UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA – UDESC
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO – FAED
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO SOCIOAMBIENTAL – MESTRADO PROFISSIONAL – MPPT

ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E O CONTORNO LESTE DE CURITIBA (BR 116) EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS: ATIVIDADES ECONÔMICAS

Jorge Luiz Ferreira

Dissertação de Mestrado apresentada ao Curso de Mestrado Profissional do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental do Centro de Ciências Humanas e da Educação da Universidade do Estado de Santa Catarina.

Orientadora: Prof. Dra. Isa de Oliveira Rocha.

FLORIANÓPOLIS, 2015.

F383o Ferreira, Jorge Luiz
Organização espacial e o contorno leste de Curitiba (BR 116) em São José dos Pinhais: atividades econômicas / Jorge Luiz Ferreira. – 2015.
148 p. il. ; 29 cm

Orientadora: Isa de Oliveira Rocha
Bibliografia: p. 128-131
Dissertação (mestrado) – Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental, Florianópolis, 2015.

1. Planejamento de espaço. 2. Planejamento rodoviário - Paraná. 2. Rodovias - Paraná. 3. Economia. I. Rocha, Isa de Oliveira. II. Universidade do Estado de Santa Catarina. Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental. III. Título.

CDD: 711 - 20. ed.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da UDESC

JORGE LUIZ FERREIRA

ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E O CONTORNO LESTE DE CURITIBA (BR 116) EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS: ATIVIDADES ECONÔMICAS

Dissertação julgada adequada para obtenção do Título de Mestre em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental junto ao Curso de Mestrado Profissional do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental – MPPT da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC.

Florianópolis, 02 de março de 2015.

Prof. Dr. Francisco Henrique de Oliveira
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Orientadora: _____
Doutora Isa de Oliveira Rocha
Universidade do Estado de Santa Catarina

Membro: _____
Doutor José Messias Bastos
Universidade Federal de Santa Catarina

Membro: _____
Doutora Gláucia de Oliveira Assis
Universidade do Estado de Santa Catarina

Dedico esta dissertação a todos aqueles que lutam por um mundo menos desigual em todos os sentidos. Também aqueles que têm sonhos, assim como eu podem realiza-los através dos estudos.

AGRADECIMENTOS

À Deus primeiramente.

À minha esposa Kátia e minhas filhas Bruna Eloise e Ana Luísa pelo apoio, carinho e também pela compreensão das minhas “ausências” nos dias e nas noites.

À minha família, em especial ao meu Pai, Mãe e irmãos pelo apoio nos vários momentos que necessitei.

À minha orientadora, Professora Doutora Isa de Oliveira Rocha pelo apoio, compreensão e principalmente pelo conhecimento repassado e orientações que foram fundamentais para o término desta pesquisa.

Agradeço com imenso carinho as amizades construídas e o companheirismo dos colegas da turma do MPPT – 2013.

À todos os Professores do programa, pelos conhecimentos transmitidos e suas orientações, bem como a todas as pessoas que de alguma forma contribuem para o bom funcionamento do curso.

Agradecimento em especial aos Professores Doutores Francisco Henrique de Oliveira e Gláucia de Oliveira Assis coordenadores do programa e ao José Messias Bastos que aceitaram compor a banca examinadora e contribuir com relevantes sugestões.

Por fim, agradeço a todas as pessoas e instituições que foram solicitas, colaborativas, compreensivas e/ou que de alguma forma contribuíram para que esta pesquisa se torna-se realidade.

O meu muito obrigado.

FERREIRA, Jorge Luiz. **Organização Espacial e o Contorno Leste de Curitiba (BR 116) Em São José dos Pinhais: Atividades Econômicas.** Dissertação de Mestrado - MPPT / UDESC. Florianópolis, 2015.

RESUMO

A presente dissertação trata sobre a gênese e a evolução da Formação Sócio-Espacial do Município de São José dos Pinhais e tem como objetivo principal analisar a organização espacial da Zona Industrial e de Serviços - (ZIS) no entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba, em São José dos Pinhais, especialmente verificando a instalação de empreendimentos econômicos ao longo da via. Para analisar esse processo de alteração do espaço é necessário recorrer à trajetória histórico-social e econômica do município. O período recente de industrialização de São José dos Pinhais decorre principalmente da vinda de transnacionais do setor automotivo em meados da década de 1990 para o município e da implantação e conclusão da rodovia BR-116 em 2003, além da aprovação de Lei Municipal complementar do Plano Diretor em 2005. Após essa diretriz municipal e com a expansão do mercado imobiliário nessa área, indústrias e empresas ligadas ao comércio e serviços começaram a fixar-se às margens ou nas proximidades da BR-116, formando a atual organização espacial. Após análise e estudo qualitativo local e das diretrizes de uso e ocupação da área e/ou disposição de espaços (áreas imobiliárias disponíveis), esta pesquisa descreveu as variadas motivações e interesses empresariais que se desencadearam na atual espacialidade, enfatizando nuances da área do entorno da rodovia e a existência de inúmeros conflitos de interesses. Conclui-se que a organização espacial da ZIS, ou mesmo do entorno da rodovia, ocorre de forma intencional, espontânea e por vezes pela força indutora da rodovia, a qual proporciona uma relação de uso por sua proximidade.

Palavras-chave: Organização Espacial, BR-116 e São José dos Pinhais (PR).

FERREIRA, Jorge Luiz. **Space and East Outline Organization of Curitiba (BR 116) São José dos Pinhais: Economic Activities.** Master's Dissertation – MPPT / UDESC. Florianópolis, 2015.

ABSTRACT

This dissertation deals with the genesis and the evolution of Socio-Spatial Formation of São José and aims to analyze the spatial organization of the Industrial Zone and Services - (ZIS) along the BR -116 highway - Outline east of Curitiba, São José dos Pinhais, especially verifying the installation of economic enterprises along the track. To analyze this process of changing the space is necessary to resort to historical and social and economic history of the city. The recent period of São José dos Pinhais industrialization is mainly due to the automotive industry transnational coming in mid-1990 to the municipality and the implementation and completion of the BR -116 highway in 2003 , besides the Municipal Act supplementary approval of the Plan director in 2005. After that municipal policy and the expansion of the housing market in this area, industries and companies linked to trade and services began to set on the banks or near the BR -116, forming the current spatial organization. After local analysis and qualitative study and the use of guidelines and occupation of the area and / or spaces arrangement (available real estate areas), this research described the varied motivations and business interests that triggered the current spatiality, emphasizing surrounding area nuances of highway and the existence of numerous conflicts of interest. We conclude that the spatial organization of ZIS, or even surrounding the highway, there intentionally, spontaneous and sometimes the driving force of the highway, which provides a usage ratio for its proximity.

Key Words: Space Organization, BR-116 in São José dos Pinhais (PR).

LISTA DAS FIGURAS

Figura 1 – Localização do Contorno Leste de Curitiba – BR-116 (São José dos Pinhais)..... 17
Figura 2 – Caminho do Arraial do Grande..... 30
Figura 3 – Blocos Soerguidos da Serra do Mar 53
Figura 4 – Planalto de Curitiba 54
Figura 5 – Mapa do Clima do Paraná..... 55
Figura 6 – Mapa de Precipitação Média Anual do Paraná..... 55
Figura 7 – Vegetação Local – Araucária Angustifolia 56
Figura 8 – Pirâmide Etária do Município 58
Figura 9 – Cobertura de Água e Esgoto nos Bairros do Município 66
Figura 10 – Densidade dos Bairros no Município 67
Figura 11 – Fluxograma do Zoneamento Geral 85
Figura 12 – Mapa do município: empreendimentos com alvarás de construção..... 119
Figura 13 – Mapa do município: empreendimentos com alvarás de funcionamento..... 120

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População Ocupada no Município 58
Tabela 2 – Valor Adicionado Fiscal - VAF 59
Tabela 3 – Número de estabelecimentos versus empregos gerados no município. 62
Tabela 4 – Consumidores atendidos – Energia Elétrica... 64
Tabela 5 – Consumidores atendidos – Abastecimento de Água... 65
Tabela 6 – Consumidores atendidos – Atendimento de Esgoto... 65
Tabela 7 – Indicadores de Serviços de Telecomunicações.... 69
Tabela 8 – Síntese do Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo.....90

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACAVIM – Associação Caminho do Vinho Colônia Mergulhão
AMC – Aglomerado Metropolitano de Curitiba
ANATEL – Agência Nacional de Telecomunicações
ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres
APA – Área de Proteção Ambiental
APP – Área de Proteção Permanente
BADEP – Banco de Desenvolvimento do Paraná
BR – Rodovia Brasileira
CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CD – Centro de Distribuição
CEASA – Centrais de Abastecimento
CIAR – Cidade Industrial de Araucária
CIC – Cidade Industrial de Curitiba
CMPDU – Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
CODEPAR – Companhia de Desenvolvimento do Paraná
COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
COPEL – Companhia Paranaense de Energia
CTM – Cadastro Técnico Multifinalitário
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral
ECT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança
FDE – Fundo de Desenvolvimento Econômico
FES – Formação Econômica e Social
FIEP – Federação das Indústrias do Estado do Paraná
FPM – Fundo de Participação dos Municípios
IAPAR – Instituto Agronômico do Paraná
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
IDH-M – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano
ISSQN – Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza
ITBI – Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis

LHG – Laboratório de Hidrogeomorfologia

MC – Ministério das Comunicações

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

MF – Ministério da Fazenda

MINEROPAR – Minerais do Paraná

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego

NUC – Núcleo Urbano Central

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PIB – Produto Interno Bruto

PIC – Parque Industrial de Curitiba

PDI – Programa de Desenvolvimento Integrado

PEA – População Economicamente Ativa

PMSJP – Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilio

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PNV – Plano Nacional de Viação

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais

RIT – Rede Integrada de Transporte

RMC – Região Metropolitana de Curitiba

SANEPAR – Companhia de Saneamento do Paraná

SEEC – Secretaria de Estado da Cultura do Paraná

SEIM – Secretaria da Indústria, Comércio e Assuntos do Mercosul

SEFA – Secretaria de Estado da Fazenda do Paraná

SEMA – Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos

SESA – Secretaria de Estado da Saúde do Paraná

SEVS – Setor Especial do Sistema Viário

SIT – Sistema de Informação Territorial

STN – Secretaria do Tesouro Nacional

TRE – Tribunal Regional Eleitoral

TSE – Tribunal Superior Eleitoral

UFPR – Universidade Federal do Paraná

VAF – Valor Adicionado Fiscal

ZESI – Zona Especial de Serviços Intermodais

ZIS – Zona Industrial e de Serviços

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 13
1.1 ASPECTOS TEÓRICO-TEMÁTICOS 18
1. 2 ASPECTOS METODOLÓGICOS E TEÓRICO-TEMÁTICOS 23
2 REVISÃO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (PR) 26
2.1 NOTAS SOBRE A FORMAÇÃO DO PARANÁ 26
2.1.1 O Indígena no Paraná 26
2.1.2 Os Portugueses e Espanhóis em Terras Paranaenses 28
2.1.3 O Ouro no Paraná 28
2.1.4 A Emancipação Política do Paraná e o Período Provincial 31
2.1.5 O Tropeirismo no Paraná 32
2.1.6 A Erva-Mate no Paraná 33
2.1.7. O Café no Paraná 34
2.2 GÊNESE E EVOLUÇÃO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS 35
2.2.1 O Ciclo do Ouro em São José dos Pinhais 36
2.2.2 O Tropeirismo em Território São-joseense 38
2.2.3 A Erva-Mate em São José dos Pinhais 40
2.2.4 A Produção Madeireira em São José dos Pinhais 43
2.2.5 A Industrialização na Região Metropolitana de Curitiba (RMC) 45
3 SÃO JOSÉ DOS PINHAIS NA ATUALIDADE: breve caracterização 51
3.1 ASPECTOS DA NATUREZA 51
3.2 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS 56
3.2.1 Aspectos Demográficos 56
3.2.2 Economia 59
3.2.3 Indústria, Comércio e Serviço 60
3.2.4 Infraestrutura e Transporte 63
3.2.5 Cultura 73
4 O PLANEJAMENTO URBANO EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS 76
4.1 Plano Diretor 76
4.2 Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo 84
4.3 Rodovias, Avenidas, Ruas e Logradouros 91
5 A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA ÁREA DO CONTORNO LESTE DE CURITIBA 102
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS 123
REFERÊNCIAS 128
ANEXOS 132

1. INTRODUÇÃO

Para compreender como se processa a organização espacial no entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba, esta pesquisa buscou analisar as principais características sociais e econômicas do município de São José dos Pinhais ao longo da sua Formação Sócio-Espacial.

Por volta do século XVII, a vila e freguesia de São José e Bom Jesus dos Perdões era somente um grupamento de mineradores criando um povoado em busca do ouro de aluvião às margens do Arraial Grande. Descoberta pelos portugueses desbravadores em terras espanholas, essa localidade foi encontrada após a subida ao morro pelos tais mineradores, quando eles chegaram às cabeceiras de arroios e pequenos rios nas escarpas da Serra do Mar, meio físico que separa o litoral do planalto.

A descoberta de ouro no primeiro planalto levou forasteiros à localidade do Arraial Grande, que se constitui no primeiro registro do povoamento que originou São José dos Pinhais, Curitiba e Lapa. Portanto, é possível compreender que a formação do território são-joseense se confunde com a formação de inúmeras freguesias e vilas que foram criadas no período do Brasil colônia.

As várias atividades econômicas praticadas desenvolveram social e territorialmente São José dos Pinhais, apesar de o município ter sofrido, em vários momentos, desmembramentos políticos ao longo de sua história, fato que, à época, desencadeou certos enfraquecimentos econômicos e populacionais.

Uma certeza incontestável: a história da formação do município de São José dos Pinhais relaciona-se com os chamados “ciclos econômicos” do estado do Paraná, principalmente do ouro, da erva-mate e da madeira, em Curitiba e região.

Desde a sua última alteração territorial em 1952, fato que evidenciou certo declínio econômico, São José dos Pinhais só atingiria novamente o ápice em seu desenvolvimento social e econômico após os anos 1970.

A criação da Região Metropolitana de Curitiba (RMC)[1] através de lei federal e redefinida posteriormente por legislações estaduais, configurou-se em novo

[1] RMC – Região Metropolitana de Curitiba é composta pelos seguintes municípios: Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Campo do Tenente, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Dr. Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná. (COMEC, 2011).

território, extenso e bastante heterogêneo, unindo os municípios em prol de um desenvolvimento unificado, para beneficiar a região como um todo.

A partir de então, os processos voltados para o planejamento urbano e regional começaram a desenvolver a região em vários aspectos, inclusive com o aumento do número de municípios integrantes, que atualmente é de vinte e nove (29), ao redor da cidade polo, Curitiba.

Nesse sentido, mostra-se relevante a forma de organização dos municípios que compõem tal concentração territorial do estado do Paraná, mormente no que se refere à aglomeração regional, destacando-se doze (12) municípios politicamente instituídos, pelas suas relações sociais, econômicas e culturais e na sua efetiva dinâmica metropolitana. Nessa mancha de ocupação contígua, Firkowski (2001) considera de fato o Aglomerado Metropolitano de Curitiba[2] (AMC).

Já a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), órgão ligado à Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado do Paraná, utiliza-se da denominação Núcleo Urbano Central (NUC) para designar os municípios que fazem parte dessa região específica. Convém salientar que o citado órgão inclui os municípios de Rio Branco do Sul e Itaperuçu, na região observada (COMEC, 2006).

No transcorrer dos anos de 1970, 1980 e 1990 a Região Metropolitana de Curitiba, composta por todos os municípios integrantes, cresceu e se expandiu economicamente a partir da instalação de pequenas, médias e grandes empresas em determinadas regiões do território abrangido. A Cidade Industrial de Curitiba (CIC), em conjunto com o polo petroquímico no Centro Industrial de Araucária (CIAR), município de Araucária, também fez parte desse contexto.

Historicamente, outras áreas no município de Curitiba tiveram relevância na participação do seu desenvolvimento econômico e industrial. Uma das primeiras composições empresariais aconteceu na década de 1930, no bairro hoje denominado Rebouças, e outras atividades econômicas ao longo do trecho urbano da antiga rodovia BR-116, atual trecho denominado Linha Verde - BR 476.

---

[2] O Aglomerado Metropolitano constitui “uma mancha de ocupação derivada de conurbação e/ou periferização, diretamente polarizada pela metrópole, envolvendo municípios limítrofes com contigüidade, continuidade e/ou descontinuidade de ocupação. Apresentam população urbana e densidade demográfica elevadas, forte articulação econômica, intensos fluxos de relações intermunicipais com comutação diária, complementaridade funcional e população ocupada em atividades urbanas (setores secundário e terciário)”. (Firkowski, 2002, p. 80 apud IPARDES, 2000, p. 68).

Esse antigo trecho urbano da rodovia BR-116, ao longo do tempo integrando o território industrial de Curitiba, apresentou vários problemas, dentre os quais um aspecto muito peculiar e no mínimo inusitado: a rodovia separava territorialmente o município de Curitiba ao meio, de norte a sul. Apesar disso, a rodovia teve papel muito importante no desenvolvimento do Brasil meridional, por haver sido considerada importante eixo de ligação entre as regiões Sul e Sudeste do Brasil.

Concomitantemente à sua concentração urbana, populacional e econômica a Formação Sócio-Espacial da Região Metropolitana de Curitiba se configura atualmente na maior concentração de atividade comercial, industrial e de serviços no Estado do Paraná. No tocante ao setor industrial, a principal composição territorial do setor em Curitiba alcançou seu apogeu a partir da década de 1970, com a implantação da já mencionada Cidade Industrial de Curitiba (CIC).

Com o passar dos anos, após as políticas de incentivos fiscais do governo neoliberal da década de 1990, os municípios integrantes da RMC começaram o que Firkowski (2002, p. 81 e 82) apontou como sendo a “nova lógica de localização industrial” ocorrida em meados dos anos 1990 nos municípios de São José dos Pinhais e Campo Largo, com o advento de três montadoras do setor automotivo: Renault, Audi/VW e Chrysler.

Sobre a atual realidade do cenário regional dos municípios, é notório o crescimento urbano e populacional da RMC no que se reflete aos números porcentuais de participação no Produto Interno Bruto (PIB) municipal relacionado às atividades econômicas da indústria, do comércio e dos serviços (IPARDES, 2013).

A localização industrial no Aglomerado Metropolitano de Curitiba facilita o processo de escoamento da produção para o mercado nacional e internacional através dos Portos de Paranaguá e Antonina, dos eixos rodoviários metropolitanos (BRs) e do Aeroporto Internacional Afonso Pena, localizado em São José dos Pinhais.

Em virtude da realidade econômica e social daquele trecho da rodovia BR-116, a presente pesquisa apresenta como objetivo geral analisar o processo de organização espacial da área (ZIS) Zona Industrial e de Serviços, bem como do entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba, especialmente com relação à recente instalação de empreendimentos econômicos.

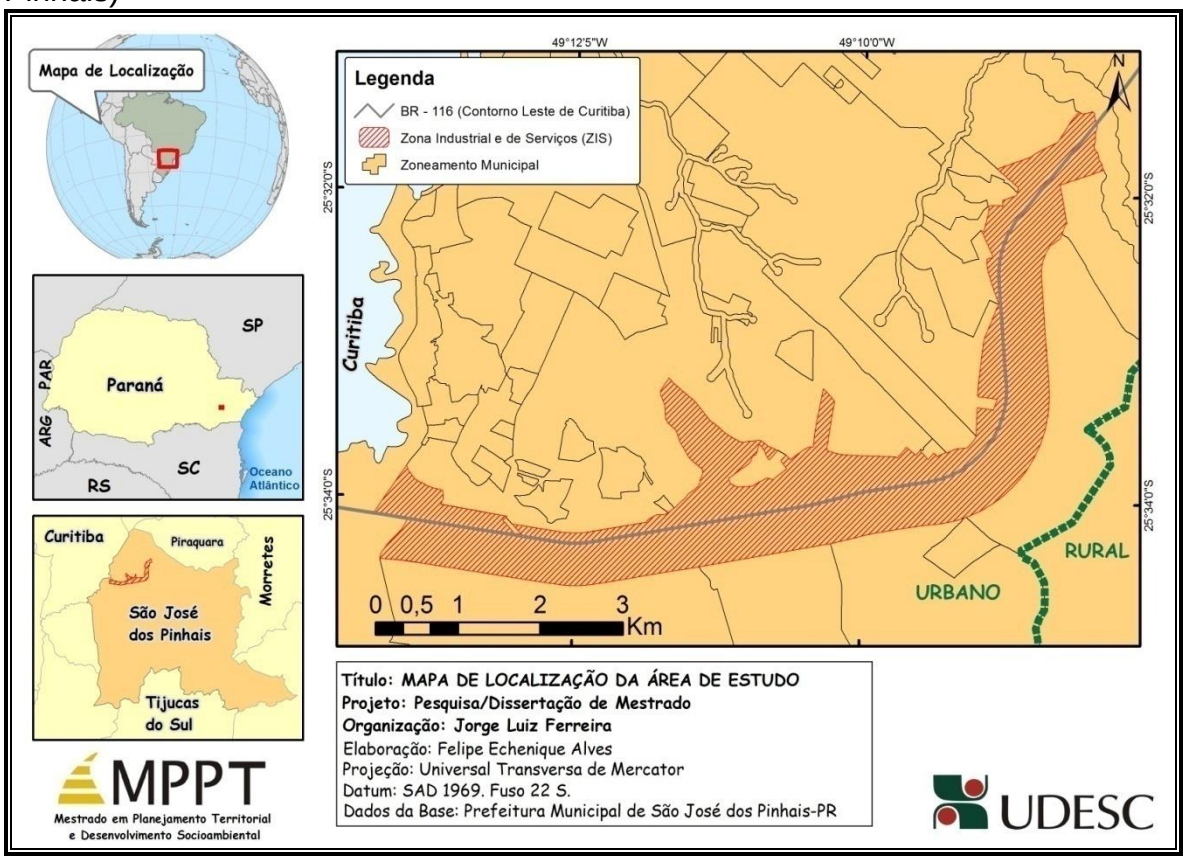
Com esse intuito, elegeram-se os seguintes objetivos específicos para descrever tal processo: Revisar a gênese e evolução de Formação Sócio-Espacial

do município de São José dos Pinhais/PR; Descrever a organização do espaço atual de São José dos Pinhais; Verificar no plano diretor de São José dos Pinhais as diretrizes de ocupação da área do entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba; Analisar o processo de instalação de empreendimentos econômicos da área do entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba e sua relação com a problemática socioambiental e conflitos de interesse local.

Ao utilizar o Contorno Leste de Curitiba como parâmetro de análise desta pesquisa, verifica-se que a área de entorno da rodovia foi delimitada, segundo dados da prefeitura municipal de São José dos Pinhais, como sendo Zona Industrial e de Serviços (ZIS). E de acordo com a lógica funcional e a legislação de uso e ocupação do solo, observa-se que essa área está localizada em espaços ambientalmente frágeis, conforme alguns autores (Lima e Mendonça, 2001, e Tavares, 2005).

No que se refere às vias de circulação no aglomerado urbano específico – o Contorno Leste de Curitiba na rodovia BR-116 – pretende-se analisar e caracterizar como a rodovia passou a ser um agente estruturador e integrador no processo de organização espacial de empreendimentos econômicos ali instalados, conforme recorte do território são-joseense na Figura 1, objeto de estudo desta pesquisa.

Figura 1: Localização do Contorno Leste de Curitiba – BR-116 (São José dos Pinhais)



Fonte: Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais

Com base na análise da organização espacial do Contorno Leste de Curitiba[3] e dos possíveis impactos socioeconômicos e ambientais, é possível observar a interação e ou integração e os conflitos socioambientais, sobretudo das instalações de empreendimentos industriais e consequentemente do comércio e dos serviços implantados no município de São José dos Pinhais.

Cabe salientar que a pesquisa se mostra importante e justificável, por seu intuito de apresentar à sociedade civil e gestores públicos subsídios técnicos para a elaboração de futuros processos de planejamento urbano e regional.

Reforça-se a necessidade de desenvolver pesquisas e estudos geográficos que possam apresentar novas perspectivas para o planejamento territorial, subsidiando a tomada de decisão dos gestores públicos. Nesse caso, traz

[3] Contorno Leste de Curitiba, rodovia expressa para tráfego de longa distância, deslocamentos interurbanos de maior percurso e tráfego de passagem, continuidade com as principais rodovias expressa, de contorno, radial, perimetral, de tráfego de passagem, contorno de áreas urbanas ou rodovias. Sem acessos laterais livres, saídas com baias de desaceleração e entradas com baias de aceleração. (COMEC, 2000). Diretrizes de Gestão para o Sistema Viário Metropolitano da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC). Disponível em: www.comec.pr.gov.br/.../File/DiretrizesSistemaViarioMetropolitano.pdf. Acesso em: 04/11/2013.

contribuições para o plano diretor decenal do município de São José dos Pinhais, já revisado no ano de 2014, mas ainda não aprovado pela Câmara de Vereadores.

O presente estudo adquire relevância, ainda, ao considerar as visíveis transformações espaciais com a instalação de empreendimentos econômicos associados à presença de habitações familiares e vias periféricas (sem pavimentação), ao longo do trecho e entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba.

Sendo assim, na sua composição esta pesquisa encontra motivações pessoais e profissionais para entender os processos que desencadearam a instalação de empreendimentos econômicos na área delimitada ZIS (Zona Industrial e de Serviços), conforme legislação municipal de uso e ocupação do solo e das possíveis especulações imobiliárias que a acompanham.

Principalmente diante das alterações que se processam no espaço geográfico, da relação espaço/sociedade, mesmo que tais relações cursem com ou sem a presença do Estado, a utilização de estudos e pesquisas nesses moldes é fundamental para nortear ações de políticas públicas na região.

1.1 ASPECTOS TEÓRICO-TEMÁTICOS

Ao relatar sobre a organização, produção e transformação do espaço em termos de produção social, Santos (1977, p. 83) resgata a categoria de Formação Econômica e Social (F.E.S.) de Marx e Engels, acrescentando à abordagem de F.E.S. o espaço como a “natureza transformada” ou “segunda natureza” como Marx a chamou (Santos, 1977, p. 83). E para analisar o espaço geográfico, destaca a interdependência e a inseparabilidade entre modo de produção, formação social e espaço, ou seja, para:

> Interpretar o espaço humano como fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à história da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial. (Santos, 1977, p. 81)

Mamigonian (1999) relata que a análise geográfica se completa quando se busca uma perspectiva explicativa de totalidade (holística) e de inter-relação entre os elementos da natureza e da sociedade, ou seja, entre o conhecimento sistêmico do quadro natural e a análise da sociedade, quando o paradigma formação sócio-espacial se mostra mais adequado:

> Quanto ao pluralismo das posturas filosóficas é importante chamar a atenção para duas questões fundamentais. Ela é aceita unanimemente tanto à direita (R. J. Johnston) como à esquerda (M. Santos) e aprofundada [...] Em segundo lugar ela se manifesta nas diferentes tentativas de redefinir a relação sociedade/natureza: 1) manter a natureza como base da sociedade e assim apresentar um reducionismo naturalista, +2) inverter a equação, estabelecendo a "superioridade" da sociedade e assim propor um reducionismo social ("a natureza é social", como se não existissem leis naturais), 3) dissociar os dois termos da questão ontológica e considerá-los separados e irrelevantes, portanto, os inter-relacionamentos, 4) propor uma visão holística, segundo a qual é indispensável analisar os dois grandes processos, reconhecendo-os com graus de autonomia (formação sócio-espacial, conforme M. Santos, etc. e Geo-sistemas, conforme Sotchava, etc..) e de interconexão sem reducionismos pré-determinados. (Mamigonian, 1999, p. 175)

Aliás, esta pesquisa busca estudar a nova problemática advinda com o processo de urbanização da região de Curitiba, estando inserida no conjunto de trabalhos que Mamigonian (1999, p. 177) assim apresenta: “1) a preocupação por decifrar os processos espaciais no interior das cidades, aprofundando os conhecimentos de renda capitalista da terra (também na agricultura), sob influência marxista; 2) a preocupação por combinar desenvolvimento econômico e preservação ambiental [...] procurando soluções de crescimento, com vantagens sociais [...] e ambientais”.

Entre obras que esclarecem o conceito de Organização Espacial, destaca-se Corrêa, que antes mesmo de conceituar a expressão, remonta ao processo de ação do homem através do tempo no espaço, realizando intervenções na natureza para satisfazer suas necessidades. Corrêa (1995, p. 54) é enfático ao empregar bem a expressão de Marx, a *segunda natureza,* relatando ser esta a natureza primitiva transformada pelo trabalho social.

Corrêa (1995, p. 55) conceitua Organização Espacial como sendo o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra; complementa ainda que é a expressão da produção material do homem. Corrêa nos adverte de que a Organização Espacial é criada pelo homem para o homem, sendo tudo isso construído no espaço geográfico, remontando à conceituação teórica de Formação Sócio-Espacial de Santos (1977). Aliás, Mamigonian (1996, p. 198) realça a importância da Formação Sócio-Espacial nos estudos geográficos, constituindo-se em marco fundamental da renovação marxista da geografia humana atual.

Sob o viés de Formação Social desta pesquisa, é importante ressaltar que a Organização Espacial é deveras ação do homem, compreendendo aspectos como

localização, distribuição das atividades etc. no espaço, explicando-se pelas suas necessidades “externas” e “internas” (Santos, 1977, p. 87).

Santos (2008) denuncia que quando se estuda a organização espacial:

> [...] é necessário para explicar como o espaço social está estruturado, como os homens organizam sua sociedade no espaço e como a concepção e o uso que o homem faz do espaço sofrem mudanças com a acumulação do tempo histórico e permite-nos compreender a atual organização espacial Santos (2008, p. 72).

Nesse contexto, parte-se da combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes, constituindo o atributo produtivo de um espaço, da sua virtualidade e da sua limitação, tomando como base a área de estudo desta pesquisa (Santos, 1977, p. 89).

E diante da teoria de Formação Sócio-Espacial e da expressão pujante de Organização Espacial, bem como das relações sociais que ocorrem na Região Metropolitana de Curitiba (RMC), no trecho da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba no município de São José dos Pinhais atualmente estão sendo geradas transformações e produção do espaço a partir da concentração das atividades econômicas e do crescimento da população.

Às vezes é preciso parar e pensar, como fez Santos (1997) ao mencionar a criação de um meio geográfico artificial:

> As mudanças são quantitativas, mas também qualitativas. Se até mesmo nos inícios dos tempos modernos as cidades ainda contavam com jardins, isso vai tornando-se mais raro: o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza primitiva crescentemente encobertos pelas obras dos homens. A paisagem cultural substitui a paisagem natural e os artefatos tomam, sobre a superfície da terra, um lugar cada vez mais amplo. Com o aumento das populações urbanas, ocupadas em atividades terciárias e secundárias, o campo é chamado a produzir mais intensivamente. Santos, (1997, p. 42)

Para descrever os processos que desencadearam a atual Organização Espacial nas margens e nas proximidades do Contorno Leste de Curitiba é relevante relatar a gênese da Formação Sócio-Espacial do município de São José dos Pinhais, da RMC e do Estado do Paraná, não se esquecendo de mencionar a publicação do primeiro PDI (Programa de Desenvolvimento Integrado) para a Região da Grande Curitiba em 1978.

Foi nesse PDI que houve uma primeira delimitação quanto ao uso e ocupação do solo, ficando a franja leste da RMC como áreas de preservação das principais

bacias hidrográficas de mananciais de abastecimento público, conforme COMEC (2006, p. 15).

Após a criação da RMC na década de 1970, começou a se estabelecer uma região nominada por alguns autores como Aglomerado Metropolitano de Curitiba, composta por 12 dos atuais 29 municípios que formam a Região Metropolitana de Curitiba (RMC): Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais.

Cumpre enfatizar que esses 12 municípios concentram boa parte da economia paranaense, expressa nas alterações do espaço e na relação da economia com o território e de uma nova articulação da divisão do trabalho, não apenas no interior da empresa como também entre as empresas, conforme apontou Firkowski (2002).

Tratando-se de economia paranaense e do Brasil, importantes são os estudos que abordam teorias de desenvolvimento socioeconômico, como: os ciclos longos de Kondratiev e ciclos médios de Juglar, apresentados na obra de Rangel (2005, p. 259-287); as análises de Crocetti (2007, p. 118-147) sobre a Formação Sócio-Espacial do Paraná, e em especial da RMC, das suas atividades econômicas relacionadas aos ciclos longos e médios, entre outros.

Nas abordagens de Crocetti (2007, p.122), destaca-se a acumulação produtiva flexível na RMC, como os processos e mecanismos que desencadearam a localização e a espacialidade da indústria no Aglomerado Metropolitano de Curitiba, conforme várias publicações de Firkowski, que atribuíram aquela localização industrial e organização sócio-espacial à implantação de empresas do setor automotivo no Paraná em meados dos anos 1990.

Cerca de uma década após a instalação de empresas montadoras do setor automotivo na RMC, em 2003 seria concluída a implantação da rodovia BR-116 Contorno Leste de Curitiba. Trata-se de uma via expressa planejada e construída para desviar o intenso e pesado tráfego de caminhões das cidades por ele envolvidas, tornando-se eixo de escoamento da produção para longas distâncias. Conforme diretriz de gestão para o sistema viário metropolitano da COMEC, a via sofre severas restrições quanto ao uso na sua via marginal.

Atualmente, áreas no entorno da via vêm sendo destino de empreendimentos industriais, de comércio e de serviços, bem como de moradias ao longo do seu

trecho periurbano. Esse processo ocorre entre os municípios da região por onde passa a via, em face da relocalização industrial conforme estudos realizados por Nojima, Moura e Silva (2009, p. 5).

Recentemente foram atribuídas responsabilidades à concessionária de pedágio que administra o trecho do Contorno Leste de Curitiba da BR-116, que desde 2008 institucionalmente prevê a manutenção e a ampliação da via, conforme contrato estabelecido entre a união e a concessionária[4].

Estudos e pesquisas de Firkowski (2009, p. 172) especificamente sobre o Aglomerado Metropolitano mencionam premissas fundamentais do Contorno Metropolitano de Curitiba na estruturação de localização de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços, evidenciando uma nova organização espacial, cuja ampliação da via e entorno requer a implantação de novas infraestruturas capazes de atender novas demandas.

Seguindo uma ordem de relocalização industrial, novos territórios industriais surgem após redimensionamento da expansão de áreas de interesse, decorrentes da implantação de políticas públicas de desenvolvimento, estabelecidas entre municípios que compõem a Região Metropolitana, e da participação direta e indireta de gestores do Estado e dos municípios, conforme acordos políticos e fiscais e alterações na legislação de uso e ocupação do solo urbano e rural.

Para Lima e Mendonça (2001, p. 135), a interação entre o processo de parcelamento do solo urbano na franja leste da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) reflete a problemática recorrente quanto aos recursos hídricos da área, por sua grande importância, como alerta Firkowski:

> ambientalistas apontavam como um risco a implantação da Renault no Aglomerado Metropolitano de Curitiba, o qual de fato já vem acontecendo, ou seja, sua presença desencadeou a instalação não somente de novas indústrias, como também o aumento de outras atividades econômicas e da população e, naturalmente, dos problemas decorrentes dessas intervenções (Firkowski, 2002, p. 95).

Diante de mecanismos que englobam as atividades econômicas nas margens ou na circunvizinhança do Contorno Leste de Curitiba, os planejadores e críticos, neste caso Lima (2004, p. 11), são categóricos, quando relacionam o ordenamento territorial diretamente com as bacias hidrográficas existentes na região de Curitiba. Lima entende que tais delimitações são ponto de partida para estudos sócio-

[4] Informações obtidas no site eletrônico da concessionária que administra a rodovia. Disponível em: http://www.autopistalitoralsul.com.br/?link=institucional. Acesso em: 14/09/2010.

espaciais, mesmo que isso exija uma reconfiguração espacial da própria região, excluindo-se os critérios de limites político-administrativos e de interesses políticos para inclusão ou exclusão de municípios.

No que se refere a padrões estruturantes do eixo rodoviário, a via percorre longo trecho de áreas de mananciais de abastecimento público, o que confere à via papel de destaque nos conflitos socioambientais quanto ao seu uso e restrições para instalações empresariais, salvo quando da mudança nas leis[5] de zoneamento urbano municipal, de acordo com relatórios prévios de estudos de impactos ambientais e sociais.

A Organização Espacial da indústria, comércio e serviços se dá a partir das disposições do espaço, entre outros, da tecnologia da informação, da infraestrutura, da flexibilidade da produção e da força de trabalho (Santos, 1994).

Para autores como Benko (1999, p. 131), a localização das atividades é de fundamental importância para um empresário, pois dela dependem os custos de produção e de transporte, fatores que são levados em conta para a decisão de implantar a empresa em determinado local. Trata-se, essencialmente, de determinar as normas de localização de uma empresa preocupada em maximizar os seus lucros, evitando grandes prejuízos futuros.

Entretanto, a emergencial ascendência de um novo espaço industrial de aglomeração, conforme Castells (1999, p. 482), não representa o fim das velhas áreas metropolitanas já estabelecidas; nem pode ser compreendida como oposicionista a esse território formado e organizado pelos fluxos da informação e da flexibilidade da produção.

Nesse sentido, observa-se a relevância de vias expressas urbanas, como o a do Contorno Metropolitano Leste de Curitiba, que, para Silveira (2010, p. 267), aumenta a mobilidade e permite desenvolver o comércio, e, consequentemente, outras atividades produtivas no âmbito regional ou internacional.

1.2 ASPECTOS METODOLÓGICOS E TEÓRICO-TEMÁTICOS

Nesta pesquisa, efetuou-se primeiramente a revisão da literatura, a coleta de dados e a análise dos resultados da amostra da população em foco, havendo a

[5] Lei Complementar nº 16, de 11 de novembro de 2005, do município de São José dos Pinhais. Arquivo disponível para leitura ou download no site da prefeitura. Disponível em: http://www.sjp.pr.gov.br/secretarias/secretaria-urbanismo/. Acesso em: 02/09/2013.

possibilidade de mensurar por que e de que forma ocorreu a organização espacial nessa área do município, analisando-se qualitativamente o problema segundo Flick (2013, p. 23).

Optou-se por uma pesquisa de cunho qualitativo por apresentar um padrão de coleta de dados muito mais aberto, conforme Flick (2013, p. 23), por ser abrangente e possibilitar a reconstrução do caso em estudo. Nesta pesquisa, os participantes responderam as questões espontaneamente e com suas próprias palavras.

Entende-se por pesquisa qualitativa aquela que se baseia numa compreensão específica do objeto: dos procedimentos importantes, desde a coleta e interpretação dos dados até a avaliação e apresentação dos dados, oferecendo aos leitores uma visão geral de alternativas metodológicas concretas de suas pretensões, aplicações e limites (Flick, 2004, p. 17).

De acordo Flick (2013, p. 23), existem algumas vantagens em optar por uma pesquisa qualitativa: os participantes têm muito mais liberdade para determinar o que é importante para eles; em contrapartida, as análises requerem tempo, embora possibilitem uma generalização dos resultados, só possíveis de maneira muito limitada.

Já segundo Alves-Mazzotti (1998, p. 145), as pesquisas qualitativas oferecem diversidade e flexibilidade, não admitem regras precisas, se aplicam a uma ampla gama de casos, mas não é fácil fazer planejamento de estudos qualitativos, como alerta o mesmo autor.

A partir de tais proposições é que este projeto realizou uma pesquisa qualitativa e pôde descrever de maneira sucinta como vem ocorrendo a organização sócio-espacial do trecho periurbano do Contorno Leste de Curitiba no município de São José dos Pinhais.

Conhecido previamente o campo de estudo – áreas ou trechos da rodovia delimitados segundo legislação – realizaram-se os primeiros contatos por telefone ou pessoalmente com uma amostragem intencional de variação (sendo esta com máxima intensidade ou com intensidades diferentes), dos empresários instalados nas margens ou próximos ao Contorno Leste de Curitiba, de acordo com Flick (2013, p. 82).

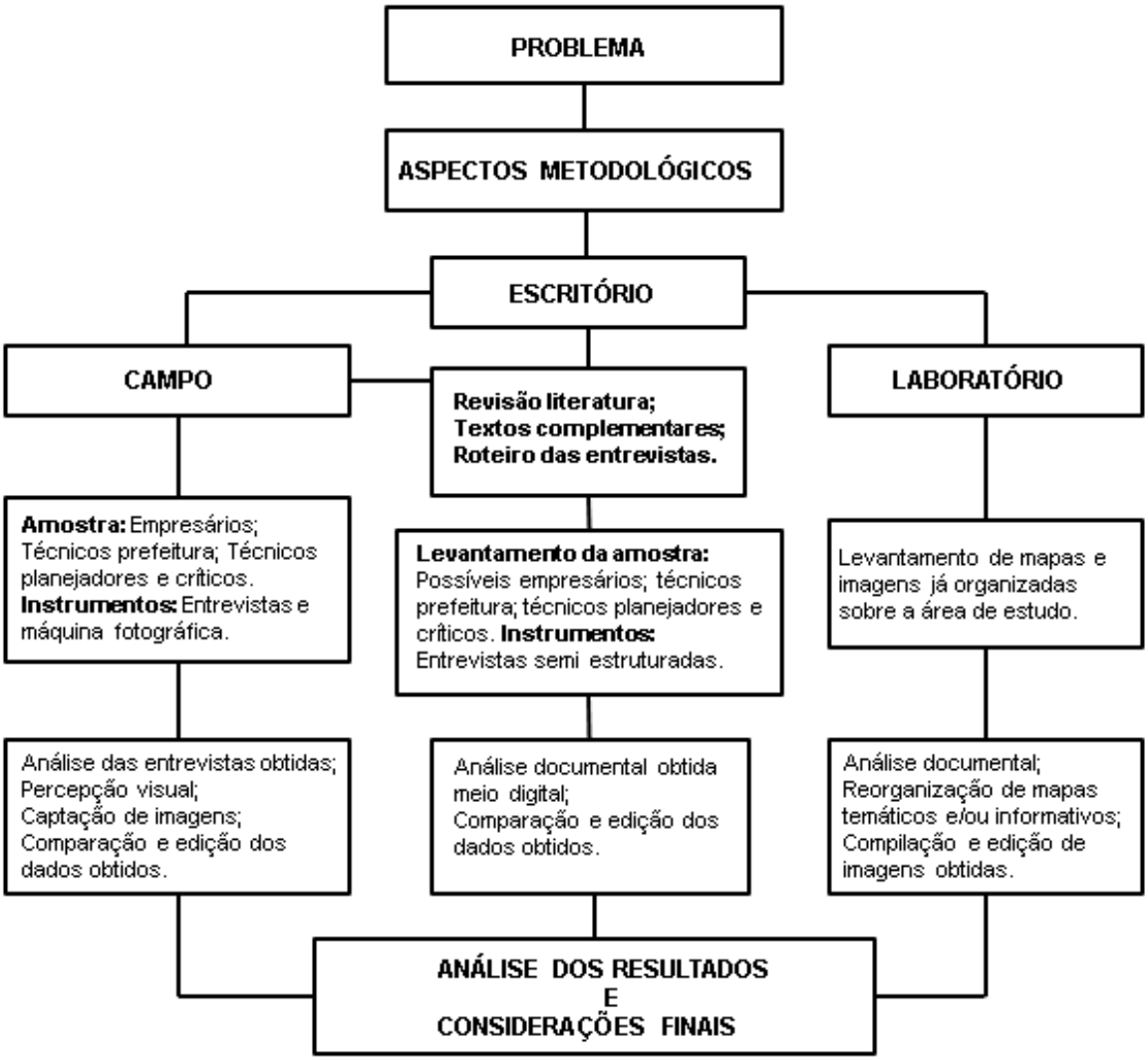
Durante a fase de entrevistas com alguns empresários (as) e gestores (diretores (as) e gerentes) de empreendimentos instalados na área de estudo, aplicou-se o modelo de entrevistas semiestruturadas, pois estas condicionam

inicialmente um diálogo informal entre entrevistado e entrevistador. Esse modelo de entrevistas deixa o entrevistado mais livre para responder o que desejar, sem apresentar uma lista de possíveis respostas (Flick, 2013, p. 115).

As entrevistas com o corpo técnico da prefeitura, gestores públicos e planejadores profissionais, críticos e professores da área seguiram o mesmo modelo anteriormente utilizado com os empresários (as).

No âmbito de laboratório, para elaborar mapas temáticos e/ou informativos, foram utilizados mapas organizados por órgãos públicos e privados, os quais representam o objeto de estudo. Também fazem parte do laboratório imagens captadas e compiladas da área observada.

Visitas a campo foram necessárias para levantar e comprovar algumas informações com o intuito de conferir maior credibilidade à análise e aos mapas informativos. E para exemplificar o modelo adotado na pesquisa, segue esboço esquemático:



2 REVISÃO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS (PR)

2.1 NOTAS SOBRE A FORMAÇÃO DO PARANÁ

A formação do estado do Paraná e do município de São José dos Pinhais relaciona-se ao processo de ocupação e exploração territorial no Brasil, quando os europeus, em especial portugueses e espanhóis, buscavam recursos e riquezas minerais, como ouro, prata etc. Mantendo fortes relações comerciais com a Ásia, aqueles colonizadores estavam ávidos por expandir o comércio pelo mundo, no intuito de estabelecer o poder e conseguir a hegemonia no velho continente.

Em menos de 150 anos, portugueses e espanhóis conheciam boa parte do território brasileiro e da América. Nesse período de expansão e exploração, encontraram aqui uma natureza tropical exuberante, com muitos habitantes nativos (indígenas), que em alguns momentos se tornaram empecilhos para os seus objetivos e em outros foram amigáveis, servindo como força aliada à exploração territorial.

Para exemplificar a condição de formação social do espaço paranaense e são-joseense, é importante destacar o processo de ocupação territorial, além de fatos e acontecimentos marcantes na história do estado, principalmente por sua associação com os ciclos econômicos, sendo esses períodos de maior envergadura transformadores da economia paranaense, fato que evidenciou a emancipação política do estado do Paraná no ano de1853.

Conhecer tais fatos é fundamental e imprescindível para entender o processo de evolução social, político, econômico e também demográfico de São José dos Pinhais, associando-os à condição de ocupação e transformação do espaço nesses períodos.

2.1.1 O Indígena no Paraná

Notou-se a presença marcante de dois povos nativos de etnias indígenas diferentes que aqui estavam: o tronco tupi-guarani, com inúmeras tribos, e o tronco jê.

Os indígenas tupis-guaranis predominavam no litoral paranaense e região oeste do estado, enquanto os da família jê estavam presentes no sul do Brasil. Desse grupo, destacam-se os caingangues e xoklengs, também conhecidos como

“botocudos”, que habitavam o litoral e a região do planalto paranaense e terras catarinenses, conforme citam Martins (1995, p. 147) e Wachowicz (2002, p. 10).

De acordo com Bobrowec (2014, p. 10), os índios xokleng (botocudos) tiveram inúmeros embates, tanto com os colonizadores portugueses quanto posteriormente com imigrantes europeus na segunda metade do século XIX.

Assim como para o restante do Brasil, importantes e inúmeras foram as contribuições desses grupos indígenas na formação histórica e cultural do município de São José dos Pinhais. Ambos os grupos deixaram suas marcas, mesmo havendo alguma diferença entre jê e tupi, sendo este último considerado pelos portugueses os mais evoluídos em técnicas de plantio e confecção de utensílios.

Entretanto, ficou mais evidente a diferença entre o tupi-guarani e o xokleng, por causa da técnica de eliminar o ácido venenoso da raiz da mandioca, o que possibilitou ao grupo tupi-guarani a farta fabricação de farinha de mandioca, de acordo com Wachowicz (2002, p. 11).

Outras contribuições, por sua diversidade linguística, referem-se ao vocabulário incorporado ao português, como nomes de alimentos e de utensílios; de usos e costumes, como a erva-mate e o fumo. Estes dois últimos foram responsáveis economicamente por parte da produção agrícola do Paraná em determinados períodos.

No Paraná os sambaquis são os principais vestígios arqueológicos da presença indígena no litoral, devido aos inúmeros materiais encontrados ali, como conchas, ostras, ossos de animais marinhos e amontoados de pedras. Mas o que se registra de oficial quanto à presença indígena nessa região relaciona-se aos objetos confeccionados e talhados por diferentes grupos humanos no período pré-colombiano.

Conta a história que os primeiros indígenas em terras paranaenses – no litoral e no planalto – a entrar em contato com os portugueses foram os índios carijós, que, por sua vez, eram inimigos dos índios tupiniquins, que habitavam terras paulistas e também se conflitaram com os portugueses.

Em outros momentos do processo de catequização dos índios carijós pelos padres jesuítas, os portugueses tiveram seu acesso facilitado ao território do sertão e a receptividade do povo indígena. Os índios carijós, que haviam sido um povo valente e guerreiro, perderam sua liberdade quando se puseram a trabalhar forçadamente como escravos em minas de ouro e nas lavouras.

No entanto, cabe ressaltar que marcantes e significativas foram as contribuições dos grupos indígenas na formação populacional paranaense, bem como a participação do elemento indígena nas atividades dos primeiros povoadores do território paranaense, como aponta Balhana *et al.* (1969, p. 119).

2.1.2 Os Portugueses e Espanhóis em Terras Paranaenses

A divisão do território em capitanias hereditárias foi a forma que o Rei Dom João III escolheu para distribuir grandes extensões de terra para serem colonizadas pelos donatários, em 1534, garantindo assim a ocupação do território da coroa portuguesa. A parte sulina brasileira era integrada pelas capitanias que iam desde Macaé, no Rio de Janeiro, até Laguna, em Santa Catarina, passando por Paranaguá. Foram doadas a Martim Afonso de Souza e seu irmão, Pero Lopes de Souza.

Apesar de tal doação, os dois irmãos donatários mostraram desinteresse pelas suas capitanias a ponto de colocá-las à disposição da coroa portuguesa, após expedição em 1530, às quais nunca mais retornaram. Contudo, o litoral paranaense era habitado e percorrido por bandeiras preadoras de indígenas Carijós, onde um de seus participantes, conhecido por Diogo Unhate, requereu à coroa portuguesa uma sesmaria no ano de 1614 para se instalar.

No entanto, mesmo antes de tal bandeira instalar-se na região, alguns outros índios carijós e homens de bandeiras portuguesas já haviam passado por ali, no ano de 1554, vindos da Capitania de São Vicente em busca de minas de ouro e prata, acompanhando jesuítas que tentavam evangelizar os índios. Mas estes acabaram por não se fixar em Paranaguá.

Nesse período, a investida de portugueses e espanhóis na região litorânea paranaense foi determinante para que a comarca também fosse inserida no cenário do comércio, da lavra do ouro e da expansão territorial, principalmente na formação histórica social, cultural e econômica do Paraná.

2.1.3 O Ouro no Paraná

Tempos depois, com a descoberta de ouro na baía de Paranaguá, muitos habitantes de outras regiões se dirigiram para lá, inclusive espanhóis. Foi no ano de 1617, quando a região fora visitada pela bandeira integrada por um jovem filho de espanhóis, de nome Gabriel de Lara, também interessado em faiscar ouro.

O lugarejo na margem esquerda do rio Taquaré, hoje conhecido por Itiberê, ganhou forma em seis (6) de janeiro de 1646, quando o pelourinho foi levantado; após dois anos, em 1648, Gabriel de Lara seria nomeado o capitão fundador e povoador da vila de Paranaguá.

Todavia, muitas discussões e conflitos sobre a legitimidade da propriedade das terras da recém-instalada vila estariam por vir, entre o Conde Monsanto, agora Marquês de Cascais, e descendentes diretos de Pero Lopes de Souza e Martim Afonso de Souza, originais donatários das capitanias (Wachowicz, 2002).

Dom Luis Carneiro, Conde da Ilha do Príncipe, utilizando-se de artifício legal, recebera como dote de casamento a Capitania de Itanhaém e nomeou Diogo Vaz Escobar como seu lugar-tenente, cargo de confiança da época. Este, por sua vez, em 16 de dezembro de 1653 tomou posse da vila de Paranaguá. E por questão de lealdade e amizade, nomeou seu fundador, Gabriel de Lara, como capitão-mor, que seria posteriormente guindado ao cargo de Governador, onde também criaria a Capitania de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, em 1656 (Wachowicz, 2002).

Nos conflitos que envolveram o comando da Capitania de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, estava, de um lado o Capitão-mor e Ouvidor da Capitania de Itanhaém, Santos Dias de Moura, a serviço do Conde da Ilha do Príncipe, e do outro lado, Gabriel de Lara, Governador da Capitania de Paranaguá, representante do Marquês de Cascais, donatário não reconhecido pela Câmara de Paranaguá.

De acordo com Wachowicz (2002), após o sucesso da investida de posse da Capitania de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá sob o comando de Simão Dias de Moura, este ordenou a ocupação da baía de Guaratuba e criação, mais a oeste, da freguesia de Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Perdões (Curitiba / São José dos Pinhais).

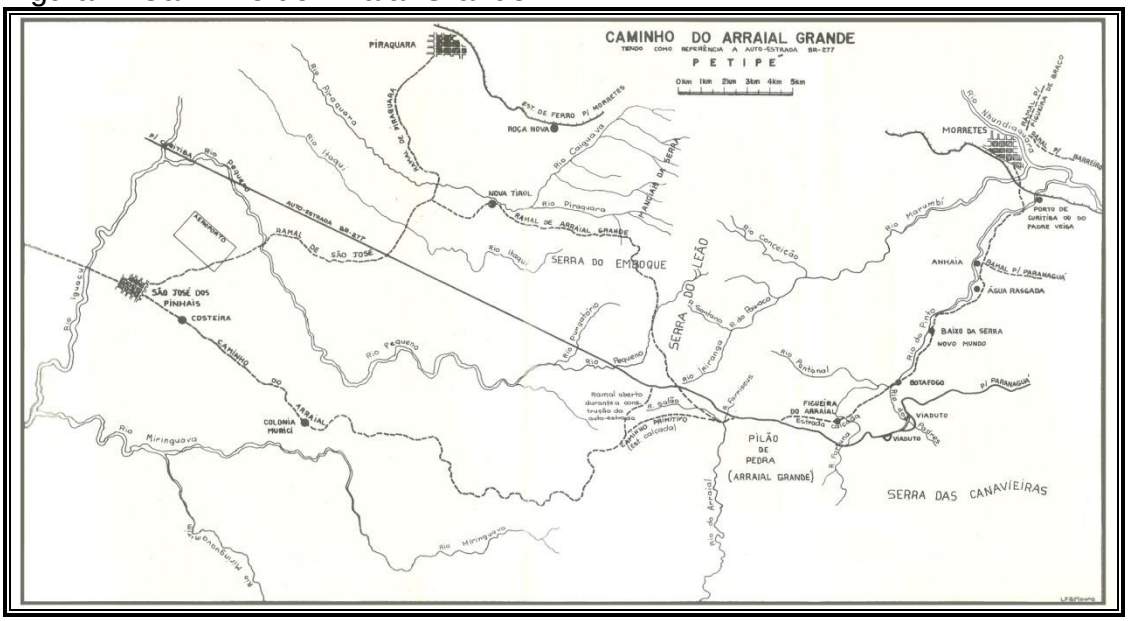
A Capitania de Paranaguá existiu até 1709, quando foi comprada pela coroa portuguesa, passando a integrar a Capitania de São Paulo a partir de 1711.

Ainda em terras litorâneas do Paraná, as vilas de Antonina e Morretes, assim como Paranaguá, tiveram como seus primeiros desbravadores homens atrás de minas de ouro. Eram mineradores na busca incessante pela riqueza mineral nos alúvios paranaenses, abrindo picadas para atravessar a Serra do Mar, entre o litoral e o planalto, utilizando-se dos rios faiscados.

Investiram mata adentro, dando origem aos primeiros caminhos que ligavam o litoral ao planalto, como, por exemplo, o Caminho da Graciosa, o do Itupava e o do Arraial, sendo este último em área correspondente ao município de São José dos Pinhais (Wachowicz, 2002).

Dos três caminhos existentes ligando o litoral e o planalto, o Caminho do Arraial (Figura 2) era o que apresentava os maiores inconvenientes, pois atravessava a escarpa da Serra do Mar em lugares estreitos e perigosos, margeando dois ribeirões, os quais ficavam intransitáveis por ocasião de chuvas. Na região litorânea o caminho terminava no Porto do Rio do Pinto, enquanto o trecho a oeste era utilizado por moradores das vilas de São José e do Príncipe (atual município da Lapa) até o Arraial Grande (Moreira, 1975).

Figura 2: Caminho do Arraial Grande



Fonte: Moreira (1975)

As expedições organizadas ainda no século XVII ao oeste do continente foram alternativas que os mineradores providenciaram para encontrar uma zona mais produtiva, pois o ouro na região do litoral estava ficando escasso, e a contínua atividade empurrou os mineradores para as nascentes dos rios que desaguavam na baía de Paranaguá.

As consequências de tais investidas mata adentro resultaram em importantes marcos históricos, como o desbravamento e a colonização do primeiro planalto, até então praticamente desconhecido, e a fundação das vilas de Curitiba e São José

(antigos arraiais auríferos) e as vias (caminhos) vitais de comunicação entre o litoral e o planalto para ocupar o interior do Paraná.

Outros caminhos foram abertos em território paranaense, muitos deles de origem indígena e que depois seriam utilizados largamente pelos bandeirantes, transformando-se mais tarde em caminhos de tropeiros. Dentre eles, destaca-se o caminho de Viamão, também conhecido como Estrada da Mata, importante eixo de ligação do século XVIII ao século XIX entre o Rio Grande do Sul e o interior de São Paulo, especificamente Sorocaba (Wachowicz, 2002).

As investidas a oeste do continente nos caminhos em busca do ouro de aluvião naquele período culminou no primeiro ciclo econômico do Paraná e na discussão política que resultaria na emancipação da Província.

2.1.4 Emancipação Política do Paraná e o Período Provincial

Extinta em 1710, a Capitania de Paranaguá teve seu território anexado às demais Capitanias de São Vicente e Santo Amaro, as quais viriam a formar a Capitania de São Paulo. Num primeiro momento, teve como sede ao sul do seu território a Vila de Paranaguá, posteriormente transferida para Curitiba devido a sua importância político-econômica.

Anteriormente à definitiva emancipação da Província do Paraná, em 1853, várias foram as tentativas e muitos os conflitos de interesse político que defendiam a permanência do Paraná como comarca de São Paulo. Uma dessas tentativas de emancipação, em 1821, levou o nome de *Conjura Separatista*, na qual defensores da emancipação apelaram ao Governo Real no Rio de Janeiro, porém sem sucesso (Balhana *et al.*, 1969).

Outra tentativa emancipatória que ficou marcada por embates políticos foi a que ocorreu durante a *Revolução Liberal de 1842*, levante contra os imperiais que se iniciou no Rio Grande do Sul com o nome de *Revolução Farroupilha.* Nesse período, reinava em Curitiba um clima de tensão pelo descontentamento dos liberais com os desmandos do império.

Com o fim da revolução e a vitória dos legalistas, o próprio presidente da Província de São Paulo solicitou, juntamente com o deputado paulista Carneiro de Campos, projeto de emancipação do Paraná devido à ajuda dos paranaenses contra os liberais e sua importância político-econômica. Após o projeto ser discutido e

debatido no congresso, as aspirações dos paranaenses seriam por fim alcançadas em agosto de 1853, quando o Imperador Dom Pedro II sancionou a Lei nº 704, que criava a Província do Paraná, instalada em 19 de dezembro do mesmo ano já na condição de província independente (Balhana *et al*., 2002).

Nessa mesma lei ficou estabelecido que Curitiba seria a capital da Província, dentre outras deliberações, como a extensão e limites anteriormente estipulados da referida comarca, até a instalação de Assembleia-Geral. O Paraná foi grandemente beneficiado com a instalação da Província, como as ações tomadas pelo então Presidente Zacarias de Goes, que de forma expedita providenciou a instalação de uma rodovia de qualidade que ligasse o planalto ao litoral, com um porto de embarque**.**

2.1.5 O Tropeirismo no Paraná

Com a decadência local e a escassez do ouro que se acentuava, em comjunto com a descoberta aurífera nas Minas Gerais e na região do Brasil central, a atividade do tropeirismo ganhou força (Balhana *et al*., 1969). Ainda pelo fato de Minas Gerais não ter expressiva produção de alimentos e animais, essa carência foi suprida pelos muares oriundos do sul comercializados na paulistana Sorocaba.

O Paraná se beneficiou e muito da atividade tropeira, por sua condição de entreposto do Caminho do Viamão, aqui conhecido como Estrada da Mata. Nas proximidades da região dos campos paranaenses era onde os animais (muares e bovinos) refaziam-se da longa viagem, repondo o peso perdido, nas chamadas invernadas, conforme Balhana *et al*. (1969). Nesse local era também onde o tropeiro paranaense comercializava seus produtos e seus animais. De maneira geral, como ensina Wachowicz, (2002), o tropeiro não era um homem pobre: a atividade de formação de tropas requeria consideráveis recursos, sendo seus proprietários homens abastados e de destaque na sociedade comercial.

O entreposto era marcado também pela presença de homens que realizavam serviços necessários à continuidade da atividade tropeira ao longo da viagem, como ferreiros, arreadores ou simples empregados para a faina diária não especializada (Balhana *et al*., 1969). Ali também eram proporcionadas ao tropeiro, entre outras coisas, assistência e oportunidade para comercializar produtos, como milho, palha picada, sal e feno, entre outros.

Dentre todos os caminhos existentes durante a atividade do tropeirismo no Paraná, como o Caminho da Graciosa, do Itupava e do Arraial, o da Estrada da Mata, conhecido também como Caminho do Viamão, foi o mais importante economicamente para a formação social do Estado.

Dos caminhos anteriormente citados, ligando o planalto ao litoral paranaense, todos tiveram sua importância ao longo da história, mormente no transporte de produtos (ouro, erva-mate etc.) para comercializar nos portos de Antonina, Morretes e Paranaguá. E justamente por isso, tais vias foram alvo de conflitos de interesse político, entre outros.

Por fim, cabe salientar que além de participante direto no desenvolvimento econômico da região, o tropeirismo desempenhou papel de “correio” e propulsor de muitos outros aspectos sociais, como a formação de inúmeras vilas, municípios e cidades ao longo do Caminho do Viamão.

2.1.6 A Erva-Mate no Paraná

Antigamente denominada congonha, a erva-mate é uma árvore nativa das florestas do planalto, cujo uso como bebida foi descoberto pelos índios paranaenses. Os jesuítas das reduções do Guairá chamaram-na de *erva do diabo*, porque os índios atribuíam-lhe poderes de descontrole emocional. Em virtude disso, os jesuítas chegaram a proibir sua utilização pelos indígenas.

A erva-mate teve papel fundamental no desenvolvimento do Paraná, pois foi durante a segunda metade do século XVIII, mais precisamente em 1772, que a erva-mate recebeu autorização do governo português para ser comercializada, com o intuito de afugentar a acomodação em que viviam as populações do sul do país.

Em sua visita ao Paraná, o ouvidor Rafael Pires Pardinho percebeu a exclusiva ocupação da população local com a pesca, a produção de farinha de mandioca e de cordas de Imbé, produtos que eram vendidos ou trocados por peças de vestuário vindas de Santos e do Rio de Janeiro. Em função disso, a coroa portuguesa sugeriu às populações do Paraná que comercializassem a erva-mate com a região do rio da Prata. Apesar do incentivo do império para essa atividade comercial, o Paraná não soube aproveitar a chance de introduzir a congonha no mercado platino.

Contudo, um século depois (em 1820), os paranaenses tiveram melhor sorte com o comércio da erva-mate, devido a uma proibição de exportação da congonha

pelos paraguaios. Sedentos pela erva nativa, os platinos – uruguaios e argentinos – descobriram que na região do planalto paranaense se comercializava o produto que poderia abastecê-los.

Mas a chegada a Paranaguá de um senhor argentino de nome Francisco de Alzagaray, mudaria o rumo dessa história. Notando que os paranaenses não entendiam de erva-mate, pois somente a consumiam com água fria como os indígenas, o forasteiro ensinou-lhes não apenas a melhor forma de consumi-la, mas também de produzir, beneficiar e estocar a erva.

E assim, com as providenciais instruções desse forasteiro, o Paraná passaria de simples produtor de congonha a maior exportador de mate do país, representando 1,3% de todas as exportações brasileiras em 1850. A exploração do mate no Paraná fez surgir até uma sensação de bem-estar e de conquista na sociedade, a ponto de os maiores produtores exercerem forte influência política no cenário nacional.

Com o tempo, a erva-mate deixou de ser produto de fabricação artesanal e passou a ser industrializada, momento em que se verificou que a mão de obra produtora exigia especialização, devendo a condição do trabalho escravo ser substituída pelos imigrantes que aportavam no Paraná. A importância econômica da erva-mate manteve-se em alta desde o período provincial até a década de 1920, quando entra em decadência.

2.1.7 O Café no Paraná

A economia cafeeira só se estabeleceria na região de Jacarezinho (Norte Velho) nos últimos anos da década do século XIX, pois sua presença marcante era mesmo no estado de São Paulo, de onde vários produtores vieram para o Paraná com o intuito de se dedicar a tal cultura.

Somente no Segundo Pós-Guerra (1945) o Estado do Paraná despontaria como mais uma importante força na economia cafeeira do Brasil, ao lado de São Paulo, que anos antes, devido à influência política que exercia no governo central, criou barreiras e empecilhos para o crescimento da produção e exportação de café no Paraná. Com a expansão cafeeira após a década de 1940, atingindo cidades da região de Londrina (Norte Novo), de colonização inglesa da então Companhia de Terras Norte do Paraná, a produção de café ganharia expressão, culminando, no

final da década de 1950, por colocar o Paraná como o maior produtor de café do Brasil.

Mesmo consolidando-se como o maior produtor brasileiro de café, o Paraná ainda encontrava dificuldades para exportar seu produto pelo porto de Paranaguá, devido à falta de infraestrutura ferroviária e rodoviária nos anos de 1960. Somente com a concretização de importante rodovia e de uma ferrovia, o Paraná finalmente pôde exportar sua produção de café.

O declínio da superprodução cafeeira já se anunciava, por fatores que pesavam contra, como a condição climática (geadas), presente em várias regiões. No entanto, autores como Carvalho (2002) não acreditam ser esta a condição que inviabilizaria a produção cafeeira no Paraná nas décadas de 1950-60. Segundo Carvalho (2002, p. 65), os cafeicultores alegavam não ter lucros suficientes, tendo em vista o custo da mão-de-obra e dos direitos trabalhistas dos trabalhadores rurais, fato que desencadeou a formação dos “boias-frias”, isto é, o trabalhador diarista na produção cafeeira.

Como medida de precaução, o Paraná não se limitou ao cultivo do café, expandindo sua rotatividade com outros gêneros, como milho, cana-de-açúcar, arroz, soja etc.

Em consequência, a baixa na produção cafeeira foi nítida, inclusive em novas áreas de ocupação, como no Norte Novíssimo (Umuarama e Paranavaí), onde ocorria a alternância com outros cultivos igualmente importantes e necessários para a economia paranaense.

Conforme Carvalho (2002, p. 71), nítidos também foram os movimentos migratórios no Estado ainda na década de 1960, com a formação de uma corrente deslocando-se em direção ao sudoeste, e também com destino para outros estados da federação.

2.2 GÊNESE E EVOLUÇÃO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

Atualmente o município de São José dos Pinhais é um dos atuais trezentos e noventa e nove (399) municípios que constituem o estado do Paraná; localiza-se na Região Metropolitana de Curitiba – RMC, composta de 29 municípios, cujo polo é Curitiba. O município apresenta uma população estimada (IBGE, 2014) de 292.934 habitantes e Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M, 2010) próximo

de 0.758, alto, segundo critérios do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

Segundo Maack (2002), São José dos Pinhais está localizado geograficamente no primeiro planalto paranaense (Bacia de Curitiba), numa área territorial de 944.280 km², a uma altitude média de 906 metros em relação ao nível do mar. Tem por características físicas: clima predominantemente subtropical úmido, com vegetação típica do bioma da Mata Atlântica e forte presença de vegetação de Mata dos Pinhais (araucárias).

Atualmente, no município é nítida a diversidade econômica representada pelos setores primário, terciário e, principalmente, pela forte presença da atividade industrial de transformação (setor secundário), ocasionada pela segunda onda de industrialização, conforme Tavares (2005).

Contudo, para entender melhor as transformações espaciais em São José dos Pinhais, é necessário conhecer sua gênese e evolução da Formação Sócio-Espacial. São José dos Pinhais não difere da gênese e formação de inúmeras freguesias e vilas durante o Brasil colônia, período em que aqui estiveram os primeiros colonizadores portugueses e espanhóis, em “terras espanholas”, segundo o Tratado de Tordesilhas, 1494, esperando encontrar riquezas minerais, como o ouro, às margens dos rios litorâneos e dos planaltos paranaenses.

Antecedente a formação da Vila e Município de São José Pinhais, julga-se necessário revisar os “ciclos econômicos” que permearam as atividades humanas no longo período do século XVI ao século XX.

O outro momento mais recente de São José dos Pinhais – década final do século XX e início do XXI – será abordado no terceiro e no quarto capítulo deste trabalho.

2.2.1 O Ciclo do Ouro em São José dos Pinhais

De acordo com Colnaghi *et al.* (1992, p. 16), o Arraial Grande – área do município de São José dos Pinhais – teve seu auge de exploração do ouro entre os anos de 1660 e 1690, período em que foi construída uma capela de nome Senhor Bom Jesus dos Perdões no núcleo do povoamento europeu que se instalou nos arredores da mina. Conta a história que outras duas lavras de ouro foram tão exploradas quanto esta em território são-joseense: a dos rios Guaratubinha e da Prata.

A exploração de ouro no Arraial Grande foi considerada muito importante, dada a parcela de produção aurífera total no Brasil em 1731, até a descoberta das Minas Gerais na região central do Brasil. Após o declínio da exploração aurífera na região, a economia local se pautou exclusivamente nas atividades de subsistência.

Para Carneiro (1962), *apud* Colnaghi *et al.* (1992, p. 17): “Entre as lavras mais importantes dessa região, citem-se aqueles que estão no Atuba, Arraial Queimado, Botiatuva, Canguiri e ‘Arraial Grande’. Essa representa a primeira ocupação europeia das terras onde seria logo criada a vila de São José e Bom Jesus dos Perdões”.

O historiador Wachowicz (2002, p. 63) evidencia a importância da região: “Vultosos foram os trabalhos atrás de ouro em meio às margens e leito do rio na região do Arraial Grande, pois este fora considerado uma ótima mina pelos faiscadores”.

Os que permaneceram no local, após o declínio da exploração expansiva do ouro no Arraial Grande, começaram a explorar outras atividades econômicas[6], necessárias para atender os que ainda lavravam ouro na região ou buscavam faiscar o minério em outros rios do primeiro e do segundo planalto paranaense. Assim, começaram a aparecer na região atividades ligadas ao comércio, agricultura e pecuária, atividades estas que se transformaram nas primeiras décadas do século XVIII, configurando-se na principal base de sustentação da população local. Estima-se que na época a população não passasse de 3.000 habitantes em todo o primeiro planalto (Curitiba e São José dos Pinhais), de acordo com Carneiro (1962) *apud* Colnaghi *et al*., 1992).

Entre os alimentos comercializados à época já aparecia a congonha, exercendo ainda papel secundário na economia local. Outra atividade bastante presente na região era a venda de animais para abastecer o mercado consumidor de São Paulo e Minas Gerais, realizada na feira de Sorocaba, interior de São Paulo.

A capela erguida nos anos de 1690 pelo Padre Coutinho da Veiga, situada na fazenda Águas Belas, próxima da fazenda Capucu, também de propriedade do mesmo padre, deu origem à Freguesia de Bom Jesus dos Perdões, na qual se

[6] Segundo Moreira (1978), entre as atividades econômicas existentes no Arraial Grande, antecedente o declínio da exploração aurífera, próspero e intenso era o comércio de secos e molhados que abastecia faiscadores.

situava a lavra de ouro do Arraial Grande, mais tarde anexada à Freguesia de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais de Curitiba, constituindo-se numa só.

Mas, por volta dos anos 1750, a população local – Freguesia de Bom Jesus dos Perdões – solicitou ao bispo da Província de São Paulo a recriação da Freguesia e a construção de uma nova igreja, devido ao estado de má conservação da antiga capela. Essa Freguesia recebeu o nome composto de São José e Bom Jesus dos Perdões. Aceito o pedido, a nova igreja foi construída mais afastada do Arraial Grande, ficando mais próxima da área para onde o povoado se transferira devido à decadência do ouro na região (Colnaghi *et al*., 1992).

O fato de a Freguesia ter sido recriada e sua localização ter sido alterada foram fatores preponderantes para a evolução social e econômica do município de São José dos Pinhais, devido à sua proximidade com Curitiba. Entretanto, cabe enfatizar que, naquele período da recriação da Freguesia, houve certa oposição na câmara de Curitiba, com alguns embargos nas obras da construção da igreja.

Nesse período, mais precisamente no ano de 1693, Curitiba já havia sido elevada à categoria de vila, originária também de arraiais da lavra do ouro. São José dos Pinhais, por sua vez, só se tornaria vila em 1852, um ano antes da emancipação política do Paraná por desmembramento da Província de São Paulo.

2.2.2 O Tropeirismo em Território São-joseense

Com a relativa estagnação na exploração e o considerável declínio da atividade aurífera na região do Arraial Grande, outra importante atividade econômica foi sendo desenvolvida no primeiro planalto e região: o tropeirismo.

Caracterizado pela criação e comercialização de animais muares, o tropeirismo ganhava força devido à grande demanda do mercado consumidor de Minas Gerais, nova região aurífera do Brasil central que necessitava dos animais para transportar o ouro para os portos do Rio de Janeiro e São Paulo.

A grande fase do tropeirismo aconteceu após a abertura do Caminho do Viamão, também chamado de Estrada da Mata, longo trecho que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo, como já se viu aqui, sendo o Paraná entreposto dessas duas regiões. Segundo relatos históricos, a região dos Campos Gerais no Paraná tinha sua importância, pois era ali que os animais se refaziam após perderem peso na longa caminhada desde o extremo sul.

Curitiba e São José dos Pinhais ficavam perto dos caminhos de passagem das tropas, beneficiando-se dessa condição. Curitiba controlava o comércio de animais no Centro Sul do Brasil nos dois momentos do apogeu dessa atividade econômica, enquanto São José dos Pinhais se beneficiava de sua proximidade com Curitiba.

O período recessivo da atividade tropeira aconteceu em decorrência do declínio da exploração do ouro em Minas Gerais, recuperando seu apogeu somente na década de 1830 com as exportações de café. Cumpre enfatizar que a atividade tropeira não era somente a principal atividade de Curitiba e região, mas a mais importante antes, durante e depois da emancipação política do Paraná.

A sua proximidade de Curitiba garantia a São José dos Pinhais não apenas o bônus, mas também o ônus da condição direta e indireta dos ganhos oriundos do crescimento econômico da atividade tropeira nas duas fases de comercialização de animais. No período de intensa atividade comercial tropeira – meados do século XVIII a meados do século XIX – São José dos Pinhais iniciou seu ciclo econômico como Freguesia de Curitiba e encerrou-o já na condição de município.

Dos caminhos possíveis para os tropeiros irem a Curitiba ou a São José dos Pinhais, o principal era tomar o Caminho do Viamão para chegar a Rio Negro, tendo a leste uma via malconservada e perigosa devido ao ataque de indígenas: o Caminho dos Ambrósios, que passava numa região de serra e mata densa. Outro caminho possível era seguir de Rio Negro na direção norte até a Vila do Príncipe, hoje município da Lapa; já na região dos Campos Gerais esse caminho se bifurcava a leste, levando até Curitiba e São José dos Pinhais.

Somente anos mais tarde (1850) o então Caminho dos Ambrósios se consolidaria como importante via, ligando São José dos Pinhais à região de São Francisco e Joinville, no vizinho Estado de Santa Catarina, com a vinda de imigrantes alemães para o Paraná oriundos da Colônia Dona Francisca.

Considerando os já citados bônus e ônus da proximidade de São José dos Pinhais com Curitiba, cumpre enfatizar que no período da atividade tropeira, quando era Freguesia de Curitiba, São José não se omitiu por completo de atender a sede. Os pouquíssimos lavradores de ouro do Arraial Grande e da ainda incipiente atividade comercial da erva-mate, de outros produtos da agricultura e dos primeiros industriais madeireiros (corte de pinheiros e exploração da atividade madeireira) da localidade de Capão Grosso não foram deixados de lado, pois a então Freguesia de

São José viu nessa relação importantíssima oportunidade de crescimento econômico e social para sua futura emancipação e desmembramento político de Curitiba.

2.2.3 A Erva-Mate em São José dos Pinhais

Afetado o tropeirismo com a substituição dos muares por estradas de ferro, o ciclo econômico da erva-mate substituiria lentamente o tropeirismo e superá-lo-ia com o decorrer do tempo. Diferentemente do processo de expansão da erva-mate, se comparado ao do ouro, este não esteve ligado ao das exportações com o mercado europeu, mas com países sul-americanos – Argentina, Uruguai e Chile, dentre outros – os quais tinham grande apreço pelo consumo da congonha.

Típico produto obtido por extrativismo, a erva-mate localizava-se marcantemente em áreas de mata densa, mormente nas regiões da bacia do alto Iguaçu e do Negro, área que na época pertencia ao município de São José dos Pinhais. A congonha, como era chamada a erva-mate, era conhecida por quase todo o território do Paraná, sendo igualmente cultivada e produzida no Paraguai, país que também detinha o conhecimento da planta nativa e as suas qualidades (Colnaghi *et al*., 1992).

Mesmo sendo o celeiro da erva-mate, o Paraná ainda não se consolidara como o maior exportador do produto, pois os paraguaios ainda detinham a hegemonia do mercado consumidor entre os países da região platina. Somente tempos depois o Paraná se consolidaria como grande produtor e exportador da erva-mate, com o município de São José dos Pinhais responsável por boa parte da produção paranaense, aspecto produtivo que se manteria até a década de trinta do século passado (1930) como a principal atividade econômica do Estado (Colnaghi *et al*., 1992).

Cabe salientar que o Paraná só conseguiria esse feito depois que modificou o processo de produção e de beneficiamento do mate com a ajuda de um argentino estabelecido em Paranaguá, de nome Francisco Alzagaray, ainda nos anos de 1820.

Colnaghi *et al*. (1992, p. 46) esclarecem que em São José dos Pinhais existiam dois engenhos que realizavam o chamado cancheamento do mate, um procedimento em três etapas: sapeco; secagem e trituração, o que aumentou consideravelmente a produtividade, porque usava a força hidráulica em lugar das técnicas rudimentares de trituração com ferramenta manual, como o cambal,

também usado para bater as vagens e descascar grãos como o feijão, e força humana, o trabalho escravo. Através desses procedimentos e com a introdução de novas adaptações mecânicas posteriores, a erva-mate se consolidou de fato num processo industrial, permitindo a diversificação de tipos e sabores. Mas, no tocante a qualidade e sabor, o mate cultivado e produzido em São José dos Pinhais não figurava entre os melhores, como aquele produzido em alguns municípios do segundo planalto paranaense: Ponta Grossa, Palmas e Guarapuava, no dizer de Colnaghi *et al*. (1992).

Ainda para a mesma autora, São José dos Pinhais mantinha a condição de município produtor de erva-mate e outros gêneros cultivados na terra, o que lhe rendeu à época o título de “grande celeiro” de Curitiba.

Com a consolidação do município de São José dos Pinhais e do Paraná como grandes produtores e exportadores de erva-mate, impulsionando essa atividade econômica em fins do século XIX, viria também uma característica do município: a estrutura fundiária baseada em pequena propriedade, o que o levou a ser um dos municípios escolhidos pelo governo português para implantar a política de imigração e de colonização no Paraná.

Corria o ano de 1875. O presidente da já emancipada Província do Paraná era Adolpho Lamenha Lins, e foi através de um Decreto-Lei assinado por ele que a região de Curitiba receberia imigrantes europeus vindos de vários países para colonizá-la. Ao todo, eram sete (7) as colônias implantadas, seis (6) das quais ficavam em Curitiba e uma (1), a maior de todas, em São José dos Pinhais. Era a Colônia Thomás Coelho, hoje área pertencente ao município de Araucária, como esclareceu Marochi (2006).

A política de imigração teria continuidade anos mais tarde, precisamente em 1878, quando foram implantadas mais onze (11) novas colônias oficiais no Paraná, sendo quatro (4) delas novamente instaladas no município de São José dos Pinhais. Eram as colônias: Murici, Zacarias, Inspetor Carvalho e Santa Maria do Novo Tyrol, esta última em área pertencente hoje ao município de Piraquara.

Em relatos oficiais dos descendentes de colonos (Marochi, 2006), desde sua viagem para o Brasil, a sua estada nas hospedarias em regime de “quarentena” até o destino final no município de São José dos Pinhais, tudo fora muito diferente do que prometera a política de imigração no Brasil em seu material de divulgação para seduzir os interessados e até mesmo nos contratos. Quase nada condizia com a

verdade dos fatos, a não ser a “terra promissora”, o solo bom a ser cultivado. Sofridos foram os primeiros anos nas colônias, a ponto de vários colonos terem de solicitar novo auxílio financeiro ao governo para cultivar a terra.

Um dos muitos relatos encontrados em cartas de colonos enviadas ao governo da época está transcrita no livro de Marochi (2006, p. 65) descrevendo a dificuldade socioeconômica:

> [...] tendo sido estabelecido ultimamente, e muito fora do tempo de plantação, e não tendo também recebido trabalho por mais de 15 dias, pois quando foram já estavam concluídos os trabalhos daquela colônia pelos outros colonos, não tivemos tempo algum de plantar e vemo-nos hoje sem meios alguns com que possamos alimentar nossas famílias, pedimos a V. Exa. que com esse vosso caracter justiceiro, se digne ordenar algum trabalho na estrada que a Colônia Zacarias se dirige a esta, com os suplicantes [...] Marochi (2006, p. 65).

Muitos deles tiveram dificuldades financeiras e de adaptação de plantio com algumas culturas, acusando uma total falta de assistência por parte do governo aos imigrantes recém-chegados. Outros tantos chegaram a ponto de voltar a seus países de origem, conforme relata Marochi (2006).

Entre os imigrantes que vieram para essa região do Brasil naquela época, destacam-se italianos, poloneses, alemães e ucranianos. Cabe ainda esclarecer que mesmo antes de o Paraná ter sido emancipado de São Paulo (dezembro de 1853), outros colonos europeus já se haviam instalado aqui em 1829, 1847 e 1852, segundo Marochi (2006, p. 33).

Para Colnaghi *et al.* (1992):

> “a produção de erva-mate foi sem dúvida, se não a única, a principal razão para a implantação dessas colônias, e principalmente para sua consolidação, na medida em que a atividade extrativa, com mercado garantido, fornecia importante complementação de renda monetária àquela conseguida pela venda dos excedentes agrícolas”. (Colnaghi *et al*., 1992, p. 50)

Nesse contexto, a autora observa que apesar de a economia ervateira no Paraná, e em especial no município de São José, ter-se desenvolvido bem nesse período, os colonos recém-chegados e os agricultores que aqui já estavam tiveram de intercalar com a produção de erva-mate, no período de cultivo e extração, outros cultivares para complementar a renda.

Outra característica social que começava a surgir nas produções do mate era inerente a algumas intermediações – os atravessadores – no processo de comercialização e exportação do produto. Com o cancheamento anteriormente

mencionado, apareceria no comércio ervateiro uma nova classe intermediária, os chamados “industriais” donos de terras, onde o mate já era cultivado em menor escala, por pequenos produtores, de acordo com Colnaghi *et al*. (1992).

No entanto, as duas classes de produtores de mate da época – o pequeno produtor rural e o industrial – teriam um problema ainda mais sério do que a concorrência na produção da erva-mate: a crise de 1929, com a quebra da bolsa de valores de Nova York, prenunciando o declínio da economia ervateira, de acordo com Colnaghi *et al*. (1992, p. 55).

Além desse panorama internacional, outro aspecto político-econômico também evidenciava uma queda acentuada na economia ervateira de São José dos Pinhais: o fato de Curitiba polarizar outras atividades produtivas. A proximidade de São José a esse “grande centro” de comércio fazia com que a economia são-joseense esbarrasse na concorrência desleal, pelo fato de Curitiba apresentar melhor infraestrutura urbana e logística na época.

Contudo, São José dos Pinhais tinha economia um pouco diversificada e até a década de 1940 fora sede de importantes indústrias, como Senegaglia, empresa industrial do ramo metalúrgico, pioneira no município, de propriedade do senhor João Senegaglia, imigrante italiano nascido na Província de Treviso em 1880, vindo de São Paulo para o Paraná como funileiro profissional; e Redeschi, fabricante de barricas de madeira para embalagem do mate. (Marochi, 2006).

Nesse sentido progressista, o município já começava a investir na infraestrutura urbana e surgiam prestadores de serviços com profissionais liberais como médicos, dentistas e outros. (Colnaghi *et al*., 1992).

Ainda que a erva-mate tenha assinalado importante ciclo econômico paranaense que depois de anos se estagnou, não se pode subestimar o papel progressista que consolidou de vez São José dos Pinhais como “cidade”, mesmo após o declínio da produção do mate no início dos anos 1940. Entretanto, surgiria em escala menor, em paralelo ao ciclo do mate, expansiva atividade madeireira, e posteriormente o café, na região norte do Paraná.

2.2.4 A Produção Madeireira em São José dos Pinhais

Ainda que o município contasse com pequenas indústrias madeireiras e a fabricação de embalagens (barricas) de erva-mate, a indústria da madeira propriamente dita em São José dos Pinhais somente despontaria após a inserção do

pinheiro Araucária no mercado nacional e internacional após a crise de 1929, principalmente nos países europeus, pela aceitação do pinho brasileiro, como ensinam Colnaghi *et al.* (1992).

Ao final da Segunda Guerra Mundial (1945), a estagnação econômica do mate ficou mais evidente em São José dos Pinhais, consolidando-se de vez o ramo madeireiro como a principal atividade econômica são-joseense, mormente com instalação de inúmeras empresas no município já na década de 1950.

No entanto, a economia seria abalada novamente em consequência da emancipação de alguns distritos são-joseenses, como, por exemplo, o surgimento do município de Tijucas do Sul, como acontecera no final do século XIX, quando houve o desmembramento de outros municípios (Deodoro, hoje Piraquara e Araucária, antigo Iguaçu) que eram respectivamente áreas de cultivo da erva-mate e de pinheiros.

De acordo com Colnaghi *et al.* (1992, p. 62-63), na década de 1950 a economia são-joseense já estava bastante diversificada, com a presença da agricultura praticando o cultivo de vários produtos alimentares de subsistência e a comercialização do excedente. Em paralelo, era mantida a produção industrial madeireira, que liderava o mercado local com exportações; a produção animal, da qual era comercializado o leite, e ainda, em menor escala, as empresas do ramo metalúrgico, de têxteis e de móveis.

Pela sua proximidade com a capital, São José dos Pinhais usufruía de inúmeros benefícios. Fato que também contava a seu favor era a sua extensa área territorial, que começou a servir de base para a instalação de importantíssimas infraestruturas civis, como usinas hidrelétricas e o aeroporto, que ainda hoje continua no mesmo local. Colnaghi *et al.* (1992) enfatizam que a proximidade com esse importante centro urbano começava mostrar suas vantagens:

> [...] estes estímulos gerados pela proximidade com Curitiba delineavam o perfil e perspectivas de evolução social futura. [...] o dinamismo da economia são-joseense começava a ser cada vez mais condicionado pela polarização de Curitiba. (Colnaghi *et al*.,1992, p. 65)

Mesmo com essa diversidade econômica no período de 1950-1960, São José ainda mantinha forte característica agrícola, pelo fato de abastecer Curitiba em sua demanda alimentar. Somente após a década de 1970 o cenário econômico são-joseense iria mudar, com o fenômeno social chamado êxodo rural, presente em vários núcleos urbanos em expansão no país, principalmente pelo enfraquecimento

da produção cafeeira na região norte do Estado. O êxodo rural se caracteriza pelo abandono do campo por agricultores que não encontram mais condições de tirar seu sustento do trabalho na terra, dirigindo-se aos centros urbanos em busca de subempregos na esperança de uma vida melhor.

À época, com as condições de núcleo urbano favoráveis a Curitiba e região, começou a surgir um fortíssimo apelo para a inserção desses municípios no cenário industrial, em decorrência do investimento em indústrias de base de anos anteriores, na chamada Era Vargas.

2.2.5 A Industrialização na Região Metropolitana de Curitiba (RMC)

Antes mesmo de o estado do Paraná apresentar uma evolução no quadro industrial de grande escala, deve-se registrar que o município de São José dos Pinhais já tivera certa representatividade, ainda que modesta, na indústria paranaense. Conforme apresentado anteriormente, destacou-se a indústria originária de iniciativas locais, como a metalúrgica Senegaglia (1903-1976) e outros pequenos estabelecimentos que fabricavam barricas de madeira para embalar o mate (1897 a 1945), além de fábricas de bebidas (cervejas e refrigerantes), segundo Marochi (2006, p. 254-264).

De maneira geral, no começo do século XX o estado do Paraná ainda guardava características fortes e marcantes de produtor agrícola, fornecendo produtos típicos primário-exportadores. O então processo de industrialização que se iniciava no Rio de Janeiro e principalmente em São Paulo na década de 1930, durante o primeiro governo do presidente Getúlio Vargas, chegaria tardiamente ao estado do Paraná.

De acordo com Crocetti (2007), durante os governos Ney Braga (1961-65) e Paulo Pimentel (1966-70), o Paraná vislumbrou o chamado “milagre brasileiro” em pleno governo militar no Brasil. Naquele período, o estado investiu na criação de parques industriais em municípios em várias regiões. No entanto, a criação de tais parques industriais necessitava de investimento massivo em infraestrutura, o que de fato ocorreu, ficando a década de 1960 marcada por grandes realizações, como a implantação de rodovias, ferrovias e portos.

Conforme Crocetti (2007, p. 35), apesar de estar em situação dependentista e/ou periférica do desenvolvimento, o estado literalmente “surfou na onda” do quarto ciclo de Kondratiev em sua fase “A” - expansiva. Naquela época, em pleno governo

militar, o Brasil vivia o auge do desenvolvimento econômico. Sobre tais ciclos econômicos, formulados pelo economista russo Nikolai Kondratiev na década de 1920, os ciclos longos têm duração média de 50 ou 60 anos e se caracterizam pelo crescimento econômico “expansivo” ou “depressivo”, determinados pela obsolescência tecnológica no modo de produção capitalista (Rangel, 2005, p. 261).

De fato, foi somente ao longo da segunda metade do século XX que o estado passou a adotar políticas de fomento industrial, investindo pesadamente em infraestrutura – rodovias e parques industriais – e no desenvolvimento institucional, como a criação da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) nos primeiros anos da década de 1970, com aporte de financiamento de instituições públicas estaduais (CODEPAR/BADEP/FDE), criadas para o desenvolvimento econômico do estado.

Com a criação dessas agências de fomento, o processo de industrialização nesse período não ficou restrito apenas à região de Curitiba. Segundo Fresca (2011, p. 203), havia dispersamente pelo estado inúmeras unidades produtivas industriais ligadas ao segmento de papel e celulose, café solúvel e agroquímicos, entre outras unidades locais e regionais. Foi sobretudo nesse período que se iniciou a formação dos primeiros empreendimentos agroindustriais e a implantação do sistema de cooperativas ligadas ao setor agropecuário no interior do estado.

No entanto, para Colnaghi *et al.* (1992, p. 72), com a evolução desenvolvimentista (industrial e urbana), a capital paranaense foi sem dúvida a cidade que mais se beneficiou com a integração rodoviária (implantação das BRs 116, 376 e 277) e a com disposição logística de encaminhar os fluxos de mercadorias vindas de toda a Região Sul do Brasil. De alguma forma, São José dos Pinhais obteve novamente o bônus de sua proximidade com Curitiba, relação que anteriormente a desfavorecia.

Com a inserção da RMC de fato no cenário industrial, o município de São José dos Pinhais ainda exercia um papel de ator coadjuvante ao lado da capital curitibana, a ponto de ser considerada cidade-dormitório, isto é, grande parte de sua população ativa era apenas residente no município são-joseense, devendo deslocar-se de manhã até o trabalho em Curitiba, retornando à tarde para dormir em casa. Tal fenômeno ficou marcado pelo movimento pendular diário da população são-joseense.

Até o final da década de 1970, duas cidades se destacaram com instalações industriais: Curitiba, desenvolvendo o seu parque industrial com a criação da Cidade

Industrial de Curitiba (CIC), e com ela a instalação de importantes fábricas (montadoras) do ramo metal-mecânico como, por exemplo, a Volvo, empresa sueca de veículos pesados, e o município de Araucária, com a criação do polo petroquímico e do Centro Industrial de Araucária (CIAR), principalmente com a instalação da Refinaria Getúlio Vargas (Petrobras), ficando para a população são-joseense fornecer mão de obra operária para ambas as cidades.

Segundo Rangel (2005), durante as décadas de 1970-80, houve no Brasil investimentos e incentivos internos no setor industrial, mesmo com a crise do petróleo de 1973, justamente ocasião inicial da fase “B” recessiva do ciclo longo de Kondratiev. Como país periférico diante do centro dinâmico do capital, o Brasil optou por utilizar-se da técnica dos países desenvolvidos e do seu próprio capital humano para, de forma espontânea, desenvolver-se internamente, quando o mercado externo se fechava para as importações.

Sobre este período de investimento de capital comercial e industrial no país, cabe denunciar Mamigonian (1978), sobre seus estudos dirigidos quanto à atuação do capital estrangeiro em cidades brasileiras, principalmente em Belo Horizonte e Curitiba no que tange ao recente processo de industrialização. Para Mamigonian (1978, p. 238) a cidade é também o campo de investimentos de capitais externos, sobretudo sendo a cidade um espaço onde vivem as diferentes classes sociais, consumindo habitação, serviços básicos, alimentos, cultura, recreação, etc. e por isto se estruturam internamente.

Para Crocetti (2007), cabe investigar, nesse período, a influência dos ciclos médios e/ou juglarianos brasileiros, os quais ocorreram simultaneamente com as fases “A” e “B” dos ciclos de Kondratiev, sendo este com duração de dez (10) anos. Sobre os municípios em fase de industrialização e que integravam a RMC até meados da década de 1980, São José dos Pinhais era, em termos absolutos, o que mais tinha ligação com Curitiba, superando o município de Araucária, com importantes indústrias do setor petroquímico, justamente pelo fato de suprir o município de Curitiba com mão de obra para as empresas ali instaladas.

Mesmo com um parque industrial ainda incipiente em 1988, se comparado a Curitiba e Araucária, São José dos Pinhais apresentava considerável percentual de sua população economicamente ativa (37,4%) trabalhando na indústria. Na composição industrial instalada no município, destacam-se os estabelecimentos de

atividades de setores como o metalúrgico, de vestuário, eletrodomésticos e produtos farmacêuticos (TRE-PR *apud* Colnaghi *et al.*, 1992).

Em meados da década de 1990, os anos de 1995 e 1997 ficariam marcados na história recente de São José dos Pinhais e do Paraná, em virtude da "segunda onda de industrialização" (Tavares, 2005, p. 37). Isso porque foi criado no município um dos mais importantes e modernos distritos industriais da Região Metropolitana de Curitiba (após a criação da CIC nos anos de 1970), com a instalação da montadora francesa de veículos Renault e seus fornecedores atraídos por incentivos fiscais dos governos estadual e municipal da época.

Entre os anos de 1997 e 1999, foi criado mais um distrito industrial no município de São José dos Pinhais, com a instalação de outra montadora de veículos, nos mesmos moldes políticos de instalação da montadora Renault. A montadora Audi, empresa transnacional do grupo alemão Volkswagen, e seus fornecedores, foram instalados numa área rural de São de José dos Pinhais, com a denominação de Parque Industrial de Curitiba (PIC – AUDI).

Sobre esse recente período de industrialização na RMC, Crocetti (2007) alerta que a implantação de um modelo de Acumulação Produtiva Flexível se caracteriza por mudanças profundas do paradigma capitalista tecnológico da organização do trabalho, que acentua e transforma as dinâmicas urbanas (espacial) e econômica (territorial). Para o autor, esse processo desencadeou demandas de novos serviços, tendo em vista as cidades se adaptarem ao modelo de infraestrutura e socioprofissional, sem que a presença ou ausência desses requisitos representassem exclusão social e econômica.

Para relatar sobre esse processo de Acumulação Produtiva Flexível, Crocetti (2007) se pautou nas análises de reestruturação econômica sobre o espaço geográfico em questão, utilizando as "combinações geográficas" propostas por Cholley (1964):

> As velhas combinações são substituídas pelas novas, conduzindo o sistema a novos rearranjos econômicos, até que surjam combinações mais dinâmicas e dominem no tempo e no espaço, visto que não há hipótese de que as combinações sejam eternas. Dessas afirmações de Cholley, podemos compreender a dinâmica cíclica das combinações; além do mais, fica bem clara, em suas teorias, a alternância da importância dos fatores que compõem uma determinada combinação. (Crocetti, 2007, p. 124).

Diante do cenário industrial que se apresentava no município com as novas instalações fabris, excluindo as questões de ordem social e econômica, muito foram

questionadas as tais instalações em áreas ambientais frágeis e de recursos hídricos anteriormente reservados para abastecimento público, como foi o caso da instalação da montadora Renault na área da bacia hidrográfica do Rio Pequeno, conforme Lima e Mendonça (2001).

Segundo Tavares (2005, p. 38), após muita discussão pública acerca do assunto, o governo do Estado criou, em 1996, as Áreas de Proteção Ambiental (APAs) no entorno dos mananciais de abastecimento da RMC e a Área de Proteção Ambiental do Rio Pequeno, exceto a área pertencente ao distrito industrial da Renault.

Ainda sobre a citação da autora, pode-se dizer que a RMC desfruta de uma localização bastante privilegiada. Ela é cortada pelas BRs que ligam o Sul ao Sudeste do País ou ao mercado potencialmente consumidor, estando próxima dos portos de Paranaguá e Antonina e do Aeroporto Internacional localizado em São José dos Pinhais.

Passados alguns anos da recente industrialização do setor metal-mecânico e automotivo, por causa da instalação das montadoras de veículos e seus fornecedores, ao longo de sua trajetória de evolução histórico-econômica e espacial, o município de São José dos Pinhais apresenta hoje (2014) uma economia bem diversificada, porém distribuída de forma desigual pelos três setores da economia, estando assim distribuídos, por setor: 79,74% são de comércio e serviços; a indústria responde por 18,54% do número de empresas registradas na Junta Comercial, sendo somente 1,72% referente ao setor primário, de acordo com IPARDES (2013).

Mas, com relação ao índice de Valor Adicionado Fiscal (VAF), nas atividades econômicas há uma inversão de valores brutos, onde a indústria aparece com R$ 13.124.745.603 a mais que os estabelecimentos de comércio e serviços (R$ 3.992.627.193), contra apenas R$ 75.739.807 da produção primária, conforme dados da Secretaria de Estado da Fazenda (IPARDES, 2013).

Em números absolutos quanto a trabalho e emprego, de acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP)[7], o estado está ranqueado sempre entre os seis (6) primeiros da federação quanto ao número de trabalhadores empregados nos principais ramos do setor industrial (RAIS/CAGED).

[7] Informações obtidas no site eletrônico da FIEP - Federação das Indústrias do Estado do Paraná. Disponível em: http://www.fiepr.org.br/para-sindicatos/estudos-economicos/. Acesso em: 08 fev. 2014.

Atualmente o município de São José dos Pinhais apresenta relativa diversificação em sua organização espacial, no que diz respeito à lei de zoneamento, uso e ocupação do solo e sistema viário, conforme Lei Complementar nº 16, de 11 de novembro de 2005.

3 SÃO JOSÉ DOS PINHAIS NA ATUALIDADE: breve caracterização

3.1 ASPECTOS DA NATUREZA

Em se tratando dos aspectos físicos naturais que caracterizam o território são-joseense, a hidrografia do município assume certa relevância, pois nesse espaço geográfico existem numerosos cursos d'água em duas importantes bacias hidrográficas: a Litorânea e a do Alto e Altíssimo Iguaçu, sendo esta última considerada fundamental para o abastecimento público no futuro para boa parte dos municípios integrantes da Região Metropolitana de Curitiba, por sua disponibilidade hídrica.

Levantamentos técnicos executados pela Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA) e estudos científicos dirigidos (Lima e Mendonça, 2001) detectaram o quão importantes são tais bacias hidrográficas, principalmente as que se localizam na franja leste da RMC, em especial a dos rios Miringuava e Pequeno. Tais estudos indicam ser fundamental a preservação ambiental dessas áreas.

Para a presente pesquisa, a bacia hidrográfica do rio Pequeno assume relevância por se achar intrinsecamente ligada ao objeto de estudo da pesquisa, pois no seu curso em área urbana o rio passa sob a área da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba. Nos idos de 1996 a bacia hidrográfica do rio Pequeno foi agraciada com a criação de uma Área de Preservação Ambiental (APA) por ocasião da criação do Distrito Industrial da Renault. Ao ser concluída a via, em 2003, alguns autores alertavam para o fato de o rio ser suscetível de fragilidades ambientais, quanto a possível lançamento de efluentes por indústrias e/ou atingido pela circulação de caminhões transportando cargas perigosas pela via, conforme alertou Tavares (2005, p. 35).

Convém salientar que, mesmo com a criação tão-somente da Área de Preservação Ambiental (APA) da bacia hidrográfica do rio Pequeno pelo Decreto Estadual n° 1752 de 1996, e as Áreas de Preservação Permanente (APP) dos demais rios do município, estes ainda carecem de cuidados e atenção dos gestores públicos e da sociedade civil organizada, pois se trata de um recurso fundamental para o equilíbrio ambiental e das atividades humanas.

Ao longo da história, no município de São José dos Pinhais, o ser humano já se utilizou de um rio de alguma forma. No presente caso: o rio Arraial, da bacia litorânea, para dar início ao primeiro povoamento propriamente dito, Arraial Grande, quando da busca do ouro de aluvião, e atualmente é utilizado para geração de

energia elétrica na usina de Guaricana[8], localizada no município de Guaratuba, em funcionamento desde os anos de 1952; e da usina de Chaminé[9], no represamento do rio São João, em São José dos Pinhais, em funcionamento desde os anos de 1930. Hoje, ambas as usinas são administradas pela Companhia Paranaense de Energia (COPEL). Tais fatos só vêm evidenciar a importância dos cursos d'água na gênese, formação e evolução social da cidade.

Quanto ao seu aspecto geomorfológico, o relevo do município se apresenta bastante diversificado, como se apresentam também as diferentes paisagens naturais, como se constata em dados técnicos obtidos no "Mapeamento Geomorfológico do Estado do Paraná", produzido com base no Atlas Geomorfológico do Estado do Paraná (2006), documento este que se tornou viável por meio do convênio firmado entre a empresa Minerais do Paraná (MINEROPAR S/A) e o Laboratório de Hidrogeomorfologia (LHG), do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Paraná (UFPR).

No referido levantamento técnico consta o mapeamento do relevo do estado do Paraná de acordo com Santos *et al.* (2006), com destaque especial para o espaço geográfico do município de São José dos Pinhais, que apresenta as seguintes divisões por unidades: *Morfoestrutural* e *Morfoescultural*. Na localidade a norte e nordeste do município, nos limites territoriais com os municípios de Piraquara e Morretes, temos a representação da Unidade Morfoestrutural CINTURÃO OROGÊNICO DO ATLÂNTICO, com a Unidade Morfoescultural SERRA DO MAR, disposto nas seguintes subunidades: *Serra do Mar Paranaense*, num gradiente de 1320 metros com altitudes variando entre 20 e 1340. As formas predominantes de relevo são topos alongados e em cristas, com vertentes retilíneas e vales em "V" encaixado. Litologias da Suíte Álcali-Granitos e do Complexo Gnáissico Migmatítico.

Já na unidade *Blocos Soerguidos da Serra do Mar,* como se vê na Figura 3, esta se apresenta com uma declividade predominante entre 30% e 47%, contando num gradiente de 1360 metros, com altitudes variando entre a mínima de 20 e máxima de 1360. As formas de relevo predominantes são de topos alongados em cristas, vertentes retilinizadas e vales em "V" fechado, com litologias da Suíte Álcali-Granitos.

---

[8] Informações referente à usina hidroelétrica Guaricana. Disponível em: ww.copel.com/hpcopel/root/pagcopel2.nsf/.../RelAmbientalGNA.pdf. Acesso em: 07 dez. 2014.

[9] Informações referente a usina hidroelétrica Chaminé. Disponível em: www.copel.com/hpcopel/root/pagcopel2.nsf/.../RelAmbientalCHE.pdf. Acesso em: 07 dez. 2014.

Figura 3: Blocos Soerguidos da Serra do Mar

Fonte: Atlas Geomorfológico do Estado do Paraná (2006)

Na porção a sul e sudeste do município, com relação à Unidade Morfoescultural: PRIMEIRO PLANALTO PARANAENSE, as seguintes subunidades: *Blocos Soerguidos do Primeiro Planalto Paranaense:* apresenta classe de declividade predominante entre 12 e 30%, com gradiente de 500 metros de altitudes variando entre 820 (mínima) e 1320 (máxima), sendo as formas predominantes os topos alongados em cristas, vertentes retilíneas e vales em “V” fechado. A morfologia da litologia é da Suíte Álcali-Granitos.

Já a subunidade *Planalto de Curitiba,* conforme Figura 4, apresenta classes de declividade predominantes menores que 6%, com gradiente de 680 metros e altitudes variando entre 560 (mínima) e 1240 (máxima). As formas predominantes de relevo são topos alongados e aplainados, vertentes convexas e vales em “V”. A morfologia modelada em rochas é do Complexo Gnáissico Migmatítico, que ocupa boa parte do território do município, principalmente na área rural, confrontando com os limites territoriais dos municípios de Piraquara, Morretes, Guaratuba e Tijucas do Sul. É a maior formação de relevo no território do município.

Figura 4: Planalto de Curitiba

Fonte: Atlas Geomorfológico do Estado do Paraná (2006)

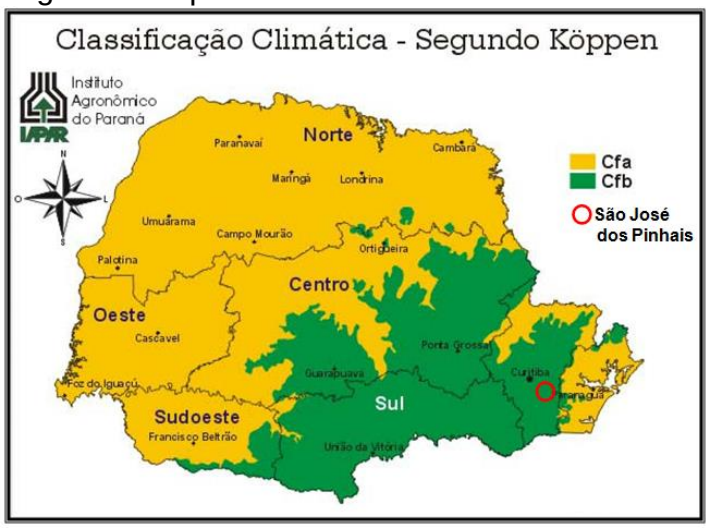
A área indicada no mapeamento geomorfológico como subunidade do *Planalto do Alto Iguaçu* também tem classe de declividade predominante menor que 6%, num gradiente de 120 metros com altitudes variando entre 880 (mínima) e 1000 (máxima). As formas predominantes são topos alongados e aplainados, vertentes convexas articulando-se às planícies fluviais mediante rampas suaves, vales em “V”, modeladas em sedimentos da Formação Guabirotuba e litologias do Complexo Gnáissico Migmatítico. Basicamente é onde está localizada quase toda área urbana do município, com a mais densa população residente.

Por fim, noutra Unidade Morfoescultural denominada BACIAS SEDIMENTARES CENOZOICAS E DEPRESSÕES TECTÔNICAS, está localizada a subunidade: *Planícies Fluviais*, que apresenta sedimentos inconsolidados do período Quaternário. Trata-se das localidades em áreas de inundação das principais bacias hidrográficas do município: rios Itaqui, Pequeno, Miringuava, Cotia e Despique, afluentes da margem esquerda da Bacia do Alto Iguaçu.

Com relação ao tipo climático na área territorial do município, predomina o do tipo: *subtropical úmido* e, de acordo com o sistema de classificação climática de Köppen seria: *Cfb*. Nesse modelo de classificação leva-se em consideração o padrão de precipitação, caso em que a letra “f” significa precipitação em todas as estações; já letra “b” indica o nível de temperaturas de verão, que no caso é média do mês mais quente, é inferior a 22 °C, com pelo menos 4 meses com médias acima de 10 °C. Na prática, a temperatura média no mês mais frio abaixo de 18ºC (mesotérmico), com verões frescos, temperatura média no mês mais quente abaixo de 22ºC e sem estação seca definida, de acordo com o IAPAR (2008).

Na Figura 5, a ilustração temática do modelo de Köppen aplicado ao estado do Paraná.

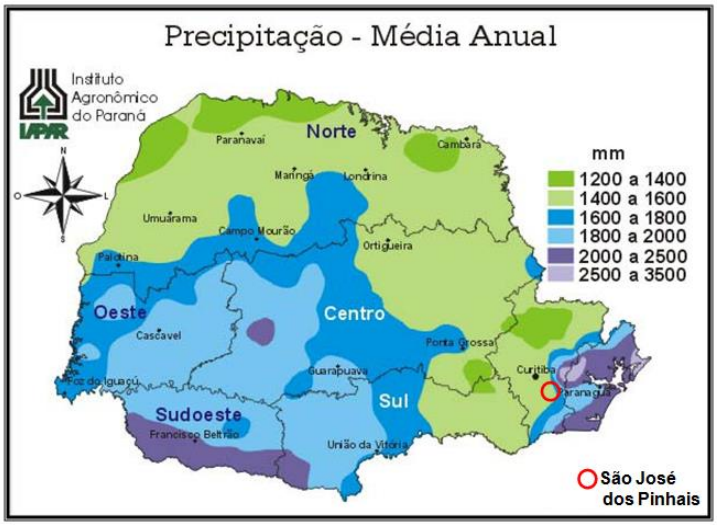
Figura 5: Mapa do Clima do Paraná



Fonte: Instituto Agronômico do Paraná (2008)

Para melhor compreender esse modelo de classificação no que se refere ao padrão de precipitação do tipo climático observa-se na Figura 6 a pluviosidade anual em todo o estado, e em especial na área do município.

Figura 6: Mapa de Precipitação Média Anual do Paraná



Fonte: Instituto Agronômico do Paraná, 2008

Quanto à vegetação, no município se destaca a presença marcante da *Floresta Ombrófila Mista* (IBGE, 2014), onde predomina a Mata de Araucária angustifólia, árvore símbolo do estado do Paraná, conforme Figura 7, e também presente no brasão do município. É classificada por Ab'Sáber (2003) como sendo a região do Planalto das Araucárias; esse mesmo autor a define da seguinte maneira:

> O mato é baixo e relativamente descontínuo, com pinhais altos, esguios e imponentes, um tanto exóticos e homogêneos em face da biodiversidade

> marcante dos sub-bosques regionais. [...] é a principal característica física do Brasil meridional. De vez em quando, de permeio à altamente predada região das araucárias, surgem pequenos mosaicos de campos entremeados por bosquestes de pinhais. Ab'Sáber (2003, p. 101)

Figura – 7: Vegetação Local - Araucaria angustifolia

Fonte: Ferreira (2015)

Salienta-se no município a presença de pequena parcela da *Floresta Ombrófila Densa* (IBGE, 2014) perto da Serra do Mar, classificada por Ab'Sáber (2003) como Domínio Tropical Atlântico. Ambas as vegetações pertencem ao bioma macrorregional da Mata Atlântica, conforme o IBGE (2014).

Trata-se de um rico bioma em biodiversidade de fauna e flora, mas infelizmente é também o que mais sofre com a ação antrópica, principalmente por ser o que abriga uma grande parcela da população do país. Recorre-se a esse fato pela condição histórica do surgimento dos primeiros grupos de mineradores na região do Arraial Grande, lugarejo que viria a ser o marco inicial da criação dos municípios de Curitiba e São José dos Pinhais.

3.2 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

3.2.1 Aspectos Demográficos

Segundo o Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), São José dos Pinhais tem uma população absoluta de 264.210 habitantes. Mas, em recente pesquisa de 2014, realizada pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilio (PNAD), também ligada ao IBGE, a população do município é estimada hoje em 292.934 habitantes.

Em dados relativos baseados no Censo do IBGE de 2010, o município registra uma densidade demográfica de aproximadamente 279,16 (hab./km²), nos seus 946.435 km² de área territorial (urbana e rural). A população absoluta do município está distribuída em urbana: 236.895 habitantes, e rural: 27.315 habitantes, representando respectivamente 89,66% e 10,34% da população total. Quanto ao gênero, a população masculina é de 49,43%, e a feminina, de 50,57%.

Do total dessa população, 184.487 habitantes são eleitores, aptos a votar e serem votados, de acordo com IPARDES/TSE (2013).

Sobre outros indicadores demográficos municipais, temos na população alguns dados relevantes, como a população considerada alfabetizada com percentual de 87,51% do total; e a taxa de natalidade bruta de 17.41 e taxa de mortalidade geral de 5.69 respectivamente em cada mil habitantes, segundo IPARDES/SESA/IBGE (2010).

Quanto a indicadores sociais da população são-joseense, destaque para o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M, 2010) próximo a 0.758, considerado alto; também não menos relevantes, o PIB *per capita* municipal, que, segundo os mesmos institutos citados, leva em consideração toda a riqueza produzida pelo município dividida pela sua população, o valor é de R$ 54.785,00, e serve de base e parâmetro para outro importante indicador, o coeficiente de GINI da Renda Domiciliar Per Capita, que é de 0,4599. Nesse indicador, quanto mais próximo de zero, menor a desigualdade social entre os diversos segmentos da população.

A População Economicamente Ativa (PEA) é de 146.612 habitantes na faixa etária entre os dez (10) aos sessenta e cinco (65) anos de idade que está trabalhando ou procurando emprego, conforme o Censo de 2010 do IBGE. De acordo com o mesmo instituto, a população ocupada está próxima de 139.493 pessoas, conforme (MTE/RAIS). A seguir, na Tabela 1, a relação da população ocupada segundo as atividades econômicas.

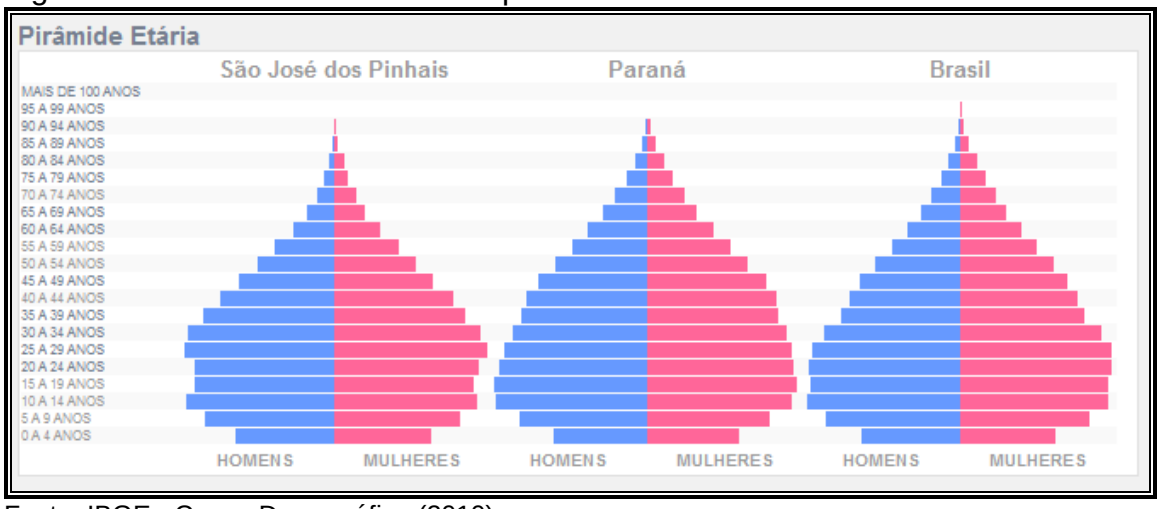
Tabela 1: – População Ocupada no Município

POPULAÇÃO OCUPADA SEGUNDO AS ATIVIDADES ECONÔMICAS - 2010		
SETOR	ATIVIDADES ECONÔMICAS	Nº DE PESSOAS
1º	Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	5.649
2º	Indústrias extrativas	441
	Indústrias de transformação	26.327
3º	Eletricidade e gás	291
	Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	1.154
	Construção	10.882
	Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	23.383
	Transporte, armazenagem e correio	11.525
	Alojamento e alimentação	6.395
	Informação e comunicação	1.525
	Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	2.104
	Atividades imobiliárias	845
	Atividades profissionais, científicas e técnicas	3.946
	Atividades administrativas e serviços complementares	5.895
	Administração pública, defesa e seguridade social	4.423
	Educação	6.067
	Saúde humana e serviços sociais	3.529
	Artes, cultura, esporte e recreação	862
	Outras atividades de serviços	3.748
	Serviços domésticos	6.919
	Atividades mal especificadas	13.583
	TOTAL	139.493

Elaboração: Ferreira (2014)
Fonte: IBGE / IPARDES (2010)

Numa síntese demográfica de quantificação da população são-joseense baseada no censo de 2010, em termos de predomínio de faixa etária, temos relativa parcela da população compreendida entre os 25 e 29 anos, tanto feminina quanto masculina. De certa forma, há certas semelhanças entres as pirâmides etárias de São José dos Pinhais, do Paraná e do Brasil nessas condições, como se vê na Figura 8.

Figura 8: Pirâmide etária do município



Fonte: IBGE - Censo Demográfico (2010)

3.2.2 Economia

Conforme dados atuais, o município de São José dos Pinhais responde hoje, em números absolutos, pela 2º maior economia do estado do Paraná, com seu Produto Interno Bruto estimado em 14.726.558 (R$ mil correntes), o que representa 6,15% do PIB do estado, fato atribuído ao dinamismo industrial e ao setor de prestação de serviços do município, conforme os dados do IPARDES/IBGE (2011).

Na contramão da economia a atividade primária, mesmo com seu passado glorioso, quando foi a principal e maior responsável pela produção interna do município, fato evidenciado pela vocação agrária e extrativista, hoje responde com percentual e valores de menor expressão, mas não menos significativos para os cofres municipais, conforme os dados da IPARDES/SEFA (2012) sobre o Valor Adicionado Fiscal (VAF), mostrados na Tabela 2.

Tabela 2: Valor Adicionado Fiscal (VAF)

INFORMAÇÃO	VALORES	REFERÊNCIA
VAF - Produção Primária	87.252.006	R$ 1,00 (P)
VAF - Indústria - Total	13.372.950.212	R$ 1,00 (P)
VAF - Comércio/Serviços - Total	4.445.125.536	R$ 1,00 (P)
Valor Adicionado Fiscal (VAF) - Total	**17.910.363.064**	**R$ 1,00 (P)**

Organizado: Ferreira (2014)
Fonte: IPARDES / SEFA, 2012

Ainda sobre a atividade primária no município de São José dos Pinhais, é fundamental seu papel no setor agrícola voltado para a produção de hortifrúti, sobretudo na Região Metropolitana de Curitiba, onde esses produtos são comercializados em grande volume. Segundo o boletim técnico divulgado pela Central de Abastecimento[10] (CEASA/PR) no ano de 2012, o município aparece em primeiro lugar no ranking de produção de alimento, com cerca de 40.096.47 (t), correspondente a 20,49% da produção total de alimentos entre os municípios que integram a RMC.

Sobre a extração mineral no município, mesmo essa atividade parecendo pouco atrativa e convivendo com restrições ambientais em termos legais, em 2008 São José dos Pinhais arrecadou R$ 934.795,00, correspondendo a 9,0% do estado e 0,48% do país. Segundo dados do DNPM, o valor da operação no município nesse

[10] Boletim técnico divulgado pela Central de Abastecimento. Disponível em: http://www.ceasa.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=207. Acesso em: 20 dez. 2014.

mesmo ano foi de R$. 71.345.695,00, equivalendo a 9,8% do valor total do estado da exploração mineral de areia, granito e saibro, entre outros. (Lerner *et al*., 2014).

Já com relação à tributação de impostos ou arrecadação municipal propriamente dita, assim como acontece em outros municípios brasileiros, esse modelo movimenta a economia onerando as transações comerciais, como: Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) e outros, como o Imposto de Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) etc. Boa parte da receita municipal é obtida por meio desses impostos.

Dados da prefeitura municipal de São José dos Pinhais (PMSJP, 2013), divulgados no site eletrônico, mostram que a receita[11] do município nesse ano foi de R$ 759.303.338,06, valor superior ao das despesas, que foi R$ 693.130.703,11 no mesmo ano. Também no ano de 2013, conforme a Secretaria de Estado da Fazenda (SEFA, 2013), o município arrecadou o equivalente a 1.265.498.700,51 (R$ 1.00) de ICMS. Já quanto ao Fundo de Participação dos Municípios (FPM), São José dos Pinhais obteve o montante de 47.320.271,54 em valores reais, de acordo com IPARDES/MF/STN (2013).

Outro dado relevante da economia são-joseense é sobre a balança comercial (Importação/Exportação), que colocou o município entre os três maiores exportadores do estado do Paraná, conforme PMSJP/SEIM/MDIC (2010). Muito pelas condições favoráveis e também pelo fato de o município ter recebido, na década de 1990, empresas ligadas ao setor automobilístico que ali instalaram suas sedes. Também outros fatores relevantes como: estar próximo à capital do estado e sua localização geográfica a menos de 100 quilômetros dos portos de Antonina e Paranaguá; situada num entroncamento rodoviário que interliga o estado ao sul e sudeste do Brasil, além de ser sede de um aeroporto internacional.

3.2.3 Indústria e Comércio & Serviço

Estes dois importantes setores da economia são-joseense são responsáveis em boa parte (mais de 50%) pelo PIB do município. Inúmeras empresas escolheram e continuam escolhendo o município para instalar sua sede.

[11] Informações referentes à receita municipal foram obtidas no site. Disponível em: http://www.sjp.pr.gov.br/arrecadacao-icms-e-receita/. Acesso em: 14 dez. 2014.

O parque industrial de São José se compõe de variados ramos industriais, como: Químico, Metalúrgico, Metal-Mecânico, Alimentício, Automotivo, Têxtil e Madeireiro, entre outros. Em cada ramo atividade empresarial, existe alguns empreendimentos referenciais em seus setores, instalados no município tanto em nível regional quanto nacional.

Amplo também é o cenário empresarial quando o tema abordado é o comércio e serviços. Assim como o setor industrial, este setor econômico também apresenta grande variedade de gêneros, pois, para cada empresa de um gênero diferente, tanto de comércio quanto de serviço, existe um empreendimento digno de ser referenciado.

Um ramo do setor de prestação de serviços que merece destaque e que tem aumentado o número de empresas instaladas no município é o de logística (transportes), com a construção e instalação de galpões ou barracões industriais para tal finalidade. Esse tema é abordado em maior profundidade no capitulo cinco (5).

Os motivos que levam as empresas a optarem por se instalar no município também são variados, mas um que chamou a atenção, ficando bastante evidente, ocorreu na década de 1990, quando os gestores das esferas municipais e estaduais usaram os chamados incentivos fiscais como estratégia para atrair empreendedores para o município.

Essa estratégia foi determinante para a vinda de empresas estrangeiras ligadas ao setor automotivo metal-mecânico, com a implantação de dois distritos industriais no município de São José dos Pinhais na década de 1990. Num primeiro momento, ocorreu a instalação da montadora francesa de automóveis Renault em São José. Anos depois, a montadora de automóveis alemã Audi, do Grupo Volkswagen, seguiria os passos da Renault, instalando-se no município. Na ocasião, diversas empresas fornecedoras das duas montadoras também se fixaram no município, perto de suas futuras “clientes”.

Outro motivo também relevante para atrair grandes empreendimentos é a disponibilidade de espaço físico que o município oferece, com suas extensas áreas de expansão físico-territorial, e o fato de estar bem localizado logisticamente entre importantes eixos rodoviários. Não menos importante, a questão econômica propriamente dita do mercado consumidor, sendo o município o segundo maior da RMC em número de habitantes.

Isto decorre do crescimento populacional de São José dos Pinhais nos últimos anos, conforme dado censitário demográfico do IBGE (2010) e da estimativa populacional para o ano de 2014. Esse crescimento populacional está ligado ao comércio e à prestação de serviços, o setor que mais emprega no município, de acordo com dados do MTE/RAIS e IBGE/IPARDES, mostrados na Tabela 3.

Tabela 3: Número de estabelecimentos versus empregos gerados no município.

NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E EMPREGOS SEGUNDO AS ATIVIDADES ECONÔMICAS - 2013		
ATIVIDADES ECONÔMICAS	ESTABELECIMENTOS	EMPREGOS
INDÚSTRIA	1.167	38.906
Extração de minerais	14	192
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	**1.144**	**38.241**
Indústria de produtos minerais não metálicos	136	2.042
Indústria metalúrgica	236	3.313
Indústria mecânica	130	3.328
Indústria do material elétrico e de comunicações	39	1.838
Indústria do material de transporte	59	12.714
Indústria da madeira e do mobiliário	156	2.424
Indústria do papel, papelão, editorial e gráfica	48	867
Indústria da borracha, fumo, couros, peles e produtos similares e indústria diversa	47	625
Indústria química, de produtos farmacêuticos, veterinários, de perfumaria, sabões, velas e matérias plásticas	128	7083
Indústria têxtil, do vestuário e artefatos de tecidos	60	1.045
Indústria de calçados	3	32
Indústria de produtos alimentícios, de bebida e álcool etílico	102	2.930
Serviços industriais de utilidade pública	9	473
Construção civil	423	5.174
COMÉRCIO	**2.367**	**18.605**
Comércio varejista	2.066	14.301
Comércio atacadista	301	4.304
SERVIÇOS	**2.288**	**36.278**
Instituições de crédito, seguros e de capitalização	47	531
Administradoras de imóveis, valores mobiliários, serviços técnicos profissionais, auxiliar de atividade econômica	598	5.729
Transporte e comunicações	724	14.438
Serviços de alojamento, alimentação, reparo, manutenção, radiodifusão e televisão	606	5.336
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	190	1.665
Ensino	117	1.928
Administração pública direta e indireta	6	6.651
Agropecuária - agricultura, silvicultura, criação de animais, extração vegetal e pesca	101	607
TOTAL	**6.346**	**99.570**

Elaborado: Ferreira (2014)
Fonte: MTE/RAIS – IBGE – IPARDES (2013)

Na Tabela 3 aparece nitidamente grande parte do pessoal ocupado no 2º e 3º setor da economia. Entretanto, esse dado não mostra o percentual de trabalhadores que reside no município de São José dos Pinhais. Mas o fato que chama especialmente a atenção em muitos casos são os trabalhadores dos movimentos pendulares, isto é, aqueles que residem em outros municípios da RMC, mas trabalham nas empresas instaladas em São José dos Pinhais. Situação semelhante à de tempos atrás, quando trabalhadores residentes em São José dos Pinhais trabalhavam nas empresas de Curitiba.

Esses trabalhadores não residentes no município, mas que se deslocam até São José dos Pinhais para trabalhar, já atingem número expressivo, conforme a

Tabela 3, relacionado às indústrias de material de transporte, mais precisamente em empresas ligadas ao setor metal-mecânico automobilístico, são trabalhadores vindos de outros municípios da RMC.

Outro dado relevante é o número elevado de trabalhadores empregados nas empresas instaladas no município e que atuam no ramo logístico ou de empresas transportadoras. De maneira geral, elas realizam o “leva e traz” de matéria-prima ou produto acabado de um lugar para outro, sendo fundamentais no e para o processo produtivo.

Em meio às atuais condições que vivem os setores secundário (2º) e terciário (3º) da economia no município, deve-se enfatizar que ao menos duas das mais importantes empresas industriais de São José dos Pinhais já se haviam instalado no município antes mesmo do processo de industrialização pelo qual passou o município após a década de 1990. Hoje essas empresas são consideradas referência no mercado nacional nos gêneros industriais em que atuam, como a Nutrimental (alimentício) e o Boticário (cosméticos e perfumaria).

Recentemente, o município também passou a ser sede de um dos maiores Centros de Distribuição (CD) do Brasil de uma empresa líder do comércio varejista de eletroeletrônicos, móveis e utilidades domésticas. Trata-se do depósito de mercadorias e produtos da rede de lojas Casas Bahia. Conforme informações colhidas em jornais locais, o empreendimento da rede é um dos maiores do Brasil e visa a atender as cidades dos três estados da Região Sul do país. Essa empresa será abordada no capítulo quatro (4).

Há outras empresas ligadas ao comércio e ao mercado varejista instaladas no município, dentre as quais se destacam lojas de redes de hipermercados e Shopping Centers, localizados no centro da cidade, com a presença de inúmeras lojas de marcas renomadas do país e salas de cinema.

Essa disponibilidade comercial vivenciada atualmente no município não era de fácil acesso à população são-joseense, que precisava deslocar-se até Curitiba para compras e/ou lazer que agora estão disponíveis no município em equipamentos como shopping centers e hipermercados.

3.2.4 Infraestrutura e Transportes

No que concerne à condição de infraestrutura municipal, São José dos Pinhais ainda carece de qualidade e eficiência, realidade que vivem os inúmeros

municípios brasileiros próximos das grandes metrópoles regionais e nacionais do país. E o que dizer daqueles municípios que estão mais afastados dos grandes centros urbanos?

Para responder esta pergunta, precisamos conhecer a realidade dos municípios e os problemas urbanos ligados a essa questão, o que é de pleno conhecimento dos cidadãos que neles residem porque sofrem nos seus deslocamentos para trabalhar e outras atividades, quando dependem dos transportes públicos. Em muitos municípios esses serviços públicos geralmente são disponibilizados por empresas municipais ou estaduais.

Quanto à realidade de infraestrutura de serviços públicos no município de São José dos Pinhais, tanto de saneamento quanto de energia elétrica, são disponibilizados por empresas públicas estaduais. Dados estatísticos que retratam a operacionalidade dos serviços de distribuição de energia elétrica no município são mostrados na Tabela 4.

Tabela 4: Consumidores atendidos – Energia Elétrica.

NÚMERO DE CONSUMIDORES DE ENERGIA ELÉTRICA - 2013	
CATEGORIAS	**CONSUMIDORES**
Residencial	90.083
Setor secundário (Indústria)	2.367
Setor comercial	7.361
Rural	4.721
Outras classes	620
Consumo livre (na indústria) (uso do sistema)	6
TOTAL	**105.158**

Fonte: Copel – IPARDES (2013)

Como se vê na Tabela, o maior número de consumidores é o da categoria residencial. Todavia, na contramão desse dado oficial, a área rural do município ainda carece de energia elétrica, mesmo que a Companhia de Energia Elétrica do estado tenha ampliado sua oferta para essa região do município nos últimos anos.

Quando o assunto é saneamento básico, o segmento de água encanada e rede de esgotamento sanitário ainda está aquém do recomendado por órgãos internacionais para o setor. Os serviços disponibilizados no município por empresa pública estadual desse setor estão dispostos nas Tabelas 5 e 6, por categorias.

Tabela 5: Consumidores atendidos – Abastecimento de Água

ABASTECIMENTO DE ÁGUA - 2013		
CATEGORIAS	UNIDADES ATENDIDAS	LIGAÇÕES
Residenciais	84.528	69.050
Comerciais	4.516	4.132
Industriais	446	446
Utilidade pública	451	446
Poder público	324	323
TOTAL	**90.265**	**74.397**

Fonte: Sanepar – IPARDES, 2013

Já os dados da Tabela 6 informam sobre as categorias de atendimento de esgoto no ano de 2013.

Tabela 6: Consumidores atendidos – Atendimento de Esgoto

ATENDIMENTO DE ESGOTO - 2013		
CATEGORIAS	UNIDADES ATENDIDAS	LIGAÇÕES
Residenciais	50.402	39.226
Comerciais	3.187	2.859
Industriais	206	206
Utilidade pública	252	252
Poder público	195	194
TOTAL	**54.244**	**42.737**

Fonte: Sanepar – IPARDES, 2013

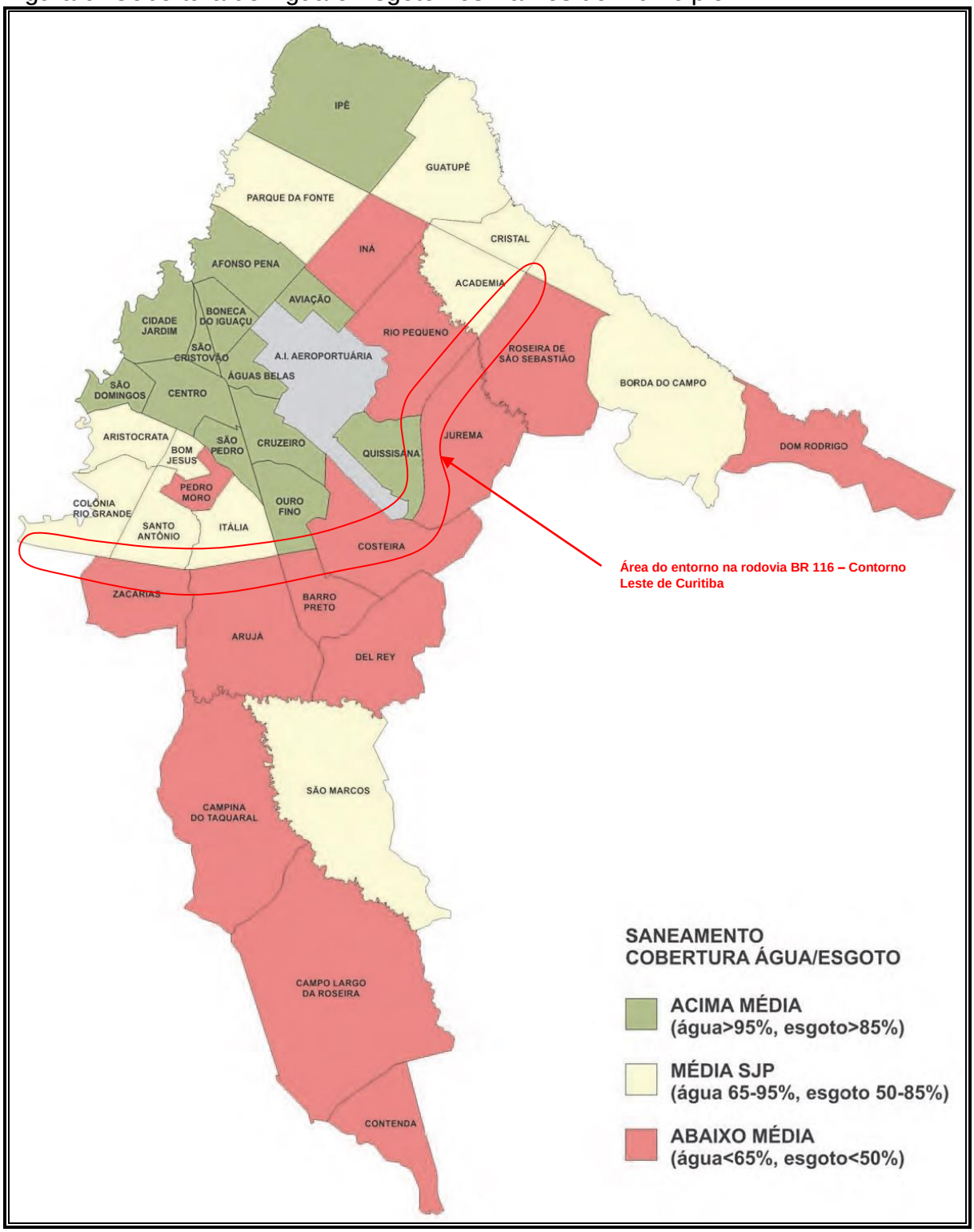
Quando comparadas as duas tabelas (água x esgoto) temos a inexistência ou ineficiência/insuficiência em alguns casos desses serviços públicos fundamentais, muito pela falta de infraestrutura relatada no início deste subcapítulo. Das 84.528 unidades residenciais atendidas com água tratada e encanada, apenas 50.402 unidades são atendidas com rede de coleta de esgoto. Se pensarmos em todo o processo de infraestrutura de saneamento na área urbana, apenas algumas residências e pontos comerciais são atendidos com 100% dos serviços.

Outro detalhe que chama atenção é o fato de a informação fornecida sobre as unidades industriais atendidas e ligações realizadas. Esse dado diverge de algumas realidades vivenciadas em alguns bairros do município, justamente no que tange à coleta de esgoto industrial. Sobre esse aspecto, serão apresentados relatos de empresários que desenvolvem atividades econômicas nas imediações do Contorno Leste de Curitiba, na área denominada Zona Industrial e de Serviços (ZIS). Esse aspecto será novamente abordado no quarto (4º) capítulo, onde será descrita e analisada a organização espacial na área do entorno da rodovia.

Para melhor visualizar a temática cobertura de água e esgoto e oferta e demanda na área urbana do município, temos os mapas temáticos a seguir.

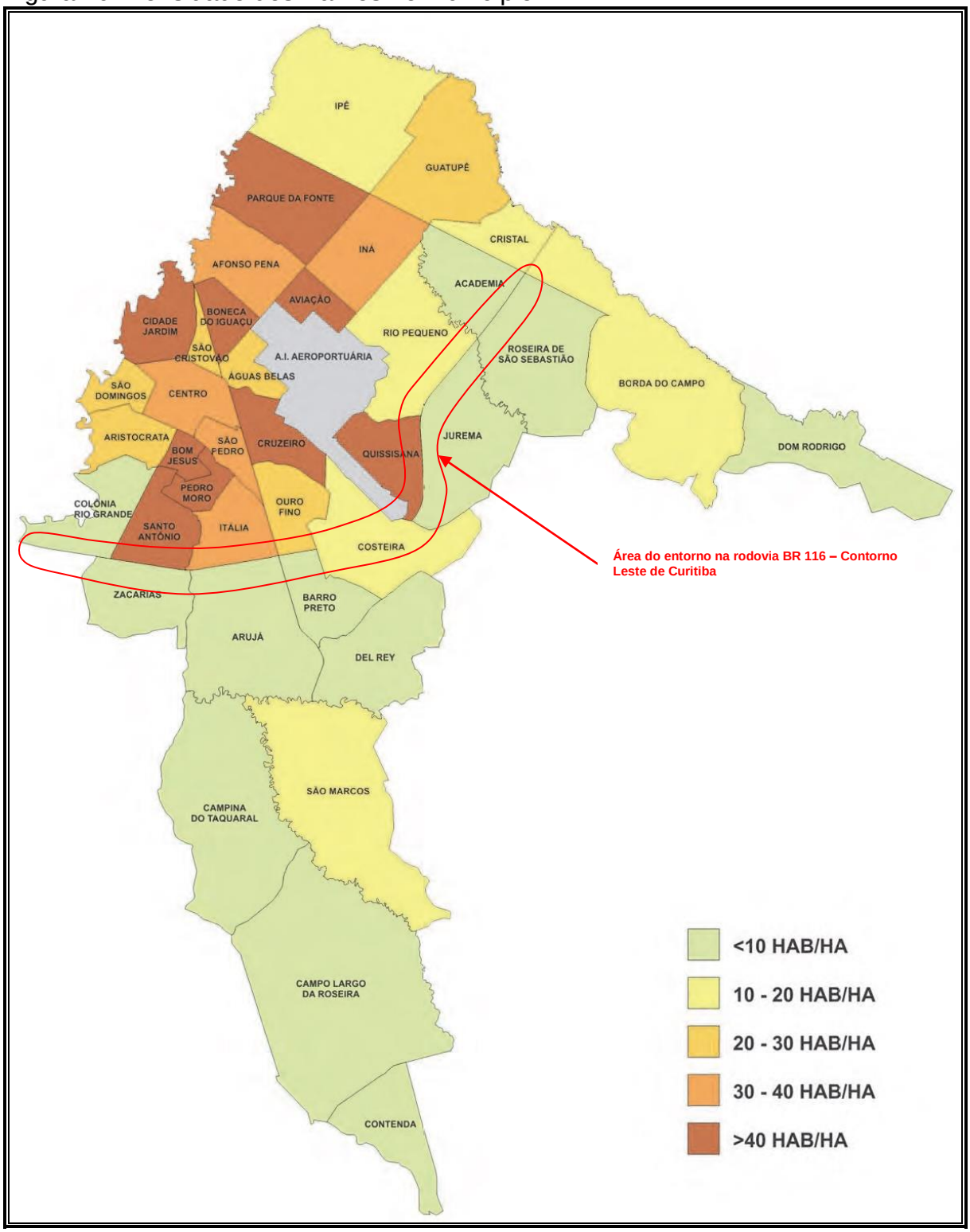
Observa-se o detalhe sobre a área de estudo nas Figuras 9 e 10, quanto à disponibilidade e oferta dos serviços e a densidade populacional dos bairros.

Figura 9: Cobertura de Água e Esgoto nos Bairros do Município



Elaboração adaptada: Ferreira (2014)
Fonte: Lerner *et al.* / PMSJP (2014)

Figura 10: Densidade dos Bairros no Município.



Elaboração adaptada: Ferreira (2014)
Fonte: Lerner *et al.* / PMSJP (2014

Convém salientar que parte da área rural ainda não está atendida com os serviços justamente porque está em localidades distantes do centro urbano, em locais menos adensados e sem infraestrutura disponível. Nessas localidades, a

população residente se serve de poços rasos e/ou semiartesianos para captar a água para uso doméstico

Ainda em se tratando da temática saneamento básico, na categoria coleta de resíduos sólidos, popularmente chamados de lixo, na área urbana do município onde tal serviço é efetuado por empresa terceirizada sob a gestão municipal, observam-se os dados obtidos no estudo de Lerner *et al*. (2014), onde 96% dos domicílios são atendidos em 39 bairros. De certa maneira, é possível saber que a coleta de resíduos abrange praticamente todos os bairros. Entretanto, o estudo não distingue o tipo de coleta efetuada pela empresa terceirizada.

No site da Prefeitura encontram-se informações sobre a gestão e coleta dos resíduos, conforme normativas legais do órgão responsável pelo setor. No quesito infraestrutura de comunicações, mesmo em se tratando de serviços prestados pela iniciativa privada, considera-se importante para a pesquisa relatar como se apresenta a disponibilidade e oferta desses serviços no município. Convém lembrar que as empresas privadas que prestam esses serviços fazem-no sob regulamentação legal e estão sujeitas a sanções em caso de não atender os padrões de qualidade e confiabilidade previstos pelo órgão regulador.

A disponibilização dos serviços de telecomunicações por parte da iniciativa privada teve início a partir de meados da década de 1990, mais precisamente no ano de 1998, época em que ocorreu no país a privatização de serviços e empresas públicas que integravam o sistema Telebrás.

A partir de então, as empresas privadas do setor, muitas delas de capital estrangeiro, denominadas operadoras de telefonia, começaram a disponibilizar os serviços no país seguindo rigorosamente os trâmites legais de operação para oferecer os serviços de telecomunicações, conforme diretrizes, regras e normas da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL).

De maneira geral, as empresas que ofertam no âmbito local, regional e nacional os serviços de telefonia fixa, telefonia móvel, acesso à internet fixa, comumente chamada de banda larga, e internet móvel, e mais recentemente, televisão (TV) por assinatura, disputam o mercado dos consumidores exercendo a livre concorrência da preferência dos consumidores desses produtos e serviços.

Na Tabela 7, disponibilização e oferta de prestação de serviços de telecomunicações em São José dos Pinhais. No site do Ministério das

Comunicações foram obtidos os seguintes dados do município especificamente nos meses de setembro de 2012 e setembro de 2014:

Tabela 7: Indicadores de Serviços de Telecomunicações.

Indicadores em nível municipal - Ministério das Comunicações

Ano	Mês	UF	Município	Prestadores de banda larga fixa	Conexões de banda larga fixa	Telefones de uso público (orelhões)	Total de Agências ECT	Acessos de telefonia fixa disponibilizados por empresas concessionárias
2012	Set.	PR	SÃO JOSÉ DOS PINHAIS	32	85.366	2.996	14	94.566
2014	Set.	PR	SÃO JOSÉ DOS PINHAIS	30	109.110	2.526	16	83.054

Elaboração: Ferreira (2014)
Fonte: Ministério das Comunicações (MC) / ANATEL (2014)

A Tabela 7 mostra que enquanto aumentava o número de linhas telefônicas fixas e/ou móveis usadas pela população, decrescia a utilização de telefones públicos, os chamados “orelhões”, caindo o número de aparelhos em funcionamento. Outro dado que chama atenção é o aumento do número de acesso a linhas telefônicas e conexões de banda larga fixa nos anos comparados.

Ao certo, na prática, boa parte desses acessos e linhas fixas disponibilizadas pelas operadoras em São José dos Pinhais está concentrada na área urbana do município, deixando a população residente na área rural ainda parcialmente desprovida dos serviços de telecomunicações na categoria de linha fixa cabeada.

A tabela acima também relaciona o número de agências da Empresa de Correios e Telégrafos (ECT) existentes no município. Entre esse total de agências dos Correios há lojas franqueadas, isto é, agências que não são propriamente ditas empresas estatais, embora alguns serviços prestados pelos correios sejam restritos às agências de capital público.

Com relação ao setor de transporte público no município de São José dos Pinhais, este é disponibilizado e ofertado por quatro (4) empresas distintas do setor, as quais operam linhas metropolitanas e urbanas / rurais. Das três (3) empresas que operam as linhas metropolitanas no município, de um total de 25 linhas metropolitanas, apenas uma (1) empresa opera quatro (4) linhas que integram a Rede Integrada de Transporte (RIT). Trata-se de um sistema integrado de transporte de passageiros de Curitiba e Região Metropolitana, sob a gestão da Coordenação

da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), com o auxílio da Urbanização de Curitiba S.A. – URBS, por meio de convênio, conforme Lerner *et al*. (2014, p. 124).

Ainda Lerner *et al*. (2014) mostram que as linhas metropolitanas que operam no município e que integram a RIT praticam a tarifa do sistema. Já as linhas que não fazem parte do sistema integrado têm suas tarifas fixadas conforme resolução da COMEC.

Lerner *et al.* (2014, p. 125) lembram que algumas linhas metropolitanas que utilizam a rodovia BR-277 há décadas e têm como trecho de itinerário intermunicipal entre Curitiba e São José dos Pinhais, propiciaram o surgimento de habitações ao longo da via, fato que configurou os bairros com características de cidade-dormitório, razão pela qual essa linha conduz passageiros com destino quase exclusivamente para Curitiba.

Já sobre o transporte coletivo urbano / rural no município, somente duas (2) empresas das quatro (4) que ofertam os serviços na cidade operam no Sistema de Transporte Coletivo. São ao todo sessenta e três (63) linhas que circulam entre os bairros do município, sendo quarenta e nove (49) urbanas e quatorze (14) rurais.

Dado relevante é o volume diário de passageiros transportados entre os bairros do município. Segundo estudo de Lerner *et al*. (2014), cerca de sessenta (60) mil usuários são transportados diariamente entre os pontos finais e os terminais integrados.

Ao todo são três (3) terminais urbanos implantados no município com integração temporal entre as linhas, isto é, os passageiros têm direito de usar o transbordo entre as linhas urbanas, através de um cartão eletrônico. Porém, cabe lembrar que em outras situações, em especial a do terminal central do município, o sistema de integração ocorre em modelos diferenciados no transbordo entre as linhas de ônibus. Nesse caso, o referido terminal dispõe de plataformas distintas para atender linhas metropolitanas e linhas urbanas e rurais.

Dos três (3) terminais existentes no município, apenas em dois (2) ocorre a integração às linhas metropolitanas no sistema de Rede Integrada de Transporte (RIT). Nesses casos específicos, o terminal Central e o Afonso Pena, este último localizado no bairro homônimo. Conforme estudo de Lerner *et al*. (2014), o Afonso Pena é um terminal de integração fechado que permite a integração física e tarifária entre as linhas que nele operam, incluindo 04 linhas metropolitanas e 20 linhas

urbanas. Ainda segundo Lerner *et al.* (2014), cabe a seguinte ressalva sobre tal terminal de ônibus:

> Este terminal encontra-se com sua capacidade operacional saturada, além de não ter a infraestrutura necessária para um bom atendimento ao sistema e aos usuários. O terminal atual necessita urgentemente de ampliação, porém não dispõe da área de expansão necessária. Portanto, um novo terminal precisa ser construído. No Edital de Licitação do sistema de transporte foi prevista a construção desse novo terminal em uma nova localização próxima ao terminal existente, porém essa proposta ainda não foi implantada (Lerner *et al*., 2014, p. 128).

Segundo esse estudo, a prefeitura de São José dos Pinhais prevê a expansão do sistema de transporte público urbano do município, com a construção de mais seis (6) terminais integrados para interligar várias regiões. Em suma, o edital visa à implantação de novos terminais em bairros onde há demanda para tal serviço público, conforme edital de concorrência pública 26 de 2012 para o setor.

Porém, esse edital de ampliação do sistema de transporte coletivo urbano não prevê a criação de novas linhas para atender prováveis novas demandas com a criação dos terminais de integração. Em contrapartida, a proposta do edital de expansão do sistema prevê normativas legais para implantar vias estruturais do transporte coletivo com padronização mínima exigida pelas diretrizes de uso e ocupação do solo.

É previsível que a expansão do sistema de transporte coletivo induza o crescimento de subcentros urbanos, o que fomentará também o comércio e os serviços no seu entorno, de acordo com Lerner *et al. (*2014).

Outros fatores relevantes se darão por causa da ineficiência e da ineficácia no atendimento de boa parte da população que depende do transporte coletivo em algumas regiões do município, seja por demanda de linhas de atendimento, seja por viés estrutural e/ou econômico por parte da gestão municipal ou dos empresários do setor.

Sobre um caso específico, no que tange à disponibilidade e oferta do serviço para os trabalhadores que necessitam do transporte coletivo para chegar às empresas nas imediações do Contorno Leste de Curitiba, esta pesquisa dá certa ênfase ao serviço de transporte coletivo na região de abrangência do Contorno Leste, por ser sua área objeto de estudo. O que não descaracteriza a fragilidade do setor, quanto à disponibilidade e oferta do serviço de linhas de ônibus e/ou terminais integrados em outros bairros do município.

Fato importante naquele estudo é a sugestão de Lerner *et al*. (2014) aos gestores públicos do município para adequar as propostas de ampliação do sistema de transporte para o atual Plano Diretor, que eventualmente passaria por revisão. Estando essas propostas contempladas no Plano Diretor do município, este poderá nortear e projetar futuras ampliações do sistema de transporte coletivo, devendo compatibilizá-las com as diretrizes de crescimento do município, sendo ainda o mesmo instrumento legal para elaborar o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana[12], o qual contempla os princípios, as diretrizes e os objetivos da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

Sobre propostas de criação e implantação de vias estruturais para o transporte coletivo metropolitano, o município de São José dos Pinhais e o estado do Paraná, através de seus órgãos responsáveis, haviam projetado que a atual Avenida Rui Barbosa, que corta o município no sentido norte/oeste, fosse uma espécie de "corredor metropolitano", ligação viária entre os municípios que integram a Região Metropolitana de Curitiba, formando um semianel, desde o município de Colombo, passando por Pinhais, Piraquara, São José dos Pinhais até Fazenda Rio Grande e, futuramente, atendendo os municípios de Almirante Tamandaré e Campo Largo, ainda de acordo com Lerner *et al*. (2014, p. 130).

Quanto a outras propostas para o setor no âmbito metropolitano, foi realizado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC em parceria com órgãos estaduais e federais, um Plano Diretor Multimodal que visava à utilização de vias que atravessassem os municípios de Curitiba, São José dos Pinhais, Pinhais, Colombo e Piraquara para implantar eixos viários no intuito de ampliar a integração metropolitana nas áreas de acessibilidade e mobilidade urbana, tanto de passageiros quanto de cargas, flexibilizando a junção dos eixos rodoviários, ferroviários e aeroportuário.

Com o desvio do ramal ferroviário que atravessa boa parte da região central do município de Curitiba e outros municípios da RMC, uma das propostas para implantar o Plano Diretor Multimodal visava à junção dos eixos modais utilizando a faixa de domínio da atual rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba nos territórios dos municípios de São José dos Pinhais e Curitiba. Entretanto, esse

[12] Trata da elaboração e outras providências do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana dos municípios, conforme Lei Federal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Aceso em: 20 de Dez. de 2014.

projeto de implantação do plano multimodal foi descartado pelos órgãos responsáveis, por carecer de viabilidade técnica. Os órgãos responsáveis estudam alternativas viáveis para o setor em matéria de integração do território metropolitano.

Constituída em parte pela população dependente do transporte coletivo, a sociedade civil do município necessita urgentemente de projetos que garantam de alguma forma a disponibilidade, eficiência e eficácia dos serviços do sistema de transporte, independentemente do modal a ser utilizado, o que não os isenta de seguir as premissas, diretrizes de uso e ocupação do solo e leis ambientais, nem de elevados gastos com obras públicas para tais finalidades. Definitivamente, a população quer ser atendida por serviços públicos de qualidade.

3.2.5 Cultura

Da gênese à atualidade, o município de São José dos Pinhais é formado e constituído tipicamente em boa parte de sua população por filhos, netos e bisnetos de ex-colonos, muitos deles vindos da Polônia, da Itália e da Ucrânia para o Brasil ainda em meados do século XIX. Esses ex-colonos migraram para a região motivados pela disponibilidade de terras para plantar e também pela política incentivadora do governo da época, interessado em colonizar a recente província.

Alguns desses colonos não tiveram melhor sorte e acabaram retornando para seus países de origem. Já para boa parte dos migrantes que aqui permaneceram e se fixaram na região com muito custo, adaptaram o meio ao seu modo de vida, com seus costumes e sua cultura.

Hoje em dia ainda é muito presente e marcante a cultura desses povos no município, principalmente na área rural nas delimitações e abrangência das colônias, pela continuidade dos hábitos e costumes dos ex-colonos passados de geração em geração.

As principais culturas presentes no município são a polonesa e a italiana, que se manifestam justamente em festas ou eventos locais, quando se apresentam grupos folclóricos das suas etnias.

Uma das principais referências de representação da cultura polonesa no município ocorre nas imediações da colônia Muricy, pois foi essa região de São José dos Pinhais que recebeu um número significativo de colonos dessa etnia. Cabe ressaltar que em outras regiões do município também está presente a cultura polonesa espalhada por outras colônias. Localizada a cerca de dez (10) quilômetros

da área urbana do município, a colônia Muricy mantém traços culturais dos colonos vindos da Polônia, tanto no aspecto físico quanto na alimentação (gastronomia), dentre outros.

No entanto, quando se remete à presença da cultura italiana no município, pensa-se logo nas imediações da colônia Mergulhão, onde se fixaram os colonos vindos da Itália. É nas imediações da colônia Mergulhão que ocorre o circuito de turismo rural do município conhecido como *caminho do vinho.* Nessa região, moradores e empresários, apoiados pela prefeitura, formaram uma associação denominada Associação Caminho do Vinho Colônia Mergulhão (ACAVIM), com o intuito de fomentar o dinamismo econômico e a cultura italiana. O circuito de turismo rural nessa região oferece ao visitante, além de conhecer a cultura italiana, através das residências em estilo colonial e Museu do Vinho, onde também se vendem produtos coloniais como queijo, vinho e compotas e se prestam serviços, como os relacionados ao lazer (pesque e pague, cavalgada, café colonial, degustação de produtos típicos) ligados à dinâmica rural.

Entretanto, culturalmente São José dos Pinhais não está condicionado somente a fazer referência às representações de diferentes etnias que aqui se fixaram a partir dos anos 1870. O município também expressa sua arte contemporânea realizando diversos eventos nos diferentes equipamentos culturais distribuídos pela cidade. Dentre eles se destaca o Museu Municipal, que conta com acervo de recortes históricos da comunidade são-joseense de aproximadamente cem (100) anos de história ligada à sociedade local, religião, cultura e política. Outro importante centro de divulgação da cultura no município é o Museu do Boneco Animado, com uma variedade multicultural que vai desde a confecção de bonecos para o carnaval até a produção artística com finalidade pedagógica e lúdica (PMSJP, 2014).

O município conta ainda com uma Escola da Cultura, aberta à população para participar ativamente do contexto cultural do município, nas inúmeras atividades ofertadas pela instituição a pessoas a partir dos sete (7) anos de idade até idosos da terceira idade. Segundo informação que consta no site da prefeitura municipal, as atividades ofertadas são gratuitas e visam ao desenvolvimento cultural no município.

Entre as atividades ofertadas na Escola da Cultura, destaque para os cursos de violão, acordeom, teclado, coral, dança e teatro. O município conta ainda com uma banda marcial, disponível para crianças e jovens, oportunizando-lhes o

aprendizado de instrumentos de sopro e metais, de alguma forma integrando-os também ao contexto cultural.

Conforme dados do IPARDES/SEEC (2014), fazem parte dos equipamentos culturais e/ou locais de disseminação cultural no município: bibliotecas; galeria de arte; centro comunitário; associações; centro cultural; casa da cultura; cinema e teatro.

4 O PLANEJAMENTO URBANO EM SÃO JOSÉ DOS PINHAIS

4.1 Plano Diretor

Em seu capítulo III, do artigo 39 em diante, o Estatuto da Cidade[13] estabelece que o Plano Diretor Municipal assegura o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no artigo 2º dessa lei. No artigo seguinte, identifica o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, dentre outras diretrizes e prioridades nele contidas.

Os parágrafos 1º, 2º e 3º do artigo 40 dessa lei determina que o Plano Diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal desde a esfera orçamentária até o plano de metas, devendo englobar o território municipal como um todo, além de ser revisto pelo menos a cada dez (10) anos. Isso não impede de serem promovidas alterações, se necessárias, através de Leis Complementares do Plano Diretor, desde que aprovadas na câmara de vereadores e sancionadas pelo poder executivo.

O parágrafo 4º faz menção ao processo de elaboração, fiscalização e implantação do Plano Diretor Municipal, no que tange a garantir:

- Promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
- Publicidade aos documentos e informações produzidos;
- Acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

Os demais artigos dessa mesma lei tratam da obrigatoriedade de um Plano Diretor Municipal para as cidades com população superior a vinte (20) mil habitantes e/ou integrar região metropolitana legalmente constituída, como é o caso do município de São José dos Pinhais, que está com seu atual Plano Diretor em fase de revisão.

Outras diretrizes quanto à obrigatoriedade de implantar o Plano Diretor Municipal seguem outros critérios, tais como: utilização de parte do poder público

[13] Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 200, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 20 de Dez. de 2014.

municipal, onde se pretenda utilizar os instrumentos previstos no parágrafo 4º do artigo 182 da Constituição Federal; ser o município integrante de áreas de especial interesse turístico; município inserido na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional e município incluído no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de desastres naturais.

Para de fato chegarmos ao contexto do atual Plano Diretor do município, é necessário conhecer os documentos legais que de alguma forma estão relacionados ao planejamento e ao desenvolvimento urbano de São José dos Pinhais.

Alguns dos primeiros documentos legais existentes e de fácil acesso na prefeitura do município relacionados à temática são do ano de 1964: é o Código de Posturas e a Lei do Parcelamento do Solo.

O Código de Postura surgiu da Resolução de Lei no. 03/64, que trata de maneira superficial das medidas urbanísticas, obras e segurança pública de maneira geral e uma abordagem mais especifica quanto ao zoneamento e/ou loteamento municipal. No entanto, convém esclarecer que nas entrelinhas o documento sugere consultar o Código de Obras do município, outro documento que também faz referência à temática.

Já a Lei 20/64, de Parcelamento do Solo, é um documento mais específico e direcionado à temática do planejamento urbano. Essa lei propõe, nas suas disposições preliminares, o zoneamento geral do município, a hierarquização do sistema viário e as normativas sobre aprovação de antigos e novos loteamentos.

O capítulo III desta mesma Lei relata de maneira mais específica como promover a expansão urbana no município, sendo obrigatória a padronização técnica especificada. Dois artigos seguintes do mesmo capítulo fazem menção à padronização que devem seguir as vias no perímetro rural.

Quanto à padronização dos lotes, tanto em perímetro urbano quanto rural, o capítulo IV dessa lei estabelece as dimensões mínimas de cada unidade. Para o lote em perímetro urbano ficou estipulado o mínimo de 360m², enquanto o lote na zona rural deve ter no mínimo 10.000m².

Elaborada e aprovada pela câmara dos vereadores em 1990, a Lei Orgânica do Município dispõe sobre diretrizes da política urbana. Seu artigo 41 tem por objetivo específico ordenar o plano de desenvolvimento das funções da cidade e seus bairros, dos distritos e dos aglomerados urbanos, garantindo o bem-estar de

seus habitantes. E baseado nessa concepção, e pela necessidade de elaborar leis específicas para o pleno desenvolvimento urbano do município, a Lei Orgânica dá outras providências.

A existência de tais documentos legais serve para disciplinar o pleno desenvolvimento social, econômico e ambiental, no perímetro urbano ou no meio rural, para que a expansão e o desenvolvimento do município se processem de forma ordenada.

Já nos anos 1996 e 1997 o governo municipal sentiu a necessidade de regulamentar a criação dos então denominados distritos industriais. De acordo com o artigo 1º da Lei 03/1996, aprovada na câmara e sancionada pelo prefeito da época, criava-se o Distrito Industrial de São José dos Pinhais, o qual foi destinado preferencialmente à implantação de indústrias e empreendimentos vinculados ao setor automotivo, principalmente empresas fornecedoras ligadas à empresa transnacional Renault.

Nessa lei consta também a criação da Companhia de Desenvolvimento de São José dos Pinhais, empresa de economia mista vinculada ao gabinete da prefeitura, tendo diversas atribuições, como: implantar, promover e gerenciar os distritos industriais do município criados por lei; exercer atividades que visem à promoção do município, proporcionando o seu desenvolvimento econômico; adquirir e alienar por compra e venda, locar, arrendar, ceder em comodato e doar bens imóveis e móveis, além de propor ao executivo municipal a desapropriação de imóveis a seu favor. Constam ainda nessa lei outras diretrizes, relacionadas a atribuições da Companhia.

Logo após ser criada, a Companhia de Desenvolvimento recebeu do município, com apoio do estado, autorização para ceder a área (terreno) onde seria implantado o Distrito Industrial, com dois milhões e quinhentos mil metros quadrados (2.500.000m²), já prevendo, nessa mesma autorização, que em havendo necessidade de expansão do parque industrial, a Companhia cederia, no prazo máximo de dez (10) anos, outro terreno, ao anterior adjacente, de cerca de quinhentos mil metros quadrados (500.000m²), o que de fato ocorreu.

Na época, tanto município quanto o estado, através dos órgãos responsáveis, procuraram os meios legais para implantar o Distrito Industrial em área ambientalmente frágil. Meses após a criação do parque industrial automotivo da Renault, foi criada a Área de Proteção Ambiental (APA) estadual do Rio Pequeno. O

terreno do Distrito Industrial está próximo da bacia hidrográfica daquele rio, o que gerou descontentamento por parte de críticos, não pelo fato de ser simplesmente uma empresa estrangeira com isenções e garantias, mas por temor dos possíveis (e previsíveis!) impactos ambientais que aquela atividade econômica produziria.

Na época, pesquisadores, planejadores e ambientalistas criticaram o modo como foi planejada e criada a APA, bem como a rapidez com que foi aprovada a lei estadual que a criou. Foram feitas muitas observações a respeito da preservação das bacias hidrográficas localizadas a leste da RMC, conforme documento oficial: Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) (COMEC, 2006).

Um ano após concluído todo o trâmite legal da criação do primeiro Distrito Industrial de São José dos Pinhais, mais precisamente em 1997, foi levantada a necessidade de nova regulamentação do zoneamento municipal, devido fundamentalmente à criação de um novo Distrito Industrial em outra região do município.

Assim, através da Lei 01/97, seria criado o Distrito Industrial de Campo Largo da Roseira, onde se instalaria outro polo automotivo no município: o da empresa alemã Volkswagen / Audi.

Nessa localidade houve a necessidade de regulamentar o uso e ocupação do solo e delimitar o zoneamento, pois a partir daquela lei o Distrito de Campo Largo da Roseira, antes área rural, se tornava perímetro urbano.

Todo processo legal de doação de terrenos realizado pela Companhia de Desenvolvimento com aval da prefeitura e do governo do estado e praticado durante a criação do primeiro Distrito Industrial no ano de 1996, foi novamente seguido na implantação do novo parque industrial automotivo.

Para implantar o novo Distrito Industrial, a Companhia de Desenvolvimento cedeu à empresa transnacional um terreno com área aproximada de dois milhões de metros quadrados (2.000.000m²), destinado às instalações estruturais e operacionais para o parque industrial automotivo, livres de quaisquer ônus.

Sobre a condição de conceder as áreas (terrenos) para a implantação de ambos os distritos industriais, as leis que os criaram determinam expressamente que as empresas não poderão vender ou alienar os terrenos que receberam, no todo ou em parte, para finalidade diversa daquela prevista na lei, ou seja, para abrigar as indústrias.

Nesse sentido, convém salientar que tais alterações ocorridas no zoneamento e uso e ocupação do solo no município foram motivadas pelo fato anteriormente citado no capítulo I desta pesquisa, sobre os acontecimentos que se desencadearam durante a década de 1990, quando o país foi marcado por governos neoliberais estaduais e o governo federal que travaram a chamada *guerra fiscal* entre os estados.

Os gestores públicos dos estados pretendiam atrair investimentos para fortalecer a economia e desenvolver os estados no setor industrial. Essa época se notabilizou por ser considerada a chamada “segunda onda” de industrialização no estado do Paraná, quando foram instaladas empresas ligadas ao setor automotivo e fornecedores, como citam as autoras Firkowski (2001) e Tavares (2004).

Entre os atuais documentos legais norteadores do planejamento urbano municipal, elaborados e implantados após a promulgação do Estatuto da Cidade no ano de 2001, está o atual Plano Diretor do Município, elaborado e implantado através da Lei Complementar 09/2004.

Essa Lei Complementar de fato instituiu o Plano Diretor no Município, estabeleceu normas, princípios e diretrizes de implantação e execução, valendo-se fundamentalmente do artigo 182 da Constituição Federal, da Lei Orgânica do Município e do Estatuto da Cidade, como evidenciou o artigo 1º da Lei Complementar 09/2004.

No texto de suas disposições preliminares, no Capítulo I, o atual Plano Diretor do Município fundamenta-se nas políticas, diretrizes, objetivos e estratégias do plano como instrumento técnico-administrativo a ordenar, promover e controlar o desenvolvimento urbanístico do município.

O texto da Lei Complementar de criação do Plano Diretor Municipal cita algumas diretrizes fundamentais, como: regulamentação do zoneamento de uso e ocupação do solo urbano e rural; sistema viário, hierarquização e categorização das vias; parcelamento do solo urbano, loteamentos, desmembramentos e remembramentos na zona urbana; código de obras, construções com vistas à segurança e habitabilidade; código de posturas, segurança, ordem pública e bem-estar público; zoneamento ecológico econômico; identificação e preservação do patrimônio histórico, cultural e turístico; plano integrado de saneamento e gestão ambiental.

A partir do Capítulo II em diante, o texto da Lei Complementar 09/2004 do Plano Diretor, em seus parâmetros e diretrizes, baseia-se fundamentalmente nos preceitos da Constituição Federal, da Lei Orgânica Municipal e do Estatuto da Cidade. Em suma, segue uma padronização concisa do que prevêem essas leis.

Todavia, cabem ainda aqui algumas ressalvas, por menores que sejam, sobre algumas abordagens específicas no Plano Diretor, principalmente quanto aos aspectos urbanísticos, sociais e ambientais que são peculiares da população são-joseense e do território municipal como um todo naquela época.

No entanto, após a Lei Complementar de criação do Plano Diretor ter sido sancionada e posta em vigor, foi elaborada e aprovada a Lei Complementar 16/2005, que dispunha, agora, sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo e do sistema viário do município de São José dos Pinhais. Essa lei, especificamente, será abordada no subtítulo seguinte, com todos os detalhamentos necessários.

Como já se viu aqui, o ano de 2014 foi marcado pela revisão do Plano Diretor Municipal, que segue normativa de revalidação no prazo de dez (10) anos. O cronograma de trabalho para revisão do Plano Diretor seguiu normalmente o prazo estipulado pela prefeitura. Após realizar as audiências públicas com a sociedade, foi apresentado um estudo de macroestruturação urbana da realidade municipal, realizado por empresa certificada, com intuito de fornecer subsídios para a elaboração do Anteprojeto de Lei Complementar que altera e inclui novas diretrizes no Plano Diretor Municipal.

Algumas das alterações de diretrizes e inclusões para o Plano Diretor Municipal foram oportunamente ajustadas ao modelo de planejamento urbano que se pretende ter nos próximos anos no município. Entretanto, pequenas abordagens relevantes ainda carecem de maiores aprofundamentos.

O documento apresentado traz uma série de itens assertivos sobressaindo-se aos possíveis itens considerados não assertivos. E entre os muitos itens observados na revisão do Plano Diretor ressaltam-se positivamente as estratégias para a implantação da política de desenvolvimento territorial e ambiental no município, tais como:

- Implantar um novo modelo de macrozoneamento municipal, que tem por finalidade orientar e ordenar o planejamento urbano e gerir o processo de uso e ocupação do solo;

- Consolidar as áreas de expansão urbana do município, adensamento populacional e ocupação urbana;
- Implantar um Sistema de Informação Territorial (SIT), baseado na Portaria Ministerial nº 511/2009, a qual dispõe sobre as diretrizes do Cadastro Técnico Multifinalitário (CTM), que tem por objetivo e finalidade mapear o território do município em ambiente digital;
- Ampliar progressivamente o acesso aos serviços de saneamento básico, priorizando as áreas de maior densidade populacional e seguindo as diretrizes, os objetivos e as metas do Plano Municipal de Saneamento Básico;
- Restringir a expansão urbana a norte e a leste do território municipal, tendo em vista a presença das áreas de manancial de abastecimento público da Região Metropolitana de Curitiba, conforme documentos estaduais norteadores para as regiões;
- Proceder avaliação e monitoramento do Plano Diretor a cada três (3) anos, por meio de conferência da cidade realizada pelo Conselho Municipal da Cidade, conselho este criado através da Lei 1579/2010.

Nos itens observados de forma comparativa entre o atual Plano Diretor da Lei Complementar 09/2004 e o Anteprojeto de Lei Complementar apresentado pela prefeitura para ser aprovado pela Câmara de Vereadores, determinados itens foram sugeridos no âmbito específico da organização espacial que surge às margens ou nas proximidades da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba.

A Lei Complementar 09/2004 do atual Plano Diretor faz menção apenas a futura implantação de vias marginais, enquanto o Anteprojeto de Lei Complementar faz referência a possível implantação de novos acessos, transposições, vias marginais e/ou melhorias na infraestrutura nas suas imediações. Possíveis melhorias na infraestrutura serão abordadas no capítulo seguinte.

O Anteprojeto de Lei Complementar também traça estratégia para implantar um Parque Tecnológico Municipal ao longo da rodovia BR-116, no trecho que compreende o território municipal, o que viabilizaria garantir a qualificação urbanística com a criação de novas centralidades e espaços públicos, além de

estruturar o sistema de marginais das rodovias que cortam e tangenciam as macrozonas localizadas no Contorno Leste.

Algumas considerações foram feitas sobre as macrozonas delimitadas na revisão do Plano Diretor, em especial as que envolvem a área de estudo. Essas diretrizes gerais da política de integração metropolitana visam consolidar o município no sistema viário regional, e a via no sistema viário de transporte metropolitano.

Ainda que mencione tais diretrizes, o Anteprojeto de Lei Complementar do Plano Diretor não foca diretamente ações voltadas para as questões geradoras dos conflitos de interesse evidenciados na área do contorno. No entanto, isso não significa que a revisão do Plano Diretor pautaria suas estratégias e ações exclusivamente nessa situação-problema.

Todavia, cumpre mencionar que a área que envolve a rodovia e seu entorno é passiva de restrições de uso, justamente na faixa de domínio exclusivo da via, conforme sua delimitação e classificação técnica, de acordo com a Portaria Federal nº 3.602, de janeiro de 1969, avalizada pelas Diretrizes de Gestão para o Sistema Viário Metropolitano e pelo Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI, 2006), ambos elaborados pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC).

Esses documentos asseguram a caracterização e funcionalidade viária que definem tecnicamente a rodovia BR-116, ao longo do anel viário entre os municípios por ela tangenciados. A classificação funcional da via é *expressa*, isto é, restringe os acessos marginais, retornos, transposições etc., salvo quando aprovado projeto de execução pela concessionária que administra a via e pelos órgãos responsáveis.

Posto isso, o Anteprojeto de Lei Complementar do Plano Diretor Municipal teve seus trabalhos concluídos conforme edital de cronograma publicado no site eletrônico da prefeitura, embora até o presente momento da transcrição destas informações, o Anteprojeto de Lei Complementar ainda não houvesse sido aprovado pelo legislativo nem sancionada pelo executivo. O que pode ainda ocorrer, após o Anteprojeto de Lei Complementar chegar à Câmara dos Vereadores, são pedidos de vistas por parte do legislativo, o que atrasaria a promulgação da lei.

4.2 Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo

A atual Lei Complementar 16/2005, que ordena e orienta o zoneamento e o uso e ocupação do solo no município, dispõe sobre a classificação e regulamentação por meio da divisão do território em zonas e setores.

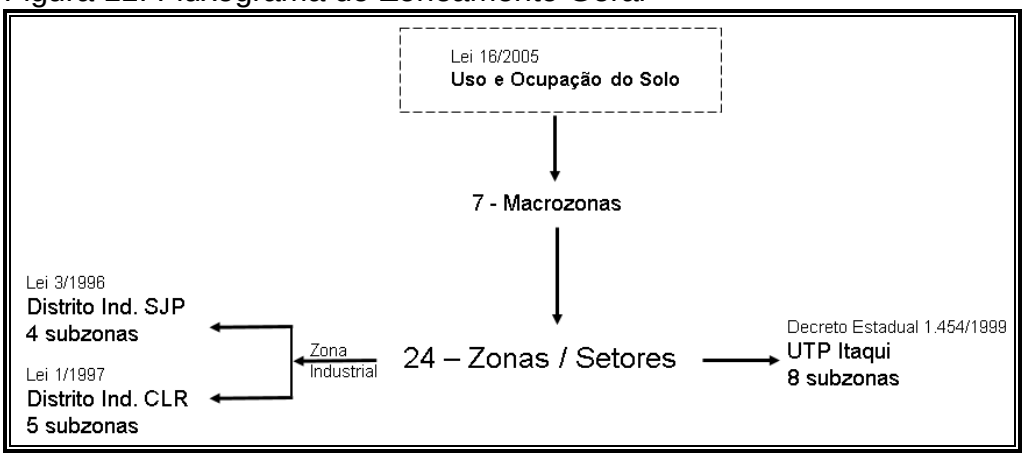
Inicialmente o município está dividido, conforme legislação pertinente, em zona urbana e zona rural, que juntas formam o macrozoneamento municipal. São ao todo sete (7) as macrozonas do município, conforme detalhe do Anexo A - Mapa de Macrozoneamento do município, que são: Área de Proteção Ambiental de Guaratuba; Área de Proteção Ambiental do Rio Pequeno; Área Urbana; Área Rural; Unidade Territorial de Planejamento do Rio Itaqui; Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi; Distrito Industrial de São José dos Pinhais e Demais Áreas Urbanas.

A partir das macrozonas delimitadas, temos abaixo o zoneamento e uso e ocupação do solo com a divisão do território em 24 zonas e setores, conforme disposições do capítulo III do artigo 20 da Lei Complementar 16/2005, a saber:

- Zona Residencial 1, 2, 3 e 4;
- Zona Residencial Especial 1 e 2;
- Zona Central 1, 2 e 3;
- Zona Especial Estrutural;
- Zona Industrial e de Serviços;
- Zona Especial de Ocupação Restrita 1 e 2;
- Zona Especial de Serviços Intermodais;
- Zona Especial de Interesse Social;
- Zona Especial Institucional;
- Setor Especial de Sistema viário;
- Setor Especial de Áreas Verdes;
- Zona Especial do Aeroporto;
- Unidade Territorial de Planejamento do Rio Itaqui;
- Distrito Industrial de São José dos Pinhais;
- Distrito de Campo Largo da Roseira;
- Sede Colônia Murici;
- Zona Rural.

Na Figura 11 temos um esboço generalizado do zoneamento municipal a partir da Lei Complementar 16/2005:

Figura 11: Fluxograma do Zoneamento Geral



Elaboração adaptada: Ferreira (2014)
Fonte: Lei Complementar 16/2005 (PMSJP) / Lerner *et al*. (2014)

A classificação de cada zona e/ou setor é dada no capítulo III, artigos 21 ao 29 dessa Lei Complementar, conforme características de uso e ocupação.

Consideram-se Zonas Residenciais (**ZR**) aquelas com predominância do uso habitacional e ou comercial, diferenciadas por níveis de densidade de ocupação, variando entre baixa e média. As Zonas Residenciais Especiais (**ZRE**) são aquelas destinadas ao uso habitacional de baixíssima densidade e/ou de uso industrial.

Nas Zonas Centrais (**ZC**) predominam usos comerciais e serviços, também diferenciadas por níveis de densidade de ocupação, sendo sua variação estipulada segundo proximidade com áreas do centro tradicional, entorno ou subcentros delimitadas por vias específicas. Os imóveis localizados nas ZC1, ZC2 e ZC3 poderão receber aumento de potencial construtivo, conforme especificado na legislação em vigor.

A Zona Especial Estrutural (**ZEE**) se caracteriza como expansão do centro tradicional e de indução do crescimento da cidade em direção ao sul, com predominância de habitação coletiva, sendo admitidas atividades comerciais e de serviços. E conforme dispõe o parágrafo único do artigo que trata especificamente dessa zona, os imóveis nela localizados ainda poderão receber aumento de potencial construtivo, como também especifica a Lei do Plano Diretor do Município

A área que envolve a temática desta pesquisa – a Zona Industrial e de Serviços (**ZIS**) – é aquela onde predominam atividades industriais e de serviços, com as atividades que lhes são complementares, em especial o comércio de veículos pesados e produtos dirigidos a tais veículos. Já as Zonas Especiais de Ocupação Restrita (**ZEOR**) são as áreas com restrições à ocupação, delimitadas pela Cota de Inundação, para o tempo de recorrência de cinquenta (50) anos, definida pelo órgão competente. Essas zonas são subclassificadas em ZEOR1 e ZEOR2.

São considerados **zonas** e **setores especiais** aquelas áreas para as quais são estabelecidas ordenações especiais de uso e ocupação do solo, condicionadas às suas características locacionais, funcionais e/ou de ocupação urbanística, tais como a Zona Especial de Serviços Intermodais (**ZESI**) a qual compreende as áreas que por suas características locacionais, em função de infraestrutura metropolitana, devem ter usos específicos para utilização dessa infraestrutura.

Já a Zona Especial de Aeroporto (**ZEA**) tem as áreas destinadas às instalações inerentes ao setor incluindo as áreas de segurança aeroportuária. Quanto ao Setor Especial de Áreas Verdes (**SEAV**), suas áreas são sujeitas a inundações e erosão, onde deve ocorrer a implantação de parques lineares, destinados às atividades de recreação e lazer, à proteção de matas ciliares, a facilitar a drenagem urbana e a preservar áreas críticas. Nesse setor devem ser observadas orientações quanto ao uso e ocupação previstas em legislação específica.

A Zona Especial de Interesse Social (**ZEIS**) compreende as áreas destinadas ao desenvolvimento de assentamentos urbanos vinculados a programas habitacionais de interesse social ou programas de regularização fundiária da iniciativa pública ou privada. E os terrenos compreendidos nessa zona seguem regulamentação urbanística específica para tal enquadramento.

Áreas destinadas a todos os equipamentos comunitários, públicos ou privados, ou de usos institucionais necessários à garantia do funcionamento satisfatório dos demais usos urbanos e do bem-estar da população, recebem o nome de Zona Especial Institucional (**ZEI**).

Outra área de zoneamento e/ou setor que tem certa relação com a problemática desta pesquisa é o Setor Especial de Sistema Viário (**SESV**), que abarca as faixas especiais junto à ferrovia e às rodovias que cortam o município, a

saber: [...] **d)** setor do contorno – compreende a faixa de domínio junto à rodovia e que será destinada exclusivamente à implantação de via marginal, ainda não concretizada, devido às condições gerais que a regem.

A Unidade Territorial de Planejamento (**UTP**) do Itaqui está inserida na bacia hidrográfica do Rio Itaqui, manancial de interesse de proteção especial para fins de abastecimento público, definidos pelas leis estaduais e municipais pertinentes (COMEC, 2006).

Para efeito desta Lei Complementar, os distritos industriais são aquelas áreas destinadas principalmente à implantação de indústrias e serviços de apoio à indústria, constituindo, juntos, um complexo industrial. São regulamentados através de legislação específica e dividem-se em: Distrito Industrial de São José dos Pinhais, conforme Lei Complementar 03/96 e Distrito de Campo Largo da Roseira, conforme Lei Complementar 01/97.

Na **Sede Colônia Murici** distante aproximadamente dez (10) quilômetros da zona central do município é considerada área urbana, pois se caracteriza pela edificação contínua e existência de infraestrutura e equipamentos públicos comunitários, destinados às funções urbanas básicas de habitação, trabalho, recreação e circulação, conforme legislação vigente.

Finalizando o zoneamento municipal, temos a Zona Rural (**ZRU**) do município, abrangendo todas as áreas não abarcadas pelo perímetro urbano; atendem legislação vigente e seguem as diretrizes da Lei Complementar 09/2004 do Plano Diretor.

No quesito “uso do solo”, também definido conforme a Lei Complementar 16/2005 em tópico específico, estabelece o tipo de utilização de parte do solo para certas atividades dentro de determinada zona ou setor, onde esses usos são definidos como: *usos adequados*; *usos permissíveis* e *usos proibidos*.

E no que se refere ao uso de fato de parte do solo para determinadas atividades, estas são classificadas em:

Habitacional - Com edificações destinadas a habitação permanente ou transitória, subclassificando-se em: habitação unifamiliar, habitação coletiva, habitação de uso institucional e habitação transitória. Segundo a legislação vigente, a plena implantação de algumas dessas habitações acima citadas depende da análise e anuência do Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (CMPDU).

Comercial e de Serviços - Atividade pela qual fica definida uma relação de troca, compra ou venda (comercial). Atividade remunerada caracterizada pelo emprego da mão de obra ou assistência de ordem intelectual (serviços). Essas atividades são subclassificadas em: Vicinal – atividades de pequeno porte, como um prolongamento da habitação; De bairro – atividades de médio porte, destinadas a atender determinado bairro ou zona; Setoriais – atividades de grande porte, destinadas a atender a população em geral, tais como instituições bancárias, imobiliárias, escritórios, lojas, restaurantes, entre outras; Gerais – atividades destinadas à população em geral, as quais, por seu porte ou natureza, necessitam de tratamento diferenciado; Específicas – atividades peculiares cuja adequação à vizinhança depende de uma série de fatores, independente de área construída.

Cabe ressaltar que a atividade setorial foi alterada pela redação da Lei Complementar 58/2011, e conforme se viu no item anterior (habitacional), algumas atividades comerciais e de serviços acima elencadas dependem de uma série de fatores a serem analisados pelo Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (CMPDU), independente de área construída para serem implantadas de fato.

Industrial - Atividade que resulta na produção de objetos e/ou equipamentos diversos, através da transformação de matérias-primas. E de acordo com o capítulo IV, artigo 30 e item III da Lei Complementar 16/2005, as atividades industriais subdividem-se em: Indústria caseira; Microindústria; Indústria de pequeno porte; Indústria de médio porte; Indústria de grande porte; Indústria especial tipo 1 e Indústria especial tipo 2. Há diferenciações no que diz respeito às características da produção, localização, circulação de veículos e pedestres, infraestrutura existente e conflitos socioambientais, entre outras.

Eis algumas atividades industriais que foram alteradas segundo redação da Lei Complementar 58/2011.

Extrativista – Compreende as atividades de extração mineral e vegetal, localizadas preferencialmente na zona rural; pode estar presente em outras zonas, mas deve passar por análise do CMPDU.

De acordo com o item V do artigo 6º da Lei Complementar 16/2005, ocupação do solo é a maneira como a edificação ocupa o lote, em função das normas e índices urbanísticos.

As normativas que regem o parcelamento e ocupação do solo somente permitem a divisão de terras se atendidas as diretrizes das leis na esfera federal, estadual e/ou municipal, que são as seguintes:

- Coeficiente de Aproveitamento (CA);
- Altura da Edificação;
- Recuo Frontal do Lote;
- Afastamento das Divisas;
- Taxa de Ocupação (TO);
- Taxa de permeabilidade (TP);
- Densidade;
- Hierarquia Funcional do Sistema Viário.

Os itens anteriormente elencados trazem, no texto da lei que rege a ocupação do solo no município, inúmeras especificações técnicas que devem ser observadas e seguidas para gerir o ambiente urbano, pois para cada loteamento, edificação, via e demais áreas do município, das zonas e/ou setores, existem especificações quanto a seu uso e ocupação.

Na Tabela 8, adaptada da síntese de ocupação e usos especificados de acordo com estudo de Lerner *et al*. (2014), é possível verificar os zoneamentos legalmente delimitados conforme a Lei Complementar 16/2005. Na tabela também constam alguns detalhes técnicos de ocupação do solo.

Tabela 8: Síntese do Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo

ZONAS	OCUPAÇÃO						USOS
	Lote mínimo área (m²)	Testada (m)	Altura máxima (pav)	Coeficiente de aproveitamento	Ocupação máxima (%)	Permeabilidade mínima (%)	
ZR1	600	15	3	1	50	30	Habitação unifamiliar; Comércio de pequeno porte; Serviços de bairro são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZR2	360-600	12-20	3	1	50	30	Habitação unifamiliar e coletiva; Comércio vicinal. Serviços de bairro e Indústrias caseiras são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZR3	360-450	12-15	3	1	50	30	Habitação unifamiliar, coletiva e transitória; Comércio e serviço vicinal; Indústrias caseiras e micro e Indústrias de médio e grande porte são permissíveis.
ZRE1	5.000	50	2	0.5	25	60	Habitação unifamiliar; Comércio e serviço vicinal; Serviço geral; Indústria caseira e micro e Industria de médio e grande porte são permissíveis.
ZRE2	1.200	20	3	1	40	40	Habitação unifamiliar, coletiva e transitória; Comércio e serviço vicinal. Indústria caseira; Comércio e serviços específicos são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZR4	360	12	4	2	60	20	Habitação unifamiliar, coletiva e transitória. Comércio e serviço vicinal; Indústria caseira e micro; Comércio e serviços específicos; Indústrias de médio e grande porte são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZC1	450	12	4	4-5	60-100	0-20	Habitação unifamiliar, coletiva, transitória e institucional; Indústria caseira; Comércio e Serviço de bairro e geral; Comércio e serviços setoriais e específicos são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZC2	450	50	2	3	60-100	0-20	
ZC3	450	20	3	2.5	60-100	0-25	
ZEE	360-600	12-20	10	3	60	20	Habitação unifamiliar, coletiva e transitória; Indústria caseira; Indústrias de pequeno porte; Comércio e Serviço de bairro e específicos; Habitação social é permissível.
ZIS	2.000	40	32	1	50	20	Indústrias de todos os portes; Comércio e serviços vicinais; Habitação unifamiliar; Indústrias especiais são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZESI	200	20	6	1.5	50	20	
DICLR	Segue regulamentação específica conforme Lei Complementar nº 01/1997						
DISJP	Segue regulamentação específica conforme Lei Complementar nº 03/1996						
ZEIS	200-360	8-12	4	1	50	30	Habitação unifamiliar; Comércio e serviço de bairro; Indústria caseira; Comércio e serviço específico e Microindústria são permissíveis de acordo com o porte da via de ligação.
ZEI	20.000		12	1	40	40	Os usos serão definidos pelo Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento - CMPD.
SESV	Compreende as faixas especiais junto à ferrovia e as rodovias que cortam o município.						
ZEA	Compreende as áreas destinadas às instalações inerentes ao Aeroporto, bem como as áreas de segurança aeroportuária.						
ZEOR1	600	15	2	0.7	35	50	Habitação unifamiliar; Comércio e serviço vicinal; Indústria caseira; Comércio e serviço de bairro e microindústrias são permissíveis.
ZEOR2	10.000	50	2	0.2	10	75	Habitação unifamiliar; Indústria caseira e micro; Comércio e serviço geral são permissíveis.
UTP	Área de manancial de interesse especial para fins de abastecimento público, conforme Decreto Estadual nº 1752/1996.						
SEAV	Os parâmetros serão definidos pelo Conselho Municipal de Planejamento e Desenvolvimento - CMPD.						
SCM	600	20	2	1	50	35	Habitação unifamiliar, transitória e institucional; Comércio e serviço vicinal e Indústria caseira.
ZRU	20.000	-	-	0.2	5	90	Habitação unifamiliar, transitória e institucional; Comércio e serviço vicinal e Indústria caseira; Atividade extrativista mineral e vegetal; Indústrias e atividades de interesse turístico e cultural são permissíveis.

Elaboração adaptada: Ferreira (2014)
Fonte: Lei Complementar 16/2005 (PMSJP) - Lerner *et al*. (2014)

4.3 Rodovias, Avenidas, Ruas e Logradouros.

As rodovias, avenidas, ruas e logradouros do município seguem um ordenamento de classificação do seu sistema viário, que é regido pela Lei Complementar 16/2005.

O artigo 56 da referida Lei Complementar subdivide o sistema viário do município em urbano e rural. É considerado sistema viário urbano o conjunto das vias contidas dentro do quadro urbano limitadas pelo perímetro urbano da sede do município; compõe o sistema viário rural o conjunto das demais vias do município, salvo as rodovias e as vias dos núcleos das colônias.

No aspecto e contexto do sistema viário urbano de São José dos Pinhais, o conjunto de vias públicas, hierarquizadas, constitui o suporte físico da circulação e garante sua integração ao uso do solo urbano. O artigo 57 traz a hierarquia de acessibilidade do sistema viário urbano, objetivando:

- Induzir uma estrutura urbana linear;
- Otimizar o potencial das diversas zonas e setores da cidade;
- Proporcionar equilíbrio dos fluxos na rede viária urbana.

Entretanto, antes mesmo de hierarquizarmos o sistema viário municipal, impõe-se realizar a classificação funcional do sistema viário do município através da categorização das vias, que é dada pela redação do artigo 58 dessa lei. As vias estão assim categorizadas:

- Vias Regionais (VR) são vias com a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território do município e se compõem de rodovias estaduais e federais;
- Vias Marginais (VM) são vias paralelas e frontais às Vias Regionais com a função de facilitar o acesso às atividades lindeiras a essas vias;
- Vias Arteriais (VA) são vias com a função de conduzir o tráfego entre zonas urbanas afastadas entre si e conectar-se com as Vias Regionais, facilitando a troca de viagens com as áreas externas ao município;
- Vias de Integração Intermunicipal (VII) são vias com a função de conduzir o tráfego de veículos em viagens entre a área urbana do Município de São José dos Pinhais e as áreas urbanas dos municípios vizinhos;

- Vias de Integração Municipal (VIM) são vias com a função de conduzir o tráfego de veículos entre a área urbana, as áreas rurais e os distritos industriais do município;
- Via Perimetral Rural de Integração das Colônias (PRIC) são vias de interesse turístico e cultural com a finalidade de interligar as colônias do município e promover o desenvolvimento do comércio, dos serviços e da indústria local;
- Vias Coletoras (VC) são responsáveis pela condução do tráfego entre as vias locais e as demais vias hierarquicamente superioras do Sistema Viário Urbano;
- Vias Centrais (VCC) são as vias que, por sua localização em área de alta densidade de atividades urbanas, trabalham no limite de sua capacidade, conduzindo simultaneamente o tráfego de veículos individuais e coletivos e o tráfego de pedestres;
- Vias Locais (VL) são vias responsáveis prioritariamente pelo acesso às atividades locais e à condução de veículos em pequenos percursos; e
- Vias Especiais (VE) são vias de uso diferenciado, com ou sem função específica de tráfego de veículos.

O documento Diretrizes de Gestão para o Sistema Viário Metropolitano, publicado no ano 2000, definiu o dimensionamento, a hierarquia viária e outros parâmetros quanto à funcionalidade de algumas vias dos municípios integrantes da Região Metropolitana. No entanto, em 2006 o Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI), com as Diretrizes anteriormente citadas, documentos da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), realizaram a chamada Reclassificação Funcional do Sistema Viário Metropolitano, sendo mantida a nomenclatura e a classificação anteriormente definidas.

As vias do Sistema Viário Metropolitano estão assim classificadas:

- Vias Expressas;
- Vias de Integração;
- Via Estruturante;
- Vias de Ligação;
- Vias de Conexão.

Alguns exemplos de vias do município que estão inseridas nas classificações descritas:

Vias Expressas – Apresentam tráfego de longa distância para deslocamentos interurbanos de maior percurso e tráfego de passagem. Realizam contorno das áreas urbanas:

- Contorno Leste, atualmente denominada Rodovia Federal BR-116;

- BR-277, a partir da Via de Contorno Leste em direção a Paranaguá;

- BR-376, a partir da Via de Contorno Leste em direção a Joinville.

Vias de Integração – Vias para deslocamentos urbanos e interurbanos de maior percurso. Apresentam continuidade com as vias expressas, podendo ter características de via expressa:

- BR-277, entre o Contorno Leste e a Linha Verde (BR-476) em Curitiba;

- BR-376, entre o Contorno Leste e a Avenida Rui Barbosa;

- Avenida das Torres, da Avenida Rui Barbosa até a Linha Verde (BR 476) em Curitiba.

Via Estruturante – As vias estruturantes caracterizam-se pelo tráfego de longa distância, especialmente o intrametrópole, apresentando interface com os sistemas urbanos:

- Avenida Rui Barbosa, no trecho compreendido entre a BR-277 e Contorno Leste (BR-116);

- PR-506, no trecho entre a BR-277 até o limite com o município de Piraquara.

Vias de Ligação – As vias de ligação são vias internas ao Núcleo Urbano Central (NUC), área de urbanização contínua que envolve Curitiba e os municípios limítrofes:

- Avenida das Américas até a Avenida Marechal Floriano (Curitiba);

- Ruas Hugo Zem / Pedro Trevisan / João Dombroski com Rua Francisco Derosso, em Curitiba.

Vias de Conexão - As vias de conexão caracterizam-se por terem início e fim dentro de uma mesma área urbana em um mesmo município.

- Alameda Arpo e Rua Dr. Murici, do Contorno Leste até a Avenida das Torres;

- Rua Almirante Alexandrino, da Rua Joaquim Nabuco até a Rua Alfredo Pinto;

- Rua Joaquim Nabuco, da Avenida das Torres (BR-376) até a Rua Veríssimo Marques;

- Rua Joinville / Rua Margarida de Araújo Franco, desde a BR-376 até a Rua Zacarias Alves Pereira.

Algumas das vias acima citadas, em conjunto com inúmeras outras ruas e avenidas dos municípios, dão forma ao sistema viário municipal (urbano/rural). E segundo a Lei Complementar que rege também o sistema viário, estabelece que algumas vias dentro da hierarquia viária do município podem vir a ser classificadas como “Vias Especiais”, de acordo com a projeção viabilizada e será reclassificada conforme a Lei Complementar que a alterar.

As rodovias que tangenciam ou cortam o município têm relevância segundo a projeção de mobilidade e atividades econômicas e sociais urbanas, as quais estão à disposição dos usuários, sejam eles munícipes ou simplesmente cidadãos transitórios.

Uma das importantes rodovias que cortam o município é a BR-277, cuja nomenclatura, segundo o Plano Nacional de Viação (PNV)[14], se deve ao fato de ser uma rodovia federal classificada como: “rodovias transversais (2)”. Essa rodovia corta todo o estado do Paraná, partindo da cidade de Foz do Iguaçu (extremo oeste) em direção ao litoral, passando por São José dos Pinhais até o município de Paranaguá. É considerada importante justamente por ser uma rodovia utilizada para chegar aos portos de Antonina e Paranaguá, por onde é escoada a produção dos municípios paranaenses e de outros estados para o Brasil e para o exterior. É também através dessa rodovia que se realiza a ligação entre o município e Curitiba. Por se tratar de uma via classificada como “expressa” pelo órgão responsável do estado, apresenta grande fluxo de veículos, principalmente nos horários de pico, devido ao intenso trânsito de veículos em deslocamento entre os municípios. Ainda hoje é uma via com inúmeros acidentes envolvendo pedestres que tentam transpor a rodovia. Devido a esses fatos, a concessionária que administra o trecho urbano precisou instalar passarelas em pontos específicos.

Ainda sobre a utilização viária da BR-277: é a interface de ligação dos moradores e trabalhadores de indústrias localizadas ao longo da via ou nas imediações. Observa-se que a partir de meados da década de 1990 houve

[14] Nomenclaturas das rodovias federais. Disponível em: http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/nomeclatura-das-rodovias-federais. Acesso em: 20 dez. 2014.

acentuado crescimento populacional e de atividades econômicas nos bairros tangenciados pela rodovia.

Outra importante rodovia federal que corta o município é a BR-376, que, segundo a PNV, recebe essa nomenclatura por ser uma rodovia classificada como “rodovias diagonais (3)”. Entretanto, no seu trecho urbano no município recebe o nome de Avenida das Torres. No passado recebeu essa denominação devido às inúmeras torres de transmissão de energia existentes no canteiro central. Hoje, após as reformas necessárias, embora as torres não estejam mais presentes para justificá-lo, o nome da rodovia permanece, por tradição.

É também uma importante rodovia por ligar o estado do Paraná aos demais estados da Região Sul do Brasil, e seu nome de BR-376 é só no trecho do estado do Paraná, pois quando adentra o território catarinense, sua denominação muda para BR-101, de acordo com a classificação da PNV. Não obstante os vários nomes, a rodovia é administrada por concessão em ambos os estados pela mesma empresa.

Assim como a BR-277, a partir de meados dos anos de 1990 a rodovia BR-376 começou a ser muito utilizada no trecho entre a sede do município de São José dos Pinhais e o Distrito de Campo Largo da Roseira, devido à instalação do novo parque industrial automotivo do município, fato que também contribuiu para o relativo crescimento populacional na região após aquela década.

No que tange ao aumento do tráfego de veículos na rodovia, seja pelo crescimento populacional, seja pela presença do parque industrial, houve a necessidade de implantar passarelas ao longo da via, devido aos inúmeros pontos de transposição de pedestres moradores ou trabalhadores nas regiões onde passa a rodovia. Cumpre salientar que boa parte dos trabalhadores do parque industrial usa o transporte fornecido por seus empregadores.

Como desde o ano 2008 a BR-376 é uma rodovia sob concessão, a instalação de passarelas e a manutenção da via ficam a cargo da mesma empresa que administra aqueles trechos, tanto na rodovia BR-376 quanto na BR-101.

Inúmeros são os empreendimentos econômicos que estão se instalando ao longo da via ou nas suas imediações, devido à condição logística que a rodovia oferece. Atualmente foram implantadas vias marginais em alguns trechos da rodovia, o que favorece muito a sua utilização para as diversas atividades comerciais.

Também a rodovia BR-116 corta o município desde o ano 2003. Como já se viu na classificação aqui citada, esse nome se deve ao fato de se tratar de uma rodovia “longitudinal (1)” isto é, corta o país na direção norte-sul.

A BR-116 é classificada como trecho urbano do município de Contorno Leste de Curitiba, pois realiza exatamente o que lhe confere o nome, um contorno entre os municípios da RMC, principalmente Curitiba. Esse trecho da rodovia teve seu traçado inicial na década de 1980, sendo expandido por Lei Estadual em 1995, justamente com o objetivo de servir como via alternativa para a passagem dos veículos sem atravessar a região central das cidades.

Considerada uma das mais importantes rodovias do Brasil, também o é para o estado do Paraná: a BR-116 liga o estado do Paraná aos demais estados da Região Sudeste do Brasil. Vindo do estado de São Paulo, entra em território paranaense pelo município de Campina Grande do Sul. O Contorno Leste de Curitiba propriamente dito inicia-se na confluência dos municípios de Campina Grande do Sul e Quatro Barras, atravessa no sentido norte-sul o município de Piraquara e depois adentra o território de São José dos Pinhais.

Já no município de São José dos Pinhais a rodovia tem um percurso de dezesseis (16) quilômetros onde realiza importante entroncamento com a rodovia BR-277, seguindo até novo entroncamento, agora com a rodovia BR-376; segue no sentido oeste, transpondo o Rio Iguaçu, limite físico municipal entre Curitiba e São José dos Pinhais. Já no território de Curitiba, segue até o entroncamento com a BR-476 (Linha Verde), ponto a partir do qual segue seu antigo sentido até a divisa com o estado de Santa Catarina.

Nesse trecho dentro do município de São José dos Pinhais existem algumas transposições (viadutos e trincheiras) que “cortam” a via em pontos estratégicos para o sistema viário municipal. Entretanto, algumas transposições surgem como área de conflito, tanto entre o poder público quanto a iniciativa privada. Mais detalhes sobre esses conflitos no capítulo cinco (5).

Hoje, no trecho de São José dos Pinhais o Contorno Leste de Curitiba assumiu grande relevância no sistema viário por interligar importantes rodovias federais (BRs-277 e 376), tornando-se um entroncamento viário fundamental por sua condição vantajosa de logística e mobilidade, tanto para o município quanto para o estado e para o Brasil meridional, justamente porque acrescenta maior dinamismo e

agilidade ao tráfego de veículos pesados, utilizados para escoar a produção e trazer insumos para as indústrias da região.

Cabe salientar que, fora dos domínios territoriais do município de São José dos Pinhais, o Contorno Leste se interliga em continuidade viária com o Contorno Sul, após entroncamento com a rodovia BR-116 na região sul do município de Curitiba, formando com o Contorno Norte de Curitiba o conhecido Anel de Contorno Interno Regional, integrante do Sistema Viário Metropolitano.

Conforme documento de Planejamento e Desenvolvimento Integrado (PDI) (COMEC, 2006, p. 95), diferentemente do que ocorreu nas décadas de 1970 e 1980 com as cidades industriais de Curitiba e Araucária, CIC e CIAR respectivamente, hoje alguns eixos viários marginais vêm sendo ocupados por indústrias, comércio e serviços de apoio logístico, como é o caso dos Contornos Norte, Leste e Sul e as BRs-277, 116 e 376, sendo esta última em direção ao município de Joinville, Estado de Santa Catarina.

O Contorno Leste, a exemplo do Contorno Sul (Avenida Juscelino Kubitschek) em Curitiba, vem realmente sendo o destino dos empreendimentos econômicos ligados ao setor logístico e de apoio, com a possibilidade de fuga das condicionantes impostas (proibições etc.) na atual Linha Verde, antigo trecho urbano da rodovia BR-116 em Curitiba. Entretanto, é oportuno esclarecer que a área que envolve o Contorno Leste e ao longo da via marginal no município de São José dos Pinhais tem alguns atrativos, embora tais áreas sofram restrições de uso e ocupação. Esses atrativos e as atuais condições restritivas dessa via no município serão objeto de análise no capítulo cinco (5).

Sob o ponto de vista técnico do PDI (COMEC, 2006, p. 176-179), no que tange a condicionantes de acessibilidade, às atividades urbanas de modo geral e à produção industrial de forma específica, esse documento analisou algumas variáveis para classificar a ocupação do território na RMC. No aspecto geral de acessibilidade e ocupação, principalmente quanto à logística industrial, o Contorno Leste apresentou, dentro dos parâmetros estabelecidos, aptidão para ocupação urbana ou ocupação industrial; sob o ponto de vista do sistema viário, a classificação é de *média baixa a média alta e alta,* conforme ilustração do Anexo C - Mapa da Acessibilidade Logística do NUC.

A área do Contorno Leste, onde o documento PDI faz menção à maior área da classificação de aptidão aos modelos de ocupação sugeridos, está localizada

geograficamente no território são-joseense, próximo ao limite territorial com os municípios de Curitiba e Piraquara.

Ainda segundo o PDI do ano de 2006 e informação institucional publicada no site eletrônico da concessionária que administra a via, o atual Contorno Leste, em conjunto com as rodovias BR-116 e 376 formam a rodovia “Mercosul”, via que objetiva integrar o Brasil aos demais países do bloco sul-americano localizados mais ao extremo sul.

Todavia, o município é composto de outras vias importantes, como as avenidas. Dentre as três (3) mais importantes do município, destaca-se inicialmente a Avenida Rui Barbosa, que foi classificada pela COMEC, órgão que administra o sistema viário da RMC, como “corredor metropolitano”, pois se trata de um eixo viário que liga os municípios de Colombo, Pinhais, São José dos Pinhais, Fazenda Rio Grande e Araucária.

Como apontou o estudo de Lerner *et al*., (2014, p.117), a avenida Rui Barbosa tem fundamental importância na estruturação urbana de São José dos Pinhais, pois apresenta, em toda sua extensão urbana, vários segmentos perpendiculares com configurações distintas, desde sua estrutura física, tais como: faixa de rolamento, pavimentação, canteiro central, estacionamento, calçadas etc., até seu uso logístico de transporte (tráfego de veículos de passeio e de carga) e utilização como alternativa viária de interligação com outras importantes vias do município por apresentar, em toda a sua extensão (bairro / centro / bairro) na direção norte/noroeste do município, várias intersecções significativas, como, por exemplo, a BR-277, a Avenida das Torres (BR-376), a Rua Joinville e o Contorno Leste (BR-116).

No entanto, não existe prioridade para o transporte coletivo, não se definindo vias nem faixas exclusivas para a circulação de ônibus na área central, nem a existência de ciclovias e/ou ciclofaixas para os usuários dessa modalidade de deslocamento.

Outra via importante que merece destaque nesse mesmo sentido é a Avenida das Torres, considerada o principal corredor viário de ligação entre Curitiba e São José dos Pinhais e na continuidade permite a ligação com a rodovia BR–376. Essa avenida ainda está em fase final de obras de readequação, conforme Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da mobilidade. É obra do governo federal em parceria com estado e município, com o intuito de melhorar a avenida que faz a

ligação entre o terminal rodoviário intermunicipal e interestadual localizado na área central do município de Curitiba com o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais.

Ao longo da Avenida das Torres estão instalados empreendimentos ligados a atividades comerciais, como lojas comerciais, de serviços e também de indústria, coexistindo, em número reduzido, com habitações unifamiliares. Todavia, assim como na Avenida Rui Barbosa, a Avenida das Torres não é dotada de sinalização prioritária para o transporte coletivo nem de ciclovias. No entanto, estando ainda em fase de readequação, poderão esses equipamentos aparecer no transcorrer das obras.

O trecho considerado Avenida das Torres vai do limite físico municipal com Curitiba (rio Iguaçu) até a rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba. Ao longo de toda a extensão da avenida existem intersecções significativas para o sistema viário municipal, como é o caso da transposição com a Avenida Rui Barbosa e outros cruzamentos semaforizados. Todavia, no atual projeto em andamento do sistema viário da avenida, existem algumas transposições que serão implantadas ao longo da via, onde há viabilidade técnica para viadutos ou trincheiras.

Esses projetos de implantação de viadutos há tempos carecem de urgência. Um deles é o cruzamento semaforizado da rua Joinville com Alameda Bom Pastor, pois em certos horários de pico e/ou início e final de feriados emendando com finais de semana, há longos engarrafamentos, uma vez que a avenida é a opção de continuidade com a BR-376, rodovia que liga os municípios da RMC ao litoral do Paraná e de Santa Catarina.

Também importante via do município, a Avenida das Américas é um prolongamento da Rua Rocha Pombo, que se inicia junto ao Aeroporto Internacional Afonso Pena. A Avenida das Américas também está em fase de readequação, pois se trata de uma obra de interesse municipal e estadual com recursos do governo federal que tem por objetivo ser mais uma via de conexão metropolitana entre os municípios de São José dos Pinhais e Curitiba.

Tanto a Avenidas das Américas, em São José dos Pinhais, como a Avenida Marechal Floriano Peixoto, no município de Curitiba, são vias de fundamental importância para ambas as cidades, pois são eixos viários de ligação do transporte coletivo metropolitano e vias de acesso aos serviços aeroportuários.

Apesar de haver outras conexões físicas do transporte coletivo entre os municípios de São José dos Pinhais e Curitiba, a conexão entre a Avenida das Américas e a Marechal Floriano Peixoto será aprimorada com a finalização das obras com melhor operacionalização das linhas de ônibus dos terminais urbanos em ambos os municípios.

Já com relação às ruas e logradouros existentes ou projetados no sistema viário municipal, conforme classificação da estrutura e hierarquia viária anteriormente citada, eis a relação de algumas para exemplificar sua localização em cada região e ou bairro citado:

- *Vias Arteriais*: ruas Laerte Fenelon e Joroslau Sochaki, localizadas no bairro Ipê, importantes vias de acesso ao bairro; ruas Ilo Antoninho Mozer e Florentino Suchla, no bairro Guatupe, são vias de acesso ao bairro e ambas partem da Avenida Rui Barbosa; Rua Dona Izabel a Redentora, localizada no centro da cidade, é considerada importante por sua ligação com outras vias centrais.

- *Vias Coletoras*: Rua José Claudino Barbosa, localizada no bairro Boneca do Iguaçu, é paralela à importante Rua Almirante Alexandrino; Rua David Campista: localizada no bairro Afonso Pena, essa via é perpendicular à Avenida Rui Barbosa; Rua Constante Moro Sobrinho, localizada no bairro Quississana, é a via de acesso do bairro para a região central da cidade.

- *Vias Centrais de Circulação*: Ruas Visconde do Rio Branco, Quinze de Novembro, Barão do Cerro Azul e Doutor Motta Júnior - localizadas na região central da cidade, essas vias formam um quadrilátero entre as demais vias centrais.

- *Vias de Integração Intermunicipal*: Rua Joaquim Nabuco, localizada no bairro São Cristóvão, via de acesso partindo do Portal da cidade em direção ao centro; Rua João Ernesto Killian, localizada entre o centro e o bairro São Domingos até o limite municipal com Curitiba; Alameda

Butantã, localizada no bairro Zaniolo, nas proximidades do limite físico do Rio Iguaçu com o município de Curitiba.

- *Vias de Integração Municipal*: Ruas Joaquim Alves Fontes, Estefano Woicikievisz; Estrada Joana Percegona Zen; Augusto Micrute; Rosa Lass Hattmann; Emerson Grebogi; Estrada para Campina; Estrada Campina do Taquaral, todas localizadas entre o perímetro urbano e a zona rural do município; em muitos casos são vias sem pavimentação padronizada.

- *Vias de Uso Especial*: Rua Almirante Alexandrino, Tavares de Lyra, Marechal Hermes, Alameda Arpo, Pedro Gapski Filho, Claudia Soares, Primo Simione, Alberto Bichebiche, Margarida de Araújo Franco, Avenida Comandante Aviador José Paulo Lepinski e a Rua Joinville estão localizadas em pontos estratégicos do município e foram definidas por Lei Complementar, devido ao seu uso e ocupação do solo.

De modo geral, as vias – rodovias, avenidas, alamedas, ruas, travessas e demais logradouros – têm cada uma sua importância no sistema viário, cabendo por isso enfatizar que muitas dessas vias, existentes ou projetadas, carecem de infraestrutura em muitos casos, seja a falta de pavimentação, sinalização ou regulamentação de trânsito, calçadas (passeios), ciclovias; ou têm traçados irregulares, faltando indicação de áreas de preservação ambiental; conflitos entre a ocupação e uso do solo no sistema viário e também com a hierarquia viária.

É imperiosa também a necessidade da regulamentação de atividades geradoras de tráfego pesado em áreas residenciais, bem como a definição e padronização das vias, com possível indicação do tipo de revestimento a ser utilizado em cada via integrante do sistema viário municipal.

5 A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA ÁREA DO CONTORNO LESTE DE CURITIBA

A atual organização espacial na Zona Industrial e de Serviços (ZIS) se delimita por zoneamento municipal na área do entorno da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba, num processo ocorrido basicamente no trecho compreendido no município de São José dos Pinhais, mais precisamente entre o entroncamento (alça de acesso) da rodovia BR-277 e o viaduto da Avenida Rui Barbosa.

Em decorrência dessa organização espacial da área do Contorno Leste, verificou-se nítida ocupação por empreendimentos econômicos na ZIS e zonas limítrofes a ela, com a presença de galpões e/ou barracões industriais, comerciais e de serviços especializados.

Nas áreas limítrofes à ZIS, observou-se que outras zonas e/ou setores também recebem instalações de empreendimentos econômicos, sendo abrangidos pelo processo de adensamento da área nas proximidades do Contorno Leste de Curitiba. Essas zonas se configuram respectivamente na Zona Especial de Serviços Intermodais (ZESI) e Setor Especial de Sistema Viário (SEVS), podendo instalar-se, muito próximo ao limite da zona rural, raros empreendimentos industriais e comerciais.

Para entender esse processo de ocupação e adensamento da área do Contorno Leste de Curitiba, efetivamente ocupado por empreendimentos econômicos de variados segmentos, esta pesquisa inferiu prováveis motivações que teriam levado os atuais empresários a escolher essa área para ali instalar seus empreendimentos, aguçando o desejo de comprová-los por meio desta pesquisa.

Diante dessa inquietação, tomou-se como base a seguinte abordagem geral: descobrir o que motivou e/ou continua motivando a vinda de novos empreendimentos econômicos para essa área.

Antes de discorrer propriamente sobre as prováveis motivações dos empresários empreendedores, cabe retomar um comentário sobre as proposições citadas no capítulo anterior sobre as similaridades de uso e ocupação das áreas que envolvem os Contornos Leste e Sul na RMC.

Primeiramente temos de conhecer os objetivos e planejamento de tais vias, desde a sua concepção até a implantação dos contornos e o processo de ocupação das áreas lindeiras e/ou das proximidades da rodovia, no que se refere a instalação de antigos e novos empreendimentos econômicos, em ambos os casos:

inicialmente, cabe esclarecer que tanto os contornos viários como os empreendimentos econômicos tiveram seus projetos em datas e condições diferenciados, como se discrimina adiante.

O Contorno Sul foi concebido na década de 1970 com o fim exclusivo, inicialmente, de viabilizar a implantação de empresas na Cidade Industrial de Curitiba (CIC). A rodovia em si seria uma facilitadora de acesso às áreas industriais recém-institucionalizadas e também uma via de passagem. Entretanto, na contemporaneidade é conferida à via Contorno Sul, com os demais segmentos viários contornos Norte e Leste, por sua estrutura e funcionalidade, o papel de integração metropolitana.

Já o Contorno Leste, conforme projeto da década de 1980, tinha à época e tem na presente institucionalização e funcionalidade, o objetivo principal de desviar o tráfego intenso e pesado do aglomerado urbano de Curitiba e região. Todavia, no decorrer dos anos 2000, e notadamente na atualidade, a via vem fugindo da configuração planejada em termos de uso e ocupação, principalmente na área lindeira e próximo às suas margens.

Considerando relevante a presente situação, as atuais instalações diferem dos antigos empreendimentos econômicos industriais instalados em meados da década de 1990 às margens ou nas proximidades do Contorno Leste, antes mesmo de sua efetiva conclusão no ano 2003.

Esses empreendimentos tiveram fundamentalmente correlação com a vinda das empresas transnacionais do setor automotivo para São José dos Pinhais, como mencionou Firkowski (2001, p. 184).

Tais empreendimentos, chamados por Firkowski (2001) de “complexos de produção flexível”, instalados à época nas proximidades da via, visavam à utilização do contorno, após sua conclusão, como meio de acesso logístico até os distritos industriais e como facilitador de acesso ao Porto de Paranaguá e ao Aeroporto Internacional Afonso Pena.

A implantação, de fato, do Contorno Leste de Curitiba no ano 2003 coloca-o, ainda que timidamente no início, no papel de “indutor” do processo de uso e ocupação nas margens e proximidades da via. Para Firkowski (2001, p.198) o contorno tem papel decisivo como estruturador do padrão de localização industrial, na medida em que, tanto no passado quanto no presente, as localizações se lhe relacionam intimamente, devido a sua funcionalidade.

Todavia, dos atuais empreendimentos instalados na área que envolve o contorno, analisou-se que grande parte deles **não** está intimamente atrelada às empresas do setor automotivo, salvo um ou outro empreendimento instalado à época ou mesmo recentemente. Em observação e análise durante visitas ao campo de estudo e em entrevistas com os empresários locais, conclui-se que variadas motivações os trouxeram para cá, mas nenhuma delas envolvidas diretamente com as transnacionais ligadas ao setor automotivo.

Dada a percepção da atual realidade da área de estudo, nos quase treze (13) quilômetros ao longo e nas proximidades da rodovia, com foco especial na Zona Industrial e de Serviços (ZIS) e demais zonas limítrofes, temos uma configuração espacial da zona, a qual dispõe sobretudo de habitações unifamiliares e equipamentos públicos em meio a empreendimentos econômicos, distribuídos em pequenas, médias e grandes indústrias, além de comerciantes e prestadores de serviços em geral.

O “ambiente” da ZIS se limita, em algumas de suas porções, com áreas densamente povoadas; em outras, com a zona rural. De maneira geral, a ZIS não apresenta uma padronização de infraestrutura nas margens[15] e/ou nas proximidades da rodovia que envolve o trecho observado.

Do universo amostral, as indústrias observadas têm como ramo de atuação: metalurgia, usinagem, automação, eletroeletrônicos, isotérmicos, peças automotivas, produtos moveleiro, borrachas, plásticos e embalagens. Já as empresas comerciais atuam nos seguintes ramos: venda de peças de caminhões ou venda propriamente dita dos veículos pesados; algumas das empresas da amostra também prestam serviço dirigido em ramos especificados, como manutenção preventiva e/ou corretiva em caminhões e carretas; outros estabelecimentos realizam venda direta de variados produtos, além de centros de distribuição (CD) de produtos e mercadorias. Inúmeras são também as empresas que atuam na prestação de serviços, nos seguintes ramos: transporte e/ou logística - empresas transportadoras de produtos, mercadorias e/ou insumos variados.

Quanto à dimensão física, funcional e estrutural da área onde estão localizados os empreendimentos, em alguns casos essa área apresenta relativa

[15] O termo “margens” aqui adotado não necessariamente se refere à via marginal que acompanha a rodovia BR-116, mas à porção territorial correspondente as áreas (zonas residenciais e/ou rurais) limítrofes à ZIS.

infraestrutura, com ruas pavimentadas, passeios (calçadas), iluminação pública entre outros serviços públicos. Convém salientar que em algumas localidades específicas existem empreendimentos que tiveram seus acessos lindeiros projetados e implantados nas vias marginais da rodovia, dotando-os de relativa infraestrutura financiada com recursos próprios.

Como mencionado anteriormente, há porções da ZIS em que tal infraestrutura urbanística é deficitária ou nem existe, principalmente em algumas áreas da ZIS limítrofes à zona rural e nas áreas limítrofes com as zonas residenciais localizadas na outra margem da rodovia.

Os traçados marginais paralelos ao Contorno Leste existem em alguns trechos do município, embora haja pontos específicos sem pavimentação asfáltica e sem a devida sinalização determinada pela legislação de trânsito. E há também trechos de vias marginais do contorno, em outras partes da ZIS, providas de pavimentação asfáltica e sinalização.

Conforme mapa que compõe a Lei Complementar 16/2005, as marginais estão previstas para implantação, mas há restrições a sua implantação, conforme diretrizes e normativas federais e estaduais estabelecidas para a rodovia no seu planejamento.

Sobre tais restrições, conforme já se viu aqui, a via é classificada como de classe zero (0) na Portaria Federal nº 3.602, regulamentada pelo Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais[16] de 1999, do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), atual Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT). O órgão confere à via *expressa*, entre outras especificações, ter controle total de acesso de veículos e bloqueio total de pedestres na faixa de domínio da via. Mesmo diante dessas normativas que regem a rodovia, nota-se a existência de acessos clandestinos pelas vias marginais, utilizados pela população local.

Retrocedendo aos problemas pontuais existentes na ZIS, remete-se novamente à condição de infraestrutura dos inúmeros arruamentos nas áreas onde há empreendimentos instalados. Podemos apontar como recorrentes a falta de pavimentação asfáltica ou similar das ruas, inexistência de calçadas e de redes de

[16] Classificação dada por documento norteador para o modal rodoviário brasileiro, conforme publicação do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais. Disponível em: http://ipr.dnit.gov.br/publicacoes/706_Manual_de_Projeto_Geometrico.pdf. Acesso em: 20 dez. 2014.

saneamento básico (esgoto residencial e industrial), dentre outros, como se pode ver detalhadamente na foto 4 do anexa 4.

Sobre outros aspectos da área de estudo, no quesito uso e ocupação da ZIS, destaca-se a ocorrência de conflitos de interesses, principalmente entre as esferas do poder público e da sociedade civil que ocorrerem nas áreas onde há restrição de uso da administração federal, como a faixa de domínio aeroportuária, que é restritiva na área delimitada para implantação da terceira pista de pouso e decolagem do Aeroporto Internacional Afonso Pena. Essa área se sobrepõe ao Contorno Leste e também à rodovia propriamente dita, que atualmente é de responsabilidade de empresa privada que detém sua concessão desde 2008.

De outro lado, temos o zoneamento municipal da prefeitura e os interesses da iniciativa privada (empresários) com instalação de empreendimentos econômicos ao longo da via. Também não menos importantes, viadutos e trincheiras que integram o sistema viário municipal (ruas e ferrovia) estão sob o Contorno Leste.

Diante de situações de uso e ocupação da ZIS e sua complexidade, a partir deste trecho de observação da organização espacial que ocorre na área que envolve o contorno, recorre-se também aos relatos dos empresários que escolheram esse espaço para instalar seus empreendimentos. As entrevistas com os empresários e/ou gestores das empresas seguiram um roteiro previamente definido, entretanto, para que eles pudessem fornecer informações sobre as motivações e objetivos de terem escolhido a área para instalação. Os nomes das empresas e dos entrevistados foram omitidos para lhes garantir privacidade.

Inicialmente, para entender esse processo de organização espacial que ocorre hoje no Contorno Leste de Curitiba, por dedução pensou-se no seguinte questionamento: será que as empresas simplesmente quiseram “fugir” do antigo trecho urbano da rodovia BR-116 no município de Curitiba, hoje denominada Linha Verde, muito pelo fato de a via proibir ou restringir o trânsito de caminhões e/ou veículos pesados em certos horários?

Sobre o assunto, o diretor da empresa ligada ao comércio e prestação de serviços de caminhões novos e usados assim se pronunciou:

> [...] eu participei de todo este processo, desde a mudança da B. (empresa) lá da Linha Verde para cá (área do contorno). Eu acompanhei as reuniões que a prefeitura colocava à disposição (proibições de circulação da via) das empresas, muita coisa eu acompanhei. [...] **a prefeitura (Curitiba) foi**

> **fechando o cerco nesse sentido, foi empurrando a concessionária para fora da Linha Verde**, naturalmente aconteceu de sair de lá.
>
> [...] no período que ia ser comprado este terreno aqui, nós fizemos... **contratamos uma empresa que fez uma pesquisa e que identificou que passavam aqui (Contorno Leste) 2.500 veículos por dia,** se eu não me engano. [...] isso aí foi ali para o ano de 2000 ou antes até... [...] essa pesquisa foi feita, **o terreno foi logo adquirido aqui por causa do contorno e por causa de algumas condições próprias já**... (Diretor de Suprimentos, 38 anos)

Já outro empresário que tem instalado um posto de combustíveis às margens da rodovia, relata a seguinte condição e outras possibilidades que a área oferece:

> [...] **aconteceu a saída de lá (Linha Verde), muito por causa de não haver mais demanda pela procura do diesel**. Nosso carro chefe é o diesel, então tivemos que vir pra cá. [...] aqui compramos um terreno maior, assim pudemos investir em outros negócios também. (Empresário, 35 anos)

Esse outro negócio a que o empresário se refere é a construção de galpões industriais para locação. Inclusive, durante a entrevista ele disse estar em andamento a obra de outros dois empreendimentos, perto dali.

A saída de outras localidades da RMC, não necessariamente da Linha Verde (antigo trecho da BR-116) em Curitiba, teve outras motivações, como foi o caso relatado pela filha do proprietário e atualmente diretora de marketing e de uma empresa ligada ao setor de metalurgia.

> [...] o espaço físico do barracão antigo não comportava mais a estrutura da empresa. **Na nossa antiga instalação lá em Curitiba, a empresa foi alvo de denúncias por causa do barulho intenso causado pelas máquinas**. [...] **hoje aqui, não temos mais este problema**. (Diretora de Marketing, 33 anos)

Para outro empresário com empreendimento muito próximo às margens da rodovia, o que o levou a sair lá da Linha Verde parece ser também comercial, mormente porque o empresário tem suas atividades comerciais relacionadas aos veículos que transitam pelo contorno. A empresária é proprietária de um empreendimento que realiza manutenção preventiva e corretiva de molas e freios em caminhões.

> [...] a nossa vinda para o contorno foi pela **condição que a rodovia nos oferece**. [...] nós estávamos lá na Linha Verde e como foi proibido o trânsito de caminhões, **nós viemos para cá, onde podemos oferecer nossos serviços**. (Empresária, 50 anos)

Também para o gestor de uma empresa nacional do ramo logístico, a principal motivação da mudança da empresa para a localidade foi a existência de um condomínio de barracões industriais que oferece boa infraestrutura para as instalações e a proximidade do empreendimento com contorno.

> [...] **de maneira geral a localização e a proximidade do contorno leste** foi um dos motivos, foi por que na nossa **antiga instalação, estávamos impedidos de transitar e tráfego com os caminhões nas ruas próximas do barracão, o que fez a empresa migrar para cá.** [...] viemos para uma localidade que proporciona para nós uma melhor flexibilidade de logística dos nossos caminhões. (Gerente de Operações e Serviços, 38 anos)

Analisando as motivações relatadas por outros empresários, entende-se que a via realmente induz o processo de uso e ocupação daquela área.

Ao serem questionados sobre terrenos disponíveis para compra e venda para uso e ocupação e seu preço, houve entre os entrevistados relativo contentamento ao relatar o custo da terra, o preço do m² do solo urbano quando eles adquiriram seus imóveis. Dois entrevistados disseram terem feito bom negócio.

> [...] na época (ano 2000) foi tá, **foi muito atrativo!** [...] porém algumas condições aqui realmente não são muito apropriadas para a concessionária, o que demanda investimentos altíssimos... (Empresário, 41 anos)

> [...] **o que pesou muito positivamente a nossa vinda pra cá foi o preço do terreno**, e também o fato da empresa estar hoje distante de residências, o que pra nós pesava contra onde estávamos instalados. (Empresário, 45 anos)

Já outro gestor, de uma empresa que atua no ramo da indústria de isotérmicos, considera hoje o preço do m² na região de São José dos Pinhais muito alto. Em dado momento da entrevista ele fala sobre a especulação imobiliária na comercialização dos terrenos. Discorre haver interesse da empresa em usar o atual terreno e prédio para investimento futuro, na opção de locação, pois a empresa dispõe de outro terreno nas imediações.

> [...] hoje tem muito prédio de locação aqui né... então já tá difícil as empresas conseguirem um imóvel, porque valorizou muito, **o pessoal tá pedindo mais do que vale, os caras tão pedindo muito além do que é a realidade do que é hoje o valor mesmo do imóvel.** [...] tanto que se for comprar um imóvel aqui e comprar a 10 km daqui se compra 5 vezes mais do que aqui; **não dá para saber quem culpar, quem foi que levantou tanto o preço, mas algum culpado tem né?**

> [...] a gente tem outros imóveis, que é da empresa e que é de locação [...] **tem esse prédio aqui também; a princípio eles (proprietários) também**

> **vão futuramente fazer locação, porque nós vamos nos transferir para outro barracão maior.** (Gerente, 40 anos)

Com relação ao preço de compra ou locação do m² dos terrenos na ZIS, há alguns fatores que influem e fazem a diferença. Por exemplo: se o terreno é para venda ou locação, se está próximo da rodovia e em que margem da rodovia está, se é limítrofe a zonas residenciais ou a zona rural. Outro fator é se o imóvel tem área livre para construir ou se já tem galpão instalado. A proximidade dos imóveis com o contorno e a margem da via em que está localizado o imóvel são, sem dúvida, os aspectos de maior peso a serem considerados.

Nesse sentido, realizado o levantamento de custos de venda e locação de alguns imóveis na área (ZIS), chegou-se às seguintes definições:

Para a aquisição de imóveis na área da Zona Industrial e de Serviços (ZIS) e/ou nas suas zonas limítrofes, obtiveram-se as projeções a seguir. Os valores dos imóveis cotados para a opção de compra e venda tiveram fundamentalmente, entre outros aspectos, os seus valores estipulados de acordo com a proximidade da via e em que parte da ZIS está localizado. Por exemplo: se o imóvel estiver localizado próximo à rodovia (marginais) e na porção mais adensada da área urbana (limites com zonas residenciais), os preços variam entre R$ 350,00 e R$ 400,00 o m². Já se o imóvel estiver distante cerca de 500 a 1000 metros da rodovia e na porção limítrofe com a zona rural, os valores variam entre R$ 150,00 e R$ 250,00 o m².

As cotações e os valores desses imóveis foram basicamente para terrenos “limpos”, isto é, sem nenhuma infraestrutura civil, como galpões e barracões no imóvel.

De acordo com o mercado imobiliário, outros critérios adotados também influenciam os valores dos terrenos, tanto para compra e venda quanto para locação. Por exemplo: contam para o valor total do imóvel: a topografia do terreno, a condição de infraestrutura existente na testada (face frontal do imóvel) etc. Quando presentes condições mais favoráveis desses aspectos, sobem os valores do m².

Todavia, conforme informação das corretoras pesquisadas, há algumas convenções comerciais adotadas pelo mercado imobiliário que, em se tratando da opção de compra e venda de imóveis, os valores previamente anunciados são passíveis de negociação. Isto é, caso um comprador/investidor se interesse por um imóvel, são realizadas contrapropostas comerciais para aquisição do bem.

Quando nos referimos a instalações de empreendimentos em imóveis disponíveis para locação, novamente a condição de proximidade do imóvel com a rodovia e de localização, como ocorre com os imóveis na opção de compra, influem no valor do m² do terreno ou prédio (barracão e/ou galpão).

O mesmo ocorre com os “terrenos limpos” disponíveis para locação na ZIS: segundo a pesquisa realizada com as corretoras locais, estes têm seus valores variando entre R$ 1,50 e R$ 2,00 o m², dependendo das condições adicionais dos imóveis. Os valores de locação de prédios (barracões e/ou galpões) geralmente estão entre R$ 15,00 e R$ 20,00 o m², também dependendo de outras condições de infraestrutura civil dos imóveis.

Nesta pesquisa sobre o mercado imobiliário local, diante dos valores sugeridos, tanto para compra e venda como para locação, inevitavelmente surge o processo de especulação imobiliária, como bem relatou o gestor de uma empresa industrial ligada à produção de painéis isotérmicos, na entrevista já citada aqui.

Certamente que os imóveis disponíveis, sejam eles para opção de compra e venda ou locação, se estiverem junto à rodovia se tornam referência comercial relevante para a composição de valor do m² anunciado pelo mercado imobiliário.

Independentemente de haver a supervalorização de alguns imóveis em áreas específicas da ZIS, a pesquisa confirma o que as evidências já nos faziam supor sobre a organização espacial em si. No entanto, ficou evidente, nesse processo desigual de ocupação do espaço, o poder de compra do capital, que faz com que alguns empreendimentos viabilizem suas instalações em locais privilegiados do ponto de vista funcional e estrutural.

Com esta investigação também foi possível identificar empreendimentos menores situados em outros locais menos privilegiados na ZIS, mas que buscam o protagonismo em seus setores comerciais, independentemente da localização.

Diante da situação funcional, estrutural e locacional de tais imóveis, fica a intrigante indagação: será que os empresários que oportunamente quiserem instalar-se na ZIS sabem que alguns locais próximos à rodovia sofrem restrições do uso?

Certamente se estes não fizerem uma pesquisa mais incisiva sobre seus usos, não saberão de tais restrições. Mas o tempo de permanência no imóvel adquirido servirá de alerta a eventuais usos que queiram realizar.

Na intenção de investigar as hipóteses e descobrir as motivações dos empresários para se instalar na ZIS, e com a realização de uma breve pesquisa de

mercado sobre valores de imóveis ali localizados, esta pesquisa também demonstrou interesse em trazer as atuais condições de infraestrutura que a área oferece. Dentre os aspectos observados, alguns foram por mim sugeridos e outros indicados e enfatizados pelos empresários durante as entrevistas, somando-se pontos positivos e pontos negativos diante das atuais condições da área observada.

Sobre os aspectos de oferta de serviços públicos, em especial para um dos empresários que atua no ramo de prestação de serviços, manutenção de veículos pesados (caminhões), um ponto negativo é a indisponibilidade atual de coleta de resíduos industriais. O empresário menciona o elevado preço que é cobrado para estar ambientalmente correto; atualmente toda essa operação de tratamento de resíduos é realizada nas dependências da concessionária.

> [...] a concessionária de veículos né... ela é como uma concessionária normal como se fosse uma de leve (veículos) é a mesma operação: **tem serviços, troca de filtro, de óleo, manutenções corretivas, manutenções preventivas, venda de peça de balcão, venda de pneu, reforma de veículos, venda de usados, venda de novo, certo?** [...] algumas condições aqui realmente não são muito apropriadas para a concessionária, o que demanda investimentos altíssimos, **o tratamento de resíduos, tratamento de água, separação de óleo, o próprio esgoto não tem disponível, toda essa parte de infraestrutura é muito importante para a concessionária, e se não existe, o custo é alto**. [...] ela (concessionária) hoje tem várias responsabilidades [...] responsabilidade social, responsabilidade ambiental, **e ser uma empresa sustentável é o que a B. busca**... (Gerente de Operações e Serviços, 38 anos)

Entre os demais empresários entrevistados, sobre a situação das vias a opinião da maioria converge como ponto negativo para a falta ou a precariedade de pavimentação das ruas de acesso nas proximidades do contorno e outros problemas de infraestrutura. Notadamente observou-se que tais vias na área da ZIS citadas pelos empresários não apresentam a pavimentação do padrão indicado para o tráfego de caminhões, como se detalha nas fotos 1 e 12 do Anexo D.

As vias são utilizadas, sobretudo pelos veículos pesados para transbordo de carga e descarga, bem como para acesso à rede de serviços ofertados nas imediações. Na fala de um diretor de empresa ligada ao comércio de caminhões, eis algumas situações vivenciadas nas vias que compõem a ZIS:

> [...] nós tivemos **problemas** com esse **asfalto aqui na frente**, esse asfalto **demorou um pouco para acontecer, agora está acontecendo e parece de bastante qualidade,** o trafego de veículos aqui é intenso e pesado. [...] **havia um poste, esse poste deu muita dor de cabeça, as cegonhas não tinham espaço para entrar aqui.** [...] com empresa de energia, de esgoto

> uma série de coisas, **foi bem complexo, trabalhoso, dolorido mas a gente conseguiu tirar o poste dali [...] e hoje em dia a entrada está livre para poder fazer o acesso aqui,** a cegonha (caminhão cegonha) entra tranquilo podendo abrir para a realização das manobras. (Empresário, 41 anos)

Entretanto, cabe aqui uma observação, no que diz respeito a outras áreas onde há outras vias que também integram a ZIS, cujos problemas diferem dos vivenciados nessa parte do zoneamento. Nessa parte específica da ZIS há maior adensamento populacional (zonas residenciais limítrofes), as vias são na sua grande maioria dotadas de pavimentação asfáltica, passeios (calçadas) dentro das normas do zoneamento municipal, como se vê na foto 15 no Anexo D.

Entre outros itens apontados pelos empresários como ponto negativo, destaca-se o sistema de transporte público coletivo. Para os empresários entrevistados, uma questão pontual é o número insuficiente e/ou reduzido de linhas de ônibus do transporte público coletivo que atendem a localidade num dos lados da rodovia. A fala a seguir é de uma empresária do setor siderúrgico que opina sobre o tema.

> [...] hoje aqui, só uma linha de ônibus atende nossos funcionários, e esta linha está aqui hoje porque nós solicitamos. **O problema é que o ônibus vem somente duas vezes ao dia**... [...] **nós temos dificuldade em conseguir colaboradores por causa do acesso ao transporte coletivo**... [...] a disponibilização é muito deficitária... (Gestora de Recursos Humanos, 32 anos)

Na ocasião, a empresária faz referência em especial ao número reduzido de horários[17] da linha de ônibus que passa na frente onde o seu empreendimento está instalado. A localidade por ela citada está basicamente no limite entre o zoneamento urbano/industrial e a zona rural.

Em entrevista via telefone, a gestora de uma empresa distribuidora de lâmpadas e reatores eletrônicos, instalada próximo a essa indústria siderúrgica, relata a mesma condição desfavorável quanto a disponibilidade de linhas de ônibus do transporte coletivo. E complementa ainda que a empresa em certos momentos, desde a sua instalação, questionou com o poder público municipal solicitando ampliação dos horários da linha de ônibus.

[17] Os horários da única linha de ônibus que atende a localidade são: o ônibus sai do Terminal Central às 07h20min e chega ao ponto final (empresa) às 08h10min, voltando a atender os usuários no ponto final às 23h10min. Disponível em: http://www.viacaosaojose.com.br/linha_urbana.html. Acesso em: 15 nov. 2014.

> [...] nós não somos bem atendidos (linhas de ônibus) aqui, **precisa haver mais horários de ônibus para atender as empresas**.
>
> [...] houve certos momentos em que **procuramos a prefeitura para viabilizar o transporte público com maior flexibilidade de itinerários**, mas até agora nada mudou. (Empresário, 45 anos)

Observa-se, no entanto, que a situação vivenciada pelas empresas que estão instaladas na outra margem da ZIS, correspondente ao limite do zoneamento urbano/industrial com a zona rural, difere no quesito oferta de linhas de ônibus do transporte coletivo; as demais empresas que estão localizadas na outra porção da rodovia têm maior número de linhas, itinerários e horários de ônibus.

Isso se justifica porque tais linhas de ônibus disponíveis nessa parte da ZIS não somente atendem os funcionários das empresas, mas também toda a população residente nas proximidades das indústrias, porquanto essas áreas (parte da ZIS) são proporcionalmente mais densas que a outra.

Como identificado em capitulo anterior, o sistema de transporte público coletivo municipal embora não possa ser referência de qualidade e eficiência, certamente é considerado de boa qualidade, se comparado com muitas cidades de centros urbanos similares ao de São José dos Pinhais. A crítica feita aqui sobre o deficitário sistema de transporte procede pela disparidade que há entre duas áreas de um mesmo zoneamento.

Como elementar ponto negativo a maioria dos empresários relata a atual condição de infraestrutura das marginais e dos acessos à rodovia. Esse aspecto é sem dúvida um dos questionamentos mais citados pela maioria. Todavia, esse fato foi atentamente observado pelo representante comercial da grande concessionária de caminhões instalado na marginal, mas que, de certa forma, está privilegiadamente localizada próximo a um viaduto que lhe dá acesso à rodovia. Diferentemente da situação conferida a da empresária que se diz refém do acesso ao contorno, construído por um posto de gasolina instalado na marginal da rodovia que fica próximo à sua empresa.

> [...] uma coisa que eu vejo bem interessante, que eu acho e que você já viu também com certeza, é algumas partes de marginal. [...] eu ando muito de bicicleta e às vezes eu vou embora e depois pego a BR-277, ando um pouquinho **eu pego esta parte da marginal esquerda, que é toda de "terra", ali não tem condições de trafegar e as empresas estão alocadas ali, é uma coisa assim incrível, como o cara (empresa) está sobrevivendo ali? E o que está acontecendo? Qual é o tipo de negócio**

> **dele? Realmente, isso daí se torna inviável que seja ampliado até para outros novos negócios, novas possibilidades, essa parte da marginal é bem crítica**.
>
> [...] veja, nós aqui não temos ruas asfaltadas próximo à empresa, **nosso acesso ao contorno se faz através do posto de combustível ali da marginal.** [...] nós quando agendamos uma reunião com fornecedores, fica difícil para eles chegarem até aqui. [...] **nós orientamos eles para que cheguem até o posto e depois consigam chegar aqui, porque os acessos são difíceis**. [...] nós até colocamos em nosso site 3 mapas de como chegar aqui. (Gerente de Operações e Serviços, 38 anos)

Novamente cabe aqui fazer as devidas ressalvas quanto ao fato de a via marginal ainda não ter sido pavimentada, nem terem sido concluídos os acessos à rodovia pelas vias marginais. Conforme relatado no capítulo anterior, a rodovia é regida por normativas legais de uso, e por tais condicionantes, a faixa de domínio que compreende a rodovia é restritiva ao uso conforme sua classificação.

Detalhe que chama a atenção é o fato de esta condicionante de restrição à rodovia ser desconhecida por boa parte dos empresários instalados nas marginais ou proximidades do contorno. Apesar disso, observa-se, com a atual ocupação da área (ZIS), é a expectativa de parte dos empresários em usufruir das marginais e de possíveis acessos rodovia, mesmo que estes sejam ilegais e/ou clandestinos.

Para exemplificar essa afirmação de que a população local se compõe de residentes, empresários ou até mesmo caminhoneiros que usam as vias marginais do Contorno Leste de Curitiba, recorre-se a uma reportagem publicada em 26 fevereiro de 2013 no site de um jornal[18] do município, trazendo a seguinte manchete: *Representantes do Poder Público e concessionária debatem falta de marginais em SJP*. Nesse encontro, realizado no plenarinho da Câmara dos Vereadores, estavam presentes: prefeito, vereadores, deputado e demais autoridades de órgãos representativos do setor, bem como o representante da concessionária e empresários.

No encontro foi debatida a possibilidade de implantação das marginais para uso da população local e de outras obras previstas no contrato de concessão, sendo essas viabilizadas pelo governo federal através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da mobilidade, conforme informação do executivo municipal. O que ficou claro nesse encontro, basicamente, foi a expectativa de futuramente essa

[18] Reportagem do jornal Pauta SJP, publicada em 13 de fevereiro de 2013. Disponível em: http://www.pautasjp.com/noticia.php?nid=2663. Acesso em: 21 dez. 2014.

via, que passa pelo município de São José dos Pinhais, ser contemplada com a implantação das vias marginais.

No entanto, essa possibilidade ainda é nula, pois, segundo informou a assessoria técnica da concessionária Autopista Litoral Sul, empresa que administra a rodovia, atendendo solicitação formal feita pela presente pesquisa sobre o tema, até a primeira quinzena de janeiro de 2015 as obras solicitadas não constavam do seu cronograma de obras. O setor responsável relatou que as obras a serem realizadas na rodovia seguiram o previsto em contrato firmado com os órgãos responsáveis – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT).

O já citado posto de combustível instalado às margens da rodovia e que atualmente é utilizado como meio de acesso ao contorno pela população local, realizou importante obra de acesso de transposição sobre a rodovia, cabendo aqui relatar alguns detalhes sobre essa obra civil.

Realizada com recursos financeiros próprios, a obra mirou usuários de ambos os sentidos da rodovia, para que eles pudessem abastecer seus veículos, realizar compras e utilizar os demais serviços no posto de combustível. Conforme informação de um funcionário do setor administrativo do posto de combustível, essa obra enfrentou alguns conflitos de interesse, desde o seu projeto até a sua conclusão. Muito pelo fato de o viaduto ter sido projetado e construído próximo à área de domínio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), justamente no cone imaginário de aproximação de aeronaves, do projeto da terceira (3º) pista do Aeroporto Internacional Afonso Pena. Nesse local existe uma área restritiva ao uso e ocupação, devido ao projeto de ampliação do aeroporto com a construção da terceira (3º) pista, que se sobrepõe à área de domínio da rodovia, como se ilustra na foto 11 do Anexo D.

Informações fornecidas por um funcionário que acompanhou todo o processo da obra até a conclusão do viaduto, houve procedimentos de embargo por parte da INFRAERO, com intuito de interrompê-la, impedindo que o viaduto fosse concluído.

No entanto, as obras do viaduto e acessos foram concluídas e hoje estão em pleno funcionamento. Procurado o setor de urbanismo do município e concessionária responsável pela rodovia para maiores informações sobre as obras, ambos autorizaram a construção do viaduto mediante aprovação de projetos previamente solicitados.

Com relação aos acessos hoje existentes, que foram construídos pelo posto de combustíveis, os quais ligam as vias marginais até o posto de combustíveis e depois à rodovia propriamente dita, observou-se que, mesmo após a colocação das placas de sinalização de trânsito indicativo em pontos específicos, proibindo o trafego num sentido da via marginal, é comum usuários ignorarem a sinalização e utilizarem os acessos, num flagrante desrespeito às leis de trânsito.

Nessa área próxima ao posto de combustível há dois (2) pontos com acessos clandestinos, isto é, acessos que contrariam as normativas que regem a rodovia. Existem ainda mais outros cinco pontos observados ao longo do trecho compreendido em São José dos Pinhais, os quais são, sobretudo, acessos clandestinos.

Segundo informação do setor responsável da COMEC, os acessos pelas vias marginais não pavimentadas que estiverem em não conformidade, serão fechados. Atualmente a concessionária realiza inúmeras inspeções para o fechamento de acessos clandestinos. Porém, a cada acesso fechado, a população local realiza nova abertura.

Questionada sobre a possibilidade de determinada empresa instalada às margens da rodovia implantar seu próprio acesso, a concessionária administradora da rodovia disse não haver impedimento, desde que sejam seguidos os procedimentos previamente estabelecidos:

> O interessado/empreendedor entra em contato com a Concessionária informando do interesse de instalar o empreendimento e o tipo de empreendimento que se trata (comércio, posto de gasolina, empresa logística, porto seco, indústria, entre outros). A partir do comunicado, a Concessionária avalia se há, tecnicamente, a viabilidade de implantação no local requerido (avalia se há obstrução com pontes, viadutos, outros acessos já existentes, relevo existente, etc.). Sendo positiva a viabilidade, a Concessionária requer ao interessado um Estudo de Impacto de Vizinhança com foco no estudo de tráfego para caso de polos geradores (empresa logística, porto seco, indústria, entre outros). A concessionária analisa o estudo e, se de acordo, solicita o projeto executivo viário do acesso para submeter à aprovação da ANTT. Se o empreendimento for viável e não for um polo gerador de tráfego (comércio, posto de gasolina, entre outros), a Concessionária solicita diretamente o projeto executivo viário. (Setor de Comunicação da Concessionária via correio eletrônico)

Um exemplo de empreendimento que já implantou via marginal no Contorno Leste de Curitiba seguindo os trâmites legais é o Centro de Distribuição (CD) Casas

Bahia. Instalado no ano de 2006, o empreendimento foi notícia[19] na época num dos principais jornais de circulação no vizinho estado de São Paulo. Com uma área de cento e quinze mil (115.000) m² com galpão medindo aproximadamente 70,000 m², o investimento na sua construção foi da ordem de R$ 33.000.000,00 (trinta e três milhões) de reais. É o primeiro CD da rede instalado na região Sul do Brasil.

Segundo informação publicada no jornal Estadão de São Paulo, o CD tem capacidade para receber cerca de sessenta (60) caminhões de expedição e vinte e cinco (25) carretas de mercadorias de diversos fornecedores.

Num aspecto de espacialidade, o CD das Casas Bahia impressiona quem transita pela rodovia pela primeira vez, quando observa a movimentação logística de caminhões e demais veículos nas dependências do empreendimento no tocante ao seu tamanho e volume de movimento.

E realmente, o CD se destaca dos demais empreendimentos instalados na ZIS pelo seu gigantismo. É, de longe, um dos maiores empreendimentos já instalados às margens e/ou nas proximidades do Contorno Leste de Curitiba, no município de São José dos Pinhais, juntamente com a indústria francesa fornecedora de peças interiores automotivas para a montadora Renault.

Na época de sua instalação, havia a expectativa de o Centro de Distribuição gerar mais de trezentos (300) empregos diretos, segundo informação institucional da comunicação social da prefeitura municipal de São José dos Pinhais. Embora tivéssemos tentado com o Recursos Humanos do CD, não conseguimos saber o número exato de funcionários que hoje ali trabalham.

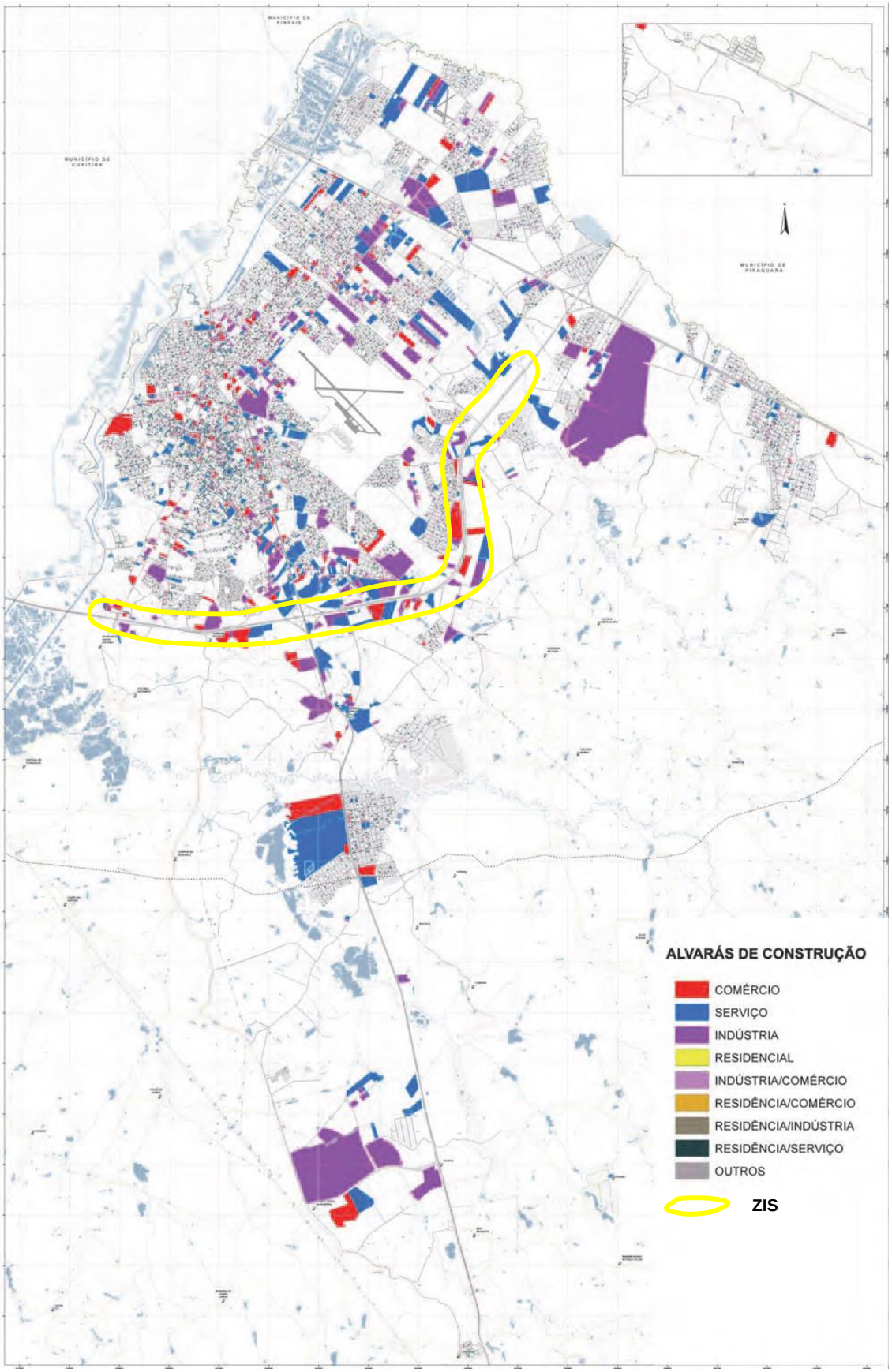
Para termos um panorama geral e especializado dos inúmeros empreendimentos que solicitaram alvarás de construção/instalação à prefeitura do município, apresentamos um esboço reorganizado de mapa na Figura 12 (Lerner *et al*. 2014) em cujo detalhe se pode ver a Zona Industrial e de Serviços (ZIS) com os polígonos que representam os empreendimentos que tiveram seus alvarás de construção concedidos até o mês de novembro de 2014.

Na Figura 13, outro mapa referenciando os empreendimentos que tiveram seus alvarás de funcionamento concedidos até o mês de novembro de 2014, destacando as atividades comerciais na ZIS. Observou-se que a alguns

[19] Informação publicada no jornal ESTADÃO. Disponível em: http://economia.estadao.com.br/noticias/mercados,casas-bahia-inaugura-centro-de-distribuicao-no-parana,20061004p17222. Acesso em: 03 jan. 2015.

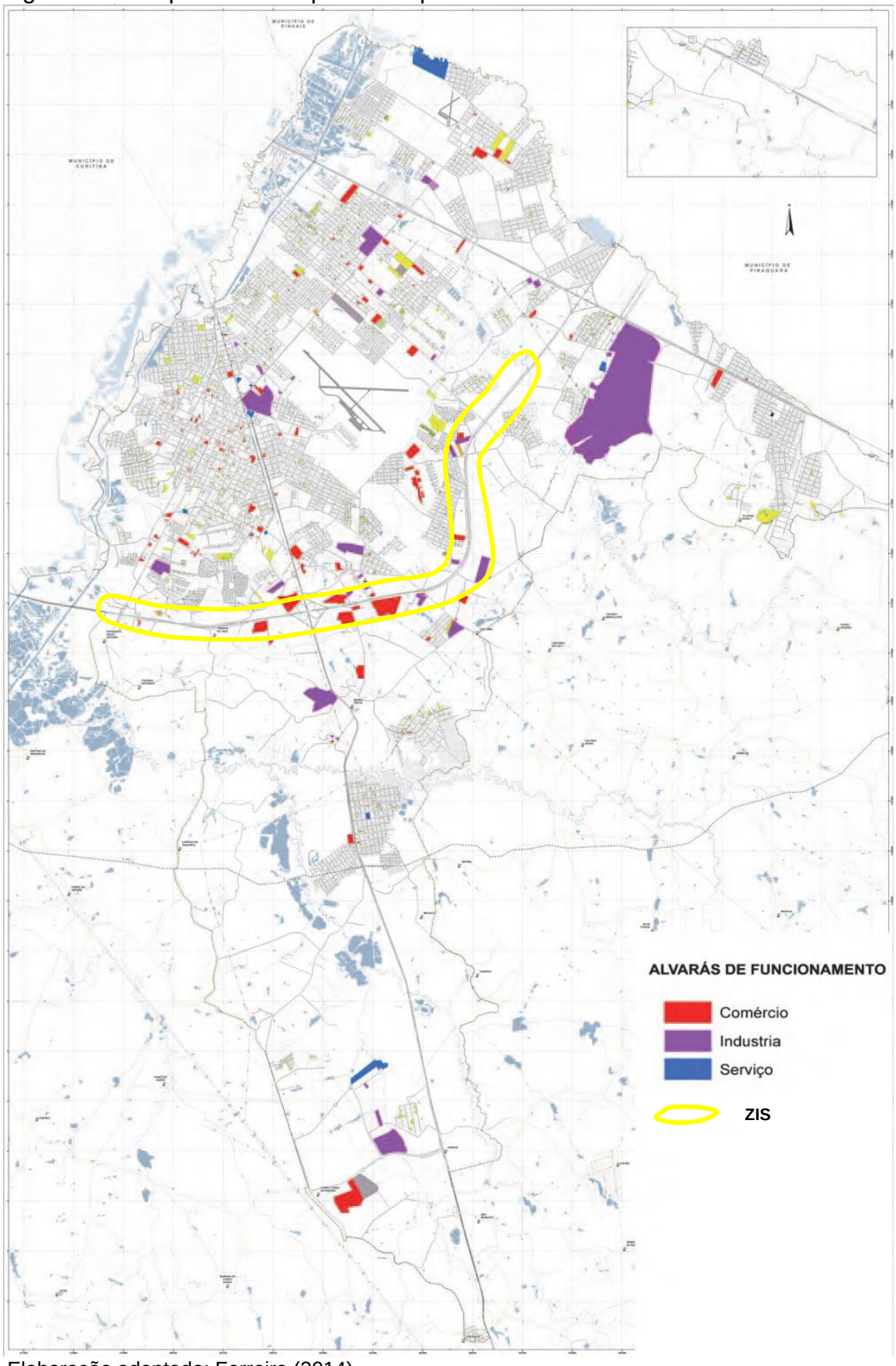
empreendimentos foi solicitado o EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), conforme orientações do Plano Diretor municipal.

Figura 12 – Mapa do município com empreendimentos com alvarás de construção.



Elaboração adaptada: Ferreira (2014)
Fonte: PMSJP / Lerner *et al.* (2014)

Figura 13 – Mapa do município de empreendimentos com alvarás de funcionamento.



Elaboração adaptada: Ferreira (2014)
Fonte: PMSJP / Lerner *et al.* (2014)

Através de uma consulta a imagens aéreas de parte da área de estudo em arquivos públicos, obtiveram-se fotografias aéreas do ano de 2000, onde foi possível identificar a referida área (ZIS), de acordo com o objeto de referência da época, (construção e implantação), do Contorno Leste de Curitiba. Essas fotografias aéreas compõem seleção de estudos realizados pela Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA)[20], e tinha como objetivo, mapear a Bacia Hidrográfica do Alto Iguaçu, a qual compreende parte do município de São José dos Pinhais.

Alguns processos administrativos que exigem licenças para captação de imagens impediram a obtenção de imagens atuais de satélite e/ou fotografias aéreas, mais precisamente do ano de 2014 da área de estudo. Contudo, para uma simples análise temporal espacial e evolutiva no período de doze (12) anos da área de estudo, foram utilizadas imagens de satélite obtidas do site de buscas “Google” datadas de 2012, como detalham as imagens do Anexo E.

Nessa evolução temporal baseada nas imagens, analisou-se que no decurso desses doze (12) anos, a ZIS vem sendo ocupada e configurada de forma esparsa e heterogênea, com a organização espacial de empreendimentos e habitações ao longo da rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba. Certamente daqui a alguns anos essa espacialização terá nova configuração decorrente do aumento de uso e ocupação na área observada para essas finalidades comerciais.

O que chamou a atenção nessa simples análise temporal comparativa do ambiente em doze (12) anos, e mesmo na percepção visual na atualidade, foi que mesmo havendo alguns trechos urbanos adensados em 2000, havia também vazios urbanos, que hoje foram consideravelmente ocupados até a presente data, muito pelo fato de o município ter atingido níveis consideráveis de crescimento populacional naquela década, segundo Censo Demográfico (IBGE, 2010).

Entretanto, segundo informação da equipe técnica da prefeitura sobre o plano futuro projetado na atual revisão do Plano Diretor, o adensamento urbano basicamente não está direcionado para a área de estudo desta pesquisa. Segundo a viabilidade de crescimento e ampliação da área urbana no município, o adensamento tende a se voltar para o plano de integração metropolitana, entre os municípios de São José dos Pinhais e Fazenda Rio Grande, consolidando a Avenida

[20] As fotografias aéreas para analise temporal foram obtidas junto à Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA). Disponível em: http://www.aguasparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=96. Acesso em: 10 jan 2015.

Rui Barbosa como eixo de integração e estruturação urbana do município, estimulando a ocupação urbana e o adensamento populacional na parcela do território compreendida entre a rodovia BR-277 e o Contorno Leste de Curitiba, área essa com grande concentração de infraestrutura e equipamentos públicos.

Questionados sobre como a equipe técnica da prefeitura vê os empreendimentos instalados às margens da rodovia, onde empresários locais pleiteiam uma via marginal pavimentada e acessos lindeiros à rodovia, considerando que estes não podem ser facilmente implantados. De modo geral, os técnicos servem de mediadores das solicitações de implantação aos setores responsáveis pela administração, mas não podem ir além disso, por escapar à sua área de competência, uma vez que é faixa de domínio federal, Até certo ponto, essa questão não é de fácil resolução e é até compreensível que sejam áreas e assuntos *conflitantes*.

Outra informação relevante obtida com o corpo técnico da prefeitura envolve as áreas limítrofes da ZIS e da ZESI (do zoneamento urbano): tratando-se de zona rural, tende a ter seu crescimento controlado, pois é de interesse do município manter suas características rurais, pelo forte apelo comercial em função do turismo rural desenvolvido nas imediações pelo *caminho do vinho.*

Por fim, cabe ressaltar que a ZIS, ou mesmo a área que envolve a rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba, parece ser um ambiente independente da organização espacial anunciada por esta pesquisa, que teve como foco de estudo os empreendimentos econômicos nela instalados, assunto que despertou curiosidade científica pelo modo como ocorre. Todavia, essa área se *encaminha* para um processo *dinâmico* de ocupação na medida dos usos em função da disponibilidade espacial conexa ao mercado imobiliário e também das formas estruturais e funcionais oferecidas, que no meu ponto de vista está com um planejamento setorial no mínimo equivocado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para fundamentar as considerações finais sobre o processo da organização espacial na área de estudo, julgou-se conveniente iniciá-las pela abordagem teórica conjuntural em que se processou essa realidade. Acredita-se que esse processo de ocupação do espaço se deu pelas ações de uso que o homem faz quando se apropria do espaço geográfico numa inter-relação da sociedade com a natureza ao longo da história físico-social do município de São José dos Pinhais.

Ainda que a presente pesquisa tenha se pautado em consideráveis recortes de fatos descritivos no processo de ocupação do espaço e da vida social e econômica do estado e do município, objetivou-se resgatar os conceitos teóricos fundamentais na tentativa de entender a organização espacial em estudo.

Diante de tal fundamentação teórica, mormente do conceito de Organização Espacial de Correa (1995), da teoria de Formação Sócio-Espacial de Santos (1977) e com o apoio da perspectiva explicativa de totalidade (holística) e de inter-relação entre os elementos da natureza e da sociedade de Mamigonian (1999), percebeu-se que foi fundamental realizar uma pesquisa histórico-geográfica em seus aspectos sociais e econômicos do município, para deduzir a organização espacial na ZIS ou mesmo da área em torno, que é envolvida pela rodovia BR-116 – Contorno Leste de Curitiba.

Iniciando pela releitura de Formação Sócio-Espacial do município e chegando aos dias atuais, vemos que o processo de ocupação do espaço na área observada se traduz pela necessidade do homem em se situar num “local”, num objeto tangível para desenvolver suas atividades sociais. Então, quando se insere o elemento “espaço” na categoria de Formação Econômica e Social baseada na obra de Marx e Engels, Santos (1977) não somente dá materialidade ao conceito, mas projeta esse elemento – o espaço – na sua funcionalidade essencial, que é fruto da ação de produção e reprodução social do homem nesse determinado local.

Como é hoje representada e observada na área de estudo, a organização pode ser chamada de criação do homem para sua disposição e também colocada por ele para uso funcional. E quando os grandes empreendimentos instalados em determinados locais querem se fazer “grandes” no aspecto tamanho, querem ainda se fazer representar por sua imponente importância econômica e social.

Aos olhos de terceiros esses empreendimentos podem parecer ainda maiores, quando ocupam um “espaço” pelo qual provocam impacto na vida

econômica e social da sociedade de determinada localidade. Exemplos dessa envergadura estão presentes em algumas porções do espaço ou mesmo da área observada, não excluindo os empreendimentos de menor ocupação do espaço, que do ponto de vista desta pesquisa não são menos importantes no contexto espacial, econômico e social.

E prosseguindo na tentativa de concluir o trabalho, esboçamos algumas comparações entre momentos históricos de ocupação e transformação que viveu o município de São José dos Pinhais, desde quando se estabeleceu o espaço denominado Arraial Grande, no século XVII, que aos poucos foi sendo ocupado pelos mineradores, e tempos depois, com a chamada *segunda onda* de industrialização na década de 1990, até agora, com a atual organização espacial na ZIS, mostrando seu notório crescimento em termos de ocupação.

Dentre os fatos históricos, destaca-se a escassez do ouro no Arraial Grande, que fez com que o contingente populacional dessa lavra fosse dispersando-se e procurando outros locais nos arredores para iniciar outras atividades socioeconômicas, aparecendo aí a sua vocação agrícola. Já num segundo momento, a instalação das montadoras do setor automotivo e suas fornecedoras transformou o município, criando-se a RMC e elevando o estado à posição de segundo (2º) polo industrial do setor no país. E atualmente, mais precisamente após os anos 2000, com a implantação do Contorno Leste de Curitiba, o espaço se reconfigura, sobretudo na ZIS e na área que envolve a rodovia, com a instalação de sucessivos empreendimentos econômicos.

De certa forma, no século XVII, quando deixaram as lavras, os mineradores ocupavam uma região “natural”; no entanto, esse espaço já deixara de ser natural, pois se o homem ali estava e se aproveitava desse espaço, ele passa a ser considerado *segunda natureza,* conforme postulados de Marx. Quando o povoamento se dispersou pela região, foi transformando o espaço num “ambiente novo” para a produção econômica e social de São José dos Pinhais.

Exemplo do segundo fato histórico é o processo de industrialização pelo qual passou o município na década de 1990, transformando um “espaço antigo” num “espaço novo” para receber os parques industriais. E esse espaço, que já era conhecido pelo homem, passa agora a integrar um ambiente transformado e destinado a satisfazer outras necessidades da vida econômica e social do estado e do município. Isso não quer dizer, todavia, que os “velhos” espaços, como a Cidade

Industrial de Curitiba, deixaram de ser produtivos, como ocorrera anteriormente com as lavras de ouro do Arraial Grande.

O “atual espaço” destinado ao estabelecimento de indústrias, de comércio e de serviços, refere-se a uma área onde há certas ocupações de aproveitamento funcional, locacional e de infraestrutura, onde tais empreendimentos econômicos se organizam espacialmente ao longo de uma rodovia à qual é atribuída a funcionalidade básica de via expressa, como já se viu aqui. E essa área passou a acolher inúmeros empreendimentos econômicos, produzindo uma variada gama de bens e serviços, ficando nítida a ação indutora da rodovia para esse movimento econômico-social e espacial, mesmo não tendo sido esse o objetivo inicial e nem o atual do contorno viário.

O que se pôde alçar de conclusivo sobre a área observada e a comparação com os acontecimentos que marcaram a história do município estiveram e estão relacionados ao seu aspecto econômico, social e espacial, pois esses aconteceram e continuam acontecendo com uma dinâmica diferente, de acordo com o uso dos espaços, sejam eles “naturais”, transformados ou modificados.

Quanto ao que houve de fato na área de estudo, concluiu-se que há uma tendência de ocupação em grande parte de empreendimentos que têm por finalidade e implicação o emprego de caminhões relacionados efetivamente nas suas atividades comerciais. A logística e/ou transporte de mercadorias e produtos realizada por caminhões, a comercialização de peças e veículos pesados, e ainda sua manutenção constituem os ramos de atuação geral desses empreendimentos.

Outro importante fato conclusivo observado a respeito da área se relaciona a um dado negativo indicado por alguns empresários e gestores, que em contrapartida se torna positivo do ponto de vista econômico e social de inúmeros trabalhadores residentes no município. É a condição deficitária de determinado aspecto do sistema de transporte público coletivo municipal, mas que já foi metropolitano, pois um considerável contingente da população ativa se beneficia do fato de algumas empresas darem preferência a trabalhadores que residam próximo aos locais de trabalho.

Ainda que esse modelo de contratação tenha sido adotado por algumas empresas investigadas, as que o adotam acabam por abrir mão de certos profissionais qualificados, que são descartados por residirem distante do local de trabalho. No entanto, esse critério admissional não é regra, pois algumas empresas

instaladas na área, sobretudo as bem situadas, perto das vias que compõem o sistema de transporte público coletivo, sendo atendidas por várias linhas e horários de ônibus, não avaliam seus trabalhadores pela distância maior ou menor que separa suas casas do local de trabalho.

De certa maneira, conclui-se que algumas empresas acabam sendo beneficiadas por fatores locacionais, mas elas pagam certo preço por esse bônus, no valor de compra ou de locação dos imóveis que se revertem posteriormente nessa operacionalização. Já outras empresas acabam por ficar com o ônus, não somente o praticado pelo mercado imobiliário, mas fundamentalmente pela condição ineficaz da gestão pública relacionada ao planejamento setorial.

Ainda que algumas condições diferenciem certos locais de ocupação na ZIS, penso positivamente que se pode acertar futuramente com os “erros”: historicamente o planejamento praticado em inúmeras situações, sobretudo o planejamento urbano e regional, é trabalhado no limiar entre o plano e a ação, o que se projeta e dá certo, e o que se projeta e dá errado. Nessa situação é onde entra a revisão do planejamento e se viabiliza a alteração necessária. Nesse caso, inevitavelmente se aprende com os erros, o que exige o máximo de cautela, evitando causar grandes impactos negativos com as ações ou decisões tomadas.

No aspecto geral de planejamento para a ZIS é importante considerar que os empreendimentos, em geral instalados às margens e/ou nas proximidades da rodovia, não sejam idealizados como algo diferente para o bônus de estarem bem localizados, no que se refere à condição futura de ser implantada uma via marginal pela iniciativa pública que lhes serviria de acesso à faixa principal da rodovia. Até porque essa expectativa estaria indo contra o planejamento inicialmente concebido para a rodovia nesse trecho onde a rodovia realiza o contorno viário metropolitano.

Os muitos acessos clandestinos e áreas de conflitos de interesses de uso e ocupação existentes na rodovia, são sobretudo aspecto negativo dada as condições restritivas do planejamento anteriormente concebido para a faixa de domínio da rodovia. No entanto, mesmo havendo algum impedimento quanto a construção de acessos e usos, há exceções aonde os empreendimentos tem seus acessos autorizados para construção, mediante aprovação de projetos e o custeio de tal obra com recursos próprios.

Os conflitos na área observada são por ocasião latentes e condicionados aos variados usos específicos que cada esfera do poder visa conceber, bem como os

desejados pela iniciativa privada. Essas ocorrências destoam do planejamento concebido para faixa de domínio da rodovia, pois estas confrontam ações projetadas com as praticadas.

Em termos gerais de planejamento para a ZIS e/ou para a área circundante da rodovia, e para que essas áreas futuramente possam receber novas ocupações, deve haver basicamente uma adequação funcional e estrutural para bem estabelecer os empreendimentos econômicos. Na medida em que se projeta o crescimento de ocupações na área, também se planejam interligação a locais de entroncamento e acessos à rodovia atualmente permitidos, viabilizando, quando possível, a conexão e integração ao eixo modal, considerando que grande parte das empresas hoje ali instaladas efetua sua logística (carga e descarga) pelo sistema modal rodoviário.

No âmbito de observação e percepção geral da ZIS e/ou mesmo da área em torno da rodovia, esta pesquisa considerou conclusiva e pertinente a geração de emprego e renda no contexto econômico e social que o município vivencia, independentemente de localização. Todavia, notadamente esses processos de ordem social decorrem da ocupação e da organização espacial de forma intencional, espontânea e ao mesmo tempo indutora, proporcionada pela relação de uso ou emprego da rodovia, a qual acarreta demandas para quaisquer finalidades, sobretudo a da produção industrial, comercial e de serviços.

Por constituir-se numa iniciativa indutora de ocupação, pela forma espacial como se apresenta hoje a rodovia BR-116, cabe por fim sugerir futuros trabalhos que possam compreender as ocupações e organizações sócio-espaciais existentes nos demais municípios vizinhos a São José dos Pinhais que também são tangenciados pela rodovia BR-116. Ao todo são cinco (5) os municípios que integram os quase quarenta e quatro quilômetros (44 km) do trecho do Contorno Leste de Curitiba. Mesmo que cada município apresente suas próprias características histórico-culturais, socioeconômicas e ambientais, esses municípios estão sujeitos a uma variada gama de alterações territoriais em função de perspectivas sociais e ambientais ligadas ao planejamento urbano e regional.

REFERÊNCIAS

AB' SÁBER, A. N. **Os domínios de natureza no Brasil**: potencialidades paisagísticas. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

ALVES-MAZZOTTI, A. J.; GEWANDSZNAJDER, F. **O método nas ciências naturais e sociais**: pesquisa quantitativa e qualitativa. São Paulo: Pioneira, 1998.

BALHANA, Altiva Pilatti et al. **História do Paraná**. Curitiba: Editora Grafipar. 1969. vol. 1.

BENKO, Georges. **Indústria de Alta tecnologia e Desenvolvimento Regional**: A Lógica da Localização. *In*: Economia, Espaço e Globalização na Aurora do Século XXI. São Paulo: Hucitec, 1999.

BOBROWEC, A. F. **Almanaque São José dos Pinhais**. Vol. 1 História e Política. Revista Pública Nº 7. Ano IV. Prefeitura Municipal de São José dos Pinhais, 2014.

CARVALHO, M. S. Os mitos da Reforma Agrária e da Geada no Norte do Paraná. In: FRESCA, T. M.; SALVI, R. F.; ARCHELA, R. S. (Org.). **Dimensões do espaço paranaense**. 1. ed. Londrina, PR: UEL, 2002. v. 1, p. 59-76.

CASTELLS, M. A. **Sociedade em rede na era da informação**: economia sociedade e cultura. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

COMEC. Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba**: propostas de ordenamento territorial e novo arranjo institucional. Curitiba, 2006.

COLNAGHI, Maria Cristina et al. **São José dos Pinhais**: a trajetória de uma cidade. São José dos Pinhais: Prefeitura Municipal; Curitiba: Prephacio, 1992.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. 7. ed. São Paulo: Editora Ática, 2002.

CROCETTI, Z, S. **Evolução Sócio-Espacial do Paraná – Estudos de Geografia Econômica do Paraná**. Dissertação de Mestrado. Florianópolis, 2007.

FRESCA, T. M. Rede urbana paranaense e produção industrial: uma análise necessária. In: Elson Manoel Pereira; Leila Christina Duarte Dias. (Org.). **As cidades e a urbanização do Brasil: passado, presente e futuro**. 1ed. Florianópolis: Insular, 2011.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. **A nova territorialidade da indústria e o aglomerado metropolitano de Curitiba**. Tese de doutorado do Programa de Pós-graduação em Geografia Humana da USP. 2001.

_____. **A Nova Lógica de Localização Industrial no Aglomerado Metropolitano de Curitiba**. R. Paran. Desenv. Curitiba, n. 103, p. 79-100, jul./dez. 2002.

_____. Localização industrial e extensão urbana em Curitiba. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O.L.C.F. (Org.). **Dinâmicas Intrametropolitanas e Produção do Espaço na Região Metropolitana de Curitiba. Rio de Janeiro**: Observatório das Metrópoles: Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

FLICK, Uwe. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. Trad. Sandra Netz; 2º Ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

FLICK, Uwe. **Introdução à Metodologia de Pesquisa**: Um guia para iniciantes. Trad. Magda Lopes. Rev. Dirceu da Silva. Porto Alegre: Penso, 2013.

GERHARDT, T. E., & SILVEIRA, D. T. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2009.

IAPAR – Instituto Agronômico do Paraná. Disponível em: http://www.iapar.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=597. Acesso em: 07 dez. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dados censitários. IBGE Cidades. Disponível em: http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil. Acesso em: 01 mar. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: http://mapas.ibge.gov.br/tematicos/vegetacao. Acesso em: 14 dez. 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=412550&search=parana|sao-jose-dos-pinhais|infograficos:-informacoes-completas. Acesso em: 14 dez. 2014.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. PARANÁ EM NÚMEROS. Disponível em: www.ipardes.gov.br. Acesso em: 01 nov. 2013.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. CADERNO ESTATÍSTICO - MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Disponível em: www.ipardes.gov.br. Acesso em: 01 nov. 2013.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em:http://www.ipardes.gov.br/perfil_municipal/MontaPerfil.php?codlocal=6&btOk=ok. Acesso em: 14 dez. 2014.

LERNER, Jaime et al. **Estudo de Macroestruturação Urbana** – Município de São José dos Pinhais. Relatório 1 – Leitura da Realidade, 2014.

LIMA, C. A., MENDONÇA, F. **Planejamento Urbano-Regional e Crise Ambiental** - Região Metropolitana de Curitiba. São Paulo em perspectiva, 15 (1) 2001.

LIMA, C. A. **Sustentabilidade e Gestão Urbana na grande Curitiba** - Disponível em http://www.anppas.org.br/encontro_anual/.../GT/.../cristina_araujo.pdf. Acesso em: 07 jun. 2010.

LIMONAD, E. Urbanização e Organização do Espaço na era dos Fluxos. In: SANTOS, M.; BECKER, B. K. [et al.]. **Território, Territórios**: ensaios sobre ordenamento territorial. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007. 3º. ed.

MAACK, R. **Geografia Física do Estado do Paraná**. 3º ed. Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

MAMIGONIAN, A. A Geografia e a formação social como teoria e como método. In: SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **O mundo do cidadão um cidadão do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. Notas sobre a Geografia urbana brasileira. Anais do Encontro Nacional de Geógrafos. Fortaleza: AGB, 1978.

_____. **Tendências atuais da Geografia**. Revista Geosul. Florianópolis: Editora da UFSC, n. 28, v. 14, 1999.

ITCG – Instituto de Terras, Cartografia e Geociências. MAPA DE CLIMA DO ESTADO DO PARANÁ. Disponível em: www.itcg.pr.gov.br/arquivos/File/.../Mapas.../Mapa_Climas_A3.pdf. Acesso em: 07/12/2014.

MOREIRA, Julio Estrela. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá**: até a emancipação da Província do Paraná. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975. 3 v.

MAROCHI, Maria Angélica. **Imigrantes 1870-1950**: Os Europeus em São José dos Pinhais. Ed. Travessa dos Editores, 2006.

MARTINS, Romário. **História do Paraná**. Curitiba: Travessa dos Editores, 1995. P. 524.

NOJIMA, D. MOURA, R. SILVA, S. T. Dinâmica Recente da Economia e Transformação na Configuração Espacial... In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. (Org.) **Dinâmicas Metropolitana de Curitiba**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles: Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS PINHAIS. Disponível em: http://www.sjp.pr.gov.br/a-cidade/. Acesso em: 14 dez. 2014.

RANGEL, Ignácio. **O Brasil na fase B do Quarto Kondratiev**. In: RANGEL, Ignácio; Obras reunidas - v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

SANTOS, L. J. C. et. al. Mapeamento Geomorfológico do Estado do Paraná. RESVISTA BRASILEIRA DE GEOMORFOLOGIA - Ano 7, nº 2 (2006). Disponível

em: www.neotectonica.ufpr.br/geomorfologia/mapeamento.pdf. Acesso em: 06 dez. 2014.

SANTOS, M. **Sociedade e Espaço**: A formação social como teoria e como método. Boletim Paulista de Geografia, nº 54. São Paulo, 1977.

_____. **Por uma geografia nova**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

_____. **Metamorfose do Espaço Habitado**. 5º ed. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____.**Técnica, espaço, tempo – globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp. 2008.

SILVEIRA, M. A. T. Infraestrutura de Transportes, Turismo e Desenvolvimento Territorial. Um Foco na Região Metropolitana de Curitiba e Litoral do Paraná. In: FIRKOWSKI, O.L.C.F. (Org.). **Transformações Territoriais**: Experiências e Desafios. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles. Autoria, RÜCKERT, A. A... [et al.]. Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

TAVARES, L. P. O. **São José dos Pinhais no Contexto da Recente Industrialização Metropolitana**: Reflexos Socioespaciais. Dissertação de Mestrado. UFPR. Curitiba, 2004.

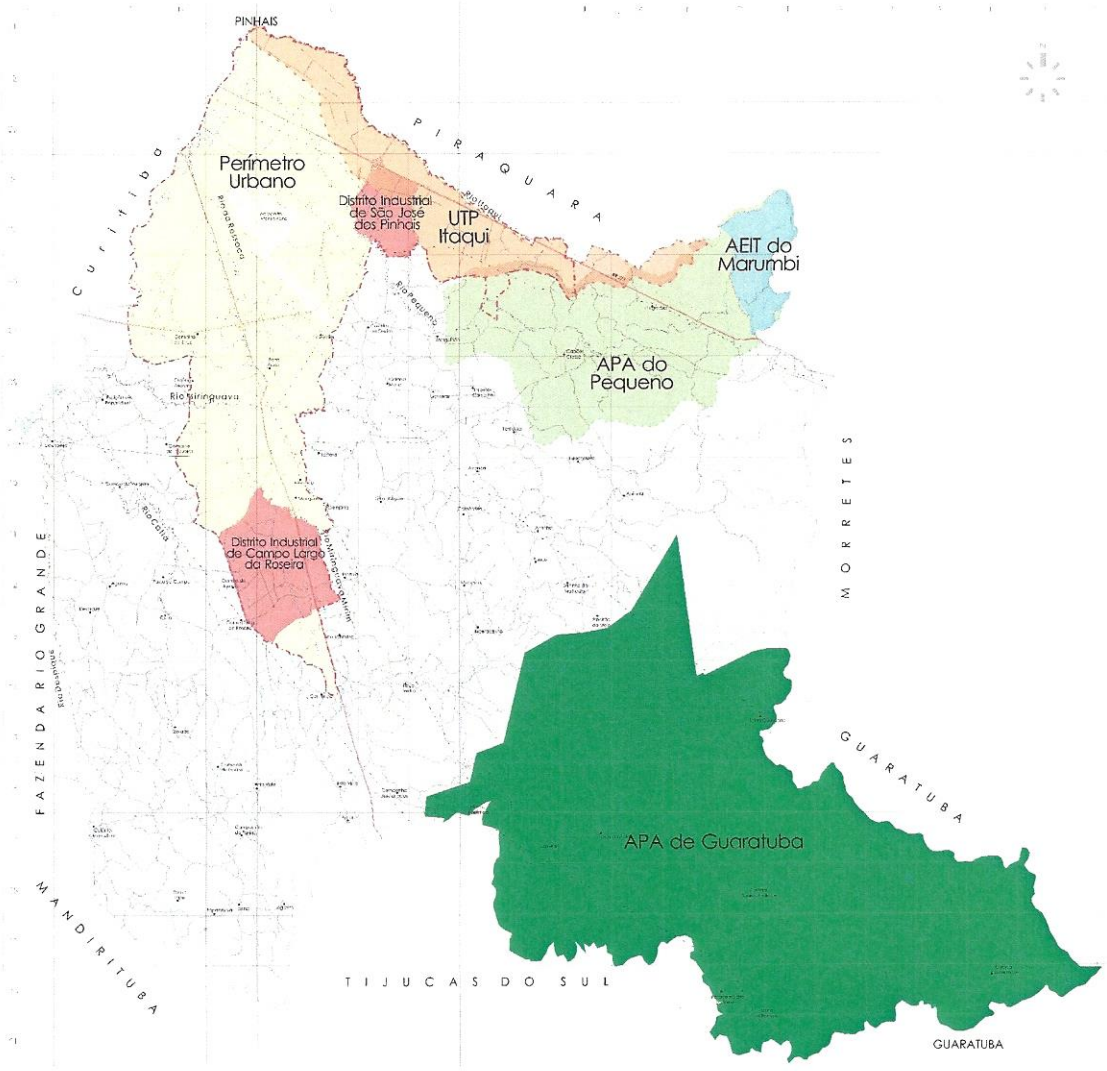
_____**. São José dos Pinhais no Contexto da Recente Industrialização Metropolitana**: Reflexos Socioespaciais. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.108, p.33-59, jan./jun. 2005.

UFPR – Universidade Federal do Paraná; Mineropar - Minerais do Paraná **Atlas Geomorfológico do Estado do Paraná** - Escala base 1:500.00 1:250.000 modelos reduzidos. Curitiba, 2006. 63 p.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. Curitiba. Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

ANEXOS

ANEXO A – MAPA DE MACROZONEAMENTO DO MUNICÍPIO



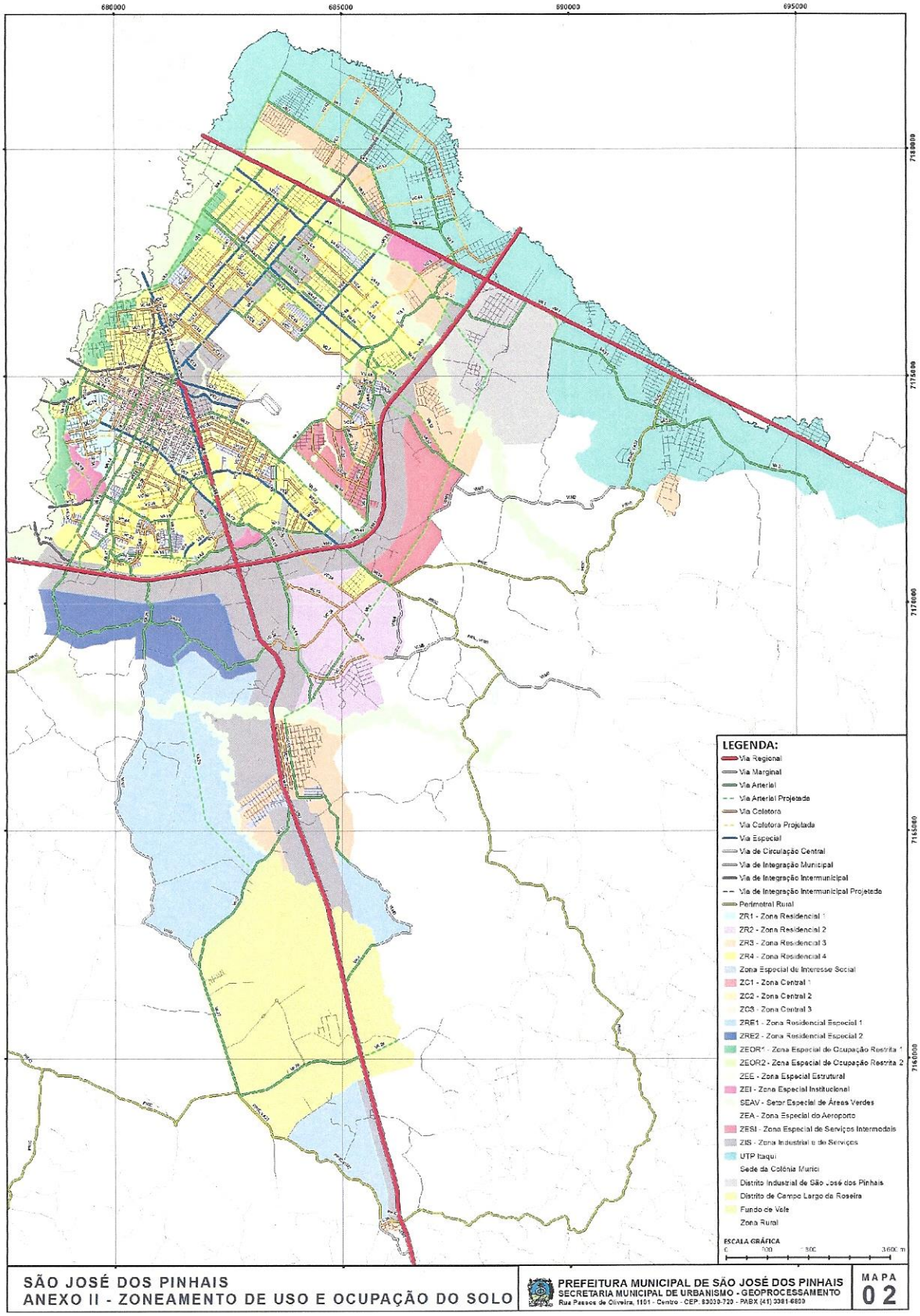
LEGENDA

- APA de Guaratuba
- APA do Rio Pequeno
- Área Urbana
- Área Rural
- UTP do Rio Itaqui
- AEIT do Marumbi
- Distritos Industriais

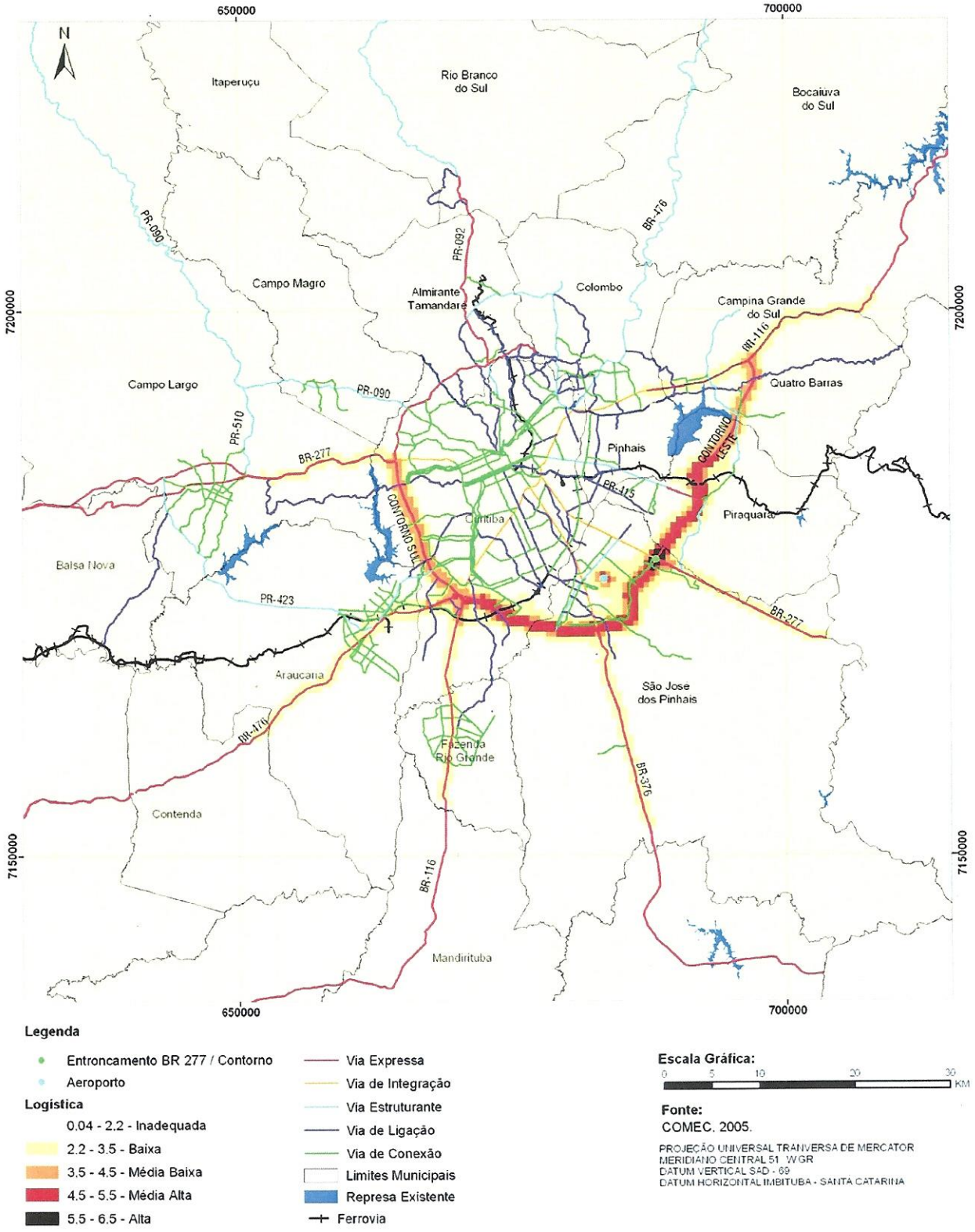
SEM ESCALA

ANEXO B – MAPA DE ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO

Alterado pelas Leis Complementares nº39/2008, nº58/2011, nº61/2011 e nº88/2013)



ANEXO C – MAPA DA ACESSIBILIDADE LOGÍSTICA DO NUC



ANEXO D – FOTOGRAFIAS DA ÁREA DE ESTUDO

FOTO 1: VISTA DOS EMPREENDIMENTOS INSTALADOS AO LONGO DA VIA
(Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 2: VISTA DOS EMPREENDIMENTOS INSTALADOS AO LONGO DA VIA SEM VIA MARGINAL (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 3: VISTA DOS EMPREENDIMENTOS INSTALADOS AO LONGO DA VIA E VIA MARGINAL (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 4: VISTA DOS EMPREENDIMENTOS INSTALADOS AO LONGO DA VIA E VIAS DE ACESSO E MARGINAL SEM PAVIMENTAÇÃO (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 5: VISTA DOS EMPREENDIMENTOS INSTALADOS AO LONGO DA VIA E RUAS DE ACESSO (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 6: VIA MARGINAL E ACESSO CLANDESTINO PARA A RODOVIA (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 7: VIA MARGINAL E ACESSO CLANDESTINO PELO POSTO DE COMBUSTIVEL - ÁREA DE "CONFLITO" COM INFRAERO – "CONE" DE APROXIMAÇÃO DA 3º PISTA DO AEROPORTO (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 8: VIA MARGINAL - ACESSO CLANDESTINO E ÁREA A SER COMERCIALIZADA (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 9: VISTA DE UMA DAS TRASNPOSIÇÕES SOB A RODOVIA E A VIA MARGINAL (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 10: VISTA DE UMA DAS TRANSPOSIÇÕES SOBRE RODOVIA BR-116 – AVENIDA RUI BARBOSA
(Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 11: VISTA DE UMA DAS TRASNPOSIÇÕES SOBREA A RODOVIA E ÁREA DE “CONFLITO” COM INFRAERO – “CONE” DE APROXIMAÇÃO DA 3º PISTA DO AEROPORTO
(Foto: Ferreira, 2014)

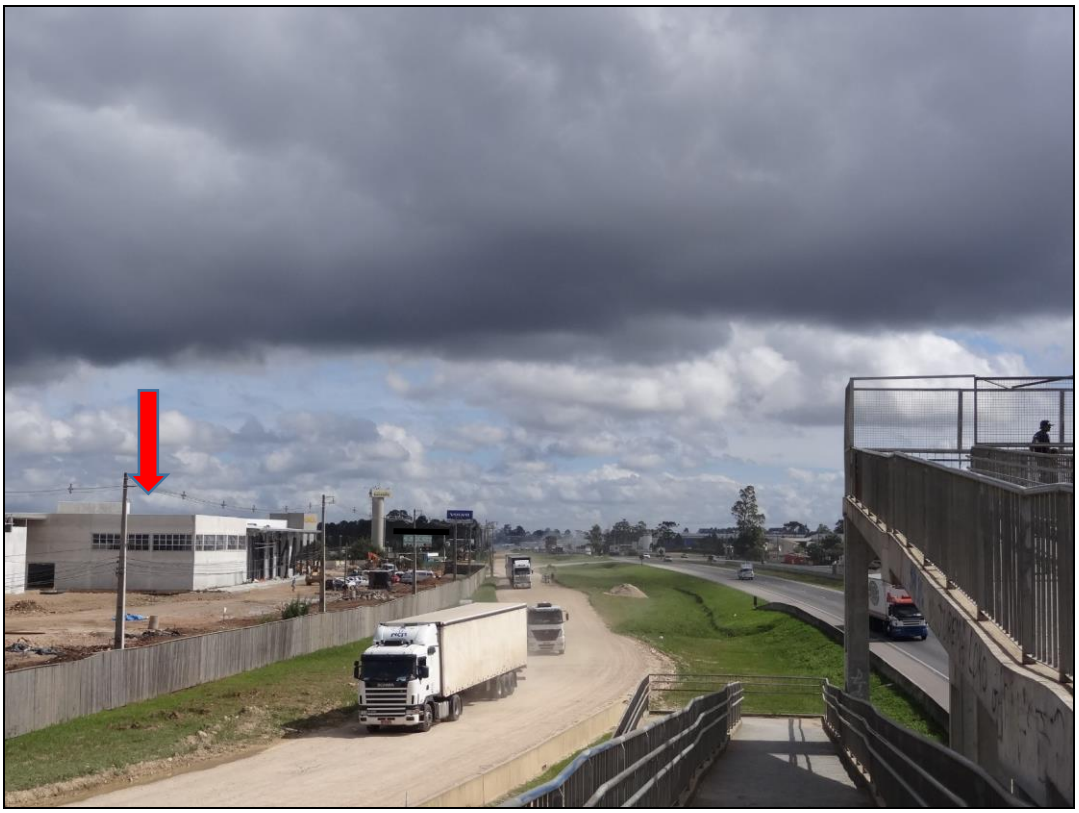


FOTO 12: VISTA DE EMPREENDIMENTO EM CONSTRUÇÃO (CONCESSIONÁRIA DE CAMINHÕES) E TRÁFEGO DE CAMINHÕES PELA VIA MARGINAL (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 13: VISTA DE EMPREENDIMENTOS INSTALADOS AO LONGO DA VIA E DETALHE DA VIA MARGINAL E DO CONTORNO (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 14: VISTA DE DOIS “GRANDES” CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO (CD) INSTALADOS NAS MARGENS DA RODOVIA (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 15: VISTA DE EMPREENDIMENTOS E VIAS DE ACESSO DA ZIS PAVIMENTADAS E CALÇADAS (PASSEIOS)
(Foto: Ferreira, 2014)

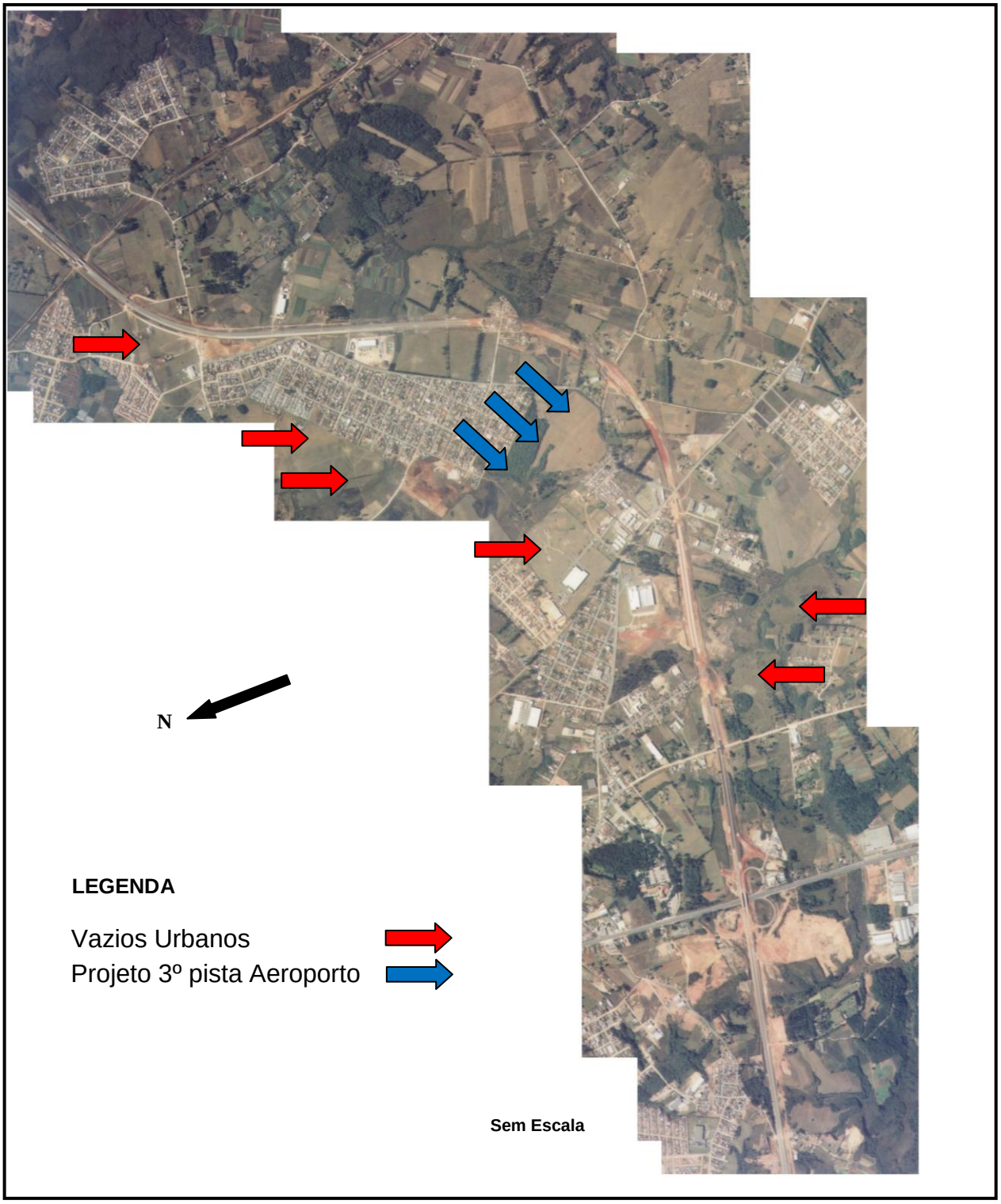
FOTO 16: VISTA DE EMPREENDIMENTOS E VIA MARGINAL (Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 17: DETALHE SOBRE AREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APP) – RIO PEQUENO
(Foto: Ferreira, 2014)

FOTO 18: DETALHE SOBRE UNIDADE TERRITORIAL DE PLANEJAMENTO (UTP) – RIO ITAQUI
(Foto: Ferreira, 2014)

ANEXO E – MAPEAMENTO TEMÁTICO DA ÁREA DE ESTUDO

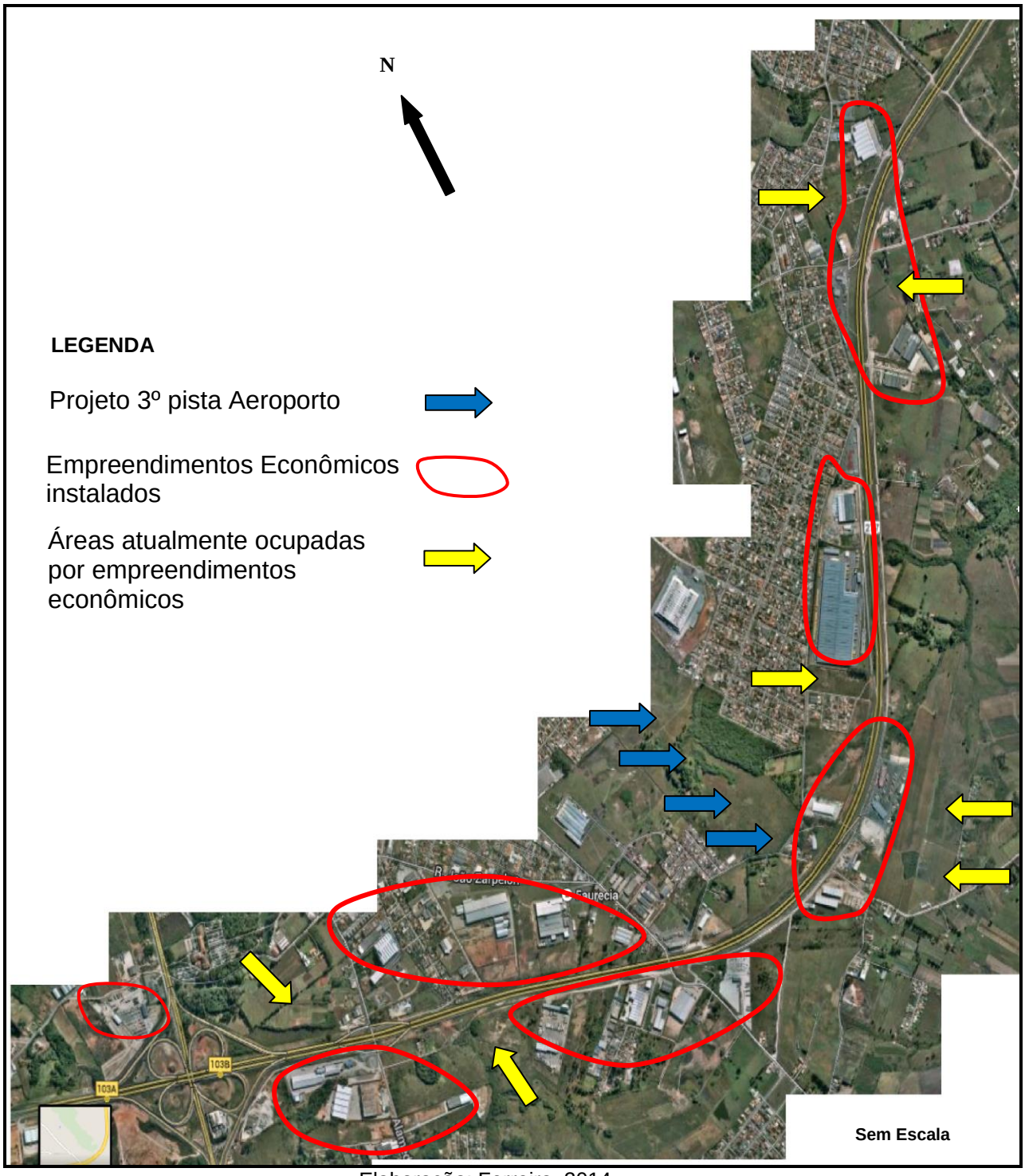
MAPA 1: RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO
(FOTOGRAFIA AÉREA – ANO 2000)



Elaboração: Ferreira, 2014
Fonte: SEMA / SUDERHSA

MAPA 2: RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO

(IMAGEM DE SATÉLITE – ANO 2012)



Elaboração: Ferreira, 2014
Fonte: GOOGLE MAPS