

## O calçadão de Curitiba: sua história como espaço público social da cidade

## The Curitiba pedestrian thoroughfare: its history as public social space of the city

MARIA GLÓRIA DITTRICH<sup>1</sup>

JOSÉ CLÁUDIO DOS SANTOS REVORÊDO<sup>2</sup>

MICHELINE RAMOS DE OLIVEIRA<sup>3</sup>

FLÁVIO RAMOS<sup>4</sup>

CARLOS GOLEMBIEWSKI<sup>5</sup>

**Resumo:** Este artigo é resultado de uma pesquisa bibliográfica-documental que teve como objetivo perceber a história do Calçadão de Curitiba como espaço público de urbanização social da cidade desde 1972 a 2012. Dentro de uma pesquisa documental, para a coleta de dados se utilizaram jornais paranaenses e nacionais, bem como outros documentos: leis, livros, artigos reportagens de revistas. Dentro de uma hermenêutica fenomenológica se apresenta, resumidamente, a história da fundação da cidade de Curitiba, e fala-se sobre a teoria da “centralidade”, enfocando o Calçadão de Curitiba como uma grande “Sala de Estar” e ponto de encontro da população, aliado a um comércio que se modificou e se readaptou dentro das funções sociais da cidade, tornando-se um espaço público social da cidade de Curitiba, onde seus habitantes produzem sentido de identidade em seus deslocamentos e pertenças.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas. Calçadão de Curitiba. Espaço Público Social.

**Abstract:** This article is the result of a bibliographical and documentary study that sought to understand the history of the Curitiba pedestrian thoroughfare known as the “Calçadão de Curitiba”, as a public space for the social urbanization of the city from 1972 to 2012. As part of the document research for the data collection, local state and national newspapers were used, as well as other documents: legislation, books, articles, and magazines. Within a phenomenological hermeneutic, it briefly presents the history of the founding of the city of Curitiba, and discusses the theory of “centrality,” on the Curitiba Pedestrian thoroughfare as a big “Living Room” and meeting place for the population, combined with a retail trade that has been altered and reconfigured within the social functions of the city, to become a social public space of the city of Curitiba, where its inhabitants produce a sense of identity in their movements and affiliations.

**Keywords:** Public Policy. Curitiba Pedestrian thoroughfare. Social Public Space.

1 Professora Pesquisadora da Universidade do Vale do Itajaí. mariagloriadit@gmail.com

2 Engenheiro da Universidade Federal do Paraná. Aluno do Mestrado Profissional de Gestão de Políticas Públicas da UNIVALI. jcsrevoredo@gmail.com

3 Professora Pesquisadora da Universidade do Vale do Itajaí. micheantr@hotmail.com

4 Professor Pesquisador da Universidade do Vale do Itajaí. flavio@univali.br

5 Professor Pesquisador da Universidade do Vale do Itajaí. carlosinterligado@yahoo.com.br

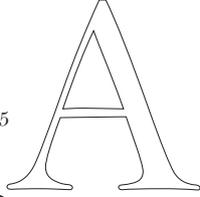


UNIVALI

UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAI

RBTS

Revista Brasileira  
de Tecnologias Sociais



## INTRODUÇÃO

Pensar o lugar dos calçadões no mundo urbano contemporâneo requer uma abordagem da vida metropolitana pela ótica de uma hermenêutica do tempo na consolidação das formas de vida social, neste contexto, vale focar em Rocha & Eckert (2005; 2009)<sup>1</sup>, mas sem abdicar da compreensão desse fenômeno pela ótica da complexidade (MORIN, 1998) e o “pensamento da diferença”. Seguindo essa linhagem, a intenção teórica e metodológica deste artigo não é tratar dos calçadões, equipamento fundamental na vida cidadina como mera fonte de reprodução, mas, ao contrário, trata-se de abordar esse fenômeno urbano a partir de uma “razão hermenêutica”. Isto é, “remete ao enfoque da “unidade estilística” da cidade como objeto temporal, fora de um círculo vicioso” (ROCHA & ECKERT, 2005, p. 95).

Velho (2008) ressalta a importância dos estudos da e na “metrópole”, desde Simmel, passando pela Escola de Chicago, até chegar ao Brasil, destacando de forma representacional os estudos das dinâmicas urbanas desenvolvidos pelos vários programas de pós-graduações de nosso país, demonstrando a proficiência desses estudos para o desvelamento dos fenômenos de sociabilidade na contemporaneidade.<sup>2</sup>

Nesse sentido, os calçadões de forma geral têm como princípio básico proporcionar um espaço público exclusivo para o trânsito de pedestres, que se servem do comércio, serviços ou do lazer local. As políticas públicas relativas ao Calçadão têm como foco principal o bem-estar, uma vez que incentivam a implantação de equipamentos e mobiliários públicos urbanos, e proporcionam segurança dos que por ele transitam, já que esses não têm que dividir o espaço com veículos automotores.

Aqui os espaços urbanos e públicos, “pontos de amarração” da memória (BOSI, 1987), se configuram como espaços de conflito ao mesmo tempo em que espaços de deleite. Espaço, nesse caso, um lugar representado pelo calçadão, cuja memória coletiva acontece. Esse espaço é considerado metaforicamente como um “baú de memórias”, no qual se encontram alocadas reminiscências individuais e sociais, ou seja, o espaço é uma realidade que dura, um lugar em que nossas impressões se sucedem umas às outras. Nas palavras de Halbwachs (2006), “nada permanece em nosso espírito e não compreenderíamos que seja possível retomar o passado se ele não tivesse conservado o ambiente que nos circunda”.

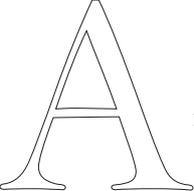
Levando em conta a importância desse espaço, alguns países, tais como: Espanha, Suíça, França e outros, adotam o sistema de passeios públicos<sup>3</sup> para pedestres no planejamento urbano em algumas de suas cidades. Utilizam-no principalmente como forma de dar aos pedestres espaços públicos exclusivos e democráticos, nos quais as pessoas encontram uma grande diversidade na oferta de produtos, serviços e lazer. Nessa vertente, uma cidade se constitui também no andar, “naquilo que a rua oferta em termos de possibilidade de experienciar a esfera do público - no deslocamento que pode representar apenas uma espécie de circularidade-, mas também, enquanto espaço que resguarda redes de relações e produção de cultura na cidade” (ABREU, 2002).

---

1 “Tomar a cidade como objeto temporal significa, contemplar-se o acontecimento urbano a partir seja da imagem mnésica que este sugere aos atores sociais, seja do fundo comum de sentido ao qual pertence. Espelhando referenciais culturais de um passado coletivo, a vida urbana recompõe-se num tempo coletivo. Trata-se de reconhecê-la através das narrativas e dos itinerários de indivíduos e grupos.” (ECKERT; ROCHA, 2005, p. 8).

2 Nesse sentido, do mesmo autor ver ainda: *A utopia urbana: um estudo de antropologia social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002; *Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e Portugal*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006; ou ainda ver Velho, G. e K. Kuschnir (Orgs). *Pesquisas Urbanas: desafios do trabalho antropológico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

3<sup>1</sup> Compreendem-se passeios públicos como vias exclusivas para pedestres.



No Brasil, algumas cidades, dentre elas Curitiba, adotam no seu planejamento urbano o “Calçadão” como forma de comporem espaços públicos democráticos, onde toda a população tem acesso livre a estes espaços. De acordo com Boreki (2009, p. 20), o Calçadão de Curitiba foi o primeiro a ser implantado no Brasil, oferecendo diversos serviços nas áreas socioeconômicas e de lazer e isso se deu em 1970.

O Calçadão de Curitiba devolveu à população uma via pública sem tráfego de veículos e, assim, em teoria, dá uma maior segurança à população transitar em uma rua reservada, apenas para pedestres, cujo acesso de veículos é bastante restrito e limitado a determinados serviços e que fez de Curitiba um ponto de referência em planejamentos arrojados, demonstrando que, se bem planejados e administrados, têm vida útil prolongada.

É mister salientar que o Calçadão de Curitiba, objeto deste estudo, existe há mais de quatro décadas e, neste período, observou-se, de início, uma evolução ou avanço na área socioeconômica e, posteriormente, uma readaptação dos eixos de desenvolvimento e apropriações feitas pela população.

No entanto, atualmente, se observa ausência de registros sobre a atuação na área socioeconômica e de lazer em publicações de sua história. Por se tratar de uma rua histórica, essa é citada em alguns trabalhos como parte integrante do comércio e do lazer na história da cidade de Curitiba. Contudo não há notícia de algum trabalho de pesquisa que faça uma análise específica do Calçadão sob o aspecto socioeconômico e de lazer nele contido desde a sua implantação, englobando suas funções sociais, socioeconômicas, culturais e de lazer. E é em função desta lacuna que se apresenta este artigo, que trata sobre a história do “**Calçadão de Curitiba**” como um espaço público social da cidade de Curitiba.

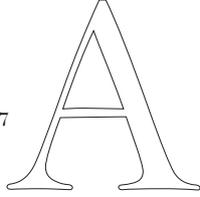
## 1 O CALÇADÃO: A RUA QUINZE DE NOVEMBRO E A SUA HISTÓRIA

A cidade de Curitiba, conforme Menezes (1996), foi fundada em 1693 a partir de um povoado bandeirante de nome Nossa Senhora da Luz dos Pinhais. Com a abertura da estrada tropeira entre Sorocaba, em São Paulo e Viamão, no Rio Grande do Sul, situava-se aproximadamente no meio do caminho, o que a tornou importante área comercial, visto que era um ponto de parada para os viajantes. Em 1853, tornou-se a capital da província do Paraná, tendo um ritmo de crescimento urbano acentuado, mas sem nenhum ordenamento.

Com a chegada de imigrantes europeus no século XIX, houve uma diversificação social, cultural e da economia de grande importância no processo do seu desenvolvimento. Contudo, o processo de crescimento urbano desordenado se acentuou. Neste contexto de diversidade, situam-se a Avenida Luiz Xavier e a Rua Quinze de Novembro no centro da cidade de Curitiba.

Conforme Boschilia (1996), já existia em 1850 uma rua no centro de Curitiba conhecida como Rua das Flores, pois os moradores e os comerciantes locais tinham o costume de enfeitar as fachadas (testadas) das casas e das lojas com flores, uma vez que esta era uma rua de chão batido e não existiam calçadas, como forma de embelezamento e para dar um ar mais aconchegante ao local.

Em 1880, em homenagem ao Casal Imperial português que visitava a cidade para inaugurar a estrada de ferro entre Curitiba e Paranaguá, mudaram o nome para Rua da Imperatriz. Esta denominação perdurou até a Proclamação da República do Brasil, em 1889, quando os moradores resolveram trocar o nome para Rua Quinze de Novembro, em homenagem ao regime republicano



que se instalava, sendo que este nome perdura até hoje, apesar desta ser conhecida ainda como Rua das Flores (BOSCHILIA, 1996).

De acordo com Urban (1992), a Rua Quinze de Novembro, com o título de “A XV velha de guerra”, era um eixo de grande circulação da cidade, onde circulavam automóveis importados e nacionais da recém implantada indústria automobilística dos anos 50 e 60,

(...) desfilavam garbosamente ao longo da Rua Quinze de Novembro. Era época da Casa Louvre, do Café Trocadero, da Confeitaria Shaffer, e outros como do Braz Hotel que abrigou Getúlio Vargas em campanha à Presidência da República. Era o tempo em que a minúscula Avenida Luiz Xavier louvava João Pessoa candidato a vice na chapa de Getúlio. (URBAN, 1992, p. 9).

Com este relato, fica evidente a importância da Avenida Luiz Xavier e da Rua Quinze de Novembro, como eixo de grande circulação, mesmo porque, na época, para transpor a cidade, havia caminhos alternativos, mas a grande maioria da população se utilizava desta via, que era um caminho obrigatório para quem se utilizava de veículos particulares, como menciona Vinicius Boreki (2009, p.10),

Na década de 1960, o ápice dos congestionamentos estava justamente na via principal da capital. No trânsito bloqueado, os motoristas observavam dos carros as vitrines das lojas sem descer para ir às compras. Tratava-se de uma relação platônica entre o curitibano e a Rua XV.

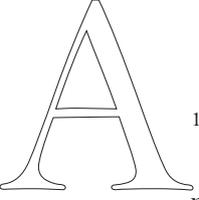
Até mesmo essa via era utilizada pelo transporte coletivo urbano em várias linhas no transporte de passageiros no sentido leste-oeste, utilizando a Rua XV como via de circulação da cidade. Assim, o trânsito congestionado refletia diretamente nas vendas do comércio em queda livre. Isto teve grande influência em acelerar o fechamento desta via ao trânsito de veículos.

Boreki (2009) afirma que esta rua sempre foi uma das principais vias de comércio da cidade. Fato este que se observa até os dias de hoje, mesmo após o fechamento ao tráfego de veículos no início da década de 1970, quando passou a ser conhecida como o “Calçadão de Curitiba”, mas continua também conhecida como “Rua das Flores”, mesmo porque não perdeu a sua característica original, pois existem grandes floreiras distribuídas ao longo de toda a via; contudo os registros oficiais destas vias perante a Prefeitura Municipal de Curitiba são: Avenida Luiz Xavier e Rua Quinze de Novembro.

O Calçadão de Curitiba como espaço público é, em todas as áreas de sua atuação, o comércio que atende com diversidade de produtos, e como lazer se comporta de forma análoga a uma grande sala de estar, com bares, cafés, lanchonetes e uma distribuição de equipamentos e mobiliários públicos urbanos, que torna o ambiente propício a bate-papos informais: é um ponto de encontro da população da cidade (BLASKIEVICZ, 1999).

Na área socioeconômica, a população da cidade, por muitos anos, se utilizou da Avenida Luiz Xavier e Rua Quinze de Novembro como um importante setor de comércio da cidade, onde eram ofertados e se encontravam todos os tipos de serviços, mercadorias e produtos industrializados ou não. Mas devido às condições que esta via pública vinha sendo utilizada, a Prefeitura Municipal de Curitiba achou que estava no momento certo para implementar o já previsto e planejado fechamento desta via pública ao tráfego de veículos (COELHO, 2008).

Neste local há também um espaço democrático denominado de “Boca Maldita”, situada no início do calçadão no trecho da Avenida Luiz Xavier, por ser um local de grande circulação de



pedestres, onde alguns se reúnem para conversas informais. Para Boreki (2009), a “Boca Maldita” foi fundada em 1956, mas o espaço só foi institucionalizado em 1966, tendo como eterno presidente Anfrísio Siqueira, já falecido, e é neste local que se reúnem os cavaleiros da “Boca Maldita”. O lema desde grupo é: **“nada vejo, nada ouço, nada falo”**, o que é um paradoxo, pois ocorre exatamente o contrário: tudo se vê, tudo se ouve e de tudo se fala.

Na “Boca Maldita”, espaço frequentado pelos Cavaleiros da “Boca Maldita”, são discutidos assuntos de forma aberta e livre. Os cavaleiros são políticos, empresários, personalidades e pessoas da população. Não há qualquer distinção, todos podem expor seus pensamentos livremente sem qualquer restrição. Um espaço público, social e democrático atende ao princípio constitucional da liberdade, do direito de ir e vir, da diversidade econômico-comercial e também ao princípio da liberdade de expressão. É também o termômetro político da cidade, já que nesse local se reúnem também personalidades do cenário público e político, onde no chamado corpo a corpo com a população surgem ideias para novas propostas de vida da cidade e da população, diante das necessidades que lhes são expostas.

Ainda como espaço público democrático foi palco de movimentos políticos de expressão nacional como o movimento das “diretas já”, dos “caras pintadas” e outros, como o plebiscito do desarmamento da população.

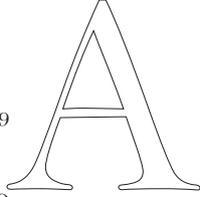
O Calçadão de Curitiba é, assim, uma via pública sem tráfego de veículos, como uma grande “sala de estar”, propícia para encontros e bate-papos descontraídos. Com isso esse lugar público proporciona maior segurança à população, que pode transitar em uma rua reservada apenas para pedestres, onde o acesso de veículos é bastante restrito e limitado a determinados serviços. Com efeito, enquanto via exclusiva para pedestres tornou-se um espaço público de encontro, “social”, disponível à população no centro da cidade de Curitiba, oportunizando relacionamentos sócio-políticos, econômicos e culturais, de forma livre e democrática sem qualquer tipo de segregação.

Nos anos 70 (Século XX), com a política de administração pública tecnocrata e pela concepção urbanística das cidades brasileiras, concentravam as áreas de comércio e serviços nas zonas centrais das cidades, formando o coração do sistema socioeconômico e comercial (LACAZE, 1993), e aqui pode se dizer, que não apenas em Curitiba, mas na grande maioria das cidades brasileiras, demonstrando, assim, que até a implantação do Calçadão de Curitiba, o centro comercial da cidade de Curitiba era igual a tantos outros em todo o Brasil.

Em termos do processo de urbanização do centro da cidade, o Calçadão promoveu um grande diferencial, indo contra os princípios do planejamento urbano da época. Na área econômica e social inovou com uma política urbana que visava proporcionar maior bem estar à população economicamente ativa, tanto no momento de realizar suas compras quanto nos de lazer.

A Rua das Fores, calçadão da Rua XV, no centro de Curitiba, consegue unir o fato de ser centro comercial e a tradição de ser a primeira rua da cidade a ser calçada (passeio). Foi a criação do que mais tarde passou a ser um grande shopping a céu aberto, que deveria impulsionar a economia local pela concentração de lojas em um determinado espaço físico e sem trânsito de veículos automotores (A RUA DE TODOS, 1992).

O Calçadão de Curitiba devolveu à população uma via pública sem tráfego de veículos automotores, com isto proporcionou maior segurança aos pedestres que podem transitar livremente em uma rua reservada apenas para eles, onde o acesso de veículos é bastante restrito e limitado e a determinados serviços.



A cidade de Curitiba teve o marco inicial dos Planos Diretores, na década de 1940 quando o arquiteto e urbanista francês Donat Alfred Agache elaborou um plano de forma geral, que ficou conhecido como o Plano Agache. Tal plano dava ordenamento ao espaço urbano da cidade, para resolver problemas nas áreas: de saneamento, de descongestionamento do tráfego urbano, dos órgãos funcionais com a centralização dos edifícios para a sede do governo do estado, como também um planejamento urbano prevendo a expansão e crescimento da cidade de forma ordenada. Previa, também, sistemas viários em círculos concêntricos, avenidas radiais, perimetrais e diametrais como forma de ordenar o crescimento do sistema viário da cidade (MENEZES, 1996).

Menezes (1996) menciona, ainda, que este plano preliminar seria gerido pelo recém-criado Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), e que acabou por dar origem ao Plano Diretor de Curitiba, depois de transformado pela Câmara Municipal de Curitiba, na Lei Ordinária nº 2.828 de 1966.

Ainda, neste espaço de tempo, foram também criadas empresas públicas municipais como forma de planejar, gerir e implementar o Plano Diretor elaborado. Neste contexto do plano preliminar tem-se inserido o planejamento inicial do fechamento ao tráfego de veículos de algumas ruas do centro da cidade, dentre elas a Avenida Luiz Xavier e Rua Quinze de Novembro. Conforme Menezes (1996, p. 94-95), “a lógica era integrar as funções sociais da cidade, valorizando a presença do homem no seu meio ambiente: a cidade como cenário de encontro”. Assim, propunha fazer com que a população pudesse usufruir e assumir a cidade em coresponsabilidade pelo sucesso das transformações urbanísticas e propondo que a cidade deveria ser das pessoas. Este fato envolveu toda a população de Curitiba em um único tema; trabalhar unidos por uma cidade melhor, pois conforme Jaime Lerner,

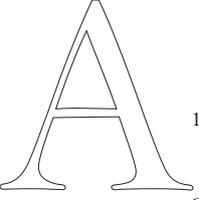
a memória é a âncora da nossa identidade. É uma população que não tem identidade com a sua cidade é uma população infeliz. Identidade é um componente de qualidade de vida muito importante. [...] Às vezes não é a construção ter valor histórico, é ter o valor que teve para a cidade, para nosso ponto de referência. (MENEZES, 1993, p. 95).

Nestes termos tem-se que os calçadões exclusivos para pedestres devem visar à população e seu bem-estar de forma geral, promovendo o ser humano como o centro do planejamento urbano e o desenvolvimento econômico social em se pensando na cidade.

Conforme o exposto e menciona Fachini (*in* MENEZES, 1996), “com a aprovação da Lei 2.828/1966 foi instituído o Plano Diretor da Cidade de Curitiba, que em seu bojo continha a delimitação do Zoneamento do Município, criou o Conselho de Zoneamento e previa também a pedestrianização [...]” de algumas ruas da cidade, dentre estas estavam a Avenida Luiz Xavier e a Rua Quinze de Novembro. Desta forma, a administração da cidade fugia ao modelo administrativo centralizador que estava instalado em todo o país e com isto viabilizava um modelo próprio de gerenciamento e gestão pública urbana. Assim, a partir do ano de 1965, as ações governamentais teriam um planejamento prévio.

Entretanto, este tipo de planejamento foi implantado ao final da gestão do então Prefeito Ivo Arzua Pereira, em 1965, sendo que para gestão seguinte (1967-1970) foi indicado o Prefeito Omar Sabag, que demonstrava certa aversão ao modelo administrativo proposto.

Como engenheiro sanitário, Sabag direcionou sua administração para a área do sanitário, com a implantação de aterros sanitários, obras de contenção de enchentes, ampliação



do sistema de coleta de lixo e outras, como pavimentação de ruas e avenidas, tanto em bairros como na área central da cidade, e também iniciou a implantação do anel central que estava previsto no Plano Diretor já aprovado (ASSAD *in* URBAN, 1992).

O calçadão é uma realidade. “[...] A rua como ponto de encontro natural, a iluminação diferenciada, as mesinhas na calçada, a tranquilidade de circulação, são respostas que geram mais movimento num novo tempo” (ASSAD *in* URBAN 1992, p. 27).

De acordo com Urban (1992, p. 35), existe uma alusão ao Calçadão que emite o pensamento não apenas dos projetistas, mas que dá toda a apropriação da população:

Se as praças – principalmente para as crianças e os de mais idade – são “ilhas” ainda funcionando como formas de escape da agressão urbana, configurada pela expressão dos prédios, volumes de carros, barulho, poluição visual,[...] assim os calçadões, que nasceram, brasileiroamente, de um projeto curitibano, constituem fenômenos novos e, felizmente, em contínua expansão.

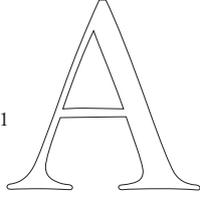
Assim, pela apropriação da população, com relação aos Calçadões, a depender de sua manutenção e revitalizações, serão sempre a extensão da sala de visitas de suas casas de forma a haver uma comunhão social, em uma psicologia urbana que em muito ataca o ser humano, mas que com um planejamento urbanístico adequado deverá ser equacionado de forma a prever o bem-estar da população e dar a ela melhores condições de vida, em uma sociedade que necessita de lazer e de descarregar as tensões do dia a dia. Assim os calçadões, por serem espaços abertos e democráticos, cumprem a sua função social.

## 2. O CALÇADÃO DE CURITIBA: UM CENTRO URBANO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL

O comportamento do desenvolvimento socioeconômico de centros urbanos, assim como o Calçadão de Curitiba, implica relação com as políticas públicas implementadas frente à teoria da centralização urbana e às teorias sociais existentes.

Segundo Gottdiener (1997), em “*A centralidade na teoria da localização*”, a lógica da teoria da localização depende de situações como: as necessidades industriais, as ofertas de fatores de produção, as considerações dos mercados e as exigências administrativas ou organizacionais, que são benefícios obtidos pela coerção, em que determinados setores impõem a localização central para exercer a função econômica da cidade. Neste sentido, Berry (*in* GOTTDIENER, 1997, p. 51) menciona que:

O teórico da localização comumente classifica em três tipos as atividades econômicas concentradas localmente: as que são orientadas pela matéria-prima, as localizadas em pontos intermediários entre a matéria-prima e o mercado e as orientadas pelo mercado [...]. Os três princípios clássicos da localização urbana derivam desses três tipos de orientação das atividades econômicas em termos de localização: cidades que são locais de funções especializadas, cidades que expressam o traçado e caráter das redes de transportes, e cidades que são lugares centrais. Considerando que as cidades são lugares centrais que cumprem as funções de comércio varejista e de serviços para a área circunvizinha, nem toda cidade possui os dois primeiros aspectos... A zona comercial central é um ponto focal em torno do qual se desenvolveram usos e densidades da terra, a padronização espacial da população urbana, a localização subsidiária do comércio varejista e dos serviços, padrões de transporte e commuting e semelhantes.



Apesar de ser bastante difundida, muitos economistas divergem sobre essa teoria, mas admitem a sua importância, principalmente por considerarem decisões econômicas da população das cidades para centralizarem em espaços públicos maiores condições de se desenvolverem. Portanto, a opção da centralidade só se fundamenta se houver maiores oportunidades, tanto de empregos como quanto de negócios. Isso foi o que ocorreu com o Calçadão, atraindo investidores em negócios comerciais diversos. É importante ressaltar que “essa opção só tem sentido se admitirmos que o centro da cidade é um ponto de concentração tanto de oportunidades de emprego quanto das de negócios (WINGO *in* GOTTDIENER, 1997).

Ainda seguindo nesta mesma linha de pensamento Gottdiener (1997, p. 52), acrescenta que:

[...] basicamente é uma concepção à demanda que eleva as preferências do consumidor individual e dos negócios a um lugar primordial entre aquelas forças que se articulam com o espaço, e que descarta os fatores sociais que estruturam a oferta diferencial das localizações atraentes, como os programas de governo.

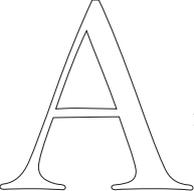
Romanos (*in* GOTTDIENER, 1997, p. 53) menciona que, a partir da concentração de emprego no *Central Business Distrit* (CDB), duas tendências influenciam os modelos monocêntricos, são elas:

- 1) Ao explicar a estrutura urbana e a localização do lar familiar, dá-se mais importância ao CDB do que ele realmente merece;
- 2) a análise do restante da área urbana torna-se inadequada porque a homogeneidade da terra residual é destruída pela presença de usos não residenciais.

As autoras Nazzari, Reule e Lazarotto (2003) relatam que as teorias de diversos autores, que pesquisam sobre desenvolvimento socioeconômico, têm como finalidade melhorar a qualidade de vida das pessoas, pois é em função do desenvolvimento das cidades que as políticas públicas devem ser implementadas, para que realmente atinja o almejado desenvolvimento em função de melhorias sociais, isto foi real com relação à criação do Calçadão de Curitiba, assim como já se afirmou anteriormente. Fachini (*in* MENEZES, 1996) afirma: “com a aprovação da Lei 2.828/1966 foi instituído o Plano Diretor da Cidade de Curitiba, que em seu bojo continha a delimitação do Zoneamento do Município, criou o Conselho de Zoneamento e previa também a pedestrianização”. Nazzari (2003) acrescenta que:

Uma variável importante dos índices de desenvolvimento socioeconômico atual está relacionada à melhora da qualidade das pessoas, constata-se que, nesta direção o capital social é produtivo para o desenvolvimento socioeconômico das cidades e para a vitalidade das instituições democráticas. As formas e os exemplos de capital social são: congregações baseadas na organização comunitária relacionada a participação cívica em questões de meio ambiente, educação e problemas da comunidade de extensões municipais, e cooperativas de auxílio mútuo, entre outras.

Assim, percebe-se que o processo de desenvolvimento socioeconômico é dependente de uma implementação de políticas públicas, visando a um processo de aperfeiçoamento, se focadas metas desejáveis para o conjunto da sociedade, transformado em benefícios sociais que levem a população a ter uma melhor qualidade de vida, mesmo sendo a “sociedade” formada por diferentes linhas de pensamentos, mas com o foco no desenvolvimento, no avanço social e econômico, visando ao crescimento de forma a atingir os objetivos almejados dentro de um planejamento preestabelecido.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste momento, torna-se necessário retomar os objetivos que nortearam este estudo. O primeiro teve por intuito *descrever a implantação do calçadão*, já prevista no Plano Diretor da Cidade, Lei nº 2828/66 (Curitiba), visando à política de desenvolvimento urbano. Esta previa o fechamento de algumas ruas centrais da cidade ao tráfego de veículos e dentre elas a Avenida Luiz Xavier e a Rua XV de Novembro, perfazendo as seis quadras que compõem o Calçadão. A política implantada transforma o principal eixo da cidade em uma via exclusiva para pedestres, favorecendo ainda a partir da sua implantação outras políticas de cunho socioeconômico.

Na área econômica promoveu incentivo ao comércio pela maior movimentação de pessoas, aumentando, assim, o potencial de vendas e na área social, com a instalação do mobiliário urbano adequado, promoveu facilidades à população que se utiliza do Calçadão em seus momentos de lazer.

O segundo objetivo da pesquisa foi o de *apresentar referenciais sobre o Calçadão de Curitiba como espaço público social da cidade*. Por ser um espaço público exclusivo para pedestres, o Calçadão é a imagem de uma política pública social implantada, pois deu maior movimentação e animação à rua, como também promoveu a mudança cultural de população, tornando-se um espaço público de relevância sociocultural e econômica.

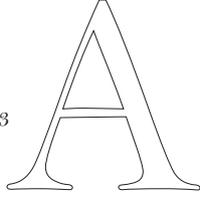
O Calçadão, principalmente pelo diferencial do mobiliário urbano implantado, criou na via vários locais em que a população adotou como ponto de encontro e no qual se reúne em bate-papos informais. Como exemplo, o espaço onde se reúnem os frequentadores da “Boca Maldita”, e outros grupos ao longo da via, que se servem das comodidades e das facilidades do mobiliário nestes instalados. Enfim, o espaço público do “Calçadão de Curitiba” remonta uma política de humanização da cidade.

Com o passar do tempo, em 1973, os primeiros resultados começaram a aparecer, devido à grande concentração de lojas, aliada a um espaço exclusivo para o trânsito de pedestres, o comércio passou a ter reflexos de movimento com a melhoria nas vendas. Isto se manteve por vários anos, quando se instalou, conforme citado nas reportagens, uma crise no setor empresarial brasileiro, cujas grandes redes nacionais de lojas varejistas fecharam suas portas alegando diversos motivos, e dentre elas estava a falência destas redes.

A partir deste momento, os comerciantes locais passaram a sentir os efeitos da crise econômica que se instalava, agravado ainda nesta mesma época pelo aparecimento dos *shoppings centers*, que se instalaram próximos à região central da cidade. Como forma de revitalizar o comércio, devido à grande concorrência e à mudança de perfil dos consumidores, este se reformulou em forma de condomínio, junto ao Clube de Diretores Lojistas, assim, este ditava as normas e as políticas a serem seguidas, principalmente as políticas de promoções que deveriam ser postas em prática nas datas festivas. Desta forma o comércio continuou ativo e avançando, de forma a vencer os obstáculos, e que levou-o a completar os 40 anos de sua existência no ano de 2012.

A própria política urbanística adotada, pela falta de atenção constante e de uma manutenção adequada, por ser uma via exclusiva para pedestres, se deteriora com o passar do tempo, e mais, visto que juntamente a estas deveriam ter sido implantadas concomitantemente outras políticas, principalmente nas áreas de segurança e fiscalização.

No ano 2000 a política de segurança foi reforçada com câmeras de monitorização ao longo do Calçadão, de início surtiu efeito reduzindo as ocorrências policiais, contudo conforme



a reportagem de Pellanda (2003), cita que a política de segurança na rua não está mais surtindo efeito e que isto tem afastado os consumidores, em que marginalidade está tomando conta da via.

Outro ponto negativo das políticas adotadas é a falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes, cujo comércio informal na via demonstra retrocesso, como citado na reportagem de Pellanda (2003).

Assim, dentro do registrado pela mídia escrita, compreendeu-se que a política de urbanização adotada neste espaço público previa a humanização da cidade. Contudo, para isto, continha no seu cerne outras políticas de cunho social e econômico. As de cunho social apreciavam a via como um ponto de encontro social da cidade, como a exemplo a “Boca Maldita” e outros pontos espalhados por toda a via, haja vista o mobiliário urbano espalhado estrategicamente ao longo do Calçadão.

As políticas de segurança e fiscalização, de início, surtiam resultados, contudo, com o passar do tempo, tornavam-se inconsistentes, e não mais atendiam aos propósitos a que foram implementadas, talvez pela diminuição do efetivo, de vez que as ocorrências policiais diminuam e assim diminuam o efetivo programado por se tornar ocioso.

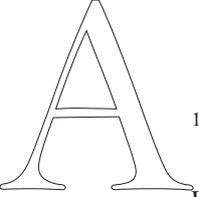
As políticas de cunho econômico só se consolidaram pela mudança do sistema de administração comercial da via, que passou a ser de forma condominial, que por se tratar de uma via pública os comerciantes, não podiam interferir na área física. Assim, o sistema administrativo adotado passou a ser centralizado no Clube dos Diretores Lojistas, e de onde partiam as decisões e as formas de como promover a via, semelhante ao modelo administrativo adotado pelos *shoppings centers*. O princípio era o de atrair maior movimentação comercial, principalmente em datas festivas, quando eram feitas promoções com premiações aos clientes das lojas associadas.

Ao final dos anos 90, quando diversos *shoppings* se instalaram próximo à região central da cidade. E mais com o agravamento da crise que se instalou no setor empresarial brasileiro, na qual grandes redes de lojas comerciais de varejo paralisaram suas atividades, o comércio do Calçadão, como forma de enfrentamento a estas interferências comerciais, popularizou o comércio da via, mesclando lojas mais acessíveis à classe média e lojas populares. Assim, conseguiu manter o movimento comercial, ao custo de redução do nível do comércio, mas que manteve vivo o comércio e a animação da via. Mesmo porque nas proximidades, a prefeitura instalou alguns terminais de ônibus, os quais facilitavam o acesso ao comércio de uma classe social que antes não tinha condições financeiras para se utilizar desta rua nas suas compras. Com efeito, isso aliado às políticas públicas implementadas pelos administradores públicos, levou à promoção da revitalização da rua, instalando novos elementos do mobiliário urbano, e realizando obras de melhorias de forma a dar mais animação à via e assim atrair maior movimentação ao comércio local.

Essas ideias mostram que Calçadão de Curitiba, desde a sua criação até os dias atuais, se consolidou um espaço sociopolítico da cidade de Curitiba, e dentro de uma ótica baseada em estudos que se locomovem nas ditas sociedades complexas (VELHO, 1981), aqui por meio de narrativas jornalísticas, apreende-se o calçadão sobre um território de vida em que os habitantes da cidade “constroem sentido de identidade em seus deslocamentos e pertencas (...)” (ROCHA; ECKERT, 2010, p.121).

## REFERÊNCIAS

A RUA DE TODOS NÓS. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 05 jul. 1992. Suplemento Especial.



- BLASKIEVICZ, Danielli. Rua XV, palco da democracia. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 15 nov. 1999.
- BOSI, Ecléa. 1987. **Memória e sociedade**. Lembranças de velhos. São Paulo: Queros ED. Ltda. e EDUSP.
- BRASILEIRO, Anísio; ORRICO FILHO, Rômulo Dante; SANTOS, Enilson Medeiros dos; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. **Desafios do transporte para um desenvolvimento urbano equilibrado, sustentável e inclusivo**. Disponível em: <[http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2006/392\\_AC.pdf](http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2006/392_AC.pdf)>. Acessado em 03 de ago. de 2012.
- BOREKI, Vinicius. Do problema a marco urbanístico. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 17 maio 2009. Caderno Vida e Cidadania.
- BOREKI, Vinicius. Novo perfil atrai todas as classes – Com a opção da alta sociedade pelos shoppings, o calçadão foi sendo tomado aos poucos por um comércio mais popular, à medida em que Curitiba cresce. **Gazeta do Povo**, 31 maio de 2009, p. 10. Caderno Vida e cidadania.
- BOSCHILIA, Roseli. A Rua XV e o comercio no inicio do século. **Boletim Informativo da Casa Romario Martins**, Curitiba, v. 23, n.113, nov. 1996. p. 108.
- BRASILEIRO, Anísio; ORRICO FILHO, Rômulo Dante; SANTOS, Enilson Medeiros dos; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. **Desafios do Transporte para um Desenvolvimento Urbano Equilibrado, Sustentável e Inclusivo**. Disponível em: <[http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2006/392\\_AC.pdf](http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2006/392_AC.pdf)>. Acessado em 03 de agosto de 2012.
- COELHO, Carlos. Se essa Rua fosse minha. Shopping a céu aberto. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 dez. 2008. Caderno Imóveis Locação, p. 2.
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: USP, 1997.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- MENEZES, Claudino Luiz. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente: a experiência de Curitiba**. Campinas: Papirus, 1996.
- MORIN, Edgar. **Ciência com consciência**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- NAZZARI, Rosana Katia; REULE, Erunice; LAZZAROTTO, Elizabeth Maria. **Capital social, desenvolvimento socioeconômico e cooperativismo**. Disponível em: <[www.google.com.br/-desenvolvimento socioeconômico.pdf](http://www.google.com.br/-desenvolvimento-socioeconomico.pdf)>. Acessado em: 07 maio 2012.
- PELLANDA, Luiz Henrique. Nova Ordem no calçadão: para frequentadores e comerciantes tradicionais da Rua XV, o centro de Curitiba mudou para pior. **Gazeta do Povo**, 18 jan. 2003. Caderno G.
- ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornelia. Cidade narrada, tempo vivido: estudos de etnografias da duração. RUA [online]. 2010, no. 16. Volume 1 - ISSN 14132109 Consultada no Portal Labeurb – **Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade** <http://www.labeurb.unicamp.br/rua/>
- RUA DAS FLORES - cores ecléticas de um cartão postal. **Jornal do Estado**, 21 jan. 1986.
- RUA das Flores terá obras de recuperação. **Jornal O Estado do Paraná**, 06 mar. 1992.
- URBAN, Raul Guilherme. Calçadão, vinte anos depois. **Boletim Informativo da Casa Romario Martins**, Curitiba, v.19, n. 98, jul. 1992.
- VELHO, G. **Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea**. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981, v. 1. 149 p.