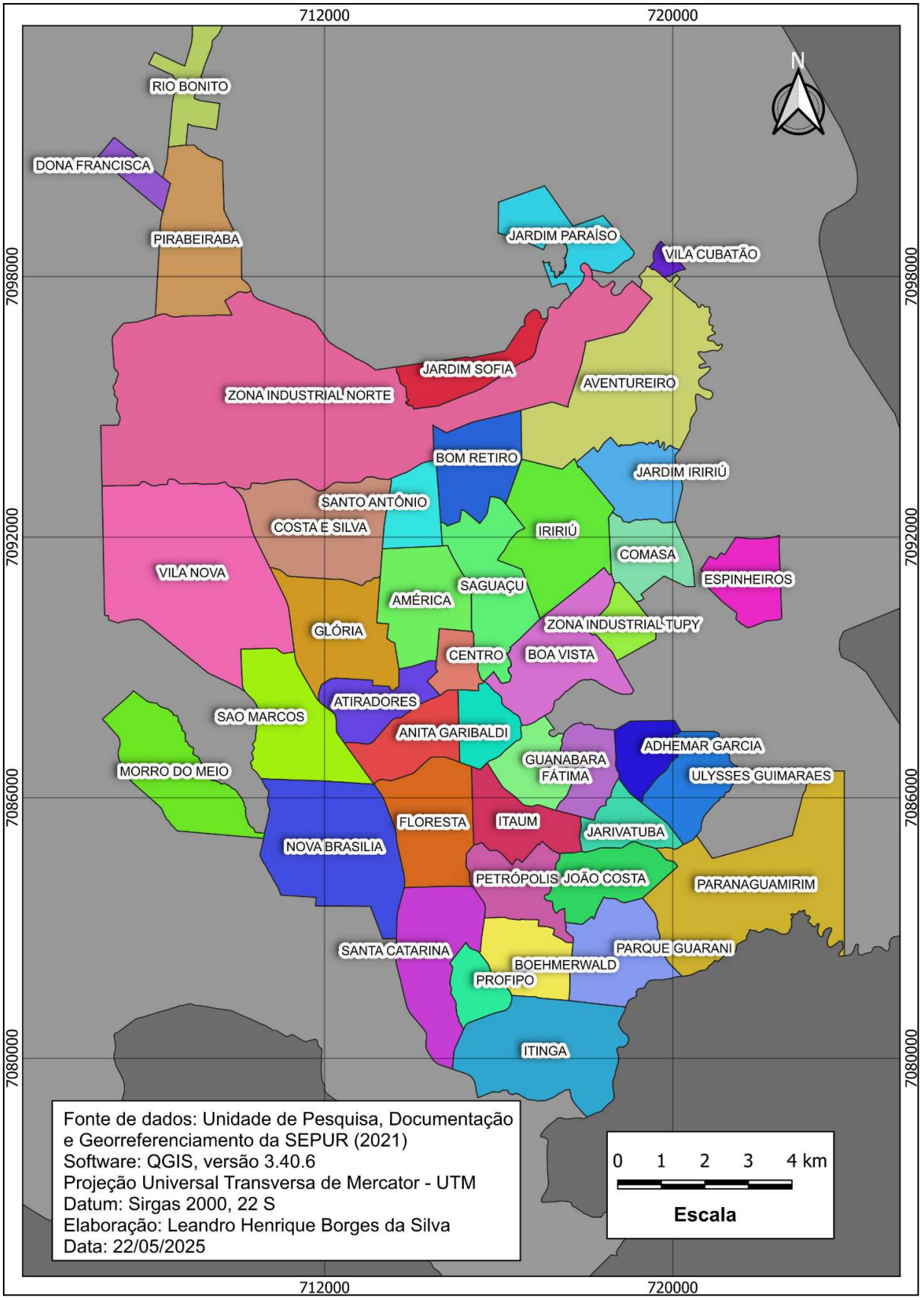
No entanto, antes de mais nada, é importante mencionar que “para fins de administração do território, Joinville é dividida em 2 distritos e 43 bairros. Os distritos

Sede e Pirabeiraba abrangem áreas rurais e bairros, cujas áreas são exclusivamente urbanas” (SDE, 2024, p. 09).

Assim, como ponto de partida para a análise das novas centralidades em Joinville, destacamos, mais uma vez, que realizamos trabalhos de campo no segundo semestre de 2024 a fim de verificar a existência de centralidades no entorno das estações de cidadania, como foi proposto pelo poder público municipal. Mais adiante discutiremos o resultado dessas pesquisas empíricas.

A seguir, no mapa 2, pontuamos que, devido a um pequeno erro no processamento, na parte central do mapa o bairro Anita Garibaldi é representado pelo polígono de cor vermelha. Localizado na parte leste do bairro Anita Garibaldi, a sul do bairro Centro e ao norte do bairro Itaum está o bairro Bucarein que é representado no mapa por um polígono de cor ciano. Ressaltamos que este pequeno erro no geoprocessamento não interfere na qualidade das análises.

Mapa 2 - Localização dos bairros de Joinville



Elaboração: própria (2025)

A LCEOT é frequentemente mencionada no próprio PDDS/2022 como instrumento necessário para efetivar diversas diretrizes, como a delimitação de setores urbanos, corredores de centralidade, áreas de adensamento, entre outros. No entanto, a principal crítica é que o PDDS/2022 estabelece princípios e diretrizes, mas muitas delas dependem dessa lei complementar futura para serem efetivamente implementadas. Enquanto essa lei não existir, o uso e ocupação do solo segue regido principalmente pela LOT anterior (Lei Complementar nº 470/2017).

O PDDS/2022 até reconhece a existência de novas centralidades no espaço urbano de Joinville, sobretudo nos arredores das estações de cidadania do transporte coletivo e até tenta promover o desenvolvimento de tais centralidades. No entanto, como já criticamos anteriormente, o planejamento elaborado depende de leis posteriores para se concretizar de fato, o que o consolida como um “plano de gaveta”. Essa expressão, é utilizada para caracterizar planos formulados apenas para atender exigências legais sem efetiva implementação e, de acordo com Santana (1998, p. 100 e 108), Joinville já possuía uma tradição de planos com pouca efetividade prática, que o autor denominou de “planos de gaveta”. O PDDS/2022 pode repetir esse padrão se não houver ação legislativa e política concreta, pois a ausência, até o momento, da LCEOT, bem como a indefinição de instrumentos concretos para fomentar novas centralidades, reforça esse temor. Assim como ocorreu com muitos planos elaborados anteriormente, há risco de que o PDDS/2022 permaneça como um documento declaratório, com pouco impacto real sobre a organização real do espaço urbano joinvilense.

O fato é que isso gera um “vácuo normativo” e pode dificultar a efetivação de políticas de desenvolvimento urbano mais modernas e condizentes com as propostas do novo plano diretor de Joinville.

Dessa forma, a ausência de prazos definidos para regulamentações complementares, resultado da exclusão desses dispositivos durante a tramitação legislativa, compromete a aplicabilidade imediata das diretrizes territoriais e retarda o avanço de uma urbanização legalmente mais policêntrica.

Uma cidade de Joinville “policêntrica” pode já estar existindo mas, em termos legais, seria importante que as políticas públicas realmente fossem eficazes para incentivar a real policentricidade.

Uma forma real dessas políticas seria o poder público realizar intervenções urbanísticas através de leis de ordenamento territorial para incentivar a

padronização das fachadas dos comércios visando melhorar a estética da paisagem urbana, além de promover obras de melhorias como a requalificação das vias, calçadas e o melhoramento da sinalização nas áreas já consideradas pelo poder público como “centralidades”. Além disso, o poder público poderia reorganizar o sistema de transporte coletivo ao incorporar uma “integração temporária nos terminais”.

Apesar de existir uma “integração entre linhas”, ela só ocorre dentro dos terminais de ônibus. Ao promover uma integração horária incluindo as catracas dos “terminais”, isto é, permitir que a população deixe o terminal e retorne no horário estipulado para a integração, o poder público estaria promovendo uma maior dinamização no comércio existente às adjacências dos terminais e incentivando o real fortalecimento das centralidades e estimulando o “desenvolvimento sustentável” previsto no Plano Diretor de “desenvolvimento sustentável” de 2022, uma vez que, é comum que a população, ao fim de seu expediente laboral, passe por um comércio no trajeto trabalho-casa. Assim, essa ação seria benéfica tanto para a população que se desloca para casa quanto para os estabelecimentos comerciais existentes nas proximidades dos terminais.

4.1.4.1 Macrozoneamento urbano e a Lei de Ordenamento Territorial

Com relação ao zoneamento de Joinville, optamos por analisá-lo separadamente ao subcapítulo que discorremos sobre o PDDS/2022, pois isso permite uma melhor articulação com a dinâmica de centralidades.

Sendo assim, o artigo 69 do PDDS/2022 estabelece que a área urbana fica subdividida em 5 áreas, nas quais 4 são “áreas urbanas” e 1 é “área de proteção ambiental". O PDDS/2022 chamou essas áreas de AUAC, AUAE, AUAP, AUAS e AUPA, as quais discorreremos a seguir.

A AUAP - Área Urbana de Adensamento Prioritário, são áreas que não possuem fragilidade ambiental e apresentam uma boa infraestrutura, dispondo de um sistema viário estruturado, transporte coletivo e equipamentos públicos que suprem a demanda populacional. Essas áreas também apresentam grande concentração econômica de atividades do setor terciário e “existência de

expressivos vazios urbanos” (PDDS, 2022, p. 45). Os vazios urbanos são “espaços ou lotes ociosos em áreas com oferta de infraestrutura” (PDDS, 2022, p. 3).

A AUAS - Área Urbana de Adensamento Secundário, são áreas semelhantes à AUAP, o diferencial é que nas AUAS é permitido algumas atividades do setor secundário de baixo impacto ambiental. As AUAS também apresentam “vazios urbanos” (PDDS, 2022, p. 45).

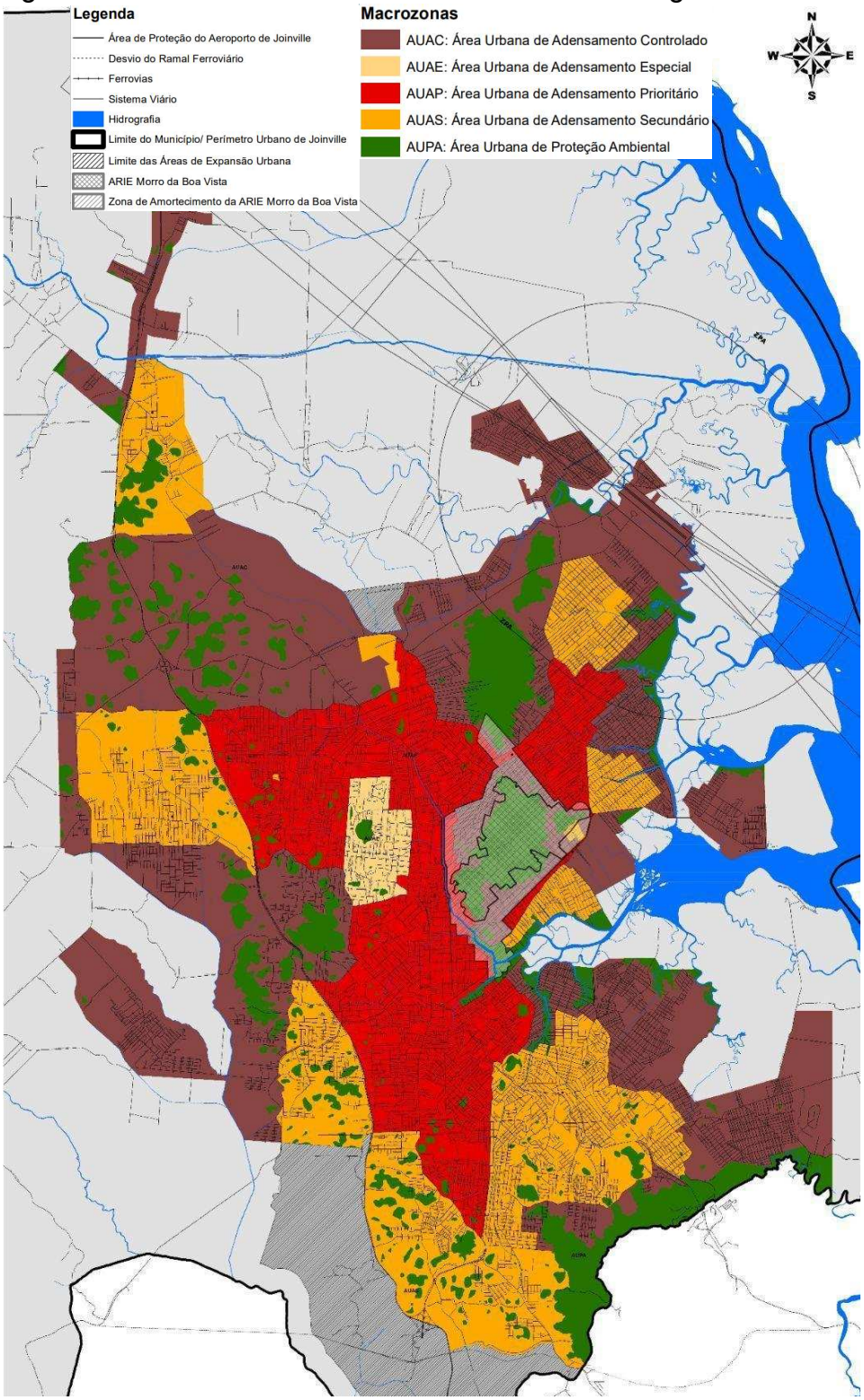
A AUAE - Área Urbana de Adensamento Especial, são áreas que apresentam as mesmas características de infraestrutura das áreas de adensamento prioritário, porém com valor histórico, paisagístico e/ou de “residências unifamiliares, não sendo recomendáveis para o adensamento populacional pleno” (PDDS, 2022, p. 45).

A AUAC - Área Urbana de Adensamento Controlado, são áreas que possuem eventuais fragilidades ambientais e apresentam mínimas infraestruturas e inviabilidade/restrições para a melhoria do sistema viário. Também há carência de acesso ao transporte coletivo, aos equipamentos públicos e aos serviços essenciais comprometendo a capacidade dessas áreas de acolher um maior contingente populacional ou de sustentar o crescimento de atividades econômicas (PDDS, 2022, p. 45).

Por fim, a AUPA - Área Urbana de Proteção Ambiental, envolve as áreas com elevada fragilidade ambiental e estão localizadas acima da isoípsa de 40 metros (cota 40). Essas áreas são reconhecidas como “reservas paisagísticas” e demandam rigorosas “restrições de ocupação” visando à sua proteção, recuperação e preservação efetiva.

A seguir, a figura 16 mostra o macrozoneamento de Joinville proposto pelo PDDS/2022:

Figura 16 - Macrozoneamento urbano de Joinville segundo o PDDS (2022)



Fonte: Anexos I e II do PDDS (2022)

Como podemos visualizar na figura anterior, que se trata do mapa disponível no Anexo II do PDDS/2022, percebemos que Joinville apresenta apenas uma AUAE,

localizada nas adjacências da área central da cidade e envolvendo quase que inteiramente o bairro América como um todo. A delimitação da AUAE trazida conforme o mapa do Anexo II do PDDS/2022 se dá a oeste pela Rua Marquês de Olinda; a norte pelas Ruas João Pessoa e Benjamin Constant; a leste, pelas Ruas Visconde de Mauá e predominantemente pela Rua Blumenau; a sul é delimitada majoritariamente pela Rua Otto Boehm.

Dentre os principais Eixos Viários que passam pela AUAE, vale destacar em sua porção mais ao norte, ela é cortada pela Rua Benjamin Constant, que é uma importante via que liga os bairros Glória e Costa e Silva ao centro da cidade. Em sua parte leste, a Rua Blumenau é um importante Eixo Viário que liga as partes norte e sul de Joinville. Na parte “central” da AUAE, ela é cortada no sentido leste-oeste pelo binário, Rua Max Colin no sentido bairro e Rua Timbó, no sentido centro. Na porção sul, outro Eixo Viário importante é a Rua XV de Novembro, que liga o centro da cidade ao Bairro Vila Nova.

Dessa forma, cabe aqui realizarmos questionamentos em relação à coerência e à equidade das diretrizes de ordenamento territorial adotadas pelo Plano Diretor de “Desenvolvimento Sustentável” ao definir o bairro América como a única localidade de Joinville que foi categorizada como uma “Área Urbana de Adensamento Especial”. Este é um processo histórico que remonta à Lei 1.262/73. A proteção da Z1, inicialmente zona residencial unifamiliar exclusiva.

Os critérios utilizados para definição da AUAE baseados no “valor histórico, paisagístico e/ou de residências unifamiliares, não sendo recomendáveis para o adensamento populacional pleno” (PDDS, 2022, p. 45) revelam uma aplicação seletiva, classista e possivelmente arbitrária.

O bairro América é conhecido por ser um “bairro central”, apresentar alta renda média, elevados índices de infraestrutura, qualidade nos serviços públicos e forte presença de condomínios horizontais e verticais de alto padrão.

Tais características, por si só, não justificam a exclusividade da classificação, uma vez que outros bairros com atributos semelhantes, como Atiradores, Saguaçu e trechos do Bom Retiro ou Glória, não foram contemplados pela mesma designação. Dessa forma, isso indica uma fragilidade na fundamentação técnica da categoria AUAE do PDDS/2022 e evidencia a ausência de critérios objetivos e replicáveis para sua aplicação, o que revela um certo “valor simbólico da área”.

Ademais, ao impedir o adensamento populacional em uma área central e altamente equipada, o PDDS/2022 acaba por preservar uma configuração urbana de “baixa densidade” em um dos bairros mais privilegiados da cidade, contribuindo para a manutenção da segregação socioespacial.

Sabendo que o bairro América apresenta um elevado valor imobiliário, a classificação como AUAE pode funcionar como um mecanismo de contenção do adensamento populacional, preservando o perfil socioeconômico “exclusivo” do bairro. No entanto, isso pode representar uma forma de “zonificação excludente”, mantendo o bairro América “protegido” contra transformações urbanas que poderiam torná-lo mais acessível a outras classes sociais menos favorecidas economicamente.

Assim, o PDDS/2022 erra em sua própria nomenclatura pois, em vez de promover uma ocupação mais densa e mista, o que seria coerente com as diretrizes de “sustentabilidade” e mobilidade urbana, o instrumento urbanístico atua como um mecanismo de “contenção de transformações sociais e morfológicas” defendendo, nas próprias palavras utilizadas pelo Plano diretor de desenvolvimento “sustentável” que a área do bairro América, definida como uma AUAE não seja “recomendável para o adensamento populacional pleno”. Portanto, o próprio plano se contradiz pois, em seu título “maquiado”, defende um desenvolvimento urbano “sustentável”, porém não praticável.

Outra questão pertinente ao zoneamento urbano diz respeito ao uso e ocupação do solo. No PDDS/2022, a permissividade para usos centrais, como comércio e serviços, aparece em seu artigo 2°. Este artigo reforça a diversidade dos usos, especialmente nas áreas vinculadas ao modelo DOTS (Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável). O artigo 2° em seu inciso XI, estabelece que o DOTS é um

> “modelo de planejamento e desenvolvimento urbano, que busca integrar o uso e ocupação do solo à infraestrutura do transporte coletivo, promovendo, diversidade de usos, serviços, espaços públicos e, acesso à oportunidades de emprego, lazer e habitação, todos a uma distância caminhável das conexões de mobilidade, que favoreçam a interação social e desenvolvimento da cidade” (PDDS, 2022, p. 2).

Ou seja, a diversidade de usos inclui comércio e serviços ao lado de moradia e lazer e estabelece que esses usos são elementos importantes para a estruturação urbana fora do centro tradicional, especialmente em áreas do “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”, isto é, às adjacências dos terminais do transporte

coletivo de Joinville, conhecidas também como estações de cidadania (PDDS, 2022, p. 46).

Embora o PDDS/2022 reconheça as várias centralidades e estabeleça diretrizes para incentivar o desenvolvimento de uma cidade policêntrica, as mesmas, mais uma vez, são insuficientes e permanecem “intangíveis”. Como defendemos anteriormente, é necessário que o poder público promova uma cidade policêntrica real, através de “políticas simples” e executáveis, como a criação de um sistema integrado e temporal que inclua as catracas dos terminais, permitindo que os usuários saiam dos terminais, para consumir nos comércios adjacentes, e retornem, em tempo hábil, sem pagar uma passagem a mais para isso.

Ainda em seu artigo 2°, no inciso XV, o PDDS/2022 aborda o conceito de “fachada ativa” e a define como “fachada edificada até o alinhamento de logradouros públicos cujo pavimento térreo, em imóveis com atividade comercial e/ou prestação de serviço, promove interação com os espaços públicos” (PDDS/2022, p. 2). O poder público deixa claro que os imóveis com atividade comercial ou prestação de serviço no térreo devem promover integração com os espaços públicos, o que confirma mais um indício de permissividade para usos centrais nos pavimentos térreos.

A Lei de Ordenamento Territorial - LOT (LOT/2017), instituída pela Lei Complementar n° 470/2017, que trata de redefinir e instituir, respectivamente, os Instrumentos de Controle Urbanístico - Estruturação e Ordenamento Territorial do Município de Joinville, sofreu várias emendas de leis complementares e, até o momento, é a lei vigente voltada ao ordenamento territorial em Joinville. A “nova” lei de ordenamento territorial (LCEOT), como proposta pelo PDDS/2022 ainda não foi elaborada. Dessa forma, cabe a nós realizarmos uma interpretação da LOT/2017 para verificar como ela trata permissividade das atividades centrais e os usos do solo.

A LOT/2017 traz, em seu Anexo II, o mapa do macrozoneamento urbano de Joinville, que é praticamente o mesmo do PDDS/2022 (figura 15), que apresentamos anteriormente. O macrozoneamento não possui muitas alterações relevantes entre o trazido pela LOT/2017 e o PDDS/2022. No entanto, o que chama nossa atenção na LOT/2017 é o ordenamento territorial, que é tratado mais detalhadamente do que no PDDS/2022.

A LOT/2017 traz em seu capítulo II, artigo 8° uma subdivisão do macrozoneamento urbano estabelecido pelo PDDS/2022, que se dá através de setores e faixas, conforme a seguinte classificação:

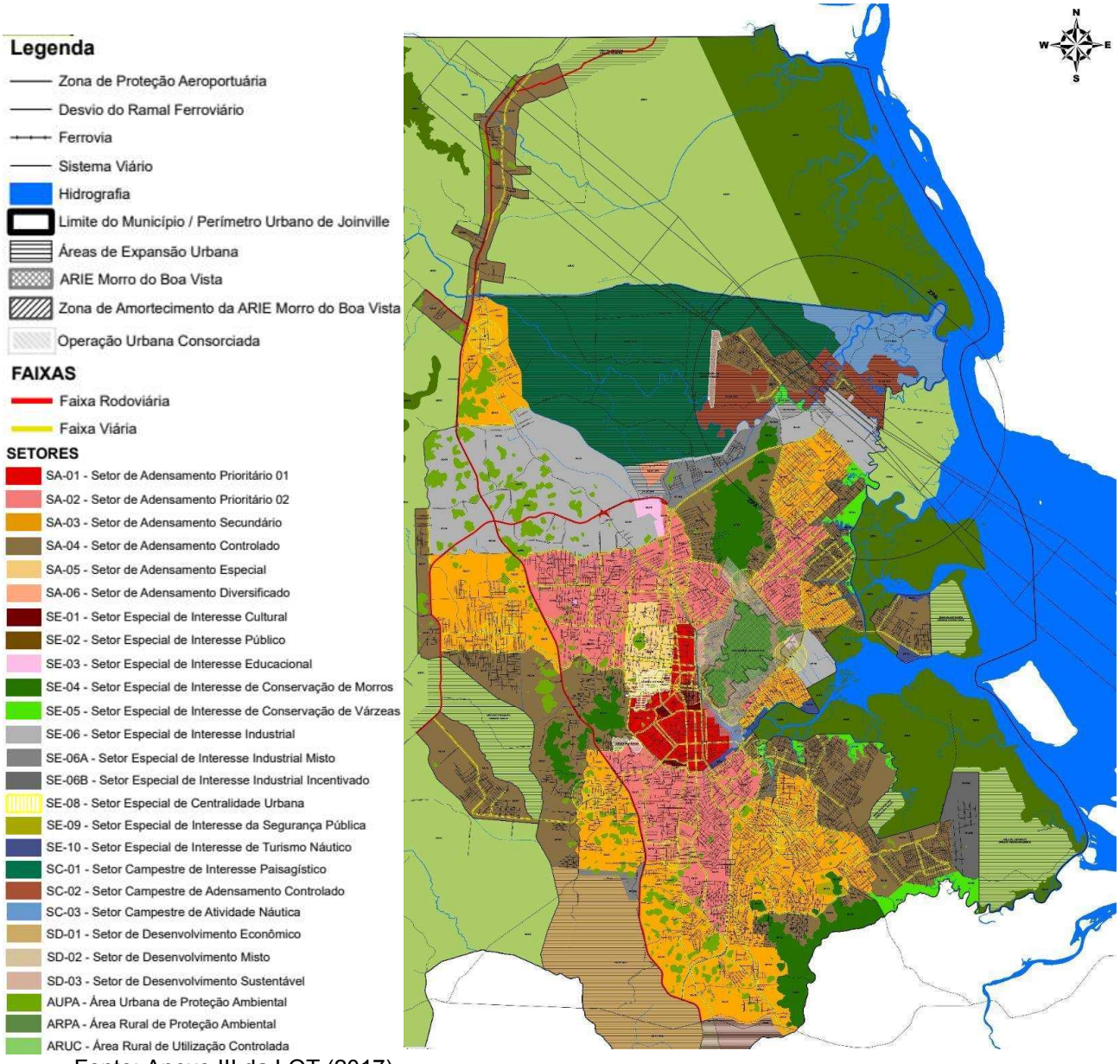
> “I - Setores de Adensamento (SA), subdivididos em: (Redação dada pela Lei Complementar nº 476 /2017)
> a) setor de adensamento prioritário 01 (SA-01);
> b) setor de adensamento prioritário 02 (SA-02);
> c) setor de adensamento secundário (SA-03);
> d) setor de adensamento controlado (SA-04);
> e) setor de adensamento especial (SA-05); (Redação dada pela Lei Complementar nº 622 /2022)
> f) setor de adensamento diversificado (SA-06). (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 622 /2022)
> II - Setores Especiais (SE), subdivididos em: (Redação dada pela Lei Complementar nº 476 /2017)
> a) setor especial de interesse cultural (SE-01);
> b) setor especial de interesse público (SE-02);
> c) setor especial de interesse educacional (SE-03);
> d) setor especial de interesse de conservação de Morros (SE-04);
> e) setor especial de interesse de conservação de Várzeas (SE-05);
> f) setor especial de interesse industrial (SE-06);
> g) setor especial de interesse industrial misto (SE-06A);
> h) setor especial de interesse social (SE-07); e,
> **i) setor especial de centralidade urbana (SE-08);**
> j) setor especial de interesse da segurança pública (SE-09). (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 476 /2017)
> k) setor especial de interesse de turismo náutico (SE-10). (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 625 /2022)
> l) setor especial de interesse industrial incentivado (SE-06B). (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 673 /2023)
> III - Faixas Viárias (FV); e, IV - Faixas Rodoviárias (FR).
> V - Setores Campestres (SC), subdivididos em:
> a) Setor Campestre de Interesse Paisagístico (SC-01);
> b) Setor Campestre de Adensamento Controlado (SC-02);
> c) Setor Campestre de Atividade Náutica (SC-03). (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 688 /2024)
> VI - Setores de Desenvolvimento (SD), subdivididos em:
> a) Setor de Desenvolvimento Econômico (SD-01);
> b) Setor de Desenvolvimento Misto (SD-02);
> c) Setor de Desenvolvimento Sustentável (SD-03). (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 708 /2025) (LOT, 2017, p. 17-18).”

Uma das principais diferenças entre o macrozoneamento e o ordenamento territorial é que a Área Urbana de Adensamento Prioritário (AUAP), também contida no macrozoneamento do PDDS/2022, foi dividida em duas partes no ordenamento territorial da LOT/2017. Como já discutimos sobre a AUAP anteriormente, diremos agora apenas o que mudou: a área mais central, que inclui os bairros Centro, Atiradores, Bucarein e partes do bairro América (em seus eixos norte-sul constituídos pelas Ruas Blumenau e João Colin) foram incluídas no SA - 01 (Setor de Adensamento Prioritário 01), enquanto as demais áreas que compõe a AUAP do

macrozoneamento urbano do PDDS/2022 foram incluídas no SA - 02 (Setor de Adensamento Prioritário 02).

Outro dado interessante contido no mapa do Anexo III da LOT/2017 é o "Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)", que foi representado por "círculos amarelos" no entorno das estações de transporte coletivo (estações de cidadania). Isso demonstra que o poder público, de fato, já reconhece outras áreas de centralidade urbana em Joinville além do centro tradicional. Para melhor compreensão dos setores e faixas, apresentamos, a seguir, a figura 17, que trata do Anexo III contido na LOT/2017 (Lei Complementar n° 470/2017).

Figura 17 - Uso e Ocupação do solo em Joinville segundo a LOT (2017)



Fonte: Anexo III da LOT (2017)

Outro documento importante contido na LOT/2017 é o Anexo VI. Ele traz algumas tabelas com informações sobre os requisitos urbanísticos para o uso do solo. As tabelas 2 e 3, que tratam do uso comercial e de serviços são as mais relevantes para nossa análise.

O uso comercial varejista de pequeno porte é amplamente permitido nas AUAP, AUAS e AUAC. O desenvolvimento de atividade varejista de pequeno porte nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05), quando localizados em Unidades de Conservação, é permitida diante de um parecer favorável do seu Conselho Gestor. Já na AUAE, essas atividades são permitidas apenas nas faixas viárias (ruas e avenidas principais, como, por exemplo, a Rua Benjamin Constant) (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 2).

O uso comercial varejista de médio porte nas AUAP, AUAS, AUAC e AUAE são permitidas “nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01), no Setor Especial de Interesse Cultural (SE-01), nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B) e no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10)” (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 2).

Já o uso comercial varejista de grande porte nas AUAP, AUAS, AUAC e AUAE são permitidas “nas vias que deram origem às Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)” (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 2).

Com relação ao uso comercial atacadista de pequeno porte é “permitido, inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10) e exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)”. E, o uso comercial atacadista de médio e grande porte é “permitido nas Faixas Rodoviárias (FR), nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B) e nas Faixas Viárias (FV)”. Os usos comerciais atacadistas de qualquer porte são “permitido apenas nas Faixas Viárias (FV)” (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 2).

Vale ressaltar que quaisquer atividades comerciais varejistas e atacadistas, sejam de pequeno, médio ou grande porte, são expressamente proibidas nas AUPA e ARPA (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 2).

Com relação às atividades de prestação de serviços, como transporte, armazenagem e correio nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidas , “inclusive no

Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10), exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05) e desde que não haja a guarda e/ou circulação de veículos e equipamentos de grande porte destinados a serviços de transporte". As atividades de transporte, armazenagem e correio de médio e grande porte são permitidas apenas nas "Faixas Rodoviárias (FR) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 3).

Os serviços de alojamento e alimentação nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidas, "inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10), exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05), apenas quando localizados em Unidades de Conservação, mediante parecer favorável do seu Conselho Gestor". As de médio e grande porte são permitidas nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01), nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B), Setores Especiais de Interesse Educacional (SE-03) e Setores Especiais de Interesse de Turismo Náutico (SE-10)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 3).

Os serviços de informação e comunicação de pequeno porte desenvolvidos nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidos, "exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". Já os de médio e grande porte, são "permitido nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 3).

Os serviços financeiros, de seguros e relacionados de pequeno porte nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidos, "exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". Já os de médio e grande porte são "permitido nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 3).

As atividade imobiliárias de pequeno porte nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidas, inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10) e exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". Já as de médio e grande porte são "permitido nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento

Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)” (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 3).

Quaisquer atividades de serviços como alojamento, alimentação, informação, comunicação, financeiras, seguradoras e imobiliárias de pequeno, médio ou grande porte na AUAE são permitidas “ apenas nas Faixas Viárias (FV), exceto a atividade de transporte, armazenagem e correio que só será permitida de pequeno porte” (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 3).

Outros serviços como atividades Profissionais, científicas e técnicas de pequeno porte nas AUAP, AUAS e AUC são permitidas, "exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". As de médio e grande porte são permitidas "nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 4).

As atividades administrativas, de segurança, educação e serviços complementares de pequeno e médio porte nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidas "inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10) e exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". As de grande porte são permitidas "nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01), nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B), no Setor Especial de Segurança Pública (SE-09) e no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 4).

As atividades de saúde e serviços sociais de pequeno e médio porte nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidas, "inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10) e exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". As de grande porte são permitidas "nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 4).

As atividades de artes, cultura, esporte e recreação de pequeno e médio porte nas AUAP, AUAS e AUAC são permitidas, "inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10) e exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)". As de

grande porte são permitidas "nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01), nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B) e no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 4).

Outras atividades de serviços, inclusive de uso religioso, de pequeno porte nas AUAP, AUAC e AUAS são permitidas inclusive no “Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10) e exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05)”. Já as de médio e grande porte são permitidas "nas Faixas Viárias (FV), Faixas Rodoviárias (FR), no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B)" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 4).

Já as atividades profissionais, científicas, técnicas, administrativas, segurança, educação, saúde, serviços sociais, artes, cultura esporte, recreação e outras atividades de serviços de pequeno, médio ou grande portes desenvolvidas nas AUAE são permitidas “ apenas nas faixas viárias (FV)” (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 4).

As atividades de construção civil de pequeno porte nas AUAP, AUAC e AUAS são permitidas "inclusive no Setor Especial de Interesse de Turismo Náutico (SE-10), exceto nos Setores Especiais de Interesse de Conservação de Morros (SE-04) e de Conservação de Várzeas (SE-05), e desde que não haja a guarda e/ou utilização de máquinas e equipamentos pesados destinados à construção civil". As de médio e grande porte são permitidas "nas Faixas Rodoviárias (FR) e nos Setores Especiais de Interesse Industrial (SE-06 e SE-06B). Nas Faixas Viárias (FV) e no Setor de Adensamento Prioritário (SA-01), permitidos, desde que não haja a guarda e/ou utilização de máquinas e equipamentos pesados destinados à construção civil". A construção civil de pequeno, médio ou grande porte na AUAE é permitida "apenas apenas nas Faixas Viárias (FV) e desde que não haja a guarda e/ou utilização de máquinas e equipamentos pesados destinados à construção civil" (LOT, ANEXO VI, 2017, p. 5).

Em síntese, o Anexo VI da Lei de Ordenamento Territorial de Joinville (LOT/2017), que estabelece um modelo normativo em relação à permissividade dos usos do solo para atividades comerciais e de serviços, determina que as Áreas Urbanas de Adensamento Prioritário (AUAP), Adensamento Secundário (AUAS) e Adensamento Controlado (AUAC) concentram a maior parte das permissões para

atividades de pequeno e médio porte, especialmente em suas faixas viárias, enquanto as de grande porte são direcionadas a setores estratégicos, como os de interesse industrial, turístico ou viário. Já na Área Urbana de Adensamento Especial (AUAE), a permissividade é mínima e quase exclusivamente vinculada às faixas viárias, demonstrando a tendência de um forte controle “morfológico” e “paisagístico” da área.

Entretanto, de modo geral, a permissividade dos usos do solo para o desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços apresenta-se relativamente de forma homogênea no território joinvilense, fato que contribui para evitar a concentração exclusiva do desenvolvimento desse tipo de atividade econômica na área central da cidade.

De certa forma, essa flexibilização na permissividade do uso do solo, também colabora para o desenvolvimento de novas centralidades funcionais, que se dão, na maioria da vezes, de forma “linear” ao longo de uma via principal, ou como determinado pela prefeitura, “eixo viário” e, essa característica define a morfologia da maioria das subcentralidades e eixos comerciais em Joinville, como veremos mais adiante.

4.2 A ESTRUTURA OCUPACIONAL E SUA RELAÇÃO COM AS CENTRALIDADES EM JOINVILLE

Utilizando dados da RAIS (2018), a Pesquisa Origem e Destino - POD (2019), em seu relatório, traz a distribuição setorial dos empregos por “bairro” em Joinville. No relatório da POD (2019), muitos bairros foram divididos conforme a definição de “zonas”, que podem ser identificadas nas páginas 48, 49 e 50 do próprio documento da POD (2019).

Ressaltamos que, antes de analisarmos a estrutura ocupacional em Joinville, realizamos o “agrupamento” dos dados apresentados por “zonas” da POD (2019). Para isso, utilizamos o “Mapa das Zonas OD urbanas” e a “Tabela - Zonas urbanas e rurais de Joinville” disponíveis pelo próprio documento da POD (2019) nas páginas 48, 49 e 50. Também “cruzamos” os dados das zonas da POD (2019) com o mapa 2, que mostra os bairros de Joinville. Ressaltamos que os limites das zonas da POD (2019) obedecem aos limites dos bairros de Joinville, o que facilita a identificação e,

consequentemente, agrupamento dos dados da POD (2019) em “bairros” onde, por exemplo, os dados de empregos referentes às zonas Comasa Norte e Comasa Sul, foram reunidos e apresentados apenas em “Comasa”. Dessa forma, após reunirmos todos os bairros que estavam separados em zonas, e somado os dados referentes a tais zonas, apresentamos a tabela 2 a seguir, que mostra a quantidade de empregos por setores e cada bairro.

Tabela 2 - Vínculos empregatícios em Joinville por bairro (2018)

Bairro	Agropecuária	Comércio	Indústria	Serviços	TOTAL
Zona Industrial Norte	121	2.879	24.429	4.222	31.651
Centro	6	4.190	1.750	22.437	28.383
Saguaçu	2	823	1.055	14.555	16.435
América	0	2.751	458	12.794	16.003
Pirabeiraba	95	1.942	9.443	3.309	14.789
Anita Garibaldi	6	2.212	715	8.794	11.727
Zona Industrial Tupy	6	246	9.029	615	9.896
Bom Retiro	3	1.353	2.464	4.585	8.405
Costa e Silva	0	1.802	2.307	3.430	7.539
Vila Nova	260	1.725	2.085	3.318	7.388
Bucarein	0	1.060	467	4.433	5.960
Floresta	3	1.600	1.366	2.864	5.833
Santo Antônio	2	1.382	639	3.600	5.623
Glória	61	1.452	1.090	2.342	4.945
Atiradores	0	1.229	562	2.861	4.652
Itaum	0	1.272	214	1.537	3.023
Iririú	0	796	582	1.518	2.896
Boa Vista	4	929	712	1.110	2.755
Nova Brasília	0	501	1.032	661	2.194
Aventureiro	38	588	722	590	1.938
Jarivatuba	4	584	192	878	1.658
Jardim Sofia	0	69	1.209	199	1.477
Jardim Iririú	0	543	406	373	1.322
Dona Francisca	SI	260	587	314	1.161
Guanabara	0	314	304	453	1.071
Boehmerwald	1	409	192	442	1.044
Santa Catarina	0	117	514	374	1.005
João Costa	14	427	235	239	915
Profipo	0	376	133	389	898
Fátima	0	574	178	131	883
Paranaguamirim	3	457	87	322	869

Bairro	Agropecuária	Comércio	Indústria	Serviços	TOTAL
São Marcos	7	265	72	387	731
Itinga	0	143	346	118	607
Jardim Paraíso	18	250	50	193	511
Comasa	0	131	157	161	449
Petrópolis	0	107	97	233	437
Parque Guaraní	0	240	73	115	428
Espinheiros	0	86	114	154	354
Adhemar Garcia	0	120	59	129	308
Rio Bonito	SI	111	91	90	292
Morro do Meio	0	117	94	64	275
Ulysses Guimarães	0	49	5	13	67

Fonte: Adaptado de POD (2019, p. 171 - 173; p. 380 - 419)
Elaboração própria (2025)

Com o total de 28.383 vínculos formais, o bairro Centro se destaca como um dos principais polos de concentração de empregos. Todavia, ao analisar os dados de toda a tabela, percebemos uma distribuição considerável de empregos por outros bairros que, ao nosso ver, passam a disputar o fluxo de empregos formais em Joinville, como é o caso da Zona Industrial Norte, que apresentou um total de 31.651 empregos formais, dos quais 24.429 estão na indústria e 4.222 nos serviços. Estes dados confirmam o papel desse bairro que se configura como a principal área concentradora de empregos formais em Joinville e, por a maioria de seus empregos estarem no setor secundário da economia, podemos classificá-la como uma “centralidade industrial”.

Após o Centro, aparece o bairro Saguaçu, apresentando o total de 16.435 empregos. O bairro América é o quarto na quantidade de empregos, totalizando 16.003 empregos. O quinto bairro que mais possui concentração de empregos é o distrito de Pirabeiraba, registrando o total de 14.789 vínculos empregatícios formais. O sexto bairro com maior número de empregos é o Anita Garibaldi, apresentando 11.727 empregos.

Na parte leste de Joinville, os bairros que mais polarizam são o Iririú, o Boa Vista e o Aventureiro, apresentando 2.896, 2.755 e 1.938 empregos formais respectivamente. Considerados tradicionalmente periféricos, apesar de possuírem uma menor complexidade funcional quando comparados à área central da cidade, estes bairros da parte leste atraem fluxos significativos no espaço urbano

joinvilense, o qual é um dos indicativos de “centralidade”, o qual falaremos mais adiante no subcapítulo que discorremos sobre a mobilidade urbana.

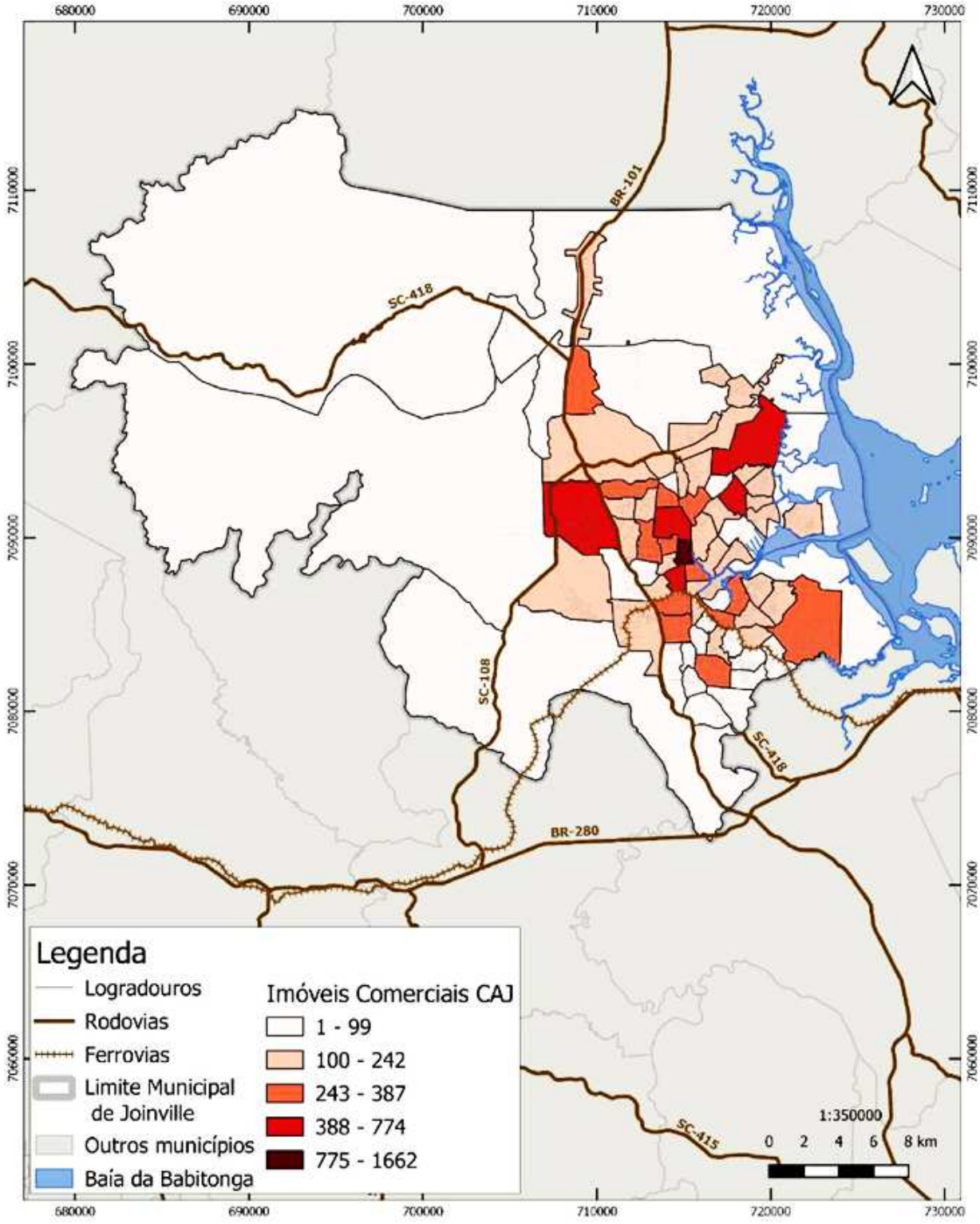
A POD (2019), em seu documento oficial, disponibilizou uma série de mapas referentes a indicadores de mobilidade urbana. Um exemplo são os mapas de empregos e localização dos empregos, como os do setor de comércio.

A POD (2019) utilizou informações da Companhia Águas de Joinville - CAJ, que possui os cadastros de endereços comerciais em Joinville. Vale ressaltar que, obviamente, os dados da distribuição de estabelecimentos comerciais não levam em consideração aqueles que estão ociosos, tampouco considera os que possuem ligação própria, isto é, os que utilizam poços artesianos e, portanto, não dependem da distribuição de água potável da rede pública.

Com relação aos dados de empregos, a POD (2019) utilizou informações da RAIS (2018) e assim, apresentou a distribuição espacial de vínculos formais, isto é, dos empregos com carteira assinada. Ela não considera a População Economicamente Inativa - PEI formada por estudantes, aposentados e pessoas com deficiência. Ela também desconsidera os vínculos informais, isto é, os empregos sem carteira assinada como os ligados a aplicativos de entrega, vendedores ambulantes e os MEI - Microempreendedores Individuais.

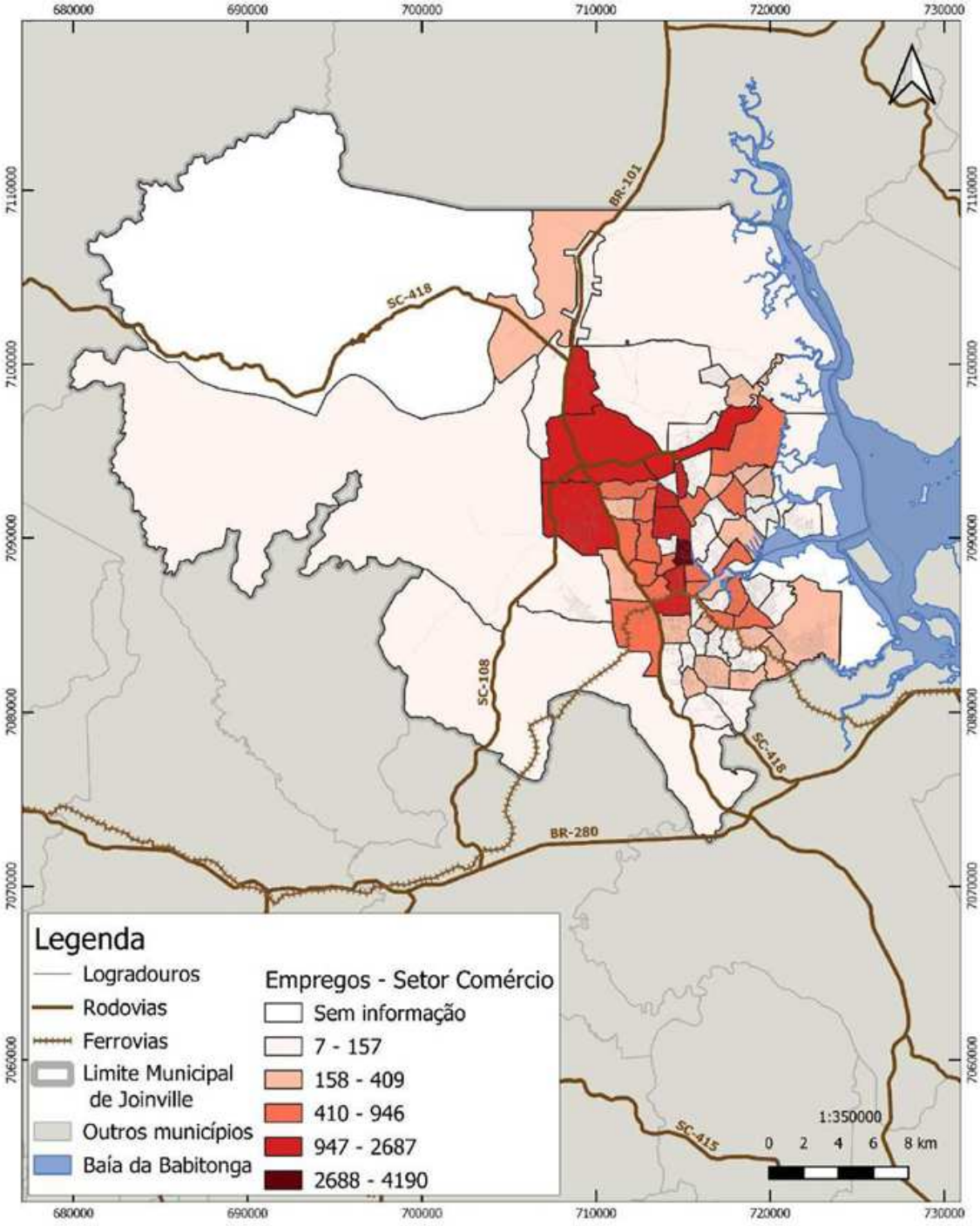
Assim, para compreender a distribuição espacial dos empregos em Joinville, apresentamos em seguida as figuras 18 e 19, que foram extraídas diretamente da POD (2019), e que mostram a localização dos estabelecimentos comerciais em Joinville e também a concentração espacial dos empregos do setor de comércios.

Figura 18 - Distribuição dos imóveis comerciais em Joinville



Fonte: POD (2019, p. 113)

Figura 19 - Concentração dos empregos do setor de comércios em Joinville



Fonte: POD (2019, p. 134)

Como podemos observar na figura 18, e sua classe entre 775 e 1662, o centro é a localidade que possui a maior taxa de registros de imóveis comerciais ativos pela CAJ. Em seguida, na classe que varia entre 388 e 774, aparecem, os bairros América e Anita Garibaldi, que localizam-se nas proximidades do centro tradicional e apresentam uma importante concentração de imóveis comerciais.

Ainda, em relação à quantidade de comércios instalados nas localidades, os bairros Aventureiro e Iririú, ambos na parte leste de Joinville, aparecem em “igualdade” às “centralidades” próximas ao centro. Já na parte oeste, o bairro Vila Nova se destaca na concentração de imóveis comerciais.

Acreditamos que por as figuras 18 e 19 apresentarem as informações conforme as “zonas” da POD (2019), o bairro Costa e Silva (dividido em 3 zonas) e o bairro Floresta (dividido em 2 zonas) estariam juntos a essa “classe” de concentração de estabelecimentos comerciais. Todavia, como estes bairros foram “separados” em zonas, seus estabelecimentos comerciais também foram contabilizados separadamente, por isso, foram apresentados na “terceira” classe, que varia, conforme a figura 18, de 243 a 387 estabelecimentos.

Já a terceira classe de concentração de estabelecimentos comerciais da figura 18, que varia de 243 a 387 estabelecimentos, englobam os bairros Saguaçu, Santo Antônio, Glória e Pirabeiraba, todos na parte norte de Joinville. Já na parte sul aparecem os bairros Bucarein, Boehmerwald, Fátima, Guanabara e Paranaguamirim.

Com relação a figura 19, quando comparado com os demais bairros, o centro aparece na primeira classe de concentração de empregos. Na segunda classe, que varia de 947 a 2687 empregos, localizados na parte norte de Joinville, aparecem os bairros América, Santo Antônio, Costa e Silva, Zona Industrial Norte, Vila Nova e Pirabeiraba. Na parte sul destacam-se o bairro Anita Garibaldi e o bairro Floresta.

Ainda de acordo com a figura 19, observamos que a terceira classe de concentração de empregos, que varia de 410 a 946 empregos, engloba os bairros Atiradores, Glória, Costa e Silva, Nova Brasília, Saguaçu, Iririú, Aventureiro, Boa Vista, Fátima e Guanabara.

Assim, ao analisarmos as figuras 18 e 19 juntamente com a tabela 2, percebemos que a distribuição de empregos total, concentrada em bairros localizados principalmente na parte norte de Joinville, evidenciam a política anterior de “fortalecimento” do “eixo norte-sul”, discutida anteriormente nos planos diretores de Joinville. Na parte sul, o bairro que se destaca na polarização de empregos é o Floresta, ao apresentar um total de 5.833 empregos formais (tabela 2).

Percebemos a existência de um “núcleo” de centralidade “isolada” como o bairro Vila Nova, por exemplo, que encontra-se “separado” dos demais bairros de Joinville. O Vila Nova apresenta 7.389 vínculos empregatícios formais (tabela 2).

Outro bairro com relevante concentração de empregos formais na parte norte é o Costa e Silva (7.539 empregos).

Os bairros Itaum (3.023), Iririú (2.896) e Boa Vista (2.755) possuem números intermediários. Isoladamente, eles podem não configurarem centros funcionais fortes, mas ao considerar áreas vizinhas a estes bairros o cenário muda, pois junto com bairros vizinhos os dados impulsionam eles para uma “centralidade emergente”.

Incluindo dados de bairros adjacentes às três localidades anteriores, temos a primeira localidade, composta por Itaum, Jarivatuba (1.658) e Paranaguamirim (869), concentrando o total de 5.550 empregos. À segunda localidade, incluímos dados de empregos do bairro Jardim Iririú (1.322) e, somando aos empregos do bairro Iririú, chegamos ao total de 4.218 vínculos empregatícios formais. Por último, junto com o bairro Boa Vista, somamos os dados de empregos do bairro Comasa (449) e chegamos ao total de 3.204 empregos formais.

Os dados de empregos mostram, num primeiro momento, que os vínculos empregatícios formais em Joinville encontram-se espalhados por várias “centralidades de emprego”, que também podem se configurar em “centralidades funcionais”. Todavia, como já apontado por Duarte (1974), tais centros funcionais podem apresentar uma menor complexidade funcional quando comparado a área central. Na realidade, tradicionalmente, os bairros periféricos como um todo, apresentam baixas complexidades funcionais quando comparados diretamente à área central.

Dessa forma, ao utilizarmos apenas os dados de empregos formais apresentados pela POD (2019) conseguimos identificar que Joinville já apresenta uma “estrutura urbana policêntrica” pois os empregos estão relativamente bem distribuídos pelos bairros da cidade.

Com isso, por os empregos estarem bem distribuídos, também conseguimos visualizar no espaço urbano joinvilense a existência de uma “descentralização laboral", já que, o centro tradicional não é mais a principal área concentradora de empregos, já que ele perdeu este posto para a Zona Industrial Norte.

Vale destacar que a quantidade de empregos e sua distribuição espacial, por si só, são insuficientes para categorizar e definir novas centralidades no espaço urbano. Apesar de ser um método comum utilizado na literatura canadense, como proposto por Duquet e Brunelle (2020), este mesmo método também já foi criticado

por autores canadenses como Bourne (1989), que aborda de forma crítica a questão da emergência de novos núcleos de centralidade urbana na realidade canadense.

Bourne (1989) questionou a formação de uma estrutura urbana multinucleada com base apenas na descentralização do emprego. Segundo ele, “a mera descentralização dos empregos não é suficiente para validar a formação de novos núcleos urbanos independentes”. Bourne (1989) argumenta ainda que a complexidade da reorganização funcional do espaço urbano “não pode ser atribuída a um único setor econômico ou fator causal, como o local de trabalho, e que tal perspectiva determinista é insuficiente para compreender o fenômeno urbano”. Portanto, Borne (1989, p. 323 - 325), reconhece que nas cidades (canadenses - e também brasileiras) ocorre sim uma certa “descentralização do emprego”, no entanto, ele frisa que “somente os dados de empregos formais, embora fundamentais, não são suficientes para comprovar de forma robusta a existência de novas centralidades funcionais no espaço urbano”.

Em conformidade com Pereira (informação verbal, 2025)[2] vale acrescentar que “a quantidade de empregos formais” por bairro pode ser um indicador forte de centralidade funcional, mas ela “não é, por si só, um critério definitivo para estabelecer, por exemplo, a existência de um subcentro”. Isso porque “um subcentro é mais do que um lugar com muito emprego”, pois ele precisa “exercer funções urbanas de polarização”, como atrair fluxos pendulares significativos (trabalho, consumo, serviços), “concentrar serviços de média ou alta complexidade” (educação, saúde, comércio especializado), “possuir acessibilidade” (estar em eixos viários, ter transporte público estruturado) e apresentar certa “autonomia em relação ao centro tradicional”.

Com isso, para confirmar a “existência” de novos centros funcionais é necessário incluir, além dos dados quantitativos (empregos, comércios, serviços, equipamentos públicos), dados espaciais de fluxos pendulares e acessibilidade viária. Além disso, uma observação qualitativa também deve ser realizada para identificar a presença de funções polarizadoras.

Como já apontado pela POD (2019, p. 37), o emprego é um dos principais motivos para o deslocamento populacional diário. Assim, a descentralização laboral observada em Joinville, além de apontar a existência de uma estrutura urbana

[2] Informação verbal baseada na fala do professor Elson Manoel Pereira, reunião de orientação, ocorrida online, via Google Meet, em 27 jun. 2025.

policêntrica, influencia também os padrões de mobilidade urbana, pois muitas dessas novas centralidades estão localizadas ao longo de “eixos viários” que, ao apresentarem uma certa acessibilidade por transporte individual ou coletivo, influenciam diretamente na atratividade de fluxos pendulares diários. No subcapítulo a seguir, discutiremos a questão da mobilidade urbana e sua relação com as novas centralidades intraurbanas em Joinville.

4.3 MOBILIDADE URBANA E A DINÂMICA DE CENTRALIDADES

Embora a Pesquisa Origem e Destino (POD), que integra o Plano de Mobilidade Urbana de Joinville (2019) seja recente, a mesma foi formulada com base no Plano Viário de 1973 (POD, 2019, p. 39). De acordo com a POD, “o centro da cidade (Zona 117) […] atrai deslocamentos distribuídos por todo o município”, fato que define sua condição como um dos principais polos de serviços e comércios em Joinville (POD, 2019, p. 331). Apesar de a área central de Joinville apresentar um grande poder polarizador na cidade, este, outrora, já foi bem maior, pois atualmente ela divide com outros polos de centralidades os deslocamentos populacionais na cidade, como veremos mais adiante.

A POD (2019) de Joinville pontua que os principais motivos para os deslocamentos populacionais que “influenciam as dinâmicas urbanas são o trabalho industrial, ensino de nível universitário, compras e lazer” (POD, 2019, p. 37). Portanto, estes motivos, historicamente condicionaram a necessidade de mobilidade da população periférica rumo ao centro.

Acreditamos que a área central de Joinville entre as décadas de 1960 e 1970 concentrava a maioria das atividades econômicas como indústrias, comércios e serviços, o que evidenciava o seu maior poder polarizador naquela época. A defesa de nossa afirmação anterior é confirmada por Santana (1998, p. 99), ao registrar que

> “a área central da cidade concentrava a maior parte das atividade econômicas e dos empregos, a maior parte nas indústrias metalúrgicas e mecânicas (cerca de 41%), pois elas ali se localizavam”.

No referido período, Joinville passava por um rápido crescimento populacional (apresentado anteriormente na tabela 1), o que tornava também evidente o aumento

espacial da área urbana construída (apresentado anteriormente na figura 8), além do aumento das distâncias entre as áreas periféricas e o centro da cidade.

Apesar disso, até os anos 1980, a dinâmica de novas centralidades em Joinville eram praticamente inexistentes, havendo na cidade uma estrutura urbana monocêntrica, como apontado por Santana (1998, p. 44)

> "[....] de maneira geral, a cidade apresentava uma concentração muito forte das atividades comerciais em torno da área central. Não havia subcentros nos bairros, pois o sistema de transporte coletivo, que operava apoiado em uma estrutura radial, reforçava esta condição".

Nas análises do autor supracitado, ele compreende que antes da década de 1980, havia um sistema radial concêntrico, onde as linhas de transporte coletivo partiam do/para o centro da cidade, havendo pouca integração direta entre os bairros. Com isso, a "integração" entre bairros acontecia obrigatoriamente tendo o centro como passagem obrigatória. Por exemplo, se uma pessoa quisesse deslocar-se do bairro Boa Vista para o bairro Santo Antônio, ela deveria obrigatoriamente deslocar-se ao centro e, no terminal central, deveria pagar outra passagem para utilizar outro ônibus com destino ao bairro Santo Antônio.

Todavia, Santana (1998, p. 49) ressalta que "ao final dos anos 80, o sistema de transporte coletivo urbano foi reestruturado, implantando-se o sistema de linhas integradas". Ou seja, atualmente o mesmo indivíduo que queira, através do transporte coletivo, realizar o trajeto explanado anteriormente, não precisa deslocar-se até o centro da cidade, pois atualmente existe a linha "130 - Norte-Iririú-Tupy" que faz o trajeto mencionado sem, necessariamente passar pelo centro da cidade e pagar por outra passagem a mais.

Dessa forma, anteriormente acreditávamos na hipótese de que o sistema de transporte coletivo de estrutura radial reforçava a centralidade tradicional de Joinville e, consequentemente, inibia a emergência de novas centralidades no tecido urbano. No entanto, essa hipótese está, em parte, refutada e precisa ser revista à luz de uma análise mais aprofundada.

De fato, o modelo radial, cujo desenho concentra os fluxos no centro histórico da cidade, contribui para a manutenção de uma estrutura urbana monocêntrica. Mas, ao contrário do que imaginávamos, esse sistema não impede e tampouco favorece o surgimento de novas centralidades nos bairros.

No antigo modelo radial, os deslocamentos convergiam para o Terminal Central, sem a existência de um sistema de integração entre as linhas. Isso significa que os usuários do transporte coletivo, ao descerem no centro, tinham que pagar uma nova tarifa caso queiram embarcar novamente. Essa dinâmica acabava incentivando que as pessoas permanecessem no centro por mais tempo, realizando compras ou acessando serviços, uma vez que a tarifa já foi paga. Ou seja, o modelo radial, ao não oferecer integração tarifária, acabava fortalecendo o centro tradicional e reforçava o *status quo* monocêntrico de Joinville.

Por outro lado, no modelo mais recente de transporte coletivo, com expansão de terminais nos bairros e integração entre linhas, o usuário pode realizar viagens mais longas com uma única tarifa, desde que permaneça dentro do sistema (nos ônibus ou nos terminais). Essa integração tarifária, no entanto, desestimula a saída dos passageiros dos terminais intermediários, o que significa que eles não descem para consumir no comércio local, limitando o papel desses espaços como potenciais centralidades. Dessa forma, paradoxalmente, o modelo integrado de transporte coletivo acaba desconectando a mobilidade dos fluxos econômicos locais.

Assim, a existência de novas centralidades como, por exemplo, os subcentros, não pode ser atribuída apenas à presença de terminais de transporte. Em muitos casos, elas se formam apesar do sistema, e não por causa dele, pois o sistema de transporte integrado não favorece diretamente o uso do comércio ou serviços no entorno dos terminais.

O fato supracitado evidencia que, para além da infraestrutura de transporte, o fortalecimento de centralidades nos bairros depende de estratégias urbanas mais amplas, que articulem mobilidade e estímulo ao comércio local através da execução de um planejamento urbano concreto. Pois de nada adianta o PDDS/2022 reconhecer a existência das centralidades em Joinville e, inclusive, propor medidas para “incentivá-las” *de jure* mas não mencionar como se dará, *de fato*, tais medidas de incentivo.

Notamos, então, que nem o sistema de transporte, nem uma política urbana efetiva/eficiente, tiveram participação direta na formação de subcentralidades. Deve-se considerar que o próprio crescimento demográfico, o aumento das distâncias (tempo no percurso), e a decisão (irracional) dos empresários, também tiveram um efeito sobre o processo de formação das novas centralidades em Joinville.

Conforme observou Santana (2017, p. 180), até os anos 1990 Joinville apresentava uma concentração comercial acentuada na área central, sem a formação de subcentros nos bairros, uma condição reforçada, como acabamos de discorrer, pelo modelo de transporte coletivo radial. Também podemos acrescentar a questão “infraestrutural” às ponderações de Santana (2017), sobre a não existência de subcentros em Joinville até a década de 1990. Considerando que as centralidades também são frutos da (re)produção do capital (local) e para que este consiga se reproduzir em localidades periféricas, é necessário que estas tenham uma infraestrutura eficiente e também mercado consumidor.

Acreditamos que o fato da não existência de subcentralidades em Joinville até o final do século XX diz respeito à existência de uma infraestrutura precária nas periferias, quando comparadas à área central, o que dificultava o acúmulo e a reprodução do “capital local”. Portanto, para uma loja funcionar num bairro não-central, é necessário a existência de uma infraestrutura eficiente, como uma via pública pavimentada, por exemplo, que permita o escoamento da produção e/ou dos produtos de uma determinada empresa. Além disso, uma via pavimentada e com boa infraestrutura impacta diretamente na acessibilidade de clientes que vão até determinada loja. Em Joinville, as vias até foram fortemente pavimentadas a partir da década de 90, mas continuaram com as mesmas deficiências de abastecimento de água, drenagem pluvial e, principalmente de esgotamento sanitário. Isso sem falar na pobreza dos passeios, muitas das vezes inexistentes. Ou seja, um urbanismo muito pobre. Só muito recentemente (últimos 20 anos) o desenho urbano das vias foi melhorado. A cidade em si ainda apresenta um grande *déficit* em seu desenho urbano.

Dessa forma, muitos bairros de Joinville possuíam uma péssima infraestrutura viária em relação a área central, o que dificultava a atratividade econômica para os bairros. Assim, a infraestrutura urbana pouco desenvolvida reforçava a centralidade tradicional e limitava a dispersão de investimentos privados para outras áreas da cidade até a década de 1990, como já assinalado anteriormente por Santana (2017). A figura 39, disponibilizada mais adiante, mostra a ocupação em áreas de mangue e ilustra parte da realidade precária e com baixa infraestrutura instalada nas periferias de Joinville. Todavia, essa situação (infraestrutura deficiente), foi paulatinamente superada à medida em que a infraestrutura viária foi melhorada nos bairros, o que

colaborou para a intensificação de atividades terciárias e consequentemente formação de novas centralidades funcionais em alguns bairros de Joinville.

Para fundamentar nossa afirmação acima, trazemos mais adiante a tabela 3, que mostra a situação das vias em Joinville em 2013 e 2024. “Consideram-se vias pavimentadas aquelas revestidas com asfalto, lajotas e paralelepípedos, enquanto as vias não pavimentadas correspondem, predominantemente, às revestidas com saibro” (SDE; SEPUR, 2024).

Os dados apresentados na tabela 3 estão separados por subprefeituras e, para melhor entendimento da análise, vale destacar suas áreas de influência. A Subprefeitura Centro-Norte engloba os bairros América, Anita Garibaldi, Atiradores, Bom Retiro, Bucarein, Centro, Costa e Silva, Glória, Saguaçu, Santo Antônio e parte da Zona Industrial Norte (IPPUJ; SEPLAN, 2013, p. 14; SEPUR, 2017). A Subprefeitura Leste engloba os bairros Boa Vista, Comasa, Espinheiros e sua área rural, Iririú, Jardim Iririú e a Zona Industrial Tupy (IPPUJ; SEPLAN, 2013, p. 8; SEPUR, 2017). A Subprefeitura Nordeste engloba a área rural Vigorelli e os bairros Aventureiro, Jardim Paraíso, Jardim Sofia, Vila Cubatão e parte da Zona Industrial Norte (IPPUJ; SEPLAN, 2013, p. 9; SEPUR, 2017). A Subprefeitura Oeste engloba os bairros Vila Nova e sua área rural e parte da Zona Industrial Norte. A Subprefeitura Distrital de Pirabeiraba engloba os bairros Dona Francisca, Pirabeiraba Centro, Rio Bonito e parte da Zona Industrial Norte. Também estão incluídas a área rural de Pirabeiraba e a área rural Rio do Julio. (IPPUJ; SEPLAN, 2013, p. 7; SEPUR, 2017). A Subprefeitura Sudeste engloba os bairros Adhemar Garcia, Fátima, Guanabara, Jarivatuba, João Costa, Paranaguamirim, Ulysses Guimarães e a área rural Morro do Amaral (IPPUJ; SEPLAN, 2013, p. 11; SEPUR, 2017). Por fim, a Subprefeitura Sul engloba os bairros Boehmerwald, Floresta, Itaum, Itinga, Parque Guaraní, Petrópolis, Profipo e Santa Catarina (IPPUJ; SEPLAN, 2013, p. 13; SEPUR, 2017).

Tabela 3 - Pavimentação viária por subprefeitura em Joinville em 2013 e 2023

Subprefeitura	% com pavimentação em 2013	% sem pavimentação em 2013	% com pavimentação em 2023	% sem pavimentação em 2023
Centro-Norte	84,34	15,66	89,51	10,49
Leste	56,50	43,50	74,99	25,01
Nordeste	44,09	55,91	69,07	30,93
Oeste	27,18	72,82	54,64	45,36
Pirabeiraba	53,52	46,48	62,12	37,88
Sudeste	31,63	68,37	50,46	49,54
Sudoeste	24,06	75,94	46,53	53,47
Sul	46,57	53,43	58,82	41,18
Total	45,99	54,01	67,13	32,87

Fonte: IPPUJ (2013, p. 80); SDE e SEPUR (2024, p. 23)
Elaboração: própria (2025)

Com base nos dados da tabela anterior, podemos afirmar que, paulatinamente, a via desprovida de infraestrutura passa a ser pavimentada e, portanto, é válido defender que as novas centralidades surgem a partir do momento em que a melhoria da infraestrutura possibilita suas próprias (re)produções.

No entanto, poderíamos adicionar também que a expansão das inúmeras redes e, consequentemente, o melhoramento das infraestruturas nos bairros, também colaborou para a diminuição do tempo de deslocamento até o centro da cidade, haja vista que uma via pavimentada permite um deslocamento mais rápido do que uma via sem pavimentação. Dessa forma, poderíamos também considerar que o melhoramento das redes, de acordo com Santana (2017, p. 180) reforça “o efeito de centralidade do centro tradicional ou histórico”.

O centro da cidade é, dessa forma, a área com maior poder polarizador em Joinville, pois ela exerce sua centralidade para além do próprio município, influenciando, também, os municípios vizinhos da chamada “Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense” (MORAES; GUARDA; ZACCHI, 2018).

Considerando a infraestrutura, poderíamos afirmar, então, a existência de uma dicotomia: ao mesmo tempo em que possibilitou o surgimento de novas centralidades, ela também melhorou a acessibilidade das periferias ao centro da cidade, o que reforçou o caráter polarizador da centralidade tradicional.

Nosso intuito é mostrar que a emergência de novas centralidades no espaço intraurbano de Joinville reconfigurou a própria dinâmica de polarização de fluxos, uma vez que, alguns centros funcionais competem diretamente com o centro e outros agem em sua complementaridade. Dessa forma, para melhor compreender a estrutura policêntrica de Joinville, é importante, então, entender a própria dinâmica de deslocamentos intraurbanos. Essa análise será realizada no subcapítulo seguinte.

4.3.1 Deslocamentos pendulares por modal: transporte particular, transporte coletivo e transporte ativo

Outro critério importante para analisar as centralidades em Joinville diz respeito à atratividade, que é medida pelos deslocamentos pendulares diários. A POD (2019) já estabeleceu que um dos principais motivos dos deslocamentos populacionais diários é com relação ao trabalho. Dessa forma, a análise dos fluxos entre local de residência e local de trabalho permite aferir o grau de polarização exercido por determinados bairros, ou seja, o quanto eles funcionam como polos geradores e atratores de viagens dentro do espaço urbano.

Vale ressaltar que a POD (2019) elaborou diversos mapas com base nos tipos de deslocamentos (se é feito a pé, por bicicleta, ônibus, carros). Os mapas são apresentados em três faixas horárias, referente ao período da manhã, entre-pico e a tarde.

De modo geral, os deslocamentos pela manhã estão relacionados com a ida ao trabalho e a atividades educacionais. No entre-pico (meio dia), os deslocamentos geralmente tem por finalidade a ida a serviços, comércios e lazer. Já os deslocamentos feitos à tarde estão relacionados ao retorno para casa, compras e algumas atividades recreativas. Assim, a POD (2019) traz mapas de “produção”, “atração” e de “viagens internas”.

A “produção” de viagens refere-se ao local onde as viagens se iniciam. São os bairros ou zonas que "produzem" deslocamentos, ou seja, onde moram os indivíduos que saem para trabalhar, estudar ou realizar outras atividades. Já a “atração” indica o local de destino das viagens, ou seja, os bairros ou zonas que recebem as pessoas que saíram de outras áreas. Os locais com alta atratividade de

viagens geralmente são centros de atividade econômica, como polos de comércio, serviços, indústrias, escolas, hospitais e órgãos públicos. Por fim, as “viagens internas” são os deslocamentos que ocorrem dentro de uma mesma zona ou bairro, indicando que o morador realiza suas atividades cotidianas sem sair do próprio bairro, o que pode refletir uma maior autonomia local, presença de empregos próximos da residência ou boas condições de infraestrutura e serviços no próprio bairro.

Pontuamos que a “atração/atratividade” e as “viagens internas” são as mais relevantes em nossa análise para compreender as dinâmicas das centralidades em Joinville. Dessa forma, realizamos a análise dos deslocamentos em Joinville por meio dos modais: veículos particulares, transporte coletivo, a pé e por bicicleta; tipos de deslocamentos: se é atratividade/atração ou deslocamentos realizados internamente (na mesma área); e em horários diferentes: manhã, entre-pico e tarde.

Com relação aos deslocamentos “atrativos” realizados pela manhã (7h00 às 7h59) por veículos particulares, concentrando entre 844 e 507 deslocamentos, a Zona Industrial Norte e o bairro Vila Nova aparecem em primeiro lugar na atração de viagens por transporte individual. As indústrias e universidades localizadas na Zona Industrial Norte são os principais fatores de atratividade (POD, 2019, p. 185). Concentrando entre 506 e 299 deslocamentos, em segunda colocação aparecem os bairros América, Saguaçu, Anita Garibaldi, Floresta, Aventureiro e Costa e Silva. Em terceira colocação, apresentando entre 298 e 174 deslocamentos, aparecem os bairros Centro, Atiradores, Glória, Bucarein, Boehmerwald, Iririú, Boa Vista, Itaum, Guanabara e Jarivatuba (POD, 2019, p. 186).

A Zona Industrial Norte e o bairro Vila Nova permanecem em primeira colocação, concentrando entre 781 e 392 deslocamentos “atrativos” realizados por veículos particulares no entre-pico (12h00 às 12h59). Em segunda posição, possuindo entre 391 e 215 deslocamentos aparecem os bairros Centro, América, Saguaçu, Aventureiro, Anita Garibaldi e Floresta. Os bairros que ficam em terceira posição, apresentando entre 214 e 133 deslocamentos, são o Atiradores, Glória, Costa e Silva e Itaum (POD, 2019, p. 197).

A “atração” de viagens feitas por transportes particulares no período da tarde (17h00 às 17h59) revela a persistência da Zona Industrial e o bairro Vila Nova como principais áreas atrativas, apresentando entre 835 e 478 deslocamentos. Em segunda colocação, apresentando entre 477 e 275 deslocamentos, aparecem os

bairros América, Saguaçu, Anita Garibaldi e Floresta. Em terceira posição, apresentando entre 274 e 146 deslocamentos, aparecem os bairros Costa e Silva, Glória, Centro, Bucarein, Boehmerwald e Guanabara (POD, 2019, p. 209).

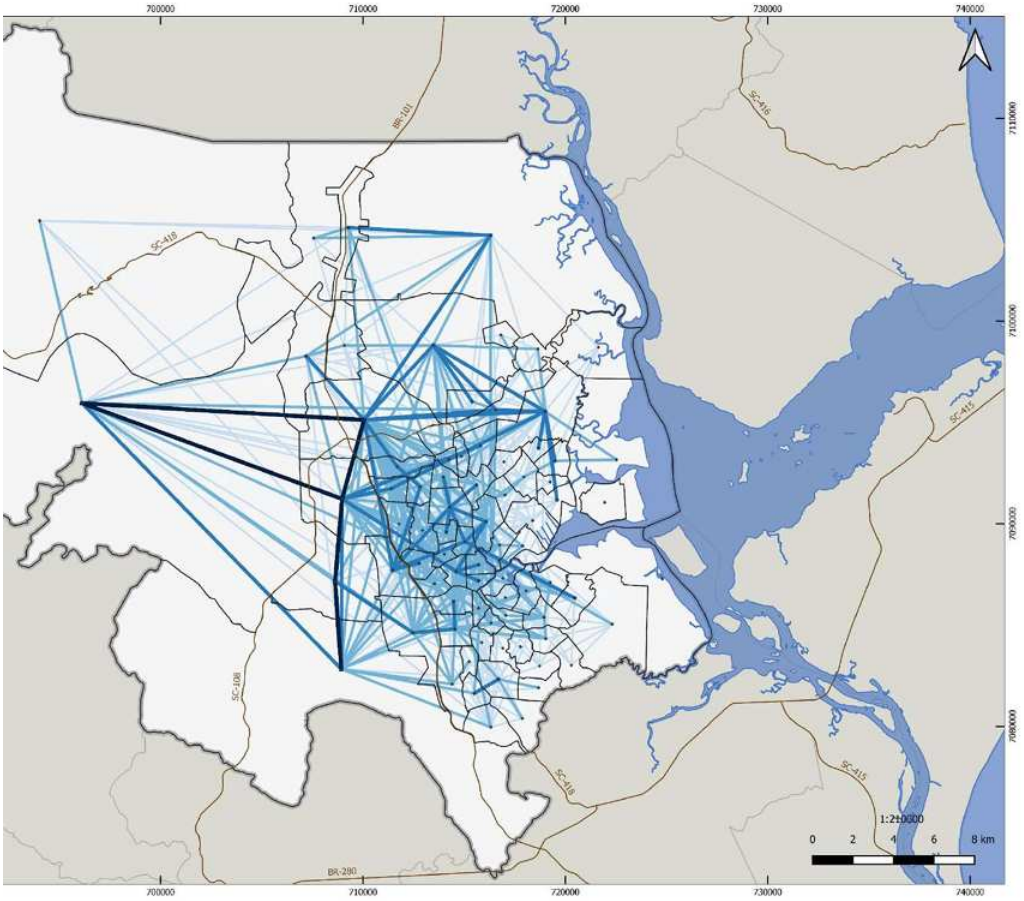
Com relação aos deslocamentos “internos” realizados no pico da manhã (7h00 às 7h59) por veículos particulares, aparece o bairro Vila Nova em primeiro lugar, apresentando entre 140 e 92 deslocamentos. Em segunda colocação, apresentando entre 19 a 91 deslocamentos, estão os bairros Zona Industrial Norte, América, Costa e Silva, Aventureiro, Floresta e Saguaçu. Apresentando entre 10 e 18 deslocamentos, em terceira posição aparecem os bairros Iririú, Glória, Anita Garibaldi, Boehmerwald, Paranaguamirim e Jarivatuba (POD, 2019, p. 215).

Os deslocamentos “internos” feitos no entre-pico (12h00 às 12h59) por veículos particulares revela o bairro Vila Nova na primeira posição, apresentando entre 211 e 101 deslocamentos. Em segunda posição, possuindo entre 100 e 37 deslocamentos aparecem os bairros Zona Industrial Norte, Aventureiro, América e Floresta. Na terceira posição, possuindo entre 36 e 15 deslocamentos, aparecem os bairros Boehmerwald, Centro, Anita Garibaldi e Saguaçu (POD, 2019, p. 217).

Os fluxos “internos” realizados pelo transporte individual no período da tarde (17h00 às 17h59) revela a persistência do bairro Vila Nova com a maior quantidade de fluxos internos, apresentando entre 208 e 83 deslocamentos. Em segundo lugar, possuindo entre 82 e 32 deslocamentos, aparecem os bairros Aventureiro, Floresta e América. Já na terceira posição, apresentando fluxos entre 31 e 22 deslocamentos, aparecem os bairros Boehmerwald, Saguaçu, Anita Garibaldi e Zona Industrial Norte (POD, 2019, p. 219).

Em seguida, apresentamos a figura 20, que mostra, de maneira geral, os fluxos pendulares realizados por veículos particulares no horário do entre-pico (12h00 às 12h59).

Figura 20 - Pares de viagens por transporte individual em Joinville



Fonte: POD (2019, p. 227)

Como podemos ver na figura anterior, o maior fluxo de veículos particulares obedece a lógica estrutural norte-sul, tendo como polos atrativos a Zona Industrial Norte e o bairro Vila Nova, incluindo também os deslocamentos realizados por veículos particulares advindos das zonas rurais de Joinville, sobretudo às adjacências ao bairro Vila Nova e também ao Distrito de Pirabeiraba. A realidade demonstrada já era esperada, onde o fato mostra o poder polarizador das centralidades intraurbanas em Joinville. Em seguida, aparecem os deslocamentos envolvendo a área central, incluindo bairros como América, Centro, Saguaçu, Atiradores, Glória, Costa e Silva, Bucarein, Anita Garibaldi e, também, Floresta e Aventureiro (POD, 2019, p. 227).

Com relação a “atração” de deslocamentos realizados através do transporte coletivo no horário da manhã (7h00 às 7h59), a Zona Industrial Norte aparece em primeiro lugar, apresentando fluxos entre 598 e 480 deslocamentos. Em segunda colocação aparece o bairro América, com atração entre 479 e 361 deslocamentos. Na terceira posição, com deslocamentos entre 360 e 243, aparecem os bairros Vila Nova, Boa Vista e São Marcos. Este, localizado às margens da BR-101, possui

algumas instalações de empresas, além de vários galpões de armazenagem. Na quarta posição, com fluxos entre 242 e 124 deslocamentos, aparecem bairros como Floresta, Aventureiro, Iririú, Saguaçu, Costa e Silva, Glória, Anita Garibaldi, Atiradores e Jarivatuba (POD, 2019, p. 266).

No horário do entre-pico (12h00 às 12h59), a Zona Industrial Norte aparece na primeira colocação, apresentando entre 480 e 387 deslocamentos de transporte coletivo. Em segunda colocação, aparecem os bairros Vila Nova e América, atraindo entre 386 e 293 deslocamentos de transporte coletivo. Na terceira posição, possuindo entre 292 e 199 deslocamentos de transporte coletivo, aparecem os bairros Floresta, Anita Garibaldi, Centro, Saguaçu e Aventureiro (POD, 2019, p. 278).

Já no horário da tarde (17h00 e 17h59), os bairros Vila Nova e Floresta se destacam na atração de veículos do transporte coletivo, possuindo entre 374 e 301 deslocamentos. Na segunda posição aparecem os bairros América, Saguaçu, Aventureiro e Zona Industrial Norte, possuindo entre 300 e 228 deslocamentos. Na terceira posição, apresentando entre 227 e 154 deslocamentos, aparecem os bairros Centro, Anita Garibaldi, Iririú e Jarivatuba (POD, 2019, p. 290).

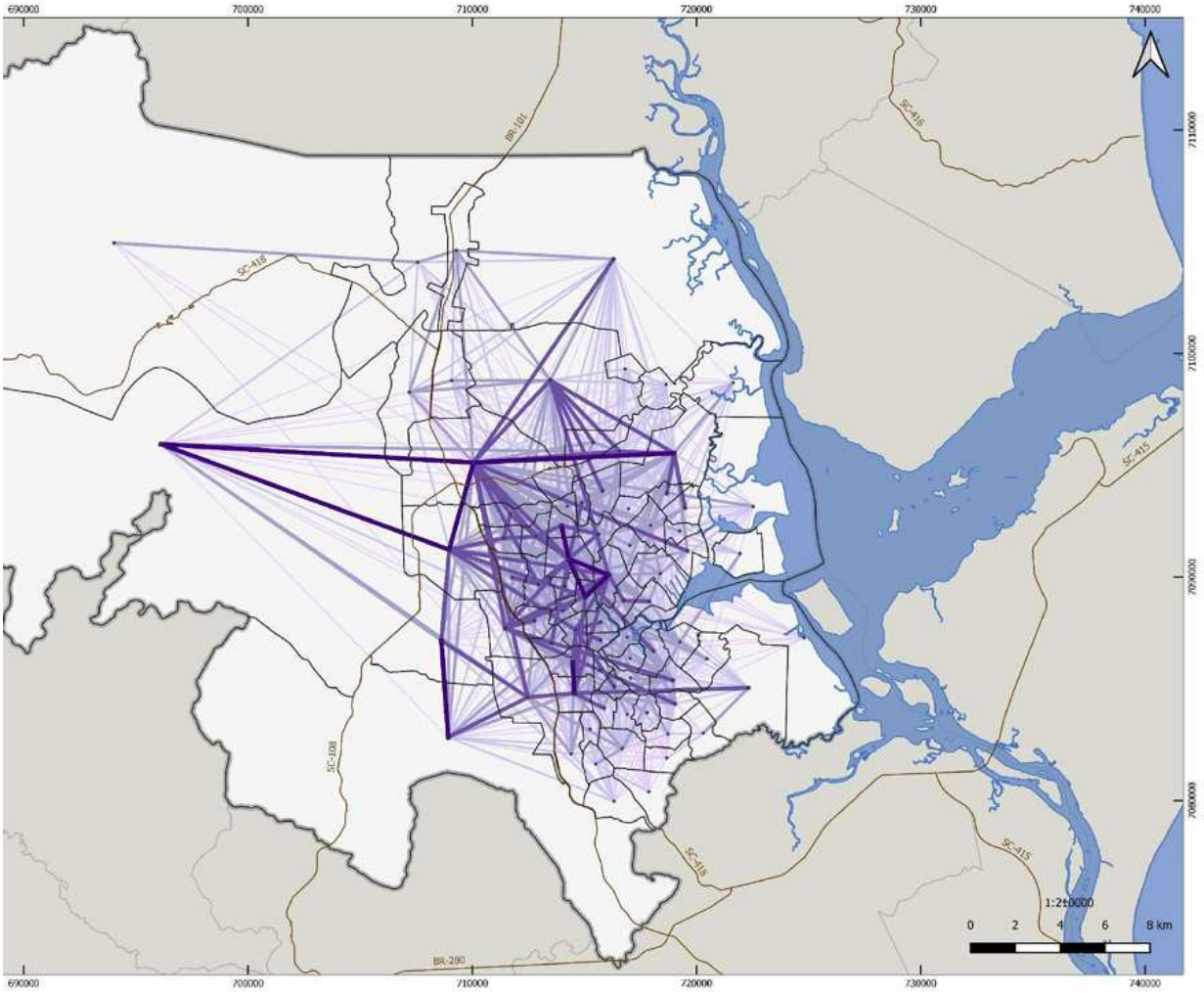
Com relação às viagens “internas” feitas por transporte coletivo no horário da manhã (7h00 às 7h59), aparecem em primeira colocação os bairros Zona Industrial Norte e Vila Nova, possuindo entre 100 e 84 deslocamentos. Na segunda posição, possuindo entre 67 e 51 deslocamentos aparecem os bairros América, Saguaçu, Aventureiro e São Marcos. Com exceção dos bairros Santa Catarina, Profipo, Itinga, Zona Industrial Tupy, Comasa e Jardim Paraíso (por não possuírem informação), os demais bairros de Joinville aparecem na terceira posição, registrando entre 50 e 34 fluxos (POD, 2019, p. 295).

A dinâmica de viagens “internas” por transporte coletivo realizadas no entre-pico (12h00 às 12h59) colocam os bairros Vila Nova, Floresta e América na primeira colocação, possuindo entre 103 e 83 deslocamentos. Em seguida aparecem os bairros Zona Industrial Norte, Aventureiro e Saguaçu, apresentando entre 82 e 63 deslocamentos. Na terceira posição aparecem bairros como Centro, Costa e Silva, Anita Garibaldi e São Marcos, apresentando entre 62 e 42 deslocamentos (POD, 2019, p. 297).

Já no período da tarde (17h00 às 17h59), as viagens “internas” realizadas pelo transporte coletivo colocam o bairro Vila Nova na primeira posição, possuindo

entre 103 e 83 deslocamentos. Na segunda posição, possuindo entre 82 e 63 deslocamentos, aparecem os bairros Aventureiro, Floresta, América e Saguaçu. Os bairros Centro, Glória, Anita Garibaldi, Costa e Silva, estão na terceira classificação, apresentando entre 62 e 42 deslocamentos internos de transporte coletivo (POD, 2019, p. 298). A seguir, na figura 21, veremos como se dão, de modo geral, os deslocamentos atuais por transporte coletivo no entre-pico em Joinville.

Figura 21 - Pares de viagens por transporte coletivo no entre-pico em Joinville



Fonte: POD (2019, p. 306)

Como podemos ver na figura anterior, de modo geral, os deslocamentos feitos através do modal de transporte coletivo apresentam uma dinâmica descentralizada no espaço urbano e rural joinvilense.

Como vimos, até a década de 1990, o que predominava em Joinville era o antigo modelo de transporte coletivo, o radial-concêntrico. Nesse modelo antigo, as

linhas de ônibus convergiam diretamente para o centro da cidade e toda a estrutura de deslocamento tinha o Centro como ponto focal. Ademais, para ir de um bairro a outro, geralmente era necessário passar pelo Centro, mesmo que o trajeto direto entre os dois fosse mais curto. Ou seja, havia poucas ligações transversais ou interbairros.

A figura 21 mostrou a “quebra” do antigo sistema radial-concêntrico, que foi substituído no final da década de 1990 e cuja sua inteira implantação se deu ainda nos primeiros anos da década de 2010 como já salientado por Santana (1998; 2017). Com isso, após a reestruturação do transporte coletivo em Joinville, com a implantação do novo sistema mais flexível e descentralizado, percebemos a existência de deslocamentos que se dão em forma de “rede”, que funciona por meio dos terminais periféricos, linhas interbairros, tronco-alimentadoras, e integração física e tarifária fora do Centro. Ou seja, não há mais um único “centro” polarizador das viagens, pois os deslocamentos se dão de forma multinucleada, que se dá principalmente entre os terminais periféricos. Somado a isso, também inclui os deslocamentos pendulares rurais-urbanos, o que fortalece as centralidades para além da área urbana de Joinville.

Dessa forma, notamos que a predominância de viagens internas feitas por transporte coletivo possui uma maior concentração na área urbana, sobretudo na parte norte-oeste do município, incluindo a Zona Industrial Norte, América, além dos terminais Vila Nova e Floresta. Observamos, ainda, que as demais zonas com terminais passam a apresentar fluxo significativo, incluindo Jarivatuba, na qual se encontra o terminal Itaum; Santo Antônio, na qual se localiza o Terminal Norte; e a Zona Industrial Tupy (POD, 2019, p. 305). Outros fluxos também importantes se concentram na parte leste de Joinville, entre os bairros Aventureiro, Comasa e Iririú (POD, 2019, p. 306).

Assim, de acordo com a POD (2019), os bairros com maior número absoluto de viagens por transporte coletivo são, respectivamente, a Zona Industrial Norte (10.772 viagens), Vila Nova (10.112 viagens), América (8.846 viagens), São Marcos (8.510 viagens), Saguaçu (7.911 viagens), Floresta (7.834 viagens), Anita Garibaldi (6.869 viagens), Aventureiro (5.758 viagens), Centro (5.384 viagens) e Jarivatuba (4.709 viagens) POD (2019, p. 317). A não colocação do Centro da cidade na primeira posição como fator atrativo de viagens revela mais um indício de uma Joinville polinucleada, incluindo a Zona Industrial Norte como o destaque para os

principais deslocamentos por transporte coletivo em Joinville por conta, como já assinalamos anteriormente, das inúmeras indústrias (fator laboral) e das instalações da UDESC, UNIVILLE e UFSC (fator educacional).

Com relação aos deslocamentos a pé,

> "é interessante notar que tanto em termos de atração de viagens, quanto em viagens geradas, a região central da cidade é a que mais se destaca, principalmente o bairro América. Além disso, o fluxo desses movimentos revela que boa parte deles são realizados em sentido às zonas industriais" (POD, 2019, p. 336).

Com isso, com relação à "atração" de viagens de pedestres pela manhã (7h00 às 7h59) os bairros que se destacam são o América, Centro, Saguaçu e Anita Garibaldi, apresentando entre 900 e 411 deslocamentos. Na segunda posição aparecem os bairros Costa e Silva, Glória, Atiradores, Bucarein, Santo Antônio, Floresta e Iririú, apresentando entre 410 e 230 deslocamentos. Na terceira posição, possuindo entre 229 e 110 deslocamentos, estão os bairros Boehmerwald, Itaum, Jarivatuba, Fátima, Guanabara, Boa Vista, Jardim Iririú e Bom Retiro (POD, 2019, p. 338).

A "atração" de viagens feitas por pedestres no entre-pico (12h00 às 12h59) demonstra, em primeiro lugar, a concentração em "bairros centrais" como Centro, América, Saguaçu e Anita Garibaldi. Estes bairros apresentam entre 1073 e 462 deslocamentos. Em seguida, possuindo entre 461 e 256 deslocamentos, aparecem os bairros Floresta, Costa e Silva, Atiradores, Glória, Santo Antônio e Iririú. Na terceira posição, apresentando entre 255 e 121 deslocamentos a pé, aparecem os bairros Jardim Iririú, Bom Retiro, Boa Vista, Guanabara, Fátima, Itaum e Jarivatuba (POD, 2019, p. 341).

A dinâmica de "atração" de pedestres no horário da tarde (17h00 às 17h59) estabelece os bairros Centro, América, Saguaçu e Anita Garibaldi como os principais destinos dos fluxos. Os referidos bairros possuem entre 1042 e 433 deslocamentos. Em segunda colocação, apresentando entre 432 e 279 deslocamentos, estão os bairros Floresta, Atiradores, Glória, Costa e Silva e Iririú. Na terceira posição, possuindo entre 278 e 149 deslocamentos, aparecem os bairros Boa Vista, Bom Retiro, Itaum, Fátima e Jarivatuba (POD, 2019, p. 344).

O bairro América corresponde ao principal fluxo de viagens de pedestres produzidas "internamente" no horário da manhã (7h00 às 7h59) com o valor entre 234 e 168 deslocamentos. Em segunda posição, com valores entre 167 e 98

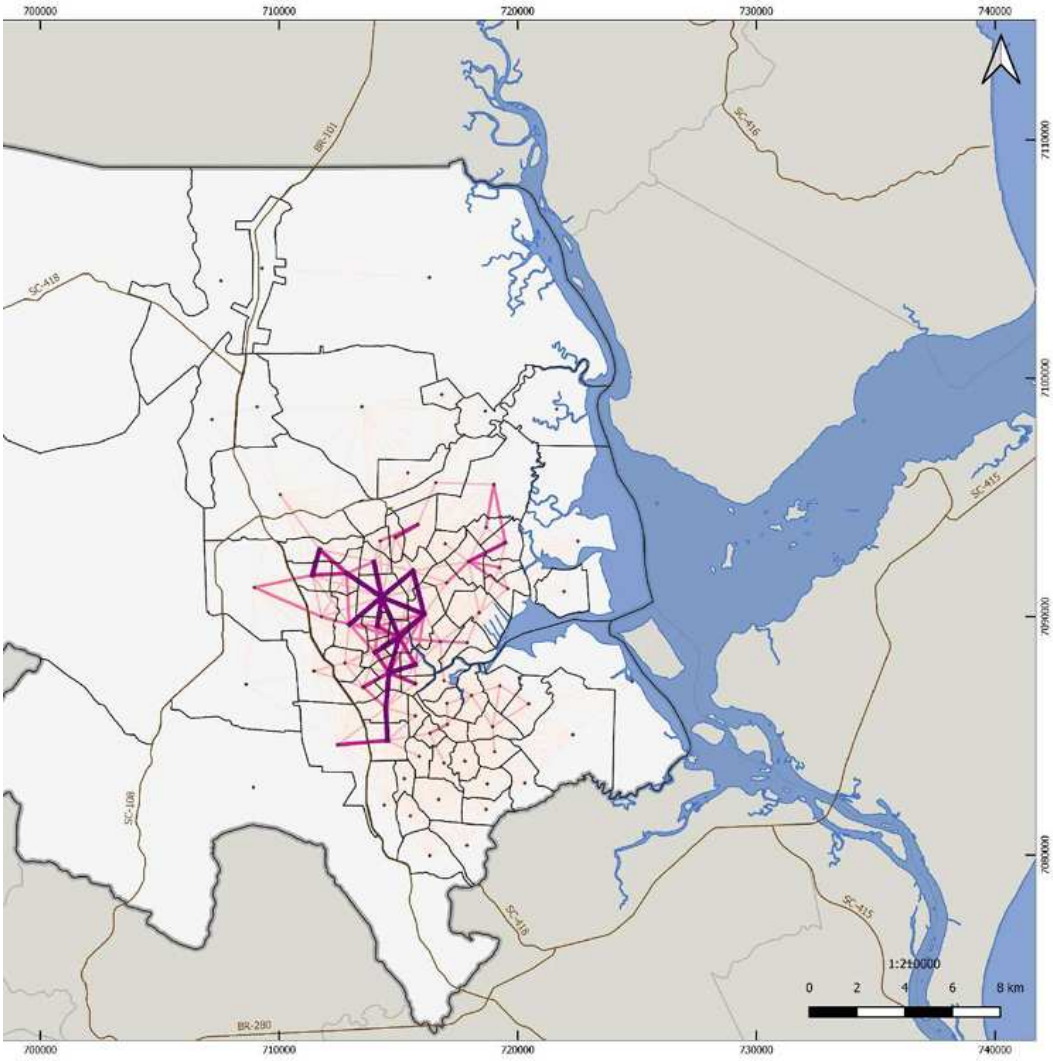
deslocamentos, aparecem os bairros Centro, Saguaçu, Floresta e Anita Garibaldi. Na terceira posição, apresentando valores entre 97 e 53 deslocamentos estão, majoritariamente, os bairros da parte norte como Costa e Silva e Bom Retiro, além dos bairros Atiradores, Glória e Iririú. Em quarta posição, apresentando entre 52 e 20 deslocamentos, aparecem os bairros da parte leste como o Boa Vista, Comasa e Jardim Iririú, e também os da parte sul como Boehmerwald, Itaum, Jarivatuba, Fátima, Guanabara e Adhemar Garcia (POD, 2019, p. 339).

Os deslocamentos “internos” de pedestres no horário do entre-pico (12h00 às 12h59) estabelecem os bairros Centro, Saguaçu e América na primeira posição, apresentando entre 324 e 191 deslocamentos. Em seguida, possuindo entre 190 e 61 deslocamentos, estão os bairros Floresta, Bucarein, Anita Garibaldi, Atiradores, Glória, Costa e Silva, Bom Retiro e Iririú. Na terceira posição estão os bairros Boa Vista, Fátima, Itaum, Santo Antônio e São Marcos (POD, 2019, p. 342).

Já as viagens “internas” realizadas por pedestres no horário da tarde (17h00 às 17h59) concentram-se principalmente nos bairros Centro, América e Saguaçu, que apresentam entre 307 e 170 deslocamentos. Em seguida, tendo entre 169 e 67 deslocamentos, estão os bairros Floresta, Anita Garibaldi, Costa e Silva, Glória, Bom Retiro e Iririú. Na terceira posição, apresentando entre 66 e 33 deslocamentos, aparecem os bairros Boehmerwald, Itaum, Fátima, Jarivatuba, Boa Vista, Bucarein, Jardim Iririú, Santo Antônio e São Marcos (POD, 2019, p. 345).

Mais adiante, podemos visualizar (figura 22) que os deslocamentos a pé em Joinville concentram-se, principalmente na porção centro-norte da cidade envolvendo bairros como o Centro, América, Saguaçu, Glória, Atiradores, Anita Garibaldi e Bucarein. Também existem outros 4 pontos importantes de deslocamento. O primeiro deles ocorre internamente no bairro Costa e Silva. O segundo ponto ocorre tendo o bairro Floresta como “centralidade” que atrai fluxos do bairro Nova Brasília. Ainda há um fluxo significativo de pedestres entre o bairro Floresta e os bairros centrais. O terceiro ponto significativo ocorre internamente no bairro Bom Retiro e em menor escala entre o Bom Retiro e o bairro Santo Antônio. Já o quarto fluxo está na parte leste de Joinville e envolve os bairros Iririú e Jardim Iririú, além do Aventureiro e do bairro Boa Vista. Outro pequeno fluxo interno que vale ser destacado está no bairro Itaum.

Figura 22 - Pares de viagem a pé



Fonte: POD (2019, p. 346)

Com relação ao deslocamento por bicicletas no período da manhã (7h00 às 7h59), as áreas que apresentam maior “atratividade” de ciclistas são os bairros Saguaçu, América e a Zona Industrial Norte, apresentando entre 652 e 306 deslocamentos. Em seguida aparecem os bairros Aventureiro, Vila Nova e Centro, possuindo entre 305 e 221 deslocamentos. Na terceira posição, tendo entre 220 e 136 deslocamentos de ciclistas, estão os bairros Floresta, Anita Garibaldi, Boa Vista, Zona Industrial Tupy, Bom Retiro, Costa e Silva, Glória, São Marcos e Nova Brasília (POD, 2019, p. 349).

No horário do entre-pico (12h00 às 12h59), possuindo entre 678 e 453 deslocamentos, os bairros que mais “atraem” viagens feitas por ciclistas são a Zona Industrial Norte e o Saguaçu. Na segunda posição, apresentando entre 452 e 221 deslocamentos, aparecem bairros como América, Centro, Aventureiro e Vila Nova.

Possuindo deslocamentos entre 220 e 126, os bairros que aparecem na terceira posição são Floresta, Anita Garibaldi, Bucarein, Boa Vista, Bom Retiro, Costa e Silva, Glória, São Marcos e Nova Brasília (POD, 2019, p. 352).

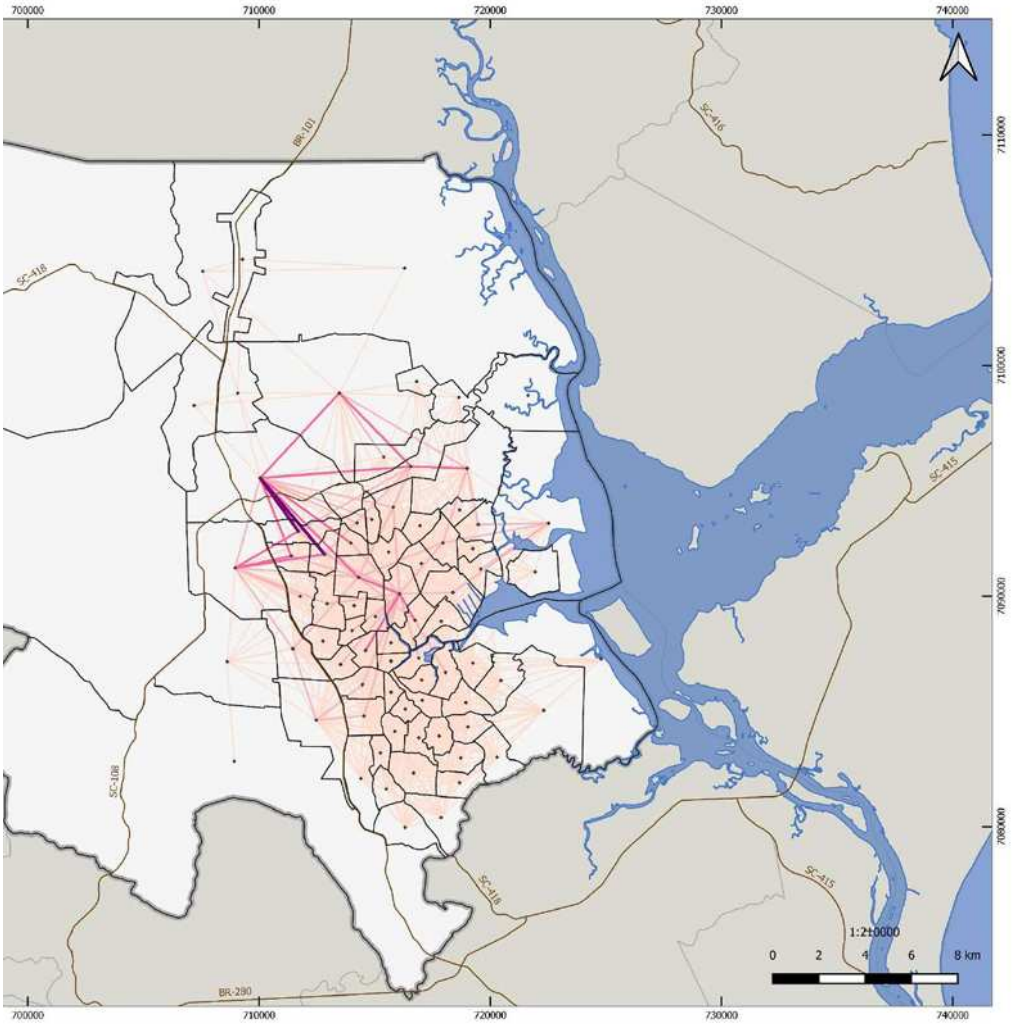
No horário da tarde (17h00 às 17h59), registrando entre 585 e 387 deslocamentos, os bairros com maior “atratividade” de ciclistas são a Zona Industrial Norte,Saguaçu e América. Na segunda posição, possuindo entre 386 e 220 deslocamentos, estão os bairros Aventureiro, Vila Nova e Santo Antônio. Na terceira posição, apresentando entre 219 e 109 deslocamentos, estão os bairros Floresta, Itaum, Jarivatuba, Fátima, Boa Vista, Zona Industrial Tupy, Iririú, Saguaçu, Costa e Silva, Bom Retiro, Glória, Anita Garibaldi, São Marcos e Nova Brasília (POD, 2019, p. 355)

O Aventureiro é o bairro que possui a maior quantidade de deslocamentos “internos” feitos por ciclistas no período da manhã (7h00 às 7h59), apresentando entre 224 e 139 deslocamentos. Na segunda posição, apresentando entre 138 e 85 deslocamentos, estão os bairros Vila Nova e Zona Industrial Norte. Na terceira posição, possuindo entre 84 e 26 deslocamentos, aparecem bairros como Saguaçu, Paranaguamirim, São Marcos e Nova Brasília (POD, 2019, p. 350).

Os deslocamentos “internos” feitos por ciclistas no horário do entre-pico (12h00 às 12h59) destacam a Zona Industrial Norte e o bairro Aventureiro como principais polos de fluxos internos, apresentando entre 238 e 98 deslocamentos. Em seguida, possuindo entre 97 e 47 deslocamentos, aparecem os bairros Saguaçu, Vila Nova e Nova Brasília. Na terceira posição, tendo entre 46 e 19 deslocamentos, estão os bairros Centro, América, Costa e Silva, Paranaguamirim e São Marcos (POD, 2019, p. 353).

As viagens internas realizadas por ciclistas no horário da tarde (17h00 às 17h59) revela o bairro Aventureiro como principal polo de fluxos, apresentando entre 248 e 187 deslocamentos. Em seguida, apresentando entre 186 e 62 deslocamentos, aparecem os bairros Zona Industrial Norte, Vila Nova e Nova Brasília. Na terceira posição, possuindo entre 61 e 19 deslocamentos, estão os bairros Centro, América, Saguaçu, Costa e Silva, Bom Retiro, Paranaguamirim e São Marcos (POD, 2019, p. 356). Em seguida, a figura 23 mostra os deslocamentos realizados por bicicletas em Joinville

Figura 23 - Pares de viagens de bicicletas em Joinville



Fonte: POD (2019, p. 357)

Como podemos ver na figura anterior, o maior fluxo de deslocamentos realizados por bicicletas em Joinville se concentra na parte norte, entre a Zona Industrial Norte e o bairro Costa e Silva. Acreditamos que o maior fluxo entre o Costa e Silva e a Zona Industrial Norte se deve à proximidade geográfica, o que permite que alguns moradores do bairro Costa e Silva se desloquem por bicicletas para o trabalho na Zona Industrial Norte, esta que localiza-se “ao lado” do bairro Costa e Silva.

Outros deslocamentos de ciclistas ocorrem entre o Vila Nova e o Costa e Silva. Há também uma “rede” de deslocamentos “interconectados” que ligam os bairros Anita Garibaldi, Saguaçu, América, Costa e Silva e a Zona Industrial Norte. Na parte sul de Joinville os deslocamentos de ciclistas ocorrem de forma mais “homogênea” e são realizados em sua maioria “interbairros”.

A POD (2019) também apresentou dados relevantes para a caracterização geral da mobilidade urbana em Joinville. No total, foram registrados 1.009.909 deslocamentos, dos quais, 542.312 foram realizados por meio de transporte individual motorizado, o que evidencia a predominância do uso de veículos particulares. Em seguida, os deslocamentos a pé somaram 187.494 registros, enquanto o transporte coletivo (ônibus) ocupou a terceira posição, com 155.858 viagens. Por fim, a bicicleta aparece como o modal menos utilizado, com apenas 124.245 deslocamentos, o que contrasta com o discurso institucional que promove Joinville como a “cidade das bicicletas” (POD, 2019, p. 379).

Em proporção, os deslocamentos por veículos particulares representaram 54% do total; seguido pelos deslocamentos a pé, que representaram 19%; na terceira posição estão os deslocamentos realizados por transporte coletivo, que representaram 15% do total; por fim, os deslocamentos por bicicleta representaram apenas 12% do total (POD, 2019, p. 379).

A partir da análise do índice de mobilidade por modos (figura 24), é possível comparar os dados de Joinville com as estimativas da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), considerando o porte dos municípios.

Figura 24 - Comparação do índice de mobilidade

Fonte: ANTP (2020) *apud* POD (2019, p. 371)

Como podemos visualizar na figura anterior, o padrão geral de deslocamentos em Joinville é semelhante ao de cidades de tamanho equivalente, porém, em

Joinville há um maior predomínio do transporte individual motorizado na distribuição modal.

Por um lado, o predomínio do uso de veículos particulares em Joinville impacta negativamente o sistema viário da cidade, que apresenta, diariamente, lentidão no trânsito devido aos congestionamentos frequentes. Outra crítica é com relação ao aproveitamento da capacidade de transporte dos veículos particulares, pois eles, muitas vezes, se deslocam sem aproveitar sua capacidade máxima, onde é comum de se ver apenas uma pessoa por veículo. Esse modelo não é eficiente, pois além de ocupar muito espaço nas vias, eles transportam poucas pessoas. Somado a isso, tem também a questão ambiental, onde os inúmeros veículos liberam grandes quantidades de gases poluentes na atmosfera.

Todavia, por outro lado, não se pode ignorar que, no contexto de uma cidade marcada pela descentralização das atividades e pela formação de múltiplas centralidades funcionais, o automóvel tem desempenhado um papel importante ao ampliar a acessibilidade territorial e a fluidez entre os bairros. Em uma malha urbana extensa e fragmentada como a de Joinville, a posse e o uso do veículo particular possibilita a ligação entre diferentes centralidades, contribuindo para o aumento de suas atratividades no espaço urbano. Ademais, com relação à forma como o mercado está organizado na cidade, existe uma grande dificuldade de se consumir “sem a disponibilidade de um automóvel”, pois o mercado oferece poucas possibilidades de consumo de itens menos comuns, como material de construção, por exemplo.

Assim, podemos concluir que a “atratividade” e a produção de “viagens internas” também revelam importantes dados sobre o deslocamento, feitos por diferentes modais, pendular diário em Joinville. Em nossa análise, concluímos que o centro tradicional não é mais a única e principal área polarizadora de fluxos em Joinville. Bairros como a Zona Industrial Norte e o Vila Nova, por exemplo, são os que mais “atraem” fluxos de veículos particulares e de transporte coletivo. Outro exemplo são os deslocamentos “internos” de ciclistas, onde o bairro Aventureiro aponta como um dos principais.

Todavia, a área central aponta como a líder nos deslocamentos realizados a pé. O centro da cidade apresenta uma morfologia de ruas estreitas e baixa oferta de vagas de estacionamento, além de um intenso tráfego de veículos particulares que deixa, muitas vezes, as vias centrais saturadas e congestionadas. Essa condição

revela um modelo de centralidade pouco adaptado à expansão do uso do automóvel, que hoje representa o principal modal de deslocamento da cidade. No entanto, a morfologia antiga do centro favorece uma configuração densa e multifuncional, pois concentra em um raio reduzido uma grande variedade de atividades econômicas, o que favorece os deslocamentos a pé.

Também podemos expandir a análise dos deslocamentos para além da área municipal de Joinville. Segundo a POD (2019),

> “a pesquisa possibilitou diversas escalas de análise, a partir das quais constatou-se que 70% das viagens ocorrem entre zonas do município, sendo a grande maioria entre as zonas urbanas. As viagens entre o município de Joinville e os demais municípios da Região Metropolitana do Norte Nordeste Catarinense representam 13% das viagens, e as viagens com outros municípios de Santa Catarina e do Paraná correspondem a 18%. (POD, 2019, p. 370).

Como podemos ver, os dados da POD (2019) mostram que cerca de 70% das viagens realizadas em Joinville ocorrem entre zonas do próprio município, especialmente entre as zonas urbanas, o que indica uma forte lógica de centralidade “intraurbana”. No entanto, a expressiva proporção de viagens “interurbanas” (30%), especialmente com municípios da Região Metropolitana do Norte-Nordeste Catarinense (13%) e com outras cidades de Santa Catarina e Paraná (18%), aponta para a crescente integração regional de Joinville, cuja centralidade extrapola os limites municipais. Esse fluxo se justifica pelo papel que Joinville exerce como polo industrial, cuja estrutura produtiva exige conexões constantes com fornecedores, clientes e trabalhadores de outras localidades. Assim, a centralidade joinvilense se estrutura de forma predominantemente intraurbana, mas articulada a uma rede interurbana que sustenta seu dinamismo econômico e amplia sua área de influência territorial.

Dessa forma, concluímos que a atração e as viagens internas, segmentadas por modais e faixas horárias, mostram uma estrutura intraurbana policêntrica. Uma vez que a predominância de fluxos em direção a zona industrial e de serviços nas diferentes faixas do dia sugere uma organização funcional do espaço urbano não mais centrada exclusivamente na área central, mas distribuída em diversos núcleos com significativa capacidade de atração.

Por fim, retornamos à questão infraestrutural e destacamos que o melhoramento infraestrutural das vias públicas em Joinville não só possibilitaram a predominância de deslocamentos intraurbanos, mas também colaboraram para o

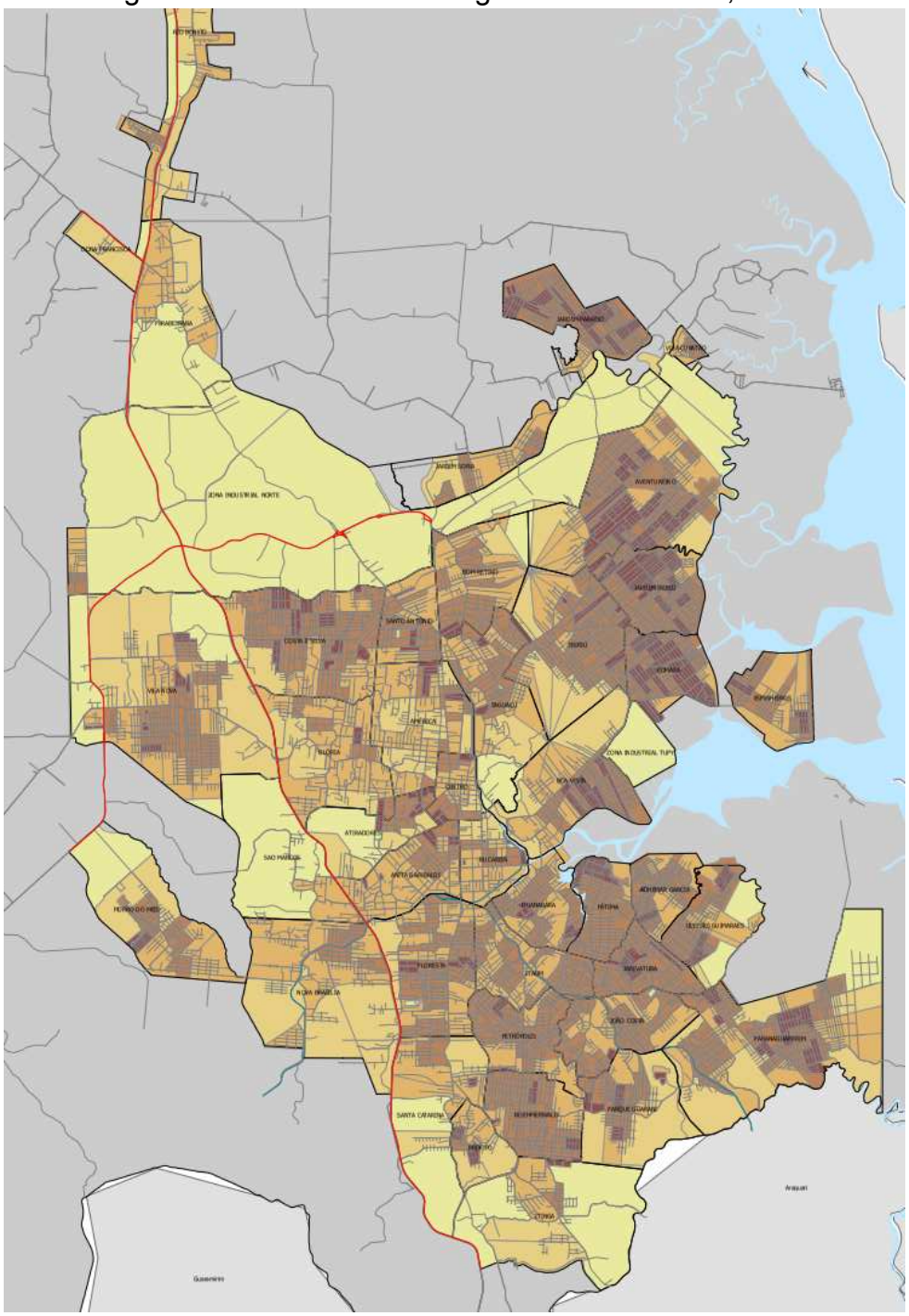
desenvolvimento de uma cidade policêntrica onde, além da área central, a estrutura urbana é constituída por meio da existência de eixos comerciais e subcentros, tema melhor estruturado no subcapítulo seguinte.

4.4 DELIMITAÇÃO DAS CENTRALIDADES EM JOINVILLE

A formação de novas centralidades em Joinville está atrelada a alguns fatores importantes como, por exemplo, o próprio processo de descentralização. Somado a este processo, deve ser incluído a questão infraestrutural pois, como já salientamos, a melhoria das infraestruturas nas áreas periféricas permitiu uma maior acumulação e reprodução do capital, o que colaborou para a intensificação das atividades comerciais fora da área central.

Outro fator a ser considerado é a existência de um mercado consumidor, que também colabora para a consolidação de uma estrutura comercial policêntrica na cidade. Dessa forma, a densidade demográfica (figura 25) em Joinville revela, de modo geral, uma maior concentração populacional na parte leste e sul da cidade, representada pela cor marrom escuro. Para uma melhor compreensão, a cor amarelo claro na figura 25 apresenta baixa densidade demográfica, a cor laranja representa uma média densidade e a maior densidade é representada pela cor marrom.

Figura 25 - Densidade demográfica em Joinville, 2022



Fonte: SEPUR (2024)

Para fins comparativos, a tabela 4 a seguir mostra a população absoluta por bairros de Joinville:

Tabela 4 - População absoluta dos bairros de Joinville em 2022

Bairro	População
Aventureiro	42.944

Bairro	População
Costa e Silva	34.028
Paranaguamirim	33.545
Vila Nova	32.270
Jardim Iririú	26.501
Iririú	25.160
Jardim Paraíso	23.169
Floresta	22.084
Comasa	20.526
Boehmerwald	17.688
Boa Vista	17.502
Petrópolis	14.752
João Costa	14.565
Itaum	14.449
Saguaçu	14.306
Nova Brasília	14.301
Parque Guaraní	14.256
Fátima	14.174
Bom Retiro	14.078
Jarivatuba	13.765
Glória	12.557
América	12.360
Anita Garibaldi	12.220
Morro do Meio	12.023
Ulysses Guimarães	11.828
Guanabara	11.388
Santo Antônio	11.323
Adhemar Garcia	11.074
Espinheiros	10.579
Itinga	8.352
Santa Catarina	7.473
Bucarein	6.969
Rio Bonito	6.650
Atiradores	6.497
Centro	6.069
Jardim Sofia	5.739
Pirabeiraba	5.019

Bairro	População
Profipo	4.606
São Marcos	3.200
Zona Industrial Norte	3.158
Dona Francisca	567
Zona Industrial Tupy	44

Fonte: IBGE (Censo de 2022) *apud* SEPUR (2025)

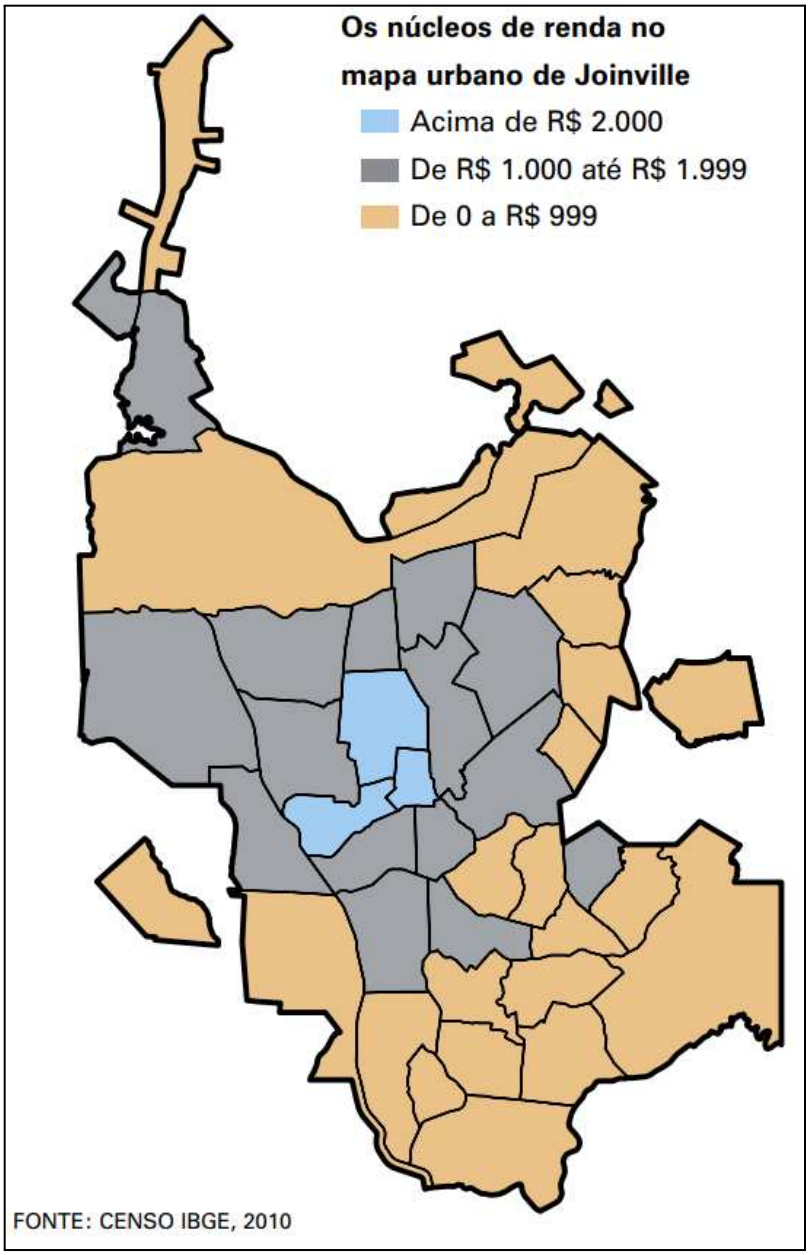
No entanto, salientamos que a densidade demográfica e a concentração populacional, sozinhas, não são suficientes para determinar a existência da centralidade, haja vista que, por exemplo, apesar de o bairro América possuir uma população menor do que o bairro João Costa, o América apresenta claramente um poder atrativo maior do que o do bairro João Costa, fato que poderá ser constatado mais adiante nos dados disponíveis na tabela 5, onde mostra “atratividade por modais de transporte”.

Por isso, se considerado isoladamente, o dado populacional não revela um indicativo de centralidade. Por exemplo, caso considerado sozinho, o bairro João Costa, com uma população de 14.565 habitantes (tabela 4) seria uma “centralidade plena” em comparação com o América, que possui uma população de 12.360 moradores.

As dinâmicas da análise de centralidades mudam quando incluímos os dados sobre o rendimento por bairro. Não encontramos um mapa atualizado sobre o rendimento médio mensal por bairros de Joinville, no entanto, a figura 26, apesar de conter dados antigos referentes a 2010, ainda serve como fundamento para a análise, pois os “padrões espaciais” identificados nos bairros atualmente comparados a 2010 não mudaram muito.

Salientamos que, apesar de a figura 26 não conter os nomes dos bairros de Joinville, para fins comparativos, disponibilizamos anteriormente o mapa 2, que mostrou a localização dos bairros de Joinville.

Figura 26 - Renda média por bairros, 2010



Fonte: IBGE (Censo 2010) *apud* ClicRBS (s/d)

Ao analisarmos a figura anterior, percebemos a existência de um “anel concêntrico” onde há uma relação entre localização/renda. Assim, de modo geral,quanto mais próximo a área central, a renda tende a ser maior. Ao afastar-se do centro, em direção às periferias, a renda diminui. No entanto, no padrão identificado também há exceções, pois o distrito de Pirabeiraba, apesar de localizar-se na periferia, apresenta uma renda média, portanto, superior aos bairros periféricos.

Para identificarmos os bairros de Joinville que mais atraem deslocamentos, realizamos um cruzamento dos dados de atratividade por modal com base nos

mapas temáticos da POD (2019). Assim, a tabela 5 foi construída a partir da interpretação desses mapas, considerando a legenda de classificação por faixas de intensidade. Para cada faixa, calculamos a média aritmética dos valores mínimo e máximo. Por exemplo, no caso dos deslocamentos internos por bicicleta (POD, 2019, p. 350), a primeira faixa, de 224 a 139, teve como média 181 [(224 + 139) ÷ 2], valor que foi atribuído aos bairros pertencentes a essa classe. Esse procedimento foi repetido para todas as faixas e para os demais modais. Assim, os valores médios foram aplicados sobre os bairros correspondentes, permitindo a quantificação comparativa da atratividade por modal. Ademais, também realizamos o mesmo procedimento na tabela de deslocamentos internos (tabela 6).

Na tabela 5 abaixo, a colunas “A” representa os deslocamentos realizados por veículos particulares; a coluna “B” representam os deslocamentos realizados por pedestres; a colunas “C” representam os deslocamentos realizados por transporte coletivo; por fim, a coluna “D” representam os deslocamentos por ciclistas. A sigla “SI” representa “Sem Informação”, usada para os casos em que os mapas da POD (2019) não apresentavam dados. As mesmas nomenclaturas (A, B, C, D, SI) também foram utilizadas na tabela 6, disponibilizada mais adiante.

Tabela 5 - Média de atratividade dos bairros por modais

BAIRRO	ATRATIVIDADE (Manhã)				ATRATIVIDADE (Entre-pico)				ATRATIVIDADE (Tarde)				TOTAL
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	Todos
Centro	236	655	183	263	303	767	245	336	210	737	190	164	4.289
Zona Industrial Norte	675	72	539	479	586	78	433	565	656	25	264	486	4.858
Saguaçu	402	655	301	479	303	767	245	565	376	737	264	486	5.580
América	402	655	420	479	303	767	339	336	376	737	264	486	5.564
Santo Antônio	131	320	63	98	102	358	151	89	110	213	117	164	1.916
Anita Garibaldi	402	655	183	178	303	767	245	173	376	737	190	164	4.373
Bucarein	236	320	63	98	173	358	57	173	210	355	117	76	2.236
Costa e Silva	402	320	183	178	173	358	151	173	210	355	117	164	2.784
Glória	236	320	183	178	173	358	57	173	210	355	117	164	2.524
Floresta	402	320	183	178	303	358	245	173	376	355	337	164	3.394
Vila Nova	675	72	301	263	586	78	339	336	656	99	337	303	4.045
Iririú	236	320	183	98	102	358	57	89	210	355	190	164	2.362
Aventureiro	402	72	183	263	303	78	245	336	210	99	264	303	2.758
Atiradores	236	320	183	98	173	358	57	89	110	355	117	76	2.172
Pirabeiraba	50	17	63	30	42	18	57	26	110	25	43	22	503

Boa Vista	236	169	63	178	102	188	57	173	110	213	117	164	1.770
Bom Retiro	131	169	63	178	102	188	57	173	110	213	43	164	1.591
Itaum	236	169	63	98	173	188	151	89	110	213	117	164	1.771
Jardim Paraíso	50	17	63	30	42	18	57	26	41	25	43	22	434
Nova Brasília	402	72	63	178	303	78	151	173	210	99	117	164	2.010
Itinga	50	17	63	30	42	18	57	26	41	25	43	22	434
Profipo	131	17	63	30	102	78	57	26	110	25	43	22	704
Dona Francisca	50	17	63	30	102	18	57	26	110	25	43	22	563
Jardim Iririú	131	169	63	98	42	188	57	89	110	213	117	76	1.353
Fátima	131	169	63	98	42	188	57	89	110	213	43	164	1.367
Guanabara	236	169	63	98	102	188	57	89	210	99	117	76	1.504
João Costa	131	72	63	30	102	78	57	26	110	99	117	76	961
Comasa	50	72	63	98	42	78	57	89	110	99	43	76	877
Paranaguamirim	131	17	63	98	42	18	57	89	41	25	43	76	700
São Marcos	402	169	301	178	173	188	245	173	376	99	190	164	2.658
Santa Catarina	131	17	63	30	102	18	57	26	110	25	43	22	644
Zona Industrial Tupy	131	169	63	178	102	188	57	89	110	213	117	164	1.581
Jarivatuba	236	169	183	98	102	188	57	89	110	213	190	164	1.799
Petrópolis	131	72	63	30	42	78	57	26	41	99	43	76	758
Jardim Sofia	50	17	63	SI	42	78	57	89	41	25	43	76	581
Boehmerwald	236	169	63	98	102	78	57	26	210	99	117	76	1.331
Parque Guaraní	131	72	63	30	42	18	57	26	41	25	43	76	624
Adhemar Garcia	50	72	63	30	102	78	57	89	41	99	43	76	800
Rio Bonito	236	17	63	SI	102	SI	57	26	110	SI	43	22	676
Morro do Meio	402	17	63	30	173	SI	151	26	210	SI	117	22	1.211
Espinheiros	50	17	63	30	42	18	57	SI	41	SI	43	22	383
Ulysses Guimarães	50	72	63	30	42	78	57	26	41	99	43	76	677

Fonte: Adaptado de POD (2019)
Elaboração própria (2025)

Como podemos ver na tabela anterior, apresentando um total de 5580, o Saguaçu é o bairro que possui o maior poder de polarização em Joinville. Muito próximo do Saguaçu, na segunda posição está o bairro América, com um total de 5564. Na terceira posição está a Zona Industrial Norte, apresentando um total de mais de 4800. Com 4373, o bairro Anita Garibaldi aparece na quarta posição. Apresentando um total de 4289, o centro da cidade aparece somente na quinta posição.

Já os bairros que possuem as menores médias de atratividade são Ulysses Guimarães (677), Rio Bonito (676), Santa Catarina (644), Parque Guaraní (624),

Jardim Sofia (581), Dona Francisca (563), Pirabeiraba (503), Jardim Paraíso (434), Itinga (434) e Espinheiros (383).

Como podemos ver, os dados apontam para uma cidade policêntrica, onde outros bairros possuem maior poder de atração que a área central. Como já discutimos anteriormente, a “atração” está ligada principalmente a deslocamentos por conta do trabalho, ensino e ida ao comércio e atividades de lazer (POD, 2019).

Os cinco primeiros bairros, com exceção da Zona Industrial Norte, são considerados bairros centrais. Em seguida, a tabela aponta alguns bairros fora da área central que apresentam uma grande dinâmica de atratividade, podendo ser considerados indícios de subcentros ou eixos comerciais em Joinville. Os referidos bairros são o Vila Nova (4045), Floresta (3394), Costa e Silva (2784) e o Aventureiro (2758).

Analisar os deslocamentos internos também é um importante fator e deve ser incluído para a definição das centralidades em Joinville, pois estes deslocamentos também indicam a funcionalidade e a “autonomia” de uma centralidade intraurbana.

Acreditamos que quando um bairro apresenta altos índices de deslocamentos internos, isto é, aqueles que têm origem e destino dentro do mesmo bairro, pode sugerir que ele concentra uma variedade significativa de atividades econômicas, serviços e equipamentos, capazes de atender às necessidades da população local sem que haja a necessidade de deslocamentos para outras partes da cidade.

Por isso, os altos “índices” de deslocamentos internos podem reforçar a centralidade do bairro, o que sugere a existência de uma oferta e demanda locais suficientemente densas e diversificadas. Por isso, a análise dos deslocamentos internos, quando combinada com dados de atratividade e diversidade de usos do solo, é fundamental para identificar os subcentros e eixos comerciais e, dessa forma, compreender a distribuição funcional do espaço intraurbano. A seguir, a tabela 6 mostra os deslocamentos internos realizados por modal nos bairros de Joinville.

Tabela 6 - Média de deslocamentos internos por modais

Bairro	**DESLOCAMENTO INTERNO**												TOTAL
	Manhã (7h00 às 7h59)				**Entre-pico (12h00 às 12h59)**				**Tarde (17h00 às 17h59)**				
	A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D	Todos
Centro	SI	132	17	16	25	257	31	32	15	238	52	40	855

Zona Industrial Norte	55	SI	92	111	68	SI	72	168	26	SI	52	124	768
Saguaçu	55	132	42	55	25	257	72	72	26	238	72	40	1.086
América	55	201	42	16	68	257	93	32	57	238	72	40	1.171
Santo Antônio	6	36	17	SI	10	46	10	SI	4	49	31	3	212
Anita Garibaldi	14	132	17	16	25	125	31	12	26	118	52	12	580
Bucarein	6	36	17	3	10	125	10	12	4	49	31	12	315
Costa e Silva	55	75	17	16	25	125	31	32	15	118	52	40	601
Glória	14	75	17	16	10	125	10	12	15	118	52	12	476
Floresta	55	132	17	16	68	125	93	12	57	118	72	12	777
Vila Nova	116	10	92	111	156	7	93	72	145	6	93	124	1.025
Iririú	14	75	17	16	3	125	10	12	15	118	52	12	469
Aventureiro	55	10	17	181	68	7	72	168	57	6	72	217	930
Atiradores	6	75	42	16	SI	125	10	12	4	49	10	12	361
Pirabeiraba	2	10	17	3	3	7	10	3	4	6	10	3	78
Boa Vista	6	36	17	16	3	46	10	12	4	49	10	12	221
Bom Retiro	6	75	17	16	10	125	10	12	4	118	31	12	436
Itaum	6	36	17	16	10	46	10	12	4	49	31	12	249
Jardim Paraíso	2	10	SI	3	3	7	10	SI	4	SI	10	SI	49
Nova Brasília	6	10	17	55	25	7	10	72	15	SI	52	124	393
Itinga	SI	10	SI	3	3	7	10	3	SI	6	10	3	55
Profipo	2	10	SI	3	10	7	10	SI	SI	6	10	3	61
Dona Francisca	2	SI	17	3	3	SI	10	3	4	SI	10	3	55
Jardim Iririú	6	36	17	16	10	46	10	12	26	49	52	12	292
Fátima	6	36	17	16	3	46	10	12	4	49	31	12	242
Guanabara	6	36	17	16	10	23	10	12	15	22	52	12	231
João Costa	6	10	17	3	3	7	10	3	SI	22	31	3	115
Comasa	6	36	17	16	10	23	10	12	4	22	31	12	199
Paranaguamirim	14	10	17	55	3	7	10	32	SI	6	10	40	204
São Marcos	55	36	42	55	25	46	31	32	26	49	52	40	489
Santa Catarina	SI	10	SI	3	10	7	10	3	4	6	10	3	66
Zona Industrial Tupy	2	36	SI	16	3	23	10	12	4	22	31	12	171
Jarivatuba	14	36	17	3	3	23	10	3	15	49	52	12	237
Petrópolis	2	10	17	3	3	7	10	3	4	6	31	3	99
Jardim Sofia	SI	10	17	3	3	7	10	3	4	6	31	SI	94
Boehmerwald	14	36	17	3	25	23	10	3	26	49	31	3	240
Parque Guaraní	6	10	17	3	3	7	10	3	4	6	10	3	82
Adhemar Garcia	6	36	17	3	10	23	10	3	SI	22	10	12	152
Rio Bonito	6	SI	17	3	3	SI	10	SI	4	SI	10	SI	53

Morro do Meio	14	SI	17	16	68	SI	52	3	26	SI	52	3	251
Espinheiros	2	10	17	3	SI	7	10	3	SI	6	10	3	71
Ulysses Guimarães	14	10	17	3	3	23	10	3	4	22	31	12	152

Fonte: Adaptado de POD (2019)
Elaboração própria (2025)

Como podemos observar pela tabela anterior, o bairro América apresenta os maiores índices de deslocamentos internos, com o total de 1171, seguido pelo bairro Saguaçu, com 1086. Na terceira posição aparece o bairro Vila Nova (1025) e na quarta está o bairro Aventureiro (930). O centro da cidade, mais uma vez, aparece apenas na quinta posição de concentração de deslocamentos internos, registrando o total de 855. Em seguida, estão os bairros Floresta (777), Zona Industrial Norte (768), Costa e Silva (601) e o bairro Anita Garibaldi (580).

Já os bairros que possuem as menores médias de deslocamentos internos são Espinheiros (71), Santa Catarina (66), Profipo (61), Itinga (55), Dona Francisca (55), Rio Bonito (53) e Jardim Paraíso (49).

No entanto, mais uma vez salientamos que os dados estatísticos não podem ser considerados isoladamente, pois corremos o risco de estabelecer uma interpretação equivocada da área estudada.

Ao analisarmos o distrito de Pirabeiraba, por exemplo, o mesmo possui o total de 14.789 empregos formais (tabela 2), o que o coloca como 5° bairro gerador de empregos, se apresentando assim, como um dos principais polos empregatícios de Joinville. Portanto, se levarmos em conta apenas os dados de empregos, poderíamos concluir, então, que o distrito de Pirabeiraba é um “centro funcional”. Todavia, essa conclusão baseada apenas em dados estatísticos é um equívoco pois, mais uma vez, salientamos que os dados estatísticos, sozinhos, não são capazes de determinar a existência de centralidades. Por mais que os dados apontem o Pirabeiraba como uma “centralidade”, é necessário realizar uma investigação mais aprofundada para verificar se, de fato, ele se configura como um centro funcional.

Ao “destrincharmos” os dados de empregos, percebemos que o distrito de Pirabeiraba apresenta uma dinâmica industrial mais forte do que a que, historicamente, lhe é atribuída (agropecuária). O distrito de Pirabeiraba é reconhecido em Joinville por apresentar uma dinâmica “rural”. Mas, ao analisarmos os dados de empregos, apontado anteriormente na tabela 2, percebemos que o setor agropecuário soma apenas 95 empregos formais, sendo o mais baixo pois, o

maior número de empregos do distrito está no setor industrial, que representa 9.443 empregos formais. Por fim, aparecem os empregos do setor de serviços (3309) e comércios (1942).

Para compreender melhor essa “contradição” é necessário utilizarmos o “critério morfológico”, proposto por Amorim Filho (2005) *apud* Andrade (2015). Assim, não devemos considerar apenas os números totais de vínculos empregatícios, mas devemos também considerar a distribuição espacial do emprego, ou seja, compreender a localização dos empregos industriais em Pirabeiraba.

O primeiro fator a ser considerado é entender por que Pirabeiraba pontua como um dos principais polos de empregos industriais. A resposta está na própria localização de Pirabeiraba, que situa-se a noroeste da Zona Industrial Norte e às margens da BR-101. Devido sua localização estratégica, e a proximidade com a Zona Industrial Norte, o distrito de Pirabeiraba foi favorecido com a instalação de várias indústrias, por isso, o mesmo apresentou um considerável número de empregos industriais (9.443).

Todavia, ao analisarmos a localização da “concentração” industrial e de empregos desse setor em Pirabeiraba, percebemos que eles não se encontram na área urbana consolidada de Pirabeiraba, popularmente chamado de “Pirabeiraba centro” e que concentra praticamente toda sua população de 5.019 habitantes (tabela 4). A localização da mancha urbana principal de Pirabeiraba encontra-se há aproximadamente 7 quilômetros de distância do “centro” da Zona Industrial Norte (cruzamento entre as Ruas Dona Francisca e Hans Dieter Schmidt).

Assim, ao tomarmos por exemplo, uma das maiores indústrias em Pirabeiraba, como a Britânia e a Fundição Embraco, apesar de localizarem-se às margens da Rua Dona Francisca, que dá acesso a área urbana do distrito de Pirabeiraba, elas encontram-se cerca de 2,5 quilômetros da “sede” (praça Caetano Évora da Silveira Júnior) do distrito.

Portanto, ao incluirmos os dados de atratividade da tabela 5 e de deslocamentos internos da tabela 6, conseguimos compreender que, apesar de possuir um elevado número de empregos, principalmente na indústria, o distrito de Pirabeiraba (área urbana principal), não apresenta uma grande “atratividade” e tampouco “circulação interna”, mas a Rua dos Franceses e a Avenida Edmundo

Doubrawa, onde localizam-se a “centralidade industrial” de Pirabeiraba, sim são capazes de atrair um considerável fluxo de pessoas, devido aos empregos industriais ali localizados.

Dessa forma, a “contradição” inicial revela que, na verdade, os empregos industriais de Pirabeiraba encontram-se fora de sua mancha urbana principal, o que diminui e muito sua “atratividade” e “centralidade”. Assim, mesmo que ele possua uma estação da cidadania e seja reconhecido pelo próprio poder público municipal como um “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”, o distrito de Pirabeiraba não deve, ao nosso ver, ser enquadrado como um centro funcional estabelecido.

Outro exemplo que podemos citar são os bairros São Marcos e o Nova Brasília. Esses bairros aparecem como uma considerável “atratividade” na tabela 5, onde o São Marcos aparece com 2.658 e o Nova Brasília com 2.010. Se considerarmos apenas esse dado, os dois bairros poderiam ser considerados como “centros funcionais”.

No entanto, mais uma vez seria um equívoco, pois apesar de apresentarem uma certa “atratividade”, os mesmos possuem uma quantidade de empregos do setor terciário muito baixa. Como apresentado pela tabela 2, o Nova Brasília possui 501 empregos do setor de comércios, 1.032 empregos nas indústrias e 661 empregos no setor de serviços, totalizando cerca de 2.194 empregos. Já o São Marcos possui 7 empregos no setor agropecuário, 265 (comércios), 72 (indústrias) e 387 (serviços), totalizando 731 empregos.

Os dois bairros também apresentam uma baixa circulação interna, como apresentado na tabela 6, o Nova Brasília apresenta um total de 393 deslocamentos internos e o São Marcos apresenta uma considerável média de deslocamentos internos, cerca de 489. Apesar disso, o bairro São Marcos é somente o 40° bairro de Joinville em termos populacionais, com o total de 3.200 habitantes, como apresentado pela tabela 4. Ou seja, ele é o quarto bairro menos populoso de Joinville, o que rebaixa sua candidatura como “centro funcional”.

Ademais, quando consideramos a figura 25, que mostrou a densidade demográfica dos bairros de Joinville, percebemos que a área do São Marcos e do Nova Brasília possuem uma densidade muito baixa.

Em especial, o Nova Brasília, o único critério, porém insuficiente, para designá-lo como “centro funcional” seria sua população de 14.301 habitantes (tabela 4) e a atratividade (tabela 5). Com relação a isso, a atratividade no bairro Nova Brasília, é impulsionada apenas pelos empregos industriais (1.032) ali existentes, devido à sua localização às margens da BR-101.

Ao cruzarmos dados de renda (figura 26), com a população do bairro Nova Brasília, percebemos que esta apresenta um rendimento médio muito baixo, de apenas “1,68 salários mínimos” (SEPUR, 2017, p. 117), o que não a caracteriza como um forte mercado consumidor capaz de possibilitar o desenvolvimento de um “centro funcional” no bairro.

Continuando nossa análise para definir os centros funcionais em Joinville, vimos anteriormente que o poder público municipal, através do PDDS/2022 já reconhece um arranjo policêntrico em Joinville. Apesar de o PDDS/2022 compreender as centralidades como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”, as mesmas já eram vislumbradas na década de 1990, sobretudo através da Lei n° 27/1996 (“Revogada” pela Lei n° 470/2017).

Àquela época, a lei n° 27/1996 atualizava as normas de uso e ocupação do solo, redefinia o perímetro urbano e instituia o parcelamento do solo urbano em Joinville. Seu capítulo II, seção II, subseção II tratava da chamada área urbana de ocupação prioritária onde, no artigo 15° subdividida a área urbana em “I - Zona Residencial (ZR); II - Zona Central (ZC); III - Zona Industrial (ZI); IV - Zona Corredores Diversificados (ZCD); V - Zona de Proteção de Faixas Rodoviárias (ZPR) e VI - Setores Especiais (SE)”.

Com relação à Zona de Corredores Diversificados, especificada no capítulo III, em seu artigo 19° da então Lei n° 27/1996, estabelecia que a

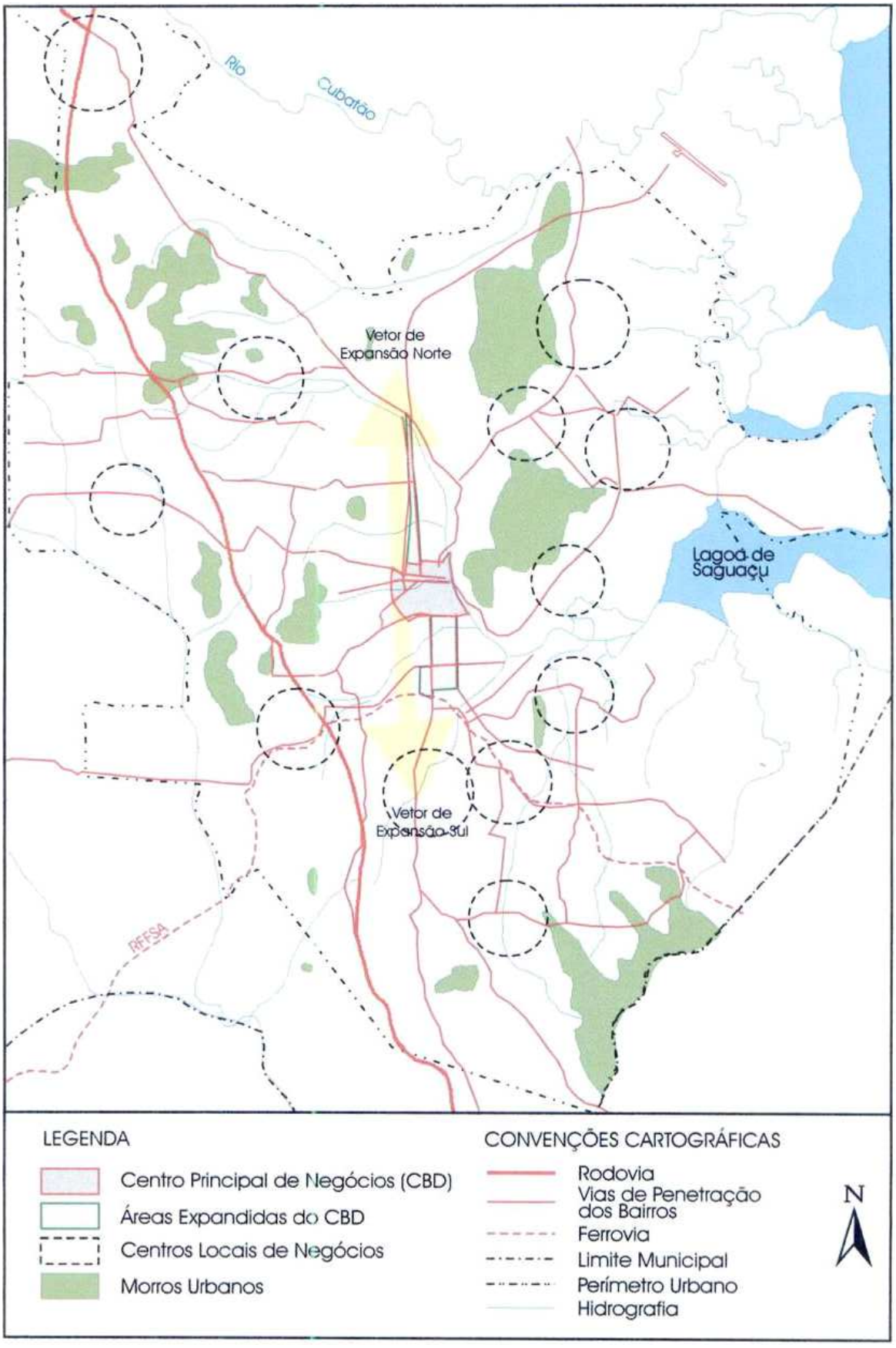
> “Zona Corredor Diversificado (ZCD), é a área onde se concentram os usos residenciais, comerciais e de serviços, caracterizando-se como expansão da Zona Central, como centros comerciais à escala de bairro e como eixos comerciais ao longo de vias públicas, subdividindo-se em:
> I - Corredor Diversificado de Expansão da Área Central (ZCD1);
> II - Corredor Diversificado de Centro de Bairros (ZCD2);
> III - Corredor Diversificado Principal (ZCD3);
> IV - Corredor Diversificado Secundário (ZCD4);
> V - Corredor Diversificado de Acesso Turístico (ZCD5)”.

Percebemos, então, que o reconhecimento de “novas centralidades” urbanas em Joinville antecede o PDDS/2022, pois a Lei n° 27/1996 já indicava tal estrutura ao instituir as “Zonas de Corredores Diversificados (ZCD)”, estas que eram

caracterizadas pela concentração de usos residenciais, “comerciais e de serviços”. De acordo com a definição da Lei n° 27/1996, essas zonas funcionavam como uma “extensão da área central” e também eram subdivididas em diferentes tipos de “corredores”, que incluíam “centros comerciais de bairros” e “eixos” ao longo das vias públicas, o que evidencia a pré-existência de uma lógica policêntrica no planejamento urbano do município.

Santana (1998) em sua dissertação de mestrado, utilizou uma figura (figura 27) contida na Lei n° 27/1996 que, além de tratar a estrutura urbana da cidade, apontavam os “centros locais de negócios”.

Figura 27 - Estrutura urbana de Joinville, 1996



Fonte: SANTANA (1998, p.48)

Ou seja, os “Centros Locais de Negócios” identificados pelo poder público em 1996, através da Lei n° 27/1996 são praticamente quase os mesmos identificados pelo PDDS/2022 como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”.

Percebemos, então, que as localidades do Aventureiro, Boehmerwald, Comasa e Costa e Silva, reconhecidas em 1996 como “Centros Locais de Negócios” não foram reconhecidos pelo poder público municipal em 2022, pois não estão mais representadas no Anexo III da LOT/2017, apresentado anteriormente pela figura 17.

No entanto, algumas áreas reconhecidas em 2022 pelo poder público municipal como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)” não eram reconhecidas anteriormente em 1996. Essas áreas são o bairro América e o bairro Centro.

Selecionamos, então, como ponto de partida para identificar e delimitar os centros funcionais no espaço urbano em Joinville os “Setores Especiais de Centralidade Urbana (SE-08)” definidos pelo próprio PDDS/2022 e pela LOT/2017.

Dessa forma, com intuito de verificarmos a existência das centralidades, entendidas pelo poder público municipal como “Setor Especial de Centralidade Urbana”, cruzamos os dados de densidade demográfica e população absoluta dos bairros, localização espacial dos comércios, concentração de empregos, atratividade e fluxos internos feitos por diferentes modais e assim, determinamos e classificamos as centralidades em Joinville. Realizamos uma pesquisa empírica e incluímos os critérios morfológicos e funcionais, importantes para qualificar a análise e eliminar ambiguidades na definição das centralidades, como realizado, por exemplo, com os bairros Nova Brasília, São Marcos e Pirabeiraba (AMORIM FILHO, 2005 *apud* ANDRADE, 2015).

Nossa análise de classificação das centralidades em Joinville também levou em conta a metodologia de estudo e delimitação de centralidades desenvolvida e aplicada pelos autores Murphy e Vance Jr. (1954), Duarte (1974), Strohaecker (1988), Sposito (1991), Villaça (2011), Souza (2009), dentre outros.

Dessa forma, nossa pesquisa apontou que Joinville apresenta três subcentros consolidados, seis eixos comerciais e três subcentros em formação. A estrutura das centralidades em Joinville pode ser visualizada a seguir através do quadro 4:

Quadro 4 - Estrutura das centralidades em Joinville

Centralidade	Bairros que fazem parte	Localização
Subcentro Costa e Silva	Costa e Silva	Rua Otto Pfuetzenreuter, parte da Rua Inambu, parte da Av. Alm. Jaceguay
Subcentro Floresta	Floresta	parte da Rua Santa Catarina
Subcentro Vila Nova	Vila Nova	parte da Rua XV de Novembro
Eixo Comercial Albano Schmidt	Boa Vista, Zona Industrial Tupy, Comasa	Rua Albano Schmidt
Eixo Comercial Aventureiro	Aventureiro	Rua Tuiuti
Eixo Comercial Iririú	Iririú, Jardim Iririú e parte do Saguaçu	Rua Iririú
Eixo Comercial Monsenhor Gercino	Itaum, Jarivatuba, Paranaguamirim	parte da R. Monsenhor Gercino
Eixo comercial Norte	América, Santo Antônio, Bom Retiro, parte da Zona Industrial Norte	R. João Colin, R. Blumenau, parte da Av. Santos Dumont, Av. Rolf Wiest
Eixo Comercial Sul	Anita Garibaldi, Bucarein	Avenida Getúlio Vargas, parte da Rua São Paulo
Subcentro em formação Boehmerwald	Boehmerwald	parte da R. Boehmerwald, parte da R. Adolfo da Veiga, parte da Av. Paulo Schroeder
Subcentro em formação Fátima	Fátima, Guanabara	parte da R. Fátima, parte da R. Guanabara, R. Santo Agostinho
Subcentro em formação Pirabeiraba	Pirabeiraba	R. Olavo Bilac, Rua Joinville, parte da R. Conselheiro Pedreira, R. Pastor Dommel

Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Anteriormente, o quadro 3 mostrou as estações de cidadania do transporte coletivo de Joinville. Assim, podemos relacionar o desenvolvimento dos centros funcionais com os setores especiais de centralidades já reconhecidos pelo poder público de Joinville.

Nas adjacências do Terminal Vila Nova (Professor Beno Harger), desenvolveu-se o subcentro Vila Nova, ao longo da Rua XV de Novembro, a principal faixa viária de circulação do referido bairro.

Outro subcentro desenvolveu-se nas proximidades do Terminal Sul, no bairro Floresta, ao longo da Rua Santa Catarina, esta que é a principal via de circulação no bairro e onde desenvolveu-se o Subcentro Floresta.

Nas adjacências do Terminal Itaum (Governador Pedro Ivo Figueiredo de Campos) também apresenta uma dinâmica comercial consolidada, localizada precisamente ao longo da Rua Monsenhor Gercino. Como se trata de uma extensa

via que desloca-se para áreas mais periféricas da cidade, o “*cluster*” de estabelecimentos comerciais foi categorizado como eixo comercial. Essa centralidade foi nomeada, então, de Eixo Comercial Monsenhor Gercino.

Já o bairro Nova Brasília, embora apareça no PDDS/2022 como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”, o mesmo não se enquadra como uma centralidade funcional. Utilizando os critérios funcionais, identificamos que no entorno do Terminal Nova Brasília não há uma concentração de atividades comerciais e de serviços e tampouco há atratividade de pessoas. Ou seja, os comércios e serviços instalados no referido bairro são escassos e insuficientes para determinar a existência de um centro funcional.

Além disso, como já analisamos anteriormente, a atratividade do Nova Brasília, baixa quando comparada com outros bairros, se concentra apenas nas empresas localizadas às margens da BR-101, o que deixa a Rua Minas Gerais, via marcada como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)” pelo poder público municipal e, também, via de localização do Terminal Nova Brasília, com baixa quantidade de estabelecimentos comerciais.

Inclusive, o terminal de ônibus do bairro Nova Brasília foi desativado em 2022 e perdeu sua função como local de integração entre linhas do transporte coletivo. Sendo assim, desde 2022, os ônibus nem sequer entram no terminal, que encontra-se atualmente fechado com grades. Com isso, os ônibus que circulam pela Rua Minas Gerais, onde o terminal está localizado, param do "lado de fora" num ponto comum de parada de ônibus. Atualmente, na área anexa ao terminal, funciona um ponto de apoio dos Bombeiros Voluntários e, também, a Subprefeitura Sudoeste.

Desde 2023, segundo o poder público municipal, não há previsão de reativação do terminal, nem planos das secretarias municipais para uso comunitário do imóvel (SAAVEDRA, 2023). Dessa forma, por conta de todos os fatores acima mencionados, o bairro Nova Brasília não se enquadra como centro funcional, isto é, ele não deve ser considerado uma centralidade em Joinville.

Outra área que desenvolveu importantes atividades comerciais e de serviços é o Bairro Costa e Silva. Esse bairro não possuí um terminal de ônibus e não é enquadrado pelo poder público como um “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”. No entanto, como pôde ser observado anteriormente na figura 26, o Costa e Silva era reconhecido como um “Centro Local de Negócios”. Dessa forma,

acreditamos que o poder público municipal equivocou-se em não enquadrar o Costa e Silva como um “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)” pelo PDDS/2022.

Defendemos, então, a existência de um centro funcional no Costa e Silva e trazemos evidências para corroborar nossa afirmação. Quando analisamos as tabelas 5 e 6, percebemos que o Costa e Silva apresenta um considerável índice de atratividade (2.784) e deslocamentos internos (601), que ocorrem, como evidenciado na tabela 2 por conta da grande quantidade de vínculos empregatícios formais existentes no bairro (7.539 empregos). Somado a essas questões, o bairro Costa e Silva é um bairro que apresenta uma renda de padrão médio a alto em Joinville, cerca de 2,61 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 53) e possui também uma grande população, sendo considerado o segundo bairro mais populoso de Joinville, atrás apenas do Aventureiro, totalizando uma população de 34.028 habitantes (tabela 4), e este fato contribui, consequentemente, para uma alta densidade demográfica no bairro (figura 25).

Os fatores supracitados, juntos, contribuem para a existência de um centro funcional no bairro Costa e Silva, que é fortemente confirmada quando também incluímos os índices de verticalização, que também é um indício de centralidade, onde o Costa e Silva aparece na primeira posição como o bairro que mais concentra edifícios (224), aparecendo à frente do segundo colocado, o bairro América, considerado um bairro “central” que possui 202 edifícios (SANTANA, 2017, p. 232). Portanto, concluímos que o bairro Costa e Silva apresenta uma centralidade mais evidente, embora não reconhecida pelo poder público, do que o bairro Nova Brasília, que não apresenta centralidade alguma, mas é enquadrado como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)” pelo poder público municipal.

Outra centralidade que desenvolveu-se em Joinville é o Eixo Comercial Norte, que engloba as Ruas João Colin, Blumenau e parte da Avenida Santos Dumont. Esse centro funcional desenvolveu-se ao longo das vias citadas acima e apresenta, também, mais um terminal de transporte coletivo de Joinville, o terminal Norte, e também foi reconhecido pelo poder público como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)” através do PDDS/2022 e da LOT/2017. O Eixo Comercial Norte de Joinville apresenta uma grande complexidade funcional de seus estabelecimentos comerciais que é, segundo Santana (1998, p. 47),

> “resultado de uma economia de aglomeração. Ali se encontram a maioria das grandes lojas de materiais de construção e, principalmente, o comércio

> automobilístico (concessionárias, revendedoras de automóveis usados e autopeças)".

Juntamente, há também o Eixo Comercial Sul, sendo representado pela Avenida Getúlio Vargas e parte da Rua São Paulo, apresenta, segundo Santana (1998, p. 47), "uma grande diversidade em termos de atividades comerciais". Embora também não reconhecido pelo poder público municipal como um "Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)", outrora havia sido reconhecido "erroneamente" como "área expandida do CBD" (figura 27).

A centralidade no Eixo Comercial Norte é tão expressiva que ele concorre diretamente com o centro tradicional devido a sua complexidade funcional que, inclusive, polariza a cidade como um todo, pois apresenta, em parte do seu uso do solo a concentração de algumas atividades como, por exemplo, as concessionárias de automóveis. Para se ter uma comparação, enquanto o centro da cidade apresenta apenas uma concessionária, a Hyundai, localizada na esquina da rua Abdon Batista com a Av. Dr. Paulo Medeiros. O Eixo Comercial Norte apresenta mais de 20 estabelecimentos deste segmento.

No caso do Eixo Comercial Sul, por apresentar uma dinâmica mais "diversificada", ele não concorre diretamente com o centro tradicional em alguns setores, agindo na complementaridade. No entanto, o Eixo Comercial Sul apresenta atualmente algumas dinâmicas pontuais inexistentes no centro tradicional, como a presença de instalação de algumas fábricas, como é o caso da Cipla, uma indústria Plástica, que polariza a cidade como um todo, seja através de seus empregos, ou pela venda dos produtos por ela fabricados. A presença de equipamentos públicos únicos instalados no Eixo Sul, como o Museu da Bicicleta e a Estação da Memória, também agem como elementos polarizadores e "concorrem" diretamente com o centro tradicional, na polarização do "setor cultural". Somados a isso, outra função especializada é o seu setor de saúde que também contribui para uma concorrência direta com o centro da cidade.

O Eixo Comercial Iririú é um centro funcional desenvolvido nas adjacências do Terminal Iririú (Osvaldo Roberto Colin) e também é reconhecido pelo PDDS/2022 como um "Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)". Categorizamos essa centralidade como eixo comercial pois a Rua Iririú é a principal via de ligação entre a parte leste e os bairros centrais (Saguaçu, América e Centro), já que a morfologia física, como a presença de morros como o do Finder e o da Boa Vista, que agem

como barreiras naturais, impediram o surgimento de outras vias que fizessem a conexão entre o bairro Iririú e a área central da cidade.

Outro eixo comercial existente em Joinville é a Rua Tuiuti, localizada no bairro Aventureiro, com uma população de 42.944 habitantes (tabela 4) e se configura como o bairro mais populoso de Joinville. Diferentemente do Iririú, não apresenta um terminal do transporte coletivo em Joinville e, portanto, não é reconhecido como um "Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)" pelo PDDS/2022. Apesar disso, o Aventureiro já foi reconhecido anteriormente pelo poder público municipal como "Centro Local de Negócios", *status* equivalente ao "Setor Especial de Centralidade Urbana" contido no PDDS/2022. Essa contradição, assim como no caso do Costa e Silva, nos leva a acreditar que o poder público municipal também tenha "esquecido" de inserir o Aventureiro como um setor de centralidade.

Ademais, a tabela 6, que mostrou os deslocamentos internos, aponta o Aventureiro (930) como um dos maiores índices desse tipo de movimento, aparecendo à frente de muitos bairros "centrais" como o próprio Centro (855), Anita Garibaldi (580), Bucarein (315), Costa e Silva (601) e Glória (476), o que indica uma certa "independência" de sua centralidade, pois os moradores encontram uma grande diversidade de comércios e serviços, ainda que menos complexos do que os existentes no centro tradicional e nos eixos norte e sul. Mesmo assim, usando o critério funcional, identificamos que o complexo de lojas Rodrigues, que funciona como um *"shopping"* é um elemento que indica a centralidade funcional existente na Rua Tuiuti. Além disso, a via faz ligação importante com bairros "mais periféricos" como o Jardim Paraíso, a Vila Cubatão e a Vigorelli, ligando também a parte leste com a Zona Industrial Norte. Esses elementos são suficientes para categorizar a Rua Tuiuti como um importante Eixo Comercial na parte leste de Joinville.

Outro Eixo Comercial com funcionalidade semelhante à do Iririú e do Aventureiro é a Rua Albano Schmidt, que também é reconhecida pelo poder público como "Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)" e possui em seu território o Terminal Tupy, além de uma importante concentração de atividades comerciais, prestação de serviços e o desenvolvimento de atividades industriais muito complexas. Há dois pontos principais de concentração de atividades terciárias, que se dão no bairro Boa Vista e no bairro Comasa. Por a Rua Albano Schmidt ser uma importante via de ligação entre a parte leste e a parte sul de Joinville, a

categorizamos como eixo comercial denominado, então, Eixo Comercial Albano Schmidt.

Apesar de o poder público municipal reconhecer como “Setor Especial de Centralidade Urbana” os arredores do Terminal Guanabara (Deputado Nagib Zattar) e do Terminal Pirabeiraba “Max Luktër” e, mesmo que essas áreas apresentam um *“cluster”* de atividades comerciais e de serviços no entorno dos terminais, elas não devem, ao nosso ver, ser reconhecidas como “centros funcionais”, pois, quando comparados com as atividades especializadas existentes em outras áreas como, por exemplo, as do Eixo Comercial Norte, percebemos a predominância de um menor “nível polarizador”, uma vez que a atratividade no Pirabeiraba é de apenas 503, e no Guanabara é de 1.504 (tabela 5). Além disso, a circulação interna nos bairros também é muito baixa onde o Pirabeiraba possui apenas 78 e o Guanabara, 231 (tabela 6). Dessa forma, o menor nível polarizador se deve ao fato da predominância de comércios e serviços funcionalmente mais simples. Dessa forma, devido suas atratividades serem mais restritas e apresentarem uma complexidade funcional menor, foram categorizados como “subcentros em formação”.

Embora não possua a instalação de nenhum terminal de transporte coletivo, outra área em Joinville que apresenta características semelhantes às do Guanabara e Pirabeiraba, é o bairro Boehmerwald, que já foi reconhecido anteriormente pelo poder público municipal como “Centro Local de Negócios” (Lei n° 27/1996).

O Boehmerwald possui uma atratividade de 1.331 (tabela 5) e circulação interna de 240 (tabela 6), somado a isso, também apresenta comércios e serviços de menor especialização funcional e polarização. Com isso, sua característica de centralidade de “nível hierárquico muito baixo” lhe confere a categorização de subcentro em formação.

Para atingirem o *status* de subcentro consolidado, as áreas supracitadas precisam desenvolver uma maior complexidade em seus equipamentos comerciais e serviços instalados e apresentarem uma maior polarização.

Também identificamos nos centros funcionais de Joinville a presença de alguns equipamentos públicos, de interesse coletivo e privados. A presença destes equipamentos nos centros funcionais ajudam a identificar as centralidades, pois eles atuam como polos de atração de deslocamentos de pessoas, que vão em busca de serviços essenciais e obrigatórios, atraindo assim, tanto moradores locais quanto de outros bairros.

Ressaltamos que, para a escolha de equipamentos privados (e suas especializações), levamos em conta o método proposto por Duarte (1974), que orientou que a definição de atratividade nos centros funcionais (considerando os equipamentos privados) deve ser feita utilizando os equipamentos de consumo “pouco frequentes”. Já a existência de equipamentos públicos nos centros funcionais, como salientado pela autora, são indicadores de centralidades. Dessa forma, elencamos alguns dos principais equipamentos instalados nos centros funcionais de Joinville, que podem ser visualizados no quadro 5:

Quadro 5 - Equipamentos atrativos nas centralidades

Centralidade	**Equipamentos públicos e de interesse coletivo atrativos**	**Equipamentos privados atrativos**
Costa e Silva	UBSF Costa e Silva, IFSC.	Nuts Poker Clube, Apag Soluções contra incêndios, SR Metais Comercial, kepersul indústria de papéis, KN laboratórios.
Floresta	Terminal Sul, UBS, Escola Dom Pio.	Placas norte, Talac embalagens, Artigos de pesca, Segurança eletrônica portões e controles, Ar condicionado, Laboratório Gimenes, Contabilidade, Piscinas, Materiais elétricos.
Vila Nova	UBS, Escola, CEIs, Terminal de ônibus Vila Nova.	Embrepar peças automotivas; Phenom idiomas, Ghanem laboratórios; Escritórios de Advocacias e Contabilidades.
Eixo comercial Norte	Saltare Centro de dança, Antiga Prefeitura o Farol, 2ª Delegacia Regional de Polícia, AB Plast embalagens, Cartório de Registro Civil,PROCON, Terminal, UDESC.	Laboratório Unimed, Sauna Clube Joinville, Leroy Merlin, Shopping Garten, UNIVILLE.
Eixo comercial Sul	5° Comando Regional de Polícia, Hospital São José, Memorial da Bicicleta, Estação da Memória, 1° Batalhão de Polícia Militar.	Doceria São José, Faculdade Cenecista, Shopping Estação, Cipla, Ilpea, Ming Zhou restaurante chinês vegetariano, Brasil Noivas.

Centralidade	Equipamentos públicos e de interesse coletivo atrativos	Equipamentos privados atrativos
Eixo Comercial Albano Schmidt	Terminal de ônibus Tupy, Hospital Regional Hans Dieter	Escola técnica Tupy, Fundição Tupy
Eixo Comercial Aventureiro	4ª delegacia de polícia; quadra de esportes areião, CEI Mário Avancini, Campo Aventureiro, UPA 24h Leste.	Pátio Rodrigues, Ponteiras Rodrigues, Dreampack Solutions, Alca Alimentos.
Eixo Comercial Iririú	Terminal, Escola Annes, Escola de saúde Maria Carola Keller	Medjet materiais hospitalares, Jha equipamentos, Terramaq jardinagem, Tecville tornearia e solda.
Eixo Comercial Monsenhor Gercino	Terminal Itaum	Autoescola Príncipe, Agências bancárias Acredicoop, Bradesco, Itaú, Sicoob; Laboratório Ghanem; Agência Mercado Livre.

Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos ver, os Eixos comerciais Norte e Sul concentram equipamentos de maior especialização, o que gera um perfil de centralidade mais voltado para públicos específicos e atraem deslocamentos de todas as partes da cidade. Esses dois eixos comerciais concorrem diretamente com a centralidade exercida pelo centro tradicional, pois apresentam alguns tipos de comércios especializados inexistentes na área central como já citamos anteriormente, por exemplo, a presença de concessionárias de automóveis.

Ao considerarmos o principal equipamento público (Hospital Regional Hans Dieter) e os grandes equipamentos privados (Fundição Tupy e Termotécnica) existentes no Eixo Comercial Albano Schmidt, o mesmo poderia se enquadrar juntamente com os eixos norte e sul como sendo os centros funcionais mais desenvolvidos em Joinville; uma vez que, essas indústrias são de grande porte e atendem mercados nacionais e também internacionais. No entanto, apesar de atraírem um considerável número de empregados e ao desconsiderarmos as “relações de negócios” exercidas por essas indústrias, o Eixo Comercial Albano Schmidt poderia ser “rebaixado” para um segundo nível, pois, como vimos anteriormente, as tabelas de atratividade e de circulação interna (tabelas 5 e 6)

revelam os bairros Boa Vista e Comasa tendo médio a baixos índices de circulação. O bairro Boa Vista e o Comasa possuem um índice de atratividade de 1.770 e 877 respectivamente, enquanto que seus índices de circulação interna são 221 e 199 respectivamente.

Os subcentros Costa e Silva, Floresta e Vila Nova apresentam uma especialização funcional inferior à dos eixos comerciais norte e sul, e apresentam na maior parte de seus usos do solo, atividades comerciais que exercem complementaridade às do centro tradicional, já que, a maioria delas são existentes também no centro tradicional. Suas atratividades são mais restritas, atraindo muitas vezes moradores do próprio bairro e de bairros vizinhos apenas. Esses subcentros entram na segunda posição de hierarquia de centros funcionais em Joinville.

Já os eixos comerciais Aventureiro, Iririú e Monsenhor Gercino, apesar de possuírem um considerável *"cluster"* de atividades comerciais, seus estabelecimentos são de menor complexidade funcional e também apresentam um médio a baixo índice de atratividade e circulação interna, o que os coloca na terceira posição de nível hierárquico dos centros funcionais em Joinville. Apesar disso, eles apresentam algumas dinâmicas pontuais relevantes, como a presença de alguns equipamentos que, por conta de sua especialização, conseguem atrair uma parcela considerável de pessoas como, por exemplo, o Pátio Rodrigues, no Aventureiro, que apresenta dinâmica similar a de um *shopping center*.

Outros bairros como Pirabeiraba, Boehmerwald e Guanabara concentram um núcleo comercial similar ao existente no centro tradicional e nos subcentros, porém em complexidade menor e apresentando uma atratividade muito baixa, o que lhes conferiu o título de "subcentro em formação". Utilizando o critério funcional, destacamos que na hierarquia das centralidades intraurbanas em Joinville, os referidos bairros exercem uma polarização muito baixa, ficando restrita apenas ao bairro em que estão inseridos.

Duarte (1974) afirmou que a existência de alguma agência bancária numa determinada localidade deve ser enquadrada como um elemento importante para identificar algum grau de centralidade. Sendo assim, os bairros citados anteriormente não devem se enquadrar como o "tradicional comércio de bairros" pois possuem um desenvolvimento comercial superior a de muitos bairros periféricos. O distrito de Pirabeiraba, por exemplo, apesar de ser considerado um bairro "periférico" em Joinville, concentra 4 agências bancárias. Em comparação com

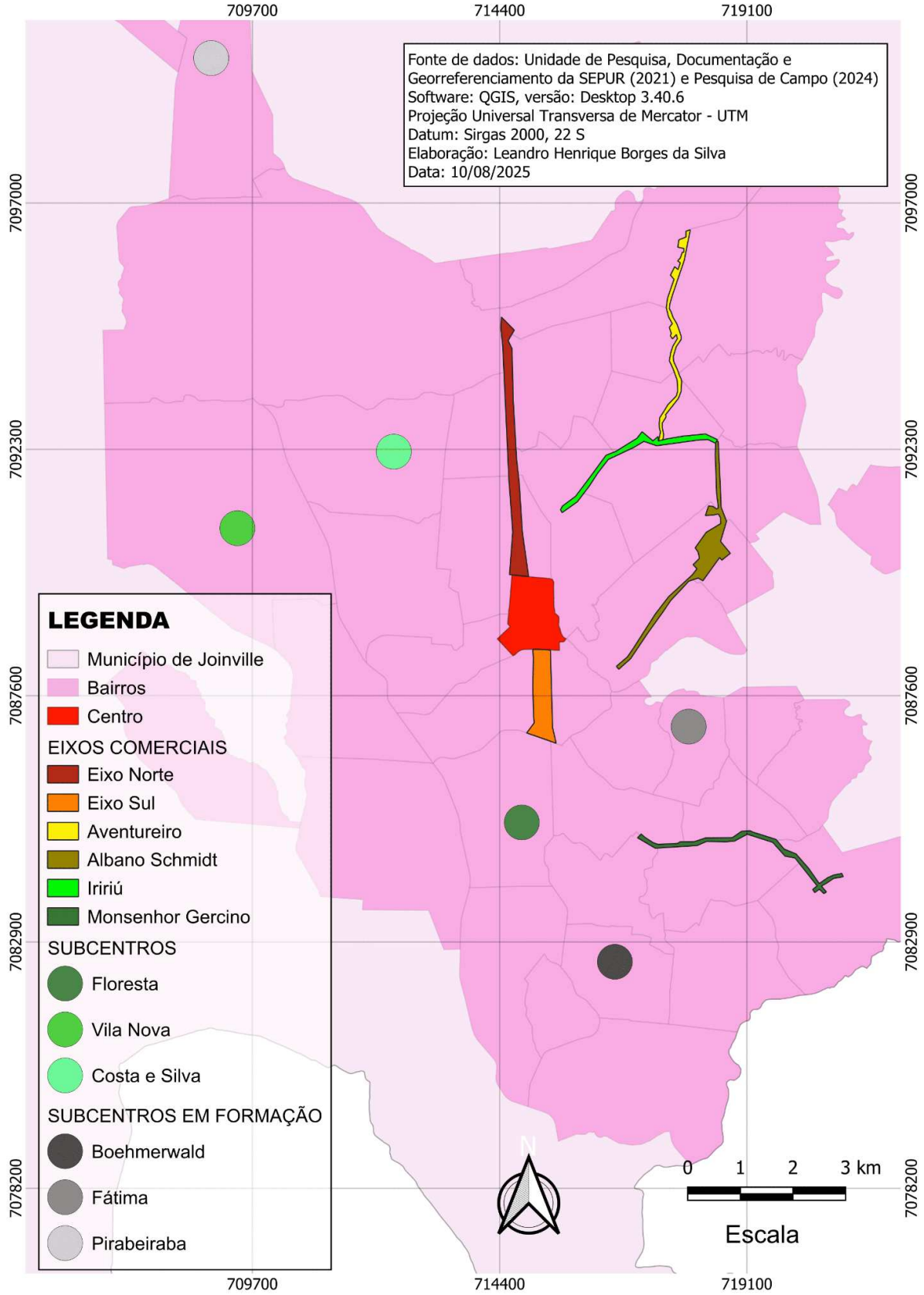
outro bairro periférico da cidade, o Jardim Paraíso, este não possui nenhuma agência bancária em seu território.

Ambos os bairros possuem uma via principal de comércios e serviços, no entanto, utilizando o critério funcional, percebemos que o Pirabeiraba se assemelha mais a uma “espaço central”. Ao observarmos as “relações” exercidas em seu espaço, o Pirabeiraba revela um certo grau de centralidade importante em desenvolvimento, pois seus comércios polarizam também alguns bairros vizinhos, como o Dona Francisca e o Rio Bonito, além de comunidades rurais como o Quiriri e o Rio do Júlio, apesar de sua dinâmica de “atratividade” e “circulação interna” seja muito baixa quando comparada a de outros bairros em Joinville, como visualizado anteriormente nas tabelas 5 e 6.

Outra comparação importante é a população absoluta dos dois bairros. Como apresentado anteriormente na tabela 4, o Pirabeiraba possui apenas 5.019 habitantes e o Jardim Paraíso possui 23.169 habitantes. Como podemos ver, mesmo tendo uma população baixa, o Pirabeiraba conseguiu desenvolver uma dinâmica comercial importante quando comparado ao Jardim Paraíso, que não apresenta a mesma dinâmica em seu território. Dessa forma, os bairros Pirabeiraba, Guanabara e Boehmerwald foram categorizados como “subcentros em formação”, por apresentarem uma dinâmica comercial superior a dos “centros comerciais locais de bairros”, mas inferior às existentes nos eixos comerciais, subcentros e centro tradicional.

A seguir, podemos visualizar a configuração espacial dos centros funcionais em Joinville no mapa 3.

Mapa 3 - Localização das centralidades em Joinville



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como vimos, a partir do PBU de 1965, o vetor de desenvolvimento da cidade se deu através do eixo estrutural norte-sul, onde a parte norte foi mais privilegiada. O início da concretização desse “privilégio” no desenvolvimento urbano joinvilense se deu a partir de 1975, com a instalação da Zona Industrial Norte, que atraiu muitos investimentos públicos para o melhoramento da infraestrutura na parte norte da cidade.

Dessa forma, como podemos visualizar no mapa anterior, atualmente a maioria dos centros funcionais em Joinville estão localizados na parte norte da cidade onde, de certa forma, foram influenciados pela política de desenvolvimento estrutural da cidade a partir dos “eixos norte-sul”.

Portanto, também podemos realizar uma hierarquização dos centros funcionais conforme seus níveis de polarização em Joinville. A polarização é “medida” a partir do “critério funcional”, onde o poder gerador de fluxos está ligado diretamente a atratividade e aos deslocamentos internos, que por sua vez, estão relacionados diretamente ao número de empregos e a densidade demográfica. Para realizar a hierarquização dos centros funcionais, também devemos considerar, como já salientado por Duarte (1974), a existência de estabelecimentos comerciais de consumo pouco frequentes. Outro fator importante, ainda utilizando o “critério funcional”, é considerar o nível de complexidade dos equipamentos instalados nos centros funcionais.

O primeiro nível hierárquico inclui a Zona Industrial Norte, Eixos Norte e Sul e Centro Tradicional. O Segundo nível inclui os subcentros Vila Nova, Floresta e Costa e Silva, além dos eixos comerciais Albano Schmidt, Aventureiro, Iririú e Monsenhor Gercino. O nível hierárquico mais baixo inclui os chamados “subcentros em formação”, que incluem os bairros Pirabeiraba, Boehmerwald e o Guanabara.

Considerando os fatores citados anteriormente, percebemos que a Zona Industrial Norte, atualmente, é a área que mais atrai deslocamentos em Joinville devido a presença de muitos empregos. Essa zona concorre diretamente com o centro tradicional, pois ali existem inúmeras atividades econômicas mais complexas inexistentes no centro da cidade.

Apesar de o Eixo Comercial Norte ter uma função importante de ligar a área central à zona industrial, ele também exerce uma grande influência na atratividade dos fluxos, além de também concorrer diretamente com o centro da cidade por conta da existência de muitos serviços especializados inexistentes na área central.

O Eixo Comercial Sul, por sua vez, além de articular o centro tradicional a bairros periféricos da parte sul, ele deve ser reconhecido como sendo “multifacetado”, por apresentar, como salientado por Santana (1998), uma diversidade de dinâmicas comerciais, industriais e culturais. Ele também é um eixo que se encontra sempre “em expansão”, pois “inaugurou” a descentralização comercial em Joinville, com a instalação do primeiro *shopping* (Americanas *Strip Center*) e atualmente, seu entorno passa pela expansão imobiliária, como pontuado por Santana (2017), através do processo de verticalização nos bairros em que está situado, o Anita Garibaldi e Bucarein.

O centro tradicional, muitas vezes considerado o nível hierárquico máximo, apesar de ainda estar no maior nível hierárquico, dentro do mesmo nível ele “perde” no fator atratividade para a Zona Industrial Norte e compete diretamente com os eixos comerciais norte e sul, devido essas áreas apresentarem dinâmicas de especialização, muitas vezes inexistentes no centro. Todavia, o centro tradicional possui um poder histórico consolidado, além de também possuir alguns fatores econômicos, turísticos e culturais importantes para o tecido urbano.

O segundo nível hierárquico inclui todos os subcentros, que são áreas que apresentam os mesmos comércios existentes na área central, porém possuem menor grau de polarização e especialização. Também estão agrupados neste nível hierárquico os eixos comerciais “periféricos”, que são importantes vias de ligação “interbairros” e também entre as áreas periféricas e a área central e que possuem uma certa dinâmica comercial importante.

O terceiro e menor nível hierárquico dos centros funcionais em Joinville são compostos pelos chamados “subcentros em formação”. Todos eles estão localizados na periferia urbana e apresentam uma certa dinâmica econômica em seus territórios, menor do que os eixos comerciais e subcentros, porém maior do que os “centros comerciais locais de bairros”. Apesar disso, na escala hierárquica de polarização, são os que exercem menor atratividade.

Nos próximos subcapítulos, após classificarmos as centralidades de Joinville como subcentros e eixos comerciais, verificamos a dinâmica funcional e identificamos o padrão espacial de distribuição em seus usos do solo através das atividades centrais, as atividades típicas da Zona Periférica ao Centro (ZPC) e os diferentes usos do solo considerados “não centrais”.

4.4.1 Eixo Comercial Norte

O Eixo Comercial Norte compreende as áreas às margens das principais vias de circulação da parte norte de Joinville, englobando, especificamente, as Ruas Blumenau, Dr. João Colin, a Avenida Rolf Wiest e o trecho inicial da Avenida Santos Dumont. O referido eixo comercial se trata de uma extensa via traçada no sentido norte-sul, servindo de ligação da área central, e também dos bairros da parte sul de Joinville, até a parte norte da cidade, sobretudo a Zona Industrial Norte.

A delimitação do referido Eixo Comercial, em seu sentido sul-norte, inicia-se na Rua Max Colin, que serve de limites para os bairros Centro e América, e seu término se dá nas proximidades do Garten *Shopping*, precisamente nos "trevos" das Ruas Alvino Wodke e Rua Professora Thereza de Jesus Miranda Alves.

Ao longo de seu percurso, o Eixo Comercial Norte corta os bairros América, Santo Antônio, Bom Retiro (servindo como limite político entre estes dois bairros) e parte da Zona Industrial Norte, sobretudo nas adjacências ao Garten *Shopping*.

A história desse Eixo comercial está ligada à história do bairro América que, por sua vez, remonta ao início da Colônia Dona Francisca, uma vez que o bairro América foi uma das primeiras áreas de expansão da então colônia Dona Francisca. A ocupação inicial bairro América se deu, segundo a SEPUR (2017, p. 13) por "alguns descendentes dos colonos de origem germânica, que imigraram para a Colônia Agrícola Dona Francisca na segunda metade do Século XIX".

Com isso, devido a proximidade geográfica com o Centro da cidade, a área que compreende o bairro América, por muito tempo foi denominada de "Centro". Somente em meados da década de 1980 que surge a atual denominação "América", "quando as novas instalações do América Futebol Clube, que em seus primórdios foi conhecido por Foot Ball Club Teotona, foram concluídas na Rua Visconde de Mauá" (SEPUR, 2017, p. 13).

Por ser um bairro de ocupação antiga, o América começou a receber melhoramentos em sua infraestrutura ainda no início do século XX, "iniciando pela energia elétrica e mais tarde, a rede de água tratada" (SEPUR, 2017, p. 13).

Outro bairro onde o Eixo Comercial Norte está “situado” é o Bom Retiro, que já recebeu a denominação de *Serrastrasse* (estrada da serra) e, também, Dona Francisca (alusão à Estrada Dona Francisca). Assim como o América, a atual denominação advém também de um time de futebol, que possuía o nome “Bom

Retiro", e realizava jogos onde atualmente estão as instalações da Escola de Educação Básica Plácido Olímpio de Oliveira (SEPUR, 2017, p. 37).

O bairro Bom Retiro está no vetor do desenvolvimento do eixo norte de Joinville, uma vez que acontecimentos históricos e políticos importantes levaram desenvolvimentos para aquela parte de Joinville, como a criação de um polo educacional no bairro com as instalações da UDESC e da UNIVILLE. De acordo com a SEPUR (2017),

> "em 1956 uma comissão do Sindicato da Indústria da Construção Civil de Joinville entregou um memorial reivindicatório ao governador Jorge Lacerda solicitando a instalação de uma faculdade. A implantação dos cursos inicia-se a partir de 1965 sobre o nome de Faculdade de Engenharia de Joinville, que a partir de 1985 torna-se Centro de Ciências Tecnológicas da UDESC. Em 1965 foi criada a FURJ, atualmente denominada UNIVILLE" (SEPUR, 2017, p. 37).

Por muito tempo, as referidas universidades (atuais UDESC e UNIVILLE) fizeram parte do bairro Bom Retiro. Este bairro foi criado oficialmente em 1977, através da Lei nº 1.526/1977, lei que também criou outros bairros como, por exemplo, o América. Atualmente as universidades citadas anteriormente estão localizadas no bairro Zona Industrial Norte. Esta foi instituída em 1975 e foi criada oficialmente como "bairro" somente em 1996, através da Lei nº 27/1996.

A partir de meados da década de 1950, o bairro Bom Retiro recebeu melhorias em sua infraestrutura, "com a instalação da energia elétrica, a rede de água tratada, transporte coletivo e calçamento das ruas" (SEPUR, 2017, p. 37).

Vale lembrar também que o Eixo Comercial Norte é o mesmo "eixo estruturante norte" que, como já relatado por Voos (2012, p. 76), foi beneficiado por investimentos públicos no início da década de 1970. Frutos dessas políticas foram o alargamento da Rua João Colin e a abertura da Rua Blumenau, além da instalação de *campi* universitários na zona norte (UNIVILLE e UDESC).

A implantação da infraestrutura urbana em Joinville assumiu um caráter radial, partindo do centro e se expandindo em direção à periferia, propagando de forma concêntrica. Ou seja, os investimentos em infraestrutura tiveram início no núcleo central e irradiaram-se progressivamente para áreas mais afastadas da cidade.

Dessa forma, o melhoramento da infraestrutura permitiu a mudança da matriz econômica do bairro América, Bom Retiro e demais bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte, que passou de agrícola para comercial e industrial. Este fato

permitiu o "desdobramento de atividades centrais para os bairros", já que os mesmos contavam com áreas para expansão de empresas, o que atribuiu ao bairro América, por exemplo, uma maior centralidade (SEPUR, 2017, p. 13).

Os investimentos e melhoramento da infraestrutura acompanharam também o crescimento populacional dos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte, como podemos visualizar a seguir na tabela 7:

Tabela 7 - Crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte

	Anos				
Bairros	1980	1991	2000	2010	2020
América	8.455	8.873	9.877	11.264	13.790
Bom Retiro	8.085	9.462	9.479	11.775	14.414
Santo Antônio	3.883	3.999	4.736	6.555	8.026
Zona Industrial Norte	2.541	937	1.948	3.061	3.748
Total	22.964	23.271	26.040	32.655	39.978

Fonte: IPPUJ (2013) e SEPUR (2017)
Elaboração: própria (2025)

A tabela anterior revela que os bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte tiveram um crescimento contínuo e expressivo entre 1980 e 2020. A soma total da população dos bairros América, Bom Retiro, Santo Antônio e Zona Industrial Norte, passou de 22.964, em 1980, para 39.978 habitantes em 2020. Como podemos ver, os bairros América e Bom Retiro destacam-se como os mais populosos, concentrando juntos mais de dois terços da população total em 2020. Embora o Santo Antônio apresente uma população menor, percebemos que o mesmo apresentou um pujante crescimento populacional, mais que duplicando sua população entre 1980 e 2020. De modo geral, os dados demonstram que o entorno do Eixo Comercial Norte apresentou um considerável crescimento populacional.

O fator populacional é importante para compreender a centralidade, mas ele sozinho não é suficiente, como já mostramos anteriormente, ao compararmos a população do Jardim Paraíso com a do Pirabeiraba. É importante considerar a renda dessa população, pois seu poder de compra contribui para o desenvolvimento e permanência da centralidade.

Com relação ao rendimento mensal em salários mínimos no bairro América, 1,7% da população não possui rendimentos; 5,9% ganha até 1 salário; 33% possui rendimento entre 1 e 3 salários mínimos; 23,4% ganha entre 3 e 5 salários; os que

ganham entre 5 e 10 salários correspondem a 24,7% da população; já os que possuem rendimentos acima de 10 salários equivale a 11,4% da população. Com isso, a renda média mensal no bairro América é de 5,74 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 13 - 14).

No bairro Bom Retiro, 4,9% não possui rendimentos; 16,9% ganha até 1 salário mínimo; 49,6% da população possui rendimento entre 1 e 3 salários; os que ganham entre 3 e 5 salários correspondem a 14,9%; 10,8% possui rendimentos entre 5 e 10 salários; e, 2,9% da população no bairro ganha acima de 10 salários. Assim, o rendimento médio mensal no bairro é de 2,92 salários mínimos. (SEPUR, 2017, p. 37 - 38).

O bairro Santo Antônio apresenta a seguinte distribuição populacional por renda: 1,8% não possui rendimentos; 9,6% ganha até 1 salário mínimo; 42,3% ganha entre 1 e 3 salários; 23,7% ganha entre 3 e 5 salários; 17,5% possui rendimentos entre 5 e 10; e os que ganham acima de 10 salários mínimos correspondem a 5,1% da população. O rendimento médio mensal no bairro Santo Antônio é de 3,96 salários mínimos. (SEPUR, 2017, p.153 - 154).

Já a Zona Industrial Norte merece uma análise à parte. A população desta que não possui rendimento corresponde a 6,2%; os que ganham até 1 salário equivale a 43,3%; os que ganham entre 1 e 3 salários equivalem a 45,1% da população; já os que ganham entre 3 e 5 somam 3,7%; 1,3% ganha entre 5 e 10 salários; e, somente 0,4% possui rendimentos acima de 10 salários. A renda média fica em 1,39 salários mínimos. (SEPUR, 2017, p. 173 - 174).

Apesar de a Zona Industrial Norte ser um polo de empregos em Joinville e apresentar grande atração nos fluxos pendulares diários, os moradores da mesma possuem um rendimento médio muito baixo e, consequentemente, a população residente apresenta também um menor poder de compra.

Ressaltamos que a Zona Industrial Norte foi uma área definida através de políticas públicas de zoneamento urbano, concebida para o desenvolvimento da atividade industrial em Joinville. O mesmo zoneamento não incentivou o adensamento populacional na área compreendida pela Zona Industrial, o que revelou apresentar também, como já demonstrado anteriormente pela tabela 7, uma baixa população.

A pequena população da Zona Industrial Norte é composta, em sua maioria, por trabalhadores de baixa renda, empregados, muitas vezes, nas indústrias instaladas na própria Zona Industrial Norte.

A política de zoneamento urbano, que restringiu o adensamento populacional na Zona Industrial Norte, resultou num “bairro” com menor população absoluta. Somado a isso, o menor rendimento médio mensal de seus poucos moradores condicionaram a inexistência de uma pujante atividade “comercial” no bairro.

Além disso, a pequena população da Zona Industrial Norte, que trabalha nas indústrias ali instaladas, muitas vezes ocupam cargos do chamado “chão de fábrica”, que são cargos de nível técnico menor, caracterizados por salários mais baixos em comparação a setores de serviços especializados ou atividades comerciais, predominantes, por exemplo, em outros bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte, como o América. Os fatos supracitados ajudam a explicar porquê a renda média domiciliar da população residente na Zona Industrial Norte é muito baixa, quando comparada aos bairros vizinhos.

No entanto, o baixo rendimento médio não deve ser um indicativo da “irrelevância” da Zona Industrial Norte, mas sim da especificidade de sua função em Joinville, pois a Zona Industrial Norte ainda apresenta uma pujante centralidade no tecido urbano joinvilense, com sua relevância econômica e seu papel no mercado de trabalho da cidade. Mas cabe aqui compreender que a centralidade exercida pela Zona Industrial Norte possui uma característica de “centralidade funcional de produção” e não de “centralidade de consumo”.

Como vimos anteriormente, através da POD (2019), a Zona Industrial Norte exerce uma centralidade ao atrair fluxos pendulares diários de trabalhadores, mesmo não tendo desenvolvido um comércio diversificado ou oferta de serviços especializados. Ao contrário do Eixo Comercial Norte, em sua parte localizada no bairro América, que exerce uma centralidade distinta da Zona Industrial. No bairro América, a centralidade existente é a “centralidade do consumo”, isto é, as pessoas se deslocam até o bairro para ir aos comércios e serviços especializados ali existentes.

Dessa forma, a concentração de uma população com uma considerável renda no bairro América garantiu um mercado consumidor local, que fortaleceu a centralidade de consumo exercida por suas principais vias, as ruas Blumenau e Dr. João Colin. Somado a isso, como vimos anteriormente, o Eixo Comercial Norte por

muito tempo foi beneficiado por políticas públicas. Estes fatores o consolidaram como uma centralidade, concorrente ao centro principal, capaz de atrair fluxos, muitas vezes superiores aos da área central.

Acreditamos que para analisar a “concorrência da atratividade", não se deve considerar a existência de um mesmo tipo de estabelecimento comercial, em dois centros funcionais, mas sim considerar, acima de tudo, a “especialização funcional” existente, como já defendido por Duarte (1974). Dessa forma, o Eixo Comercial Norte compete diretamente com o centro tradicional, pois, muitas vezes, possui comércios e serviços especializados inexistentes no centro tradicional, por isso, atraindo fluxos de toda a cidade que vão em busca de tal especialização. Já os comércios existentes na área central são comuns em muitas centralidades da cidade, como os subcentros. Neste caso, os subcentros seriam “complementares” à área central, sem competir diretamente com ela.

Como vimos, os deslocamentos internos indicam uma certa “independência” da área central, pois a população não precisa deslocar-se necessariamente até o centro tradicional para buscar um serviço ou comércio existente no próprio bairro.

Dessa forma, com base nos dados da POD (2019), analisamos os deslocamentos internos e interbairros nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Norte e concluímos que os padrões de deslocamentos no bairro América evidenciam um forte deslocamento interno no próprio bairro, e os maiores deslocamentos interbairros ocorrem entre o Saguaçu e o Costa e Silva (POD, 2019, p. 381). Os deslocamentos internos no próprio bairro evidenciam a centralidade existente em suas principais vias, as ruas Dr. João Colin e Blumenau.

Já o bairro Bom Retiro também possui seus maiores deslocamentos realizados internamente, seguidos pelos deslocamentos interbairros com a Zona Industrial Norte e o bairro Saguaçu (POD, 2019, p. 387). O Bom Retiro apresenta duas vias principais, a Avenida Santos Dumont e a Rua Tenente Antônio João. As referidas vias funcionam como “binário”, onde os deslocamentos na Tenente vão em direção ao bairro e na Santos Dumont vão em direção ao centro da cidade, passando pelo bairro América. Já os deslocamentos em direção à Zona Industrial Norte se devem por conta da centralidade de empregos industriais ali existentes.

Com relação ao bairro Santo Antônio, a POD (2019) mostra que os maiores padrões de deslocamentos interbairros ocorrem com os bairros Costa e Silva, América e a Zona Industrial Norte (POD, 2019, p. 414). A proximidade geográfica

dos bairros citados com o bairro Santo Antônio evidenciam uma forte integração interbairros na parte norte de Joinville, por conta dos comércios e serviços existentes no Costa e Silva e América (centralidades de consumo) e empregos na Zona Industrial Norte (centralidade funcional de produção).

Já a Zona Industrial Norte também possui os maiores deslocamentos internamente e interbairros com o Costa e Silva e Vila Nova (POD, 2019, p. 418). Os deslocamentos internos ocorrem por conta dos moradores encontrarem empregos no próprio bairro e busca de comércios e serviços nos bairros vizinhos como o Costa e Silva e Vila Nova.

O bairro Saguaçu, que apareceu algumas vezes na POD (2019), exerce uma “centralidade administrativa”. Uma vez que é neste bairro que está localizada a sede dos poderes públicos de Joinville, como a própria Prefeitura Municipal, a Câmara de Vereadores e o Fórum, sendo assim, um polo de tomada de decisões e de resoluções de burocracias. Além disso, o bairro Saguaçu também conta com outros equipamentos de interesse público, como a “entrada” para o Zoobotânico e o Mirante, importantes polos turísticos na cidade, além do Arquivo Histórico de Joinville. Há também a instalação de algumas indústrias importantes, como a Lepper. Portanto, o Saguaçu é um polo administrativo, turístico e de empregos e também exerce influências nos fluxos interbairros.

O bairro Saguaçu localiza-se nas proximidades do bairro América e age como complementaridade nos fluxos, contribuindo para a consolidação da centralidade no Eixo Comercial Norte (figura 28).

Figura 28 - Rua Dr. João Colin em 25/12/2024

Fonte: arquivo próprio (2024)

A figura anterior mostrou parte do Eixo Comercial Norte, precisamente a Rua Dr. João Colin, localizada no bairro América. Podemos observar na figura o destaque de três Atividades Típicas da Zona Periférica ao Centro - ZPC, que são representadas pelas empresas Petz, do segmento de agropecuária e veterinária; a Ferramentas Gerais, que realiza a venda de ferramentas manuais como chaves de fenda, martelos, serras, estiletes, além de equipamentos profissionais como máquinas de solda, parafusadeiras, furadeiras, dentre outros; já a Romaço é uma empresa especializada na comercialização de rolamentos, lubrificantes, eixos retificados, dentre outros. A presença dessas três empresas “em um curto espaço” já mostra a diversidade funcional e também “especialização” do Eixo Comercial Norte. A “calmaria” apresentada pela figura anterior demonstra um dia “atípico”, por conta do feriado de natal. Geralmente, a Rua João Colin apresenta intensos fluxos de veículos, chegando a apresentar engarrafamentos principalmente em horário de pico. Essa realidade também é válida para a rua Blumenau.

Com relação à situação dos domicílios, 75,4% é próprio; 22,6% alugado; 1,9% cedido e os outros correspondem a 0,1% dos domicílios. Já o uso do solo no bairro América corresponde a 80,4% de residências; 13,6% por comércios e

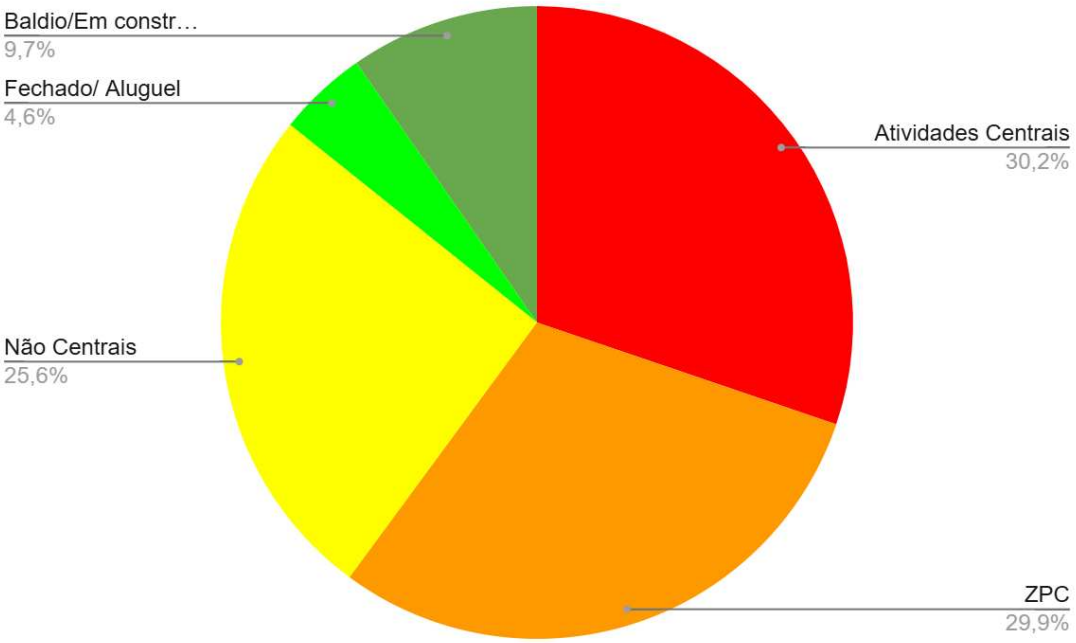
prestadores de serviços; 0,2% de uso industrial e os terrenos baldios correspondem a 5,8% do total (SEPUR, 2017, p.14).

Vale lembrar que, de acordo com o PDDS/2022, o bairro América compreende a chamada AUAE (Área Urbana de Adensamento Especial) e que, devido seu “valor histórico e paisagístico”, além de apresentar “residências unifamiliares”, não é recomendável seu adensamento populacional pleno (PDDS, 2022, p. 45). Como já criticamos anteriormente, o plano diretor falha em não priorizar o adensamento de uma área relativamente “central”, pois ao incentivar o adensamento nessa área, aproveitaria as infraestruturas já instaladas.

Dessa forma, a morfologia urbana do bairro América, priorizada e defendida pelo PDDS/2022 é semelhante à de cidades norte-americanas, onde seu CBD - *Central Business District* é compreendido pelas “faixas viárias - FV”, que apresentam uma alta densidade de atividades terciárias, enquanto sua “hinterlândia” é compreendida praticamente pela Zona exclusivamente Residencial. Com isso, há uma “especialização funcional” muito bem definida a partir dos usos econômicos (setor terciário) e atividades não centrais (sobretudo as residenciais). Essa especialização é evidente ao percebermos que a LOT/2017 apresenta uma grande permissividade em relação ao desenvolvimento de atividades econômicas de pequeno e médio porte nas Faixas Viárias do bairro América (AUAE), mas impõe uma forte restrição ao desenvolvimento de tais atividades econômicas fora das Faixas Viárias.

O uso do solo no Eixo Comercial Norte se dá por meio de atividades centrais, não centrais e típicas da ZPC. Também existem os “não usos” que são os imóveis e lotes fechados/ para alugar ou em construção/ baldios. O gráfico 1 mostra a quantidade total de estabelecimentos instalados no Eixo Comercial Norte e a proporção dos usos do solo.

Gráfico 1 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Norte

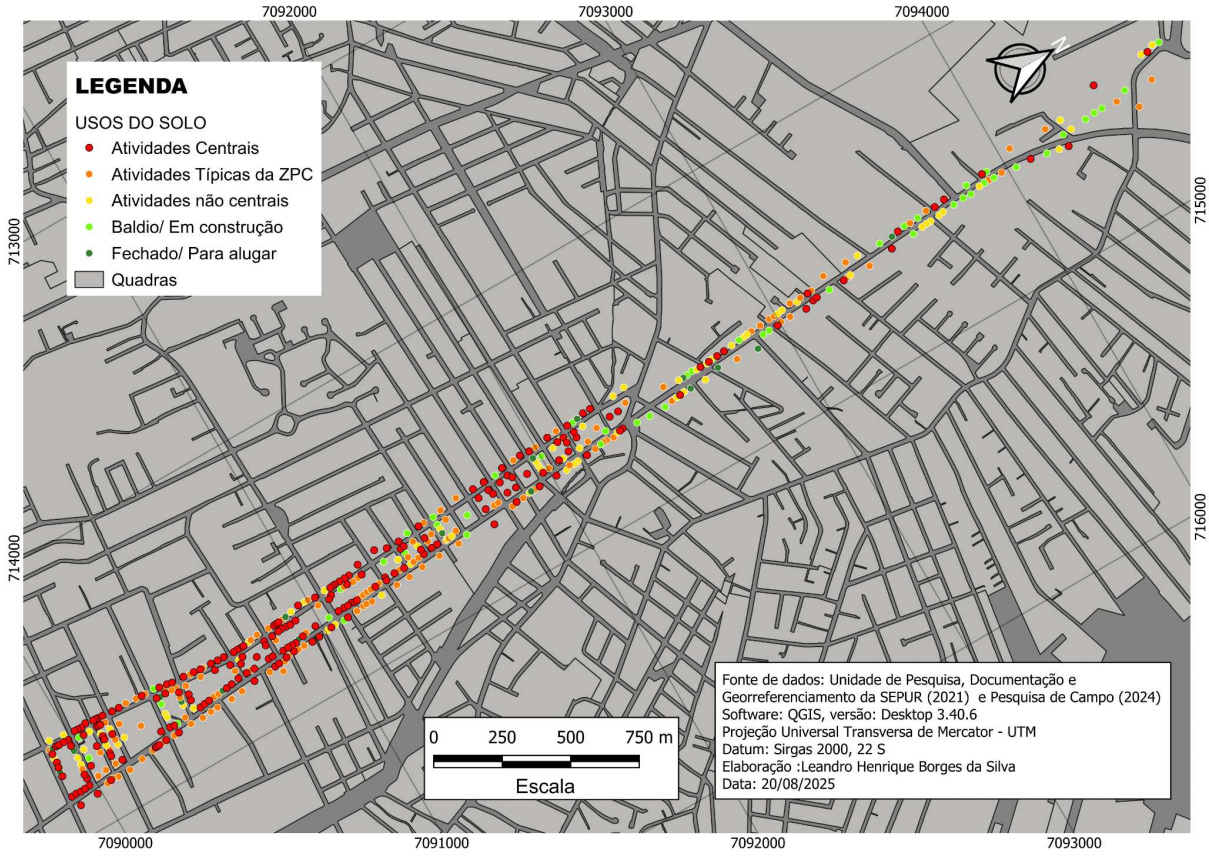


Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos ver no gráfico anterior, com o total de 178 estabelecimentos, as atividades centrais correspondem à maior fatia de atividades instaladas no Eixo Comercial Norte, totalizando 30,2% do total do uso do solo. Em seguida aparecem as atividades típicas da Zona Periférica ao Centro, totalizando 29,9% do uso do solo no Eixo Comercial Norte. Ao todo são 176 estabelecimentos que compõem as atividades da ZPC. Na terceira posição estão as atividades não centrais, compostas principalmente por estabelecimentos relacionados ao comércio de uso frequente. O Eixo Comercial Norte possui 151 estabelecimentos deste tipo, o que representa a proporção de 25,6% do uso total no eixo comercial. Os imóveis fechados representam 4,6% do uso e totalizam 27 imóveis nessa condição. Já os lotes baldios (ou em estado de abandono) e em construção totalizaram 57 estabelecimentos, o que corresponde a 9,7% do uso do solo no Eixo Comercial Norte.

Na pesquisa de campo, realizada em dezembro de 2024, contabilizamos 589 imóveis, totalizando 100% do Eixo Comercial Norte. Além de contabilizar os imóveis, também identificamos seus respectivos usos. Com isso, quando analisamos o uso e ocupação do solo no Eixo Comercial Norte (mapa 4) como um todo, percebemos a forte presença de atividades centrais e típicas da ZPC, o que confere a característica de principal centralidade de consumo na parte norte de Joinville.

Mapa 4 - Usos do Solo no Eixo Comercial Norte



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração própria (2025)

Ao observarmos a disposição dos usos do solo no Eixo Comercial Norte, percebemos que o Terminal de ônibus Norte funciona como um “divisor” econômico. Localizado ao centro do mapa, o terminal serve como referência para a divisão das atividades econômicas no Eixo Comercial Norte.

Em sua parte ao sul, no bairro América, há o predomínio das atividades centrais. Já na parte ao norte do Terminal, na Avenida Santos Dumont, as atividades centrais se tornam mais “difusas” e em seu lugar surgem o predomínio de atividades típicas da ZPC e de atividades não centrais. Também é notório que nessa parte do eixo comercial há uma grande quantidade de terrenos baldios.

Os terrenos baldios não devem ser interpretados como ausência de atividade econômica, pois eles estão inseridos na lógica do mercado imobiliário da cidade. Uma vez que as áreas em que eles predominam estão sofrendo por uma grande valorização imobiliária. Dessa forma, os mesmos devem ser compreendidos além da ótica de especulação imobiliária, pois eles são “reservas de espaços” para futuros

empreendimentos que poderão intensificar a centralidade exercida pelo Eixo Comercial Norte.

Um exemplo recente é a construção da loja da Pichau, numa área “cheia de terrenos baldios”. A Pichau é uma importante loja do segmento de informática em Joinville e sua instalação está localizada na Avenida Santos Dumont, no Eixo Comercial Norte. Outro exemplo é a instalação da Leroy Merlin, importante multinacional de materiais para construção. As duas empresas, instaladas em terrenos anteriormente baldios, representam a complexidade funcional do Eixo Comercial Norte e atuam como polo atrativo de fluxos, polarizando a cidade como um todo, mesmo não se localizando no “centro da cidade”.

Dessa forma, apesar de ainda haver muitos terrenos baldios nessa área da cidade, a legislação aponta que é justamente essa área que vai receber um crescimento urbano nos próximos anos, haja vista que a Lei Complementar n°688/2024, que institui o regime de Estruturação Urbana, Uso e Ocupação do Solo da Área de Expansão Urbana de Proteção da Paisagem Campestre, converte áreas antes consideradas rurais em áreas urbanas, incorporando aquelas áreas ao perímetro urbano de Joinville.

A afirmação anterior fica mais corroborada quando percebemos a existência do Projeto de Lei Ordinária 241/2024, que altera parte da Lei 1.526/1977, e estabelece a criação de dois novos bairros em Joinville: os bairros Vale Verde e Marinas.

O secretário de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville, Marcel Virmond Vieira, defende que as áreas em questão “foram as primeiras regiões agrícolas da cidade” e a atual mudança de área rural para urbana parte do “desinteresse em dar continuidade ao desenvolvimento de atividades rurais nas áreas” (GUERREIRO, 2024).

Além disso, “o Projeto da Expansão Urbana Campestre acrescentou ao perímetro urbano uma área muito dinâmica do município”, onde existem algumas atividades não agrícolas sendo desenvolvidas como, por exemplo, “as atividades náuticas, por isso, a denominação do bairro Marinas” (SEPUR, 2024).

O que muda de fato, caso os dois bairros sejam criados, os mesmos passam a ser denominados de AUPC - Área Urbana de Paisagem Campestre. Inclusive, essa denominação já aparece para as referidas áreas no Anexo III da LOT/2017,

que teve sua última atualização em agosto de 2025. Essa condição indica que os bairros serão criados de fato.

“Na prática, é possível fazer uso urbano dela, mas com a conservação da paisagem rural, com empreendimentos como moradias, estruturas de lazer, comércio, marinas e atividades agrícolas” (GUERREIRO, 2024).

Essa área não será urbanizada como um bairro comum, ou seja, não terá loteamentos tradicionais com quadras, ruas e construções adensadas. A legislação impõe regras específicas: os imóveis devem respeitar afastamentos e recuos, e não será permitido construir prédios, casas geminadas ou qualquer estrutura que impeça a visão da paisagem. O objetivo é preservar a característica atual do local, marcado por serras e campos verdes, de modo que continue sendo percebido como uma área de campo e não como uma área urbana. Esse princípio é considerado o fundamento central do projeto de lei que visa a criação dos dois bairros (GUERREIRO, 2024).

A proposta de expansão urbana prevê melhorias importantes na infraestrutura da região, como o alargamento de estradas, a criação de boulevards, a implantação de rede de esgoto e obras de drenagem para reduzir o risco de cheias no rio Cubatão. Além disso, está prevista a qualificação das margens do rio, que já possuem uma faixa obrigatória de preservação ambiental entre 30 e 50 metros. A ideia é ampliar essa área com a criação de parques lineares, adicionando mais 10, 15 ou até 20 metros destinados ao lazer e à mobilidade sustentável, como caminhadas e ciclovias. Assim, o projeto busca proteger o meio ambiente ao mesmo tempo em que se oferece à população espaços de convivência e alternativas de deslocamento que não dependam exclusivamente do automóvel (GUERREIRO, 2024).

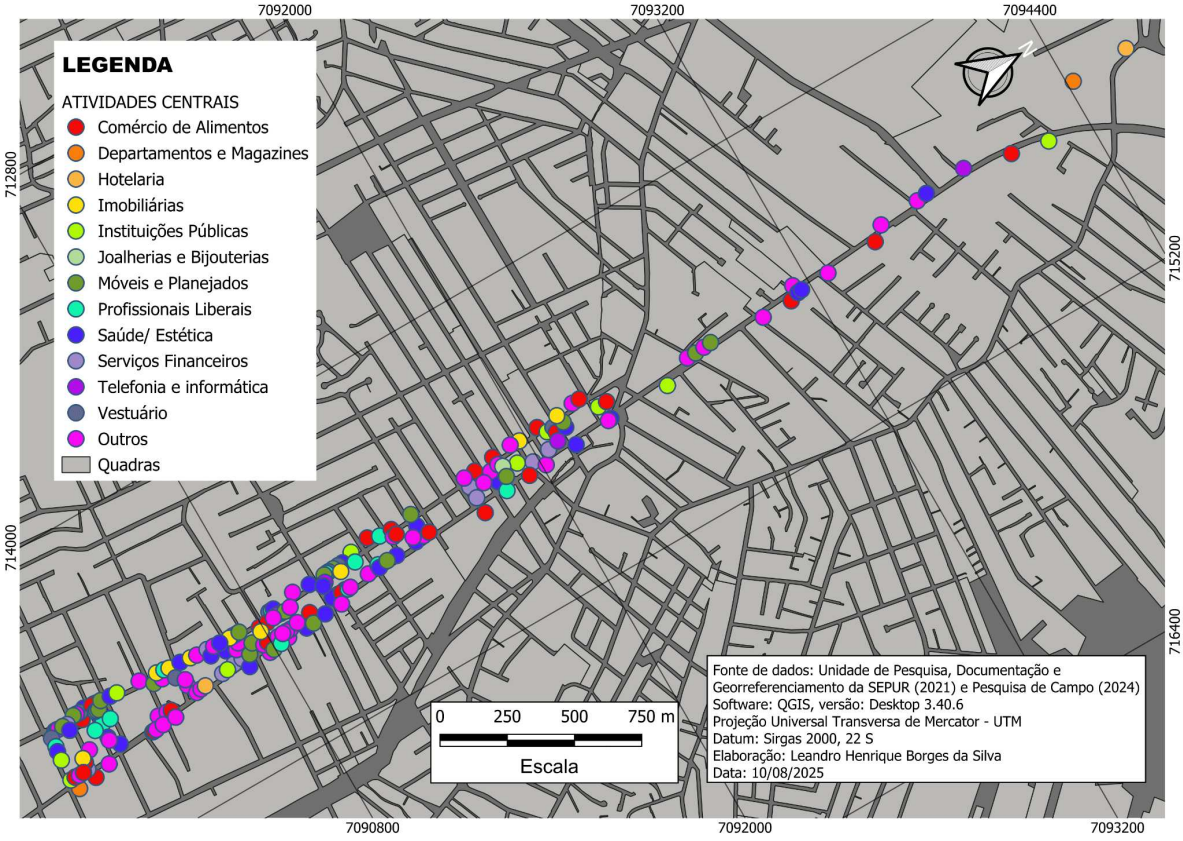
Quanto ao Vale Verde, o bairro levará o nome pelo qual a região ficou conhecida nos últimos dez anos. O bairro Vale Verde, com uma área de 31,88 km², iniciará no final da rua Paulo Schramm, em Pirabeiraba, às margens do Rio Cubatão, e terá como limites os bairros Jardim Paraíso, Jardim Sofia e Zona Industrial Norte (SEPUR, 2024b).

E o bairro Marinas terá 13,18 km² de extensão territorial e estará localizado no canal do Rio Cubatão, junto ao limite com o bairro Vale Verde. Outros limites são os bairros Aventureiro, Zona Industrial Norte, Vila Cubatão, Cubatão e Jardim Paraíso (SEPUR, 2024b).

Portanto, a legislação deu indícios de que a parte norte de Joinville vai ter um crescimento urbano e, consequentemente, os terrenos baldios existentes no Eixo Comercial Norte serão substituídos por futuras atividades econômicas importantes que auxiliarão na atratividade de fluxos para aquela área.

A complexidade funcional de atividades centrais instaladas no Eixo Comercial Norte pode ser visualizada a seguir no mapa 5:

Mapa 5 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Norte



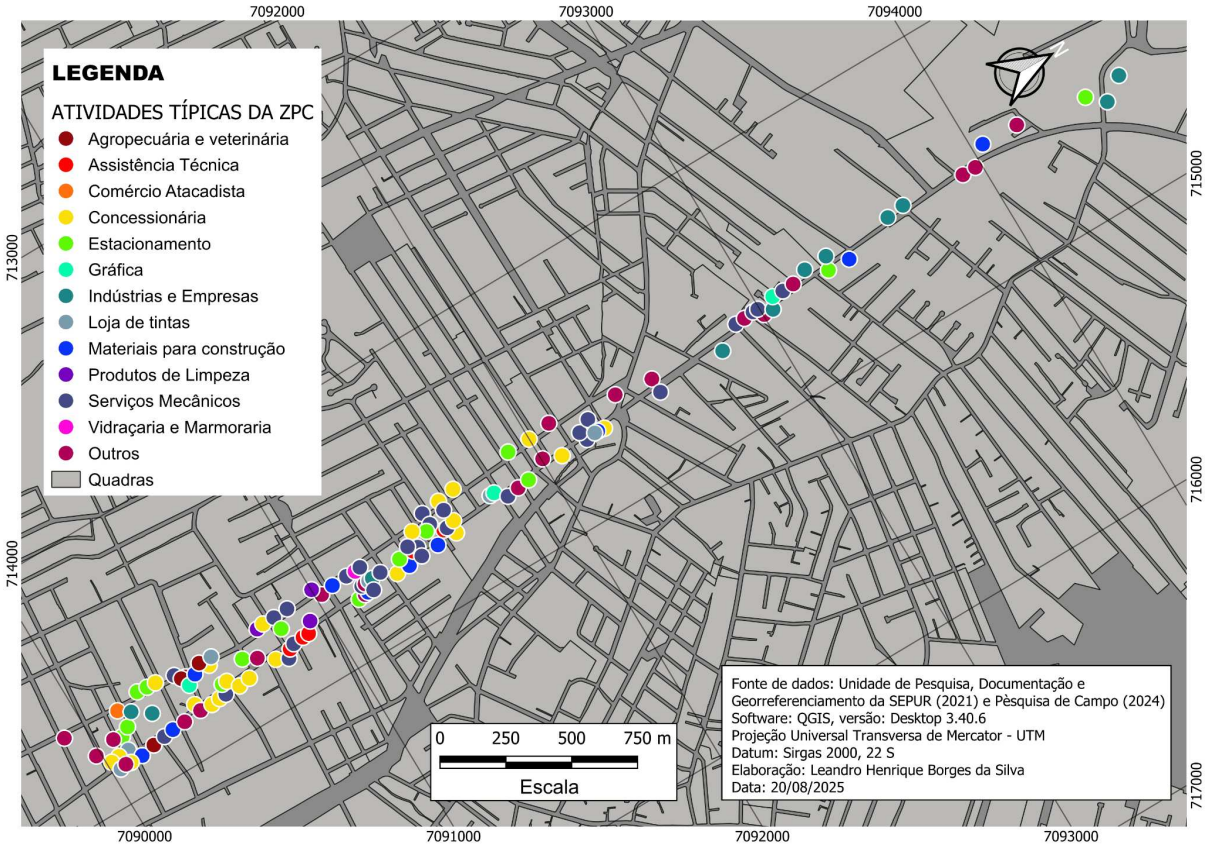
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração própria (2025)

Com o total de 20 estabelecimentos, os comércios de móveis, decorações e planejados são as principais atividades centrais desenvolvidas no Eixo Comercial Norte. Em seguida aparecem as revendedoras de carros e motos, apresentando um total de 14 estabelecimentos deste segmento. As agências bancárias e estabelecimentos ligados a serviços financeiros somam 11 empreendimentos, o que os coloca na terceira posição de atividades centrais desenvolvidas no Eixo Comercial Norte. Imobiliárias e escritórios de advocacia aparecem em seguida com 11 e 10 estabelecimentos respectivamente.

Outras atividades centrais encontradas no Eixo Comercial Norte são Farmácias e Drogarias (6), Escritórios e *Coworkers* (5), lojas de artigos domésticos, como utensílios de cozinha por exemplo (4), Estabelecimentos de cuidados estéticos (4), Telefonias, celulares e informática (4), Acessórios infantis (3), Aluguel de veículos (3), Contabilidades e seguradoras (3), Softwares e automação empresarial (3), Clínica de Fisioterapia (2), Cortinas e persianas (2), Cosméticos e perfumarias (2), Despachante (2), Hotel (2) e Laboratório Clínico (2). Os demais estabelecimentos centrais encontrados no Eixo Comercial Norte totalizam juntos mais de 30 atividades econômicas distintas. A lista completa das atividades centrais existentes no Eixo Comercial Norte está disponível no Apêndice B.

Outras atividades econômicas importantes desenvolvidas no Eixo Comercial Norte são aquelas típicas da Zona Periférica ao Centro - ZPC, como pode ser visualizado em seguida no mapa 6.

Mapa 6 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Norte



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração própria (2025)

Apresentando um total de 32 estabelecimentos, as Oficinas Mecânicas são o tipo de estabelecimentos mais comuns da ZPC encontrados no Eixo Comercial Norte. Em segunda posição aparecem os estacionamentos, com um total de 24 estabelecimentos deste tipo. As instalações de empresas e indústrias somam 11 estabelecimentos e são a terceira atividade da ZPC mais comum encontrada no Eixo Comercial Norte e, a Transtusa (empresa de ônibus coletivo), localizada na Avenida Santos Dumont, é um exemplo desse tipo de segmento.

O quarto tipo de atividades típicas da ZPC encontradas no Eixo Comercial Norte são as concessionárias de veículos que são muito evidentes e totalizam 10 empreendimentos. Apesar de representarem um tipo de comércio de consumo pouco frequente, a função desempenhada é altamente especializada, o que garante a concorrência diretamente com o centro tradicional.

As lojas que realizam a venda de máquinas, equipamentos e ferramentas aparecem em seguida, totalizando 14 estabelecimentos desse tipo. Outros estabelecimentos típicos da ZPC instalados no Eixo Comercial Norte compreendem: materiais para construção (8), condicionadores, compressores de ar e refrigeração (6), postos de combustíveis (6), agropecuárias e veterinárias (4), bicicletarias (4), assistência técnica de eletrodomésticos (3), gráficas (3), produtos de limpeza (3), construtora (2), comércio de embalagens (2), lavação, lava a jato, lava rápido (2), logística (2). Os demais estabelecimentos da ZPC totalizam 16 empreendimentos. A lista completa das atividades típicas da Zona Periférica ao Centro existentes no Eixo Comercial Norte está disponível no Apêndice B.

Apesar de não serem importantes para a categorização de centros funcionais, pois na maioria das vezes as “atividades não centrais” estão ligadas a estabelecimentos comerciais de consumos frequentes e são comuns em todas as partes da cidade, como já relatado por Duarte (1974), cabe aqui mencionar a existência de instalações importantes, categorizadas como “não centrais” no Eixo Comercial Norte. Assim, excluindo os usos não econômicos (residenciais, baldios, em construção, fechado, a venda, para alugar, usos religiosos), com o total de 20 empreendimentos, os estabelecimentos relacionados ao comércio de alimentos aparecem na primeira posição da categoria “atividades não centrais” instaladas no Eixo Comercial Norte, sendo os mais comuns os restaurantes, pizzarias e churrascarias.

As lanchonetes e *fast foods* aparecem na segunda posição, totalizando 15 estabelecimentos deste tipo. As redes de *fast foods* como *Mcdonald's* e *Burger King* representam essa categoria. Por mais que estejam na categoria “não central”. Vale ressaltar que ambas as redes de *fast foods* são inexistentes no comércio de rua do centro da cidade, apesar de estarem presentes no *Shopping* Mueller, que visam atender um público de mais alta renda. Com isso, a presença de tais empreendimentos indicam uma população local de mais alta renda e a especialização funcional do Eixo Comercial Norte em detrimento do centro tradicional.

O ramo do vestuário aparece como terceiro tipo de comércio mais comum das atividades não centrais, totalizando 10 empreendimentos deste tipo. Apesar de serem considerados comércios de consumo pouco frequente (não diário, quinzenal), os mesmos não são considerados, no caso do Eixo Norte, como atividades centrais, pois não constituem lojas de redes nacionais ou internacionais e também possuem poder de polarização restrito ao bairro em que estão inseridos.

Outras atividades “não centrais” relevantes presentes no Eixo Comercial Norte são: bares e comércio de bebidas (8), cabeleireiros, barbearias e salões de beleza (7), supermercados e hipermercados (5), academias (4), panificadoras, padarias, confeitarias e cafeterias (4), produtos naturais (4), lavanderias (2). Os outros empreendimentos não centrais localizados no Eixo Comercial Norte totalizam 11 estabelecimentos.

Defendemos que o Eixo Comercial Norte é a centralidade mais completa e funcionalmente especializada em Joinville. Anteriormente à pesquisa de campo, pensávamos que o mesmo era composto predominantemente por concessionárias. No entanto, após a pesquisa de campo, o referido eixo comercial mostrou-se muito mais complexo e funcionalmente diversificado. Como vimos, são inúmeras especializações que, juntas, criam um polo de atração. Também como vimos através da POD (2019), a centralidade exercida pelo bairro América, através de seu eixo comercial, polariza a cidade de Joinville como um todo, muitas vezes ultrapassando (junto com o Santo Antônio e o Bom Retiro) a centralidade exercida pelo centro tradicional.

Anteriormente ao trabalho de campo, também pensávamos que a referida centralidade era um subcentro. No entanto, compreendemos que, na verdade, essa centralidade trata-se de um “eixo comercial”, já que os subcentros, como explicado

por Villaça (2012) são “réplicas” do centro tradicional em menor escala, o que não é o caso da referida centralidade existente no bairro América, pois, como vimos, essa centralidade compete diretamente com o centro da cidade e apresenta várias especializações inexistentes na área central, como é o caso das concessionárias. Ademais, geralmente os subcentros são mais “concentrados” e a configuração morfológica do Eixo Comercial Norte se dá por duas vias paralelas (e também binárias) onde seus estabelecimentos comerciais e serviços estão difusos ao longo das duas vias. Portanto, o Eixo Comercial Norte é definido como uma centralidade que exerce alta complexidade funcional e polariza a cidade de Joinville como um todo.

4.4.2 Eixo Comercial Sul

O Eixo Comercial Sul compreende as duas principais vias de ligação que partem do centro para a parte sul de Joinville, precisamente a Rua São Paulo e a Avenida Getúlio Vargas. Estas vias formam um binário na parte sul da cidade, onde a Avenida Getúlio Vargas possui seu trânsito do centro para os bairros e a Rua São Paulo direciona o trânsito dos bairros para o centro. A Avenida Getúlio Vargas também serve como limite político entre os bairros Anita Garibaldi e Bucarein.

O Eixo Comercial Sul é delimitado em sua porção mais ao norte pela Rua Ministro Calógeras e em sua porção mais ao sul pela ferrovia Mafra-São Francisco do Sul, que também serve de limite político dos bairros Bucarein e Anita Garibaldi com o bairro Floresta.

A história desse Eixo comercial está ligada à expansão urbana de Joinville ocorrida ao longo do século XX. Como o Eixo Comercial Sul situa-se entre dois importantes bairros de Joinville, é importante mencionar o histórico de formação destas localidades, cujo surgimento e desenvolvimento está ligado a dois pontos importantes: o porto do Rio Bucarein e a estrada de ferro, localizada atualmente onde situa-se o museu Estação da Memória.

No século XIX, Joinville experimentou um crescimento econômico por conta do início da exploração da erva mate (*Ilex paraguariensis*) no planalto norte catarinense e paranaense. Boa parte do escoamento da produção da erva mate era

feito pela Picada Três Barras, atual estrada Dona Francisca, e tinha como destino o porto de São Francisco do Sul (POGAN e GUEDES, 2018), passando por Joinville.

Com o aumento do consumo e da produção da erva mate, surgia a necessidade de melhorar a via principal de escoamento da produção ervateira, a Picada Três Barras. Neste contexto, a Sociedade Colonizadora de Hamburgo, responsável por trazer imigrantes para colonização de Joinville, segundo Rocha (1994, p. 21) “obteve subsídios do Governo Imperial para a implantação de estradas, como foi o caso da estrada Dona Francisca”.

Os interesses em construir a estrada não eram apenas conectar a Colônia Dona Francisca, mas também ocupar territórios “ociosos”. Com relação a tais interesses, Rocha (1994, p. 22) pontua que

> “a ‘Serrastrasse’ ou estrada Dona Francisca foi outro grande empreendimento e teve origem na união dos interesses (1858) da Sociedade Colonizadora e do representante do Príncipe de Joinville em ligar a Colônia ao planalto Norte catarinense, onde havia mais terras devolutas para serem colonizadas e comunidades como Rio Negro e Curitiba, que tinham acesso ao Rio Grande do Sul e São Paulo”. (...) Esta estrada, financiada pelo Governo Imperial e que levou aproximadamente 30 anos para ser concluída, empregava a mão-de-obra dos pequenos produtores e dos imigrantes recém chegados, e foi importante para a consolidação dos comerciantes "import-export" de Joinville. Foi a partir da década de 1870 que a estrada teve condições para a passagem das primeiras levas de imigrantes para São Bento e para o tráfego de carroções, levando manufaturas para as novas frentes de colonização e retornando com o mate e o pinho”.

As mercadorias vindas dos planaltos catarinense e paranaense eram beneficiadas em Joinville e posteriormente eram embarcadas no porto do Rio Cachoeira, que localizava-se onde está o atual Mercado Municipal de Joinville, e transportadas pela rota fluvial, via Baía da Babitonga, até São Francisco do Sul, onde seguia para mercados nacionais como o Rio de Janeiro e internacionais como como Uruguai e Argentina (DIAS, 2016; ALMEIDA, 1979 *apud* ROCHA, 1994).

Por muito tempo, o porto de Joinville representou o único meio de embarque e desembarque de mercadorias (movimentação de cargas, como por exemplo, a erva-mate e a madeira), que em terra firme, eram transportadas em carroças, puxadas por cavalos e bois (SEPUR, 2017, p. 41).

No início do século XX, foram construídos na região do Porto de Joinville o Mercado Municipal, em 1906, e o Moinho de Trigo, terminado em 1913. Integrados na paisagem da cidade, o icônico conjunto Mercado, Moinho e Porto se tornou (literalmente) cartão-postal de Joinville (SECULT, 2022, p. 1).

O porto de Joinville (figura 29), no início do século XX, não se configurava como uma estrutura “única e centralizada”, mas sim como um “complexo portuário” disperso, articulado a diferentes pontos da malha urbana. Além do ancoradouro localizado nas proximidades do Mercado Municipal, havia um “outro porto” localizado no rio Bucarein, que desempenhava papel estratégico como área de apoio portuário, concentrando depósitos e armazéns, sobretudo vinculados à exportação de madeira. Daí também a alusão ao “porto do Rio Bucarein”, já que a atividade portuária, apesar de estar concentrada no rio Cachoeira, era desenvolvida também na confluência do rio Cachoeira e rio Bucarein, no porto denominado “Bucarein” (CAMERINI, 2019, p. 19 - 25).

Na figura 29, é possível visualizar a área portuária de Joinville sob os Rios Cachoeira e Bucarein, e também uma consolidada urbanização no bairro Bucarein já na década de 1960.

Figura 29 - Área portuária de Joinville em 1963

Fonte: SECULT (2022)

Como pôde ser visualizado anteriormente nas figuras 5, 6 e 7, até a metade do século XX, os atuais bairros Anita Garibaldi e Bucarein constituíam a periferia urbana de Joinville em sua porção sul. O aumento do adensamento populacional

dessas localidades foi impulsionada no decorrer do século XX, estando ligado à implantação da estação ferroviária de Joinville (atual Museu Estação da Memória).

De acordo com Dias (2016), a construção de uma estrada de ferro que ligaria São Paulo ao Sul do país começou em 1889, ainda no Império, quando a Cia Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande obteve a concessão para a construção da ferrovia.

Um ramal desta ferrovia ligaria São Francisco do Sul à Mafra e Porto União e o engenheiro civil Joaquim Leite Ribeiro Jr. foi o responsável em realizar o projeto e a execução das obras do referido ramal, cujo traçado foi definido em 1901. Vale destacar que, inicialmente, este primeiro projeto do ramal passaria somente a 25 km a sul de Joinville, isto é, não considerava passar por Joinville mesmo apesar de Joinville já ser considerada um importante polo econômico na época (DIAS, 2016).

A construção da ferrovia em Joinville seria mais uma forma de os empresários locais garantirem um transporte, alternativo e mais ágil, de seus produtos, colaborando para um ciclo de manutenção e acúmulo de suas riquezas.

Destarte, era de interesse da elite local joinvilense que o trem passasse por Joinville e, em 1902 a Câmara Municipal de Joinville recorreu ao Ministro da Viação da época, o catarinense Lauro Müller, que concedeu o desvio da linha férrea do projeto inicial, incorporando assim, Joinville que, em 1903, passou a fazer parte do projeto (DIAS, 2016).

Inaugurada em 1906, a Estação Ferroviária de Joinville (figura 30) foi um salto para o desenvolvimento da cidade. A inauguração da estrada de ferro conectou Joinville aos grandes centros urbanos da época, o que garantiu a manutenção do desenvolvimento da cidade, de suas indústrias e comércios. A ferrovia também possibilitou um alternativo transporte de mercadorias e de pessoas, já que a mesma era utilizada para ambas finalidades.

Com isso, a instalação da ferrovia na “periferia sul” permitiu o desenvolvimento urbano da cidade para aquela direção, impulsionando o adensamento populacional dos bairros Anita Garibaldi, Bucarein e Floresta.

Figura 30 - Estação Ferroviária de Joinville em 1906

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (2025) *apud* DIAS (2016)

A expansão urbana de Joinville para o sul resultou na abertura de novas vias, como a antiga "*Kaiserstrasse*" (Estrada do Imperador), atual Rua Anita Garibaldi e a antiga "*Katharinenstrasse*" (Estrada Santa Catarina), atual Rua Santa Catarina. Esta possibilitou uma integração do núcleo urbano histórico ao local onde foi instalado a Estação Ferroviária (SEPUR, 2017).

Em conformidade com Mazzaro (2014) a "*Katharinenstrasse*, nome original da Getúlio Vargas, foi usado até os anos 1940" e, atualmente, a antiga "*Katharinenstrasse*" recebe diferentes nomenclaturas. Seu trecho inicial, localizado nos bairros Bucarein e Anita Garibaldi, recebeu o nome de Avenida Getúlio Vargas e, em direção sul, a partir da linha férrea, já no bairro Floresta, muda o nome para Rua Santa Catarina.

Assim, o desenvolvimento do bairro Bucarein inicialmente esteve ligado à atividade portuária e após a instalação da ferrovia, as atividades econômicas comerciais, ainda que incipientes, começaram a surgir ao longo da Avenida Getúlio Vargas. De acordo com Mazzaro (2014),

> "a estação ferroviária trouxe um rápido crescimento e a afluência de novos moradores, inclusive de imigrantes sírio-libaneses, como os Zattar, Farah, Cecyn e Dippe, que, segundo Dilney, se dedicavam ao comércio, sobretudo de tecidos. Com a nova onda de ocupação também apareceram as primeiras alfaiatarias, funilarias, bares, padarias, farmácia, entre outros comércios que permanecem até hoje. Foi nesta época pungente que também era construído o Hospital de Caridade, atual Hospital Municipal São José".

No final da década de 1920 o bairro Anita Garibaldi foi beneficiado com a instalação da energia elétrica e só a partir da década de 1950 chega a rede de água tratada. Já no bairro Bucarein, a energia elétrica e a rede de água tratada são instalados a partir da década de 1940 (SEPUR, 2017, p. 17 e 41).

Em 1963, na rua São Paulo, é inaugurada a indústria de plásticos Cipla, que iniciou suas atividades em um galpão de 800 m², com uma máquina extrusora, uma injetora e um torno. Atualmente a Cipla pertence a um dos maiores grupos empresariais do sul do Brasil, o Grupo Zonta. A instalação da Cipla em 1963, marca o início de uma fase econômica mais dinâmica no Eixo Comercial Sul. No entanto, vale destacar que antes mesmo da instalação da Cipla, outras indústrias importantes já haviam se instalado nas imediações do Eixo Comercial Sul, como a Fábrica de Máquinas Raimann, a Fábrica de Carretéis Santa Therezinha e a Mayerle & Boonekamp (bebidas).

Por ter sido a primeira centralidade desenvolvida “fora do centro”, a Avenida Getúlio Vargas concentra inúmeros casarões antigos que, outrora, foi um polo de tecidos na cidade e simbolicamente era conhecida como o “caminho dos fios” pois, ao todo, “eram sete as alfaiatarias que disputavam clientela ao longo da via” (MAZZARO, 2014). Além disso, vale destacar a existência de estabelecimentos “memoráveis” na Avenida Getúlio Vargas que ficaram registrados na memória local, como a “Farmácia Kumlehn” e a “Papelaria Cruzeiro” (MAZZARO, 2014). O prédio da antiga farmácia ainda existe e em seu lugar funciona atualmente uma loja de vestuários, a Starmays. Já o prédio da antiga papelaria foi demolido e no local funciona a Instituição Financeira de Cooperativa da Sicredi.

A “modernidade” aos poucos era implantada ao longo da avenida Getúlio Vargas que, “no fim dos anos 1980, um forte movimento pedia o asfaltamento dos dois quilômetros de via, que até então era de paralelepípedos” (MAZZARO, 2014).

> “Além do asfalto, o projeto previa novos sistemas de iluminação, controle da sinalização viária, entradas especiais para a parada de ônibus e semáforos com botões para serem acionados pelos pedestres, sistema que até então era inédito na cidade (MAZZARO, 2014)”.

Na figura 31, podemos visualizar uma pujante atividade comercial ao longo da Avenida Getúlio Vargas, um dos “braços” que compõem o Eixo Comercial Sul. Além disso, também percebemos na figura 31 o calçamento de paralelepípedos e o duplo sentido de seu trânsito.

Figura 31 - Avenida Getúlio Vargas na década de 1980

Fonte: Mazzaro (2014)

A Avenida Getúlio Vargas apresentou um paulatino desenvolvimento da atividade comercial, que se intensificou a partir da década de 1980 com a instalação do primeiro *Shopping Center* em Joinville, o Americanas *Strip Center*, inaugurado em 1986 (SANTANA, 1998; PRADAL, 2024). Vale ressaltar, mais uma vez, que essa área foi a primeira a surgir como um centro funcional em Joinville que, no referido período também passava pelo início do processo de descentralização na área central e também uma maior dinamização da atividade comercial no Eixo Comercial Sul.

Outra indústria importante instalada no Eixo Comercial Sul é a Ilpea do Brasil, que foi inaugurada em 1998, e trata-se de uma multinacional italiana que atua na produção de plástico industrial, magnéticos e componentes de borracha.

Já o bairro Anita Garibaldi contribuiu efetivamente no desenvolvimento industrial do município de Joinville com a instalação de várias empresas, como por exemplo, a Fábrica de Pentes do Sr. João Hansen Jr., a primeira instalada no bairro e que posteriormente originou a atual TIGRE S.A., uma das maiores indústrias do ramo da construção civil, onde produz equipamentos como tubos e conexões, materiais hidráulicos e elétricos, soluções para drenagem e saneamento, ferramentas e acessórios para pintura, dentre outros.

Também estão instalados no bairro Anita Garibaldi outros equipamentos importantes como o Hospital Municipal São José, inaugurado em 1906, e a Maternidade Darcy Vargas, inaugurada em 1947 (SEPUR, 2017, p. 17).

O desenvolvimento econômico nos bairros Bucarein e Anita Garibaldi proporcionou um considerável aumento populacional, como pode ser visualizado a seguir na tabela 8:

Tabela 8 - Crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Sul

	Anos				
Bairros	1980	1991	2000	2010	2020
Anita Garibaldi	6.493	6.164	7.663	8.156	9.986
Bucarein	5.176	4.925	5.227	5.428	6.641
Total	11.669	11.089	12.890	13.584	16.627

Fonte: IPPUJ (2013) e SEPUR (2017)
Elaboração: própria (2025)

Como a tabela 8 mostra, entre 1980 e 1991, os bairros Anita Garibaldi e Bucarein apresentaram uma pequena retração populacional. No entanto, a partir da década de 2000, observa-se uma retomada no crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Sul. O bairro Anita Garibaldi passou de 6.164 habitantes em 1991 para 9.986 em 2020 e o bairro Bucarein aumentou sua população de 4.925 habitantes em 1991 para 6.641 habitantes em 2020.

Ambos os bairros, por localizarem-se numa área relativamente central, possuem pouco espaço para o adensamento populacional. Apesar disso, os mesmos têm concentrado uma população cada vez maior, graças ao fenômeno de uma verticalização recente.

De acordo com Santana (2017), o Anita Garibaldi aparece como o quarto bairro mais verticalizado em Joinville, apresentando o total de 166 edifícios dos quais, 51 possuem entre 3 a 4 pisos, 76 possuem entre 5 a 10 pisos e 38 possuem entre 11 a 19 pisos. Já o bairro Bucarein, como apresentado pela tabela 8, possui uma população menor em comparação ao Anita Garibaldi e aparece na décima quarta posição no índice de verticalização entre bairros de Joinville apresentando 69 edifícios, dos quais 35 possuem entre 3 a 4 pisos, 24 possuem entre 5 a 10 pisos e 9 possuem entre 11 a 19 pisos (SANTANA, 2017, p. 232). Também há que se considerar o estigma que ainda paira sobre o bairro Bucarein, decorrente do vigor da

atividade portuária. Isso afeta fortemente o mercado imobiliário, apesar das consideráveis amenidades ambientais.

Com relação ao rendimento mensal em salários mínimos no bairro Anita Garibaldi, 2,1% da população não possui rendimentos; 9,3% ganha até 1 salário; 40,2% possui rendimento entre 1 e 3 salários mínimos; 21,8% ganha entre 3 e 5 salários; os que ganham entre 5 e 10 salários correspondem a 18,5% da população; já os que possuem rendimentos acima de 10 salários equivale a 8,2% da população. Com isso, a renda média mensal no bairro Anita Garibaldi é de 4,24 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 17, 18).

Já a população do bairro Bucarein que não possui rendimento corresponde a 4,9%; os que ganham até 1 salário equivale a 16,9%; os que ganham entre 1 e 3 salários equivalem a 49,6% da população; já os que ganham entre 3 e 5 somam 14,9%; 10,8% ganha entre 5 e 10 salários; e 2,9% da população no bairro possui rendimentos acima de 10 salários. Assim, a renda média do Bucarein fica em 3,90 salários mínimos. (SEPUR, 2017, p. 41, 42).

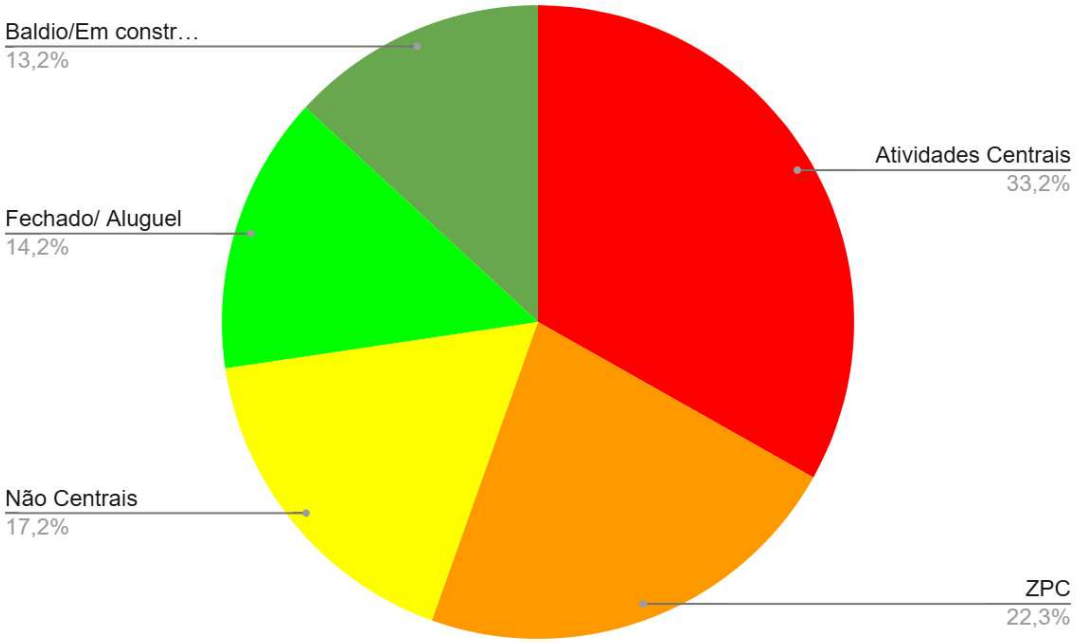
Com relação à situação dos domicílios no bairro Anita Garibaldi, 77,4% são próprios; 19,2% alugados; 3,3% cedidos e os outros correspondem a 0,1%. Já a situação dos domicílios no bairro Bucarein é composta por 74,8% são próprios; 21,7% são alugados; 3,3% cedidos e os outros somam 0,2% (SEPUR, 2017, p. 18 e 42).

Os dados do uso do solo no bairro Anita Garibaldi apontam que 83,3% é composto pelo uso residencial; 11,3% por atividade comercial e prestação de serviços; 0,3% por uso industrial e os terrenos baldios correspondem a 5,1% do total. O uso do solo no bairro Bucarein é composto por 80,5% de uso residencial; 14,8% de uso comercial e de serviços; 0,6% de uso industrial e os terrenos baldios somam 4,1% do uso total (SEPUR, 2017, p. 18 e 42).

Semelhante ao Eixo Comercial Norte, as atividades comerciais e de serviços nos bairros Anita Garibaldi e Bucarein estão instaladas predominantemente nas principais vias de circulação destes bairros, enquanto que as vias locais e “periféricas” destes bairros são compostas predominantemente pelo uso residencial.

Adiante, podemos visualizar o gráfico 2, que mostra a proporção do uso do solo no Eixo Comercial Sul. Vale destacar que desconsideramos os usos residenciais, pois estes não são considerados importantes para compreender a dinâmica de centralidade existente no Eixo Comercial Sul.

Gráfico 2 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Sul



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 131 estabelecimentos e representando 33,2% do uso, as atividades centrais são o maior uso encontrado no Eixo Comercial Sul e estabelecimentos ligados à saúde ilustram este tipo de atividade. O segundo tipo de uso mais comum encontrado no Eixo Comercial Sul são atividades ligadas à Zona Periférica ao Centro, totalizando 88 estabelecimentos desse tipo e 22,3% do uso do solo total. Em seguida aparecem as atividades não centrais, com o total de 68 estabelecimentos desse tipo e representando cerca de 17,2%. Foram contabilizados 56 imóveis fechados/ para alugar e estes representam 14,2% do uso do solo. Por fim, existem 52 terrenos baldios/ em construção e eles representam cerca de 13,2% do uso do solo total no Eixo Comercial Sul.

A distribuição espacial dos usos do solo podem ser visualizadas no mapa 7. Note que, apesar de os dados apontarem as atividades centrais como o maior uso existente no Eixo Comercial Sul, as atividades não centrais e típicas da Zona Periférica ao Centro “aparentemente” aparecem mais evidentes no mapa.

Destacados pelos pontos amarelos, o mapa 7 mostra as atividades não centrais compostas, em sua maioria, pelo uso residencial. Podemos visualizar que estes usos residenciais restringem-se principalmente às vias que cortam o Eixo

Comercial Sul. Já os pontos laranjas representam as atividades ligadas à ZPC. Os pontos vermelhos representam as atividades centrais e os pontos verdes são as atividades “sem uso”, composto por imóveis fechados/ para alugar (verde claro) e baldios/ em construção (verde escuro).

Mapa 7 - Usos do Solo no Eixo Comercial Sul

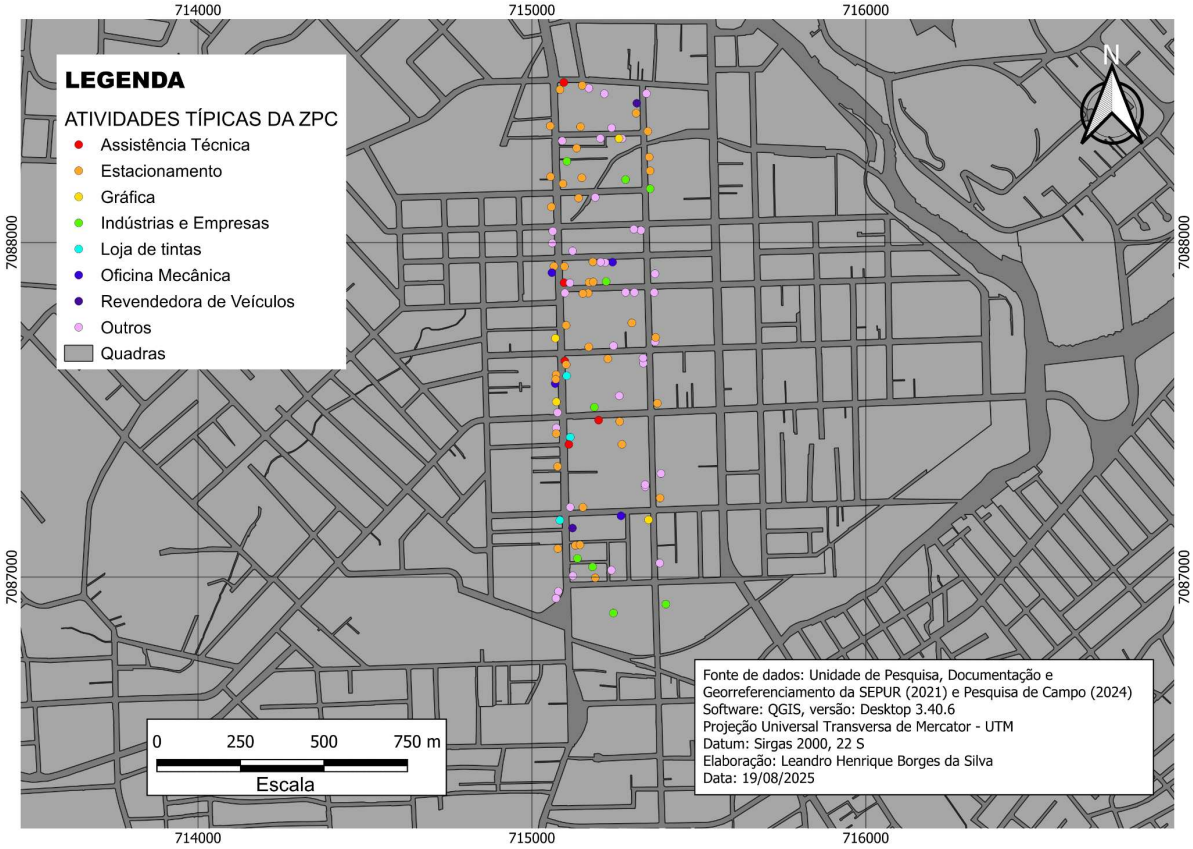
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração própria (2025)

Quando analisamos as duas vias principais do Eixo Comercial Sul, a Rua São Paulo e a Avenida Getúlio Vargas, percebemos que a Avenida Getúlio Vargas tem uma dinâmica muito maior do que a Rua São Paulo, embora esta última venha apresentando uma dinâmica econômica crescente nos últimos anos em seu uso do solo. Apesar da pequena discrepância econômica entre ambas, notamos que as atividades econômicas típicas da Zona Periférica ao Centro - ZPC se sobressaíram minimamente em relação aos demais usos.

O resultado dessa configuração funcional já era esperada pois, como vimos anteriormente, o próprio processo de formação espacial do Eixo Comercial Sul esteve ligado ao desenvolvimento de atividades econômicas típicas da ZPC, como a

atividade portuária e ferroviária. Após a pesquisa de campo e análise dos dados, não é de surpreender a predominância e continuidade desse tipo de uso do solo. O mapa 8 mostra a atual disposição do uso por atividades da ZPC.

Mapa 8 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Sul



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 28 estabelecimentos, os estacionamentos lideram como a atividade da ZPC mais comum encontrada no Eixo Comercial Sul. As oficinas mecânicas e revendedoras de veículos aparecem juntas na segunda posição, apresentando 5 unidades cada. Com o total de 4 gráficas, este tipo de estabelecimento corresponde ao terceiro tipo mais comum da ZPC encontrado no Eixo Comercial Sul. Na quarta posição aparecem empatados as assistências técnicas, galpões de estoques, indústrias e lojas de tintas, apresentando 3 lojas em cada segmento econômico. Serviços ligados à segurança pública aparecem em seguida com 2 unidades. Junto a área de segurança estão empatados as unidades escolares, postos de combustíveis e comércio de equipamentos solares, apresentando também 2 unidades para cada segmento. Os demais

estabelecimentos da ZPC instalados no Eixo Comercial Sul podem ser verificados no Apêndice B.

Dentre as especializações de estabelecimentos da ZPC, vale destacar a presença de uma concessionária de *scooters*, uma loja de lubrificantes industriais, uma loja de purificadores de água além das duas lojas de equipamentos de energia solar. Esses estabelecimentos, apesar de serem classificados como tipos de comércios de consumo pouco frequentes, são indicativos de um polo de atratividade funcional especializada em atender um público alvo específico e que conseguem polarizar a cidade como um todo (DUARTE, 1974).

Apesar de nossa análise se delimitar no Eixo Comercial Sul compreendido pela Avenida Getúlio Vargas e Rua São Paulo, outras vias nos bairros Bucarein e Anita Garibaldi apresentam uma certa dinamização econômica como a Avenida Coronel Procópio Gomes, a Rua Anita Garibaldi e a Rua Ottokar Doerffel. Como já vimos anteriormente na POD (2019), as referidas vias, juntamente com o Eixo Comercial Sul, criam uma centralidade polarizadora de empregos nos bairros Anita Garibaldi e Bucarein.

Ademais, a Rua Anita Garibaldi, juntamente com a Rua Ottokar Doerffel, também funcionam como um “direcionador de fluxos”, pois elas canalizam os deslocamentos provenientes dos bairros Nova Brasília e São Marcos que, antes de se direcionarem para o centro da cidade, precisam passar pelo bairro Anita Garibaldi. Também deve ser considerado o fato de que estas duas vias constituem o canal de acesso a partir da Rodovia BR - 101.

O bairro Anita Garibaldi desempenha um papel estratégico na conformação do Eixo Comercial Sul e sua “zona próxima de influência” em razão da existência de equipamentos especializados que atraem fluxos tanto internos quanto externos à cidade. Um destes equipamentos é a própria instalação do terminal rodoviário, que representa um importante vetor de mobilidade, ao concentrar a chegada de visitantes de outros municípios e estados. Apesar disso, vale destacar que o entorno imediato deste equipamento apresenta baixas dinâmicas comerciais. No entanto, este fato não diminui a importância do bairro Anita Garibaldi como um importante polo comercial em Joinville, concentrado principalmente na Avenida Getúlio Vargas.

Outro equipamento importante instalado no bairro Anita Garibaldi é a *Coree International School*, que é um equipamento educacional especializado que possui poder de atração de fluxos “seletivos” vindos de várias partes da cidade.

De caráter semelhante, a existência de um *campus* da UNISOCIESC no bairro Anita Garibaldi é outro fator de destaque para a configuração da centralidade no bairro Anita Garibaldi, pois este campus polariza um público alvo específico (estudantes), de várias partes da cidade.

Somado a isso, a presença de equipamentos públicos no Eixo Comercial Sul e em sua “zona próxima de influência” como o Hospital São José e a Maternidade Darcy Vargas, intensificam a atratividade de fluxos, sobretudo pela oferta de serviços de saúde especializados que polarizam além da escala local.

A seguir, na figura 32, podemos ver o Eixo Comercial Sul atualmente, na Avenida Getúlio Vargas, precisamente nas proximidades do Hospital São José:

Figura 32 - Eixo Comercial Sul em 25/12/2025

Fonte: arquivo próprio (2024)

A instalação de empresas importantes também reforça a atratividade do Eixo Comercial Sul no bairro Bucarein como a Buschle & Lepper, que produz produtos químicos, insumos agrícolas e derivados de magnésio; a Selbetti Tecnologia S.A. que oferece serviços e soluções tecnológicas como impressão, captura automática de dados, inteligência artificial, automação, assinatura digital, dentre outros; e o

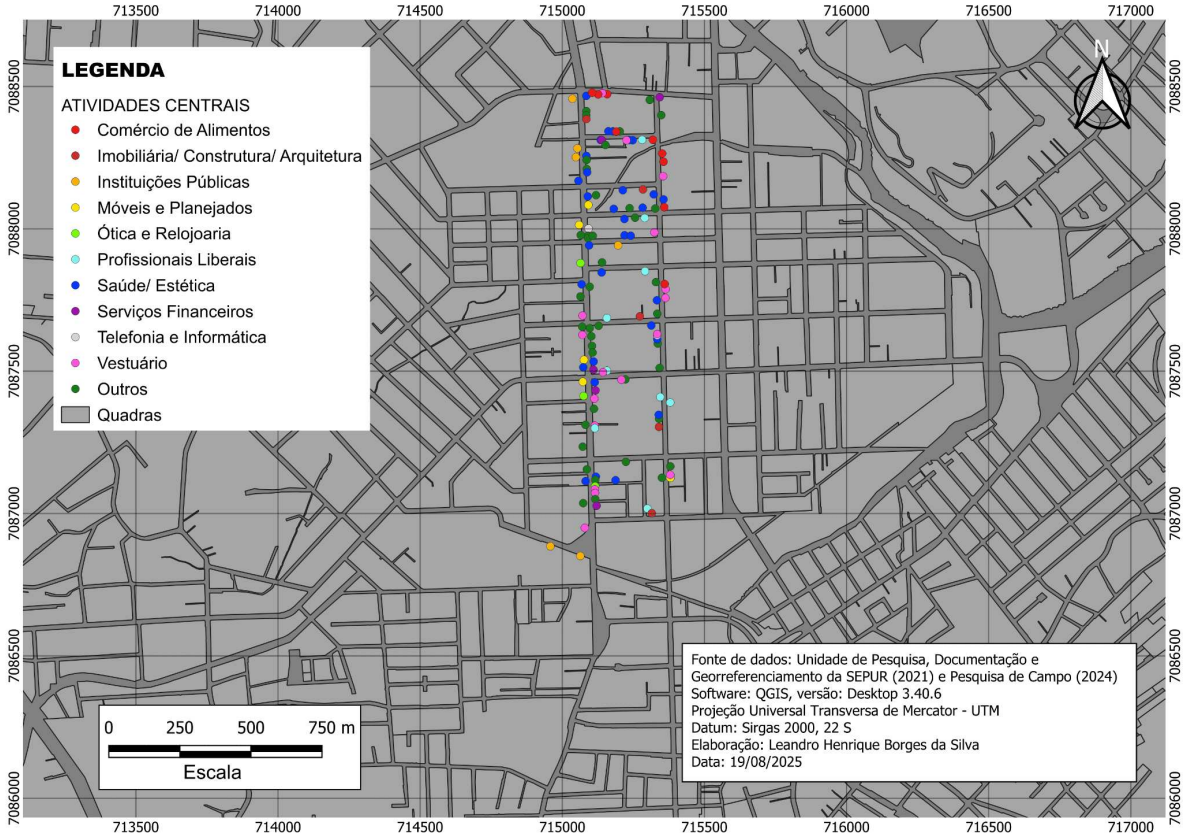
Centro de Distribuição da Ciser, que é um ponto estratégico de logística e circulação de mercadorias.

A Arena Joinville, localizada no Bucarein, embora voltada a eventos esportivos esporádicos, é um equipamento que também atrai fluxos significativos, ampliando a visibilidade e a centralidade do Eixo Comercial Sul em momentos específicos.

Esses elementos, quando considerados em conjunto, revelam que a centralidade do Eixo Comercial Sul não se limita a atividades comerciais, mas resulta da articulação entre equipamentos de saúde, educação, logística, esporte e serviços empresariais, o que lhe confere uma multifuncionalidade e forte polarização. Essa característica diversificada no Eixo Comercial Sul e seu entorno já era visualizada por Santana (1998), quando ele analisou a estrutura urbana de Joinville e denominou o referido eixo comercial de “braço sul” (SANTANA, 1998, p. 47).

Dentre outras atividades desenvolvidas no Eixo Comercial Sul estão as atividades centrais (mapa 9) que são compostas por 131 atividades deste tipo. Dentre as principais, estão as lojas do ramo vestuário, compostas por lojas de roupas e tecidos, totalizando 27 estabelecimentos. Em seguida estão os comércios de alimentos, representados pelos restaurantes, churrascarias, pizzarias e redes de *fast food*, totalizando 12 empreendimentos deste segmento. As drogarias e farmácias, incluindo as de manipulação, aparecem em seguida, com o total de 10 estabelecimentos. Com 7 estabelecimentos, na quarta posição aparecem as lojas de móveis e planejados. Em seguida aparecem: construtoras e imobiliárias (6), serviços bancários e financeiros (6), contabilidade e despachante (5), clínica odontológica (5), mercados, supermercados e hipermercados (5), escritórios de advocacia e assessoria jurídica (4), óticas e relojoarias (3), serviços de informática e telefonia (3), floriculturas (3), condomínios comerciais (2) e Escola de Cursos profissionalizantes (2). Os demais estabelecimentos de Atividades Centrais instalados no Eixo Comercial Sul podem ser verificados no Apêndice B.

Mapa 9 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Sul



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como vimos, a presença de atividades típicas da Zona Periférica ao Centro juntamente com as atividades centrais desempenham um considerável fator de atratividade no Eixo Comercial Sul.

No entanto, em termos de hierarquização dos centros funcionais em Joinville, o Eixo Comercial Sul fica atrás do Eixo Comercial Norte, que se mostrou mais dinâmico, por apresentar uma maior especialização funcional e desempenhar maior atratividade.

Somado a isso, o menor poder de atração no Eixo Comercial Sul está ligado à condicionante renda, já que a parte sul de Joinville, a que o Eixo Comercial Sul desempenha uma maior atratividade, historicamente possui os menores índices de renda, como já mostrado anteriormente na figura 26. Ou seja, a parte Norte de Joinville apresenta os maiores rendimentos, o que resulta na existência de uma maior complexidade funcional do Eixo Comercial Norte com a existência de inúmeros comércios especializados voltados a atender, geralmente, um público de maior poder aquisitivo.

Já no Eixo Comercial Sul, devido este atender um público de menor poder aquisitivo vindos das periferias sul de Joinville, não apresenta uma dinâmica de especialização quando comparado com o Eixo Comercial Norte. Uma vez que a presença de um público de baixo poder aquisitivo não garante a existência de serviços especializados, pois estes geralmente apresentam custos maiores para implantação e a execução destes serviços também possuem um custo elevado que a população de baixo poder aquisitivo geralmente não consegue pagar.

Todavia, deixamos claro que o Eixo Comercial Sul é apenas menos complexo funcionalmente do que o Eixo Comercial Norte, pois o Eixo Comercial Sul se configura como um dos principais “centros de saúde” em Joinville, apresentando uma diversidade de especializações funcionais da área de saúde e polarizando a cidade como um todo. Como já mencionamos anteriormente, o Eixo Comercial Sul e sua “zona próxima de influência” apresenta equipamentos públicos importantes como o Hospital São José e a Maternidade Darcy Vargas, que são elementos concretos que representam a existência de um centro de saúde especializado no Eixo Comercial Sul.

Somado aos equipamentos públicos de saúde, o eixo também conta com a presença de algumas clínicas especializadas como Clínica de Fisioterapia, de Ortopedia, de Otorrinolaringologia, de Terapia Ocupacional, de Ultrassonografia e de Oftalmologia. Além disso, o Eixo Comercial Sul também possui um laboratório de análises clínicas e uma loja especializada na venda de aparelhos auditivos. A presença de tais serviços são a evidência da complexidade funcional existente no Eixo Comercial Sul e de sua configuração como um centro de saúde em Joinville.

Há, então, a presença de uma “dualidade” no Eixo Comercial Sul em relação ao seu poder de atratividade. Generalizando, os equipamentos comerciais instalados no Eixo Comercial Sul atraem a população periférica de baixo poder aquisitivo, enquanto que os serviços de saúde especializados são destinados a um público de alto poder aquisitivo.

Como também já mencionamos, o Eixo Comercial Sul conta com a instalação do primeiro *Shopping Center* de Joinville, atual *Shopping* Estação, o que reforça seu papel polarizador.

Há também a presença de equipamentos culturais importantes como o Museu da Bicicleta e o Museu Estação da Memória. Estes dois equipamentos culturais são um marco turístico em Joinville e revelam a atração de fluxos além da escala local.

Com relação à sua dinâmica no espaço urbano de Joinville, o Eixo Comercial Sul concorre diretamente com centro da cidade, principalmente no setor de saúde, já que estes serviços, principalmente os de grande porte, são praticamente inexistentes na área central.

Localizado na Rua Blumenau, o Hospital Dona Helena é um importante centro de saúde e faz parte do entorno imediato da área central. No entanto, vale ressaltar que este equipamento de saúde não localiza-se administrativamente no centro da cidade, mas sim no bairro América.

Outra característica peculiar no Eixo Comercial Sul é que o mesmo está passando pelo processo de “esvaziamento”. No entanto, não se deve generalizar esse fenômeno para o Eixo Comercial Sul como um todo, pois o esvaziamento é muito pontual, isto é, ele ocorre apenas em um trecho da Avenida Getúlio Vargas, precisamente entre a Rua Inácio Bastos e a Rua Coronel Francisco Gomes, nas proximidades da Faculdade Cenecista de Joinville.

É notório a decadência comercial neste trecho da Avenida Getúlio Vargas, cujo fator está diretamente ligado à crise que a faculdade cenecista passou nos últimos anos. De acordo com Tomazoni *apud* Szabunia (2016), “o grupo CNEC vem passando por uma reestruturação há cerca de dois anos, evidenciada na perda crescente de alunos para as redes públicas”. Ademais, Schwarz (2020) relata a continuidade da crise institucional na faculdade, que se agravou durante a pandemia, onde o corpo docente declarou greve em função do atraso no pagamento de salários e da proposta de redução salarial em até 50%.

Parte dos comércios que funcionavam no entorno da faculdade dependiam do consumo dos estudantes e funcionários da faculdade. Assim, a crise na faculdade repercutiu em seu entorno imediato, que atualmente passa por um processo de “esvaziamento”.

Ligado a isso, está a questão da infraestrutura dos imóveis comerciais ali instalados. A maioria deles são muito antigos e estão em péssimo estado de conservação, o que inviabiliza a instalação de novos empreendimentos, por conta dos elevados custos para reformas. Alguns terrenos baldios fazem parte da paisagem do entorno imediato, o que cria um cenário de total abandono neste trecho da Rua Getúlio Vargas.

No entanto, devemos destacar outro ponto de vista sobre este “esvaziamento” pois, ele pode ser, na verdade, um reflexo direto do próprio mercado imobiliário que

está se expandindo na área dos bairros Bucarein e Anita Garibaldi. Uma vez que, como já apontado anteriormente por Santana (2017), os referidos bairros estão sofrendo com um processo de verticalização recente. Além disso, o esvaziamento pode ser realmente fruto da especulação imobiliária, pois desde a década de 1980 e 1990 a própria Rua Getúlio Vargas era alvo de investimentos por parte do poder público, pois “a intenção da Prefeitura era transformar a avenida na mais moderna de Joinville” (MAZZARO, 2014). No entanto, também pode ter alguma relação com a lista de imóveis de interesse patrimonial que a prefeitura elaborou. Muitos dos imóveis têm restrição para que se promovam alterações nas suas características construtivas, sem mencionar ainda, a existência de alguns imóveis já tombados como patrimônio histórico.

Apesar do exposto acima, o processo de esvaziamento é pontual e não interfere na atratividade total do Eixo Comercial Sul, já que a presença de um conjunto de estabelecimentos multifuncionais revela, mais uma vez, que a centralidade exercida pelo Eixo Comercial Sul é composta pela diversidade de usos do solo nele instalados (saúde, educação, esporte, cultura, empresas e indústrias) e que sua atratividade é marcada pelo caráter multifuncional ali existente.

4.4.3 Eixo Comercial Iririú

O Eixo Comercial Iririú compreende uma via de mesmo nome e percorre três bairros de Joinville. Esse eixo tem seu início no bairro Saguaçu, percorre o bairro Iririú e seu término se dá no bairro Jardim Iririú. Além de apresentar importantes atividades econômicas, esse eixo funciona como uma principal via de ligação entre os bairros da parte leste de Joinville e os bairros Saguaçu, Centro e América.

Embora o bairro Iririú tenha sido criado oficialmente a partir da Lei nº 1.526, de 05 de Julho de 1977, juntamente com outros bairros de Joinville, a localidade já era relativamente povoada e, inicialmente era chamada pelos moradores de “Guaxanduva”, palavra que deriva de “guaxuma”, uma planta rica em fibras têxteis que era muito abundante na localidade em questão (SEPUR, 2017, p. 81).

As áreas mais baixas do atual bairro Iririú era constituída por mangue e nas mais altas pela densa mata atlântica. Antes do núcleo habitacional se efetivar, a economia era baseada na agricultura onde, para a subsistência da família, os

moradores em seus lotes de terra produziam uma policultura segundo Hinsching (2023a), “baseada no plantio de café, cana-de-açúcar, frutas, arroz, mandioca, milho, batata, cará, amendoim, batata-doce e outros tubérculos, além da pecuária com a criação de porcos, vacas, galinhas, perus, cavalos e outras aves”.

A estrada que faz a primeira ligação entre os atuais bairros Iririú e Boa Vista denominava-se Caminho Velho. Iniciava na Sociedade Esportiva e Recreativa Alvorada e finalizava na Granalha de Aço Ltda. Essa foi uma das primeiras vias, logo foram surgindo outras nos arredores do bairro e o conectando com as outras partes da cidade (SEPUR, 2017, p. 81).

Nos primórdios do bairro as vias públicas eram desprovidas de infraestrutura onde, além de estreitas, eram estradas de terra batida e quando chovia transformavam-se em barro. Ademais, não havia iluminação pública e aos arredores das vias o mato crescia e dominava (HINSCHING, 2023a).

Até meados dos anos 1950 o principal meio de transporte se dava pelas carroças, apesar de algumas pessoas já terem bicicleta, que à época era um artigo muito caro, seu uso era dificultado devido a infraestrutura deficiente das vias. As primeiras linhas de ônibus chegaram somente a partir dos anos 1960 (HINSCHING, 2023a).

A partir dos anos 1970, o crescimento de Joinville para a parte leste, com a instalação de inúmeros loteamentos, impulsionou a melhoria da infraestrutura no bairro Iririú, que deixava de ser a “periferia” da cidade e se transformava numa espécie de “ponte” de ligação entre o centro e a nova e periférica região leste que surgia (SANTANA, 1998).

Inicialmente, a rua Iririú era uma via de mão dupla. A partir do aumento populacional e consequente expansão de Joinville para o leste, a rua Iririú foi reconfigurada para “sentido único", pois a pujante urbanização na parte leste de Joinville consequentemente levou ao aumento do tráfego nas duas principais ruas do bairro Iririú, que localiza-se numa área intermediária entre o centro e a parte leste da cidade, a rua Iririú e a rua Herval do Oeste (que possui outras 3 nomenclaturas ao longo de seu percurso). Dessarte, as ruas deixam de ser vias de mão dupla e formaram um binário, onde a rua Iririú direciona o fluxo dos bairros para o centro, enquanto a rua Herval do Oeste direciona o fluxo no sentido contrário, ou seja, seu trânsito advém do centro para os bairros.

Já nos anos 1990, a rua Iririú contava com calçamentos de paralelepípedo, postes de energia elétrica e alguns comércios que, segundo Hinsching (2023a), “em termos de armazém, tínhamos secos e molhados: Carlos Lutke, Sr. Zeska, Sr. Otinho Schulze, Sr. Henrique Seiffert, Sr. Gustavo Ponick, Sr. José Araújo, Sr. Antônio Cidral, Sr. Geiser, Sr. Paulo Vieira, Sr. Lohmann”.

A figura 33 mostra uma comparação da Rua Iririú nos anos 1990 e atualmente. Podemos visualizar que as duas fotografias retratadas pela figura 33 mostram o mesmo trecho da Rua Iririú.

Conseguimos perceber que dentre as principais mudanças ocorridas, a “função” merece ser destacada, pois a paisagem residencial deu lugar a uma paisagem mais comercial, isto é, o uso do território deixou de ser predominantemente residencial e deu lugar ao uso econômico, sobretudo o uso comercial.

Figura 33 - Comparação da Rua Iririú, bairro Iririú, nos anos 1990 e atualmente

Fonte da parte de cima da figura: arquivo pessoal de Sidnei, 1992 *apud* HINSCHING (2023aa)
Fonte da parte de baixo da figura: arquivo próprio, foto tirada em 30/08/2024

Também conseguimos perceber a mudança na “estrutura” deste espaço, pois há uma intensificação das redes de transmissão de energia, dos cabos de telefonia

e de internet. Além disso, houve uma mudança não tão boa, pois o paralelepípedo, mais ecologicamente correto, deu lugar à malha asfáltica e a Rua Iririú também deixou de ter tantos espaços verdes. Sobre essa última questão, de acordo com Bonametti, (2020, p. 52),

> "... os efeitos de amenização da paisagem, juntamente como os de melhoria no microclima local, podem indubitavelmente beneficiar de modo direto a vida da população. A vegetação e tratamento paisagístico podem contribuir… para a redução de níveis de poluição atmosférica e sonora, a estruturação de vias e a criação de espaços de identidade e referência na cidade".

Ao analisar o crescimento populacional do bairro Iririú, é notável uma queda acentuada em sua população entre os anos de 1991 e 2000. Isso ocorre porque houve um desmembramento no bairro. Desde os anos 1970, havia na porção leste do bairro Iririú, um loteamento denominado "Jardim Iririú 1", que se tornou a partir da década de 1990 um bairro emancipado, separado do Iririú, com o nome "Jardim Iririú", através da Lei Ordinária nº 3.219 de 1995.

Em 1980 o bairro Iririú possuía uma população de 31.088 habitantes. Em 1991 contava com uma população de 34.408 habitantes. Em 2000, já com o desmembramento, o bairro Iririú apresentava uma população de 21.357 habitantes. Em 2010 sua população voltou a crescer, aumentando para 22.344 habitantes. Por fim, em 2020, a população do bairro Iririú estava estimada em 27.350 habitantes (IPPUJ, 2013, p. 81) e (SEPUR, 2017, p. 81).

Com relação ao rendimento, 1,2% da população total do bairro Iririú não possui rendimentos; 21,8% ganha até 1 salário mínimo; 61,3% possui um rendimento entre 1 e 3 salários mínimos; 11% ganha entre 3 e 5 salários mínimos; 4,1% ganha entre 5 e 10 salários mínimos e, por fim, 0,6% da população possui um rendimento acima de 10 salários mínimos. Portanto, o bairro apresenta um rendimento médio mensal de cerca de 2,12 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 82).

Atualmente, o Eixo Comercial Iririú é muito diversificado economicamente e apresenta uma gama de prestações de serviços e de comércios dos mais variados ramos. A instalação das atividades Centrais, Não Centrais e Típicas da Zona Periférica ao Centro são suficientes para definir o Eixo Comercial Iririú como uma "Centralidade Imediata".

Apesar de apresentar algumas especializações importantes, como veremos mais adiante, estas não conseguem polarizar a cidade de Joinville como um todo.

Além disso, como vimos nos dados da POD (2019), o bairro Iririú apresenta uma atratividade considerada “mediana” no espaço urbano joinvilense o que lhe confere a característica de importante centro funcional, porém de alcance intermediário. Por isso, classificamos o Eixo Comercial Iririú como “Centralidade Imediata”. Essa característica não “diminui” sua diversidade econômica, apenas serve para definir a intensidade de sua atratividade.

A atratividade de fluxos no Eixo Comercial Iririú se deve aos deslocamentos dos que ali vão às compras e dos que vão aos comércios e serviços, seja para consumo, seja para o trabalho, já que o Eixo Comercial apresenta um polo laboral importante, como apresentado anteriormente na tabela 2, esse eixo conta com a presença de 582 empregos no setor industrial, 796 empregos nos comércios e 1.518 empregos nos serviços, totalizando 2.896 empregos formais.

Dessa forma, o Eixo Comercial Iririú (figura 34), por situar-se numa área estratégica, desenvolveu uma diversidade de atividades econômicas centrais, não centrais e da ZPC que, em conjunto, agem como uma “Centralidade Imediata”, desenvolvendo uma forte relação, além do próprio bairro Iririú (6.929), com os bairros adjacentes, principalmente o Saguaçu (2.721) e Jardim Iririú (2.179) (POD, 2019, p. 397).

Figura 34 - Eixo Comercial Iririú em 30/08/2024

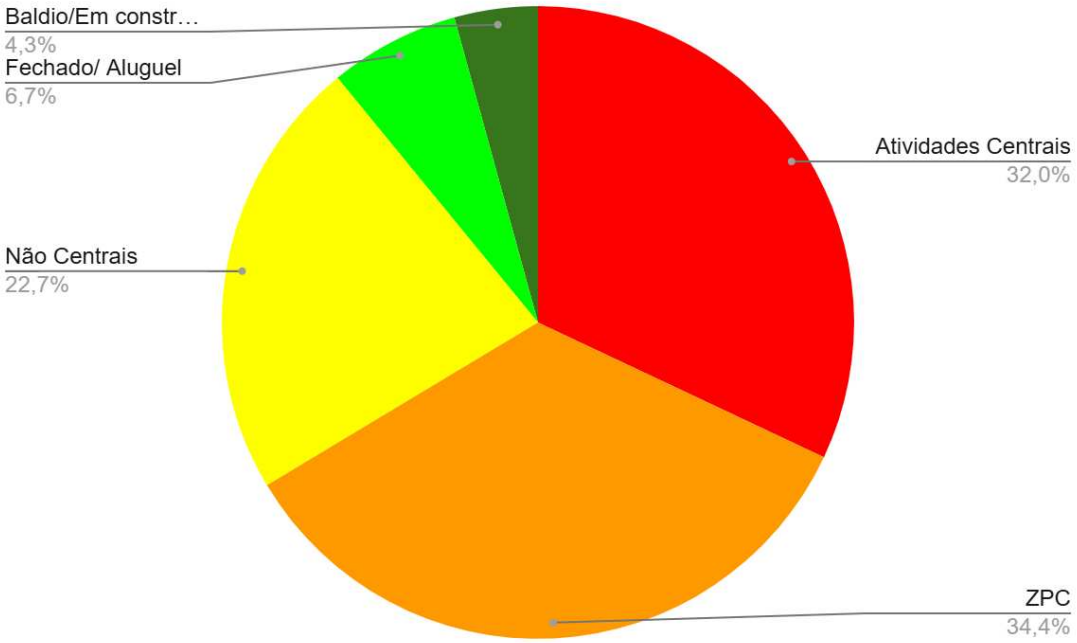
Fonte: arquivo próprio (2024)

O Eixo Comercial Iririú possui uma diversidade econômica que consegue atender muito bem aos moradores de suas adjacências e alguns bairros vizinhos. Com relação às compras, os moradores de seu entorno e bairros vizinhos encontram praticamente todo tipo de comércio e serviços básicos para o cotidiano (atividades não centrais), além de algumas especializações, como clínicas odontológicas, de fisioterapia, oftalmológica, escola de música, dentre outros (atividades centrais). Os moradores e visitantes também conseguem encontrar no Eixo Comercial Iririú uma série de serviços (atividades típicas da Zona Periférica ao Centro) como comércio de manutenção em refrigeração e condicionadores de ar, oficinas mecânicas, centros educacionais, dentre outros.

A presença de inúmeras instalações do setor terciário, em conjunto, agem como um centro funcional “independente” do centro tradicional. Noutras palavras, os moradores e visitantes que consomem as atividades comerciais instaladas no Eixo Comercial Iririú possuem mínima necessidade de se deslocarem para o centro da cidade, pois o referido eixo comercial têm praticamente de tudo.

No que tange à situação dos domicílios instalados no bairro Iririú, 75,8% é próprio; 20,8% é alugado; 3,3% é cedido e, os demais correspondem a cerca de 0,1%. Já o uso do solo do bairro Iririú é composto por 81,6% de uso residencial, 11% de uso comercial e de serviços; 0,4% de uso industrial e, os baldios representam 7% (SEPUR, 2017, p. 82). Já a proporção do uso do solo no Eixo Comercial Iririú pode ser visualizada a seguir no gráfico 3:

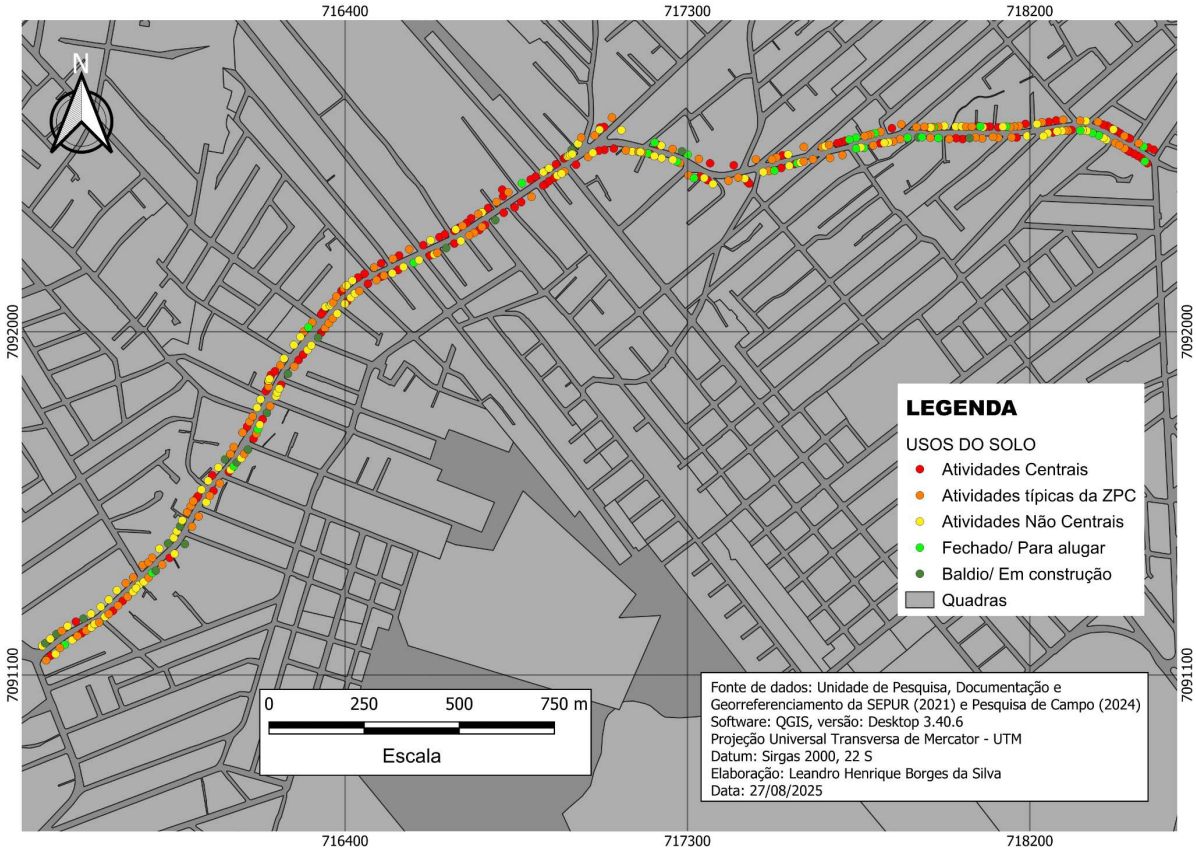
Gráfico 3 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Iririú



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 129 estabelecimentos, as atividades da Zona Periférica ao Centro lideram o uso do solo no Eixo Comercial Iririú e representam 34,4% do total. Os 120 estabelecimentos ligados às atividades centrais representam 32% do uso do solo e são a segunda atividade mais comum encontrada no eixo comercial. As atividades não centrais, constituídas, além dos usos residenciais, por comércios de uso cotidiano (consumos frequentes) representam 22,7% do uso do solo; ao todo, foram contabilizados 85 estabelecimentos desse tipo de uso. Contabilizamos também 25 imóveis que se encontravam fechados, à venda ou para alugar e estes representam apenas 6,7% do uso do solo no eixo comercial. Por fim, contabilizamos 16 imóveis que se encontravam baldios ou em construção, totalizando 4,3% do uso do solo no Eixo Comercial Iririú. A distribuição espacial das atividades centrais, não centrais e típicas da ZPC podem ser visualizadas a seguir no mapa 10:

Mapa 10 - Usos do Solo no Eixo Comercial Iririú



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

O detalhe que nos chama atenção é a existência de uma certa “homogeneidade” na distribuição dos usos do solo ao longo do Eixo Comercial Iririú pois, como podemos ver no mapa anterior, as atividades centrais, não centrais e típicas da ZPC estão relativamente bem distribuídas ao longo do Eixo Comercial Iririú.

A grande concentração de atividades típicas da ZPC no Eixo Comercial Iririú deve-se por conta da função viária exercida pela própria rua Iririú, que atua como principal eixo de conexão interbairros, já que essa via também age como uma “artéria” ao absorver praticamente todos os fluxos advindos da parte leste de Joinville. Essa configuração na Rua Iririú existe por conta da morfologia urbana de Joinville, que se urbanizou “atrás de dois morros”, o do Iririú e o da Boa Vista, que agem como “paredes”, bloqueando e diminuído a integração direta entre os bairros, uma vez que os moradores “do lado de lá” precisam dar a volta ao redor dos dois morros para se deslocar até outras partes, central e oeste, da cidade. Portanto, os dois morros “criaram” poucas vias de conexão direta entre os bairros da parte leste

de Joinville com o restante da cidade, destacando assim, a Rua Iririú (seu binário) que atravessa os dois morros “ao meio” e liga as duas partes da cidade. Essa configuração morfológica possibilitou, então, o desenvolvimento de muitas atividades comerciais, dentre elas, as atividades típicas da ZPC.

A acessibilidade da Rua Iririú também possibilitou o desenvolvimento de inúmeras “atividades não centrais” voltadas principalmente ao consumo frequente. O desenvolvimento dessas atividades não centrais está atrelado à densa ocupação do entorno, que conta com a presença de usos residenciais que contribuem para gerar clientela e demanda constante, fortalecendo a atratividade do comércio categorizado como não central.

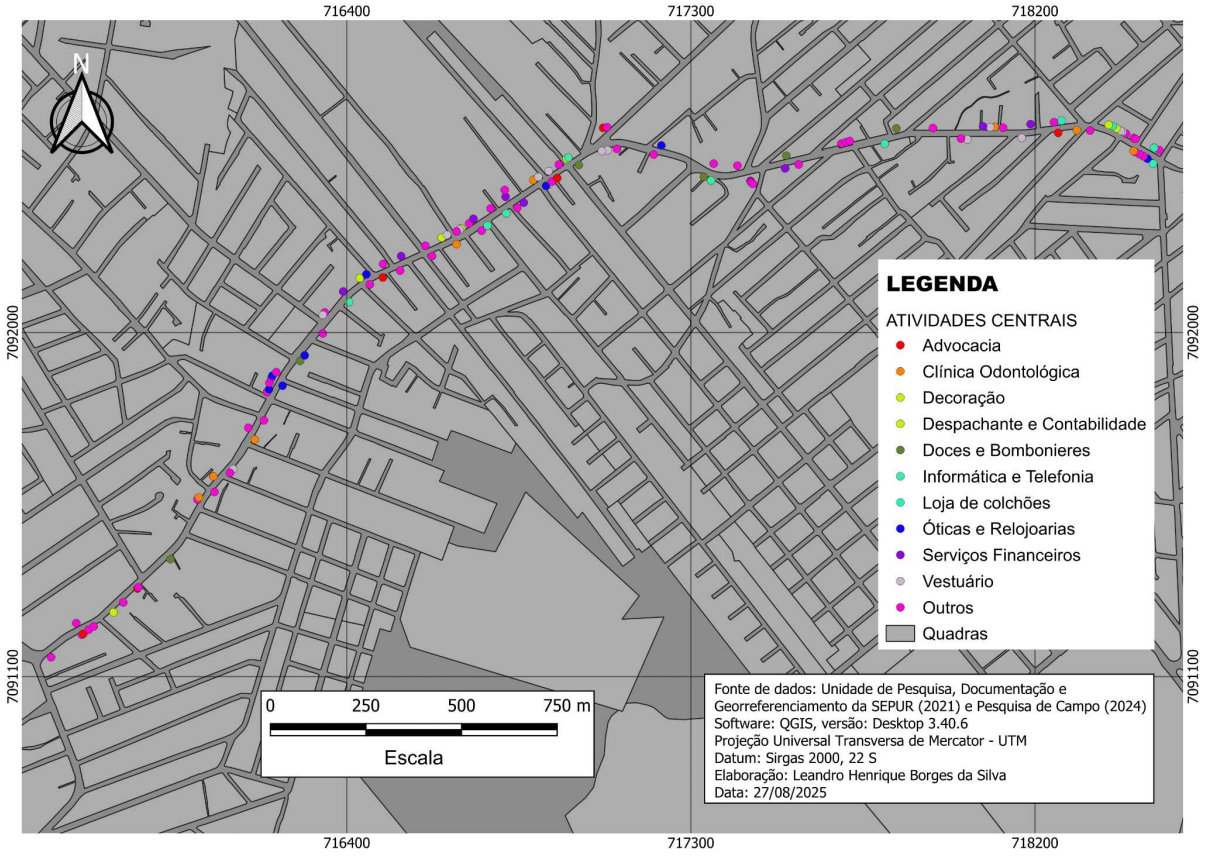
Já as atividades centrais, representadas pelos pontos vermelhos no mapa anterior, apesar de estarem bem distribuídas ao longo do eixo, concentram-se predominantemente na “parte central” do Eixo Comercial Iririú, precisamente no entorno do Terminal de ônibus do Iririú.

As instituições financeiras, como os bancos, são exemplos de atividades centrais desenvolvidas no Eixo Comercial Iririú. A existência de agências bancárias, como o Banco do Brasil, Bradesco, Caixa e Itaú, ao longo do Eixo Comercial Iririú são indicativos da existência de um centro funcional no Eixo Comercial Iririú, segundo a definição de Duarte (1974).

Além das instituições financeiras, há também a presença de redes de filiais, que também constituem importante elemento da funcionalidade do centro. Dentre as redes instaladas no Eixo Comercial Iririú, vale destacar a presença das lojas de colchões Castor e Ortobom, a academia Bluefit, as bombonieres Cacau Show e Gula, o posto de combustíveis Ipiranga, o Laboratório de Análises Clínicas Ghanem, As óticas Diniz, Everson e São José, as varejistas Koerich, Colombo, Magazine Luiza, Milium e Valdir Móveis. A presença de grandes lojas de rede colaboram para a configuração do Eixo Comercial Iririú como um centro funcional (DUARTE, 1974).

Ademais, o próprio poder público municipal já reconhece a existência dessa centralidade por meio da categorização do entorno da estação de cidadania (terminal de ônibus) como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)” (PDDS, 2022). A distribuição das atividades centrais no Eixo Comercial Iririú pode ser visualizada a seguir no mapa 11:

Mapa 11 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Iririú



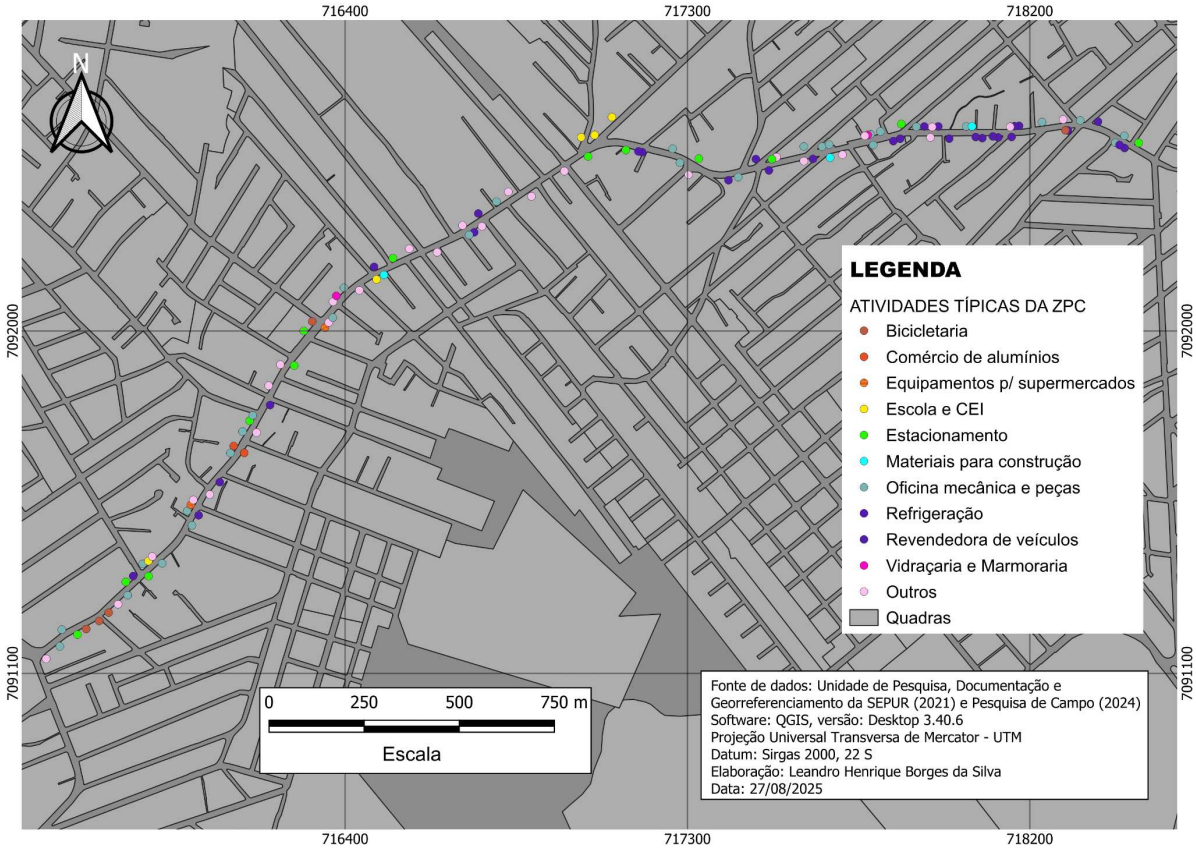
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 14 estabelecimentos, o vestuário é a atividade central mais comum encontrada no Eixo Comercial Iririú. Lojas de roupas de adulto e infantil e loja de tecidos compõem essa categoria. O segundo tipo de atividade central mais comum encontrado no Eixo Comercial Iririú são as clínicas odontológicas. Contabilizamos 8 estabelecimentos relacionados à odontologia. Em seguida aparecem os escritórios de advocacia e assessoria jurídica. Contabilizamos 6 escritórios com essa finalidade ao longo do Eixo Comercial Iririú. Também contabilizamos 6 estabelecimentos voltados a serviços financeiros como agências bancárias, cooperativas de crédito e títulos de capitalização. Os serviços de informática e telefonia aparecem em seguida, com o total de 5 estabelecimentos desse tipo. Foram registrados 5 escritórios de contabilidade e despachantes. Clínicas de fisioterapia juntamente com academia de pilates e musculação somam 5 estabelecimentos no Eixo Comercial Iririú. Demais atividades encontradas foram: doces e bombonieres (4 estabelecimentos), Loja de colchões (4), Construtora e Imobiliária (4), Óticas e Relojoarias (4), Drogarias, Farmácias e Perfumarias (4),

Clínica de Psicologia (2), Cama, mesa e banho (2), Artigos para pesca (2), Laboratório de análises clínicas (2), Loja de móveis e planejados (2), Estúdio de tatuagem (2), Floricultura (2). As outras Atividades Centrais instaladas no Eixo Comercial Iririú podem ser consultadas no Apêndice B.

Além das atividades centrais, estão presentes inúmeras atividades ligadas a Zona Periférica ao Centro, cuja distribuição pode ser visualizada a seguir no mapa 12:

Mapa 12 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Iririú



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Assim como verificamos com as Atividades Centrais, o padrão de distribuição das atividades típicas da ZPC é bem “homogêneo”, isto é, essas atividades encontram-se muito bem distribuídas no decorrer do Eixo Comercial Iririú.

A principal característica que podemos conferir ao Eixo Comercial Iririú é que ele é um “centro automotivo”, pois abriga inúmeros estabelecimentos comerciais ligados a atividades relacionadas ao conserto de veículos, como as oficinas mecânicas que desenvolvem diversas prestação de serviços como consertos,

reparos, funilaria e pintura, dentre outros, além da venda de peças e acessórios para automóveis. Dessa forma, contabilizamos 46 estabelecimentos ligados a estas atividades, sendo, portanto, a principal atividade ligada a ZPC desenvolvida no Eixo Comercial Iririú. Em seguida, ainda relacionado aos veículos, estão as revendedoras de veículos onde, contabilizamos 24 estabelecimentos desse ramo. Portanto, a concentração de estabelecimentos de venda de veículos, manutenção e venda de peças confere o título de “Centro Automotivo” ao Eixo Comercial Iririú.

Em seguida, o terceiro tipo de estabelecimentos mais comuns no Eixo Comercial Iririú são as atividades educacionais desenvolvidas por escolas e CEI - Centro de Educação Infantil. Os estabelecimentos educacionais somam 7 estabelecimentos, incluindo um polo da UNIASSELVI que, apesar de ser uma atividade central, tem foco na educação a distância e por isso foi incluída na ZPC. Depois, aparecem as bicicletarias, que consertam e vendem bicicletas e peças para bicicletas, totalizando 5 estabelecimentos. Estabelecimentos ligados a Refrigeração aparecem em seguida, especializados na venda e manutenção, com 5 estabelecimentos desse tipo. Vidraçarias e Marmoraria somam 3 estabelecimentos. Lojas de ferramentas, parafusos, abrasivos, ferragens, máquinas e equipamentos somam 2 estabelecimentos. As demais atividades típicas da ZPC instaladas no Eixo Comercial Iririú podem ser consultadas no Apêndice B.

Outra característica comum ao Eixo Comercial Iririú é a presença do uso misto do solo. Utilizamos o critério morfológico para a análise e verificamos que a parte final da Rua Iririú é composta predominantemente pelo uso misto do solo, composto por comércios/serviços e residências. Na medida que desloca-se para a periferia leste da cidade, o uso misto torna-se muito comum, com a presença de sobrados, onde no térreo do prédio desenvolvem-se atividades comerciais e de serviços e no piso superior, o uso é predominantemente residencial.

Identificamos também que o uso misto é composto por muitos comércios familiares onde, geralmente, a família trabalha no comércio localizado no piso inferior e reside no piso superior. Todavia essa configuração não é uma regra, pois também é comum a existência de atividade comercial alugada, isto é, onde alguns terceiros alugam o piso inferior dos edifícios para desenvolver alguma atividade comercial.

Retornando às atividades não centrais, ao excluirmos as atividades residenciais e religiosas, percebemos a existência de inúmeros estabelecimentos

comerciais de consumo frequentes como 13 salões de beleza/ barbearia/ cabeleireiros; 10 lanchonetes/ pastelarias; 9 comércios de bebidas/ bares; 8 restaurantes; 4 mercados/ supermercados; 4 panificadoras/ padarias/ cafeterias. Também contabilizamos alguns comércios que, apesar de serem de consumo pouco frequente, são menos especializados e se configuram como parte das atividades não centrais como 2 sorveterias; 2 lojas de produtos naturais; 8 lojas de variedades, brinquedos e presentes; 2 lojas de produtos infantis, dentre outras. Apesar de os estabelecimentos de consumo frequentes serem comuns em praticamente toda a cidade, a sua presença no Eixo Comercial Iririú ajuda a consolidar sua centralidade imediata.

A presença de estabelecimentos centrais no Eixo Comercial Iririú é uma característica de complementaridade ao centro tradicional, que conta com a presença dos mesmos estabelecimentos existentes no Eixo Comercial Iririú.

Todavia, como vimos anteriormente, a presença de uma grande quantidade de estabelecimentos da ZPC no Eixo Comercial Iririú, como os comércios de manutenção veicular, possibilitam uma concorrência direta à área central, que não dispõe de tais estabelecimentos. Ademais, apesar de serem “rotulados” como atividades da típica Zona Periférica ao Centro, as oficinas mecânicas também se configuram como “serviços especializados de menor grau” quando comparado a serviços mais especializados como os ligados à saúde e aos profissionais liberais.

4.4.4 Eixo Comercial Aventureiro

Com uma área territorial de 9,43 km² e situando-se a uma distância de cerca de 7,03 km do centro da cidade, o bairro Aventureiro de Joinville é o maior bairro em termos de população absoluta e abriga um eixo comercial que se desenvolveu ao longo de sua principal rua, a Tuiuti (SEPUR, 2017, p. 25).

A rua que abriga o Eixo Comercial Aventureiro está localizada a leste do Morro do Iririú, que influenciou em seu traçado sinuoso, pois a rua Tuiuti margeia a base do Morro do Iririú. Ela possui seu traçado na posição sul-norte e apresenta uma extensão total de cerca de 6,8 quilômetros. Seu início se dá a partir da Rua Iririú, no bairro Iririú, e direciona-se para norte, cortando a Avenida Santos Dumont, e seu término se dá na Estrada Timbé, precisamente na entrada para o bairro Jardim Paraíso.

A história e desenvolvimento do Eixo Comercial Aventureiro está atrelada à história do próprio bairro Aventureiro, cujo nome remonta ao time de futebol denominado Aventureiro Esporte Clube, que funciona no bairro desde 1º de dezembro de 1951 (SEPUR, 2017, p. 25).

Inicialmente, a economia na localidade que se tornaria o atual bairro Aventureiro estava ligada ao setor primário, sendo a agricultura a principal fonte de geração de riqueza. Naquele momento, as famílias instaladas na localidade do "bairro Aventureiro" produziam os produtos primários para o próprio sustento, onde "cultivavam banana, aipim, arroz, cana-de-açúcar, milho, entre outras, e quando havia excedente de colheita, comercializavam com alguns armazéns e engenhos da região e do centro da cidade" (SEPUR, 2017, p. 25). "Toda a produção era transportada por carroças, mas o mesmo não ocorria quando eram levadas ou trazidas do Município de São Francisco do Sul, onde o principal meio de transporte era a canoa" (SEPUR, 2017, p. 25).

Além da agricultura de subsistência, o extrativismo animal, sobretudo a pesca, também era uma atividade comum. Para além da alimentação, a pescaria também era tida como uma atividade de lazer. A pesca era feita no Rio Cubatão, principalmente aos finais de semana, "onde se pescava peixes como bagres, tainhota, robalo, cará, traíra etc. No mar, a pesca era praticada com mais frequência, as canoas saíam do Portinho, hoje no lugar situa-se a Tupiniquim Termotécnica S.A" (SEPUR, 2017, p. 25).

A figura 35 mostra a "rua" Tuiuti em meados da década de 1960, onde é possível observar a economia predominantemente primária que havia naquele período.

Figura 35 - Rua Tuiuti, bairro Aventureiro, em 1960

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (s/d) *apud* SILVA (2024a)

As dinâmicas econômicas predominantemente rurais perduraram no bairro Aventureiro praticamente até a década de 1990. No entanto, é a partir dos anos 1980 que o bairro Aventureiro começou a registrar uma transformação socioeconômica, com a implantação de loteamentos e registrando um considerável aumento populacional.

Ao contrário do Bairro Iririú, que foi um bairro em sua maior parte de crescimento “espontâneo” (sem um traçado prévio), o Bairro Aventureiro majoritariamente teve os traçados de suas ruas planejados por meio de empreendimentos imobiliários, que compravam terras baratas na parte leste da cidade, implantavam loteamentos e depois revendia os lotes.

Santana (1998) realizou estudos sobre a implantação de loteamentos em Joinville e, a respeito da implantação do(s) loteamento(s) que dão origem ao bairro Aventureiro, ele escreveu que em 1957 e em 1963 foram implantados os loteamentos Vila Bela Vista e Jardim Boituva. Em conformidade com Santana (1998, p. 77 e 78),

> “alguns loteamentos, como os verificados nos anos de 1957 e 1963, com a implantação de dois grandes empreendimentos, um em cada ano, tratavam-se do Loteamento Vila Bela Vista, promovido pelos herdeiros de Willy Jacob, na localidade atualmente conhecida como Bairro Aventureiro, com 1245 lotes, e o Loteamento Jardim Boituva, promovido por Antonio Ary Santangelo, com 1130 lotes.”

Apesar de terem sido “criados” os dois loteamentos que dão origem ao bairro Aventureiro, existiam apenas *de jure* e não *de fato*. Isso se deve pois entre as décadas de 1950 e 1970 Joinville apresentava uma dinâmica de crescimento no sentido norte e sul, estando a parte leste, naquele momento, muito longe e separada do restante da cidade por conta de uma barreira natural, o Morro do Iririú.

Mais adiante Santana (1998, p. 78 e 79) pontua que,

> “os dois loteamentos que despontam como os grandes empreendimentos do período foram considerados somente para efeito estatístico. De fato, os dois empreendimentos não existiam concretamente, como comprovam documentos cartográficos e fotográficos dos anos 70. Eles existiam somente no papel, de acordo com a prática corrente no processo de execução dos loteamentos da época. Os proprietários aprovaram seus projetos na Prefeitura, abriram os primeiros trechos de ruas, demarcaram alguns lotes e os venderam. A implantação efetiva desses loteamentos somente ocorreu quase vinte anos após a sua aprovação, ainda assim depois de terem sido objeto de invasão e posterior regularização por parte da Prefeitura. A invasão desses loteamentos ocorreu concomitantemente com o processo de ocupação dos manguezais, seguindo o mesmo processo. Ali se assentaram famílias que compuseram a força de trabalho de reserva atraídas por algumas empresas locais através de campanhas de recrutamento no interior dos estados de Santa Catarina e do Paraná. A ocupação das áreas da zona leste da cidade, onde se localizam tanto o Loteamento Vila Bela Vista quanto o Jardim Boituva, foi marcada pela presença dos paranaenses. Ela ocorreu com intensidade tal que na área do Loteamento Jardim Boituva e nos manguezais de suas imediações formou-se uma ocupação que ficou conhecida como "Vila Paranaense”.

De acordo com a SEPUR (2017, p. 25), “a ocupação populacional se deu inicialmente em 1981 com a instalação do Conjunto Habitacional Castello Branco, popularmente conhecido como COHAB do Aventureiro”.

Apesar de ter um significativo desenvolvimento e crescimento populacional nos anos 1980, o bairro Aventureiro só foi criado oficialmente na década de 1990 a partir da Lei nº 2.376/1990.

A seguir, a figura 36 mostra a comparação da urbanização em parte do bairro Aventureiro onde, na parte esquerda conseguimos visualizar o bairro na década de 1990 e a parte da direita mostra o bairro atualmente. A rua ao centro da figura trata-se da rua Érico Herhaus, porém é possível ver que a mesma é “cortada” ao meio pela Rua Tuiuti, onde se desenvolveu o Eixo Comercial Aventureiro.

Figura 36 - Vista do bairro Aventureiro a partir rua Érico Herhaus nos anos 90 e atualmente

Fonte da foto da esquerda: Arquivo Histórico de Joinville (s/d) *apud* Batista e Schlieck, 2014
Fonte da foto da direita: arquivo próprio (2024)

Ao observar a figura 36, conseguimos visualizar as transformações no bairro Aventureiro ocorridas no decorrer do tempo. Apesar de já ser bem adensado na década de 1990, o bairro Aventureiro apresentou uma transformação em sua estrutura, pois como observado na figura anterior, é possível ver que a rua, antes sem nenhuma pavimentação, agora conta com uma pavimentação com o uso de paralelepípedos e, no caso da rua Tuiuti, conta com a pavimentação asfáltica.

Outro fator importante é que “o desenvolvimento do bairro Aventureiro se deve, em parte, à instalação da Metalúrgica Duque S/A, que produzia peças para bicicletas e artefatos de alumínio e ferro para eletrodoméstico, a qual atraiu a mão de obra para a produção” (SEPUR, 2017, p. 25).

Apesar de ter sido, por anos, uma indústria importante no bairro Aventureiro, atualmente Metalúrgica Duque é uma empresa falida. Apesar disso, sua falência não

abalou a economia do bairro Aventureiro, sobretudo de seu Eixo Comercial localizado na Rua Tuiuti. Como podemos ver na figura 37, atualmente o Eixo Comercial Aventureiro apresenta uma economia bastante diversificada, com a instalação de inúmeras atividades centrais, típicas da ZPC e não centrais.

Figura 37 - Eixo Comercial Aventureiro em 18/11/2024

Fonte: arquivo próprio (2024)

Acreditamos que o desenvolvimento inicial do setor terciário no bairro Aventureiro foi incentivado, em parte, por conta do “isolamento” do bairro, que se encontra “separado” do restante da cidade de Joinville por conta do Morro do Iririú, que age como uma barreira natural. Com isso, o desenvolvimento comercial ao longo da Rua Tuiuti ofereceu uma maior comodidade aos moradores, pois os mesmos não precisam mais se deslocar até o centro da cidade, pois o Eixo Comercial Aventureiro possui muitos dos serviços e comércios existentes na área central.

Quando observamos os dados da POD (2019), percebemos que atualmente o Aventureiro é um dos principais bairros que apresentam “deslocamentos internos”,

que são indicativos da existência de uma certa independência do bairro com relação ao centro da cidade.

Dessa forma, se o relevo ajudou a criar, em parte, uma centralidade no bairro aventureiro, o fator populacional foi um condicionante para a consolidação dessa centralidade, já que um mercado consumidor grande garantiu o desenvolvimento e permanência de muitas atividades econômicas que surgiram ao longo do Eixo Comercial Aventureiro.

O fator populacional é importante, pois o bairro Aventureiro apresentou um constante crescimento populacional. Em 1991, o bairro Aventureiro possuía uma população de 20.042 habitantes, aumentando para 30.395 no ano 2000. No ano de 2010 o bairro Aventureiro apresentava uma população de 34.910 habitantes. Já em 2020 a população total do bairro era de 42.736 habitantes. Esse expressivo contingente populacional transformou o Aventureiro no bairro de Joinville com maior população absoluta (IPPUJ, 2013, p. 25) e (SEPUR, 2017, p. 25).

Com relação ao rendimento da população do bairro Aventureiro, 1,9% de sua população não possui rendimentos; 35,4% ganha até 1 salário mínimo; 57,1% possui um rendimento entre 1 e 3 salários mínimos; 4,5% ganha entre 3 e 5 salários mínimos; 1% possui rendimento entre 5 e 10 salários mínimos e, por fim, somente 0,1% da população do bairro Aventureiro possui um rendimento acima de 10 salários mínimos. Assim, o bairro apresenta um rendimento médio mensal de cerca de 1,57 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 26).

A primeira vista, um rendimento médio baixo pode se contrapor às ponderações anteriores de “um mercado consumidor grande” no bairro Aventureiro ter colaborado para a consolidação do Eixo Comercial Aventureiro. No entanto, ao contrário da Zona Industrial Norte, que também possui um rendimento médio baixo, o bairro Aventureiro apresenta a maior população entre os bairros de Joinville, o que “minimiza” o fator renda média baixa mensal. Ademais, o bairro Aventureiro age como uma centralidade para além de seu limite político, ao polarizar bairros vizinhos próximos como o Jardim Paraíso, Vila Cubatão, partes do Jardim Iririú e localidades como Vigorelli, que inclusive entrou na lista de proposta de criação de um novo bairro em Joinville (SAAVEDRA, 2025).

A polarização da centralidade exercida pelo Eixo Comercial Aventureiro é reforçada pois muitas linhas do transporte coletivo, que se originam em outros bairros, utilizam a Rua Tuiuti como rota de deslocamento.

A Rua Tuiuti é servida por 13 linhas de ônibus que passam parcialmente ou totalmente por ela, conforme indica o Quadro 6. A coluna “Atendimento” diz respeito se essa linha de ônibus passa totalmente pela Rua Tuiuti, isto é, do começo ao fim; ou parcialmente, ou seja, quando o transporte coletivo passa somente em algumas partes da rua. Já a coluna “Itinerário na Rua Tuiuti” mostra em qual parte da Rua Tuiuti o transporte coletivo trafega.

Quadro 6 - O transporte coletivo no Eixo Comercial Aventureiro

Linha de ônibus	**Atendimento**	**Itinerário na rua Tuiuti**
0222 Jardim Iririú	parcial	início
0224 Circular Cubatão	total*	totalmente
0228 Cohab via Parque Joinville	parcial	início
0229 Circular Tuiuti	parcial	início e meio
0230 Emilio Landmann	parcial	início e meio
0231 Cohab	parcial	início
0232 Aventureiro Circular	parcial	início e meio
0233 Vigorelli	total*	totalmente
0234 Cubatão	total*	totalmente
0236 Paraíso/Iririú	total	totalmente
0237 Parque Joinville	parcial	início
0238 Aventureiro Cohab via Emílio Landmann	parcial	início e meio
0240 Aeroporto via Emilio Landmann	parcial	início e meio

Fonte: SEINFRA (2021); Onibus.info (2025)
Elaboração: própria (2025)

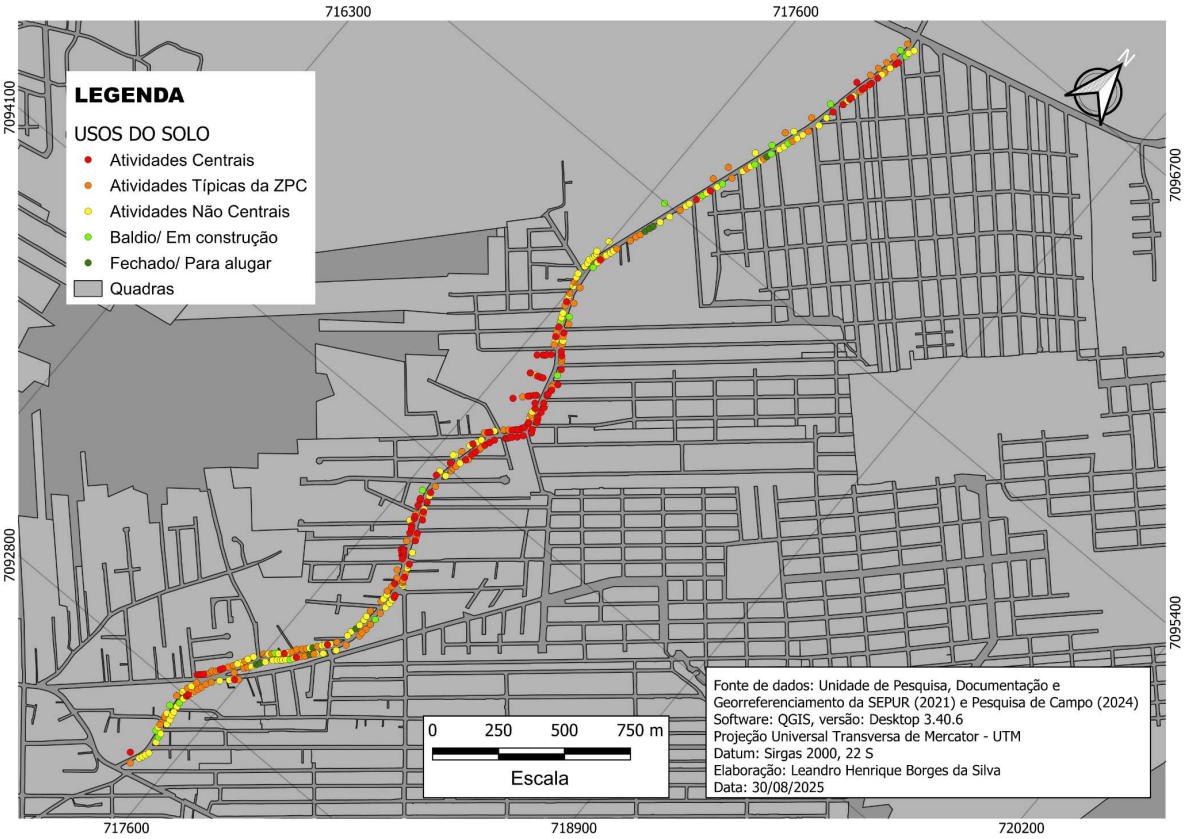
Apesar de a Rua Tuiuti apresentar um considerável número de linhas de ônibus, que passam parcialmente ou integralmente sobre ela, as mesmas não são suficientes para atender os usuários. O principal problema diz respeito à não

existência de uma linha de integração interbairros, ligando o Aventureiro à Zona Industrial Norte, por exemplo.

A existência dessa “hipotética” linha é muito pertinente por dois motivos principais: primeiro, a Zona Industrial Norte é uma centralidade de empregos industriais que polariza a cidade de Joinville como um todo; segundo, por conta dos estudos, muitos jovens também precisam se deslocar diariamente até a Zona Industrial Norte, pois é nesta que também estão localizadas as principais universidades de Joinville como UNIVILLE, UDESC e UFSC.

Com relação à situação dos domicílios instalados no bairro Aventureiro, 74,7% é próprio; 20,7% é alugado; 4,4% é cedido e, os demais correspondem a cerca de 0,2%. Já o uso do solo do bairro Iririú é composto por 87,4% de uso residencial, 6,8% de uso comercial/de serviços; 0,4% de uso industrial e, os baldios representam 5,5% (SEPUR, 2017, p. 26). A seguir, a mapa 13 mostra a distribuição dos usos do solo no Eixo Comercial Aventureiro:

Mapa 13 - Usos do solo no Eixo Comercial Aventureiro



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos ver no mapa 13, os distintos usos do solo se distribuem ao longo do Eixo Comercial Aventureiro onde, em sua parte inicial, que se dá nas

proximidades do rua Iririú, e, em sua porção quase final, nas proximidades da indústria Alca Alimentos, há o predomínio das atividades não centrais, compostas por atividades econômicas de uso cotidiano além do próprio uso residencial.
Já as atividades centrais se concentram ao longo da Rua Tuiuti, precisamente entre a Rua Érico Herhaus e a Rua Rudolfo Finder.

Também percebemos que há uma concentração de terrenos baldios situados também nas proximidades da indústria Alca Alimentos, o que indica uma certa "especulação imobiliária" existente no Eixo Comercial. Uma vez que, por a Rua Tuiuti estar localizada numa área estratégica, às proximidades da Avenida Santos Dumont, que funciona como um “anel viário” na parte norte de Joinville, é normal que a Tuiuti seja alvo de especulação imobiliária e valorização de seu solo pois, como já mencionado por Corrêa (2004), os promotores imobiliários são um dos principais agentes da (re)construção do espaço urbano. Ademais, eles sempre estiveram presentes desde os primórdios do bairro Aventureiro, agindo na compra, parcelamento e venda do solo através da implantação de loteamentos (SANTANA, 1998).

Outra característica evidente no mapa 13 é a concentração das atividades centrais, que se dá precisamente na parte central do Eixo Comercial Aventureiro, onde observamos a existência de um *cluster* de lojas instaladas no "Pátio Rodrigues", podendo ser visualizada a seguir na figura 38.

Figura 38 - Vista parcial do complexo de lojas do Pátio Rodrigues em 18/11/2024

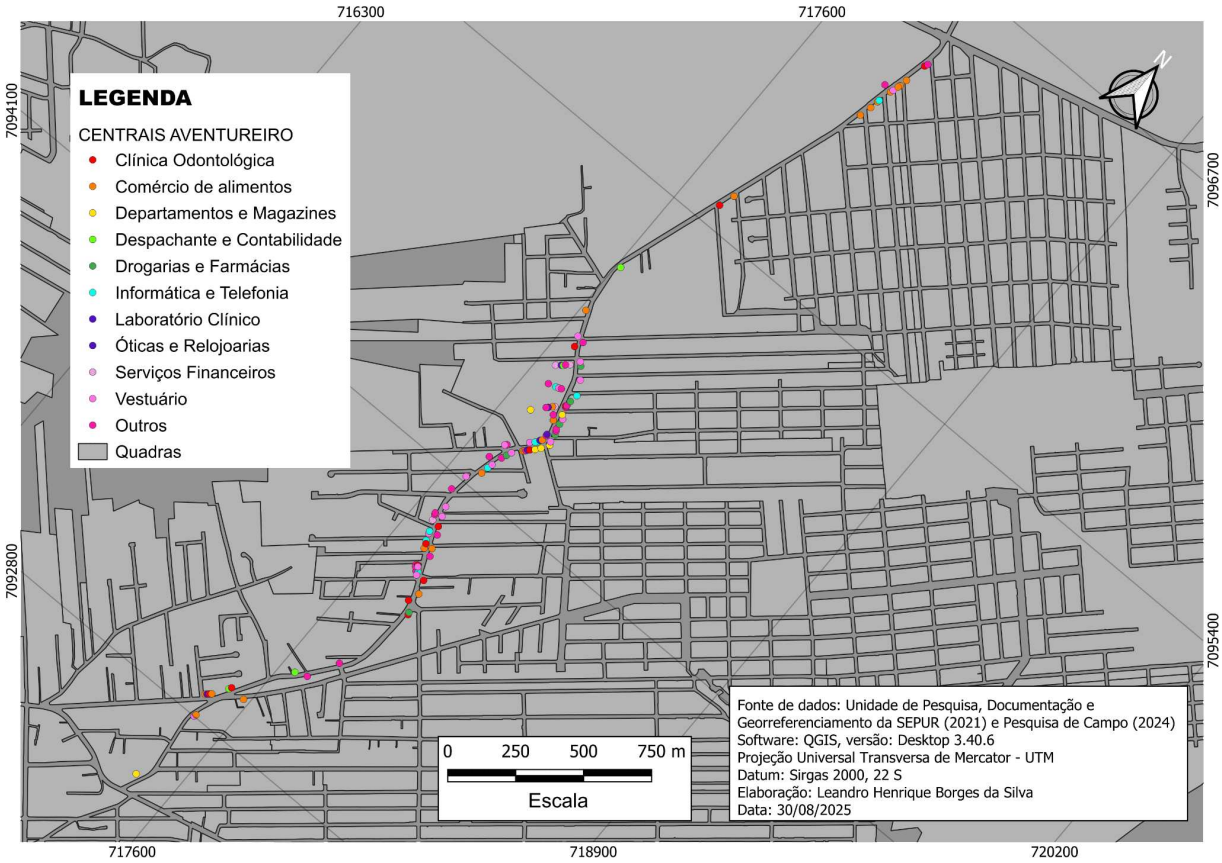
Fonte: arquivo próprio (2024)

A Família Rodrigues esteve presente ao longo do desenvolvimento do bairro Aventureiro e foi uma das contribuintes para a consolidação do Eixo Comercial Aventureiro. Com seu poder financeiro, ao longo do tempo, a família Rodrigues construiu um complexo de lojas situadas na Rua Tuiuti, que se localiza precisamente de frente para a Rua Emilio Landmann, outra importante via de circulação no bairro.

Denominado “Pátio Rodrigues”, esse complexo de lojas funciona como um grande *Shopping Center* e conta com instalações de grandes empreendimentos como a academia Smart Fit, a Cooper Super, o quiosque de sorvetes do McDonald's, Milium, Cosméticos Carioca, Óticas Diniz, Agropecuária Manchester, operadora de telefonia móvel Claro, loja de roupas Strutura, Company calçados, Instituto Mix de cursos profissionalizantes, EPOG - Escola de Pós-graduação na área odontológica, dentre outros. Esses estabelecimentos, muitos deles pertencentes a grandes “cadeias de lojas”, ressaltam a multifuncionalidade existente no Eixo Comercial Aventureiro, além de também evidenciar seu papel como eixo comercial consolidado, conforme classificação de Duarte (1974).

Atualmente, após a venda, o “Pátio Rodrigues” pertence ao supermercadista Cooper Super, que inaugurou uma filial em 05 de Setembro de 2024. Em suas instalações, antes havia o tradicional Supermercado Rodrigues, que também pertencia à família dona do “Pátio Rodrigues”. A seguir, o mapa 14 mostra a distribuição das atividades centrais no Eixo Comercial Aventureiro. Note que as atividades centrais se concentram justamente onde situa-se o “Pátio Rodrigues”.

Mapa 14 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Aventureiro



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

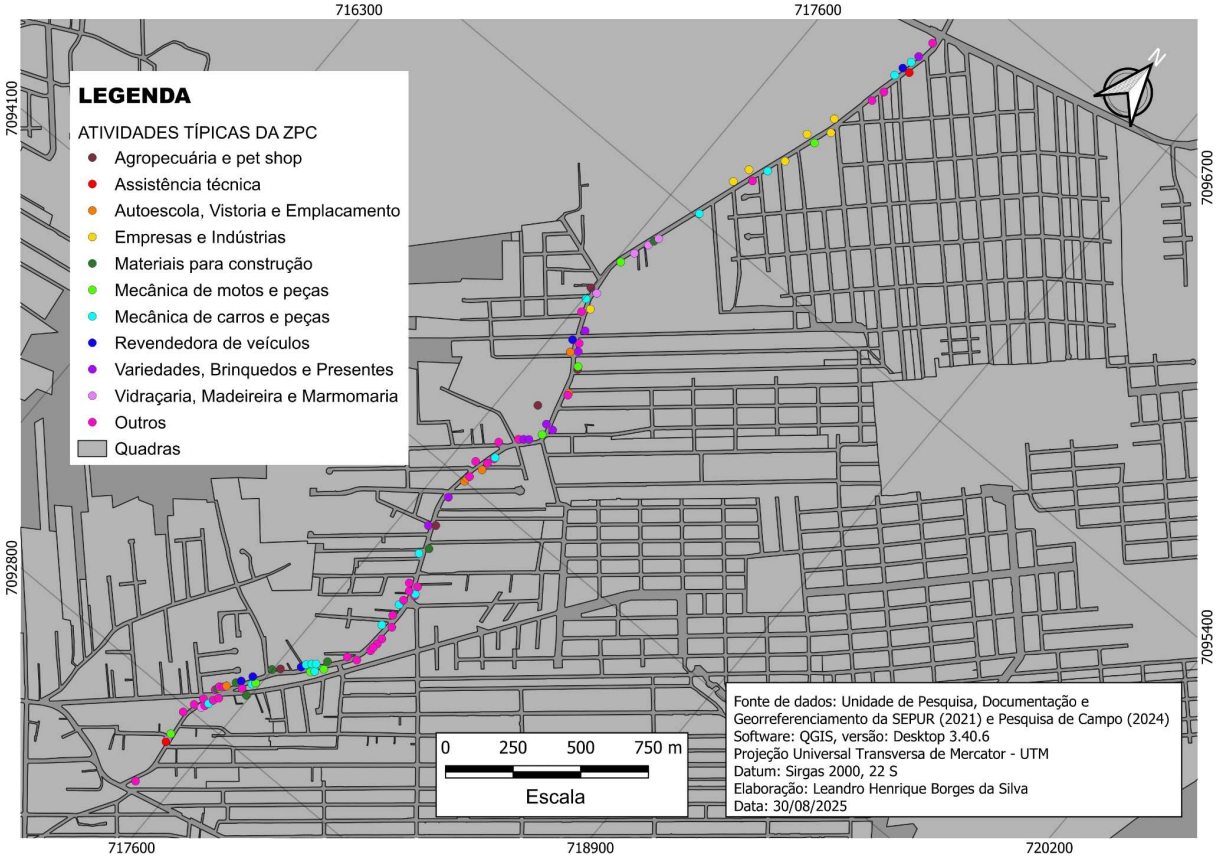
Com o total de 23 estabelecimentos instalados ao longo do Eixo Comercial Aventureiro, a atividade central mais comum encontrada no eixo comercial é do vestuário. Em seguida estão as clínicas odontológicas, apresentando 13 estabelecimentos. Na terceira posição estão os comércios de alimentos, representados pelo total de 12 empreendimentos. Classificamos as demais atividades centrais existentes no Eixo Comercial Aventureiro com base na quantidade. Dessa forma, as outras atividades centrais desenvolvidas no Eixo Comercial Aventureiro são as Drogarias e Farmácias (7), Serviços Financeiros (7),

Serviços de Informática e Telefonia (7), Clínica de Fisioterapia, Pilates e Academias de musculação (5), Contabilidade e Despachante (4), Supermercados e Hipermercados (4), Lojas de Departamentos e Magazines (4), Escritórios de Advocacia (2), Loja de Colchões (2), Estúdio de Tatuagem e *Piercing* (2), Laboratório de Análises Clínicas (2) e Loja de Suplementos Alimentares (2). Demais Atividades Centrais encontradas no Eixo Comercial Aventureiro podem ser consultadas no Apêndice B.

Outras atividades econômicas que agem na “complementaridade” das atividades centrais são as atividades típicas da ZPC, que também possuem uma diversidade de instalações ao longo do Eixo Comercial Aventureiro.

Como vimos anteriormente no mapa 14, ao contrário das atividades centrais que se concentram na parte central do eixo, precisamente no “Pátio Rodrigues”, a distribuição das atividades típicas da ZPC no Eixo Comercial Aventureiro são mais homogênea, pois elas estão distribuídas ao longo do Eixo Comercial Aventureiro como um todo. As atividades da ZPC podem ser visualizar no mapa 15 a seguir:

Mapa 15 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Aventureiro



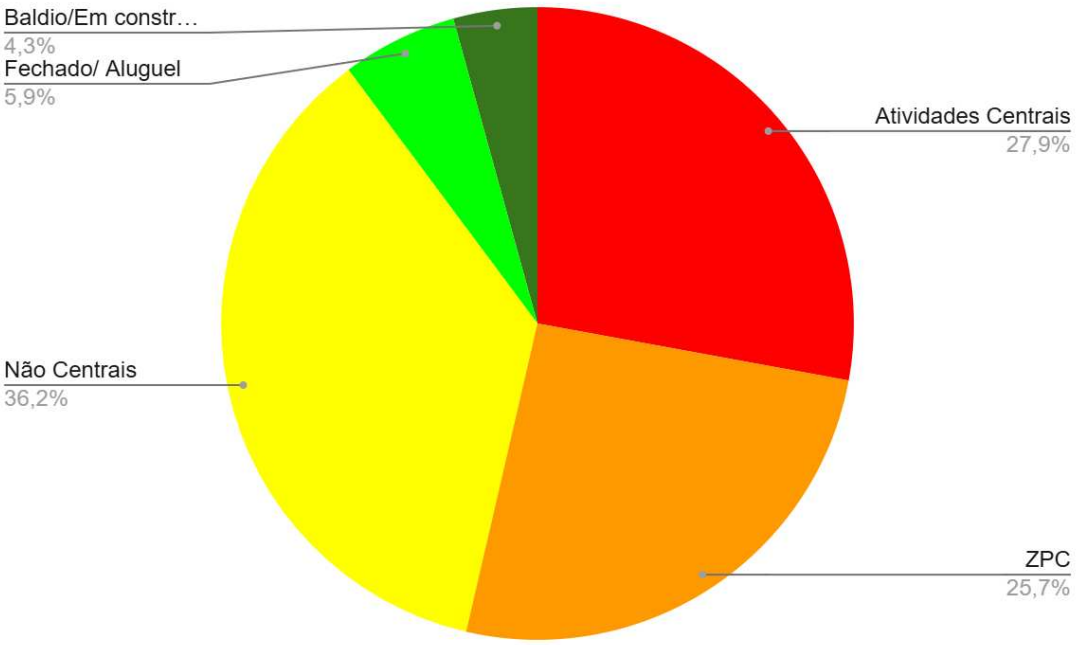
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 19 estabelecimentos, as principais Atividades Típicas da ZPC encontradas no Eixo Comercial Aventureiro são as Oficinas Mecânicas e venda de peças para veículos. O Eixo Comercial Aventureiro conta com uma série de serviços deste ramo como serviços de manutenção como funilaria e pintura, alinhamento e balanceamento, troca de óleo e filtros, reparo de vidros, conserto e troca de escapamentos, dentre outros. Em seguida aparecem as Revendedoras de veículos com 9 estabelecimentos. Na terceira posição estão as Agropecuárias, Clínicas Veterinárias e *Pet Shops* com 6 estabelecimentos. Em seguida, aparecem: Escola de condutores, vistoria e emplacamento de veículos (5), Assistência técnica (eletrodomésticos e eletrônicos) (4), Oficinas Mecânicas e venda de peças para Motos (4), Materiais para construção e materiais elétricos (4), Vidraçaria e marmoraria (4), Madeireira (3), Loja de tintas (3), Escola, universidade, centro de educação infantil (3), Bicicletaria (2), Gráfica (2), Depósito de gás (2) e Loja de produtos de limpeza (2). As demais Atividades Típicas da ZPC encontradas no Eixo Comercial Aventureiro podem ser consultadas no Apêndice B.

Dentre as atividades não centrais que cooperam para a centralidade do Eixo Comercial Aventureiro, destacam-se, com 22 estabelecimentos, as lanchonetes e pastelarias. Em seguida aparecem os salões de beleza, barbearias e cabeleireiros, com 12 estabelecimentos. Os comércios de bebidas, bares e tabacarias aparecem com 6 estabelecimentos, seguidos por: 4 panificadoras, padarias, confeitarias; 4 postos de combustíveis; 4 sorveterias e açaiterias; 2 lojas de cosméticos; 2 verdureiras e lojas de produtos naturais. As demais atividades não centrais encontradas no Eixo Comercial Aventureiro estão destacadas no Apêndice B.

O gráfico 4 é resultado de uma pesquisa de campo realizada no Eixo Comercial Aventureiro, onde os dados foram coletados no dia 18/11/2024. A tabela mostra a proporção dos usos do solo instalados no Eixo Comercial Aventureiro.

Gráfico 4 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Aventureiro



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos ver no gráfico 4, com o total de 104 estabelecimentos, as atividades centrais correspondem à 27,9% do total do uso do solo no Eixo Comercial Aventureiro. As atividades Típicas da Zona Periférica ao Centro, totalizam 96 estabelecimentos e correspondem a 25,7% do uso do solo. O Eixo Comercial Aventureiro possui 135 estabelecimentos de atividades não centrais, o que representa a proporção de 36,2% do uso total no eixo comercial. Os imóveis fechados ou que estão para alugar (e também a venda) representam 5,9% do uso e totalizam 22 imóveis nessa condição. Já os lotes baldios (ou em estado de abandono) e em construção totalizaram 16 estabelecimentos, o que corresponde a 4,3% do uso do solo no Eixo Comercial Aventureiro.

Os dados da pesquisa de campo revelam o predomínio das atividades não centrais (36,2%) no Eixo Comercial Aventureiro, resultado este já esperado. Uma maior concentração de atividades não centrais não indica necessariamente que o Eixo Comercial Aventureiro possua uma centralidade “menos central”, uma vez que esse eixo apresenta uma considerável quantidade de atividades centrais (27,9%) de seu uso total.

O que os dados revelam, na verdade, é a existência de uma “menor especialização funcional” no Eixo Comercial Aventureiro. Este fato também já esperado, uma vez que esse eixo comercial é o mais periférico, em relação aos demais eixos já analisados até o momento.

Sua localização é periférica e, ao mesmo tempo, estratégica, pois está situado ao lado da Avenida Santos Dumont, que funciona como um “anel rodoviário” na parte norte de Joinville, o que garantiu a instalação de algumas indústrias e empresas que, juntas, contribuem para a centralidade do Eixo Comercial Aventureiro.

A presença de equipamentos públicos como a Escola Municipal de Saúde Maria Carola Keller, que oferece cursos como o Curso Técnico em Enfermagem e outros voltados à saúde/similar, cursos de formação inicial (informática e rotinas administrativas) e curso de formação continuada e capacitação de profissionais para atuação no segmento da saúde, também colabora para a centralidade do Eixo Comercial Aventureiro, ao atrair um público alvo específico. Outro equipamento público importante é a existência da Unidade de Pronto Atendimento - UPA 24h Leste, localizada nas imediações do Eixo Comercial Aventureiro, polariza a parte leste de Joinville como um todo, contribuindo também para a centralidade do Eixo Comercial Aventureiro, sobretudo na área de saúde.

O Eixo Comercial Aventureiro também apresenta alguns estabelecimentos existentes na área central como as lojas de Departamentos e Magazines. Dentre as lojas deste segmento, vale destacar as Lojas Colombo, Koerich, Lojas M&M, Milium e Valdir Móveis. Também conta com a instalação de serviços financeiros como Acredicoop, Agibank, Caixa e Sicredi. Além de possuir outros estabelecimentos importantes e filiais de redes como consultório odontológico Orthodontic, Clínica de estética Virtuosa, Bomboniere Cacau Show, Posto de combustíveis Ipiranga, Laboratório Clínico Ghanem, Polo Universitário Uninter, Farmácias Catarinense, Farmasesi e Preço Popular, Fast Foods Mini Kalzone e quiosque de sorvetes do McDonald's, Óticas Diniz e Via Visão, Sorvetes Cremoville, Supermercadistas e Atacadistas Bistek, Cooper Super e Fort Atacadista, a loja de telefonia da Vivo, Lojas de tintas da Coral e Tintomax e a loja de variedades Lojão Astral.

Apesar de ser funcionalmente menos especializado, a grande concentração de atividades não centrais ressalta uma independência no que se refere às atividades de consumo frequentes. Esse fato é constatado nos resultados da

Pesquisa Origem-Destino (POD, 2019), onde o Aventureiro apresenta um grande deslocamento interno (930), isto é, muito dos deslocamentos realizados pela população é feita no próprio bairro, o que revela que o mesmo, apesar de ser menor especializado, concentra uma diversidade de atividades suficientes para atender toda sua população, o que diminui os deslocamentos para o centro tradicional.

Por fim, o Eixo Comercial Aventureiro exerce uma relação complementar à centralidade do centro tradicional, porém restrita à parte leste de Joinville. Por ser menos especializado funcionalmente, o Eixo Comercial Aventureiro não concorre diretamente com o centro da cidade pois apresenta a maioria dos estabelecimentos existentes na área central, o que também explica a grande quantidade de deslocamentos internos no bairro onde ele está inserido.

4.4.5 Eixo Comercial Albano Schmidt

Localizada na parte leste da cidade, a Rua Albano Schmidt é outra importante via de circulação em Joinville. Ela começa no bairro Boa Vista e tem seu curso direcionado para o “nordeste”, contornando o Morro do Boa Vista, possuindo, então, um traçado viário que se dá da direção sudoeste para a nordeste. Em sua parte final (nordeste) ela serve como limite administrativo entre os bairros Comasa e Jardim Iririú. Por fim, seu término se dá na rua Iririú e na rua Sílvio Bertolotto. A rua Albano Schmidt abriga o Eixo Comercial homônimo que se localiza inteiramente nos bairros Boa Vista e Comasa.

De acordo com a SEPUR (2017, p. 29) “as primeiras atividades econômicas no Bairro Boa Vista estavam voltadas à agricultura de subsistência e à criação de animais, além de engenhos para o beneficiamento de arroz, produção de açúcar mascavo e melado”.

O bairro Boa Vista foi criado oficialmente através da Lei 1.526/1977. Todavia, a ocupação do lugar onde o bairro está assentado se deu anteriormente, pois segundo Cristofolini (2013, p. 198), “até a metade do século XX, o bairro Boa Vista era ocupado por agricultores afros e luso-brasileiros que comercializavam folhas de mangue”. A SEPUR (2017, p. 29) completa a informação afirmando que “as folhas do mangue existentes no local foram objetos de exploração exaustiva para atender às tinturarias da região”.

O desenvolvimento dos bairros da parte leste de Joinville, como o Boa Vista e o Comasa, bem como o próprio Eixo Comercial Albano Schmidt, foi impulsionado devido à instalação da indústria de fundição Tupy S. A., localizada atualmente na Rua Albano Schmidt, que inclusive, recebeu seu nome em homenagem à um dos sócios fundadores da Fundição Tupy.

Segundo Cristofolini (2013, p. 219),

> “em Joinville, a unidade da Fundição Tupy se destaca na produção de blocos de motor, sistema de freio, suspensão, eixos, transmissão e direção, destinadas ao abastecimento de indústrias montadoras do setor automobilístico e na fabricação de conexões, granalhas e perfis diversos para o respectivo mercado consumidor nacional”.

Inicialmente, o complexo fabril da Fundição Tupy localizava-se na Rua Pedro Lobo, no centro de Joinville. Em 1954, a Fundição Tupy transfere parte de suas atividades fabris para a Rua Albano Schmidt, transferindo, paulatinamente, suas atividades industriais até a década de 1970, quando deixa completamente o centro da cidade de Joinvile. O antigo prédio, onde funcionava a Tupy no centro da cidade, foi demolido e no lugar foi construído o atual *Shopping* Mueller, que funciona desde o ano de 1995 (CRISTOFOLINI, 2013).

A nova fábrica, instalada no bairro Boa Vista, sobre área de mangue, teria, de acordo com Ternes (1988, p. 80) “espaço para crescer ordenadamente e livrar a população dos inevitáveis percalços de ruído, fuligem e outros tipos de poluição”.

Ademais, o bairro também apresentava outros atrativos, segundo Cristofolini (2013, p. 212),

> “além de a Tupy poder utilizar a Lagoa do Saguaçu e a Baía da Babitonga no escoamento de sua produção para o porto de São Francisco do Sul, uma vez que, na década de 1950, as estradas também eram precárias na região, a indústria se beneficia da disponibilidade de terras baratas e acessíveis, próximas ao centro da cidade para a instalação de seus trabalhadores, indispensáveis no desenvolvimento das atividades produtivas”.

Dessa forma, a Tupy demandava, àquela época, a contratação de uma força de trabalho cada vez maior. No decorrer das décadas de 70, 80 e 90, era comum a Tupy realizar campanhas de recrutamento da mão de obra faltante no interior do estado de Santa Catarina e também do Paraná. Com isso, a vinda de muitos trabalhadores migrantes do interior do Paraná influenciou também na própria nomenclatura dos bairros (Boa Vista, Comasa e Espinheiros) que, por muito tempo, eram denominados de “Vila Paranaense".

De acordo com Tebaldi (2008) *apud* Zerger (2017, p. 57),

> “o nome “Vila Paranaense”, localidade do bairro Espinheiros, se deve ao fato dos migrantes serem oriundos na maioria do Paraná em decorrência do declínio da atividade cafeeira. As fazendas produtoras de café tinham vilas rurais com toda estrutura necessária, no entanto, com a queda da atividade, estas estruturas viraram “vilas fantasmas” e os ocupantes migravam para outros centros em busca de trabalho. Diante disso, conclui-se a razão do nome do bairro “Vila Paranaense””.

O desenvolvimento dos bairros da parte leste de Joinville e do “progresso” da Fundição Tupy ocorreram sob a eliminação de grande parte dos manguezais que havia em Joinville. Na verdade, desde os primórdios da fundação de Joinville, boa parte destes ecossistemas foram degradados, soterrados pelo “progresso” dos imigrantes que fundaram Joinville como relatado por Santana (1998, p. 115).

Segundo Cristofolini (2013, p. 229),

> “em razão da expansão econômica e do número dos trabalhadores, especialmente da referida fundição, o Governo Federal, por meio do Banco Nacional da Habitação, disponibiliza recursos para a implantação de um conjunto habitacional de 490 casas populares, construídas pela Construtora Comercial e Industrial S.A. (COMASA), entregues em 1972”.

O fato é que o crescimento populacional do bairro Boa Vista, em função da instalação da Fundição Tupy, pressionou também o crescimento de moradias irregulares sob áreas de manguezal. A ocupação e destruição de áreas de mangue na parte leste de Joinville, de acordo com Moser (1993 p. 46),

> “deu-se primeiramente através das indústrias e dos loteamentos imobiliários. Muitos destes loteamentos, se não eram criados em cima das áreas de mangue, faziam limite com elas, possibilitando o surgimento de novas ocupações mangue adentro”.

Cristofolini (2013, p. 229), completa Moser (1993), ao mencionar que

> “o conjunto habitacional COMASA estende-se sobre parte da área de manguezal. A urbanização do bairro Boa Vista dá-se de forma arbitrária, por meio da invasão de áreas de manguezais e, de forma ordenada, através de loteamentos”.

Em decorrência da falta de instrução, muitos trabalhadores da Tupy eram contratados para os cargos de menor remuneração. Assim, a falta de renda necessária para alugar ou comprar uma casa, fez com que muitos trabalhadores da Tupy ocupassem o mangue e passassem a viver em habitações precárias. Os migrantes escolheram os bairros Boa Vista e o Comasa pela proximidade ao seu local de trabalho, a Fundição Tupy.

A dissertação de mestrado de Moser (1993) intitulada “Como o mangue virou cidade: um estudo sobre condições de vida e a organização institucional do espaço

urbano nas áreas de mangue em Joinville/SC” retrata como se deu o processo de ocupação das áreas de mangues na Vila Paranaense, a organização e regularização dos lotes sob o mangue e também as condições de vida da população que vivia em péssimas condições de vida em meio a ocupação do mangue.

Com relação à ocupação de áreas de mangue no bairro Comasa, à época denominado “Vila Paranaense”, Moser (1993, p. 56) pontua que

> “a vegetação típica destes manguezais era cortada, algumas pessoas preocupadas em "delimitar" um espaço de moradia, mediam e demarcavam um pedaço de terra. Alguns cercavam sua área, mas a grande maioria erguia suas casas aleatoriamente, muitas vezes próximas umas das outras, caracterizando uma ocupação "desordenada". Não havia ruas que dessem acesso a estas casas, os moradores quase sempre em grupo, construíam "pontilhões" (mais frequente) ou com a própria terra do mangue erguiam montes lineares sobre os quais jogavam pedaços de madeira que possibilitassem o caminhar para desta forma, proporcionar acesso às moradias”.

Inicialmente, as ocupações irregulares sobre o mangue também careciam de serviços públicos como energia elétrica e rede de água tratada. Sobre isso, Moser (1993, p. 56) afirma que as habitações irregulares sob o mangue

> “também não possuíam luz elétrica, muitos utilizavam velas e lampiões. Outros construíam suas casas mais próximas às famílias que residiam em "loteamentos" e possuíam eletricidade; puxavam então "rabichos" das mesmas”.

O poder público municipal desenvolveu ações no sentido de regularizar as moradias sobre o mangue ao desenvolver e aplicar o “Projeto Mangues”. Em conformidade com Moser (1993, p. 58),

> “com a atuação do Projeto de Urbanização neste local, mais ruas foram abertas, mais lotes foram "indicados", algumas quadras possuem drenagem pluvial e muitos lotes se encontram aterrados total ou parcialmente. Quase todas as quadras possuem energia elétrica da rede oficial, porém, essa situação não é geral, muitos lotes ainda estão sem aterro ou o possuem apenas sob a casa, originando terrenos sempre úmidos e lodosos. As valas abertas em frente aos lotes - a fim de de escoar as águas da maré - bem como o esgoto doméstico é a céu aberto, ocasionam mau cheiro, inúmeros mosquitos e muita preocupação às mães que temem por seus filhos menores, pois brincando nas proximidades das valas, correm o risco de caírem dentro delas. Estas valas não possuem grande profundidade mas tem grande abertura, além da água poluída que por ali escoa”.

A seguir, a figura 39 mostra o processo de ocupação de áreas de manguezais no atual bairro Comasa. As figuras não possuem datas, todavia é possível deduzir que foram capturadas entre as décadas de 1970 e 1980, onde se pode visualizar

muitas habitações precárias e o processo de aterramento do mangue promovido pelo próprio poder público municipal de Joinville.

Figura 39 - Ocupação de área de mangue, bairro Comasa, entre as décadas de 1970 e 1980

Fonte: Gert Roland Fischer *apud* Comasacity, 2024

Cristofolini (2013, p. 210) reconhece que a destruição dos manguezais na parte leste de Joinville “atribui-se à fundição, bem como ao governo municipal”. O autor ainda afirma que os

> “resíduos de fundição, despejados livremente sobre terrenos baldios e constituídos por áreas de manguezais têm contaminado o solo, os cursos d‘água e o lençol freático, visto que até a década de 1970, o tratamento desses resíduos não era feito, pois não havia essa preocupação por parte da sociedade e do poder público” (CRISTOFOLINI, 2013, p. 219).

Ainda, segundo o autor supracitado,

> “nas últimas décadas do século XX, a própria Prefeitura Municipal de Joinville promove aterro de parte dessas áreas povoadas, nos bairros Boa Vista, Fátima, Aventureiro, Comasa, Espinheiros, Iririú e Jardim Iririú, atendendo demandas político-sociais dos moradores, em termos de criação de infraestrutura urbana sobre essas áreas de manguezais ocupadas, sob

> risco e pena de continuar negligenciando esse fenômeno urbano que configurava a degradação desse tipo de ecossistema" (CRISTOFOLINI, 2013, p. 226 e 227).

O descaso pela conservação dos manguezais por parte do poder público municipal era recorrente, pois a natureza, de acordo com Santana (1998, p. 115)

> "era uma questão secundária, pois o desenvolvimento da cidade era o que interessava. Os manguezais eram tidos como uma "coisa suja e fedorenta" e os morros vistos como "caixas de empréstimo" para os aterros que viabilizariam a eliminação daqueles ambientes sujos e insalubres, constituídos tanto pelas várzeas, fundos de vale e dos rios, quanto pelas vasas dos mangues".

Por muito tempo os manguezais foram considerados ambientes insignificantes e de atraso ao progresso, o que justificava sua destruição até mesmo pelo poder público, como evidente em Cristofolini (2013). Assim, boa parte da cidade de Joinville, inclusive a parte leste, foi construída sobre o mangue destruído.

Apesar disso, o fato é que a Fundição Tupy influenciou diretamente o adensamento populacional na parte leste de Joinville, uma vez que, na medida em que a empresa crescia e se desenvolvia, a mesma necessitava de uma força de trabalho cada vez maior, o que colaborou para o aumento populacional nos bairros Boa Vista e Comasa.

Em 1950, antes da instalação da Fundição Tupy, o bairro Boa Vista possuía uma população de 2.743 habitantes. Em 1954, a Tupy instalou-se seu parque fabril no bairro Boa Vista, influenciando no aumento populacional do mesmo, pois em 1960 foram contabilizados 10.592 moradores (CRISTOFOLINI, 2013, p.199).

Durante a década de 1980, o pujante crescimento populacional do bairro Boa Vista, o transformou no bairro mais populoso de Joinville, registrando uma população de 32.410 moradores. Já em 1991, a população no bairro Boa Vista aumentou para 42.876 moradores. Em 2000, o bairro registrou uma população de "apenas" 16.598 moradores, aumentando para 16.638, em 2010. No ano de 2020, a população estimada no bairro totalizava 20.367 habitantes (SEPUR, 2017, p. 29).

Entre 1991 e 2000, o bairro Boa Vista registrou uma considerável queda populacional. Este fato ocorreu devido a criação de outros bairros na parte leste de Joinville. O fato é que o bairro Boa Vista foi desmembrado para a criação de novos bairros. Com o desmembramento, surgiram os bairros Espinheiros e o Comasa que, segundo Cristofolini (2013, p. 201) "até então era conhecido como Comasa do Boa Vista, um Conjunto Habitacional inaugurado em 1972".

O bairro Comasa, por sua vez, apesar de ter sido criado como conjunto habitacional em 1972, naquela época sua população era registrada juntamente com o bairro Boa Vista, pois ainda não era emancipado. Oficialmente, o bairro Comasa foi criado somente em 1997, através da Lei Complementar nº 54, de 18/12/1997.

A partir de então, nos censos posteriores, teve sua população contabilizada separadamente da do bairro Boa Vista. Com isso, em 2000, o bairro Comasa ultrapassou a população do bairro Boa Vista, ao registrar 19.048 moradores. Já em 2010, alcançou uma população de 19.601 habitantes. No ano de 2020, o bairro Comasa contava com uma população estimada de 23.992 habitantes SEPUR (2017, p. 49).

Com relação à renda, do total de moradores do bairro Boa Vista, 1,4% não possui rendimento, 27,8% recebem até 1 salário mínimo, 56,5% recebem entre 1 e 3 salários, 9,1% dos moradores recebem entre 3 e 5 salários, 4,2% recebe entre 5 e 10 salários e 0,9% possui rendimento acima de 10 salários mínimos. Dessarte, o bairro possui um rendimento médio mensal de 2,03 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 29 e 30).

Da população total do bairro Comasa, 1,4% não possui rendimentos, enquanto que 38,4% possui rendimentos de até 1 salário mínimo, 54,5% da população ganha entre 1 e 3 salários, 4,6% ganha entre 3 e 5 salários, 1,0% da população possui rendimento entre 5 e 10 salários e somente 0,1% possui rendimentos acima de 10 salários mínimos. Com isso, o rendimento médio mensal no bairro Comasa é de 1,52 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 49 e 50).

Com relação à infraestrutura, o estabelecimento da Tupy no bairro Boa Vista obrigou o poder público a instalar a infraestrutura de energia elétrica e água encanada onde, em conformidade com Cristofolini (2013, p. 199),

> “a decisão de implantar a indústria Tupy no bairro incentiva a instalação da rede de água e energia elétrica que passa pela estrada Aubé, atualmente, denominada Albano Schmidt. Contudo, a energia elétrica passou a fazer parte do cotidiano dos moradores, somente na década de 50, quando a extinta SAMAE instalou a água encanada”.

Assim, o desenvolvimento da política de urbanização em áreas de mangue promovida pelo poder público municipal, apesar de polêmica, melhorou a qualidade de vida da população que vivia em tais áreas e também promoveu o melhoramento da infraestrutura no bairro Boa Vista, possibilitando o surgimento de uma dinâmica

área comercial em sua rua principal, a Rua Albano Schmidt, que com o tempo transformou-se num importante Eixo Comercial.

Em conformidade com Cristofolini (2013, p. 216),

> “à proporção que a Fundição Tupy e o povoamento da região leste se expandem, no bairro Boa Vista, surgem unidades comerciais, industriais, educacionais e de prestação de serviço, a exemplo da Escola Técnica Tupy, fundada em 1959, a Cooperativa de Consumo da Tupy, criada, em 1962, para os trabalhadores da empresa (aberta ao público em geral), e o Hospital Regional Hans Dieter Schmidt, inaugurado em 1984, construído sobre uma área doada pela empresa”.

De acordo com TERNES; CORRÊA; ROSA, (1992, p. 28) *apud* Cristofolini (2013, p. 199), “(...) na frente da Indústria de Fundição Tupy existia uma grande pedreira, e as pedras dela retiradas foram utilizadas também na rua”. A figura 40 mostra a Rua Albano Schmidt na década de 1980, com uma boa infraestrutura já instalada, como postes de iluminação pública e a pavimentação por paralelepípedos.

Figura 40 - Rua Albano Schmidt na década de 1980

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (s/d) *apud* SILVA (2024b)

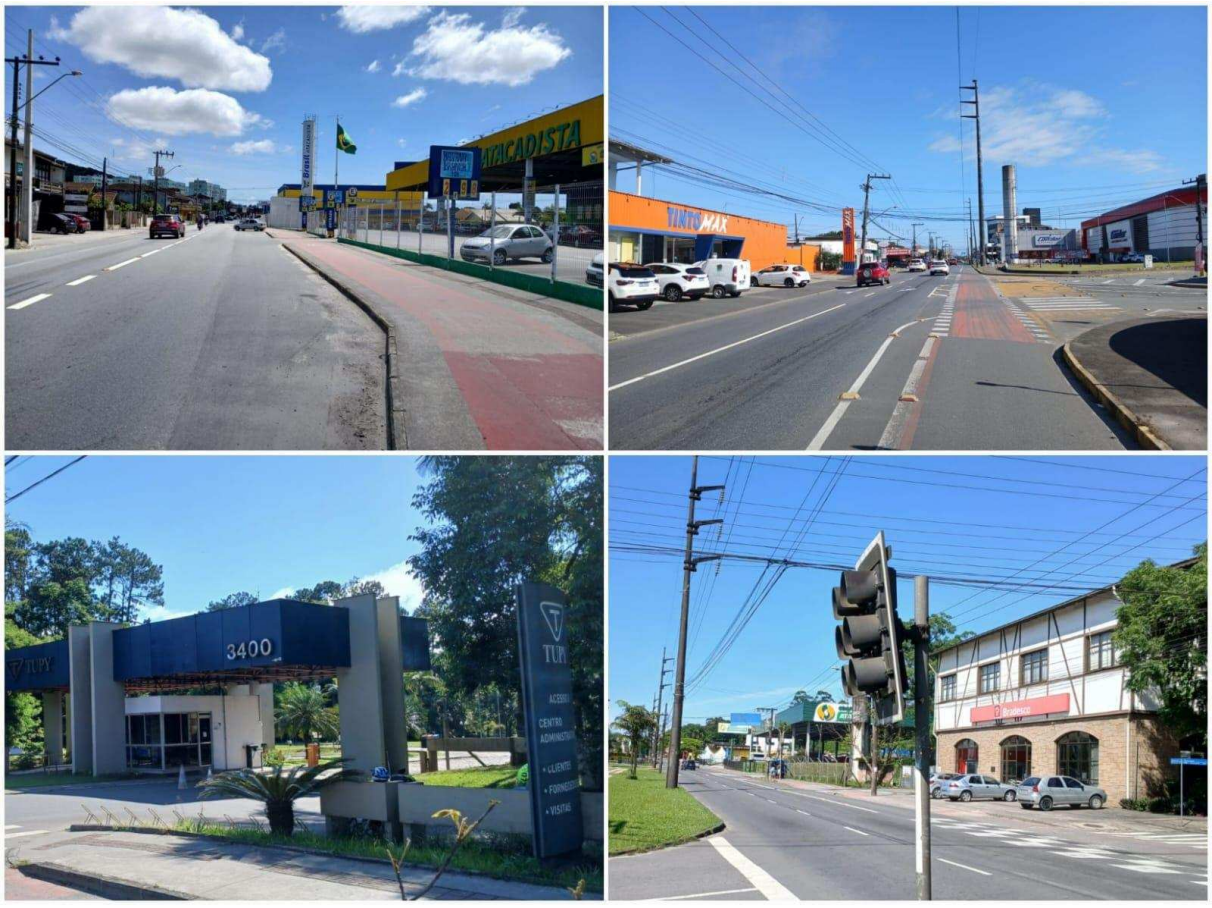
Outra infraestrutura muito importante construída no início da década de 1980 no bairro Boa Vista é a Ponte do Trabalhador. Cristofolini (2013, p. 214) afirma que “a inauguração da ponte do Trabalhador sobre o rio Cachoeira possibilita a circulação dos moradores entre os bairros da região leste da cidade e o deslocamento de muitos operários para a indústria Tupy”.

Essa ponte, além de servir de ligação dos bairros da parte sul com os bairros da parte leste, possibilitou a diminuição, em parte, dos deslocamentos de veículos

da parte sul para a parte central da cidade, mas aumentou o fluxo de veículos para o bairro Boa Vista, como mostrado na figura 40.

O desenvolvimento do Eixo Comercial Albano Schmidt (figura 41) foi impulsionado “diretamente” pelas atividades industriais desenvolvidas pela Fundição Tupy, pois essa indústria injetou “indiretamente” uma grande quantia de dinheiro na economia “local” por meio de seus trabalhadores que, ao receber seus salários, compravam - e ainda compram - diversos produtos no comércio local, tornando-o cada vez mais dinâmico. Assim, a Rua Albano Schmidt desenvolveu um importante eixo comercial e apresenta uma gama de serviços e comércios para as populações que vivem em seu entorno, principalmente nos bairros Boa Vista e Comasa.

Figura 41 - Eixo Comercial Albano Schmidt em 19/12/2024



Fonte: arquivo próprio (2024)

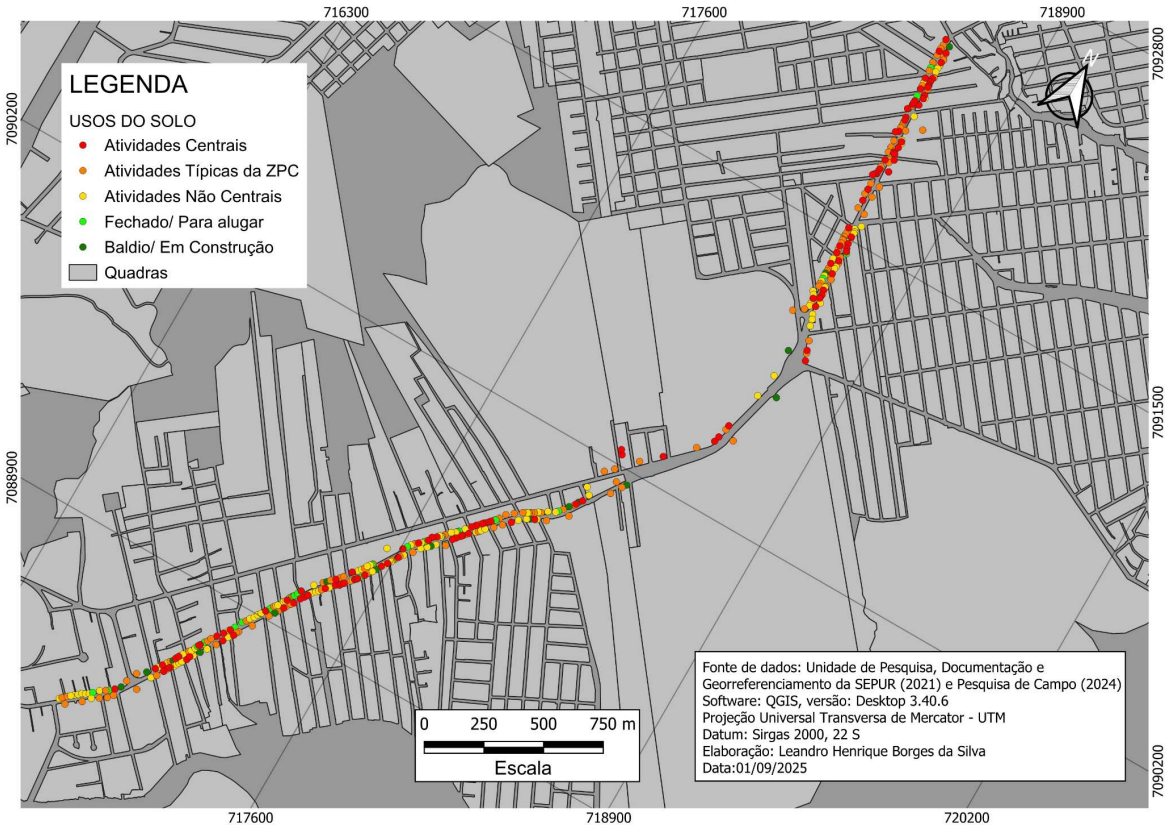
Após a pesquisa de campo realizada no Eixo Comercial Albano Schmidt percebemos que, com base no critério morfológico, no sentido bairro-centro, na altura da Fundição Tupy, a Rua Albano Schmidt adquire uma abertura em “Y”, onde há o surgimento da Rua Prefeito Helmuth Fallgatter que, apesar de não ter sido

objeto direto de estudo, apresenta uma considerável atividade comercial e de serviços no bairro Boa Vista e poderia, também, ser enquadrada como parte “imediata” do Eixo Comercial Albano Schmidt, já que, nessa parte, o mesmo se torna um binário.

Com relação ao uso do solo no bairro Boa Vista, 86,2% é composto pelo uso residencial, 7,4% é de uso comercial e de serviços, 0,5% possui como uso industrial e 5,8% é composto por terrenos baldios. Com relação à situação dos domicílios, 48,9% é próprio, 42,0% é alugado, 8,6% cedido e os outros contabilizam 0,5% (SEPUR, 2017, p. 30).

Já o uso do solo no bairro Comasa é compreendido por 90,2% de uso residencial, 7,2% de uso comercial e de serviços, 0,2% é composto por uso industrial e 2,5% é composto por terrenos baldios. Do total de domicílios, 74,5% é próprio, 19,6% alugado, 5,6% cedido e os outros correspondem a 0,4% (SEPUR, 2017, p. 50). A distribuição do uso do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt pode ser visualizada no mapa 16:

Mapa 16 - Usos do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt



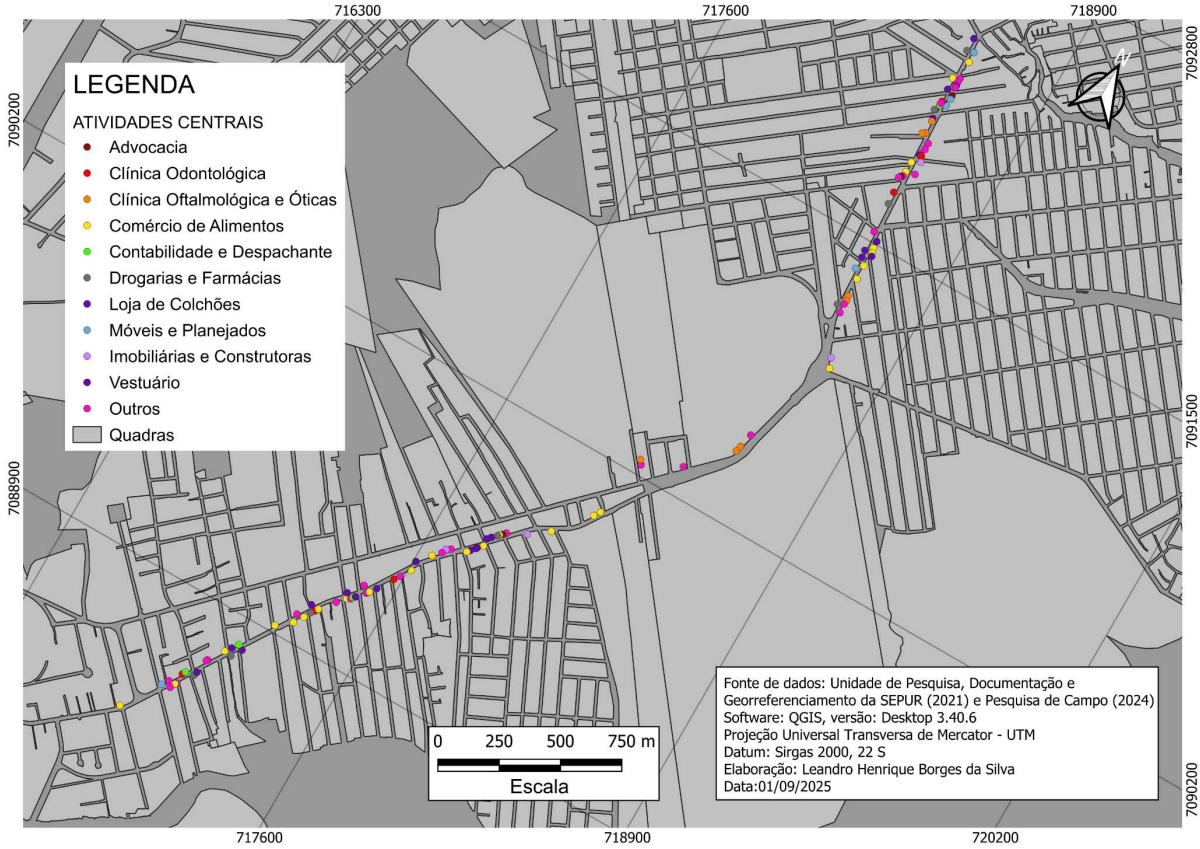
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos visualizar no mapa anterior, à primeira vista, os usos do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt possui uma configuração de “dois pontos de concentração” das atividades centrais, não centrais e típicas da ZPC. Essas concentrações se dão na parte inicial e na parte final do eixo comercial. Já a parte “central” do Eixo Comercial Albano Schmidt possui uma configuração de “esvaziamento”. Dessa forma, utilizando o critério morfológico, percebemos uma certa “descontinuidade” da concentração de atividades terciárias, existindo, então, dois polos comerciais, um no bairro Boa Vista e outro no bairro Comasa.

A afirmação acima está correta ao analisar somente as atividades terciárias. No entanto, ao considerar as atividades econômicas como um todo, incluindo o setor secundário, percebemos que, na verdade, há uma certa “continuidade” de atividades econômicas ao longo do Eixo Comercial Albano Schmidt. A parte central do eixo que “aparentemente” está vazia, na verdade é compreendida pelo desenvolvimento de atividades industriais. É justamente nessa área que estão instalados o parque industrial da Fundição Tupy e também a presença de outras importantes indústrias como a White Martins S. A. e a Termotécnica. Devido à presença de tais instalações industriais, essa parte central do Eixo Comercial Albano Schmidt foi organizada politicamente em outra unidade administrativa em Joinville, tratando-se do bairro Zona Industrial Tupy.

O mapa dos usos do solo (mapa 16) revelou, então, que as atividades típicas da ZPC situam-se majoritariamente no bairro Boa Vista. Apesar de estarem distribuídas ao longo do eixo comercial, as atividades não centrais situam-se, em sua maioria, também ao longo do bairro Boa Vista. Já as atividades centrais do Eixo Comercial Albano Schmidt estão localizadas majoritariamente na parte do eixo que passa pelo bairro Comasa. A distribuição das atividades centrais encontradas no Eixo Comercial Albano Schmidt pode ser conferida no mapa 17:

Mapa 17 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Albano Schmidt



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 28 estabelecimentos, as atividades centrais mais comuns encontradas no Eixo Comercial Albano Schmidt são do ramo de vestuário. Em seguida aparecem as Drogarias e Farmácias, onde registramos o total de 8 empreendimentos dessa área. A terceira atividade central mais comum encontrada no Eixo Comercial Albano Schmidt são os comércios de alimentos, onde também foram registrados 8 estabelecimentos desse ramo. Os restaurantes, churrascarias, f*ast foods* e pizzarias ilustram esse ramo. Outras atividades centrais encontradas foram: Serviços Financeiros (7), Óticas, Relojoarias e Clínicas Oftalmológicas (7), Clínica Odontológica (6), Lojas de móveis e planejados (6), Contabilidade e Despachantes (6), Construtoras e Imobiliárias (3) e Escritório de Advocacia (2). As outras atividades centrais encontradas no Eixo Comercial Albano Schmidt podem ser conferidas no Apêndice B.

Dentre as atividades centrais existentes no Eixo Comercial Albano Schmidt, destacamos a presença de um Escritório de Topografia, uma Loja de Artigos Religiosos e uma Loja especializada na venda de jogos de bilhar. A presença desses

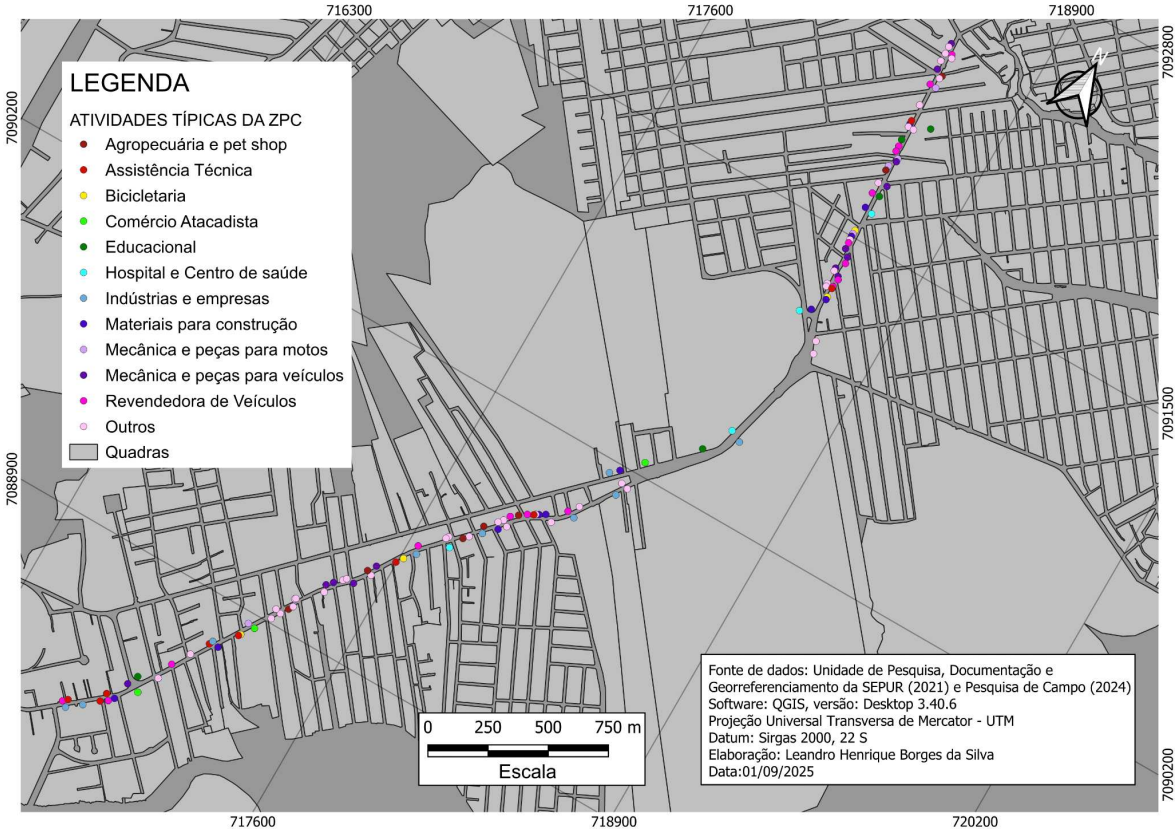
estabelecimentos ilustram um pouco a dinamicidade existente no Eixo Comercial Albano Schmidt.

Apesar de não ser uma atividade central, estando categorizado como uma atividade típica da ZPC, as instalações das indústrias mencionadas anteriormente (Tupy, White Martins, Termotécnica) são de fundamental importância, pois colaboram para a centralidade do Eixo Comercial Albano Schmidt, quando elas exercem uma “atratividade” de fluxos por conta da disposição do grande número de empregos.

O Eixo Comercial Albano Schmidt também conta com a presença de Equipamentos Públicos importantes como a própria sede da Subprefeitura Leste, além da existência no mesmo local da subprefeitura, um depósito da SEINFRA. Outro equipamento público existente é da área educacional, pois o eixo comercial Albano Schmidt conta com a instalação da Escola Têxtil Hermann August Lepper, que é responsável por formar profissionais para atuação na indústria do vestuário.

As atividades centrais, juntamente com o polo de emprego industrial e os equipamentos públicos instalados no Eixo Comercial Albano Schmidt, cooperam para a centralidade do referido eixo ao atrair um número significativo de deslocamentos, como vimos anteriormente na Tabela 5, para os bairros Boa Vista (1.770), Comasa (877) e também Zona Industrial Tupy (1.581) (POD, 2019). A seguir, o mapa 18 mostra a distribuição das Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Albano Schmidt:

Mapa 18 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Albano Schmidt



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Assim como nas atividades centrais, as atividades típicas da ZPC também estão organizadas predominantemente em “dois polos”, um no bairro Boa Vista e outro no bairro Comasa. Podemos ver no mapa anterior que sua continuidade também é interrompida na parte mais central do Eixo Comercial Albano Schmidt, por conta da existência de instalações industriais.

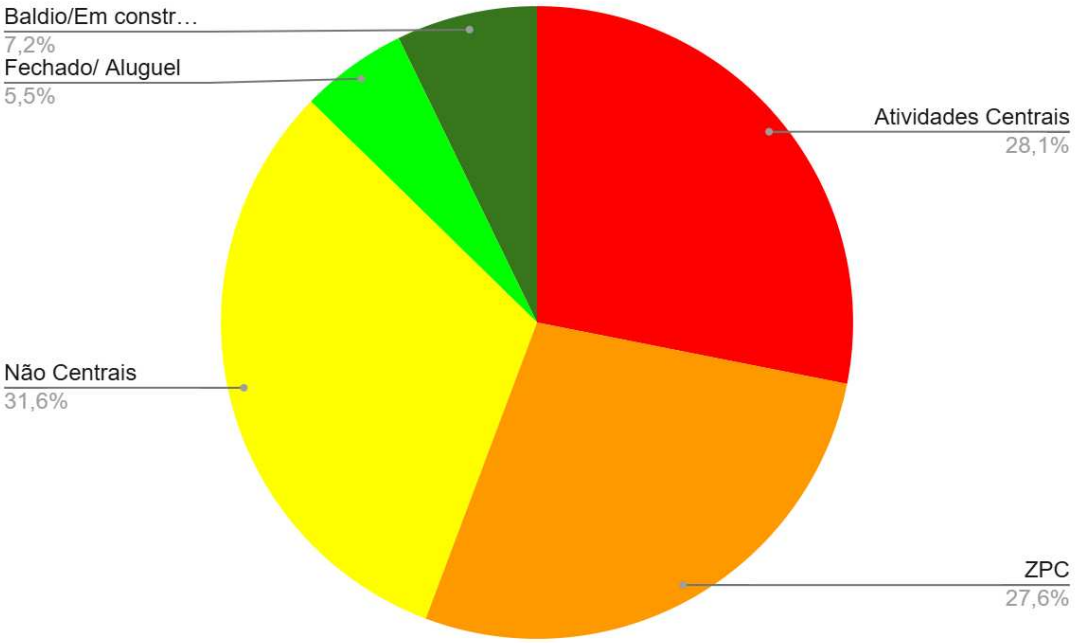
Com o total de 17 estabelecimentos, as Oficinas Mecânicas de veículos representam a atividade Típica da ZPC mais comum no Eixo Comercial Albano Schmidt. Em seguida, estão as Lojas de Materiais para Construção e as Revendedoras de veículos com 13 estabelecimentos cada uma. Na terceira posição, possuindo 11 estabelecimentos, estão as Lojas de Variedades, brinquedos e presentes. Depois, aparecem os estabelecimentos: Agropecuária, clínica veterinária e pet shop (8), Oficinas mecânicas e vendedora de peças para motos (6), Escolas e centros de educação infantil (5), Indústrias e empresas (5), Assistência Técnica de eletrônicos e eletrodomésticos (4), Bicicletaria (4), Comércio Atacadista (3), Hospital e centro médico (3), Galpões de estoque (3), Máquinas de costura (2), Embalagens

(2), Fornecedor de alumínio (2) e Loja de tintas (2). As outras atividades típicas da ZPC encontradas no Eixo Comercial Albano Schmidt podem ser conferidas no Apêndice B.

Já as atividades não centrais desenvolvidas no Eixo Comercial Albano Schmidt são compostas por 28 estabelecimentos de salões de beleza, barbearias e cabeleireiros, 24 lanchonetes e pastelarias, 11 bares, comércios de bebidas e tabacarias, 6 verdureiras e lojas de produtos naturais, 4 chaveiros, 3 panificadoras, padarias, confeitarias e cafeterias, 2 peixarias, 2 sorveterias e açaiterias. Demais atividades não centrais estão listadas no Apêndice B.

A seguir, o gráfico 5 mostra a proporção dos usos do solo instalados no Eixo Comercial Albano Schmidt:

Gráfico 5 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração própria (2025)

Com o total de 127 lotes, as atividades não centrais são as mais comuns encontradas no Eixo Comercial Albano Schmidt e representam 31,6% do uso do solo. Em seguida aparecem as atividades centrais, com o total de 113 usos desse tipo, elas compõem 28,1% do uso do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt. Já as atividades típicas da ZPC aparecem em seguida, com 27,6% do uso total.

Contabilizamos 111 lotes com o desenvolvimento de atividade típica da ZPC. Os terrenos baldios/ em construção compõem 7,2% do uso do solo e foram contabilizados 29 lotes nessa situação. Por fim, registramos 22 estabelecimentos que se encontravam fechados/ para alugar ou a venda e eles representam 5,5% do uso do solo no Eixo Comercial Albano Schmidt.

Por situar-se na periferia urbana, o Eixo Comercial Albano Schmidt possui uma característica não central (31,6% do uso do solo). Esse dado revela a predominância de estabelecimentos comerciais voltados ao comércio de produtos frequententes, isto é, há o predomínio de atividades de consumo cotidiano. No entanto, não muito distante, estão as atividades centrais (28,1% do uso) e típicas da ZPC (27,6% do uso) o que demonstra uma certa “homogeneidade” na distribuição dos usos do solo, onde as atividades não centrais predominam com uma margem de diferença muito curta.

Em comparação com outros eixos comerciais, como o Eixo Norte e o Eixo Sul, por exemplo, as atividades comerciais desenvolvidas no Eixo Comercial Albano Schmidt apresentam uma menor complexidade funcional. Ou seja, o Eixo Comercial Albano Schmidt como um todo, apesar de ter empreendimentos importantes como a Fundição Tupy, apresenta uma menor complexidade funcional na hierarquia dos centros funcionais urbanos em Joinville. Essa menor complexidade funcional se dá, por exemplo, pela não existência (ou em menor quantidade) de estabelecimentos altamente especializados como uma diversidade de clínicas de saúde e serviços realizados por profissionais liberais.

Apesar disso, as atividades existentes no Eixo Comercial Albano Schmidt são suficientes para atender seu público alvo, que é marcado pelo predomínio de uma população de baixo poder aquisitivo. Ademais, o Eixo Comercial Albano Schmidt não deixa de ser um importante eixo comercial de alcance intermediário, pois ele consegue polarizar bairros como Boa Vista, Comasa, partes do Jardim Iririú e o bairro Espinheiros.

Devido sua proximidade geográfica, o Eixo Comercial Albano Schmidt assume uma certa “complementaridade” com outros dois Eixos próximos como o Eixo Comercial Iririú e o Eixo Comercial Aventureiro, uma vez que nesses três eixos há o predomínio de atividades centrais como o vestuário e clínicas odontológicas e atividades típicas da ZPC como oficinas mecânicas e revendedoras de veículos.

Com relação à sua relação com o centro tradicional, o Eixo Comercial Albano Schmidt não compete diretamente com o centro da cidade, pois ele também assume a função de complementaridade. Uma vez que muitos estabelecimentos nele instalados também estão presentes na área central. Mas, quando selecionamos o segmento das atividades típicas da ZPC, há uma certa competição com o centro da cidade, pois o predomínio de oficinas mecânicas e revendedoras de veículos não é comum no centro tradicional, o que confere uma competição direta com o centro somente nessas áreas.

Como já salientado por Duarte (1974), a presença de lojas de rede também confere uma característica funcional importante no eixo comercial, que apresenta uma série de lojas, também existentes na área central. Nessa parte há a complementaridade ao centro.

Dentre os principais estabelecimentos de aqueles que compõem cadeia de rede instalados no Eixo Comercial Albano Schmidt, podemos destacar: Posto Ipiranga; Drogarias Catarinense, Coradelli, Droga Raia, Farmasesi, Panvel, Preço Popular; Serviços bancários e financeiros como Acredicoop, Banco do Brasil, Bradesco, Caixa e Sicredi; Loja de materiais para construção como Casas D'água; Sorveteria Skimó; Supermercadistas Brasil Atacadista, Condor, Cooper Atacarejo, Komprão Koch Atacadista; Loja de tintas Tintomax; Varejistas Casa China, Milium, Valdir Móveis; serviços de saúde como o Banco de Olhos de Joinville e Hapvida.

Apesar de as atividades não centrais predominarem no Eixo Comercial Albano Schmidt, podemos destacar a presença de alguns equipamentos de interesse social, como é o caso da Escola Técnica Tupy, a Associação Atlética Tupy e a UNISOCIESC. Esta é uma instituição de ensino superior que atrai fluxos de estudantes de várias partes de Joinville.

Também há a Área de Relevante Interesse Ecológico - ARIE do Morro do Boa Vista, uma Unidade de Conservação urbana que circunda parte do bairro Boa Vista e abriga o principal ponto turístico da cidade, o Mirante de Joinville.

Apesar do predomínio de atividades não centrais, existem outro equipamento importante instalado no Eixo Comercial Albano Schmidt, como é o caso do Terminal de ônibus Tupy, que opera cerca de 16 linhas de ônibus, sendo um importante terminal de integração com outros bairros da cidade e atrai fluxos consideráveis para o Eixo Comercial Albano Schmidt. Recordamos que, inclusive, o eixo comercial já é reconhecido pelo próprio poder público municipal como “Setor Especial de

Centralidade Urbana (SE-08)" (PDDS/2022), o que garante a sua consolidação como uma "centralidade imediata" no espaço urbano joinvilense. Ademais, devemos destacar a existência de outro equipamento importante, que é o Hospital Regional, que atrai fluxos, pontuais, externos a Joinville.

Como podemos ver, o Eixo Comercial Albano Schmidt, apesar de predominar atividades não centrais, conta com a presença de inúmeros elementos, como comércios, indústrias e equipamentos públicos, que contribuem para a existência, apesar de sua menor complexidade funcional, de uma centralidade importante nos bairros Boa Vista e Comasa.

4.4.6 Eixo Comercial Monsenhor Gercino

Com cerca de 8 km de extensão, a rua Monsenhor Gercino é mais uma extensa via urbana de Joinville e abriga o Eixo Comercial Monsenhor Gercino. O início da rua se dá a partir da rua Santa Catarina, nas proximidades da Praça Getúlio Vargas, no bairro Floresta e termina quando a mesma "transforma-se" na Rodovia Rio do Morro, precisamente nas proximidades da Rua Rosângela Lopes de Oliveira Rosa, no bairro Paranaguamirim.

A Rua Monsenhor Gercino ocupa destaque como uma das principais vias de circulação na parte sul de Joinville, precisamente para os bairros de sua adjacência como Itaum, João Costa, Jarivatuba e Paranaguamirim. Através desta rua, é possível fazer ligação com outros municípios vizinhos, como é o caso de Araquari, São Francisco do Sul e Barra do Sul, que podem ser acessados através da Rodovia Rio do Morro, que é a "continuidade" da Rua Monsenhor Gercino.

Com isso, a Rua Monsenhor Gercino localiza-se inteiramente na parte sul de Joinville, precisamente em parte dos bairros Itaum e Paranaguamirim. Além disso, a Rua Monsenhor Gercino também serve de limite político entre os bairros João Costa e Jarivatuba.

A figura 42 retrata o Eixo Comercial Monsenhor Gercino em dois pontos. A parte superior da figura mostra o eixo comercial em sua parte localizada no bairro Itaum e a parte inferior mostra trecho do Eixo Comercial Monsenhor Gercino em sua parte mais periférica, localizado no bairro Paranaguamirim. Como pode ser visualizado pela figura, o uso comercial é muito evidente nos dois trechos.

Figura 42 - Eixo Comercial Monsenhor Gercino em 21/12/2024

Fonte: arquivo próprio (2024)

Ressaltamos que, por conta de sua grande extensão (cerca de 8 km de extensão total), não realizamos a coleta de dados em toda a via, mas de parte dela. Para a coleta dos dados empíricos, delimitamos, então, a área a partir do Rio Itaum, precisamente nas proximidades da Rua Cidade de Damasco, localizada no bairro Itaum e percorremos a Rua Monsenhor Gercino até a Rua dos Metalúrgicos, localizada no bairro Paranaguamirim.

Também incluímos na delimitação do Eixo Comercial Monsenhor Gercino, partes das Ruas Seis de Janeiro, Dos Mecânicos e da Avenida Kurt Meinert, pois estas vias localizam-se nas adjacências do Eixo Comercial Monsenhor Gercino e possuem uma notável concentração de atividades terciárias.

Já a história da Rua Monsenhor Gercino está ligada à história dos bairros mencionados anteriormente (Itaum, Jarivatuba, João Costa e Paranaguamirim).

De acordo com a SEPUR (2017, p. 85),

> “a existência do Itaum como localidade também remonta à época da Colônia Dona Francisca, pois nas cercanias das terras do Príncipe de Joinville já existiam famílias instaladas em sesmarias, sítios ou fazendas. Além do

> Coronel Antônio João Vieira, mencionado no termo de medição como proprietário do sítio de lavoura entre o Rio Bucarein e o Rio Itaí Guaçu (hoje Itaum), encontramos os nomes de todos os moradores e sitiantes estabelecidos na margem direita do Rio São Francisco".

O desenvolvimento da parte sul de Joinville se deu, inicialmente, a partir da colonização de terras onde se localiza atualmente o bairro Itaum. O Itaum foi, então, um ponto inicial para a ocupação das terras na parte sul de Joinville.

Podemos afirmar que praticamente toda a parte sul de Joinville possui sua história ligada ao Itaum, como os bairros Petrópolis e Boehmerwald, que faziam parte do Itaum até o ano de 1995 (SEPUR, 2017, p. 33 e 117), o bairro Jarivatuba, que também fez parte do Itaum até 1977 (SEPUR, 2017, p. 105) e, até mesmo o bairro João Costa, que também era chamado de "Itaum Costa" (SEPUR, 2017, p. 109).

"Itaum é corruptela de 'Itá-una', que quer dizer pedra preta, ferro. Foi durante muito tempo conhecido por Bupeva, tal como o Bairro Jarivatuba, talvez pela confusão de limites que se fazia entre os bairros" (SEPUR, 2017, p. 85).

Essas localidades eram conhecidas como "Bupeva" em referência ao Rio Bupeva que corta partes da localidade. Para fins de localização, o Rio Bupeva situa-se entre os atuais bairros Fátima e Adhemar Garcia, servindo de limite natural entre os referidos bairros.

No entanto, o nome "Bupeva" logo caiu em desuso, predominando somente o nome "Itaum" para designar as localidades ao sul da antiga Colônia Dona Francisca.

A economia incipiente das localidades era pautada na agropecuária de subsistência como afirmado pela SEPUR (2017, p. 105),

> "As famílias que se fixaram nesta região desenvolviam atividades agrícolas de subsistência, como: aipim, cana-de-açúcar, batata, arroz, mandioca, milho, feijão, banana, entre outros, além de criarem galinha, peru, porco, boi"

Já a história de ocupação do bairro Paranaguamirim se mescla com a do bairro Jarivatuba e demais localidades vizinhas, como o próprio bairro Itaum. Por muito tempo, a área atual do bairro Paranaguamirim esteve escassamente povoada, contudo, atualmente este bairro apresenta um considerável contingente populacional no tecido urbano joinvilense.

O nome Paranaguá-mirim significa "boca de rio pequeno e enseada do mar" na língua tupi guarani (SEPUR, 2017, p. 121).

De acordo com a SEPUR (2017, p. 121), o bairro Paranaguamirim

> “é drenado pelo Rio Velho, onde os moradores pescavam muitos peixes, tais como: bagre, robalo, pescada, camarão e siri e que representou fator preponderante no rápido desenvolvimento, uma vez que fazia a ligação com a Baía da Babitonga e com o centro da cidade”.

Parte do desenvolvimento dos bairros da parte sul de Joinville foram impulsionados também com a implantação da ferrovia que liga Joinville a São Francisco do Sul. Assim como vimos anteriormente no Eixo Sul, a ferrovia desempenhou papel importante no desenvolvimento de praticamente todas as localidades na parte sul de Joinville.

Com relação à infraestrutura, inicialmente era precária e, em muitos casos, inexistente. Com relação ao abastecimento de água potável, “até a década de 70, as residências não contavam com o sistema de abastecimento de água, apenas poços. A instalação da rede de abastecimento de água foi implantada gradualmente” (SEPUR, 2017, p. 121).

Com o tempo, a infraestrutura nos bairros da parte sul de Joinville foi melhorada “a partir da instalação gradativa da energia elétrica, a melhoria das ruas e a substituição da água de poço pela rede de água tratada, modificando o modo de vida da população” (SEPUR, 2017, p. 105).

A década de 1970 foi um período de grandes transformações urbanísticas na paisagem urbana ao longo da Rua Monsenhor Gercino, pois a mesma já contava com rede de energia elétrica e água encanada. A figura 43 mostra as transformações paisagísticas que ocorriam na rua naquela época:

Figura 43 - Rua Monsenhor Gercino, bairro Itaum, no início de sua pavimentação em 1976

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (s/d) *apud* SILVA (2024c)

Como podemos observar, o uso do solo na Rua Monsenhor Gercino era predominantemente residencial. No entanto, notamos um considerável processo de urbanização e crescimento populacional, fato que influenciou a criação legal além de estabelecer os limites políticos dos bairros Itaum e Jarivatuba em 1977, através da Lei nº 1.526/1977, mesmo estes bairros tendo apresentado um dinâmico crescimento populacional (tabela 9) *a priori* das referidas leis. De acordo com a SEPUR (2017, p. 109), o bairro João Costa foi criado oficialmente somente com a "Lei n° 3.233/1995". Já o bairro Paranaguamirim, por sua vez, teve sua criação oficial somente com a Lei Ordinária nº 3.436/1997.

Tabela 9 - Crescimento populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino

	Anos				
Bairros	1980	1991	2000	2010	2020
Itaum	22.549	31.419	11.568	14.287	17.486
Jarivatuba	7.834	23.575	15.440	12.318	15.076
João Costa	***	***	10.475	12.560	15.376
Paranaguamirim	***	***	9.879	27.728	33.943
Total	30.383	54.994	47.362	66.893	81.881

Fonte: IPPUJ (2013) e SEPUR (2017)
Elaboração: própria (2025)

Se considerarmos a dinâmica populacional de cada bairro adjacente ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino isoladamente, percebemos a existência de um padrão populacional bastante heterogêneo, onde alguns bairros apresentam grandes oscilações de “crescimento” e “queda” populacional. Como vimos, essas oscilações decorrem por conta da criação de novos bairros, que surgem a partir do desmembramento de outros, além da própria reorganização nos limites políticos entre os bairros.

No entanto, a análise da dinâmica populacional nos bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino deve ser feita considerando os bairros como um todo. Assim, ao observarmos a soma “total” da dinâmica demográfica, percebemos um grande aumento populacional no decorrer do tempo.

Como podemos ver na tabela anterior, os bairros da parte sul de Joinville se consolidaram como um vetor de expansão urbana em Joinville entre as décadas de 1990 e 2020, onde os bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino apresentaram um pujante crescimento populacional que também é decorrente da própria dinâmica imobiliária existente na cidade.

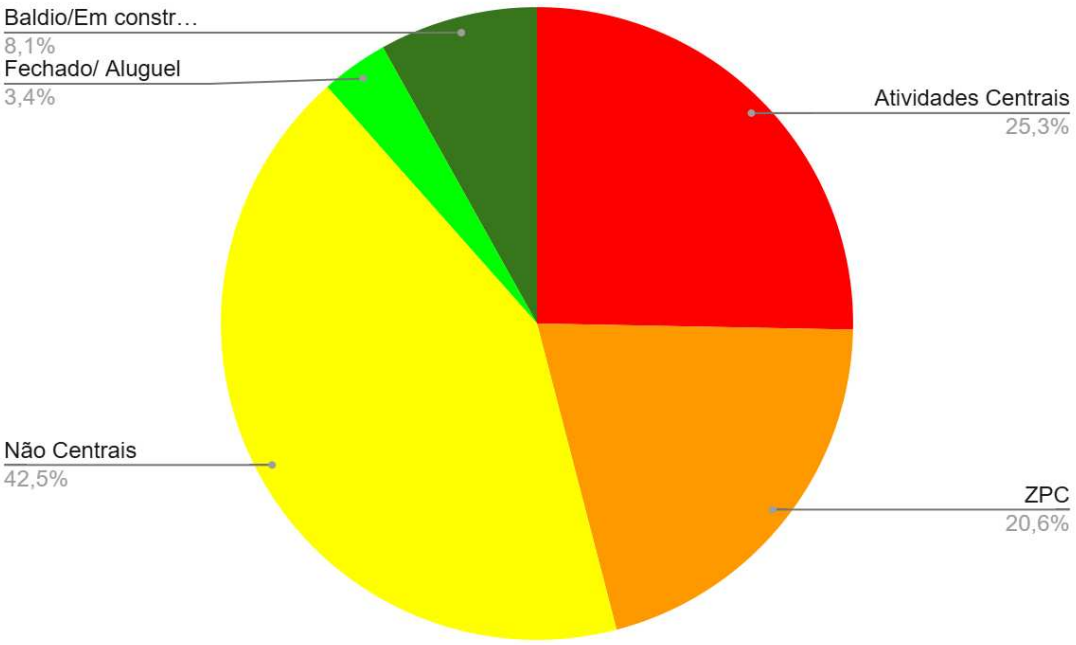
Assim como ocorreu no bairro Aventureiro, a parte sul de Joinville, por também constituir a periferia urbana da cidade, concentrava terras muito baratas em comparação com áreas mais centrais, o que acabou sendo alvo do mercado imobiliário local, que agiu na compra das terras, parcelamento e venda de vários loteamentos, contribuindo assim para o aumento populacional nessa parte da cidade. Ainda hoje conseguimos visualizar a ação de grandes empreendimentos imobiliários, precisamente na Rua Monsenhor Gercino, como é o caso, por exemplo, da construção do condomínio Porto Blumen de propriedade da Construtora Rottas.

Com relação ao uso do solo, no bairro Itaum é composto por: 83,8% de uso residencial, seguido por 8,8% de uso comercial/ serviços. O uso industrial corresponde a 0,3% e os terrenos baldios 7,1%. O uso do solo no bairro Jarivatuba é composto por 88,3% de uso residencial, 5% pelo uso de serviços e comercial, 0,2% pelo uso industrial e 6,6% por terrenos baldios. No bairro João Costa, o uso do solo se dá por 83,9% residencial, 4,2% por comércios e serviços, 0,2% pelo uso industrial e 11,7% por terrenos baldios. Já no bairro Paranaguamirim, o uso do solo é composto da seguinte forma: 80,1% é composto por uso residencial, seguido por 3,8% de uso comercial/ serviços. A indústria corresponde ao uso de 0% e os

terrenos baldios equivalem a 16,1% do uso do solo no bairro (SEPUR, 2017, p. 86, 106, 110, 122).

A proporção dos usos do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino pode ser visualizada no gráfico 6:

Gráfico 6 - Proporção do uso do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino

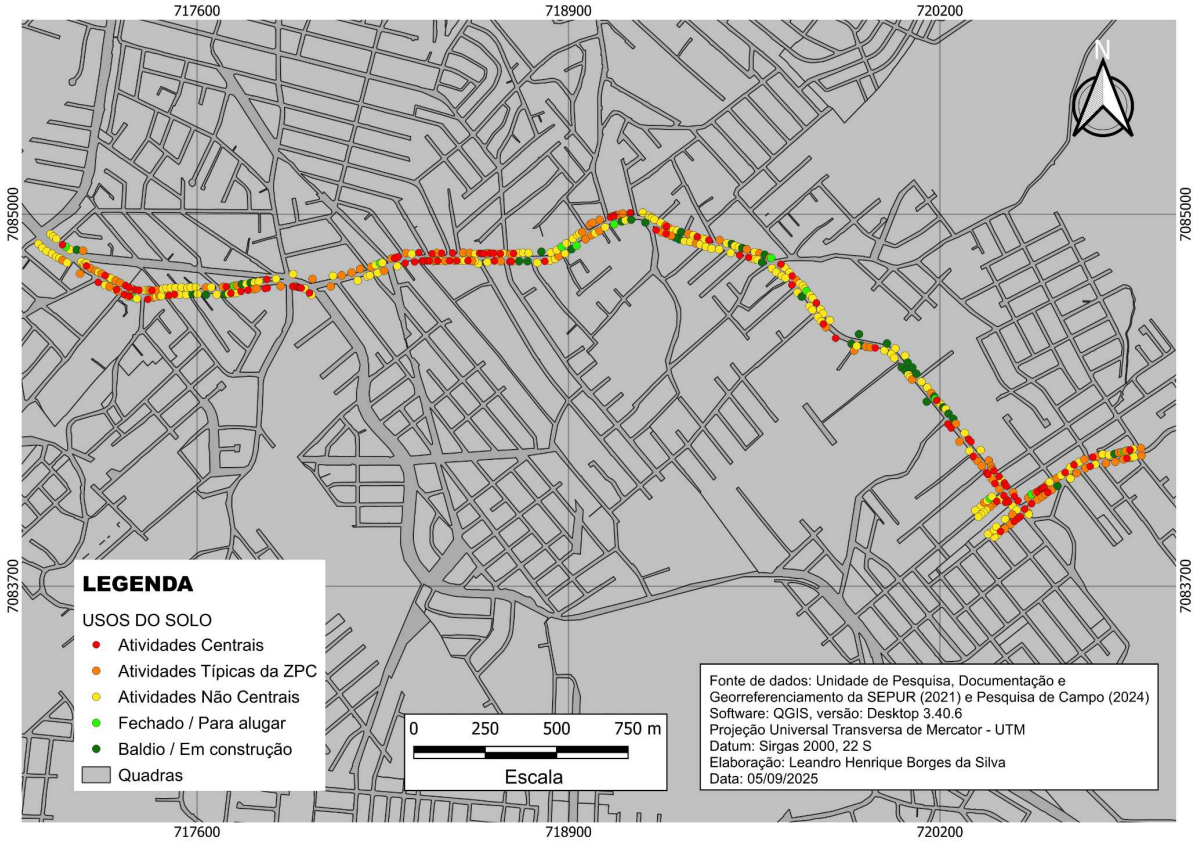


Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos visualizar no gráfico anterior, com o total de 173, as atividades não centrais correspondem à maior parte do uso do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino e representam cerca de 42,5% do uso do solo. Em seguida, contabilizamos 103 atividades centrais e estas correspondem a 25,3% do uso do solo total. Já as atividades típicas da ZPC aparecem com 20,6% do uso e foram contabilizadas 84 atividades desse tipo. Registramos 33 imóveis baldios ou em construção, que representam 8,1% do total do uso. Já os estabelecimentos fechados, para alugar ou a venda foram contabilizados em 14 e representam cerca de 3,4% do uso do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino.

Já a distribuição do uso do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino pode ser visualizada no mapa 19:

Mapa 19 - Usos do solo no Eixo Comercial Monsenhor Gercino



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com base no mapa anterior, percebemos que não há uma uniformidade na distribuição dos usos do solo ao longo do Eixo Comercial Monsenhor Gercino. As atividades centrais, por exemplo, se concentram em dois pontos do eixo, sendo o primeiro nos arredores do Terminal do Itaum e o segundo ponto está no bairro Paranaguamirim, entre a Paróquia Santa Luzia e a Avenida Kurt Meinert. Percebemos também que a continuidade de concentração de todas as atividades comerciais ao longo do eixo sofre uma “interrupção” no trecho entre a Rua Rio Velho e a Rua Boehmerwald, onde há uma considerável concentração de terrenos baldios e usos residenciais.

O mapa anterior também mostra o predomínio de atividades não centrais, isto é, aquelas compostas por estabelecimentos comerciais de uso cotidiano, demonstrando que, dentre os eixos comerciais em Joinville, o Eixo Comercial Monsenhor Gercino é o que apresenta a menor especialização funcional.

Ao analisarmos a dinamização funcional do Eixo Comercial Monsenhor Gercino, notamos a existência da relação “Renda - Especialização”. Ou seja, a

especialização funcional está condicionada ao fator renda, isto é, as localidades que apresentam uma maior renda, possuem um centro funcional mais dinamizado e também mais especializado, como é o caso dos Eixos Comerciais Norte e Sul. Coincidentemente, os referidos eixos comerciais localizam-se em bairros com renda relativamente alta como América, Bucarein e Anita Garibaldi e são eixos altamente especializados, deixando-os no topo da hierarquização dos centros funcionais em Joinville.

Percebemos então que, na medida em que a renda da localidade diminui, a especialização funcional também diminui. Assim, como vimos anteriormente na figura 26, que mostrou a renda média dos bairros em Joinville em 2010, percebemos que os bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino possuem uma renda média mais baixa.

Com relação ao rendimento mensal da população do bairro Itaum, 3,2% não possui nenhum rendimento; 30,7% ganha até 1 salário mínimo; 54,5% possui rendimento entre 1 e 3 salários mínimos; já a população que ganha entre 3 e 5 salários corresponde a 8,9%; os que ganham entre 5 e 10 representam 2,5% da população do bairro; e a população que ganha acima de 10 salários mínimos representa apenas 0,3% do total. Com isso, o rendimento médio mensal no bairro Itaum é de 1,77 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 86).

No Jarivatuba, 1,1% da população não possui nenhum rendimento; 42% ganha até 1 salário mínimo; 52,5% ganha até 1,5 salários mínimos; 3,4% ganha entre 3 e 5 salários; 0,9% ganha entre 5 e 10 e somente 0,1% da população possui rendimento acima de 10 salários mínimos. O rendimento médio mensal do bairro é de 1,41 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 105, 106).

No bairro João Costa, 2,3% da população não possui rendimentos; 37,5% ganha até 1 salário mínimo; 55% ganha entre 1 e 3 salários; 4,2% ganha entre 3 e 5 salários; 0,9% ganha entre 5 e 10 salários e 0,1% ganha acima de 10 salários mínimos. O rendimento médio mensal no bairro João Costa é de 1,52 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 109, 110).

Do rendimento mensal da população no bairro Paranaguamirim, 3,9% dos habitantes não possui rendimentos; 54% da população ganha até 1 salário mínimo; 39,6% da população possui rendimento entre 1 e 3 salários mínimos, 1,9% ganha entre 3 e 5 salários; 0,4% possui rendimento entre 5 e 10 salários; e os que ganham acima de 10 salários mínimos corresponde a 0,1% da população total do bairro.

Portanto, o rendimento médio mensal no bairro equivale a apenas 1,17 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 122).

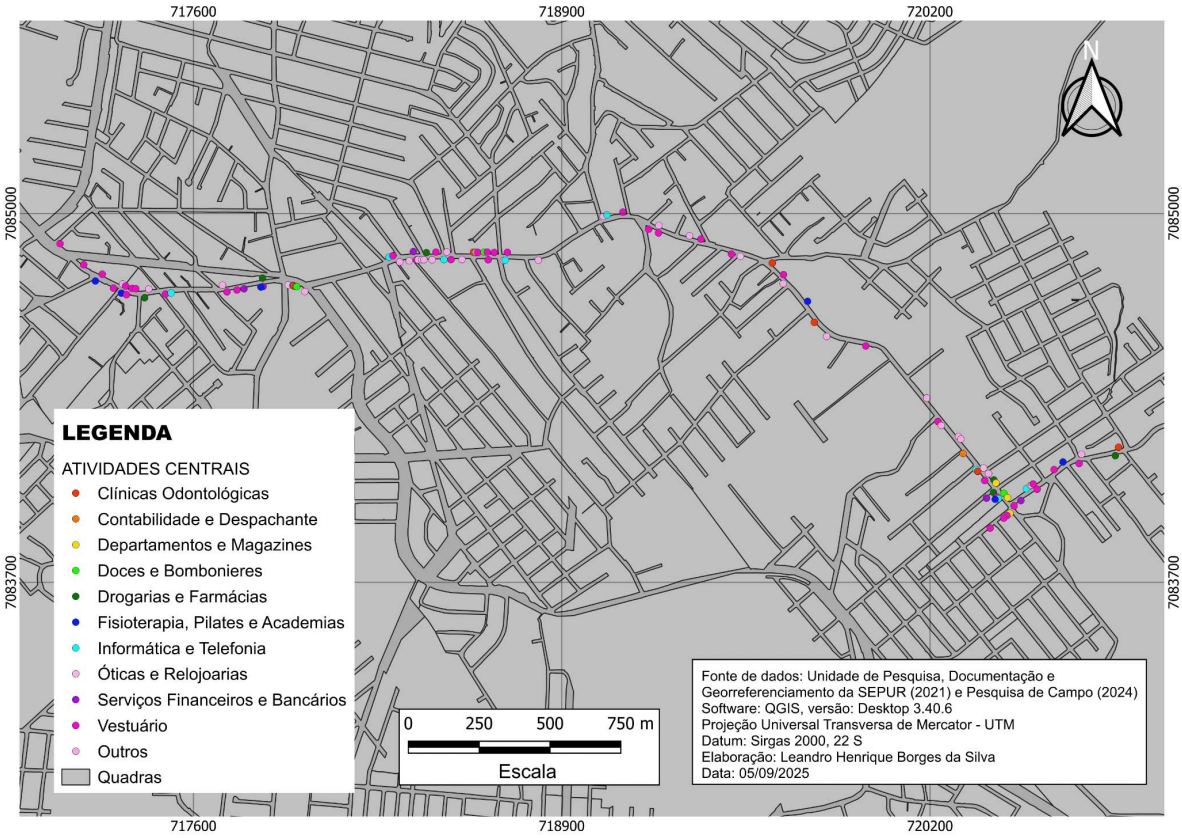
Acreditamos que a menor especialização funcional do Eixo Comercial Monsenhor Gercino é decorrente do fator renda, já que os bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino possuem rendimentos médios muito baixos: Itaum (1,77 salários), Jarivatuba (1,41 salários), João Costa (1,52 salários), Paranaguamirim (1,17 salários) (SEPUR, 2017).

Também percebemos a existência de outro padrão, onde a localização, indiretamente, influencia no fator renda pois, à medida em que se afasta da parte mais próxima ao centro da cidade (bairro Itaum) e se direciona à parte mais periférica (bairro Paranaguamirim) a renda vai diminuindo, o que confere a existência de um certo padrão em Joinville, onde áreas centrais possuem maiores rendas e as áreas periféricas possuem as menores rendas. Esse padrão também é evidente na figura 26, disponibilizada anteriormente.

Ademais, devemos ressaltar também que uma menor renda não deve ser um “determinismo” para a “inexistência” de atividades centrais pois, como vimos anteriormente, o fator populacional é um condicionante que colabora para a existência de atividades centrais ao longo do Eixo Comercial Monsenhor Gercino onde, como visualizado anteriormente na tabela 9, seus bairros adjacentes conta com uma população superior a 81.800 habitantes, o que colabora, como vimos anteriormente no gráfico 6, para a existência de mais de 25% do uso do solo composto por atividades centrais.

Como podemos visualizar mais adiante no mapa 20, as atividades centrais estão distribuídas ao longo do Eixo Comercial Monsenhor Gercino e, apesar de constituírem cerca de 25% do uso do solo, apresentam uma menor especialização funcional em comparação com outros eixos comerciais em Joinville. Além disso, apesar de uma menor especialização funcional, percebemos também a existência de uma menor diversidade de atividades centrais.

Mapa 20 - Atividades Centrais no Eixo Comercial Monsenhor Gercino



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Dentre as atividades centrais existentes no Eixo Comercial Monsenhor Gercino, a que possui maior quantidade de estabelecimentos são as lojas de vestuário, onde contabilizamos 38 empreendimentos desse tipo. Em seguida, com 15 estabelecimentos, aparecem os comércios ligados a serviços de informática, telefonia e *smartphones*. A terceira atividade central mais comum encontrada no Eixo Comercial Monsenhor Gercino são as óticas e relojoarias, com o total de 8 estabelecimentos. Depois, aparecem as clínicas odontológicas, com 7 estabelecimentos. Outras atividades encontradas são: drogarias e farmácias (6), Clínica de fisioterapia, academias de pilates e musculação (4), serviços financeiros e bancários (4) e lojas de doces e bombonieres (2). As demais atividades centrais instaladas no Eixo Comercial Monsenhor Gercino podem ser consultadas no Apêndice B.

É importante destacar também a presença de cadeias de lojas e empresas importantes instaladas no Eixo Comercial Monsenhor Gercino como as Autoescola Príncipe e Aventureiro, os postos de combustíveis Ipiranga e Petrobras, depósito de gás da Liquigás, Farmácias Catarinense e Coradelli, Serviços financeiros e

bancários como Acredicoop, Bradesco, Itaú e Sicoob, Laboratório Clínico Ghanem, Óticas Everson e Mueller, Agência do Mercado Livre, Peixaria da Barra, Supermercadistas Do Povo, Komprão Koch Atacadista, Hipermais, Vitorino, loja de tinta Tintomax, Varejistas Koerich, Lojas M&M e Valdir Móveis, Lojas de Variedades Cor e Arte, Lojão Astral e Topp Variedades.

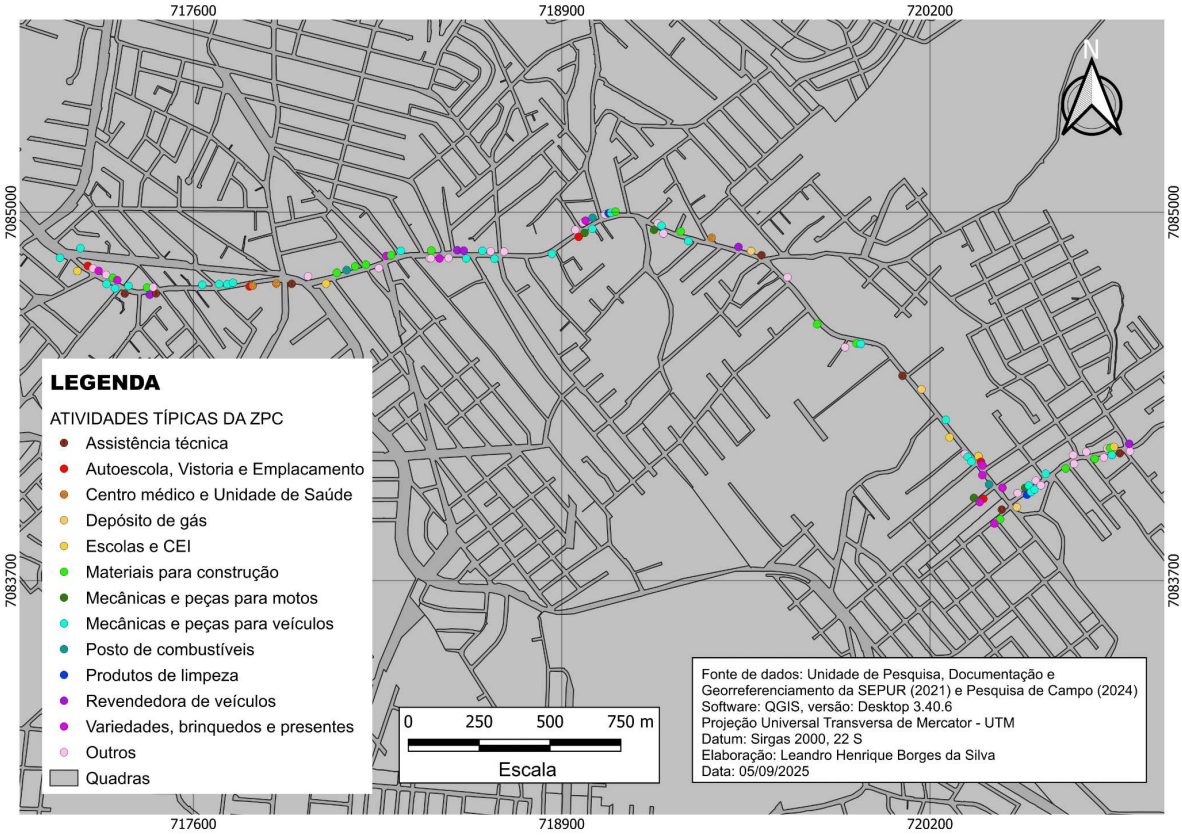
Duarte (1974) deixou claro que a presença de estabelecimentos de redes são um forte indicativo para a existência de um centro funcional. A autora enfatizou também que os centros funcionais exercem sua centralidade no espaço urbano de forma hierarquizada. Dessa forma, apesar de o Eixo Comercial Monsenhor Gercino apresentar tais estabelecimentos em redes, quando consideramos a variedade de estabelecimentos e existência de atividades especializadas, percebemos que esse eixo é o que apresenta menor especialização, logo, apresenta também uma menor hierarquia funcional.

Esse fator já era esperado, pois como vimos anteriormente, seu nível hierárquico inferior se deve a sua localização mais periférica e por conta do baixo poder aquisitivo de seu público frequentador, já que o eixo está localizado em bairros que possuem menores rendas médias em Joinville.

Como já visto anteriormente na tabela 5, que mostrou os dados de deslocamentos da POD (2019), os bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino apresentam as seguintes atratividades: Itaum (1771), Jarivatuba (1799), João Costa (961) e Paranaguamirim (700). Já os deslocamentos internos, demonstrados pela tabela 6, são: Itaum (249), Jarivatuba (237), João Costa (115) e Paranaguamirim (204).

Dessa forma, os dados da POD (2019) mostram que os bairros adjacentes ao Eixo Comercial Monsenhor Gercino apresentam um índice de atratividade considerado “médio”, o que também lhe confere a classificação de uma “centralidade imediata”. Os índices de deslocamentos são registrados por conta do Eixo Comercial Monsenhor Gercino apresentar uma série de atividades centrais, não centrais e típicas da ZPC que agem juntas em sua atratividade. A distribuição das atividades típicas da ZPC encontradas no Eixo Comercial Monsenhor Gercino podem ser conferidas a seguir no mapa 21:

Mapa 21 - Atividades Típicas da ZPC no Eixo Comercial Monsenhor Gercino



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

As oficinas mecânicas e venda de autopeças e acessórios para veículos são as atividades típicas da ZPC mais comuns no Eixo Comercial Monsenhor Gercino, onde contabilizamos 27 empreendimentos desse tipo. Em seguida, com o total de 11 estabelecimentos, aparecem as lojas de materiais para construção. As lojas de variedades, brinquedos e presentes somam 9 estabelecimentos e aparecem na terceira posição. Depois, com 6 estabelecimentos, aparecem as escolas de condutores, serviços de vistoria e emplacamento de veículos. Outros estabelecimentos típicos da ZPC encontrados no Eixo Comercial Monsenhor Gercino são: revendedora de veículos (5 estabelecimentos), Escolas e CEI (4), oficinas mecânicas e venda de peças para motos (4), depósito de gás (3), postos de combustíveis (3), assistência técnica de eletrodomésticos e eletrônicos (2), comércio atacadista (2), unidade de saúde e pronto atendimento (2), loja de produtos de limpeza (2). Demais atividades típicas da ZPC encontradas no Eixo Comercial Monsenhor Gercino podem ser consultadas no Apêndice B.

Dentre as atividades não centrais, com 24 estabelecimentos, as mais comuns são os salões de beleza, barbearias e cabeleireiros. Em seguida, com 14

estabelecimentos, aparecem os comércios de bebidas, bares e tabacarias. O terceiro tipo de atividade não central mais comum são as lanchonetes e pastelarias que totalizam 14 estabelecimentos. Depois aparecem: panificadoras, padarias, confeitarias e cafeterias (9), sorveterias e açaiterias (8), verdureiras e lojas de produtos naturais (7), chaveiros (2), peixarias (2). Demais atividades não centrais instaladas no Eixo Comercial Monsenhor Gercino podem ser conferidas no Apêndice B.

Com base no critério morfológico, percebemos que, visualmente, o “uso misto" é muito marcante no Eixo Comercial Monsenhor Gercino. O uso misto é aquele em que há um duplo uso instaurado num mesmo lote, isto é, o uso residencial e o uso comercial coexistem num único lote.

A forma organizacional dos lotes mistos no Eixo Comercial Monsenhor Gercino são definidas de duas maneiras: pela divisão vertical e pela divisão horizontal. Na divisão vertical do lote, há o predomínio de construção do tipo sobrado, onde, no primeiro piso é desenvolvida alguma atividade comercial e no piso superior predomina o uso residencial. Já a divisão horizontal do lote é aquela em que o lote é dividido em “fachada ativa” comercial e fundo residencial. Ou seja, no modelo horizontal, o terreno é dividido ao meio, onde há uma construção de um cômodo comercial na frente do lote, enquanto que a construção voltada à moradia se dá aos fundos.

Na realidade, essa configuração morfológica é muito comum nas periferias de Joinville. Mas, em especial no Eixo Comercial Monsenhor Gercino, ela foi predominante.

Acreditamos que o fator “renda” é o motivo para tal configuração morfológica, uma vez que, esse padrão de uso misto não é comum em localidades mais centrais, e que apresentam renda média mais alta, como o próprio centro da cidade, América, Atiradores e até mesmo em localidades “intermediárias”, com rendas médias, como Anita Garibaldi e Bucarein.

Dessa forma, acreditamos que, por os bairros Itaum, Jarivatuba, João Costa e Paranaguamirim constituírem a periferia urbana joinvilense e apresentarem uma renda mais baixa em comparação a bairros mais centrais, o uso misto tornou-se predominante, uma vez que, com intuito de adquirir alguma renda extra, muitas famílias construíram em seus próprios lotes, inicialmente residenciais, um cômodo

comercial destinado à locação ou para o desenvolvimento de algum comércio familiar.

Por fim, o Eixo Comercial Monsenhor Gercino, apesar de menos complexo funcionalmente, também apresenta uma característica de “complementaridade” à centralidade exercida pelo centro da cidade, pois a maioria das atividades existentes ao longo do eixo comercial também são encontradas no centro da cidade.

Essa característica de complementaridade poderia conferir à Rua Monsenhor Gercino a classificação de “subcentro”. Todavia, devido a mesma possuir uma grande extensão (8 km de comprimento), além de não apresentar uma “continuidade” no desenvolvimento de atividades comerciais, já que, como vimos anteriormente, estas são “interrompidas” entre a Rua Rio Velho e a Rua Boehmerwald por atividades predominantemente residenciais e por terrenos baldios, e por apresentar uma menor complexidade funcional e menos diversa em comparação ao centro, ela não é, então, uma “réplica em tamanho menor do centro principal” (VILLAÇA, 2012, p. 293). Portanto, apesar de a Rua Monsenhor Gercino, precisamente no entorno do Terminal Itaum, ser reconhecida pelo poder público municipal como “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”, decidimos não classificá-la como subcentro, mas sim como um eixo comercial (PDDS, 2022).

4.4.7 Subcentro Costa e Silva

Situado na parte norte de Joinville, o subcentro Costa e Silva localiza-se no bairro de mesmo nome e abrange as ruas Otto Pfuetzenreuter, Inambu e Avenida Almirante Jaceguay.

A história do bairro Costa e Silva e da formação de seu subcentro remonta a instalação de inúmeros loteamentos. De acordo com Santana (1998, p. 213), no ano de 1953 foram aprovados no bairro Costa e Silva os loteamentos Vila Suíça (130 lotes) e Jardim Dona Francisca (315 lotes). Em 1962, foi aprovado o loteamento Rolf Landmann, contendo 4 lotes (SANTANA, 1998, p. 216). No ano de 1966, foi aprovado o loteamento Jardim Helena, com 318 lotes (SANTANA, 1998, p. 216). O autor cita ainda a aprovação do loteamento Conjunto Costa e Silva, com 498 lotes (SANTANA, 1998, p. 230). Todavia, para o loteamento Conjunto Costa e Silva não encontramos uma data de aprovação.

Para o poder público municipal, a existência do bairro Costa e Silva remonta ao ano de 1969, quando a empresa Comasa inaugurou o primeiro conjunto habitacional - COHAB na região, emprestando seu nome ao bairro, que ficou conhecido inicialmente como Vila Comasa (IPPUJ, 2013, p. 53).

A implantação da Zona Industrial Norte na década de 1970, amparada pela Lei n° 1.411/1975, revogada pela Lei n° 1.839/1981, direcionou o vetor de crescimento urbano de Joinville para a parte norte, incorporando áreas como o bairro Costa e Silva, que passou a ser alvo de muitos empreendimentos imobiliários, com a instalação de inúmeros loteamentos.

De acordo com Santana (1998, p. 219, 220), entre 1977 e 1980, foram aprovados no bairro Costa e Silva, 11 loteamentos com menos de 100 lotes cada, destacando o loteamento Jardim Resplendor com 553 lotes, aprovado em 1980. Ainda em conformidade com Santana (1998, p. 220 - 225) entre a década de 1980 e 1990, foram aprovados 19 loteamentos com menos de 200 lotes cada, destacando o loteamento Parque Novo Horizonte, contendo 208 lotes e aprovado em 1990.

A figura 44 mostra o primeiro loteamento instalado no bairro Costa e Silva, a antiga “Vila Comasa”. A figura não possui uma data específica, no entanto, é possível estimar que foi tirada no início da década de 1970.

Segundo informações de uma moradora local, “a fotografia foi tirada das primeiras quadras da antiga Vila Comasa”, entre as ruas Comandante Paulo Serra, Dona Elza Meinert, Comandante Abdon Senna, Comandante Irapuã e Comandante Telles de Mendonça.

Pelo ângulo da fotografia, é possível deduzir que trata-se da esquina da Rua Comandante Paulo Serra e a atual Avenida Almirante Jaceguay, esta que abriga parte do atual subcentro de prestação de serviços e comércios no bairro Costa e Silva.

Figura 44 - Vista parcial da Vila Comasa, atual bairro Costa e Silva, na década de 1970

Fonte: Acervo pessoal de Padre Armando Acquaroli *apud* Bairro Costa e Silva, 2023

O bairro Costa e Silva recebeu este nome após a visita a Joinville, do Marechal Arthur da Costa e Silva, ocorrida no dia 28 de março de 1969, em homenagem ao então presidente da época.

A Lei nº 1.526/1977, estabeleceu a criação e o nome do bairro, que deixou de ser chamado de “Vila” Costa e Silva e passou a denominar-se “Bairro” Costa e Silva. A mesma Lei também determinou o perímetro do bairro:

> “inicia no encontro da Rua Benjamin Constant com a BR-101; seguindo por esta, em direção Noroeste até o cruzamento da Rua Ruy Barbosa, até o cruzamento das Ruas Dona Francisca, Arno W. Döhler e Marquês de Olinda pelo lado Oeste até a BR-101, ponto inicial”.

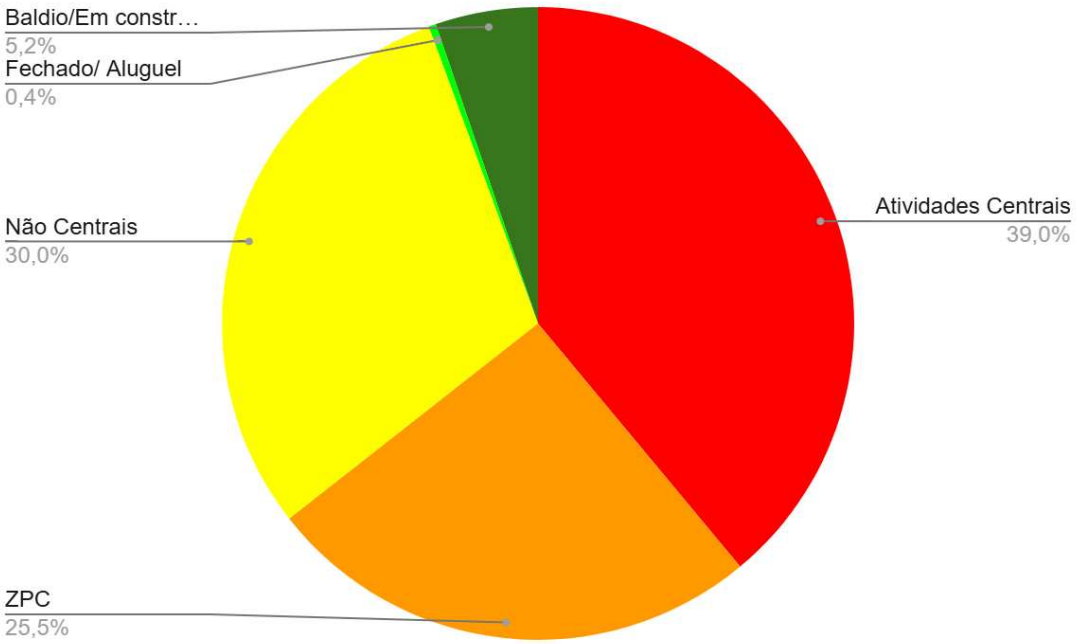
Como vimos, a instalação de muitos loteamentos resultou no aumento populacional no bairro Costa e Silva. Em 1980, a população do bairro Costa e Silva foi contabilizada em 11.398 habitantes. Em 1991, o bairro atingiu 18.576 habitantes. No ano 2000, a população era de 22.299 habitantes. Em 2010, o bairro Costa e Silva possuía uma população de 27.425 e aumentou para 33.572 habitantes em 2020, tornando-se o segundo bairro mais populoso de Joinville (IPPUJ, 2013, p. 53) e (SEPUR, 2017, p. 53).

Com relação ao rendimento da população, 1,0% não possui nenhum rendimento, 18,1% ganha até um salário mínimo, 56,1% possui rendimento entre 1 e 3 salários mínimos, 15,6% ganha entre 3 e 5 salários mínimos, 7,9% possui

rendimentos entre 5 e 10 salários mínimos e somente 1,3% da população possui renda acima de 10 salários mínimos. O rendimento médio no bairro Costa e Silva é de 2,61 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 53).

Com relação à situação dos domicílios no bairro Costa e Silva, 73, 1% é próprio, 23,3% é alugado, 3,6% cedido e outros somam 0,1%. O uso do solo no bairro é composto por 87% pelo uso residencial, 6,4% por comércios e serviços, 0,2% pelo uso industrial e 6,4% é composto por terrenos baldios. (SEPUR, 2017, p. 54). A proporção dos usos do solo no subcentro Costa e Silva pode ser visualizada a seguir no gráfico 7:

Gráfico 7 - Proporção do uso do solo no Subcentro Costa e Silva



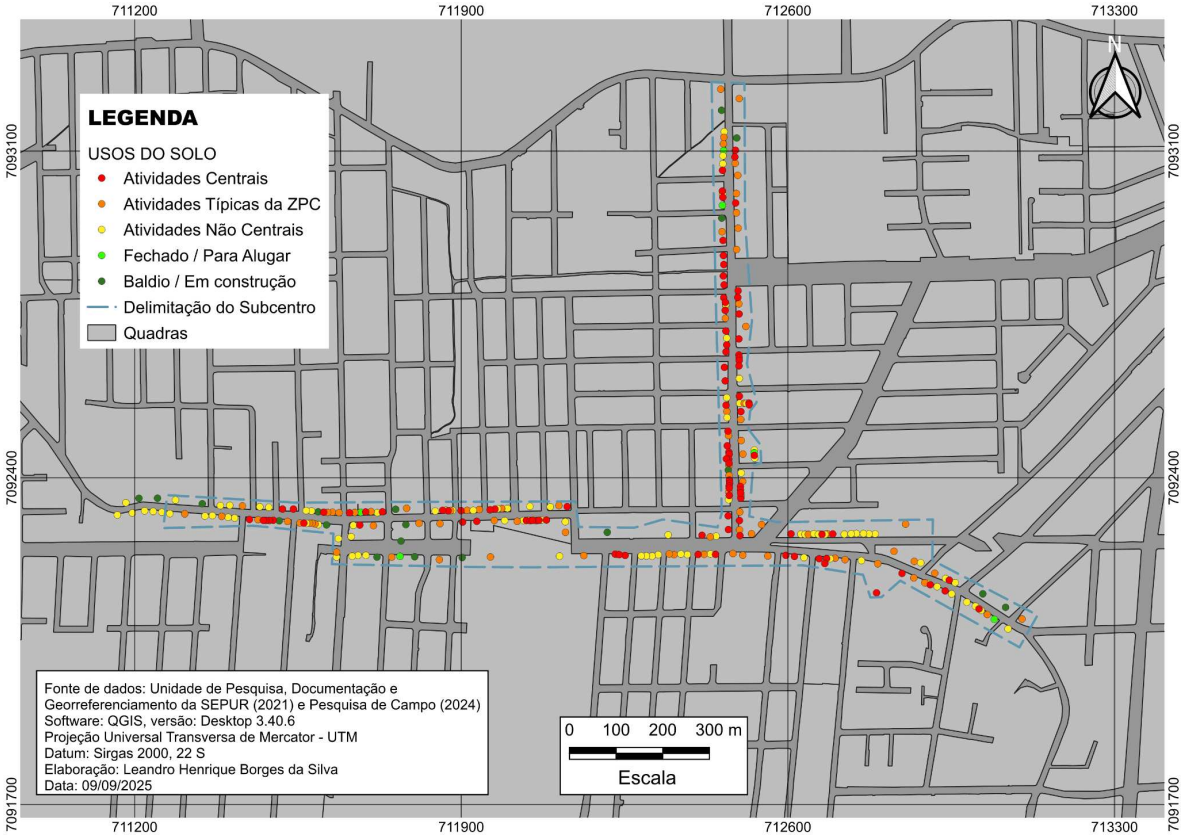
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com um total de 104 estabelecimentos, as atividades centrais correspondem ao maior uso no subcentro Costa e Silva e representam 39% do total. Em seguida aparecem as atividades não centrais, com 80 estabelecimentos que correspondem a 30% do uso. Não muito distante, na terceira posição estão as atividades típicas da ZPC, com 68 empreendimentos, que equivalem a 25,5% do uso do solo. Os imóveis em construção e baldios correspondem a apenas 5,2% do uso e contabilizamos 14

estabelecimentos/lotes nessa condição. O menor uso se dá pelos imóveis fechados/ para alugar, onde contabilizamos apenas 1 estabelecimento nessa condição.

Podemos visualizar a seguir no mapa 22 a distribuição dos usos do solo no subcentro Costa e Silva:

Mapa 22 - Usos do solo no Subcentro Costa e Silva



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos visualizar no mapa 22, apesar das atividades centrais estarem distribuídas ao longo das três vias que compõem o subcentro, elas concentram-se majoritariamente ao longo da Rua Otto Pfuetzenreuter. Na parte oeste do subcentro, precisamente na Rua Inambu há uma considerável concentração de atividades não centrais, compostas em sua maioria pelo uso residencial.

Podemos observar também que a avenida Almirante Jaceguay, em sua porção final, é marcada por uma concentração de terrenos baldios localizados próximos ao Rio Luiz Tonnemann. Supõe-se uma desvalorização imobiliária desse trecho, que se deve, provavelmente, aos constantes alagamentos que ocorrem em

períodos de altas precipitações nas proximidades do rio. Ainda na Avenida Almirante Jaceguay, percebemos a instalação de dois grandes empreendimentos que são uma loja do Fort Atacadista e uma loja da Havan.

Acreditamos que o desenvolvimento do subcentro Costa e Silva (figura 45), como uma centralidade de comércios e serviços está diretamente atrelado à Zona Industrial Norte, que influenciou “indiretamente” a instalação de atividades terciárias no Costa e Silva, bairro vizinho à Zona Industrial Norte.

Figura 45 - Subcentro Costa e Silva em 20/12/2024

Fonte: arquivo próprio (2024)

Ao analisarmos o Anexo VI da LOT/2017, percebemos que há uma ampla permissividade para o desenvolvimento de atividades comerciais e prestações de serviços de pequenos, médios e grandes portes no “SE - 06 - Setor Especial de Interesse Industrial”, setor que abrange a Zona Industrial Norte. Entretanto, apesar de haver uma grande permissividade, o que vemos, na realidade, é o predomínio da

atividade industrial e a “inexistência” de atividades terciárias na Zona Industrial Norte (ANEXO VI da LOT/2017, p. 1).

Isto ocorre, a nosso ver, porque se por um lado o poder público permite o desenvolvimento de atividades terciárias, por outro, ele restringe totalmente o uso residencial na Zona Industrial Norte, o que colabora para a não existência de atividades terciárias na zona industrial (ANEXO VI da LOT/2017, p. 1).

O fato é que, para atividades terciárias se desenvolverem, é necessário, em sua maioria, a existência de uma demanda por tais atividades, que tendem a se concentrar em áreas com maior densidade residencial e populacional. Como a LOT/2017 proíbe o uso residencial no SE-06, há menos fluxo de consumidores locais, o que desestimula a instalação de atividades voltadas ao consumidor final, como é o caso das atividades comerciais e de serviços. E é dessa forma que o poder público municipal, por meio da LOT/2017, inibe o desenvolvimento de atividades terciárias na Zona Industrial Norte.

Dessa forma, acreditamos que o bairro Costa e Silva, vizinho da Zona Industrial Norte, tenha se beneficiado com a ampla permissividade de usos comerciais e de serviços em suas “FV - Faixas Viárias”, o que favoreceu para a instalação de inúmeros comércios e serviços em suas principais vias (LOT/2017).

Percebemos também que a morfologia dos traçados das vias públicas no bairro Costa e Silva contribuiu para a consolidação de seu subcentro, uma vez que, uma de suas principais vias, a Rua Otto Pfuetzenreuter, possui ligação direta com a Zona Industrial Norte, o que permite um rápido deslocamento de pessoas e mercadorias e também foi um atrativo para a instalação de empreendimentos comerciais.

Além da questão legal, o bairro Costa e Silva também apresenta dois fatores importantes para o desenvolvimento e permanência de suas atividades terciárias: o primeiro é a grande população absoluta do bairro, como vimos, o mesmo apresentava mais de 33 mil habitantes em 2020; o segundo fator é a renda, como vimos anteriormente na figura 26, o Costa e Silva é um bairro que apresenta uma renda média.

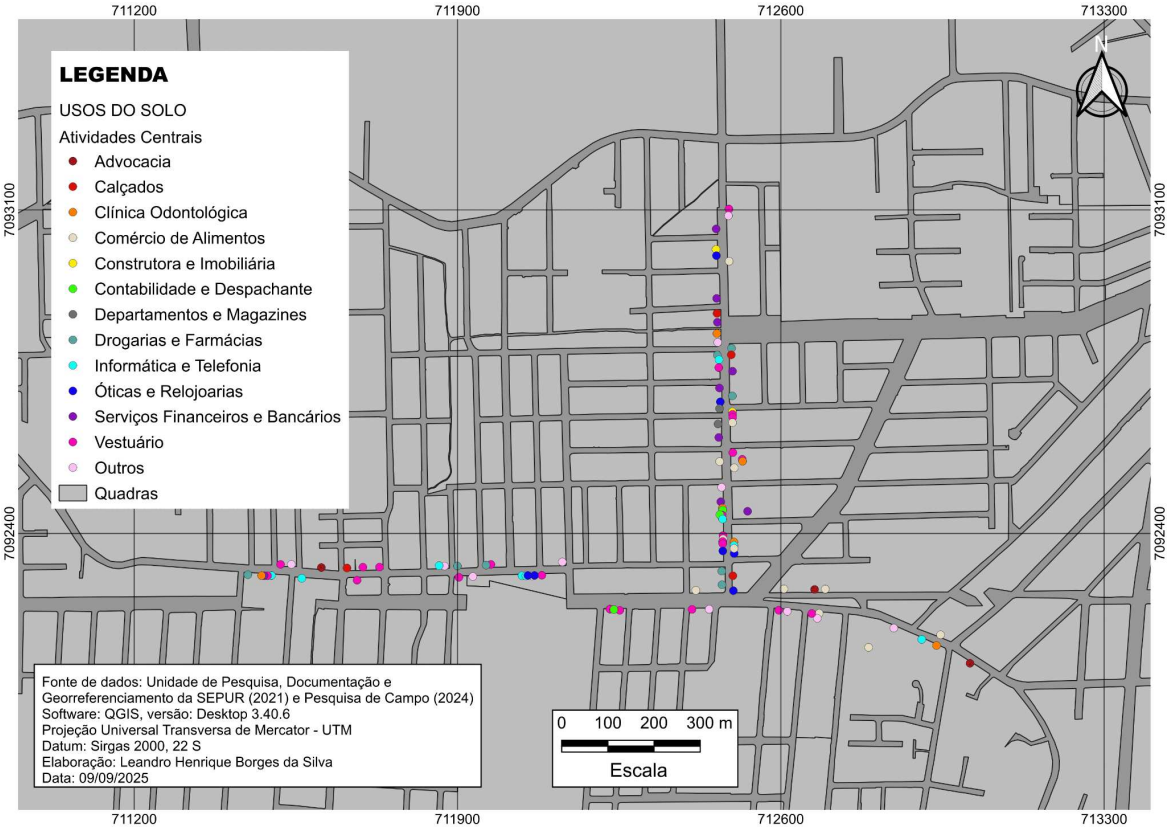
Os fatos supracitados contribuíram, então, para o surgimento de um importante subcentro multifuncional e de alcance intermediário pois, como mostram as tabelas 5 e 6, a atratividade e os deslocamentos internos, o bairro Costa e Silva

apresenta os índices de 2.784 e 601, o que o coloca como uma centralidade média em Joinville (POD, 2019).

O subcentro Costa e Silva apresenta uma série de estabelecimentos comerciais e empresariais que, juntos, agem na atratividade, seja por conta da oferta de empregos de seu setor terciário, ou por conta de clientes que vão em busca de seus serviços especializados.

Dentre os inúmeros estabelecimentos instalados no subcentro Costa e Silva, vale destacar a Navalski e a Merko, dois estabelecimentos funcionais ligados a atividade de conserto de bombas d'água, sendo o primeiro especializado na manutenção de bombas de piscinas e o segundo especializado na manutenção de máquinas e equipamentos para uso geral; Apag soluções contra incêndios, uma empresa especializada no fornecimento de equipamentos contra incêndios como extintores, hidrômetros e tubulações; Nuts Poker, um clube de jogos de poker; *My target*, uma escola de idiomas; o Hotel e Panificadora da Vila, comércios tradicionais e reconhecidos em Joinville. Estes estabelecimentos, em conjunto, contribuem para a atratividade do subcentro. Já a distribuição das atividades centrais existentes no subcentro Costa e Silva podem ser visualizadas no mapa 23:

Mapa 23 - Atividades Centrais no Subcentro Costa e Silva



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 23 estabelecimentos, as atividades centrais mais comuns encontradas no subcentro Costa e Silva são as lojas de roupas e tecidos. A segunda atividade central mais comum são os serviços de telefonia e informática, onde contabilizamos 10 comércios deste setor. A terceira atividade central mais comum no subcentro são as farmácias e drogarias, que totalizam 8 estabelecimentos. As demais atividades centrais são: Óticas e Relojoarias (8 estabelecimentos), Comércio de alimentos (8), Serviços Financeiros e Bancários (7), Clínica de Odontologia (7), Loja de calçados (4), Construtoras, Imobiliárias e Escritório de Arquitetura (3), Contabilidade e Despachante (3), Escritório de Advocacia (3), Loja Varejista de Departamentos e Magazines (2). Outras atividades centrais encontradas no Subcentro Costa e Silva podem ser visualizadas ao final da dissertação no Apêndice B.

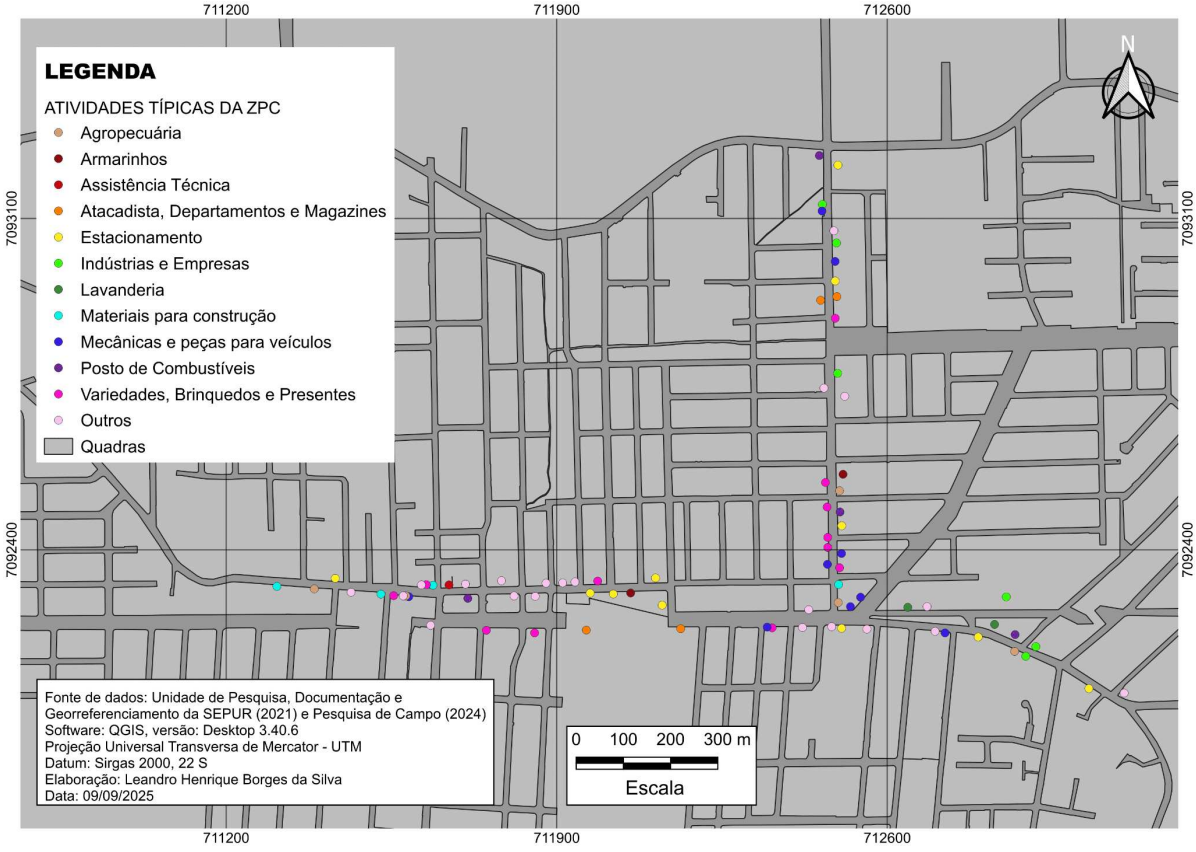
O bairro Costa e Silva também conta a presença de grandes cadeias de lojas que são indicativos da multifuncionalidade existente no subcentro (DUARTE, 1974). Além disso, essas cadeias de lojas também contribuem para sua atratividade.

Dentre as cadeias de lojas presentes no subcentro Costa e Silva, podemos citar: a Autoescola Príncipe, Cacau Show, os postos de combustíveis Ipiranga e Petrobras, a loja de cosméticos Carioca, as drogarias Catarinense, Droga Raia, Farmais, Farmasesi, Nissei e Preço Popular, as instituições financeiras e bancárias Acredicoop, Bradesco, Caixa, Cresol, Itaú e Sicoob, o Laboratório Ghanem, as óticas Moraes, Viamax, Via Visão, a loja de produtos de limpeza Ecoville, a Sorveteria Cremoville, o supermercadista Fort Atacadista, a loja de tintas Tintomax, as varejistas de departamentos e magazines Colombo, Havan, Lojas M&M, Milium e Valdir Móveis e as lojas de vestuário Divina Store, Dutka's e Eromar.

Outras atividades centrais que se destacam no subcentro Costa e Silva são os serviços financeiros e bancários. A existência de "agências bancárias" também reflete a importância da área e seu grau de complexização funcional (DUARTE, 1974).

As atividades típicas da ZPC também contribuem para a consolidação do subcentro Costa e Silva. No mapa 24 podemos visualizar a distribuição das atividades típicas da ZPC no subcentro:

Mapa 24 - Atividades Típicas da ZPC no Subcentro Costa e Silva



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)

Elaboração: própria (2025)

Assim como as atividades centrais, as atividades típicas da ZPC também encontram-se bem distribuídas ao longo das três vias que compõem o subcentro Costa e Silva. Com o total de 11 estabelecimentos, as oficinas mecânicas e venda de peças para veículos representam a maior parcela de atividades típicas da ZPC encontradas no subcentro Costa e Silva. Com o total de 9 estabelecimentos, a segunda atividade típica da ZPC mais comum no subcentro Costa e Silva são as lojas de variedades, brinquedos e presentes. Contabilizamos 5 estabelecimentos de agropecuárias, veterinárias e *pet shops*; juntamente com os estabelecimentos anteriores, também contabilizamos 5 lojas de materiais para construção. Estes estabelecimentos correspondem ao terceiro tipo de atividades típicas da ZPC mais encontradas no subcentro Costa e Silva. Demais atividades típicas da ZPC são: posto de combustíveis (4), Armarinhos (3), Estacionamentos (3), Lavanderias (3), Assistência Técnica de eletrônicos e eletrodomésticos (2), Bicicletarias (2), Comércio Atacadista (2), Loja de embalagens (2), Escola de condutores (2), Indústrias, Empresas e Transportadoras (4), Loja de Tintas (2). Demais atividades típicas da ZPC do subcentro Costa e Silva estão disponíveis no Apêndice B.

Já as atividades não centrais encontradas no subcentro Costa e Silva são: salões de beleza, barbearias e cabeleireiros (12), Lanchonetes e pastelarias (7), Comércios de bebidas e bares (6), Manicures, pedicures e cuidados estéticos (6), Panificadoras, padarias, confeitarias e cafeterias (5), Sorveteria e Açaiteria (4), Verdureiras e Lojas de produtos naturais (4), Costureiras e Sapateiros (3), Chaveiros (2). As demais atividades não centrais existentes no subcentro Costa e Silva podem ser conferidas no Apêndice B.

Devido sua proximidade com a Zona Industrial Norte, também encontramos algumas atividades empresariais e industriais no subcentro Costa e Silva onde, destacamos a presença da Evus, que é uma indústria que fabrica vestuário esportivo; da Transville, que é uma empresa que oferece serviços de logística e transportes; e da Apag, que é uma empresa que fornece equipamentos contra incêndio.

Por fim, a hierarquização da centralidade exercida pelo subcentro Costa e Silva no geral é uma relação de complementaridade à centralidade exercida pelo centro tradicional. O subcentro Costa e Silva não concorre diretamente com o centro

tradicional, já que o subcentro Costa e Silva apresenta praticamente os mesmos estabelecimentos comerciais existentes na área central como, por exemplo, as grandes cadeias de lojas. Apesar disso, quando consideramos alguns equipamentos pontuais como, por exemplo, os da empresa especializada em equipamentos contra incêndio e a empresa especializada em manutenção de piscinas, apesar de fazerem parte da ZPC, percebemos que eles concorrem diretamente com o centro da cidade, pois no centro essas atividades especializadas são inexistentes.

Por fim, a parte norte de Joinville do ponto de vista do ordenamento do território desempenha duas funções específicas: o subcentro Costa e Silva e a Zona Industrial Norte. O primeiro é marcado pela instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços, o que condiz com a legislação mais permissiva, ao autorizar uma maior permissividade do uso do solo em detrimento da Zona Industrial Norte, onde os usos do solo são mais restritivos à atividade industrial. Assim, na parte norte de Joinville foram criadas duas centralidades: uma centralidade industrial que polariza a cidade como um todo e uma centralidade comercial imediata, localizada no Costa e Silva, que polariza as áreas adjacentes a ela mesma, sobretudo o próprio bairro onde esse subcentro está inserido.

4.4.8 Subcentro Floresta

Localizado na parte sul de Joinville, o bairro Floresta abriga o subcentro de mesmo nome, que se situa ao longo da Rua Santa Catarina. Essa rua é a principal via de circulação do bairro Floresta e junto com a Rua São Paulo forma um importante binário na parte sul de Joinville: a Rua Santa Catarina direciona o trânsito do centro para os bairros Floresta, Santa Catarina e Profipo e a Rua São Paulo direciona o trânsito dos referidos bairros para o centro da cidade.

A história do subcentro do bairro Floresta remonta ao período de expansão da antiga Colônia Dona Francisca, no final do século XIX e início do século XX. Naquela época, a expansão da colônia se deu para o sul, incorporando inúmeros lotes agrícolas onde foi aberta a chamada *Katharinenstrasse* (atual Avenida Getúlio Vargas) para ligar tais lotes ao núcleo colonial central (SEPUR, 2017, p. 69).

O traçado da via era “retificado” e partia do núcleo colonial central, precisamente da atual Rua Ministro Calógeras e se direcionava para o sul até a

localidade onde está situado a Estação Ferroviária de Joinville (figura 30) (SEPUR, 2017, p. 69). Após a estação ferroviária, a “rua”, que na verdade tratava-se de uma rodovia (SC - 418), continuava seu trajeto até São Francisco do Sul, passando também por Araquari.

Atualmente, a antiga via *“Katharinenstrasse”* recebe duas nomeações: é denominada Avenida Getúlio Vargas até a Estação Ferroviária, e a partir daí, o nome muda para Rua Santa Catarina, tendo esse nome no trajeto que vai até os limites de Joinville com o Município de Guaramirim” (SEPUR, 2017, p. 149).

Ao analisar a sequência de “mapas históricos” de Joinville, é possível perceber a incipiente urbanização rumo ao sul da cidade. Como vimos anteriormente na figura 5, que mostrou a planta da cidade de Joinville em 1924, é possível identificar na parte esquerda da figura uma via reta. Trata-se da Avenida Getúlio Vargas, via que antecede a Rua Santa Catarina na morfologia urbana de Joinville. Àquela época, essa via tinha como principal função fazer a ligação da área central com a estação de trem. Percebemos que, nesse período, a atual “Rua Santa Catarina” era praticamente inexistente, já que o “bairro” Floresta tampouco existia.

A figura 6 mostra a configuração urbana de Joinville em 1946, onde podemos constatar uma considerável urbanização do bairro Bucarein e um incipiente aglomerado de casas no “bairro Floresta” (parte direita da figura), que marca o início de ocupação do atual bairro Floresta.

Já a figura 7 mostra a urbanização de Joinville em 1962, onde é perceptível a densificação de Joinville no “bairro Floresta”, que até então, era considerado a área periférica sul da cidade.

Assim como o bairro Aventureiro, o nome do bairro Floresta remonta ao futebol, pois

> “em 1943, por iniciativa de alguns moradores foi fundado o Floresta Futebol Clube, cujo campo foi instalado onde atualmente encontra-se a Praça Tiradentes, o qual adotou esse nome em homenagem à densa mata que cobria a região, utilizando inclusive as cores verde e branca, como forma de homenageá-la. Mudaram-se, posteriormente, as cores, para preta e branca, uma vez que o Glória Futebol Clube já usava as primeiras” (SEPUR, 2017, p. 69).

“Aproximadamente em 1955, implantou-se um loteamento em frente ao local onde estava instalado o campo do Floresta Futebol Clube, adotando a denominação “Floresta”, o que se estendeu ao bairro” (SEPUR, 2017, p. 69). Em conformidade com Santana (1998, p. 213), o loteamento Vila Floresta, de propriedade de

Guilherme Urban, foi aprovado em 1953, com o total de 108 lotes e marca o início da expansão imobiliária no bairro, que a partir de então passa por um rápido processo de urbanização.

Segundo Santana (1998, p. 213 - 231), no período de 1952 a 1994 foram aprovados no bairro Floresta cerca de 20 loteamentos, com menos de 200 lotes cada. O autor afirma ainda loteamentos que não tiveram data de aprovação, totalizando mais 8 loteamentos deste tipo aprovados no bairro Floresta.

No mesmo período, o bairro Floresta também contou com uma considerável melhoria em sua infraestrutura, como pode ser observado na figura 46:

Figura 46 - Rua Santa Catarina, bairro Floresta, entre as décadas de 1970 e 1980

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (s/d) *apud* Silva, 2024d

A parte superior da figura 46 retrata o trecho da Rua Santa Catarina nas proximidades da Sociedade Floresta, na década de 1980. Já a parte inferior mostra o trecho da Rua Santa Catarina nas proximidades da antiga Loja May.

Apesar de ter tido um considerável crescimento entre as décadas de 1950 a 1970, o bairro Floresta só foi criado oficialmente através da Lei n° 1.526/1977.

Com relação ao crescimento populacional, em 1980, o bairro Floresta registrava uma população de 14.529 habitantes. Em 1991, a população do bairro teve uma pequena queda quando comparada a 1980, pois foi contabilizada em 14.109 habitantes (IPPUJ, 2013, p. 69) e (SEPUR, 2017, p. 69).

Todavia, no mesmo período, a cidade de Joinville registrou um considerável aumento populacional à medida que novos bairros surgiram. Dessa forma, acreditamos que é possível deduzir que o pequeno decréscimo populacional registrado no bairro Floresta entre os anos de 1980 e 1991 esteja ligado à própria dinâmica da população. É bem provável que alguns moradores de alto poder aquisitivo tenham mudado para outros bairros mais novos. Incluindo nessa dinâmica populacional, acreditamos que alguns moradores de baixo poder aquisitivo também tenham mudado em busca de bairros com aluguel mais barato já que, no referido período, o Brasil passava por uma crise econômica, que afetava sobretudo as populações de baixo poder aquisitivo.

No ano 2000, a população do bairro Floresta voltou a crescer, registrando um total de 16.990 habitantes. Em 2010, o bairro alcançou uma população de 17.986 habitantes e no ano de 2020, foram contabilizados 22.019 habitantes no bairro Floresta (IPPUJ, 2013, p. 69) e (SEPUR, 2017, p. 69).

Como vimos, a dinâmica imobiliária no bairro esteve aquecida por um longo período, através da construção de inúmeros loteamentos horizontais para o crescente número populacional do bairro. Atualmente, a dinâmica imobiliária continua aquecida no bairro, mas com a construção de condomínios verticalizados onde, de acordo com Santana (2017, p. 232), o bairro Floresta ocupa a nona posição entre os bairros mais verticalizados em Joinville e apresenta 65 edifícios com 3 a 4 pisos, 48 edifícios com 5 a 10 pisos e 1 edifício com 11 a 19 pisos.

O perfil socioeconômico do bairro, com base no rendimento em salários mínimos, aponta que 1,4% da população do bairro Floresta não possui nenhum rendimento, 20,2% ganha até 1 salário mínimo, 56,1% da população possui rendimento entre 1 e 3 salários mínimos, 15% ganha entre 3 e 5 salários, 6,5% possui rendimento entre 5 e 10 salários e 1% representa a população do bairro que possui rendimento acima de 10 salários mínimos. Com isso, o rendimento médio mensal no bairro Floresta é de 2,42 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 70).

Destarte, o surgimento do Subcentro Floresta está atrelado a 4 fatores interligados: infraestrutura, população, renda e localização. Dessa forma, identificamos que a melhoria da infraestrutura na Rua Santa Catarina, como visto anteriormente na figura 46, condicionou a mudança do uso do solo predominantemente residencial para um uso cada vez mais comercial. Somado a isso, o aumento populacional do bairro criou um mercado consumidor que foi capaz de promover um “ciclo virtuoso” da (re)produção do capital comercial no próprio bairro o que colaborou para o acúmulo de capital por uma parcela da população, que adquiriu, então, uma renda de médio poder aquisitivo. Aliado a estes fatores, a localização estratégica da Rua Santa Catarina foi um elemento que possibilitou o surgimento de seu subcentro, uma vez que ela é a continuidade em direção à periferia da Avenida Getúlio Vargas, onde está localizado parte do “Eixo Comercial Sul”. Vale destacar também que a Rua Santa Catarina também é uma importante via de saída para o sentido Sul da cidade, do sistema regional que conectava Curitiba à Florianópolis.

Neste ponto, poderia haver alguma “divergência conceitual" com relação à centralidade existente no bairro Floresta. Apesar de ser uma continuidade do Eixo Comercial Sul e ter ligação direta com a área central, o que indicaria uma possível classificação de “eixo comercial”, percebemos que a centralidade do Floresta age mais como um subcentro e buscaremos explicar o porquê.

O embasamento para tal alegação é administrativo. Existe uma extensa via em Joinville que corta a cidade no sentido norte - sul. Esta via recebe nomes distintos ao longo de vários trechos, além de também ter sentidos de circulação diferentes.

A via em questão é a própria “Rua Santa Catarina”, que “nasce” no Rio Piraí e segue para o sentido norte. Quando chega à altura do bairro Bucarein, nas proximidades da Estação da Memória, seu nome é alterado para “Avenida Getúlio Vargas”, seu traçado continua em direção norte e quando chega na Rua Ministro Calógeras, têm seu nome mudado, mais uma vez, para “Avenida Juscelino Kubitschek” e, ao chegar na Rua 9 de Março, já na área central, tem mais uma alteração em seu nome, que passa a chamar-se “Rua João Colin”. A referida via continua em direção norte e, nas proximidades do Terminal Norte, o nome desta via é mudado mais uma vez, quando adquire o nome “Avenida Santos Dumont”.

Portanto, ao considerar sua grande extensão e, por motivos políticos (e administrativos), por essa via ter várias denominações, optamos por considerá-la como um subcentro delimitado nos limites políticos do bairro Floresta e buscaremos compreender como a centralidade é exercida nessa área delimitada. Pontuamos que a coleta de dados empíricos no subcentro Floresta obedeceu a uma área delimitada da Rua Santa Catarina, que iniciou a partir da Rua Leite Ribeiro e terminou na Rua Roberto Lehm.

O Subcentro Floresta é morfologicamente considerado um subcentro linear, e seus comércios e serviços estão inteiramente distribuídos ao longo da Rua Santa Catarina, como pode ser visualizado na figura 47 a seguir:

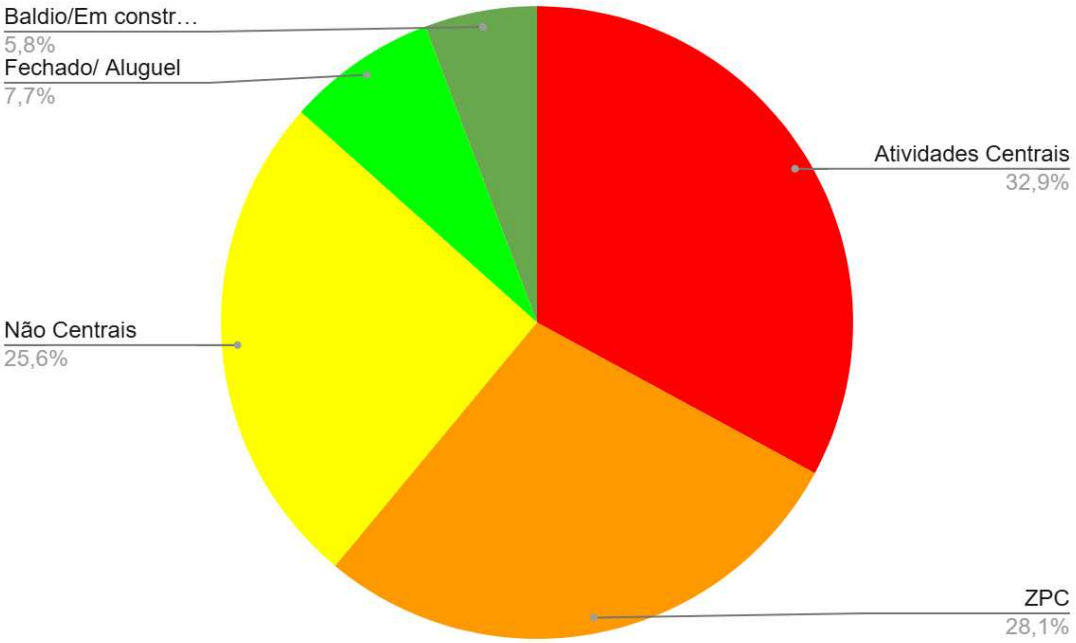
Figura 47 - Rua Santa Catarina em 21/12/2024

Fonte: arquivo próprio (2024)

Com relação a situação dos domicílios instalados no bairro Floresta, 77,2% é próprio, 18,7% alugado, 4% cedido e os outros correspondem a 0,2%. Com relação ao uso do solo no bairro, 83,1% correspondem ao uso residencial, 9,2% ao uso por comércios e serviços, 0,6% por indústrias e os baldios correspondem a 7,2%

(SEPUR, 2017, p. 70). Já a proporção do uso do solo no subcentro Floresta pode ser compreendida a seguir no gráfico 8:

Gráfico 8 - Proporção do uso do solo no Subcentro Floresta

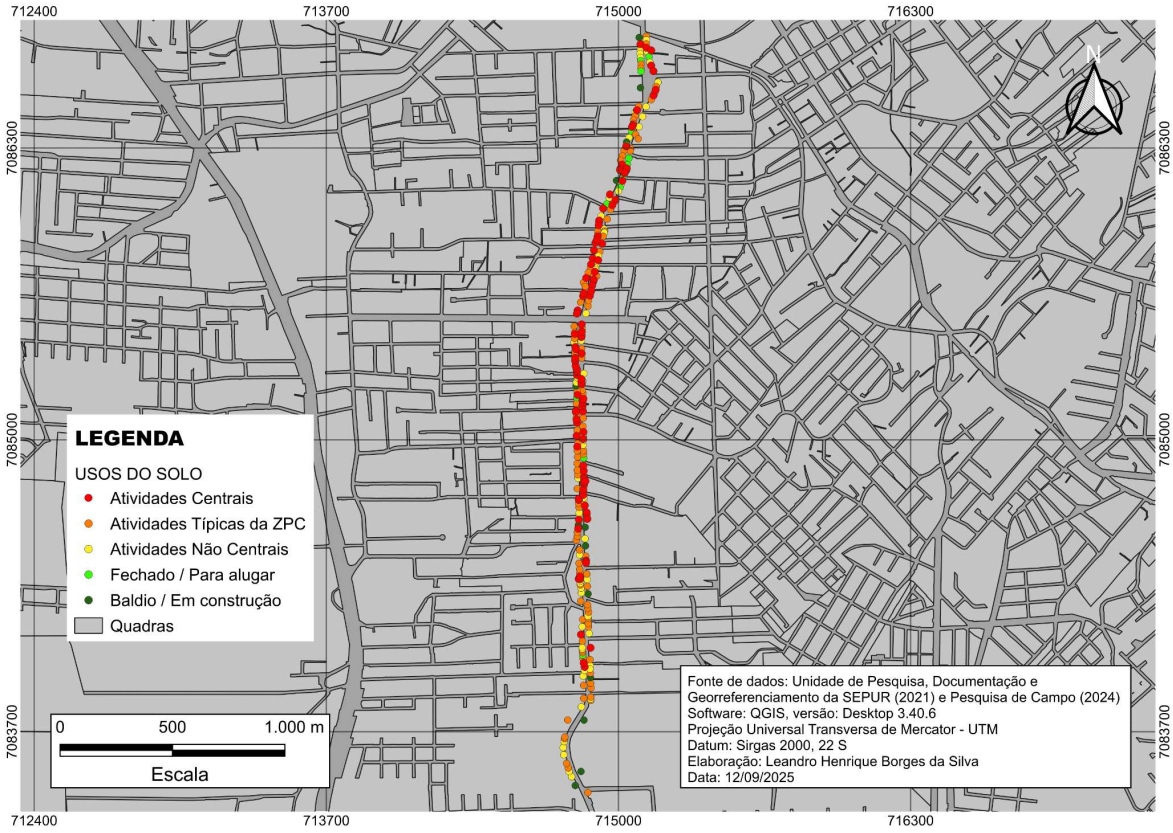


Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 103 estabelecimentos, as atividades centrais correspondem a 32,9% do uso do solo no subcentro Floresta. Na segunda posição aparecem as atividades típicas da ZPC onde contabilizamos 88 estabelecimentos desse tipo e correspondem a 28,1% do uso do solo do subcentro. Na terceira posição encontram-se as atividades não centrais, as quais foram contabilizadas 80 estabelecimentos e representam 25,6% do uso do solo. Já os estabelecimentos fechados, para alugar ou a venda correspondem 7,7% do uso do solo e contabilizamos 24 estabelecimentos nessa situação. Por fim, contabilizamos 18 imóveis baldios/ em construção e eles representam cerca de 5,8% do total do uso do solo no subcentro Floresta.

Já a distribuição do uso do solo no Subcentro Floresta pode ser visualizada a seguir no mapa 25:

Mapa 25 - Usos do solo no Subcentro Floresta



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos ver no mapa 25, apesar de estarem distribuídas ao longo de toda a Rua Santa Catarina, as atividades centrais concentram-se, em sua maioria, entre a Rua Farroupilha e a Rua Sorocaba. Já as atividades não centrais concentram-se na porção sul do subcentro, precisamente entre a Rua Ary Barroso e a Rua Roberto Lehm. Diferentemente das atividades centrais, as atividades típicas da ZPC encontram-se bem distribuídas ao longo da Rua Santa Catarina.

Também, como pôde ser observado no mapa 25, na parte sul do subcentro Floresta conta com alguns terrenos sem uso que apresentam (apresentavam) elevações acima dos 40 metros e, por isso, se enquadram na chamada “Lei da Cota 40”, tratado sucintamente no 37° artigo da Lei n° 1.410/1975. Como vimos anteriormente, quando discorremos sobre o macrozoneamento urbano no PDDS/2022 e a LOT/2017, esses terrenos sem uso são categorizados pelo poder público como AUPA (Área Urbana de Proteção Ambiental).

Apesar disso, tais terrenos foram alvo de “controvérsias” envolvendo a empresa Havan, que previa a construção de uma loja nos referidos terrenos. Desde 2017, a empresa de Luciano Hang tinha um contrato com a imobiliária Casa Nova,

responsável por gerir o terreno que já tinha passado por obras de terraplanagem nos anos 90 (SAAVEDRA, 2024).

Todavia, a terraplanagem não deveria ter ocorrido, pois o terreno em questão se enquadra na cota 40, mesmo após ter passado pelo processo de “rebaixamento”. A Havan pressionou o poder público de Joinville, que alterou a lei e liberou também uma licença ambiental prévia para permitir a construção de mais uma loja da rede no terreno. Em conformidade com Saavedra (2024),

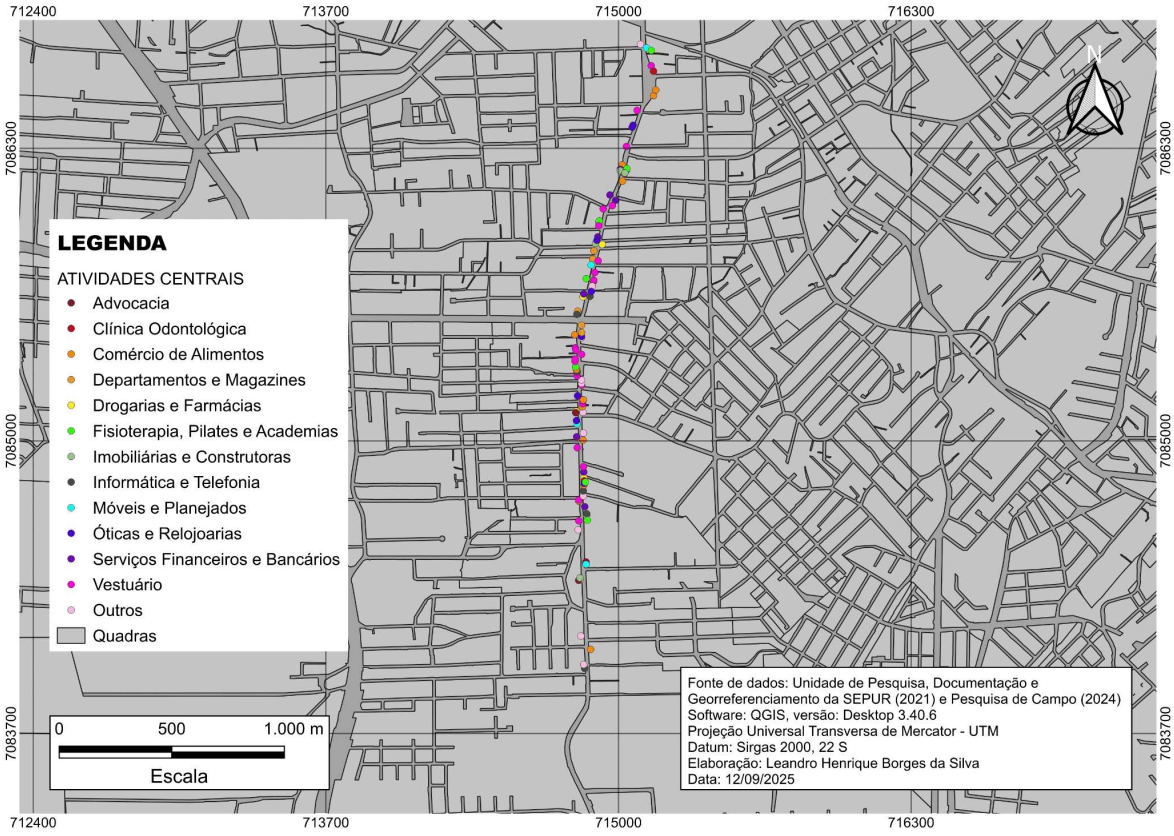
> “no entanto, em ação do Ministério Público de Santa Catarina, o Tribunal de Justiça concedeu liminar, no início de 2021, com proibição de licenças para as obras. O MP alegou irregularidades no licenciamento para a terraplanagem e mineração no terreno, realizadas em 2007 e 2008. O MP cobrou perícia para apurar se havia nascentes no local anteriormente e de que o licenciamento deveria ter sido feito com estudos ambientais como EIA-Rima. A liminar foi confirmada pelo TJ na sequência”.

Devido às irregularidades no terreno em questão, a Havan decidiu encerrar o contrato com a Imobiliária Casa Nova, antes mesmo que as obras de construção da loja Havan no bairro Floresta fossem iniciadas. O encerramento do contrato de locação também retirou o nome da Havan nos processos de conduta do Ministério Público de Santa Catarina.

A distribuição de atividades centrais e típicas da ZPC na Rua Santa Catarina contribuem para a centralidade do subcentro Floresta. Como vimos anteriormente, o Floresta possui um índice de deslocamento interno de 777 deslocamentos e uma atratividade de 3.394 deslocamentos, o que o coloca como uma das maiores atratividades e deslocamentos internos dos bairros de Joinville (POD, 2019).

Apesar de ser um subcentro de alcance intermediário, o Floresta polariza o próprio bairro e partes do bairro Itaum, bairro Santa Catarina e bairro Profipo. Ademais, os dados da POD (2019) mostraram que, no Floresta, as maiores relações interbairros ocorrem entre o bairro Nova Brasília e o bairro Anita Garibaldi (POD, 2019, p. 394). Essa relação interbairros demonstra a forte integração econômica existente entre eles, uma vez que, parte dessas relações ocorrem por conta da existência de inúmeras atividades centrais no subcentro Floresta que desempenham, juntas, um papel de atratividade. A seguir, no mapa 26 conseguimos visualizar a distribuição das atividades centrais existentes no subcentro Floresta:

Mapa 26 - Atividades Centrais no Subcentro Floresta



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

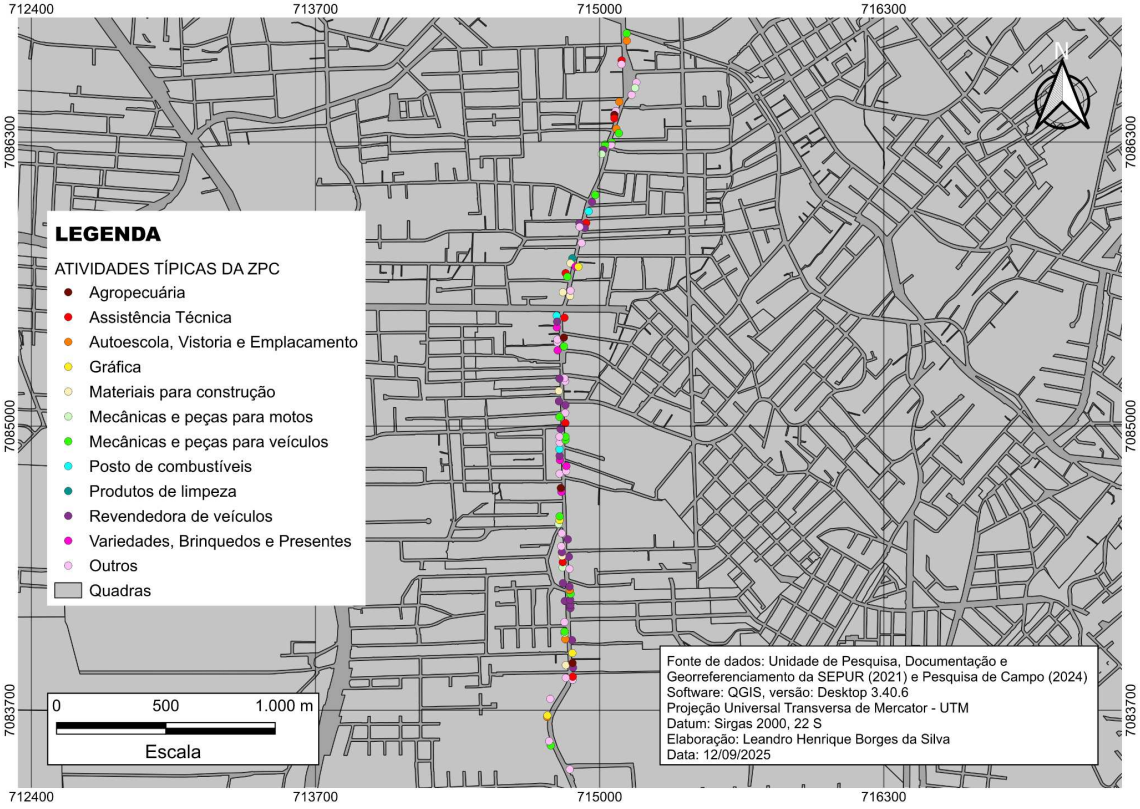
Com o total de 20 estabelecimentos, as lojas de roupas e tecidos representam a atividade central mais comum encontrada no subcentro Floresta. Em seguida, aparecem os comércios de alimentos com 12 estabelecimentos desse ramo. Na terceira posição, com 8 estabelecimentos, estão as clínicas de fisioterapias, academias de pilates e musculação. Também com 8 estabelecimentos, estão as óticas e relojoarias. As demais atividades centrais são: Informática e telefonia (7), serviços financeiros e bancários (5), Clínica odontológica (4), Contabilidade e despachante (4), Drogarias e farmácias (4), Escritório de advocacia (4), Construtora, imobiliária (3), Doces e bombonieres (3), Lojas de departamentos, magazines (3), Lojas de móveis e planejados (3), Loja de calçados (2), Escritório de engenharia e arquitetura (2), Joalherias e lojas de bijuterias (2), Laboratórios de Análises clínicas (2). Outras atividades centrais encontradas no subcentro Floresta podem ser consultadas no Apêndice A.

Outro forte indicativo da centralidade do subcentro Floresta são as inúmeras cadeias de lojas, das quais vale destacar: as autoescolas Renascer e Príncipe, a

revendedora de automóveis Kafka, as bombonieres Cacau Show e Pitter Pan, os postos de combustíveis Ipiranga, Petrobras e Shell, a clínica de estética Virtuosa, as drogarias e farmácias Catarinense, Preço Popular e Raia, as agências bancárias e instituições financeiras Bradesco, Banco do Brasil, Caixa, Itaú e Sicredi, a clínica de fisioterapia Fisiosul, os laboratórios clínicos Gimenes e Ghanem, a loja de celular It Case, as lojas de materiais para construção Balaroti e Casas d'água, as óticas Aurora, Da Vila, Everson, Optoclean e Viamax, as lojas de produtos de limpeza Quiminorte e Soluclean, as sorveterias Eskimó, Icemellow e Zebrão, os supermercadistas Fort Atacadista e Vitorino, as lojas de departamentos e magazines Colombo, Koerich, Magalu, Valdir Móveis, as lojas de variedades Léo Central, Lojão Astral, Milium e Topp Variedades, e as lojas de vestuários Divina, Dutka's, Lalu e Shop Luiza.

Juntamente com as atividades centrais, as atividades típicas da ZPC também desempenham papel fundamental para a consolidação da centralidade exercida pelo subcentro Floresta. No mapa 27, podemos visualizar a distribuição dessas atividades no subcentro.

Mapa 27 - Atividades Típicas da ZPC no Subcentro Floresta



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 19 estabelecimentos, a atividade típica da ZPC mais comum no subcentro Floresta é composta por Revendedoras de Veículos. Em seguida, aparecem as Oficinas mecânicas e venda de peças para veículos com 13 estabelecimentos. A terceira atividade típica da ZPC mais comum encontrada no subcentro Floresta são as assistências técnicas que prestam serviços de consertos e reparos onde contabilizamos 8 estabelecimentos desse segmento comercial. Em seguida aparecem os estabelecimentos: Loja de variedades, brinquedos e presentes (7 estabelecimentos), Loja de materiais para construção (6), Oficinas mecânicas e venda de peças para motos (5), Agropecuária, clínicas veterinárias e *pet shops* (3), Escola de condutores, serviços de vistorias e emplacamentos de veículos (3), Posto de combustíveis (3), Gráfica (2), Loja de produtos de limpeza (2). As demais atividades típicas da ZPC do subcentro Floresta podem ser encontradas no Apêndice B.

Dentre as atividades não centrais, também vale destacar a presença de 16 salões de beleza, barbearias, cabeleireiros; 11 pastelarias e lanchonetes; 9 bares, comércios de bebidas e tabacarias; 4 sorveterias e açaiterias; 3 lojas de cosméticos; 3 panificadoras, padarias, confeitarias e cafeterias; 3 papelarias; 3 verdureiras e loja de produtos naturais; 2 peixarias. Outras atividades não centrais do subcentro Floresta também podem ser consultadas no Apêndice B.

Por fim, o subcentro Floresta também possui uma relação de complementaridade à centralidade do centro tradicional, não concorrendo diretamente com ele.

No entanto, a presença de alguns estabelecimentos “específicos” no subcentro Floresta como: o “Meira equipamentos”, estabelecimento que realiza manutenção e venda de equipamentos para supermercados, padarias, lanchonetes e restaurantes; a “Macar Náutica”, um estabelecimento que vende equipamentos náuticos; o “Léo”, despachante marítimo e escola náutica; “Exclusive Piscinas”, o próprio nome já deduz seu segmento de vendas; “GilMaq”, vende e faz manutenção em máquinas de costuras; “Compretec”, uma fornecedora de equipamentos de ar comprimido e compressores; “Schirmer”, vende peças e motores elétricos; e, “Horus Aero Táxi”, um estabelecimento especializado em manutenção e venda de peças para helicópteros; e o Hotel Cheri Ami, são indicativos da existência de uma centralidade única e capaz de atrair públicos externos a Joinville para o subcentro Floresta.

Mas, a existência de tais estabelecimentos não necessariamente servem para estabelecer uma “concorrência” direta com o centro tradicional, mas sim para reforçar o seu papel como um subcentro “independente” da área central, exercendo sua centralidade, apesar de mediana, na parte sul de Joinville.

4.4.9 Subcentro Vila Nova

Distante 6,38 km do centro da cidade, o bairro Vila Nova localiza-se na parte oeste de Joinville e possui uma área de 14,43 km² (SEPUR, 2017, p. 169). Localizado na principal rua do bairro, a Rua XV de Novembro, o Vila Nova possui mais um subcentro de comércio e serviços que atende a população do próprio bairro e também de algumas comunidades da zona rural de Joinville.

A Rua XV de Novembro é uma extensa via urbana de Joinville, que parte do centro da cidade e termina no bairro Vila Nova. Como o intuito desta pesquisa é compreender as dinâmicas de novas centralidades em Joinville, resolvemos realizar um recorte de parte desta via pública para compreensão da existência de mais um subcentro de comércios no espaço urbano joinvilense. Portanto, as análises envolvem um recorte preciso da Rua XV de Novembro desde a Rua Leopoldo Beninca até a Rua Júlio Stolf.

Por ser outra extensa via em Joinville, a Rua XV de Novembro também entraria numa outra discussão conceitual onde a mesma poderia ser considerada um “eixo comercial” caso mantivesse uma dinâmica de concentração de atividades terciárias ao longo de toda sua extensão. Nossa primeira justificativa para não classificá-la como eixo comercial é justamente a inconsistência da presença de atividades comerciais, isto é, a mesma possui dois polos de concentração de atividades comerciais que se localizam em sua parte inicial, na área central, e em sua parte final, já no bairro Vila Nova.

Ademais, utilizamos o fator político para delimitar a sua porção final como um subcentro, uma vez que a referida via passa por vários bairros como o próprio Centro, o América, o Glória e por fim, o bairro Vila Nova. Nosso critério de delimitação envolve, além do fator político, o “morfológico”, pois observamos que a referida via encontra-se “separada” politicamente, por conta da BR - 101, o que

utilizamos como argumento “morfológico” de referir-se a ela, em sua porção final, como um “subcentro” de comércios e de prestação de serviços.

A primeira característica do Subcentro Vila Nova (figura 48) é que o mesmo trata-se de mais um subcentro “linear”, assim como o subcentro Floresta, pois ele está localizado inteiramente em uma única via, a Rua XV de Novembro, que também é a principal rua do bairro Vila Nova.

Figura 48 - Subcentro Vila Nova em 20/12/2024

Fonte: arquivo próprio (2024)

A história do bairro Vila Nova também remonta aos primórdios da colonização de Joinville, onde surgiu como um núcleo secundário composto inicialmente por colônias agrícolas de colonização majoritariamente germânica.

Mesmo com um mercado imobiliário ainda incipiente, já na primeira fase da colonização, latifundiários do Rio de Janeiro, como Bernardo Poschaan e Arthur Guiger, compraram muitos lotes com fins especulativos. Esses dois empresários, ambos ligados ao cultivo de café, lideraram um movimento para transferir o centro urbano da Colônia Dona Francisca, da região portuária (às margens do rio

Cachoeira) para a área da Estrada Anaburgo, atual bairro Vila Nova (FICKER, 1965 *apud* SANTANA, 1998, p. 16).

Com isso, o “bairro” Vila Nova surgiu em razão da necessidade de se estender os limites da antiga Colônia Dona Francisca através de uma “picada” que a ligaria à serra, conectando-a à cidade de Curitiba (SEPUR, 2017, p. 169).

Assim, a “ocupação inicial” do vila Nova está associado à procura dos terrenos por seus respectivos proprietários, que utilizaram de algumas “picadas” já existentes, em geral, no sentido rio Cachoeira - Serra do Mar, através de riachos que apresentavam profundidade favorável à navegação (SEPUR, 2017, p. 169).

Segundo Ficker (1965, p. 130), “antes de chegar ao pé da serra, porém, os pioneiros atravessaram um vasto pantanal e baixada formada pelos rios Águas Vermelhas e das Botucas, antes da sua confluência com rio Piraí-Piranga”. O pantanal mencionado por Ficker (1965), “seria exatamente onde hoje é o Bairro Vila Nova” (HINSCHING, 2023b).

Em conformidade com Ficker (1965, p. 130)

> “em agosto de 1852, e nesse local (atual Vila Nova), a Direção da Colônia mandou construir um rancho e distribuiu os primeiros lotes aos colonos recém-chegados. Esse novo núcleo colonial, e broto da Dona Francisca, é de suma importância para o desenvolvimento agrícola, em virtude da terra fértil e do clima menos úmido. Nasceu assim "Águas Vermelhas", mais tarde chamado "Annaburg", em homenagem à Dona Anna Aubé, esposa do Sr. Léonce Aubé”.

Como relatado por Ficker (1965), a localidade mudou de nome algumas vezes até chegar ao nome atual. No período das picadas e aberturas de caminhos para ocupação das terras, a localidade era chamada de Águas Vermelhas. Com a instalação dos primeiros lotes agrícolas, a localidade recebeu o nome de Anaburgo e logo em seguida, o nome foi alterado para *Neudorf* (Vila Nova, em alemão).

Sobre a consolidação da ocupação da localidade de *Neudorf*, Ficker (1965, p. 247), registrou: “nesse mês de fevereiro de 1866 fundou-se o novo núcleo colonial no final da Estrada Blumenau, com uma praça ao centro e diversos lotes demarcados - Neudorf”.

No entanto, a localidade de *Neudorf* teve que mudar seu nome, mais uma vez, por conta da Campanha de Nacionalização promovida por Getúlio Vargas, que se estendeu durante a 2ª Guerra Mundial onde, por volta de 1940, passou a denominar-se “Vila Nova”, mantendo este nome até os dias atuais (SEPUR, 2017, p. 169).

Apesar de Ficker (1965) mencionar que a localidade de *Neudorf* foi fundada em 1866, o que mais tarde viraria a ser o atual bairro Vila Nova, já haviam vestígios de ocupação do bairro antes da data de fundação mencionada pelo autor, pois em 1854 foi fundada a Escola Municipal Anaburgo, localizada atualmente na Rua Anaburgo, n° 1747. De acordo com a SEGOV (2022),

> "a Escola Municipal Anaburgo é a mais antiga da cidade de Joinville. Fundada em 1854, foi uma instituição luterana, passou a ser administrada pelo Estado de Santa Catarina e em 1967 passou a ser municipal. Atualmente, a escola atende a 473 alunos, da Educação Infantil ao 9º ano do Ensino Fundamental e conta com 48 profissionais".

Com o tempo, a localidade que deu origem ao bairro Vila Nova sofreu várias alterações no uso de seu território. Sobre tais transformações, Ficker (1965, p. 130) registrou que "(...) a Colônia já mudou bastante e, em lugar do mato alto e escuro, vêem-se plantações de arroz, milho e cana". Duarte e Carelli (2020, p. 95) confirmam as transformações no uso do território do bairro Vila Nova ao mencionarem que,

> "na primeira metade do século XX no bairro já se encontravam propriedades e atividades agrícolas realizadas por descendentes germânicos e suíços, mas foi principalmente na segunda metade do século que "migrantes de antigas colônias italianas" da região do Vale do Itajaí se mudaram para o bairro, "inovando" as práticas do cultivo irrigado em Joinville".

Por o bairro Vila Nova situar-se numa área limítrofe entre o rural e o urbano, ele teve, por muito tempo, o uso de seu território composto por atividades primárias. Dentre os plantios já mencionados anteriormente, o que se destacou foi a rizicultura. "É possível evidenciar os arrozais (...), bem como caminhos que levam a outras localidades da Estrada Blumenau na região próxima à Cascata do Piraí, no bairro Vila Nova" (DUARTE e CARELLI, 2020, p. 95).

Ainda nos dias atuais, o bairro Vila Nova possui uma paisagem de transição onde é comum visualizar práticas do rural no urbano e vice-versa. Sobre esse fato, Duarte e Carelli (2020, p. 98) registou que

> "essa situação é recorrente, pois notam-se casas, edifícios e fábricas próximos aos arrozais em diferentes lugares do bairro Vila Nova, refletindo algumas mudanças entre a continuidade (ou não) da rizicultura e o crescimento demográfico e imobiliário na cidade".

Sobre a condição de vida da população que fundou o "bairro" Vila Nova, Hinsching (2023b) registrou que os imigrantes tinham "uma vida muito difícil, as pessoas se dedicavam a cuidar de animais e viver da agricultura". Além disso, "(...) a

população estava voltada às atividades agropastoris que eram vendidas na condição de produção excedente à cidade" (SEPUR, 2017, p. 169). "Eram vendidos no centro da cidade porque na localidade não tinha muito valor. Vendiam tubérculos, carne e leite." (HINSCHING, 2023b).

"A partir da década de 20, além de vender os produtos no centro da cidade, aproveitavam para comprar roupas, calçados, farelo e sal, porque não tinha ainda 'secos e molhados' na região" (HINSCHING, 2023b).

O uso do território no bairro Vila Nova começou a transicionar de atividades primárias para atividades terciárias a partir da primeira metade do século XX. Como podemos ver adiante, a figura 49 mostra um dos primeiros comércios do bairro Vila Nova localizado na Rua XV de Novembro em 1925 onde, ao centro destaca-se a Casa Comercial Germano Baumer.

De acordo com informações do catálogo de fotos do Arquivo Histórico de Joinville (SECULT, 2021), a casa comercial era

> "pertencente a Paulo Germano Baumer e Alice Boehm Baumer, fundada em 1918, situada na esquina da Rua XV de Novembro com a Estrada Anaburgo, no final do bairro Vila Nova. Neste período era considerado região de bananal (Guaramirim) como indica a placa. Nos fundos da casa comercial era realizado as domingueiras no salão de baile".

Figura 49 - Casa Comercial Baumer em 1925

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (s/d)

Com relação à infraestrutura, “entre as décadas de 1920 e 1930 as estradas que ligavam o centro ao bairro Vila Nova eram de péssima conservação e pioravam após as chuvas. A energia elétrica começou a ser ofertada a partir da década de 30. A rede de água tratada chega ao bairro em meados da década de 1960 e o transporte coletivo na década de 1970” (SEPUR, 2017, p. 169).

A seguir, a figura 50 mostra as boas condições de infraestrutura instaladasna Rua XV de Novembro na década de 1970. Também é possível ver ao centro da figura 50 o antigo Comercial Baumer, também retratado anteriormente pela figura 49. Ademais, é possível identificar à direita da figura 50 o posto Ipiranga, que ainda funciona no mesmo local nos dias atuais.

Figura 50 - Rua XV de Novembro, bairro Vila Nova, nos anos 1970

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (s/d) *apud* Hinsching (2023bb)

As instalações do antigo Comercial Baumer ainda funcionam na atualidade e, apesar de ter sido reformado, o prédio trata-se de uma rugosidade no espaço joinvilense, pois no mesmo estabelecimento onde outrora funcionou o antigo Comercial Baumer, agora abriga as atividades da Confeitaria “7 Grãos Pães e Doces”.

Apesar de ter apresentado uma dinâmica de crescimento populacional e transformações econômicas no uso de seu território ao longo da primeira metade do século XX, o bairro Vila Nova só vai existir oficialmente a partir da Lei nº 1.526/1977, que tratou de denominar e estabelecer os limites do bairro.

Notamos, então, que o bairro Vila Nova sofreu consideráveis transformações em seu espaço, partindo do uso rural para o uso urbano, aumentando sua população consideravelmente com o passar do tempo.

Em 1980 o bairro Vila Nova contava com uma população de apenas 2.437 habitantes, passando para 8883 habitantes em 1991. No ano 2000, a população do bairro foi contabilizada em 15.695 habitantes, aumentando para 22.008 habitantes em 2010. Por fim, em 2020, a população do bairro era de 26.939 habitantes (IPPUJ, 2013, p. 169) e (SEPUR, 2017, p. 169).

O aumento populacional também condicionou a criação de moradias/ loteamentos pois, ao mesmo tempo em que a população aumentava, surgiam também uma grande produção de loteamentos no bairro Vila Nova, como apontado por Santana (1998, p. 207), houve uma “explosão dos loteamentos. Início de um período de 16 anos de altas taxas de produção de lotes, que dura até 1993”.

Dentre os loteamentos aprovados no Vila Nova, entre 1979 e 1983, houve a aprovação de 5 loteamentos, com menos de 100 lotes cada, destacando-se a criação do loteamento “Parque Residencial XV de Novembro I”, com 310 lotes, aprovados em 1984. Entre 1984 e 1985, mais 2 loteamentos foram aprovados, com menos de 100 lotes cada. Já em 1986, há a aprovação dos loteamentos Agulhas Negras e Águas Vermelhas, possuindo 631 lotes cada. Em seguida, até 1990, foram aprovados 11 loteamentos com menos de 200 lotes cada. Em 1991, foi aprovado o loteamento Nova Vila I, possuindo 338 lotes. Entre 1992 e 1993, mais 2 loteamentos foram aprovados, contendo menos de 100 lotes cada. Em 1994, foi aprovado o loteamento Vivalares, com 278 lotes, além de mais 1 loteamento com menos de 100 lotes. Em 1996, foi aprovado o loteamento Parque Residencial XV de Novembro IV, com 616 lotes, além de mais 1 loteamento com menos de 100 lotes (SANTANA, 1998, p. 219 - 229). No período analisado por Santana (1998), foram aprovados 28 loteamentos somente no bairro Vila Nova, o que constata o *boom* imobiliário sofrido pelo bairro no referido período.

Atualmente, o mercado imobiliário no bairro Vila Nova ainda continua aquecido, e tem sido comum a instalação de loteamentos na parte sul do bairro como o Platz Ecoville e a instalação de condomínios residenciais fechados. Com intuito de vender seus empreendimentos, os promotores imobiliários veiculam a possíveis compradores a ideia de “tranquilidade”, “segurança” e de “contato com a natureza” de seus empreendimentos localizados no bairro Vila Nova. A presença de

condomínios como o Quinte Essence e o Nadir Voss ilustram essa atual dinâmica imobiliária destinada a um público de alto poder aquisitivo no bairro Vila Nova.

Com relação a renda no bairro, 2,1% da população não possui nenhum tipo de rendimento, seguido por 31,6% da população que ganha até 1 salário mínimo. O público que ganha entre 1 e 3 salários mínimos representa a maioria, somando 57,4% da população. Os que ganham entre 3 e 5 salários mínimos representam 6,9% da população. Já os que ganham entre 5 e 10 salários representam 1,9% da população. E, por fim, a população que tem um ganho acima de 10 salários mínimos, representa apenas 0,2% da população. Com isso, o rendimento médio mensal é de 1,76 salários mínimos (SEPUR, 2017, p. 170).

Após analisarmos a história do bairro Vila Nova, acreditamos que o surgimento e desenvolvimento de seu subcentro está ligado a um conjunto de fatores de ordem espacial, econômica e social.

Fatores como a conversão do capital primário em terciário, onde os primeiros imigrantes agricultores que receberam seus lotes rurais no bairro Vila Nova, então localidade de Anaburgo e posteriormente *Neudorf*, ao cultivarem e depois venderem os excedentes da produção para outras partes da cidade, acumularam riquezas e investiram na criação de comércios locais para atender às necessidades da população local, já que, até então, não existiam comércios de “secos e molhados”. Comércios como o Comercial Casa Baumer são evidências de nossa alegação.

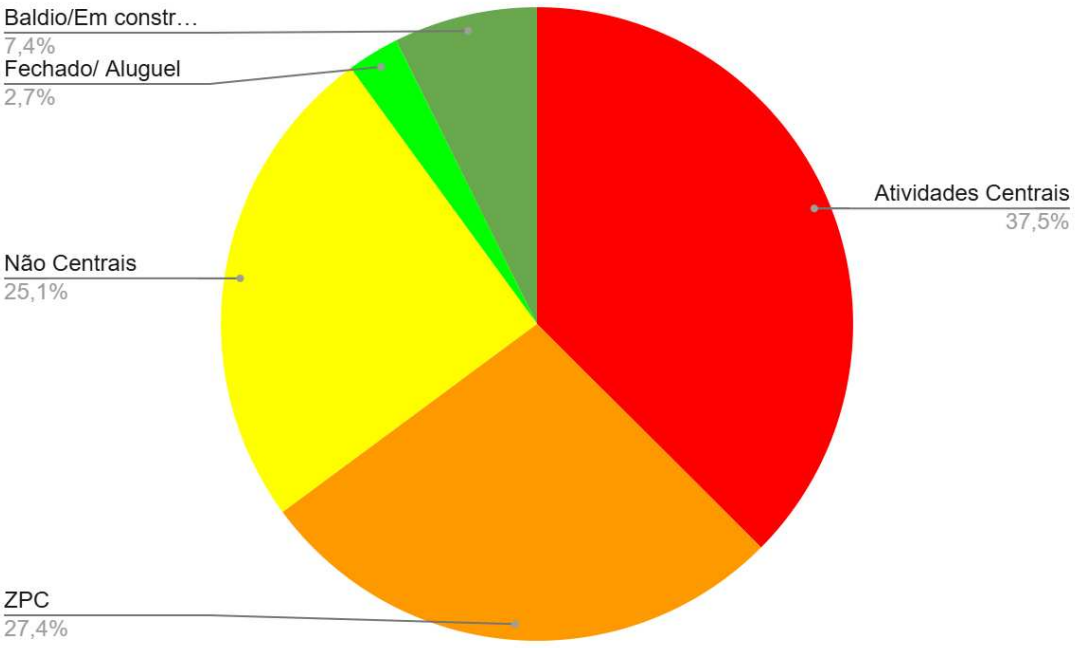
Ligado ao primeiro fator, está a criação de um mercado consumidor local no bairro Vila Nova pois, como vimos, a população da localidade de *Neudorf* aumentou com a vinda de descendentes de imigrantes italianos, que também precisavam comprar produtos de necessidades básicas. Portanto, o capital obtido com a venda de produtos primários foi utilizado para investir na criação de estabelecimentos comerciais, motivado pelo aumento da demanda provocado pelo aumento populacional.

Outro fator que contribuiu para o surgimento do subcentro Vila Nova é a grande distância do centro da cidade e seu “isolamento territorial”, já que a BR 101 está entre o bairro e o resto da cidade. Ligado a esse fator, está a melhoria da infraestrutura do bairro, o que permitiu a uma maior complexização das atividades terciárias no bairro com a instalação, por exemplo, de cadeias de lojas e serviços financeiros e bancários.

Nossas ponderações sobre a existência do Subcentro Vila Nova são corroboradas pelo próprio poder público municipal que reconhece o bairro como um “Setor Especial de Centralidade Urbana (SE-08)”, pois abriga mais uma Estação de Cidadania (terminal de ônibus) do transporte coletivo em Joinville (PDDS/2022).

Já com relação à situação dos domicílios no bairro Vila Nova, 78,7% é próprio, 19,2% é alugado e 2,1% cedido. O uso do solo no bairro Vila Nova é composto por 76,4% de uso residencial, seguido por 17,9% baldio. O uso comercial representa 5,2% e o uso industrial, apenas 0,5% (SEPUR, 2017, p. 170). A seguir, o gráfico 9 mostra a proporção do uso do solo no subcentro Vila Nova:

Gráfico 9 - Proporção do uso do solo no Subcentro Vila Nova

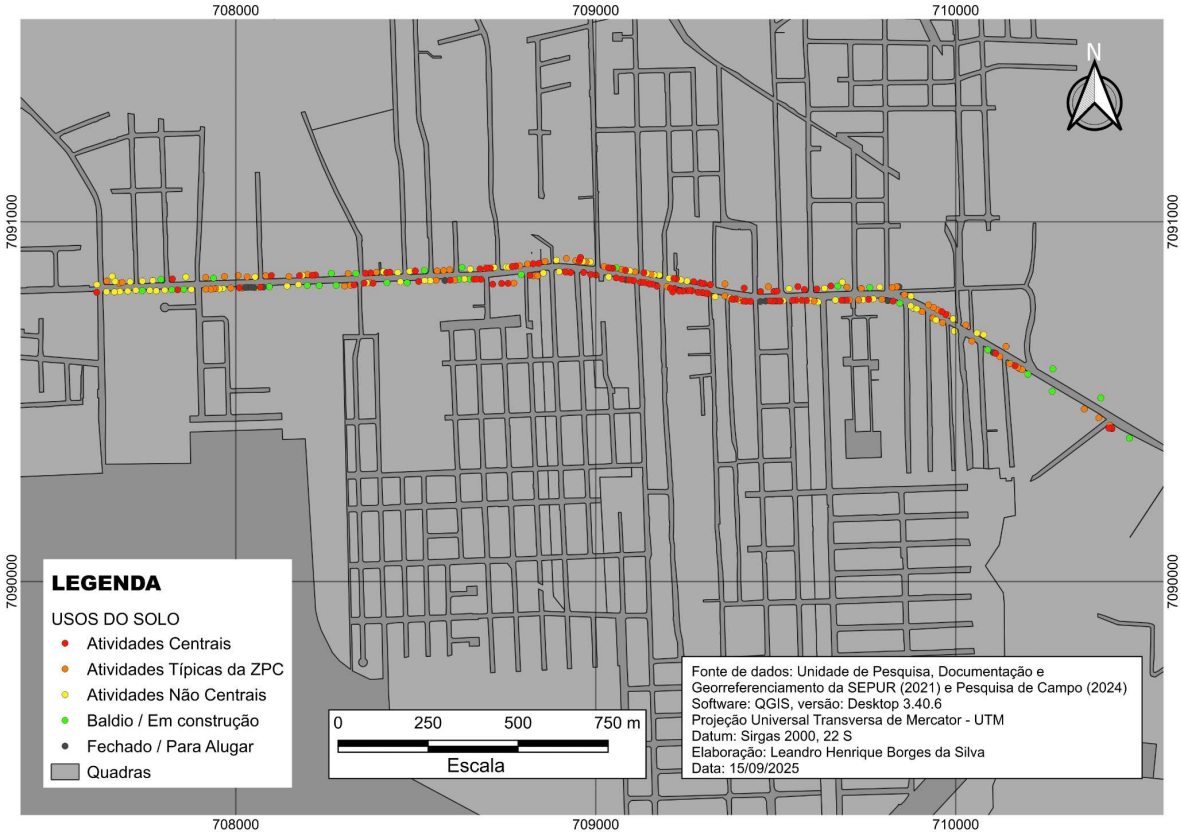


Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Como podemos ver no gráfico anterior, com o total de 112 estabelecimentos, as atividades centrais correspondem ao maior uso de atividades instaladas no Subcentro Vila Nova, totalizando 37,5% do total do uso do solo. Em seguida estão as atividades típicas da Zona Periférica ao Centro, totalizando 27,4% do uso do solo no Subcentro Vila Nova. Ao todo são 82 estabelecimentos que compõem as atividades da ZPC. Na terceira posição estão as atividades não centrais, compostas principalmente por estabelecimentos relacionados ao comércio de uso frequente. O

Subcentro Vila Nova possui 75 estabelecimentos deste tipo, o que representa a proporção de 25,1% do uso total. Os imóveis fechados ou que estão para alugar e a venda representam 2,7% do uso e totalizam 8 imóveis nessa condição. Já os lotes baldios ou em construção totalizaram 22, o que corresponde a 7,4% do uso do solo no Subcentro Vila Nova. Já a distribuição do uso do solo no Subcentro Vila Nova, localizado na Rua XV de Novembro pode ser visualizado a seguir no mapa 28:

Mapa 28 - Usos do solo no Subcentro Vila Nova



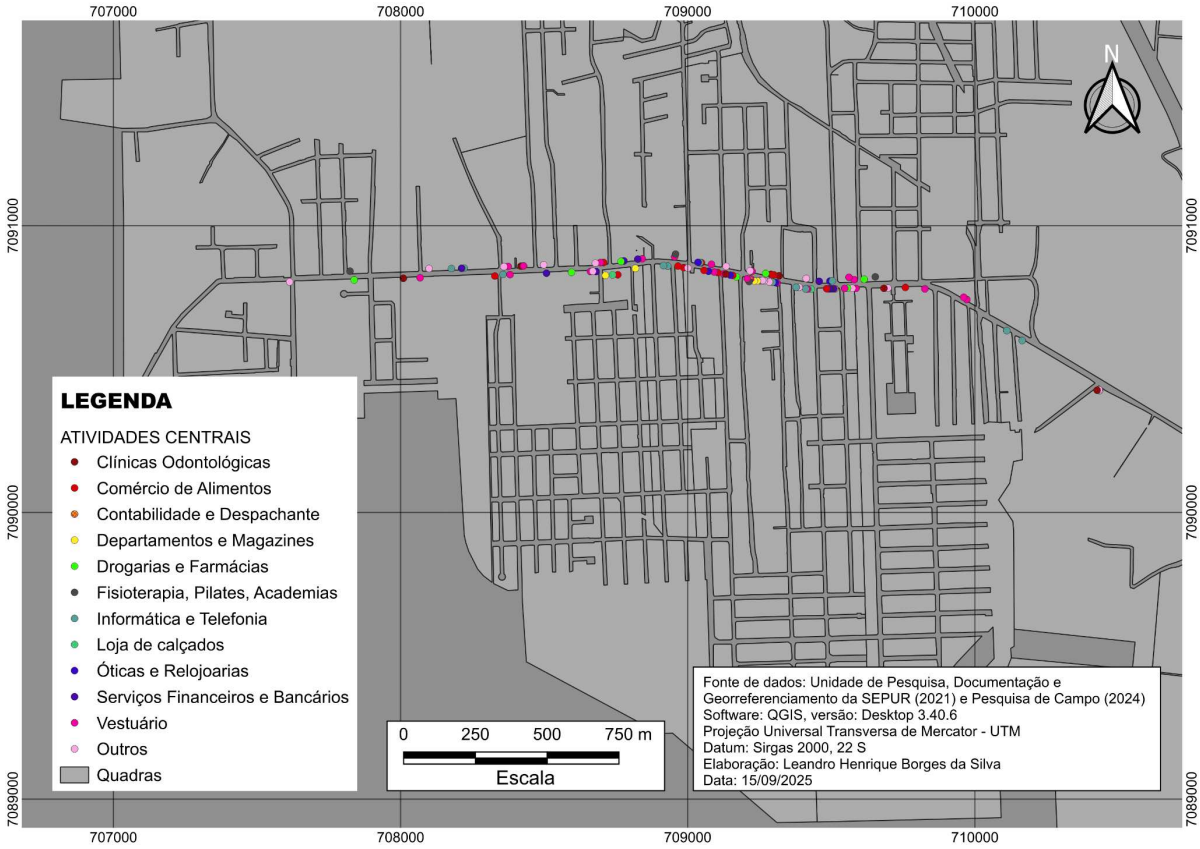
Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

O uso do solo composto por atividades centrais se concentram majoritariamente nas proximidades da Estação da Cidadania Vila Nova Professor Beno Sebastião Harger. Já as atividades típicas da ZPC encontram-se distribuídas ao longo da Rua XV de Novembro. Como podemos ver no mapa anterior, as atividades não centrais concentram-se na porção oeste, nas proximidades da Rua Júlio Stolf. Já a concentração de lotes fechados/ para alugar e dos terrenos baldios situam-se nas proximidades das Ruas Ângela Beninca e Leopoldo Beninca.

Como vimos anteriormente nas tabelas 5 e 6, o Vila Nova é o sexto bairro no índice de atratividade com 4.045 deslocamentos. Somado a isso, ele apresenta mais 1.025 deslocamentos, sendo classificado como o terceiro bairro no índice de deslocamentos internos (POD, 2019). Sua atratividade se sobressai a de muitos bairros de Joinville devido sua localização estratégica, próximo a Zona Industrial Norte e às margens da BR - 101 e da SC - 108. Fato que contribuiu para o desenvolvimento de inúmeras atividades empresariais, que também têm colaborado muito na atratividade do subcentro Vila Nova.

Além das atividades empresariais, o subcentro conta com inúmeras atividades terciárias importantes, como as cadeias de lojas, das quais podemos citar: a Cacau Show, os postos Ipiranga e Rodoil; um polo da universidade Uniasselvi; as drogarias Catarinense, Droga Raia, Farmasesi e Preço Popular; agências bancárias e serviços financeiros como Acredicoop, Banco do Brasil, Caixa, Credlar, Sicoob, Sicredi; laboratório clínico Ghanem; Ótica Everson; Produtos de limpeza Ecoville; Sorveterias Cremoville e Eskimó; Supermercadistas Fort Atacadista e Hiper Mais; Loja de tintas Color-x e Tintomax; Lojas de operadoras de celular Tim e Vivo; as lojas de departamentos e magazines Colombo, Koerich, Milium e Valdir Móveis; as lojas de variedades Donna Coisa e Tal, Lojão Astral e Mega Preço Único; e, a de vestuário Eromar. Em seguida apresentamos o mapa 29, que traz a distribuição das atividades centrais no subcentro Vila Nova:

Mapa 29 - Atividades Centrais no Subcentro Vila Nova



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Dentre as atividades centrais existentes no Subcentro Vila Nova, com 22 estabelecimentos, as do setor de vestuário, como lojas de roupas e tecidos são as que se destacam. O segundo tipo de atividade central mais comum existente no Subcentro Vila Nova são os Serviços de Informática e Telefonia onde contabilizamos 12 estabelecimentos desta categoria. A terceira atividade central mais comum são as clínicas odontológicas com 7 estabelecimentos. Juntos na terceira posição, também com 7 estabelecimentos, estão as drogarias e farmácias. Também empatado na terceira posição e com 7 estabelecimentos estão os comércios de alimentos como restaurantes, churrascarias, pizzarias e fast foods. Demais atividades centrais encontradas no subcentro Vila Nova são: Óticas e Relojoarias (6 estabelecimentos); Contabilidade e Despachante (5 estabelecimentos); Serviços Financeiros e Bancários (5); Acessórios e produtos infantis (4); Loja de calçados (4); Clínica de Fisioterapia, Pilates e Academias (4); Lojas de departamentos e magazines (4); Lojas de Doces e bombonieres (3); Floriculturas (3); Loja de móveis e planejados (3); Loja de instrumentos Musicais (2); Loja de colchões (2). Outros

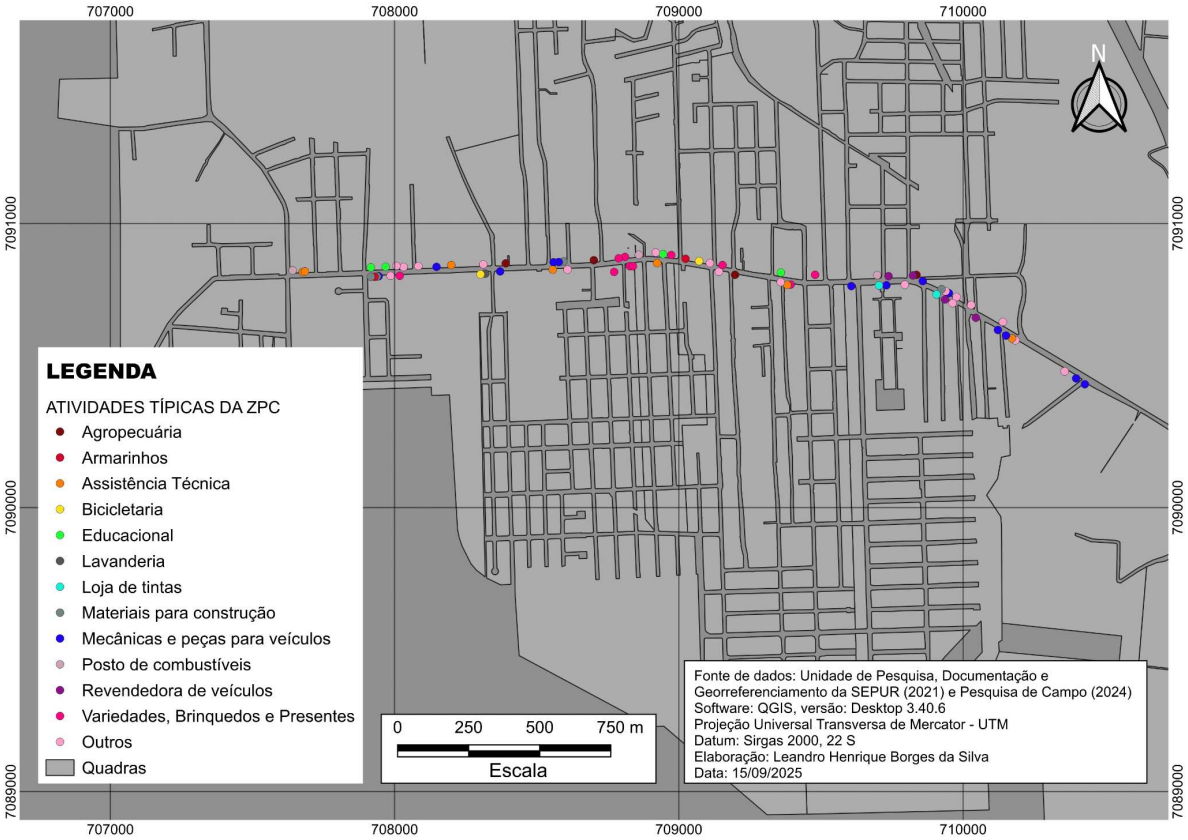
estabelecimentos que compõem as atividades centrais estão disponíveis no Apêndice B.

Existem alguns estabelecimentos comerciais instalados no subcentro Vila Nova que merecem destaque, como é o caso do “Vila Vinhos”, um tipo de estabelecimento voltado à venda de vinhos que não encontramos noutros centros funcionais.

Outro segmento de estabelecimentos “único” encontrado no Vila Nova é o “Caio instrumentos musicais”. Ainda junto na categoria do estabelecimento anterior, aparece o “Conexão”, que é um estabelecimento que fornece assistência técnica a aparelhos eletrônicos e musicais. A categoria desses estabelecimentos também não foi encontrada nos outros centros funcionais estudados anteriormente, o que coloca o Vila Nova como um subcentro de destaque neste segmento. No entanto, reiteramos que existem estabelecimentos desse tipo em Joinville, mas eles apenas não estão “localizados” nos centros funcionais estudados.

Apesar de ser categorizado como um estabelecimento da Zona Periférica ao Centro, o estabelecimento comercial “Taype Tolazzi e Moreno” merece destaque, pois é um estabelecimento comercial que fornece peças e acessórios para implementos rodoviários. É um tipo de comércio de segmento único que não foi encontrado em nenhum dos outros centros funcionais estudados até agora. A seguir, o mapa 30 mostra a disposição das atividades típicas da ZPC no subcentro Vila Nova:

Mapa 30 - Atividades Típicas da ZPC no Subcentro Vila Nova



Fonte: Pesquisa de Campo (2024)
Elaboração: própria (2025)

Com o total de 20 estabelecimentos, a atividade típica da ZPC mais comum no Subcentro Vila Nova são as lojas de variedades, brinquedos e presentes. O segundo tipo de atividades típicas da ZPC encontradas no subcentro Vila Nova são as oficinas mecânicas e venda de autopeças e acessórios para veículos onde contabilizamos 11 estabelecimentos desse tipo. Os comércios de materiais para construção representam o terceiro tipo de atividades típicas da ZPC encontradas no Subcentro Vila Nova e totalizam 6 estabelecimentos. Na quarta posição, estão empatados as Agropecuárias (4 estabelecimentos), Assistência Técnica de eletrônicos e eletrodomésticos (4 estabelecimentos), Setor Educacional, como escolas e CEI (4 estabelecimentos) e as Revendedoras de Veículos, também possuindo 4 estabelecimentos. Os demais estabelecimentos que compõem as atividades típicas da ZPC são do segmento de Armarinhos (3), Posto de combustíveis (3), Bicicletaria (2), Comércio Atacadista (2), Lavanderias (2) e Lojas de tintas (2). Outros estabelecimentos típicos da Zona Periférica ao Centro podem ser consultados no Apêndice B.

Apesar de não serem considerados para a análise dos centros funcionais, o Subcentro Vila Nova também possui inúmeros estabelecimentos que fazem parte das atividades não centrais, dentre os quais podemos citar: salões de beleza, barbearias e cabeleireiros (12 estabelecimentos); Lanchonetes e Pastelarias (11); Panificadoras, Padarias, Confeitarias e Cafeterias (4); Sorveterias e Açaiterias (4); Bares, Comércios de bebidas e Tabacarias (3); Verdureiras e Lojas de produtos naturais (3); Chaveiros (2), Loja de Cosméticos (2). Outras atividades não centrais também estão disponíveis no Apêndice B.

Como a pesquisa empírica mostrou, o subcentro Vila Nova está equipado com uma grande variedade de estabelecimentos comerciais e prestações de serviços dos mais variados tipos, inclusive com algumas especializações únicas, não encontradas noutros centros funcionais.

Como demonstrado anteriormente pelos dados da POD (2019), apesar de o bairro Vila Nova ser uma das áreas de maior atratividade, acreditamos que o alcance de seu subcentro é intermediário e restrito ao próprio bairro Vila Nova e a algumas comunidades rurais da parte oeste do município de Joinville.

O fato é que, por estar localizado na periferia urbana joinvilense, o Vila Nova não desenvolveu muitas atividades especializadas capazes de atrair e polarizar uma área maior de Joinville, estando então, restrito ao próprio bairro.

Dessa forma, existe uma questão a ser respondida em relação ao bairro Vila Nova: como pode uma área ser tão atrativa, mas não apresentar um elevado índice de complexidade funcional? A resposta desta questão está no aspecto laboral. Como vimos anteriormente na tabela 2, que mostrou os vínculos empregatícios por setores e por bairros, com 7.388, o Vila Nova aparece na décima posição em quantidade absoluta de empregos. Mas, quando analisamos os empregos por setores no Vila Nova, percebemos que o industrial (2.307) se sobressai ao comercial (1.725). Além disso, percebemos também que o Vila Nova é o bairro que mais apresenta empregos no setor agropecuário (260), o que evidencia ainda fortes ligações com o meio rural, como já observado por Duarte e Carelli (2020). Dessa maneira, por apresentar uma grande quantidade de empregos, o bairro Vila Nova como um todo é um grande vetor de atratividade, mas quando consideramos apenas seu subcentro, localizado na Rua XV de Novembro, percebemos que as indústrias, localizadas fora do subcentro, atraem mais fluxos de empregados para o bairro Vila Nova do que seus comércios localizados em seu subcentro.

Vale ressaltar que o consideramos como “baixa complexidade funcional” quando comparado a outros centros funcionais como, por exemplo, o Eixo Comercial Sul, que apresenta uma alta complexidade funcional e é compreendido como uma centralidade médica em Joinville.

No entanto, como vimos, alguns investimentos imobiliários recentes, destinados a um público de alto poder aquisitivo, podem, a médio prazo, redefinir a configuração da complexidade funcional do subcentro Vila Nova. Acreditamos que ao atrair essa camada de alta renda, o próprio subcentro criará novos comércios e serviços funcionalmente mais especializados para atender essa camada da população, o que resultará na mudança de sua própria estrutura e consequentemente em seu poder de atratividade e polarização.

Por fim, o subcentro Vila Nova possui uma relação de complementaridade ao centro tradicional sem concorrer diretamente com ele, pois, apesar do Vila Nova apresentar as mesmas cadeias de lojas existentes na área central o mesmo apresenta atualmente uma menor complexidade funcional, o que o coloca como um subcentro de “baixa hierarquia” entre os demais centros funcionais e a área central de Joinville.

Apesar de estar na periferia urbana, o bairro Vila Nova possui uma posição estratégica às margens de duas importantes vias de circulação, a BR - 101 e a SC - 108, além de também estar próximo à Zona Industrial Norte, o que “indiretamente” atrai para si alguns investimentos empresariais. Ligados a isso, o Vila Nova também possui muitas áreas ociosas disponíveis para a expansão urbana. Os investimentos recentes de construção de condomínios residenciais fechados, são outro indicador que o bairro Vila Nova será um dos próximos vetores de investimento e crescimento em Joinville. Esses elementos em conjunto indicam, então, uma alta capacidade do bairro Vila Nova desenvolver uma maior complexidade e diversificação funcional em seu subcentro onde ressaltamos, mais uma vez, que ele poderá aumentar, a médio prazo, sua hierarquia entre as centralidades de Joinville.

Para finalizar nossas ponderações acerca do Subcentro Vila Nova, vale mencionar que o bairro Vila Nova, assim como o na parte sul de Joinville (binário São Paulo/Getúlio Vargas, que compõem o Eixo Comercial Sul) também é composto por um binário, que é formado pela própria Rua XV de Novembro com as ruas São Firmino e Leopoldo Beninca.

Embora atualmente as ruas São Firmino e Leopoldo Beninca apresentem uma baixa densidade de atividades comerciais em comparação com a rua XV de Novembro, acreditamos que as dinâmicas imobiliárias recentes no bairro Vila Nova poderão intensificar as dinâmicas econômicas do Subcentro. Assim, vale destacar também que, devido o pouco tempo para a coleta de dados, não conseguimos incluir a parte sul do binário do Vila Nova (ruas São Firmino e Leopoldo Beninca), mas que são por nós reconhecidas como parte direta deste subcentro, devendo haver investigações futuras para melhor compreender seu uso do solo, suas dinâmicas comerciais bem como suas especializações.

4.5 Hierarquização das centralidades e suas relações com o centro tradicional

Um de nossos objetivos propostos na pesquisa foi a realização da hierarquização das centralidades em Joinville. Tal hierarquização é apresentada no Apêndice C, onde uma tabela retrata a síntese de hierarquização das centralidades de Joinville. Verificamos se, de fato, as áreas reconhecidas como centralidades pelo poder público municipal de fato agem como tal no espaço intraurbano joinvilense. Para isso, analisamos os dados de densidade demográfica, população absoluta, rendimento médio, localização espacial das atividades centrais e típicas da ZPC, concentração de empregos e atratividade e fluxos internos feitos por diferentes modais.

Além dos dados anteriores, consideramos os levantamentos de campo, realizados no segundo semestre de 2024 com intuito de qualificar as áreas analisadas a partir da verificação dos usos do solo. A coleta de dados no campo foi realizada conforme a adaptação do método de delimitação e estudo de áreas centrais proposto por Murphy e Vance Jr. (1954).

Algumas áreas incluídas como centralidades, embora não reconhecida pelo poder público como “SE-08”, mas outrora reconhecidas pelo mesmo como “Áreas de expansão do CBD” e “Centros Locais de Negócios” foram incluídas (Lei n° 47/1996). E, o reconhecimento dessas áreas leva em conta as contribuições de Duarte (1974) nos estudos de centralidades urbanas, onde elaborou um método eficaz para reconhecer tais áreas de centralidade urbana. A autora argumenta que para que uma determinada área se enquadre como um “centro funcional”, é necessário que a mesma apresente “atividade comercial especializada, serviços financeiros e

bancários, serviços profissionais superiores, serviço cultural e recreativo e transporte e comunicação" (DUARTE, 1974, p. 59). Os critérios morfológicos e funcionais também foram incluídos para melhor compreensão das dinâmicas existentes nas centralidades (AMORIM FILHO, 2005 *apud* ANDRADE, 2015).

Constatamos, então, a existência de 9 centralidades categorizadas em: 6 eixos comerciais e 3 subcentros. Além disso, também identificamos a existência de 3 áreas comerciais dinâmicas que foram categorizadas como subcentros em formação.

Dessa forma, realizamos a hierarquia dos centros funcionais em Joinville conforme a quantidade de funções ligadas ao consumo pouco frequente existentes em cada centro funcional onde, sobretudo, foram consideradas as atividades centrais para realizar a hierarquização funcional das centralidades. Para fins comparativos, incluímos também as funções ligadas a ZPC.

O método de hierarquização foi realizado por Duarte (1974) quando a autora estudou as centralidades na cidade do Rio de Janeiro. Como, durante a década de 1970 a cidade do Rio de Janeiro possuía mais de 4 milhões de habitantes e nosso objeto de estudo, a cidade de Joinville, possui uma população em torno de 600 mil, reduzimos a escala proposta por Duarte (1974) em proporção à população de nosso objeto de estudo. Assim, consideramos centros de primeira categoria ou equipados aqueles que concentram mais de 8 funções centrais. Os de segunda categoria ou subequipados os que possuem entre 6 e 8 funções centrais. Os de menor nível hierárquico, são os centros de terceira categoria ou não equipados que concentram entre 3 e 5 funções.

Ressaltamos que realizamos a hierarquia dos centros funcionais considerando somente as atividades centrais de consumo pouco frequente existentes nas centralidades. Vale ressaltar que, embora importantes e utilizados como indicativo de centralidade, os estabelecimentos Financeiros e Bancários; Farmácias e Drogarias; Lojas de Departamentos e Magazines; Lojas de Roupas e Tecidos; Comércio de Alimentos como Restaurantes, Churrascarias, *Fast Foods*, Pizzarias; Serviços de Informática, Telefonia e smartphones; não foram considerados para contabilizar as funções centrais, pois estes estabelecimentos, apesar de importantes, são comuns a praticamente todos os centros funcionais. Esse alerta de desconsiderar estabelecimentos considerados "comuns a todos os centros funcionais" também já havia sido feito por Duarte (1974).

Assim, com base no Apêndice C, considerado um centro funcional de primeira categoria ou equipado e apresentando o total de 23 funções centrais, o centro funcional de maior hierarquia em Joinville é, surpreendentemente, o Eixo Comercial Sul. Na segunda posição, concentrando 21 funções centrais está o Eixo Comercial Norte. O Eixo Comercial Iririú aparece na terceira posição, apresentando o total de 10 funções centrais. Depois, na quarta posição, aparecem os subcentros Costa e Silva, Floresta e Vila Nova com 8 funções centrais cada.

Os centros funcionais considerados de segunda categoria, ou subequipados são o Eixo Comercial Albano Schmidt e o Monsenhor Gercino, onde cada um possui 7 funções centrais e ocupam a quinta posição na hierarquia de centralidades. Também considerado um centro funcional subequipado ou de segunda categoria, o Eixo Comercial Aventureiro ocupa a sexta posição na hierarquia dos centros funcionais em Joinville e apresenta um total de 6 funções centrais.

A relação dos centros funcionais com a área central se dá, em sua maioria, em forma de complementaridade pois, praticamente todos os centros funcionais apresentam os mesmos estabelecimentos comerciais existentes na área central, que se dá pela existência de pequenas e médias empresas locais ou pela presença direta de estabelecimentos que compõem as cadeias de lojas (filiais de grandes empresas).

Mais uma vez, deve ficar claro que, para nós, a concorrência entre os centros funcionais não deve ser entendida como uma “concorrência entre lojas que compõem o mesmo segmento”, mas como uma “concorrência de polarização” que é medida por meio da “atratividade”. Uma vez que, quando uma determinada centralidade possui um “estabelecimento único”, ou quando este segmento é escasso na escala urbana e, portanto, “inexistente” em outras centralidades, este passa a disputar fluxos no espaço urbano.

Os únicos centros funcionais que “concorrem” diretamente com o centro da cidade são os Eixo Comercial Norte e Eixo Comercial Sul, pois cada um apresenta uma concentração de atividades inexistentes na área central, como as concessionárias no eixo norte e as várias especializações de clínicas de saúde no Eixo Sul. Essas características únicas dão a estas duas centralidades uma maior capacidade de atrair fluxos diretos de praticamente toda a cidade e concorrer diretamente com o centro tradicional.

Apesar disso, como vimos, há outras centralidades como, por exemplo, o Subcentro Costa e Silva que, apesar de possuir uma característica de complementaridade ao centro tradicional, apresenta estabelecimentos pontuais, isto é, estabelecimentos comerciais únicos que lhe confere uma significativa concorrência direta com a área central como foi o caso do clube de *poker* e do estabelecimento de soluções contra incêndios. Portanto, apesar de possuírem uma característica principal de "complementaridade", os centros funcionais, em sua maioria, possuem alguns estabelecimentos altamente especializados que concorrem diretamente com a área central e também com os outros centros funcionais.

Percebemos também que a dinâmica de centralidades em Joinville ainda se encontra em desenvolvimento pois, apesar de apresentar 9 centros funcionais consolidados há, também, alguns outros subcentros em processo de formação, como é o caso do bairro Pirabeiraba, os bairros Fátima, Guanabara e o bairro Boehmerwald. A consolidação dos possíveis subcentros em formação poderá ser feita através de pesquisas futuras.

As evidências dessas "possíveis centralidades" são reforçadas pelo próprio poder público municipal que já reconhece por meio do PDDS/2022 e da LOT/2017 os bairros Pirabeiraba e o Guanabara como "centralidades" pois ambos possuem um terminal de transporte coletivo. Somado a isso, o bairro Boehmerwald também não deve ficar de fora, apesar de não ser reconhecido atualmente como uma centralidade pelo PDDS/2022 e pela POD/2017, pois o mesmo não possui um terminal de ônibus, o mesmo outrora já foi reconhecido pela Lei n° 47/1996 como um "Centro Local de Negócio", *status* que era atribuído pelo poder público municipal às "centralidades" durante a década de 1990.

A existência de uma agência de entregas do Mercado Livre no Eixo Comercial Monsenhor Gercino juntamente com o fechamento, ao final da pesquisa, de duas agências bancárias, do Itaú e do Bradesco no Eixo Comercial Iririú é um alerta para a influência dos meios digitais na dinâmica das centralidades intraurbanas, que estão começando a responder às dinâmicas impostas pelo Capitalismo Informacional. As referidas dinâmicas é um ponto inicial para o desenvolvimento de uma pesquisa mais aprofundada que deve buscar compreender como o "comércio eletrônico" poderá interferir nas centralidades intraurbanas de cidades médias.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação teve como objetivo central compreender de que maneira as novas centralidades intraurbanas de Joinville, como subcentros e eixos comerciais, se estruturaram, especializaram-se e estabeleceram relações hierárquicas com o centro tradicional da cidade. Partiu-se do entendimento de que tais centralidades não emergem de forma homogênea nem obedecem a um único recorte temporal, sendo resultado de processos históricos, econômicos, espaciais e institucionais distintos.

O aparecimento dessas novas centralidades está ligado a diversos fatores que atuam de forma interdependente. Eles podem resultar de uma expansão vinculada à área central ou de processos mais complexos, como a perda da centralidade única, fenômeno associado à descentralização urbana, à desigualdade de acessibilidade e à própria fragmentação ou pulverização do centro tradicional.

O espaço urbano joinvilense apresenta, atualmente, um processo de urbanização poli(multi)nucleado, que está relacionado com os “processos de centralização, descentralização e (re)centralização”. A estrutura da “cidade poli(multi)nucleada” é evidenciada pela descentralização progressiva de atividades terciárias, pela redistribuição espacial dos empregos e pela consolidação de núcleos capazes de atrair fluxos significativos de pessoas, bens e serviços para além do centro tradicional. Ainda que este último mantenha sua relevância histórica, simbólica e funcional, observa-se uma redução relativa de sua exclusividade enquanto principal polo estruturador da dinâmica urbana de Joinville.

Os trabalhos de campo e coleta de dados empíricos demonstraram que as novas centralidades joinvilenses não apenas reproduzem funções anteriormente concentradas na área central, mas também desenvolveram especializações próprias, muitas vezes inexistentes no centro tradicional ou, quando existem, apresentam uma maior quantidade e poder atrativo como visto no caso do Eixo Comercial Norte que é um polo de concessionárias. Desse modo, foi percebido que as novas centralidades em Joinville passaram a concentrar serviços de média e alta complexidade, atividades especializadas e equipamentos urbanos estratégicos, o que lhes conferem a característica de polos autônomos de consumo, trabalho e

serviços. Essa autonomia “relativa” reforça a complexização do tecido urbano joinvilense e aponta para uma reorganização funcional policêntrica da cidade.

Do ponto de vista metodológico, a adaptação do método de Murphy e Vance Jr. (1954), associada às contribuições de Duarte (1974) e de outros autores da geografia urbana, mostrou-se adequada para a realidade de uma cidade média brasileira como Joinville. A incorporação de critérios morfológicos, funcionais, dados de emprego, mobilidade urbana e observações em campo permitiu uma identificação mais precisa das centralidades. Assim, a presente pesquisa defendeu a ideia de que a centralidade urbana deve ser compreendida como um “fenômeno multifacetado”, que envolve fluxos, acessibilidade, diversidade funcional e capacidade de polarização.

No que se refere ao planejamento urbano, a pesquisa evidenciou uma aproximação parcial entre a realidade empírica das centralidades e o reconhecimento institucional por parte do poder público municipal. Embora instrumentos recentes, como o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável e o macrozoneamento urbano, reconheçam a existência de múltiplas centralidades, especialmente por meio dos Setores Especiais de Centralidade Urbana (SE-08), persistem contradições normativas e limitações na efetiva articulação entre uso do solo, mobilidade e adensamento urbano. Tais inconsistências podem comprometer o potencial dessas centralidades enquanto elementos promotores de maior “equilíbrio socioespacial”.

As dinâmicas observadas indicaram que a consolidação das novas centralidades em Joinville está diretamente relacionada à expansão da infraestrutura urbana, à melhoria da acessibilidade viária e à presença de mercados consumidores locais.

Com isso, faz-se necessária uma leitura crítica dos planos diretores e dos instrumentos de planejamento urbano vigentes. De acordo com Campos (informação verbal, 2025)[3], de modo geral, percebe-se que as sucessivas revisões dos planos diretores, embora formalmente amparadas por mecanismos de participação popular, conforme preconizado pelo Estatuto da Cidade e por outros dispositivos legais, têm produzido efeitos limitados na transformação estrutural dos processos urbanos. Na

[3] Informação verbal baseada na fala do professor Nazareno José de Campos que ocorreu durante a banca de defesa da presente dissertação, realizada no Laboratório de Planejamento Urbano: Cidade e Sociedade, UFSC, ocorrida em 10 dez. 2025.

prática, tais instrumentos permanecem fortemente condicionados pela atuação de interesses econômicos, em especial do capital imobiliário especulativo, frequentemente articulado a interesses políticos, cuja interferência institucional tende a reforçar desigualdades preexistentes no espaço urbano. Nesse sentido, a descentralização não deve ser interpretada como um enfraquecimento do centro tradicional, mas como parte de um processo mais amplo de reestruturação urbana, no qual múltiplos polos coexistem, competem e se complementam. Esse quadro favorece, inclusive, a emergência e a consolidação de discursos urbanísticos que se apresentam como consensuais e tecnicamente neutros, como o de desenvolvimento urbano “sustentável” em Joinville ou o de “cidade inteligente” em Florianópolis, mas que, muitas vezes, operam mais como narrativas legitimadoras de determinadas agendas do que como instrumentos efetivos de enfrentamento das desigualdades socioespaciais. Como resultado, tais discursos tendem pouco alterar as estruturas que produzem a segregação urbana, podendo, em determinados casos, contribuir para sua manutenção ou mesmo aprofundamento.

Por fim, este trabalho contribui para o debate sobre centralidades intraurbanas em cidades médias brasileiras, ao oferecer uma análise empírica detalhada e uma abordagem metodológica adaptável a outras realidades urbanas. Como possibilidade de pesquisas futuras, sugere-se aprofundar a análise das implicações socioespaciais dessas centralidades, especialmente no que diz respeito à segregação urbana e aos impactos das políticas de mobilidade e uso do solo. Além disso, estudos comparativos com outras cidades médias poderiam ampliar a compreensão dos padrões e especificidades do processo de policentralização no contexto urbano brasileiro.

REFERÊNCIAS

ALVES, Lidiane Aparecida. Os processos socioespaciais da zona periférica do centro: um estudo da área central de Uberlândia. 2011. 310 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia (MG), Uberlândia, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16126/1/ProcessosSocioespaciaisZona.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2025.

ANDRADE, Ítala Luzia de. Aplicação do modelo de zoneamento morfológico-funcional para o estudo do espaço intraurbano de cidades médias: análise da cidade de Viçosa-MG. 2015. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal de Viçosa, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de Geografia, Viçosa, 2015. Disponível em: <https://www.geo.ufv.br/wp-content/uploads/2015/12/Itala-Luzia-de-Andrade.pdf.>. Acesso em: 27 setembro 2025.

BONAMETTI, João Henrique. Arborização Urbana. Revista Terra e Cultura: Cadernos de Ensino e Pesquisa. Ano XIX, v. 19, n. 36, p. 51-55, 2020. Disponível em: <http://publicacoes.unifil.br/index.php/Revistateste/article/view/1412>. Acesso em 09 de Dezembro de 2024.

BOURNE, Larry S. Are new urban forms emerging? Empirical tests for canadian urban areas. **The Canadian Geographer / Le Géographe canadien**, v. 33, n. 4, p. 312–328, 1989. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1541-0064.1989.tb00918.x>. Acesso em: 22 de Julho de 2025.

BRÜSKE, Dinorah Luisa de Melo Rocha. A área central de Joinville: sua configuração atual e aspectos de seu processo de expansão entre 1950 e 2001. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Florianópolis, 2002. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/83481>. Acesso em: 12 jul. 2025.

CAMERINI, Eduarda. A navegação na sub-bacia hidrográfica do rio Cachoeira em Joinville/SC. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Naval) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico de Joinville, Joinville, 2019. Orientadora: Andréa H. Pfützenreuter. Disponível em: <https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/2149>. Acesso em 19 Maio de 2025.

CATALÃO, Igor. Reflexões acerca do centro e da centralidade urbanos em Brasília. **Revista Formação**, [s. l.], v. 2, n. 15, p. 56-66, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re)produção do espaço urbano** - 1ª Ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CARVALHO, Paulo Fernando Braga; SOARES, Thiago Leonardo; PEREIRA, Regiane Benta; FERREIRA, Guilherme Luiz Lopes; OLIVEIRA, Karine Coutinho de. Zoneamento morfológico – funcional da Região Metropolitana de Belo Horizonte - MG e estágio de desenvolvimento econômico de seus municípios. In: **Encontro Nacional da ANPUR**, 23 a 27 maio, 2011, Rio de Janeiro. *Anais.* Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. Disponível em: <http://anpur.org.br/site/anais/ena14/ARQUIVOS/GT9-820-662-20110106192008.pdf >. Acesso em: 27 setembro de 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4ª ed., São Paulo: Editora Ática, 2004. 94 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 330 p.

CRISTOFOLINI, Nilton José. Desenvolvimento socioeconômico de Joinville/SC e a ocupação dos manguezais do bairro Boa Vista. Tese (doutorado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. 332 f. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/107111/318129.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 11 de Março de 2025.

DIAS, Maria Cristina. “1906” - Estação ferroviária de Joinville - um símbolo de desenvolvimento para a região. Portal ND+, 2016. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/ldquo-1906-rdquo-estacao-ferroviaria-de-joinville-ndash-um-simbolo-de-desenvolvimento-para-a-regiao/>. Acesso em: 22 setembro de 2025.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. A cidade do Rio de Janeiro: Descentralização das Atividades Terciárias. Os Centros Funcionais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 36, n° 1, p. 53-98, jan-mar, 1974. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1974_v36_n1.pdf>. Acesso em 01 Julho de 2025.

DUARTE, Alanna Fernandes. CARELLI, Mariluci Neis. Palimpsestos na paisagem: mudanças nas práticas da rizicultura no bairro Vila Nova (Joinville, SC). Palimpsestos na paisagem: mudanças nas práticas da rizicultura no bairro Vila Nova (Joinville, SC). **Revista Confluências Culturais**, v. 9, n° 2, p. 92–106, set. 2020. Disponível em: <https://periodicos.univille.br/RCC/article/view/94>. Acesso em: 05 de Maio de 2025.

DUQUET, Benjamin; BRUNELLE, Cédric. *Subcentres as Destinations: Job Descentralization, Polycentricity, and the Sustainability of Commuting Patterns in Canadian Metropolitan Areas, 1996–2016*. **Sustainability**, Basel, v. 12, n. 23, p. 1–25, 2020. DOI: **https://doi.org/10.3390/su12239966** . Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/23/9966>. Acesso em: 16 jul. 2025.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra.** Tradução de Leonel Vallandro. São Paulo: Boitempo, 2007.

FICKER, Carlos. **História de Joinville:** crônica da Colônia Dona Francisca. 2a ed. Joinville: Ipiranga, 1965.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

GUERREIRO, Juliane. Vale Verde e Marinas: entenda o que muda com criação de novos bairros em Joinville. Portal ND+, 2024. Disponível em: <https://ndmais.com.br/infraestrutura/vale-verde-e-marinas-entenda-o-que-muda-com-criacao-de-novos-bairros-em-joinville/>. Acesso em: 15 Março de 2025.

HINSCHING, Fernando G. História do bairro Iririú (Joinville) “Guaxanduva”, 2023a. Disponível em: <https://hinsching.wordpress.com/2023/10/15/historia-bairro-iririu-joinville-guaxanduva/>. Acesso em: 12 nov. 2024.

HINSCHING, Fernando G. História do bairro Vila Nova, 2023b. Disponível em: <https://hinsching.wordpress.com/2023/10/08/historia-bairro-vila-nova-joinville/>. Acesso em: 22 setembro de 2025.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções: 1789–1848.** Tradução de Maria Célia Paoli. 25. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville - IPPUJ. **Joinville bairro a bairro**. História, demografia e economia dos bairros de Joinville e suas características. 2013. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Joinville-Bairro-a-Bairro-2013.pdf>. Acesso em: 17 de Dezembro de 2024.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville - IPPUJ; Secretaria de Infraestrutura - SEINFRA, 2013; Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR, 2017. Subprefeituras, in: **levantamento de infraestrutura pública nas regiões de abrangência das subprefeituras**. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/levantamentos-de-infraestrutura-urbana-e-equipamentos-publicos-do-municipio-de-joinville/>. Acesso em: 19 jul. 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR in: Plano Viário de Joinville. **Pesquisa Origem e Destino**, 2019. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/plano-de-mobilidade-de-joinville-planmob/>. Acesso em: 25 de Junho de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Inovação - SDE. **Cidade em Dados. Ambiente Construído**. 2024. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2024/07/Joinville-Cidade-em-Dados-2024-%E2%80%93-Ambiente-Construido.pdf>. Acesso em: 29 de Agosto de 2024.

JOINVILLE. Secretaria de Governo - SEGOV. A escola mais antiga de Joinville in: Hasteamento das Bandeiras abre comemorações aos 171 anos de Joinville, 2022. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/noticias/hasteamento-das-bandeiras-abre-comemoracoes-aos-171-anos-de-joinville/>. Acesso em: 06 de Maio de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Infraestrutura Urbana - SEINFRA. Localização dos terminais de transporte coletivo de Joinville. 2021. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/servicos/consultar-itinerarios-de-transporte-coletivo/>. Acesso em 12 de Julho de 2024.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Infraestrutura Urbana - SEINFRA. Itinerários das linhas de ônibus que passam na rua Tuiuti, 2021 in: ONIBUS Info, 2025. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/servicos/consultar-itinerarios-de-transporte-coletivo/> e <https://onibus.info/>. Acesso em: 12 de Julho de 2024.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUD. **Cidade em dados. História de Joinville**, 2018. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2018/09/Joinville-Cidade-em-Dados-2018-Caracter%C3%ADsticas-Gerais.pdf>. Acesso em: 13 de Maio de 2023.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR; Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Inovação - SDE. Joinville: **cidade em dados 2024. Ambiente construído.** Joinville: SEPUR e SDE, 2024. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2024/07/Joinville-Cidade-em-Dados-2024-%E2%80%93-Ambiente-Construido.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2025.

JOINVILLE. Secretaria de Planejamento Urbano e Desenvolvimento Sustentável de Joinville - SEPUD in: Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR, 2017. **Joinville bairro a bairro.** História, demografia e economia dos bairros de Joinville e suas características. 2017. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Joinville-Bairro-a-Bairro-2017.pdf> Acesso em: 18 de Outubro de 2024.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR. **Sistema de Informações Municipais Georreferenciadas - SIMGEO** in: Unidade de Pesquisa, Documentação e Georreferenciamento, 2021. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/downloads-sistema-de-informacoes-municipais-georreferenciadas-simgeo/>. Acesso em: 13 de Maio de 2025.

JOINVILLE. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR. **Mapas históricos do município de Joinville**, 2024. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/mapas-historicos-do-municipio-de-joinville/>. Acesso em: 13 de Maio de 2024.

JOINVILLE. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR. Prefeitura de Joinville envia à Câmara de Vereadores projeto de para a criação de dois bairros, 2024b. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/noticias/prefeitura-de-joinville-envia-a-camara-de-vereadores-projeto-para-criacao-de-dois-bairros/>. Acesso em: 15 Março de 2025.

JOINVILLE. Secretaria de Cultura e Turismo - SECULT. Área portuária de Joinville em 1963, in: **Exposição Porto de Joinville:** Memórias às margens do Cachoeira. 2022. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/exposicoes-do-arquivo-historico-de-joinville/>. Acesso em 13 Julho de 2025.

LACERDA, João Batista. Sobre os mestiços no Brasil. Disponível em: <http://moodle.stoa.usp.br/file.php/967/Sobre_os_mesticos_do_Brasil.pdf>. Acesso em 10 de Abril de 2024. Tradução de Eduardo Dimitrov, Íris Morais Araújo e Rafaela de Andrade Deiab do artigo “Sur le métis au Brésil”, publicado em Premier Congrès Universel des Races: 26-29 Juillet 1911. Paris: **Imprimérie Devouge**. 1911.

MAMIGONIAN, Armen. **Estudos geográficos das indústrias de Blumenau.** Separata de: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, v. 27, n°3, p. 389-481, Julho./ Set. 1965.

MAMIGONIAN, Armen. **Notas sobre o processo da industrialização no Brasil.** 2016. Disponível em: <https://geografiaeconomicaesocial.ufsc.br/files/2016/04/Notas-sobre-o-processo-de-ind%C3%BAstrializa%C3%A7ao.pdf>. Acesso em: 09 de Agosto de 2024.

MAZZARO, Rafaela. A senhora Katharinenstrasse, in: Minha história, meu patrimônio. A Notícia: Joinville, 2014. Disponível em: <https://www.clicrbs.com.br/sites/swf/an_especiais_patrimonio/rua/index.html>. Acesso em: 30 set. 2025.

MORAES, Sergio Torres; GUARDA, Antonio; ZACCHI, Gabriela Stein. A Caracterização das Regiões Metropolitanas Catarinenses e o Estatuto da Metrópole. **Geosul**, Florianópolis, v. 33, n. 67, p. 38-60, mai./ago. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2018v33n67p38> . Acesso em 05 de Setembro de 2024.

MOSER, Liliane. Como o mangue virou cidade: um estudo sobre condições de vida e a organização institucional do espaço urbano nas áreas de mangue em Joinville/SC. 1993. 220 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1993.

MOTTER, Crislaine. A cidade de Chapecó e suas centralidades: uma análise a partir dos subcentros e eixo comercial. 2016. 188 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

MUSEU NACIONAL DE IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO. Painel informativo de exposição permanente. **Os ofícios de transporte e comércio.** Joinville: Museu

Nacional de Imigração e Colonização, 20 de Março de 2025. Informação disponível em exposição física.

NASCIMENTO, Manoela do. Ordenamento territorial e densidade urbana: o caso de Joinville/SC. 2014. 147 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/194020>. Acesso em: 11 jul. 2025.

PESSÔA, Eleanor Bahr. Patrimônio cultural, ambiental e arqueológico nos planos diretores de Joinville. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade. Universidade da Região de Joinville - UNIVILLE. Orientadora: Dra. Mariluci Neis Carelli. Co-orientação da Prof. Dra. Dione da Rocha Bandeira. 2022. 207 f. Disponível em: <https://www.univille.edu.br/account/mpcs/VirtualDisk.html/downloadDirect/3292179/Eleonora_Bahr_Pessoa.pdf>. Acesso em 23 de Novembro de 2024.

POGAN, Ian; GUEDES, Sandra Paschoal Leite de Camargo. As representações sociais sobre o patrimônio cultural em Pirabeiraba – Joinville. In: **Encontro Estadual de História da ANPUH-SC**, 17., 2018, Joinville. Memória, patrimônio e democracia: anais. Joinville: UNIVILLE, 2018. ISSN 2313-1035. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Ian-Pogan/publication/352694724_As_Representacoes_Sociais_sobre_o_Patrimonio_Cultural_em_Pirabeiraba_-Joinville/links/60d3bd70299bf1fe4698d7e9/As-Representacoes-Sociais-sobre-o-Patrimonio-Cultural-em-Pirabeiraba-Joinville.pdf>. Acesso em: 20 de Maio de 2025.

PRADAL, Lincoln. Shopping mais antigo de Joinville fechará as portas e lojistas são surpreendidos com notícia. Portal ND +, 2024. Disponível em: <https://ndmais.com.br/economia/shopping-mais-antigo-de-joinville-fechara-as-portas-e-lojistas-sao-surpreendidos-com-noticia/>. Acesso em 01 Julho de 2025.

RIBEIRO FILHO, V. A área central e sua dinâmica: uma discussão. **Revista Sociedade e Natureza**, Uberlândia: v. 16, n. 31, p. 155-167, dez., 2004

RITTA, Rosana. Shopping Cidade das Flores completa 21 anos junto com o aniversário de Joinville. ND+, 2016. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/shopping-cidade-das-flores-completa-21-anos-junto-com-o-aniversario-de-joinville/>. Acesso em: 19 julho 2025.

ROCHA, Isa de Oliveira. Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações. 1994. 189 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/76154. Acesso em: 19 set. 2025.

SAAVEDRA, Jefferson. Prefeitura de Joinville define o que será feito com antigo terminal de ônibus. NSC Total, 2023. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/saavedra/prefeitura-de-joinville-define-o-que-sera-feito-com-antigo-terminal-de-onibus>. Acesso em: 08 Agosto de 2025.

SAAVEDRA, Jefferson. Área na zona sul de Joinville que foi mapeada para megaloja da Havan pode ter acordo. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/saavedra/area-na-zona-sul-de-joinville-que-foi-mapeada-para-megaloja-da-havan-pode-ter-acordo>. Acesso em: 22 setembro de 2025.

SAAVEDRA, Jefferson. Joinville tem nova proposta de criação de bairro. NSC Total, 2025. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/saavedra/joinville-tem-nova-proposta-de-criacao-de-bairro>. Acesso em: 07 Julho de 2025.

SANTANA, Naum Alves de. A produção do espaço urbano e os loteamentos na cidade de Joinville (SC) - 1949/1996. 1998. 248 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998. Disponível em: https://pergamum.ufsc.br/acervo/147027. Acesso em: 10 abr. 2024.

SANTANA, Naum Alves de. A verticalização (quando) possível na cidade de Joinville-SC: a cidade como poder ser, o projeto urbano e a realidade material. 2017. 321 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017. Disponível em: https://pergamum.ufsc.br/acervo/349357. Acesso em: 19 set. 2025.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. 2ª reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo-Edusp, 2006.

SANTOS, Milton**. Manual de geografia urbana**. São Paulo -Edusp, 2008.

SCHWARZ, Raquel Schiavini. Professores entram em greve e alunos denunciam faculdade em Joinville. Grupo ND. 2020. Disponível em: <https://ndmais.com.br/educacao/professores-entram-em-greve-e-alunos-denunciam-faculdade-em-joinville/>. Acesso em 17 Julho de 2025.

SILVA, Victor Hugo Quissi Cordeiro da. Centralidade intraurbana em Ribeirão Preto-SP. **Revista Geografia em Atos**, Presidente Prudente, v. 7, n. 1, e023008, 2023a. e-ISSN 1984-1647. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/view/9066>. Acesso em: 18 setembro de 2025.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial.** 1ª ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. Cidades médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG). 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009. 248 f.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. Mesa-redonda: “A cidade como centro de gestão do

território à gestão do território da cidade", **Encontro Nacional da ANPEGE**, Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/549417564/Maria-Encarnacao-Beltrao-Sposito-A-Gestao-do-Territorio-e-as-Diferentes-Escalas-da-Centralidade-Urbana>. Acesso em: 21 setembro de 2025.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Estruturação urbana e centralidade. In: **Memorial del Tercer Encuentro de Geógrafos de América Latina**, Toluca (México), 18–22 mar. 1991. Tomo IV, p. 44–55. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=_PGMDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA44&dq=o+centro+e+as+formas+de+expans%C3%A3o+da+centralidade+urbana&ots=kxX-KdUH_o&sig=Dxv457UB1Qi4Ay1_phdFT4p__OY&redir_esc=y#v=onepage&q=o%20centro%20e%20as%20formas%20de%20expans%C3%A3o%20da%20centralidade%20urbana&f=false>. Acesso em: 01 Julho de 2025.

STROHAECKER, TÂNIA MARQUES. A zona periférica ao Centro: uma revisão bibliográfica. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro, v. 50, n° 4, p. 171-183, out-dez, 1988. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/877814921/Zona-Periferica-do-Centro-Strohaecker-1988>. Acesso em 01 Julho de 2025.

SZABUNIA, Roberto. Unidades da rede de ensino cnec em Joinville estão com diretor interino. Grupo ND. 2016. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/unidades-da-rede-de-ensino-cnec-em-joinville-estao-com-diretor-interino/>. Acesso em 17 Julho de 2025.

TERNES, Apolinário. **A estratégia da confiança**. Fundição Tupy: História. Joinville, 1988.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª ed. 3ª reimpressão. São Paulo: Studio Nobel/ FAPESP/ Lincoln Institute, 2001. 373 p. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/527450039/VILLAC-A-Fla-vio-Espac-o-intra-urbano-no-Brasil>. Acesso em: 19 setembro de 2025.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012. 295 p.

VOOS, Charles Henrique. Transformações urbanísticas e planos diretores na centralidade de Joinville/SC (1965-2011). 2012. 140 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012. Disponível em: <https://pergamum.ufsc.br/acervo/319068>. Acesso em: 19 set. 2025.

XAVIER, Milton César. A formação do bairro Taquaral em Campinas (SP) e sua consolidação como subcentro. 2006. 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

ZERGER, Liliane Jacinto. Análise do discurso do projeto mangue: o patrimônio natural em questão nos mecanismos de controle social do processo de urbanização

dos manguezais em Joinville/SC nas décadas de 1970 a 1980. Dissertação (mestrado). Universidade da Região de Joinville - UNIVILLE.
Pró-Reitoria de Pesquisa e pós-graduação – PRPPG. Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade - MPCS. Joinville, 2017. 118 páginas. Disponível em: <https://www.univille.edu.br/account/mpcs/VirtualDisk.html/downloadDirect/1025491/LILIANE_JACINTO_ZERGER.pdf>. Acesso em: 22 setembro de 2025.

CONJUNTO DE LEIS

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 6 Agosto de 2024.

JOINVILLE. Lei nº 795, de 25 de Janeiro de 1966. Aprova o Plano Básico e as Diretrizes para os detalhes urbanísticos que definirão o Plano Diretor de Joinville e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1966/79/795/lei-ordinaria-n-795-1966-aprova-o-plano-basico-e-as-diretrizes-para-os-detalhes-urbanisticos-que-definirao-e-plano-diretor-de-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 13 Julho de 2024.

JOINVILLE. Lei n° 1.410 de 12 de dezembro de 1975, dispõe sobre o uso do solo e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a2/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1975/141/1410/lei-ordinaria-n-1410-1975-dispoe-sobre-o-uso-do-solo-e-da-outras-providencias>. Acesso em 14 Maio de 2024.

JOINVILLE. Lei n° 1.411 de 12 de dezembro de 1975, institui o plano diretor da zona industrial de Joinville (Z7-01). Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1975/142/1411/lei-ordinaria-n-1411-1975-institui-o-plano-diretor-da-zona-industrial-de-joinville-z7-01-e-da-outras-providencias>. Acesso em 29 Julho de 2024.

JOINVILLE. Lei nº 1.526, de 5 de julho de 1977. Denomina bairros de Joinville e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1977/153/1526/lei-ordinaria-n-1526-1977-denomina-bairros-de-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em 14 de Março de 2025.

JOINVILLE. Lei n° 1.839, de 04 de dezembro de 1981. Reestrutura o Plano Diretor da Zona Industrial de Joinville. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1981/183/1839/lei-ordinaria-n-1839-1981-reestrutura-o-plano-diretor-da-zona-industrial-de-joinville-instituido-pela-lei-n-1411-de-12-12-75-e-da-outras-providencias>. Acesso em 01 de Maio de 2025.

JOINVILLE. Lei nº 2.376, de 12 de Janeiro de 1990. Dispõe sobre a alteração do perímetro urbano da cidade de Joinville e de seus bairros. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1990/238/2376/lei-ordinaria-n-2376-1990-altera-as-descricoes-do-perimetro-urbano-da-cidade-de-joinville-e-perimetro-de-seus-bairros-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 17 Dezembro de 2024.

JOINVILLE**.** Lei nº 3.996, de 4 de Outubro de 1999. Denomina Estação da Cidadania Deputado Nagib Zattar. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/505067/lei-3996-99>. Acesso em: 18 Agosto de 2024.

JOINVILLE**.** Lei Complementar nº 27, de Março de 1996. Atualiza as normas de uso e ocupação, redefine o perímetro urbano e institui o parcelamento do solo urbano no município de Joinville e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/lei-complementar/1996/2/27/lei-complementar-n-27-1996-atualiza-as-normas-de-uso-e-ocupacao-redefina-o-perimetro-urbano-e-institui-o-parcelamento-do-solo-urbano-no-municipio-de-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 20 Agosto de 2024.

JOINVILLE**.** Lei Complementar nº 54, de 18 de dezembro de 1997. Redefine o perímetro dos bairros de Joinville, cria os bairros Comasa e Cubatão e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-complementar/1997/3/54/lei-complementar-n-54-1997-descreve-os-bairros-do-municipio-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 14 maio de 2025.

JOINVILLE**.** Lei Complementar nº 312, de 19 de Fevereiro de 2010. Altera e dá nova redação à Lei Complementar n° 27, de 27 de Março de 1996, que atualiza as normas de parcelamento, uso e ocupação do solo no município de Joinville e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/lei-complementar/2010/31/312/lei-complementar-n-312-2010-altera-e-da-nova-redacao-a-lei-complementar-n-27-de-27-de-marco-de-1996-que-atualiza-as-normas-de-parcelamento-uso-e-ocupacao-do-solo-no-municipio-de-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 20 Agosto de 2024.

JOINVILLE. Lei Complementar nº 470, de 9 de Janeiro de 2017. Redefine e institui, respectivamente, os Instrumentos de Controle Urbanístico - Estruturação e Ordenamento Territorial do Município de Joinville, partes integrantes do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Joinville e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/lei-complementar/2017/47/470/lei-complementar-n-470-2017-redefine-e-institui-respectivamente-os-instrumentos-de-controle-urbanistico-estruturacao-e-ordenamento-territorial-do-municipio-de-joinville-partes-integrantes-do-plano-diretor-de-desenvolvimento-sustentavel-do-municipio-de-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 20 Agosto de 2024.

JOINVILLE. Lei Complementar nº 620, de 12 de setembro de 2022. Promove a revisão da Lei Complementar nº 261, de 28 de fevereiro de 2008, e institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável do Município de Joinville. Joinville, SC: Prefeitura Municipal de Joinville, 2022. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-complementar/2022/62/620/lei-complementar-n-620-2022-promove-a-revisao-da-lei-complementar-n-261-de-28-de-fevereiro-de-2008-e-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-sustentavel-do-municipio-de-joinville>. Acesso em: 10 de Abril de 2025.

JOINVILLE. Lei Complementar nº 688, de 12 de setembro de 2024. Institui o regime de Estruturação Urbana, Uso e Ocupação do Solo da Área de Expansão Urbana de Proteção da Paisagem Campestre, de acordo com o disposto na Lei Complementar nº 470, de 09 de janeiro de 2017, e art. 42-B da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <https://sc-joinville-camara.sistemalegislativo.com.br/documento/lei-complementar-no-688-de-12-de-setembro-de-2024-norma-publicada-4564615>. Acesso em: 10 de Abril de 2025.

JOINVILLE. Lei Ordinária nº 667, de 8 de Maio de 1964. Código de obras do Município. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1964/66/667/lei-ordinaria-n-667-1964-codigo-de-obras-do-municipio>. Acesso em 13 Julho de 2024.

JOINVILLE. Lei Ordinária nº 1.262, de 27 de abril de 1973. Reestrutura o Plano Diretor e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1973/126/1262/lei-ordinaria-n-1262-1973-reestrutura-o-plano-diretor-e-da-outras-providencias>. Acesso em 15 Julho de 2024.

JOINVILLE. Lei Ordinária nº 3.219 de 27 de outubro de 1995. Cria bairros em Joinville e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1995/322/3219/lei-ordinaria-n-3219-1995-cria-bairros-em-joinville-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 22 maio 2025.

JOINVILLE. Lei Ordinária nº 3.436, de 17 de março de 1997. Cria o bairro Paranaguamirim e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1997/344/3436/lei-ordinaria-n-3436-1997-cria-o-bairro-paranaguamirim-e-da-outras-providencias?q=3436>. Acesso em 18 setembro de 2025.

JOINVILLE. Lei Ordinária nº 3.910, de 30 de Abril de 1999. Denomina de Estação da Cidadania Oswaldo Roberto Colin. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1999/391/3910/lei-ordinaria-n-3910-1999-denomina-de-estacao-da-cidadania-oswaldo-roberto-colin>. Acesso em: 18 Agosto de 2024.

JOINVILLE. Lei Ordinária n° 4.001, de 26 de Outubro de 1999. Estabelece critérios sobre a composição, defesa, utilização e alienação dos bens públicos municipais. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sc/j/joinville/lei-ordinaria/1999/401/4014/lei-ordinaria-n-4014-1999-estabelece-criterios-sobre-a-composicao-defesa-utilizacao-e-alienacao-dos-bens-publicos-municipais>. Acesso em: 18 Agosto de 2024.

JOINVILLE. PL - Projeto de Lei Ordinária n° 241, de 28 de Novembro de 2024. Altera a Lei 1.526, de 5 de Julho de 1977, que denomina os bairros de Joinville, criando os bairros Vale Verde e Marinas. Disponível em: <https://sc-joinville-camara.sistemalegislativo.com.br/documento/projeto-de-lei-ordinaria-no-241-2024-4572255>. Acesso em: 18 Setembro de 2025.

DADOS ESTATÍSTICOS

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados. Joinville. População. Censo e Estimativa.** Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/joinville.html>. Acesso em: 17 Setembro de 2025.

CLICRBS. Rendimento médio por bairros, 2010, in: Mapa da renda belíndia. (s/d). Disponível em: <https://www.clicrbs.com.br/pdf/12562388.pdf>. Acesso em: 19 setembro de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville - IPPUJ. Joinville bairro a bairro. História, demografia e economia dos bairros de Joinville e suas características. 2009. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Joinville-Bairro-a-Bairro-2009.pdf>. Acesso em: 11 de Março de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville - IPPUJ. Joinville: Cidade em dados - 2013. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2016/01/joinville-cidade-em-dados-2013.pdf>. Acesso em: 20 Julho de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Inovação - SDE. Cidade em dados. Desenvolvimento Econômico. 2024. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2024/07/Joinville-Cidade-em-Dados-2024-%E2%80%93-Desenvolvimento-Economico.pdf>. Acesso em: 13 Maio de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR. Joinville bairro a bairro. 2017. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/01/Joinville-Bairro-a-Bairro-2017.pdf>. Acesso em 19 setembro de 2025.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Pesquisa e Desenvolvimento Econômico e Inovação - SEPUR. Mapas temáticos de Joinville: População absoluta dos bairros de Joinville, in: mapa de população por bairro, Município de Joinville, Censo/2022. 2025. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/mapas-tematicos-do-municipio-de-joinville/>. Acesso em 19 setembro de 2025.

DOCUMENTOS ICONOGRÁFICOS

BAIRRO COSTA E SILVA. Vista Parcial da Vila Comasa, atual bairro Costa e Silva na década de 1970, in: Nosso bairro Costa e Silva nos primórdios. Joinville, 5 de Fevereiro de 2023. Facebook. Disponível em: <https://web.facebook.com/photo.php?fbid=500359942251457&set=pb.100068323661831.-2207520000&type=3&locale=pt_BR&_rdc=1&_rdr#>. Acesso em 30 de Abril de 2025.

BATISTA, João. SCHLIECK Mauro Artur.Bairros da zona Leste de Joinville revelam contrastes do crescimento urbano das últimas décadas. Portal de Notícias ND +. 2014. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/bairros-da-zona-leste-revelam-contrastes-do-crescimento-urbano-das-ultimas-decadas/>. Acesso em: 19 de Dezembro de 2024.

COMASACITY. Ocupação de área de mangue no bairro Comasa, in: Como foi o início do bairro Comasa, mais conhecido na época como Vila Paranaense ou Comasa do Boa Vista na década de 80. Instagram, 22 de Fevereiro de 2024. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/C3qnCiQLN-V/?igsh=ZWdzZ3J0Z3dmb2Fr>. Acesso em: 18 de Março de 2025.

HINSCHING, Fernando G. Comparação da Rua Iririú nos anos 1990 e atualmente, in: *História do bairro Iririú (Joinville) "Guaxanduva"*, 2023aa. Disponível em: <https://hinsching.wordpress.com/2023/10/15/historia-bairro-iririu-joinville-guaxanduva/>. Acesso em: 12 nov. 2024.

HINSCHING, Fernando G.Casa comercial Baumer entre 1920 e 1930; Rua XV de Novembro, bairro Vila Nova nos anos 70 in: História bairro Vila Nova (Joinville). 2023bb. Disponível em: <https://hinsching.wordpress.com/2023/10/08/historia-bairro-vila-nova-joinville/>. Acesso em: 19 setembro de 2025.

ITAÚ CULTURAL. Rua do Príncipe Vista do Balcão da Direção, Colônia Dona Francisca, Joinville SC. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural. São Paulo: Itaú Cultural, 2024. Disponível em: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/95606-a-rua-do-principe-vista-do-balcao-da-direcao-colonia-dona-francisca-joinville-sc>. Acesso em: 13 dezembro de 2024.

JOINVILLE. Secretaria de Cultura e Turismo - SECULT. Casa Comercial Baumer em 1925, in: Catálogo de Fotos do Arquivo Histórico de Joinville. 2021. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/institucional/secult/upm/ahi/>. Acesso em: 02 Outubro de 2025.

JOINVILLE. Secretaria de Cultura e Turismo - SECULT. Área portuária de Joinville em 1963, in: Exposição Porto de Joinville: Memórias às margens do Cachoeira. 2022. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/exposicoes-do-arquivo-historico-de-joinville/>. Acesso em: 13 Julho de 2025.

JOINVILLE. Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Inovação - SDE: Evolução da mancha urbana, in: Cidade em Dados. Ambiente Construído. 2024. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2024/07/Joinville-Cidade-em-Dados-2024-%E2%80%93-Ambiente-Construido.pdf>. Acesso em: 29 de Agosto de 2024.

JOINVILLE. Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR. Mapas Históricos do Município de Joinville. 2017a. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/mapas-historicos-do-municipio-de-joinville/>. Acesso em: 18 setembro de 2025.

JOINVILLE. Secretaria de Pesquisa e Desenvolvimento Econômico e Inovação - SEPUR. Mapas temáticos de Joinville: mapa de densidade demográfica, Área urbana do Município de Joinville, Censo/2022. 2024. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/mapas-tematicos-do-municipio-de-joinville/>. Acesso em 19 setembro de 2025.

JULIO CEZAR. Foto do acervo pessoal. In: IMAGENS ANTIGAS DE JOINVILLE. *Facebook*, 25 ago. 2014. Disponível em: <https://web.facebook.com/permalink.php/?id=335476746536097&story_fbid=689068667843568&_rdc=1&_rdr#>. Acesso em: 12 de maio de 2025.

MAZZARO, Rafaela. A senhora Katharinenstrasse, in: Minha história, meu patrimônio. A Notícia: Joinville, 2014. Disponível em: <https://www.clicrbs.com.br/sites/swf/an_especiais_patrimonio/rua/index.html>. Acesso em: 30 set. 2025.

SILVA, Fernanda. Vídeos: temporal deixa Joinville com diversos pontos de alagamentos e caos no trânsito. Portal de notícias ND +, 2023b. Disponível em: <https://ndmais.com.br/tempo/videos-temporal-deixa-joinville-com-diversos-pontos-de-alagamentos-e-caos-no-transito/>. Acesso em 27 de Novembro de 2024.

SILVA, Fernanda. Rua Tuiuti em 1960, in: Fotos antigas mostram como eram as ruas de Joinville que mais registram acidentes em 2024. NSC Total, 2024a. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/fotos-antigas-mostram-como-eram-as-ruas-de-joinville-que-mais-registram-acidentes-em-2024>. 2024a. Acesso em: 19 Setembro de 2025.

SILVA, Fernanda. Rua Albano Schmidt na década de 1980, in: Fotos antigas mostram como eram as ruas de Joinville que mais registram acidentes em 2024. NSC Total, 2024b. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/fotos-antigas-mostram-como-eram-as-ruas-de-joinville-que-mais-registram-acidentes-em-2024>. 2024b. Acesso em: 19 Setembro de 2025.

SILVA, Fernanda. Rua Monsenhor Gercino, no bairro Itaum, no início de sua pavimentação em 1976, in: Fotos antigas mostram como eram as ruas de Joinville que mais registram acidentes em 2024. NSC Total, 2024c. Disponível em:

<https://www.nsctotal.com.br/noticias/fotos-antigas-mostram-como-eram-as-ruas-de-joinville-que-mais-registram-acidentes-em-2024>. 2024c. Acesso em: 19 Setembro de 2025.

SILVA, Fernanda. Rua Santa Catarina, entre as décadas de 1970 e 1980, in: Fotos antigas mostram como eram as ruas de Joinville que mais registram acidentes em 2024. NSC Total, 2024. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/fotos-antigas-mostram-como-eram-as-ruas-de-joinville-que-mais-registram-acidentes-em-2024>. 2024d. Acesso em: 19 Setembro de 2025.

APÊNDICE A - Modelo de tabela para coleta de dados

Área de Estudo: Data:	
Comércio/ Serviços	Quantidade

APÊNDICE B - Outras atividades centrais, típicas da ZPC e não centrais instalados nos centros funcionais de Joinville

SVN - Subcentro Vila Nova
SFL - Subcentro Floresta
SCS - Subcentro Costa e Silva
ECA - Eixo Comercial Aventureiro
ECI - Eixo Comercial Iririú
ECN - Eixo Comercial Norte
ECS - Eixo Comercial Sul
EAS - Eixo Comercial Albano Schmidt
EMG - Eixo Comercial Monsenhor Gercino

Atividades Centrais encontradas nos Centros Funcionais de Joinville									
	Centro Funcional								
Categoria Funcional	SVN	SFL	SCS	ECA	ECI	ECN	ECS	EAS	EMG
Acessórios e produtos infantis	4	0	1	0	2	3	1	0	0
Agência de Cobrança	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Agência de Viagens	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Aluguel de veículos	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Aparelhos Auditivos	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Armas	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Artigos para festa	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Artigos para pesca	0	1	0	0	2	0	0	0	1
Artigos religiosos	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Banheira de hidromassagem	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Calçados	4	2	4	0	2	0	2	1	0
Cama, mesa e banho	1	0	0	1	2	1	0	1	0
Centro de avaliação de condutores	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Centro de treinamento de leitura	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Clínica de Autismo	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Clínica de Fisioterapia	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Clínica de Ortopedia	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Clínica de Otorrinolaringologista	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Clínica de Psicologia	0	0	0	0	2	1	0	0	0
Clínica de Terapia Ocupacional	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Clínica de Ultrassonografia	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Clínica Odontológica	7	4	7	13	8	7	5	6	7
Clínica Oftalmológica	1	0	0	0	1	0	1	2	0
Clube de poker	0	0	1	0	0	0	0	0	0

Comércio eletrônico (distribuidor)	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Condomínio Comercial	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Conserto e venda de antenas	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Construtora, Imobiliária e Assessoria	1	3	3	1	4	13	6	3	1
Contabilidade e Despachante	5	4	3	4	5	5	5	6	2
Cortinas e Persianas	0	0	0	0	0	2	1	0	0
Cursos Profissionalizantes	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Decoração para o lar	0	0	0	1	4	0	0	0	1
Delegacias e Comando Regional da Polícia	0	0	0	0	0	1	2	0	0
Doces e Bombonieres	3	3	1	0	4	0	0	0	2
Drogarias, Farmácias e Perfumarias	7	4	8	7	4	8	10	8	6
Empresa de Rastreamento por satélites	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Engenharia e Arquitetura	1	2	1	0	0	0	0	0	0
Equipamentos esportivos	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Escola de idiomas, música, informática e pré-vestibular	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Escritório Cowork	0	1	0	0	0	5	0	0	0
Escritório de Advocacia e Assessoria Jurídica	1	4	3	2	6	10	4	2	0
Escritório de Topografia	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Estúdio de fotografia	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Estúdio de Tatuagem e *piercing*	0	0	1	1	2	0	1	0	1
Fisioterapia, Pilates, Academia de musculação	4	8	1	5	5	6	2	7	4
Floricultura	3	1	1	1	2	0	3	1	1
Hotel	0	1	1	0	0	2	0	0	0
Iluminação, leds e lustres	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Instrumentos musicais (venda e manutenção)	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Joalherias e Bijuterias	0	2	1	0	1	0	0	1	0
Jogos de Bilhar	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Laboratório de análises clínicas	1	2	1	2	2	2	1	0	1
Loja de colchões	2	0	0	2	4	1	2	1	0
Lojas de Departamentos, Magazines, Eletrodomésticos e Eletrônicos	2	3	1	4	3	1	1	0	3
Lojas de móveis e móveis planejados	3	3	0	0	4	20	7	6	0
Lojas de roupas e tecidos	22	20	23	23	14	10	27	28	38

Loja de suplementos alimentares	0	0	1	2	1	1	1	0	1
Loja de tapetes	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Loja de venda de sistemas de softwares	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Materiais para escritórios	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Mercados, mercearias, Supermercados e hipermercados	5	3	5	4	4	5	5	7	5
Ministério Público	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Museu	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Óleos essenciais, cristais e velas	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Óticas e Relojoarias	6	8	8	5	7	1	3	5	8
PROCON	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Radiologia odontológica	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Restaurante, Churrascaria, Fast Food, Pizzarias	7	12	8	12	8	35	12	8	1
Serviços de cobertura de eventos	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Serviços de impermeabilização	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Serviços de Informática, Telefonia e smartphones	12	7	10	7	5	4	3	10	15
Serviços Financeiros	5	5	8	7	12	11	6	7	4
Shopping Center	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Sistema de gestão de impressoras fiscais	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Sistema de Vigilância eletrônica	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Softwares e Automação empresarial	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Vestidos de noivas	0	0	0	0	0	1	1	0	0
TOTAL	112	103	104	104	124	178	131	113	103

Atividades da ZPC encontradas nos Centros Funcionais de Joinville									
Categoria Funcional	Centro Funcional								
	SVN	SFL	SCS	ECA	ECI	ECN	ECS	EAS	EMG
Agropecuária, clínica veterinária e pet shop	4	3	5	6	4	4	0	8	0
Aluguel de caçambas	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Aquecedores de água	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Armarinho	3	0	3	0	0	1	0	0	0

Assistência técnica (eletrodomésticos e eletrônicos)	4	8	2	4	2	3	3	4	2
Assistência técnica e venda de máquinas de costura	0	1	0	1	0	0	0	2	0
Bicicletaria (venda e conserto)	2	1	2	2	5	4	1	4	0
Bombeiros, Polícia Civil	1	0	0	1	0	3	0	1	0
Campo e quadra de esportes	0	1	0	1	0	1	1	0	0
Cartório de Registro Civil, Títulos e Pessoa Jurídica	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Centro de reciclagem	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Comércio atacadista	2	1	2	0	0	0	0	3	2
Comércio e manutenção de lavadora de alta pressão	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Concessionárias de veículos	0	0	0	0	0	10	2	0	0
Condicionadores, compressores de ar e Refrigeração (venda e manutenção)	1	1	0	0	5	6	1	0	1
Correios	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Depósito de gás	0	0	0	2	0	0	0	1	3
Distribuidora de energia elétrica	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Distribuidora de produtos farmacêuticos	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Embalagens	0	1	2	0	0	2	0	2	0
Emissora de Rádio	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Equipamentos de energia solar	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Equipamentos de proteção individual	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Equipamentos para gastronomia, refrigeração padarias e supermercados	0	1	0	1	2	0	1	0	0
Escola, universidade, Centro de educação infantil	4	0	1	3	7	1	7	5	4
Escritório da senadora Ivete da Silveira	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Escola de condutores, serviço de vistoria e emplacamento de veículos	0	3	2	5	1	1	0	1	6
Estacionamento	0	0	3	0	2	24	28	0	0
Ferramentas, parafusos, abrasivos, ferragens, máquinas e equipamentos	1	1	0	0	2	14	0	0	1
Fornecedor de alumínio	0	0	0	0	1	0	0	2	1
Fornecedor de borracha e venda de produtos de borracha	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Fornecedor de equipamentos para vestuário	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Fornecedor de sistemas de proteção contra incêndio	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Galpão de estoque	1	0	0	0	0	1	3	3	0

Gráfica	0	2	1	2	1	3	4	0	0
Gravadora a laser	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Hospital, centro médico, unidade de saúde	1	0	1	1	1	7	5	3	2
Indústrias	0	0	2	4	0	11	3	5	0
Lavanderia	2	0	3	1	0	0	0	1	0
Loja de EPI’S	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Loja de estofados	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loja de piscinas	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Loja de tendas	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Loja de tintas	2	1	2	2	1	1	3	2	1
Loja de variedades, brinquedos e presentes	20	7	9	9	8	5	4	11	9
Loja de videogame	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Lubrificantes industriais	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Madeireira	1	0	1	3	0	0	0	0	0
Máquinas agrícolas e industriais	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Marcenaria e reforma de móveis	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Materiais hospitalares	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Materiais para construção e materiais elétricos	6	6	5	4	2	8	1	13	11
Metalúrgica	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto táxi	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Motores elétricos, bomba d’água e purificadores d’água	0	1	1	0	0	0	1	0	0
Oficinas mecânicas e venda de motos, autopeças e acessórios para motos	1	5	1	4	1	0	0	6	4
Oficinas mecânicas e venda de autopeças e acessórios para veículos	11	13	11	19	46	32	5	17	27
Optometrista	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Órgãos públicos municipal - secretarias	0	0	0	0	0	5	0	0	0
Painel solar	0	1	0	1	1	0	0	0	0
Peças para implementos rodoviários	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Pontas de aço e comércio de ferro e aço	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Portões eletrônicos	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Posto de combustíveis	3	3	4	4	3	6	2	3	3
Produtos de limpeza	1	2	1	1	0	3	0	0	2
Revendedora de veículos	4	19	1	9	24	14	5	13	5
Rolamentos	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Serralheria e serviços de usinagem, tornearia e solda	0	1	0	1	1	0	0	1	0

Serviço Social da Indústria da Construção Civil	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Sindicato dos Arrumadores e movimentadores de mercadorias	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Transportadora e Logística	0	0	2	0	0	2	0	0	0
Veículos náuticos	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Vidraçaria e marmoraria	1	0	0	4	3	1	0	0	0
TOTAL	82	88	68	100	128	182	90	111	84

Atividades Não-Centrais encontradas nos Centros Funcionais de Joinville									
	Centro Funcional								
Categoria Funcional	SVN	SFL	SCS	ECA	ECI	ECN	ECS	EAS	EMG
Bares, comércio de bebidas e tabacarias	3	9	6	6	9	8	7	11	14
Casa Noturna	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Chaveiro	2	1	2	1	1	1	2	4	2
Clínica de quiropraxia	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Comércio de água	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Comércio de laticínios, frios e embutidos	0	0	0	0	2	0	0	0	1
Costureira e Sapateiro	0	1	3	0	2	0	3	0	1
Igreja e usos religiosos	6	4	4	4	3	3	9	2	9
Imóveis sem uso (abandonados, baldios)	20	12	11	10	15	57	52	19	28
Imóveis sem uso (para alugar, a venda)	8	24	0	22	25	27	56	22	14
Imóveis sem uso (em construção)	2	6	3	6	1	0	0	10	5
Lanchonete	11	11	7	22	10	0	10	24	14
Lar de idosos	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Lava a jato/ lavação	0	0	0	3	0	2	1	0	0
Lavanderia	2	0	0	0	0	2	2	0	0
Livraria e Revistaria	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Loja de cosméticos	2	3	2	2	0	0	1	1	1
Manicure e pedicure, serviços e cuidados estéticos	1	1	6	1	3	4	3	0	1
Panificadora, padaria, confeitaria e cafeteria	4	3	5	4	4	4	6	3	9
Papelaria e papéis	1	3	1	0	0	1	0	3	1
Peixaria	1	2	1	1	1	1	0	2	2
Praça	0	2	1	0	0	2	1	0	0
Residencial	21	16	22	69	27	99	179	39	78

Salão de beleza, cabeleireiro, barbearia	12	16	12	12	13	7	14	28	24
Salão para eventos	0	0	0	0	1	1	1	0	0
Sauna	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Serviços de Limpeza	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Sindicato dos trabalhadores em instituições particulares	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Sorveteria e Açaiteria	4	4	4	4	2	1	2	2	8
Subestação de distribuição de energia	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Terminal de ônibus	1	1	0	0	1	1	0	0	1
Verdureira e Loja de produtos naturais	3	3	4	2	3	5	0	6	7
TOTAL	105	122	95	169	123	229	353	178	220

APÊNDICE C - Hierarquia dos Centros Funcionais de Joinville

ECN - Eixo Comercial Norte
ECS - Eixo Comercial Sul
ECI - Eixo Comercial Iririú
EAS - Eixo Comercial Albano Schmidt
ECA - Eixo Comercial Aventureiro
EMG - Eixo Comercial Monsenhor Gercino
SVN - Subcentro Vila Nova
SFL - Subcentro Floresta
SCS - Subcentro Costa e Silva

Hierarquização das Centralidades de Joinville

Categoria Funcional	Centro Funcional								
	ECN	ECS	ECI	EAS	ECA	EMG	SVN	SFL	SCS
Característica Principal	Polo de concessionárias	Polo de saúde	Centro Automotivo	Centralidade Industrial	Centro Automotivo	Centro de Assistência Técnica	Centralidade de consumo	Centro de Assistência Técnica	Centralidade de consumo
População	39.978	16.627	53.208	44.359	42.736	81.881	26.939	22.019	33.572
Rendimento médio	3,5	4,07	1,82	1,77	1,57	1,46	1,76	2,42	2,61
Quantidade de empregos	61.682	17.687	4.218	13.100	1.938	6.465	7.388	5.833	7.539
Principais atividades centrais	Móveis, Decorações e Planejados; Vendedoras de veículos; Imobiliárias e Advocacias	Vestuário; Farmácias; Móveis e Planejados	Vestuário; Clínicas Odontológicas; Advocacias.	Vestuário; Farmácias; Óticas, Relojoarias e Clínicas Oftalmológicas	Vestuário; Clínicas Odontológicas; Farmácias.	Vestuário; Informática e Telefonia; Óticas e Relojoarias.	Vestuário; Informática e Telefonia; Clínicas Odontológicas.	Vestuário; Academia, Fisioterapia, Ótica e Relojoarias; Informática e Telefonia;	Vestuário; Informática e Telefonia; Farmácias.
Principais atividades típicas da ZPC	Oficinas; Estacionamentos; Empresas e Indústrias.	Estacionamentos; Mecânicas e Revendedoras de veículos; Gráficas.	Mecânicas; Revendedoras de veículos; Atividades educacionais.	Mecânicas; Materiais p/ Construção e Revendedora de veículos; Loja de variedades.	Mecânicas; Revendedoras de veículos; Agropecuárias.	Mecânicas; Materiais p/ Construção; Loja de Variedades.	Loja de Variedades; Mecânicas; Materiais p/ Construção	Revendedora de Veículos; Mecânicas; Assistência Técnica.	Mecânicas; Loja de Variedades; Agropecuárias.
Atratividade	13.929	6.609	3.715	4.228	2.758	5.231	4.045	3.394	2.784
Quantidade de funções centrais	21	23	10	7	6	7	8	8	8
Quantidade de funções da ZPC	13	11	10	6	10	4	6	7	6
Hierarquização	Equipado	Equipado	Equipado	Subequipado	Subequipado	Subequipado	Equipado	Equipado	Equipado

Fonte: SEPUR (2017); POD (2019) e Pesquisa de Campo (2024). Elaboração: própria (2025)

ANEXO A - Mapa de bairros de Joinville e logradouros

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Mapa de bairros e logradouros de Joinville, 2017. Disponível em: <https://simgeodados.joinville.sc.gov.br/downloads/mapas-pdf/bairros_logradouros.pdf>. Acesso em: 16 de Outubro de 2024.

JOINVILLE. Prefeitura Municipal de Joinville. Mapa individual dos bairros de Joinville in: Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR, 2016. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/mapas-dos-bairros-do-municipio-de-joinville/>. Acesso em: 16 de Outubro de 2024.