



**UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO
FACULDADE DE ENGENHARIA E ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA
Área de concentração: infraestrutura e meio ambiente**

Roberta Gradin

**CENTRALIDADE URBANA EM CIDADE DE PORTE MÉDIO:
ANÁLISE EM PASSO FUNDO/RS.**

Roberta Gradin

CENTRALIDADE URBANA EM CIDADE DE PORTE MÉDIO:
ANÁLISE EM PASSO FUNDO/RS.

ORIENTADORA: DR^a. ROSA MARIA LOCATELLI KALIL
CO-ORIENTADORA: DR^a. ADRIANA GELPI.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Engenharia e Arquitetura da Universidade de Passo Fundo, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Engenharia, sob orientação da Dr^a. Rosa Maria Locatelli Kalil e a co-orientação da Dr^a. Adriana Gelpi.

Passo Fundo
2012

Roberta Gradin

**Centralidade urbana em cidade de porte:
Análise em Passo Fundo/RS.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Engenharia e Arquitetura da Universidade de Passo Fundo, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Engenharia, sob orientação da Dr^a. Rosa Maria Locatelli Kalil e a co-orientação da Dr^a. Adriana Gelpi.

Passo Fundo, 17 de dezembro de 2012.

Dr^a. Rosa Maria Locatelli Kalil
Orientadora

Dr^a. Adriana Gelpi.
Co-orientadora

Dr. Roberto de Oliveira
Universidade Federal de Santa Catarina

Dr. Juan Jose Mascaró
Universidade de Passo Fundo

Dr^a. Vera Maria Cartana Fernandes
Universidade de Passo Fundo

**Passo Fundo
2012**

RESUMO

A sustentabilidade urbana em cidade média pode ser obtida pela estruturação do espaço urbano, ou seja, pela localização relativa das centralidades e suas inter-relações. As centralidades urbanas, constituídas de forma espontânea ou planejadas, são caracterizadas pela concentração de atividades, diversidade de uso do solo, disponibilidade de equipamentos urbanos e condições de deslocamento. O estudo analisa as centralidades em cidade média, verificando a contribuição para a sustentabilidade urbana em relação à localização e na percepção dos moradores. Realizou-se estudo de caso na cidade de Passo Fundo, RS, identificando a estrutura urbana no centro e em quatro subcentros principais, Boqueirão, Vera Cruz, Petrópolis e São Cristóvão, que constituem centralidades lineares ao longo das vias de acesso ao sistema viário regional. No subcentro mais bem estruturado, bairro São Cristóvão, realizou-se diagnóstico da estrutura urbana e da satisfação dos moradores em relação aos equipamentos, serviços e atividades disponíveis, frequência e modalidade de deslocamento, se restritos ao subcentro ou dependentes de outras centralidades. Os resultados indicam que esse subcentro exerce uma centralidade parcial, relacionada ao comércio de bairro e equipamentos de educação. O centro principal em maior grau, e outros subcentros, exerce forte atração no que se refere aos serviços de saúde, cultura, lazer e comércio e serviços especializados. Quanto ao deslocamento no bairro e para outros bairros, há predominância do transporte individual por automóvel, superando os deslocamentos a pé ou em transporte coletivo. Apesar da diversificação e da relativa consolidação do subcentro contribuírem para a sustentabilidade urbana, recomendam-se diversas estratégias de incentivo à diversificação no uso do solo e nas atividades e à redução de deslocamentos, aplicáveis na qualificação das subcentralidades urbanas em cidade média.

Palavras chave: Cidade média. Sustentabilidade urbana. Subcentros. Deslocamentos.

ABSTRACT

Sustainability in urban medium city can be obtained by structuring the urban space, in other words, by the relative location of the centers and their interrelationships. The urban centralities, formed spontaneously or planned, are characterized by the concentration of activities, land use diversity, availability of urban equipment, facilities and displacement conditions. The study analyzes the centrality in the medium city, checking the contribution to urban sustainability in relation to residents location and perception. A case study was conducted in the city of Passo Fundo, RS, identifying the urban structure in downtown and four major subcenters, Boqueirão, Vera Cruz, Petropolis and São Cristóvão, which centralities are linear along the access roads to the regional road system. In subcenter better structured, São Cristóvão neighborhood ,we've made diagnostics of urban structure and residents' satisfaction in relation to equipment, services and activities available, frequency and dislocations way, if restricted to the sub-center or dependent on other centralities. The results indicate that this subcenter exercise a partial centricity , related to neighborhood trade and education equipment. The main center to a greater degree, and other subcenters, exercise strong attraction when refers to health care, culture, leisure, trade and specialized services. As for the dislocations in the neighborhood and to other neighborhoods, there is a predominance of individual transport by car, surpassing dislocations on foot or public transportation. Although the diversification and consolidation of the sub-center on contributing to urban sustainability, several strategies are recommended to encourage land use and activities diversification and the reduction of dislocations, applicable in the qualification of subcentralities in urban medium city .

Keywords: Medium city. Urban sustainability. Subcenters. Dislocations.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Estrutura metodológica da pesquisa.....	46
Figura 2: Localização das seis cidades médias do Rio Grande do Sul.....	51
Figura 3: Localização das quatro cidades médias do Rio Grande do Sul.....	52
Figura 4: Mapa com localização da centralidade e subcentros de Passo Fundo /RS.	54
Figura 5: Município de Passo Fundo no RS	54
Figura 6: Mapa do município de Passo Fundo no RS	55
Figura 7: Mapa urbano do Município de Passo Fundo no RS	56
Figura 8: Vista da área urbana de Passo Fundo (2005).....	57
Figura 9: Localização do centro de Passo Fundo no RS	58
Figura 10: Localização do centro de Passo Fundo no RS	58
Figura 6: Mapa urbano com fluxos viários do município de Passo Fundo, RS	59
Figura 12: Mapa urbano do setor secundário do município de Passo Fundo, RS	61
Figura 13: Mapa serviços de atendimento de saúde do município de Passo Fundo, RS .	62
Figura 14: Mapa urbano das escolas do município de Passo Fundo no RS	63
Figura 15: Praça Tamandaré, cidade de Passo Fundo, RS	64
Figura 16: Praça Marechal Floriano, cidade de Passo Fundo, RS	64
Figura 17: Localização do Centro de Passo Fundo, RS em 2006.....	67
Figura 18: Banco Itaú - Passo Fundo, 2011.	68
Figura 19: Verticalização no centro, 2011.....	68
Figura 20: Bairro Centro, 2011.....	69
Figura 21: Shopping Center - Bella Città, 2010.....	69
Figura 22: Área verde	70
Figura 23: Catedral Nossa Senhora Aparecida	70
Figura 24: Localização Bairro Boqueirão - Passo Fundo.....	71
Figura 25: Revenda de carros, 2011.....	71
Figura 26: Cais Dr. Luiz Augusto Hexsel, 2011.....	73
Figura 27: Cooperativa Sicredi, 2011.	73
Figura 28: Escola IE, 2011.....	73
Figura 29: Áreas Verdes, 2011.	74
Figura 30: Praça, 2011.	74
Figura 31: Localização Bairro Vera Cruz - Passo Fundo.....	75
Figura 32: Cemitério Vera Cruz.	76
Figura 33: Cemitério Memorial da Paz.....	76

Figura 34: Banco do Brasil.	76
Figura 35: Igreja São José Operário.	76
Figura 36: Escola E.E.M. Ernesto Tochetto.	77
Figura 37: Cultura - CTG.	77
Figura 38: Área de lazer, 2011.	77
Figura 39: Segurança, 2011.	77
Figura 40: Localização Bairro Petrópolis - Passo Fundo	78
Figura 41: Sede da TV RBS.	79
Figura 42: Escola E.E.M. Arco Verde,2011.	79
Figura 43: Cais Ciro Nácul, 2011.	79
Figura 44: Cooperativa Sicredi,2011.	80
Figura 45: Lotérica, 2011.	80
Figura 46: Comércio, 2011.	80
Figura 47: Vista Bairro Petrópolis,2011.	80
Figura 48: Bombeiros, 2011.	81
Figura 49: Correios, 2011.	81
Figura 50: Localização do bairro São Cristovão - Passo Fundo.	82
Figura 51: Instituto Estadual Cecy Leite Costa, 2011.	83
Figura 50: Quartel da Brigada Militar, 2011.	83
Figura 53: Igreja São Cristovão, 2011.	83
Figura 54: Cais Dr. Luiz Fragomeni, 2011.	83
Figura 55: Correios, 2011.	84
Figura 56: Banco Banrisul, 2011.	84
Figura 57: Comercio e residências, 2011.	84
Figura 58: Serviços de farmácia	84
Figura 59: Igai Eventos, 2011.	85
Figura 60: Praça Clemente Bernardon, 2011	85
Figura 61: Área ocupada pelo centro (Setor 1)	86
Figura 62: usos do solo no centro previstos no zoneamento do PDDI.	87
Figura 63: Mapa de uso do solo da área central do centro de Passo Fundo, RS.	88
Figura 64: Área ocupada pelo bairro São Cristovão.	90
Figura 65: Usos do solo no bairro São Cristovão previstos no zoneamento do PDDI.	91
Figura 66: Mapa de Uso e ocupação do solo do subcentro do bairro São Cristovão.	92
Figura 67: Deslocamento dos entrevistados para frequência a praças.	116

Figura 68: Deslocamento dos entrevistados para frequência a emergência de saúde. ..	121
Figura 69: Deslocamento dos entrevistados para frequência a abastecimento diário. ...	127
Figura 70: Deslocamento dos entrevistados para frequência ao vestuário.	129
Figura 71: Deslocamento dos entrevistados para frequência ao setor calçadista.	130
Figura 72: Deslocamento dos entrevistados para a frequência a eletrodomésticos.	132
Figura 73: Deslocamento dos entrevistados para frequência a farmácia.	135
Figura 74: Deslocamento dos entrevistados para frequência a serviços bancários.....	140
Figura 75: Deslocamento dos entrevistados para frequência a churrascaria.....	142
Figura 76: Deslocamento dos entrevistados para frequência a serviços de telefonia.....	148

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Sexo dos entrevistados do subcentro São Cristóvão	94
Gráfico 2: Faixa etária dos entrevistados	95
Gráfico 3: Instrução dos entrevistados.	95
Gráfico 4: Renda familiar dos entrevistados.	97
Gráfico 5: Composição familiar dos entrevistados.....	97
Gráfico 6: Gráfico da faixa etária familiar dos entrevistados.....	98
Gráfico 7: Opinião dos usuários em relação aos serviços urbanos do subcentro.....	99
Gráfico 8: satisfação dos entrevistados com aspectos positivos do bairro.....	101
Gráfico 9: Insatisfação dos entrevistados com aspectos negativos do bairro.....	102
Gráfico 10: Percepção de violência sobre os entrevistados no bairro.	102
Gráfico 11: Tipos de violência sofrida pelos entrevistados no bairro.	102
Gráfico 12: Local de trabalho dos entrevistados	103
Gráfico 13: Modalidade de deslocamento do entrevistado para o trabalho no bairro.....	103
Gráfico 14: Modalidade de deslocamento para frequência ao trabalho fora do bairro	104
Gráfico 15: Modalidade de deslocamento para frequência ao trabalho no bairro e fora do bairro.....	104
Gráfico 16: Local de frequência ao trabalho fora do bairro	105
Gráfico 17: Modalidade de deslocamento dos estudantes.....	105
Gráfico 18: Local de trabalho do entrevistado fora do bairro.	106
Gráfico 19: Modalidade de deslocamento para frequência a escolas no bairro.	107
Gráfico 20: Modalidades de deslocamento para frequência a escolas fora do bairro.	108
Gráfico 21: Modalidades de deslocamento para frequência a escolas fora do bairro.	109
Gráfico 22: Estabelecimentos públicos frequentados por nível de ensino.	110
Gráfico 23: Estabelecimentos privados frequentados por nível de ensino.....	110
Gráfico 24: Frequência dos espaços culturais no bairro e em outros bairros.....	111
Gráfico 25: Meios de transporte utilizados para frequência à igreja.....	111
Gráfico 26: Deslocamento dos entrevistados para frequência a igrejas.....	112
Gráfico 27: Meios de transporte utilizados para frequência em clubes e festas em outros bairros.....	113
Gráfico 28: Meios de transporte utilizados para frequência em cinemas em outros bairros..	113

Gráfico 29: Meios de transporte utilizados para frequência a centros culturais em outros bairros.	113
Gráfico 30: Frequência dos entrevistados aos espaços de lazer.	114
Gráfico 31: Meios de transportes utilizados para deslocamento a parques de área verde no bairro e em outros bairros.	115
Gráfico 32: Meios de transporte utilizados para frequência em praças.	115
Gráfico 33: Meios de transporte utilizados para frequência em quadra de esportes.	116
Gráfico 34: Meios de transporte utilizados para frequência em clubes.	117
Gráfico 35: Meios de transporte utilizados para frequência em CTGs.	117
Gráfico 36: Meios de transporte utilizados para frequência em museus em outros bairros. ...	118
Gráfico 37: Meios de transporte utilizados para frequência em shoppings em outros bairros.	118
Gráfico 38: Meios de transporte utilizados para frequência em jogos.	118
Gráfico 39: Meios de transporte utilizados para frequência em shows.	119
Gráfico 40: Frequência aos serviços de saúde.	120
Gráfico 41: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de emergência.	120
Gráfico 42: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de vacinas e curativos.	121
Gráfico 43: Transporte utilizado para frequência em serviços de consultas com médico geral.	122
Gráfico 44: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de consultas com médico especialista.	122
Gráfico 45: Dos meios de transporte utilizados para frequência em serviços de exames comuns.	123
Gráfico 46: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de exames mais sofisticados.	123
Gráfico 47: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de internação em outro bairro.	123
Gráfico 48: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços odontológicos.	124
Gráfico 49: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de fisioterapia.	124
Gráfico 50: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços com psicólogo.	125
Gráfico 51: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços com fonoaudiólogo em outro bairro.	125
Gráfico 52: Frequência aos serviços de comércio e serviços.	126

Gráfico 53: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de abastecimento diário em mercado e na feira.	126
Gráfico 54: Meios de transporte utilizados para frequência em supermercados.	127
Gráfico 55: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de padaria/confeitaria.	128
Gráfico 56: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços distribuição ou depósito de bebidas.	128
Gráfico 57: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços do vestuário.	129
Gráfico 58: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços do segmento calçadista.	130
Gráfico 59: Gráfico dos meios de transporte utilizados para frequência em serviços de relojoaria.	131
Gráfico 60: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de compra de eletrodoméstico.	131
Gráfico 61: Frequência às compras.	132
Gráfico 62: Meios de transporte utilizados para compra de móveis.	133
Gráfico 63: Meios de transporte utilizados para compra de materiais de construção.	133
Gráfico 64: Meios de transporte utilizados para compra em livrarias e papelarias.	134
Gráfico 65: Meios de transporte utilizados para compra em farmácias.	134
Gráfico 66: Meios de transporte utilizados para serviços ligados à agência de carros em outros bairros.	135
Gráfico 67: Meios de transporte utilizados para compra de presentes.	136
Gráfico 68: Meios de transporte utilizados para compra em floriculturas.	136
Gráfico 69: Meios de transporte utilizados para compra de equipamentos e suprimentos de informática.	137
Gráfico 70: Frequência aos serviços no bairro e em outros bairros.	137
Gráfico 71: Serviços.	138
Gráfico 72: Meios de transporte utilizados para frequentar academias.	138
Gráfico 73: Meios de transporte utilizados para serviços com advogados.	139
Gráfico 74: Meios de transporte utilizados para serviços com autoescola em outros bairros.	139
Gráfico 75: Meios de transporte utilizados para serviços bancários.	139
Gráfico 76: Meios de transporte utilizados para frequência em bares.	141
Gráfico 77: Meios de transporte utilizados para frequência em salões de beleza.	141

Gráfico 78: Meios de transporte utilizados para frequência em churrasarias.....	142
Gráfico 79: Meios de transporte utilizados para serviços contábeis.	143
Gráfico 80: Meios de transporte utilizados para serviços de correios.	143
Gráfico 81: Meios de transporte utilizados para serviços em escritórios despachantes.	144
Gráfico 82: Meios de transporte utilizados para serviços de gráfica em outros bairros.....	144
Gráfico 83: Meios de transporte utilizados para serviços de hotelaria.....	145
Gráfico 84: Meios de transporte utilizados para serviços de imobiliária.	145
Gráfico 85: Meios de transporte utilizados para serviços em oficinas mecânicas.	146
Gráfico 86: Meios de transporte utilizados para frequência em restaurantes.....	146
Gráfico 87: Meios de transporte utilizados para frequência em pizzarias.....	147
Gráfico 88: Meios de transporte utilizados para frequência em sorveterias.....	147
Gráfico 89: Dos meios de transporte utilizados para serviços de telefonia celular.	148
Gráfico 90: Dos meios de transporte utilizados para serviços em lojas de peças automotivas.	

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Evolução População Passo Fundo 1940- 2011.....	60
Tabela 2: Setores e bairros da cidade de Passo Fundo, habitantes – 2005-2010.....	66
Tabela 3: Ocupação dos entrevistados.	96
Tabela 4: Classes de renda, segundo o IBGE.....	96
Tabela 5: Gráfico da faixa etária familiar dos entrevistados.....	98
Tabela 6: Opinião dos entrevistados quanto aos serviços urbanos no subcentro.....	99
Tabela 7: Local de frequência a escolas do grupo familiar.	106
Tabela 8: Modalidade de deslocamento para frequência à escola no bairro	107
Tabela 9: Modalidade de deslocamento para frequência a escola em outros bairros.....	108
Tabela 10: Tipo de estabelecimentos escolares frequentados pelos moradores.....	110

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 Considerações iniciais	15
1.2 Problema de pesquisa	15
1.3 Justificativa	17
1.4 Objetivos	18
1.4.1 Objetivo geral	18
1.4.2 Objetivos específicos	18
2 revisão da literatura	20
2.1 Desenvolvimento sustentável	20
2.2 Sustentabilidade e estrutura urbana	24
2.3 Polarização, hierarquia urbana e cidades médias	26
2.4 Espaço urbano	29
2.5 Centralidade urbana	33
2.6 Subcentro urbano	35
2.7 Uso do solo, deslocamentos e centralidades	37
2.8 Normatização do uso e ocupação do solo urbano	41
2.9 Mobilidade Urbana	43
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	45
3.1 Métodos e técnicas	45
3.2 Delineamento metodológico	45
3.3 Etapas, métodos e técnicas	47
3.3.1 Critérios para a seleção da cidade média e do subcentro	50
4 Apresentação dos resultados técnicos sobre a infraestrutura urbana da área central e dos subcentros	51
4.1 Passo Fundo como cidade média	51
4.2 Passo Fundo, centralidade e subcentros	53
4.3 Caracterização do município de Passo Fundo	54
4.4 Caracterização da área urbana	59
4.5 Os setores urbanos	65
4.6 Caracterização da centralidade e subcentros	67
4.6.1 Centro	67

4.6.2 Bairro Boqueirão	70
4.6.3 Bairro Vera Cruz	74
4.6.4 Bairro Petrópolis.....	78
4.6.5 Bairro São Cristóvão	81
4.7 Uso do solo nos principais espaços do centro e do subcentro São Cristóvão	85
4.7.1 Análise do uso do solo no centro.....	86
4.7.2 Análise do uso do solo no subcentro do bairro São Cristóvão	89
5 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS DO DIAGNÓSTICO DOS MORADORES SOBRE A INFRAESTRUTURA URBANA DO SUBCENTRO	94
5.1 Perfil dos moradores entrevistados no subcentro.....	94
5.2 Componentes familiares.....	97
5.2 Avaliação da satisfação e frequência dos moradores em relação à estrutura urbana do bairro	98
5.2.1 Satisfação em relação aos serviços urbanos no bairro.....	98
5.2.2 Satisfação em relação às qualidade do bairro	101
5.3 Frequência ao trabalho do entrevistado.....	103
5.4 Frequência do entrevistado e grupo familiar em relação às escolas.....	106
5.4.1 Frequência em relação aos equipamentos comunitários no bairro	110
5.4.1.1 Espaços culturais	110
5.4.1.2 Espaços de lazer	114
5.4.3 Frequência aos serviços de saúde	119
5.4.4 Serviços de comércio e abastecimento	125
5.5 Considerações finais do capítulo 5 sobre a satisfação, frequência e deslocamento em relação ao subcentro e bairro São Cristóvão	149
6 CONCLUSÕES.....	154
6.1 Conclusões gerais.....	154
6.2 Recomendação para trabalhos futuros.....	158
7 REFERÊNCIAS	159
APÊNDICES	165

1 INTRODUÇÃO

1.1 Considerações iniciais

As cidades médias avançam no território nacional tanto demográfica quanto economicamente. A significativa densidade populacional e econômica, característica das cidades médias no século XXI, revela a necessidade de se discutir perspectivas teórico-conceituais sobre esses espaços e, com isso, refletir novas formas de intervenção e gestão nos espaços urbanos diferenciados.

A análise aqui apresentada refere-se à cidade média de Passo Fundo/RS, que se constitui como o núcleo urbano de maior dinamismo econômico e infraestrutura da região norte do Rio Grande do Sul; tal expressão se mantém, na atualidade, por meio de sua economia, que possui principalmente, o comércio, a indústria e a prestação de serviço.

A infraestrutura de Passo Fundo apresenta um número significativo de equipamentos de comércio e serviços que não se restringe apenas aos seus limites urbanos ou municipais, mas com ampla atuação regional. A evolução no setor de saúde e educação contribuiu para um intenso e rápido processo de urbanização, tornando uma cidade polo.

O texto está estruturado em três partes. Na primeira, realizou-se uma reflexão teórica de Passo Fundo, como cidade média, destacando hierarquia urbana brasileira: Na segunda parte, analisa-se a centralidade de Passo Fundo e seus quatro principais subcentros, destacando a infraestrutura da centralidade e de um subcentro. Para finalizar foi realizada avaliação da satisfação e frequência da população do subcentro selecionado aos equipamentos urbanos, aos serviços e quanto aos deslocamentos e a mobilidade urbana.

1.2 Problema de pesquisa

O estudo considera que o desenvolvimento sustentável das cidades depende da estruturação do espaço intraurbano, e enfoca a questão relativa às cidades médias, tendo como estudo de caso a cidade de Passo Fundo, no estado do Rio Grande do Sul.

Segundo dados preliminares do Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), cerca de 81% da população brasileira vive nas cidades. Essa concentração permite supor a significativa influência das relações do homem com o meio urbano, não

apenas no grau de sustentabilidade ambiental local, mas do país como um todo. Certamente, a sustentabilidade de longo prazo não será possível sem que se consiga entender e equacionar os processos interativos entre as dinâmicas urbanas e o ambiente natural, além de regenerar funções ecossistêmicas perdidas no processo de urbanização e mantê-las em equilíbrio.

É necessário entender o contexto do desenvolvimento econômico local, que, segundo Vásquez (2001), é um processo de crescimento e mudança estrutural que ocorre em razão da transferência de recursos das atividades tradicionais para as modernas, bem como pelo aproveitamento das economias externas e pela introdução de inovações, determinando a elevação do bem-estar e da população de uma cidade ou região.

Para melhor especificar o estudo desenvolvido, estabelece-se a delimitação dos assuntos a serem abordados, dentre os quais a estrutura urbana, o uso do solo na área central, as cidades, as cidades médias, a centralidade, o desenvolvimento sustentável e a sustentabilidade urbana.

O contexto que em se insere este estudo mostra Passo Fundo como cidade polo do norte do estado do Rio Grande do Sul. A cidade mostra seu crescimento econômico com uma grande diversificação de comércio, serviço e indústria, tendo número populacional estimado em 184.826 habitantes. A malha de expansão da cidade estendeu-se em direção ao Rio Passo Fundo (oeste), tendo como eixo a atual Avenida Brasil. Passo Fundo faz divisa ao norte com os municípios de Coxilha e Pontão, ao sul com os municípios de Ernestina e Marau, ao leste com o município de Mato Castelhano e a oeste com o município de Carazinho, distando 293 quilômetros de Porto Alegre, capital do estado.

Em menos de cento e cinquenta anos, a cidade de Passo Fundo adquiriu contornos de capital regional devido ao seu crescimento populacional e econômico, que a configura como uma das quatro principais cidades médias do Rio Grande do Sul.

[...] neste processo, os planos diretores, elaborados desde 1910, sempre tiveram papel importante na configuração da malha da cidade, direcionando a expansão da área urbana (GELPI, 2007 p. 16).

Porém, dentro da sustentabilidade, as cidades crescem e prosperam se tiverem capacidade para atrair e manter pessoas e atividades, mas a sua influência ultrapassa largamente os seus limites físicos e áreas circunvizinhas, estendendo à larga maioria das populações (urbanas e rurais) a aspiração para padrões de vida e níveis de consumo comuns.

Para que uma cidade seja considerada sustentável, ela deve seguir uma trajetória de desenvolvimento em que seu progresso no presente não ocorra à custa dos recursos das gerações futuras. Seu desenvolvimento presente não pode ter como legado a falta de planejamento, a degradação socioambiental e a dívida ecológica. Seus problemas atuais não podem ser exportados para o futuro. O desenvolvimento urbano sustentável pressupõe um equilíbrio no tratamento dos diferentes temas, isto é, o objetivo deve centrar-se no desenvolvimento que afete a todos, não se isolando uma ou outra variável para resolver outra.

Nesse contexto tem-se como questão da pesquisa:

A estrutura urbana da cidade média de Passo Fundo/RS contribui para a sustentabilidade urbana e atende às necessidades da população, garantindo uma vida sustentável?

1.3 Justificativa

Segundo Acelrad (2001), na década de 1990, o discurso das cidades sustentáveis surge com a Conferência Rio 92 e a Conferência Habitat II de Istambul, como legitimador de práticas sociais e modelos de gestão urbana, em contrapartida aos discursos negativos de crise e degradação urbana tão comum no Brasil, desde a década de 1970.

Como uma espécie de antídoto à crise urbana, social, econômica e ambiental, o Estatuto da Cidade, a partir de 2001, coloca-se como instrumento de promoção da função social da cidade e da sustentabilidade urbana. Os Planos Diretores ressurgem buscando instalar uma nova ordem urbana e o desenvolvimento sustentável propõe agregar as três agendas do debate urbano: econômica, social e ambiental, colocando-se como uma espécie de amálgama, capaz de aglutinar esses desafios.

Porém, sabe-se que há pouco consenso sobre o que venha a ser realmente uma cidade ou um planejamento urbano sustentável, e, mais complexo ainda é saber como avaliar o grau de sustentabilidade do crescimento de uma cidade ou sua contribuição para a promoção do desenvolvimento sustentável.

No Brasil, as cidades médias tornam-se os centros mais dinâmicos num processo de reestruturação urbano-regional marcado pela desconcentração metropolitana. Além de desempenhar funções nos setores de serviços, comércio, indústria e político-administrativas, a

cidade de Passo Fundo mantém relações de produção e consumo que alcançam toda a região norte, consolidando sua importância regional.

Dentre os tipos de cidades médias que apresentam indicadores como população, urbanização, economia, emprego e fluxo de bens e serviços, Passo Fundo condiz com a definição de cidades médias. São considerados características desse patamar o tamanho populacional, a economia, o grau de urbanização, a centralidade e a qualidade de vida (BRANCO, 2006).

Acredita-se que os processos de produção de pobreza, degradação ambiental e violência urbana passam a se reproduzir também nos centros médios do interior, não sendo mais uma característica apenas dos grandes centros urbanos. A universalização da insustentabilidade do processo de crescimento urbano atinge médias e pequenas cidades.

O presente trabalho justifica-se por contribuir para o debate sobre o desenvolvimento sustentável em cidades médias, e pretende, através da discussão do conceito de sustentabilidade urbana, verificar como a estrutura urbana e suas centralidades contribuem para a sustentabilidade ou insustentabilidade de uma cidade média, tomando como caso Passo Fundo.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo geral

Analisar a centralidade e a subcentralidade em cidade média, como fator de sustentabilidade urbana, com foco no uso do solo, disponibilidade de equipamentos e mobilidade urbana.

1.4.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos são definidos como:

- a) identificar a principal centralidade e os quatro subcentros urbanos principais;
- b) levantar a estrutura urbana, da densidade, uso do solo e as principais atividades e equipamentos da centralidade;

- c) identificar visualmente os quatro principais subcentros, para seleção de um subcentro a ser estudado;
- d) analisar o subcentro selecionado, verificando indicadores de sustentabilidade urbana, em função da diversidade do uso do solo, da disponibilidade de equipamentos urbanos e da mobilidade urbana;
- e) recomendar estratégias para busca de maior sustentabilidade urbana no que se refere a atendimento das necessidades básicas.

2 REVISÃO DA LITERATURA

O entendimento sobre as características do desenvolvimento sustentável e a compreensão sobre as cidades médias e a estrutura urbana como fator de sustentabilidade serão abordados na revisão bibliográfica, como forma de fundamentar os objetivos propostos com o presente trabalho.

2.1 Desenvolvimento sustentável

A utilização da expressão “desenvolvimento sustentável” promoveu numerosas interpretações discursivas na busca de ligar ambos, “desenvolvimento” e “sustentabilidade”. Entretanto, expondo as pressuposições e conclusões de tais, espera-se esclarecer opções e negociações que direcionem a discursos ambientalistas e a ciência do meio ambiente (REDCLIFT, 2005).

Percebe-se que a Revolução Industrial, ocorrida no século XIX, muito ajudou para o surgimento do capitalismo moderno e associado a este o aumento da produção das fábricas ocasionando uma exploração intensa dos recursos naturais. Com isso, dá-se início a um processo de desenvolvimento econômico desordenado, o qual não possuía a mínima preocupação com o esgotamento dos recursos do planeta. Dessa forma, a natureza passou a demonstrar sinais de desgaste devido à desordenada exploração de seus recursos e apresentou uma série de problemas que passaram a devastar o mundo. Como exemplo, tem-se a poluição dos rios, mares e ar, desgaste dos solos e desmoronamentos, dentre outros. Se isso não bastasse, houve um crescimento nos problemas sociais provindos desse pensamento de desenvolvimento, tais como exclusão social, déficits na educação e serviços de saúde, além de uma taxa de desemprego muito elevada (DELGADO, 2007).

Para Pol (2001), a conceituação de crise ambiental possui a vantagem de se mostrar como ponto de encontro entre interesses econômicos de desenvolvimento e de interesses ecológicos de preservação da natureza, carregando, dessa forma, a virtude de proporcionar o reconhecimento de fatores comportamentais, sociais entre outros.

A Terra, possuindo aproximadamente sete bilhões de habitantes, não possuiria condições de estabelecer para todos um padrão de vida igual ao dos povos ocidentais. Se assim fosse tentado, haveria uma rápida destruição do meio ambiente e somente

aproximadamente 700 milhões seriam satisfeitos. Pensa-se que o ser humano é apenas um elemento que se situa dentro do ecossistema, sendo assim, suas ações influenciam diretamente e indiretamente a natureza (MARTINET e REYNAUD, 2004).

Nas últimas décadas nota-se uma crescente inquietação por parte de ONG's, governos e sociedade, obtida através de pesquisas nas quais tratam dos impactos gerados pelas ações humanas no equilíbrio natural do planeta e potenciais consequências desses atos para a própria humanidade. No ano de 1972 a Conferência de Estocolmo gerou o relatório “Our Common Future” (o qual ficou conhecido como o Relatório Brundtland). A Rio-92 e a construção da Agenda 21 demonstram marcos importantes para a conscientização ambiental (DELGADO, 2007).

Para Milanez (2003), mesmo passado mais de uma década do Rio-92, ainda existem os mesmos problemas, não havendo uma conscientização da população quanto a tal problemática. Para o autor, existem dois caminhos possíveis para o desenvolvimento sustentável:

O primeiro está preocupado com a manutenção das relações de poder atuais e lida mais com a aparência do que com o conteúdo das mudanças. Utiliza-se de mudanças na forma de produzir, mas não questiona os produtos senão como “evoluí-los”. (...) Este caminho, o da mitigação dos impactos, é o que nos mantém por mais tempo negando as evidências e rumando à destruição. Ele não melhora a qualidade de vida, diminui sua perda. (...) O segundo é o caminho da mudança paradigmática. É provável que ela aconteça de qualquer forma, seja pela conscientização suave ou pela catástrofe. Neste caminho não há soluções universais senão a busca pela diversidade de soluções que coexistem. Todas as tecnologias que hoje servem para maquiar a questão ambiental podem ser muito úteis neste caminho. A diferença é que será necessário discutir, em primeiro lugar, os nossos valores e costumes. Somente através disto podemos discutir como refazer nossa sociedade em direção à sustentabilidade, com suas diversas facetas: a inclusão total, a cooperação, a competição geradora, a diversidade/complementaridade, a flexibilidade, a interdependência e conservação de matéria/energia. (...) É interessante observar que a busca de sustentabilidade, ao mesmo tempo em que pode unir mais do que nunca o planeta num projeto comum, nos leva obrigatoriamente à ruptura das relações de exploração tanto entre os países como entre as pessoas (MILANEZ, 2003, p. 83).

Buscando uma definição quanto ao Relatório Brundtland, Giddens (1999) destaca o quanto não se tem conhecimento de quais serão as necessidades das futuras gerações, ou mesmo de qual forma a utilização dos recursos será afetada pela mudança tecnológica, ou seja, a atual noção de desenvolvimento sustentável não permite precisão. Devido a tal fato, a definição de “desenvolvimento sustentável”, trazida pelo Relatório Brundtland, como o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades, necessita ser aprimorada.

Por maior que seja a importância na formulação da conceituação, o Relatório Brundtland avança lentamente em seu sistema operacional. Para Gottdiener e Budd (2005), há cinco princípios de desenvolvimento sustentável destacados no relatório da CMMAD:

- 1 – Mudanças nos modelos atuais de crescimento econômico, tecnologia, produção e gestão que têm impacto negativo sobre o meio ambiente e a população;
- 2 – Garantia de emprego, alimento, energia, água potável e serviços sanitários a todas as populações;
- 3 – Controle do crescimento populacional global;
- 4 – Proteção dos recursos naturais para as futuras gerações;
- 5 – Integração de parâmetros econômicos, ambientais e sociais em tomadas de decisão no planejamento e nas políticas governamentais (GOTTDIENER e BUDD, 2005, p. 159).

Segundo Cavalcanti (1999), o Desenvolvimento Sustentável deve apresentar seis aspectos prioritários que devem ser apresentados como metas:

- a) a satisfação das necessidades básicas da população (educação, alimentação, saúde, lazer etc.);
- b) a solidariedade para com as gerações futuras (preservar o ambiente de modo que elas tenham chance de viver);
- c) a participação da população envolvida (todos devem se conscientizar da necessidade de conservar o ambiente e cada um deve fazer a parte que lhe cabe para tal);
- d) a preservação dos recursos naturais (água, oxigênio etc.);
- e) a elaboração de um sistema social garantindo emprego, segurança social e respeito a outras culturas (erradicação da miséria, do preconceito e do massacre de populações oprimidas, como por exemplo, os índios);
- f) a efetivação dos programas educativos.

Considerando que o acelerado processo de urbanização está concentrando a maioria da população nas áreas urbanas, a questão de sustentabilidade necessita ser analisada e buscada pela qualificação dessas áreas, bem como se deve buscar a minimização dos impactos causados pela sua estruturação e dinâmica interna e com as áreas exteriores.

Para o autor Satterthwaite (2004), mais um ponto deve ser considerado acerca da minimização das transferências de custos ambientais para ecossistemas e populações externos à cidade, em qualquer nível, seja nacional ou global. Se não levado em consideração, tal fato ocasiona desvios na avaliação da sustentabilidade em prol de cidades mais ricas. O autor ainda cita uma problemática que trata da avaliação da sustentabilidade quando colocada

apenas em termos de geração de consumo de recursos e geração de resíduos. Dessa forma, o desvio pode ser a favor das cidades mais pobres, com menores índices de consumo e maior reciclagem de resíduos, fruto da própria pobreza, mascarando condições socioambientais degradantes e insustentáveis.

Muitas vezes a expressão “desenvolvimento sustentável” é utilizada somente para expressar uma sustentabilidade ambiental, e outras vezes notam-se uma discordância do termo sustentabilidade com viabilidade econômica. Para Sachs (2000), oito critérios devem ser definidos para evitar tal confusão:

- a) a primeira trata do Social, objetivando-se que se alcance um nível razoável de homogeneidade social, distribuição de renda mais justa, emprego pleno e/ou autônomo com qualidade de vida decente, igualdade no acesso aos recursos e serviços sociais;
- b) no âmbito cultural priorizam-se mudanças no interior da continuidade (equilíbrio entre respeito a tradições e inovação), autonomia para formação de um projeto nacional integrado e autoconfiança combinada com abertura para o mundo;
- c) no termo de ecologia procura-se preservar o potencial do capital natureza na sua produção de recursos renováveis, além de limitar o uso dos recursos não renováveis;
- d) na parte ambiental deve-se respeitar e realçar a capacidade de autodepuração dos ecossistemas naturais;
- e) quanto à parte territorial, buscam-se configurações urbanas e rurais mais equilibradas melhorando o ambiente urbano, superando as disparidades inter-regionais e promovendo estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras para áreas ecologicamente frágeis;
- f) em termos econômicos objetiva-se um desenvolvimento intersetorial, equilibrado, com segurança alimentar, capacidade de modernização contínua dos instrumentos de produção, razoável nível de autonomia na pesquisa científica e tecnológica, inserção soberana na economia internacional;
- g) em fins políticos tem-se duas objetivações: uma nacional, em que se procura uma democracia definida em termos de apropriação universal dos direitos humanos e outra que diz respeito ao desenvolvimento da capacidade do Estado para implementar o projeto nacional, em parceria com todos os empreendedores;

Atualmente, “desenvolvimento sustentável” necessita se enquadrar em novos dados da realidade, ciência e tecnologia, além de associar-se a mudanças em processo de conscientização (REDCLIFFT, 2005).

2.2 Sustentabilidade e estrutura urbana

O termo de sustentabilidade não apresenta apenas uma complexidade de conteúdo e forma. Vários estudiosos, como Sachs (2000), têm destacado elementos de convergência no que se trata de sustentabilidade por meio da questão social, ambiental e econômica. Entretanto, são poucos os teóricos que aderem à dimensão do espaço interurbano como elemento de análise, e quando o fazem atribuem-no um papel secundário, não lhe dando o devido valor. Já quando se fala de assentamento humano, de características urbanas, o espaço estrutura-se como o ponto de convergência dos conceitos, tanto com relação à imensidão de seu tamanho e à complexidade nas externalidades da economia, quanto pelos processos de segregação, de ineficiência hídrica ou mesmo nas redes de interação social decorrentes de sua morfologia e topologia.

Entende-se que a sustentabilidade urbana não trata de um simples debate do desenvolvimento sustentável na cidade, mas sim que o espaço urbano e sua própria estruturação são partes importantes para que se possa entender e avaliar de forma adequada a sustentabilidade. Precisa-se entender de que forma se dão os processos de estruturação e reestruturação e a forma como tais processos podem intervir na sustentabilidade urbana (VILLAÇA, 1998).

Torna-se necessário levar em conta também a conceituação de estrutura urbana em um sentido do arranjo sócio espacial das cidades:

Estrutura, quando se refere a espaço urbano, diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais), das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais (VILLAÇA, 1998, p. 33).

A concepção urbana abrange quesitos como os padrões de uso do solo e de expansão urbana, também as densidades urbanas além da distribuição das infraestruturas urbanas, espaços públicos e áreas verdes (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2004).

No que tange à discussão sobre as relações entre estrutura urbana e desenvolvimento sustentável, pode-se demarcar três questões: a questão da densidade urbana, a questão do uso do solo e a questão da justiça ambiental urbana. No que se refere à densidade e ao uso do solo, integram uma perspectiva que Acsehrad (2001) classifica como representação técnica material das cidades, em que a sustentabilidade é observada sob a perspectiva de modelos de racionalidade eco energética.

É importante esclarecer que estrutura urbana é o conjunto das infraestruturas que constituem o espaço da aglomeração urbana e do conjunto das instalações dos processos individuais de produção e reprodução que ocupam as localizações daquele espaço.

A estrutura urbana está em permanente mutação como resultado de processo de produção/transformação do espaço e como requisito de sua adaptação às condições mutantes da reprodução social. Também está sujeita aos processos de obsolescência, devido à vida útil das estruturas físicas que a compõem, e renovação, através da produção do espaço mediante novos investimentos na substituição dos elementos obsoletos e criação de novos. Uma representação da estrutura urbana é sempre parcial, focalizando alguns de seus aspectos, e é específica de um momento histórico.

Há mais de cinquenta anos Jacob (1999) já indicava que a perda de vitalidade urbana é ocasionada pelo lado ecológico, grande importância dá-se ao impacto da dispersão no metabolismo energético na qual se coloca em pauta que uma cidade que não seja concentrada ocasiona uma maior necessidade de deslocamentos, assim elevando o consumo de energia.

De forma semelhante com os padrões de densidade, o uso do solo também exerce influência no gasto energético da cidade:

Há uma forte correlação entre padrões de uso do solo, demanda por transporte e uso de veículos motorizados. Veículos a motor continuam aumentando sua demanda por espaço urbano, criando mais poluição e problemas de congestionamento urbano (HAUGHTER; HUNTER, 1994, p. 96).

A Comissão das Comunidades Europeias (2004) propõe um modelo da prática da urbanização sustentável, uma abrangência de políticas com utilização mista de solos de alta densidade.

Embora haja uma complexidade em definir uma cidade sustentável, pode-se afirmar que se trata de uma cidade com capacidade de promover uma urbanização sustentável, capacidade de promover um lugar com crescimento e eficiência econômica sem a necessidade de transferir custos ambientais e sociais para outras cidades (BRAGA, 2010).

2.3 Polarização, hierarquia urbana e cidades médias

Tal cidade exerce polarização e atração regional por concentrar diversas atividades econômicas e prestação de serviços, além da infraestrutura que possui. Dentre as atividades e serviços presentes na cidade de Passo Fundo, que a credenciam como lócus regional, pode-se destacar o comércio diversificado de produtos (atacado e varejo) e o serviço especializado de saúde que, devido ao planejamento estadual e federal, tem uma amplitude regional. O serviço de educação superior público e privado atrai pessoas de diversas cidades do Rio Grande do Sul.

A hierarquia urbana representa um dos ângulos para se compreender a formação da rede urbana, partindo do empenho em entender a natureza da diferenciação das cidades, relevada pelo capitalismo onde a oferta de produtos e serviços cresce de forma desigual em todo o território, formando a hierarquia das cidades (MARTINS, 2009).

Desde o século XVIII já surgiam teorias sobre a hierarquia urbana. O geógrafo Christaller, no ano de 1933, trouxe a principal concepção no que trata dos estudos em tal tema. Buscando compreender a forma de organização das cidades e redes de cidades, ele criou um conceito geral de centralidade, como sendo um local de influência e polarização, isso movido no fluxo de bens e serviços ofertados pelo local (MARTINS, 2009).

Para Corrêa (1995), uma hierarquização das cidades pode ser demonstrada por um escalonamento de funções centrais, na qual está intimamente correlacionada a oferta de bens e serviços, podendo, em sua concepção, ser identificadas nos seguintes tipos de centros: metrópole regional, a qual propõe a totalidade de funções centrais; uma capital regional, a qual não seria tão complexa quanto a uma metrópole; um subcentro regional que oferece uma complexidade intermediária; os centros da zona que se mostram inferiores se comparados aos anteriormente citados; e por fim o centro local, que oferece bens e serviço de consumo frequente, voltados para a população local.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (2002), a hierarquização brasileira demonstra embasamento teórico em proposições do Geógrafo Christaller. Consideram-se regiões de baixa, média a elevada complexidade, originando o Projeto Regiões de Influência das Cidades (REGIC), em que se estabelece critérios para sua seleção, devendo um município, para ser considerado de centralidade mínima, ser sede de uma comarca, possuir agência bancária e ter um médico residente na cidade. Tais resultados representam as

interações espaciais entre as cidades brasileiras e também suas devidas influências como seus níveis de centralidade.

O conceito de cidades médias surgiu pela primeira vez na França, no final dos anos 1960, quando acontecia o IV Plano de Desenvolvimento Econômico e Social, entretanto, somente em 1971 tal conceito ganhou definição (COSTA, 2002).

O processo de urbanização, que aumentou no decorrer do século XX, carregou consigo rupturas e permanências que atenuam nos processos de produção e também na estruturação do espaço urbano. Tais são destacadas no momento em que se considera tanto a escala intraurbana quanto a escala interurbana, em qualquer âmbito seja regional, nacional ou mesmo mundial (OLIVEIRA, 2008).

Uma grande discussão entre diversos autores tem estado em pauta no que se refere à definição de cidades médias. Para Branco (2006), uma definição não pode limitar-se ao aspecto populacional, mas deve relacionar-se a funções que desempenham na rede urbana regional, nacional e internacional.

Ao se realizar um estudo das cidades médias no Brasil, é possível perceber o crescimento da importância que essas vêm obtendo nas últimas décadas, tanto no crescimento do número de cidades médias quanto no seu aumento populacional (BRANCO, 2006).

Muitos autores concordam com o fato de que na década de 1970, no Brasil, o esforço de elaboração de políticas e programas com a direção de difusão do desenvolvimento teve como referência os nós das redes urbanas.

No Brasil, a partir de meados da década de 1960, no âmbito do recém-criado sistema de planejamento que pretendia incluir a dimensão espacial nas políticas governamentais, a exemplo dos pólos de desenvolvimento e das regiões-programa, estabeleceu-se a noção de 'cidade de porte médio', barreiras receptoras contra as correntes migratórias em direção aos centros metropolitanos. Tratava-se de uma retórica de um sistema de planejamento que, na década de 1980, foi esvaziado (SPOSITO, 2007, p. 27).

Para Pontes (2006), nas décadas seguintes, quando a globalização consolidou-se e foram modificadas as políticas governamentais, privilegiaram-se os aspectos setoriais, assim ocasionando uma descontinuidade na implementação de programas de planejamento territorial. Destacam-se nos anos 2000 contribuições geradas por Amorim e Serra (2001) e Spósito (2001), para quem cidades médias desempenham funções específicas no sistema urbano e também expõem diferenciados modos de produção em suas etapas. Assim, somam-se três categorias novas que podem definir cidades médias em virtude da globalização, em que

primeiramente podem ser articuladoras, privilegiadas nos “eixos ou corredores de desenvolvimento”. Seguindo a atuação que podem exercer nos sistemas regionais ou nacionais e como fator de sucesso na localização de tecnopolos e por fim a importância do sítio e situação ou posição geográfica, das relações espaciais da cidade, especialmente no que diz respeito ao consumo, do papel que exercem nas divisões do trabalho, das funções que desempenham e da questão da distância dos dois centros de maior nível hierárquico.

Uma cidade média na qual venha se situar numa área despovoada não teria o mesmo papel que uma cidade localizada numa região densamente povoada. Assim, pode-se dizer que uma cidade com aproximadamente 20.000 habitantes que venha se localizar em uma região despovoada através das funções que essa realiza já poderia ser considerada uma cidade média, diferente de uma cidade que venha se localizar em uma área bem povoada, mesmo que tivesse 60.000 habitantes não poderia ser considerada uma cidade média (COSTA, 2002).

Sanfeliu e Torne (2004) colocam uma proposta para a definição de cidades médias e intermediárias na qual destaca seu papel de articulação ao criar e tecer redes, também por valorizar as novas possibilidades de inserção tanto em escala regional, nacional como mundial. Realçam que, comparando cidades médias e grandes, as primeiras oferecem sistemas mais equilibrados, uma maior facilidade de administração além do exercício da cidadania. Ainda, que as cidades intermédias se tornam em centros de serviços e equipamentos que possam servir tanto os habitantes do mesmo núcleo urbano como aqueles que se situam em sua área de influência, assim sendo, centros de serviço trabalham em conjunto com amplas áreas territoriais e acabam desenvolvendo funções de distribuição e intermediação, possuindo uma série de infraestruturas coletivas, tendo um destaque especial para o transporte e comunicação.

Para Pontes (2006), adotando o critério econômico, as cidades médias são centros urbanos com possibilidade de trabalhar como suporte para as atividades econômicas de sua “hinterlândia”, assim como podem dar continuidade às relações com o mundo globalizado. Já Pereira e Lemos (2003) admitem uma tendência espacial da indústria devido às economias de aglomeração, possuídas a partir de um processo circular cumulativo. Entretanto, com a medida pela qual passa a extensão desse processo, as deseconomias de aglomeração começam a sentir seu impacto, surgindo novos centros urbanos potenciais.

Segundo Serra (1998), para se diferenciar cidades pequenas, médias e grandes, pode-se recorrer ao aspecto econômico. Nas cidades médias, existem condições necessárias, infraestrutura básica, além de um mercado potencial para a localização das atividades econômicas de maior âmbito, como, por exemplo, atividades industriais. Assim sendo, as

idades médias são centros urbanos sem possuir as desvantagens das grandes metrópoles, dadas especialmente devido ao crescimento da rede fundiária.

Barat, (1979) por sua vez, relativiza o conceito de cidade média definindo-a tanto a partir das suas relações com o mundo quanto na sua dimensão no sistema nacional de cidades em que está inserida.

O conceito que caracteriza a cidade média é, portanto relativo em dois planos. Ele o é em relação às ligações que a cidade estabelece no sistema mundial [...] e é relativo quanto à dimensão geral do sistema nacional em que se encontra. (BARAT, 1979, p. 119).

A classificação de Branco (2006) permite que sejam apontadas seis cidades médias no Rio Grande do Sul: Santa Maria, Caxias do Sul, Pelotas, Rio Grande, Passo Fundo e Uruguaiana. Essas cidades exercem papel de centros regionais, polarizando diferentes porções do território gaúcho, principalmente em relação ao comércio, aos serviços, aos equipamentos de saúde e às universidades.

Entre as cidades médias do Rio Grande do Sul, Passo Fundo é a cidade de menor população onde a mesma ainda não atingiu os 200 mil habitantes. Mas faz-se uma cidade pólo do Norte do Estado, na qual os impactos da modernização da agricultura se fizeram mais presentes condicionando o desenvolvimento da pequena propriedade familiar, transformando-a em “empresa rural”. Também destaca-se como importante entroncamento rodoviário e ferroviário, influenciando nas atividades industriais, comerciais e atacadistas influenciando algumas cidades do Oeste do Estado de Santa Catarina (SPOSITO, 2007, p. 70).

2.4 Espaço urbano

Conforme Corrêa, espaço urbano é composto por um complexo de usos da terra, próximas entre si. É fragmentado em diversas áreas: centro da cidade, áreas industriais e áreas residenciais.

Pode-se classificar o assentamento urbano de duas formas, com as cidades planejadas e as não planejadas, assim o espaço urbano é visto como um modelo arquitetônico que pode ser transformado conforme os assentamentos ora planejados, ora não (SILVA, 2000).

Durante séculos, a urbanização brasileira ocorreu em pontos isolados, como verdadeiras ilhas, tornando-se generalizada somente a partir do século XX. Pode-se dizer que Salvador comandou a primeira rede urbana do país, mantendo sua primazia até meados do século XVIII, quando a capital da colônia se transfere para a cidade do Rio de Janeiro. As relações entre o litoral e o interior eram frágeis neste período. O povoamento e as riquezas geradas pela agricultura e a mineração ensaiaram os primeiros passos rumo ao processo de urbanização (ALMEIDA, 2001, p. 76).

Com a imigração do homem do campo em direção à cidade ocorreu um enorme crescimento no índice de população urbana. Nos primórdios do processo de povoamento as cidades concentravam-se principalmente nas faixas litorâneas, entretanto, a partir da década de 1960, houve um processo de dispersão espacial e novas áreas foram ocupadas principalmente pela atividade agropecuária. Muitas foram as cidades que nasceram e cresceram tendo como propulsora a agropecuária (MENEZES, 2010).

Devido ao grande avanço da modernização no campo, o pequeno agricultor desprovido de tal tecnologia acaba sendo expulso de suas terras, por falta de condição da produção, vendendo suas terras a grandes proprietários e não tendo outra opção refugia-se nas grandes cidades em busca de melhores condições de vida. Entretanto, a modernização, ao englobar a indústria exige cada vez menos mão de obra e mais qualificação profissional. Assim imigrantes aceitam trabalhos mal remunerados e péssimas condições de trabalho, além de moradias nos arredores da cidade (MENEZES, 2010).

Todo o processo de urbanização no Brasil foi resultado de um processo de colonização visando à exploração de seus recursos naturais, sendo usada principalmente a malha hidrográfica. Grande parte das cidades era construída em proximidades a margens dos rios. Quanto à urbanização, percebe-se que esta se deu quase sem planejamento e no que concerne a ocupação do solo, uma vez que a população esteja instalada, o cotidiano acaba gerando a poluição do ar e água (BATISTA; DIAS, 2008).

Os processos de urbanização e industrialização possuem um papel fundamental na degradação ambiental que ocorre nas cidades. O rápido crescimento ocasiona uma pressão significativa sobre o meio físico urbano, tendo as consequências mais variadas, tais como: poluição atmosférica, do solo, das águas, deslizamentos, enchentes e etc (GUERRA; MARÇAL, 2006).

Os processos de urbanização também promovem a divisão das cidades tendo como critério os recursos financeiros. Pessoas que possuem uma boa condição financeira acabam ocupando áreas mais apropriadas, ou, quando não dispõem desse recurso de imediato, têm condições de modificá-las, adequando-as de tal forma que suas necessidades passam a ser

contempladas. Diferente do que ocorre com pessoas com más condições financeiras, que se estabelecem em áreas de declives ou mesmo planície, que podem ser afetadas por inundações (BATISTA; DIAS, 2008).

O preço da terra (urbanizada) é alto, escandalosamente alto, nas periferias das cidades latino-americanas, e o Brasil não é exceção. É alto em termos relativos, mas também em termos absolutos se comparados, por exemplo, aos preços observados nas periferias das grandes cidades norte-americanas ou europeias. O preço de mercado do metro quadrado de um lote urbanizado por agentes privados varia tipicamente entre US\$ 32 e US\$ 172 nas cidades latino-americanas (SMOLKA, 2002).

Diferente do que ocorre em bairros nobres, onde a especulação imobiliária é maior e terrenos são vendidos por preços mais caros, bem como onde se fazem presentes melhores condições de vida, nos subassentamentos urbanos em periferias das grandes cidades, é muito comum a posse ilegal de lotes, principalmente daqueles desprovidos de infraestrutura. Apresentam um índice de violência aumentado, baixas condições de saneamento básico, escolas, energia elétrica e até mesmo transporte coletivo (MOREIRA; TREVIZAN 2005).

Com o passar do tempo, há maior imigração das pessoas buscando melhores condições de vida nas grandes cidades e a periferia se expande em forma e precariedade, levando a população de baixa renda a optar por morar em favelas e cortiços no centro das metrópoles. Da mesma forma, obteve-se uma infraestrutura precária, pois o espaço urbano é dominado por agentes hegemônicos, que preocupam-se em investir em interesses particulares, excluindo os pobres da modernização. Isso tudo, além de não oferecer oportunidades, multiplica a pobreza (MENEZES, 2010).

Além do grande problema da infraestrutura precária para a população, outro fator preocupante é o impacto ambiental gerado por tal precariedade. Segundo Pedro Jacobi (apud ALVES; SANTOS, 2010), o fato de a América Latina ser hoje uma das áreas mais urbanizadas do mundo, com quase 65% da população vivendo em cidades, reflete um dramático exemplo da dinâmica de urbanização que gera grave problema ambiental. Assim, a urbanização gera problemas onde:

Por um lado, há a hipótese de que a urbanização é necessária para o processo do crescimento nacional pelas economias de aglomeração e escala que cria, pelas oportunidades de emprego e melhoramento de posição social que oferece e, finalmente, por seu clima favorável à elaboração de ideologias progressistas. Por outro lado, porém, acusa-se a urbanização de agravar desequilíbrios socioeconômicos e disparidades regionais, de gerar desemprego, degradação da habitação e definição de serviços essenciais. As pessoas reagem como se a origem, tanto das boas coisas como das más, fosse a cidade e, por consequência, devesse esta elaborar suas respostas em seu próprio interior (SANTOS, 1982, p. 181).

A compreensão dos problemas urbanos depende acima de tudo da história da sua produção, como se deu seu desenvolvimento urbano além de padrões sociais internos, sabendo que o mesmo não é devido a um único agente, mas a um conjunto de fatores, que, associados, se materializam em problemas no cotidiano das cidades (COELHO, 2001)

Percebe-se que na maioria das vezes o planejamento das cidades não tem cumprido seu papel, tanto de caráter físico-territorial ou na tipologia de planejamento estratégico, sendo a mercadológica a mais difundida. Os próprios objetivos propostos pelos planos, muitas vezes questionáveis se analisados sob movimentos recentes para mudanças nas políticas urbanas, têm sido alcançados de forma satisfatória. Isso ocorre porque os modelos existentes trabalham de forma muito boa quanto à formatação do processo, orientam sequência de etapas, mas não discriminam metas e objetivos específicos para cada setor ou área, muito menos os procedimentos que cada envolvido no processo deve obter para atingir objetivos maiores (SOUZA, 2003).

Um planejamento eficaz considera em todo produto as particularidades de cada ambiente, sociedade e meio ambiente, analisando se as propostas de administração de tempo e espaço estão adequadas com seu ambiente, ajudando assim a alcançar um desenvolvimento sustentável. Não se deve fazer do planejamento um mero inventário de dados desconectados, mas sim algo que permita avaliar os problemas atuais e suas respectivas interrelações entre níveis de diagnóstico e síntese integrada (HIGUERAS, 2006).

Para Higuera (2006), no meio urbano é de fundamental importância que se considere alguns aspectos: analisar critérios ambientais nas cidades atuais, como um ecossistema; considerar as necessidades dos edifícios do ponto de vista de construção, higiene, estética para atender às necessidades da sociedade do século XXI; estudar e avaliar o sistema de transporte para a mobilidade da população atual e para detectar tendências indesejáveis; avaliar os déficits de doações e equipamentos urbanos ou serviços e infraestrutura em determinadas áreas urbanas.

Um bom planejamento territorial e urbano contribui para a redução dos impactos ambientais e para avançar rumo à sustentabilidade. Dentro do espaço urbano, encontram-se divisões importantes, com características e peculiaridades próprias, que diferenciam os espaços.

2.5 Centralidade urbana

Uma cidade baseia-se como centro de comando para economia capitalista. Nessa, o capital reúne os meios de produção, circulação e realização, subjugando assim a mão de obra humana e, por conseguinte as relações sociais e suas necessidades de reprodução. O capital limita e difere a utilização do espaço urbano, segregando classes e camadas sociais (OLIVEIRA, 2008).

A definição de centralidade se dá pelos movimentos ocorridos pelas vias e fluxos, isso é, pela circulação contínua de consumidores, automóvel, mercadorias, trabalhadores, além de informações e ideias, bem como da minimização de tempo de deslocamento para busca de suas necessidades, o que traz consigo uma definição de territórios (MILANI; SILVA, 2009).

De acordo com Villaça (1998), o centro é um ponto que aperfeiçoa os deslocamentos socialmente condicionados da comunidade como um todo e aparece, então, a partir da necessidade de afastamentos indesejados, contudo obrigatórios, e revela-se em função de uma luta pelo controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos.

Só nos casos mais simples e elementares de aglomeração essa disputa se dá pela minimização dos tempos de deslocamento. À medida que a aglomeração e a sociedade se tornam complexas, é possível que famílias ou classes optem por aumentar os tempos de deslocamento para a periferia, mas isso devido a alguma vantagem como um lote grande por exemplo. O que as classes sociais procuram- e do que a classe dominante não abre mão- é a possibilidade de controle do tempo de deslocamento, possibilidade de opção (VILLAÇA, 1998, p. 52).

Um centro comercial, no que diz respeito à concentração de atividades comerciais e de serviços, além de fluxos financeiros e de informação, constitui a principal área de uma cidade, na qual são encontrados, também, os prédios históricos, as moradias, as áreas para lazer e para recreação noturna, logo, constitui-se, assim, um conjunto de centros necessários para fornecer a totalidade dos serviços requisitados pelas atividades e população (PALHARES, 2008).

Uma cidade fortalece-se como centro de comando para a economia capitalista. Ali o capital agrupa suas formas de produção, circulação e realização. Uma área central, assim como os bairros centrais, possui suas próprias características, seja pela formatação física morfológica ou pela própria trajetória sofrida (OLIVEIRA, 2008).

Uma cidade pode possuir um crescimento por urbanização difusa ou mesmo de forma controlada. No crescimento por urbanização difusa da periferia, a cidade é aumentada devido ao crescimento desordenado da região periférica, a área urbana acaba invadindo a área rural. Quando, no entanto, isso se dá de forma controlada, tal crescimento pode ocorrer de forma planejada. No Brasil, a maioria das cidades tem seu crescimento de forma espontânea, possuindo um centro comercial e financeiro e os subúrbios formados com ausência de regras (PALHARES, 2008).

Discussões que trazem em pauta o centro e centralidade intraurbana apresentam distinções entre si, pois tais correntes relacionam suas análises em dois conceitos principais que, por mais que sejam próximos, apresentam suas particularidades como o conceito de estrutura urbana e o da estruturação urbana (OLIVEIRA, 2008).

Os pesquisadores filiados à Escola Estruturalista de Chicago (também conhecida por Ecologia Urbana) e à Escola Francesa Clássica estão no primeiro grupo de teóricos de análise das estruturas urbanas e tendem a considerar que:

O centro como algo fixo, preocupando-se com a forma e com a localização, procurando realizar uma minuciosa descrição das áreas em estudo, visando evidenciar o padrão de concentração, estabelecendo modelos que dêem conta de explicar a forma de espaço urbano (SILVA, 2001, p. 108).

A principal discordância entre a Escola Francesa Clássica e a Escola Estruturalista de Chicago está nas críticas feitas pela primeira às pesquisas de estudiosos da Ecologia Urbana. Tais discordâncias se originavam da constatação de que as pesquisas da Ecologia Urbana se aglomeravam amplamente na estruturação de paradigmas, vindo de encontro com pesquisas sobre a gênese histórica e sobre as particularidades físicas da área em análise.

Outro grupo de teóricos é caracterizado por expor uma discussão sobre a centralidade intraurbana com princípio de estruturação urbana. Essa visão não se restringe apenas na descrição e interpretação das maneiras e equipamentos que se encontram permanentes, porém, entendem a importância da discussão sobre as correntes que se encontram em movimento no território. Desse modo a expectativa analítica tende a realçar que “a centralidade deve ser

entendida a partir dos fluxos que geram de pessoas, de automóveis, de capitais, de decisões, de informações e, sobretudo, de mercadorias” (SILVA, 2001).

2.6 Subcentro urbano

Com o aumento populacional nas cidades médias ocorreu também uma expansão da malha urbana, juntamente com a necessidade de moradia e emprego e, associado a isso, o aumento do consumo. Um fato importante na configuração das cidades médias atuais é a descentralização da área central, voltando-se para novas centralidades. Com a formação dessas novas centralidades, viabiliza-se o surgimento de novas formas comerciais, o que justifica o surgimento de subcentros de comércio e serviços em tais cidades (FRANÇA, 2010).

O subcentro é caracterizado por uma atividade ou por conjuntos de atividades que conferem características de centralidade ao espaço urbano. Determinados empreendimentos geradores de viagens cujo porte confere à sua área de influência características de centralidade, atraindo atividades e alterando os padrões de uso e ocupação do solo, formam um conjunto de atividades que passam a constituir um subcentro ou centro regional. “O subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade” (VILLAÇA, 1998).

Denominam-se subcentro as aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços que não representem o centro principal ou ainda uma réplica, em menor proporção, do centro principal, com o qual concorre em parte, mas a ele não se iguala. O poder polarizador e estruturador de um subcentro complementam as atividades, sendo que, quanto maior a diversificação do comércio e serviços ali existentes, menos viagens o consumidor precisa realizar para ter suas necessidades atendidas (VILLAÇA, 2001).

O subcentro é semelhante à área central, e ainda constitui um importante foco das linhas de transporte intraurbano. Ele seria como uma miniatura do núcleo central, possuindo uma complexa variedade de lojas e serviços sendo que muitas lojas são filiais de empresas que se situam na área central (CORREA, 1995).

Quando o crescimento de uma cidade acontece muito rapidamente aparecem os efeitos de congestionamento nos grandes centros, então, algumas atividades tendem a descentralizar-se, mudando para fora da área central. Se as forças dessa aglomeração não forem fortes, as

atividades tendem a descentralizar-se em locais dispersos, entretanto, se essas forem fortes, as atividades concentram-se em clusters secundários denominados subcentros (GIULIANO; SMALL, 1999).

Mendes e Grzegorzcyk (2003) realçam que o surgimento de subcentros dá-se tanto em cidades de grande como de médio porte, constituindo uma função dinâmica intraurbana dessas cidades. Reunindo comércio e serviços, esses subcentros se tornam atrativos para empreendedores que possuem interesse em produzir novos investimentos, além da população em busca de espaços para residir que possam atender seus anseios. Para Pereira (1998), são as ações dos envolvidos que determinam o crescimento e por isso há espaços urbanos tão diferenciados. Porém, não é somente a descentralização ou mesmo a densidade ocupacional das áreas que difere este daquele, e sim os atrativos que determinadas localizações proporcionam. Da mesma forma, O'Sullivan (1996) refere que a aglomeração de empresas nos subcentros suburbanos resulta de economias de aglomeração na produção.

O desenvolvimento dos subcentros suburbanos é explicado pela suburbanização e pelo aglomerado de comércios e de firmas de escritório. Os comerciantes se mudam para os subúrbios para ficar mais próximos de seus clientes e se agrupam nos subúrbios para explorar externalidades de compras. As manufaturas e os escritórios se mudam para mais perto de sua mão de obra e se agrupam para explorar economias de aglomeração na produção (O'SULLIVAN, 2001).

Normalmente os equipamentos urbanos que se situam nos subcentros são conquistados por meio de novos investimentos imobiliários de empresas de médio e pequeno porte que possuem interesse em dar a essas áreas uma infraestrutura melhor, valorizando-as ainda mais, aumentando o consumo da população e aumentando seus lucros com investimentos que efetuem nos estabelecimentos. Nesses pequenos subcentros ocorrerá a concentração de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços para atender uma clientela que, antes, direcionava-se às áreas próximas (SPÓSITO, 2001).

Os investimentos que dão origem aos subcentros podem dar-se na criação de novos loteamentos, hospitais, *shopping centers*, universidades, entre outros. Para Navarro (2005):

Os subcentros desenvolveram-se, não para facilitar a vida dos moradores, mas como resultado do processo de reestruturação urbana, em função da expansão desta, desenvolvendo uma centralização de acordo com os atrativos proporcionados por algum tipo de instituição ou equipamento urbano que gera certo fluxo de pessoas, [...].

Quanto às atividades e usos, Giuliano e Small (1991 apud O'SULLIVAN, 1996) sugerem que os subcentros podem ser divididos em cinco tipos: misturado industrial, misturado de serviços, especializado de divertimento, especializado de manufatura e especializado de serviços. A maioria dos subcentros misturados de indústria surgiu como áreas de manufatura de baixa densidade, próximas dos nós de transporte (aeroporto, porto ou marina) e cresceu na medida em que atraiu outras atividades. Muitos dos subcentros de serviços mistos são como os tradicionais centros de cidades: fornecem uma grande variedade de serviços. Muitos desses subcentros funcionavam como subcentro independente antes de serem absorvidos pela economia metropolitana. Nos subcentros de serviços, 90% do emprego se concentra em atividades de serviço tais como as que envolvem cuidados médicos, diversão e educação.

Para Gist e Halbert (1961 apud KNEIB; SILVA, 2011), cidades mononucleares têm seu núcleo constituído pelo centro da cidade, enquanto cidades polinucleares têm seu núcleo maior na zona central de negócios. Os subcentros têm os núcleos menores e tendem a assumir dois padrões: núcleo alongado ao longo de vias comerciais e núcleo circular, representado por um aglomerado de estabelecimentos.

A partir das definições sobre subcentros apresentadas, é possível concluir que esses possuem as mesmas características atribuídas às áreas centrais. Em estudo sobre diversos autores e trabalhos que procuram descrevê-las e analisá-las, Kneib e Silva (2011) agrupam as abordagens em cinco características principais, comuns à grande parte dos trabalhos analisados: simbolismo, acessibilidade, geração de viagens, concentração de atividades e valor do solo. Dessas, ganha destaque a relevância da acessibilidade, da concentração de atividades, bem como da geração de viagens para caracterização de subcentro.

2.7 Uso do solo, deslocamentos e centralidades

A estruturação das cidades e de suas parcelas se faz pela concentração de atividades – uso do solo urbano – e pela facilidade de acesso a elas, dadas pelo deslocamento efetuado pelos moradores sobre um sistema viário e de transportes, com otimização dos tempos pela proximidade ou distância, para realizarem as mais diversas funções e atividades, e para adquirir bens e serviços, os quais se encontram dispersos nesse espaço e são necessários à reprodução da vida.

A localização de diferentes zonas funcionais urbanas, na maioria das cidades, segue as tendências espontâneas, mas também pode ser planejada ou induzida. As áreas centrais têm caráter histórico de concentração da zona comercial varejista com maior número de equipamentos culturais e de prestação de serviços. As áreas mais periféricas agregam setores residenciais, mas apresentam zonas comerciais mais ou menos densas ao longo das vias principais de conexão e próximos a equipamentos que atendem as unidades de vizinhança de formação natural ou por loteamentos de caráter público ou imobiliário privado.

O planejamento urbano de tendência modernista visava corrigir os problemas da cidade industrial e considerava que o zoneamento mais rígido das diversas zonas traria mais organização ao solo urbano, agrupando funções afins em bairros ou zonas determinadas. O pensamento exposto na Carta de Atenas de 1934 e colocado em prática por projetos como o de Le Corbusier em Chandigarh, Índia e o de Lúcio Costa em Brasília, definia, como base do planejamento urbano quatro funções: moradia, trabalho, lazer e circulação (Guimarães, 2004).

Os critérios para a localização das áreas funcionais isoladas ou com interfaces na estrutura urbana foram amplamente discutidos e preconizados pelos urbanistas europeus e norte-americanos, servindo como guias e roteiros para inúmeros planos e legislações urbanísticas, incluindo nas cidades brasileiras. Até finais do século XX, como referenciais amplamente utilizados para localização e dimensionamento dos usos do solo urbanos em zonas e áreas específicas, temos as obras da AIAM (1965) e de Ferrari (1979).

Como categorias de uso do solo utilizadas na análise e no planejamento urbano prevalecem conceitos propostos por alguns autores. Ao tratar de zoneamentos de uso, a AIAM (1965) já informava que os tipos mais comuns são residencial, comercial e industrial, ressaltando que dentro de cada um há especificidades. No caso das zonas comerciais, são subdivididas em zonas centrais e zonas comerciais locais, também chamadas de locais ou de bairro. Ao tratar dos pequenos centros comerciais de bairro, em interseção de ruas principais ou vias de trânsito, atendendo a comércio de alimentos, drogas, artigos domésticos, diversões e serviços pessoais, comércio de varejo. A zona comercial central, na maioria das cidades abrange instituições financeiras, estabelecimentos de vendas a varejo, hotéis e casas de diversão, casas de venda por atacado e outras, permitindo-se usos industriais leves não incômodos. Baseado em diferentes estudos e análises teóricas, o dimensionamento e a localização das edificações destinadas aos usos podem ser planejados para expansões urbanas ou definidos para induzir ou restringir o zoneamento de parcelas definidas da cidade por meio de legislação de zoneamento (AIAM, 1965).

Em manual sobre o planejamento urbano, Ferrari (1979) considera que o uso do solo urbano está definido segundo a atividade predominante de seus equipamentos. Genericamente, teria a classificação de: (a) usos residenciais; (b) usos industriais; (c) usos comerciais; (d) usos institucionais (públicos e privados); (e) áreas de circulação; (f) áreas vagas (públicas ou privadas, próprias ou impróprias ao uso urbano). A proporção e a localização irão variar no tempo e no espaço e de conformidade com a função predominante da cidade, seja no seu todo, ou conforme sua subdivisão em setores, bairros, unidades residenciais, unidades de vizinhança ou usos industriais e institucionais.

Ao definir o ponto principal de uma cidade, Villaça (2001) destaca ser o ponto ou a localização cujo valor de uso está associado à otimização dos deslocamentos de toda a comunidade e onde está cristalizada a maior quantidade de trabalho socialmente necessário despendido na produção da aglomeração. Já o subcentro é referido como sendo as aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços não situados no centro principal, ou seja, consiste numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte, sem, entretanto, a ele se igualar. Mesmo atendendo a requisitos de acesso do centro principal, atendem apenas uma parte da cidade. Tanto os centros principais como os subcentros não se formam atendendo interesses do transporte de carga, e sim os interesses do deslocamento de pessoas, organizadas em classe, o mesmo com os bairros residenciais.

Os elementos de formação/sustentação da centralidade remetem a importantes relações espaciais, que otimizam tanto o uso do espaço como os deslocamentos no espaço numa articulação entre atributos fixos e fluxos: a concentração de atividades produtivas diversificadas é relativa ao que se fixa no espaço; e a convergência/divergência de pessoas, recursos, bens e informações constituem fluxos que se movimentam no espaço (VILLAÇA, 2001).

A organização urbana ou característica da cidade, no entender de Guimarães (2004, p. 125) pode ser analisada por diferentes tipos de configurações sobrepostas e complementares: uso do solo, sistema viário e formas de mudanças estruturais. O uso do solo pode ser entendido de três formas: (a) distribuição espacial das funções da cidade: áreas residenciais, industriais, comerciais e locais para instituições e lazer; (b) configuração espacial das atividades e instituições no contexto urbano e os equipamentos físicos para acomodá-las; (c) sistema de valor (preferência e valor econômico) que as pessoas atribuem às atividades espaciais e em consequência à configuração espacial do uso que daí resulta (GUIMARÃES, 2004).

Do ponto de vista da centralidade e da concentração de usos do solo e atividades, Guimarães (2004) considera três partes funcionais das cidades: centro, área industrial, área residencial. Menciona ainda os espaços verdes, os centros de bairro e os subcentros, esses como setores especializados, universidades, hospitais, aeroportos e *shopping centers*. A predominância ou a diversificação de usos são, portanto, determinantes para a caracterização das diversas regiões da cidade ou do bairro, e para a sua vitalidade e adequação às necessidades dos moradores. O centro da cidade oferece a vida comercial, social e administrativa em seus mais altos níveis e complexidade, incluindo lojas, escritórios, bancos, edifícios administrativos, sociais e culturais, teatros, museus, biblioteca, igreja principal, podendo conter instalações para comércio atacadista e varejista. A área residencial, predominando as habitações, inclui comércio de bairro, escolas, áreas verdes locais e pequenas indústrias e serviços. Pode estar hierarquizada em subunidades, bairros, distritos e unidades de vizinhança.

No entender de Pereira (2008), a constituição de subcentros é considerada, no caso do policentrismo, como um tipo de estruturação que se faz presente em muitas cidades, o que pode contribuir para facilitar a acessibilidade aos meios de consumo coletivo, à medida que eles fossem sendo descentralizados nesses vários núcleos urbanos, e para ampliar e melhorar a eficácia da circulação, já que os fluxos não precisariam ser todos para a área central.

Do ponto de vista da sustentabilidade urbana, a partir de meados do século XX, a forma de organização rígida do uso do solo passou a ser criticada, por ter separado os lugares de trabalho dos de residência, comercial e de lazer, o que provoca a necessidade de a população percorrer grandes distâncias diariamente. O esforço para obter cidades mais sustentáveis provocou mudanças nessas políticas. A combinação de edifícios e espaços multiusos em centro urbanos e de bairro, habitações próximas a escolas e locais de trabalho, instalações sociais mais próximas reduzem a necessidade de transporte e podem proporcionar acesso mais facilitado aos locais de trabalho e aos negócios. Ou seja, cada zona urbana deveria oferecer uma ampla gama de tipos de moradias, trabalhos e de transporte público e instalações de lazer (THE EUROPEAN COMMISSION, 2010, p. 63).

Diante disso, entendeu-se que a análise da sustentabilidade urbana em cidade média requer o estudo da estrutura urbana a partir do enfoque da centralidade, por meio do centro e dos subcentros, do uso do solo e das estruturas de atividades em conjunto com o deslocamento dos moradores. Isso permite analisar um dos parâmetros de sustentabilidade urbana, qual seja o uso misto do solo na escala intraurbana, bem como permite que a população local seja favorecida pelo fato de estar próxima de suas necessidades básicas. Para

Leite (2012), as necessidades básicas do morador consistem em tudo aquilo que pode lhe fazer falta no seu dia a dia, como serviços e equipamentos urbanos básicos, espaços verdes, comércio local e acesso ao sistema de transporte coletivo.

2.8 Normatização do uso e ocupação do solo urbano

O ordenamento da ocupação e uso do solo urbano tem sido praticado desde o início do processo de constituição das cidades, por volta de quatro milênios antes da era atual. Dependeu das concepções de organização social e política na vida urbana, sendo determinado pelo surgimento do núcleo urbano devido a funções religiosas, comerciais, portuárias ou militares. A localização da cidade poderia resultar de um ponto geográfico privilegiado, como monte, penhasco, proximidade de cursos de água, ou de um ponto estratégico de passagem comercial, sendo sempre fundamental a possibilidade de transporte e acesso de produtos e pessoas. Conforme Guimarães (2004), o estabelecimento das cidades dependia de sua localização estratégica, ao que sua situação geral – a paisagem regional circunvizinha e conexões com o resto do mundo – resultavam fatores de progressão e crescimento.

A localização dos diversos usos do solo na área intraurbana foi sendo definida espontaneamente ou por regulamentado imposto pelas determinações políticas e de planejamento e gestão urbana, seguindo tendências e preceitos de cada civilização e período histórico. Tem como objetivos o controle social e político do território e a regulação da ocupação de áreas com dificuldades, resultando da síntese dos interesses e do poder dos grupos sociais.

A regulamentação do uso do solo nas diversas zonas das cidades, atendendo aos interesses políticos, econômicos e locacionais, ora segmenta setores administrativos, comerciais e habitacionais, ora possibilita combinação controlada de usos, ora confirma a localização espontânea. E foi aplicada em cidades novas ou existentes, mas sempre acompanhada das possibilidades de acesso aos meios de transporte, tanto de pedestres quanto de veículos de tração, trens ou veículos motorizados.

O planejamento urbano esteve sempre ligado à necessidade de organização que regulamente os diversos aspectos da organização do território da cidade, visando harmonizar e coordenar a implantação da estrutura urbana, a rede de infraestrutura e as construções, podendo resultar em planos com diversas denominações e abrangências. Desde meados do século XX, os principais aspectos abordados são os usos do solo e sua distribuição no espaço,

a distribuição da infraestrutura e do sistema viário, os equipamentos institucionais de abastecimento e outros serviços públicos ou privados, podendo esses estarem estabelecidos em linhas gerais no plano diretor e especificados em outros planos, tomando a forma de legislações de âmbito municipal e urbano (AIAM, 1965).

A legislação para o uso do solo urbano, que se constitui como um instrumento da gestão do espaço, delimita e induz os possíveis usos para certas partes da cidade. Seguidamente as cidades são divididas em zonas industriais, comerciais, residenciais, institucionais e em zonas mistas, que combinam diferentes tipos de uso. Isso muitas vezes ocorre em função de usos já consolidados, ou seja, a legislação somente reconhece tais usos (BATISTA; DIAS, 2008).

A legislação de uso e ocupação do solo embora seja fundamental para a vida urbana, uma vez que ela determina o que pode ser feito em cada terreno particular, em geral, é apresentada de forma de difícil entendimento e aplicação, e muitas vezes não são muito entendíveis pela grande maioria dos cidadãos por seu conteúdo técnico e excesso de detalhes. De qualquer forma ela interfere na vida social, econômica no dia a dia de todos os cidadãos. Entretanto o grande nível como normalmente é apresentada dificulta a fiscalização e induz a maioria dos cidadãos a uma situação irregular. Em muitos casos, a legislação de uso e ocupação do solo é uma "caixa preta", raramente acessível e muitas vezes utilizada para atender interesses particulares, em detrimento do coletivo, acentuando as desigualdades existentes na cidade e permitindo a especulação imobiliária que visa puramente atender aos interesses de poucos grupos que detêm o poder capital (BATISTA; DIAS, 2008).

A legislação de planejamento elaborada e administrada pelo poder municipal geralmente constava de lei municipal do plano diretor, lei de loteamentos, lei de aprovação de logradouros e lei de zoneamento. Segundo a AIAM (1965), o zoneamento seria a divisão de uma comunidade em zonas no intuito de regular o uso da terra e dos edifícios, a altura e o gabarito das construções, a proporção que essas podem ocupar e a densidade da população. Seria elaborado e aplicado na forma de lei municipal pelo órgão público, em relação a edificações e ocupações novas ou existentes.

Os planos de uso do solo e de transporte e o plano diretor fazem parte da legislação urbanística, sendo que o primeiro estabelece as diretrizes para uso nas diversas zonas e o provimento de transporte para o atendimento dos deslocamentos. Tem como planos complementares o parcelamento do solo, o código de obras e os planos habitacionais, dentre outros. O plano diretor municipal, mais amplo, apresenta diretrizes mais abrangentes de controle de uso e ocupação do solo como meio para implantação de política de

desenvolvimento urbano, atendendo aos interesses da gestão municipal e das autoridades locais (GUIMARÃES, 2004).

No caso brasileiro, após a promulgação da Constituição de 1988, que inclui capítulo sobre a política de desenvolvimento urbano, houve a elaboração do Estatuto da Cidade, que fornece as diretrizes nacionais para o planejamento urbano municipal. O plano diretor passa a ser municipal, além da área urbana, e deve ser organizado de forma participativa, compondo as determinações técnicas a partir de mecanismos de participação e controle da sociedade (BRASIL, 2001).

Assim, as principais legislações definidoras do uso e da ocupação do solo e das áreas de consolidação ou expansão nas cidades e municípios, estão incluídas no plano diretor municipal. O plano base será complementado por planos específicos: de uso do solo ou zoneamento, parcelamento do solo, habitação, patrimônio, transportes, ambiental e outros (BRASIL, 2001).

Os planos diretores embasados no Estatuto da Cidade têm como finalidade não apenas o ordenamento territorial físico, mas a busca pela justiça social, pelo direito de acesso aos benefícios da cidade e pela promoção de cidades sustentáveis, enfatizando que os resultados do planejamento e da gestão urbana devem beneficiar o conjunto da população e preservar o meio ambiente físico e cultural.

Diante disso, entende-se que a análise da sustentabilidade urbana em cidade média requer o estudo da estrutura urbana a partir do enfoque da centralidade, e do centro e subcentros, do uso do solo e das estruturas de atividades em conjunto com o deslocamento dos moradores. Isso permite analisar um dos parâmetros de sustentabilidade urbana contemporânea, qual seja o uso misto do solo na escala intraurbana de tal forma que permita à população local estar próxima de suas necessidades básicas, fomentando um desenvolvimento humano e social equilibrado. Conforme Leite (2012), as necessidades básicas do morador são tudo aquilo que lhe faz falta no seu dia a dia usual: serviços e equipamentos urbanos básicos, espaços verdes, comércio local e acesso ao sistema de transporte coletivo.

2.9 Mobilidade Urbana

Mobilidade urbana é a capacidade das pessoas de se deslocarem de um lugar a outro para realizar suas atividades, de forma confortável, segura e em tempo hábil, independente do tipo de veículo utilizado.

Esse deslocamento é influenciado por alguns fatores, tais como: dimensões do espaço urbano, complexidade das atividades nele presente, disponibilidade de serviços de transporte, a forma como a cidade é planejada e as características da população.

De acordo com Macário (2005), as condições de mobilidade afetam diretamente o desenvolvimento econômico das cidades, podendo atrair ou afastar pessoas, investidores, indústrias e empregos.

O agravamento dos problemas de transporte e a necessidade de uma nova forma para o planejamento da mobilidade têm elevado o uso de conceitos de sustentabilidade pelos gestores, visando assim uma melhor utilização das características das vias urbanas e melhor utilização desses recursos. (COSTA, 2005).

O transporte urbano considerado como sustentável é aquele que permite a satisfação das necessidades básicas de acesso e mobilidade das pessoas, empresa e sociedade, de forma compatível com a saúde humana e o equilíbrio do ecossistema, possui custos aceitáveis e limita as emissões de resíduos e poluentes em função da capacidade de absorção pelo meio ambiente.

O aumento da frota veicular, principalmente do automóvel, promove alterações na operação e gestão do sistema viário, que tem sido adequado ao uso mais eficiente do automóvel em detrimento dos demais modos. Esse processo acentua ainda mais a desigualdade nas cidades, já que o automóvel, em geral, passa a ser o modo mais eficiente e ágil nos deslocamentos da população, assim como colabora para a intensificação dos impactos ambientais nas áreas urbanas. (ALVES E JUNIOR, 2007).

O trânsito como hoje é vivenciado, também se configura como um dos adventos da modernidade e é uma das atividades nas quais os riscos são permanentes, podendo ser citado como riscos o controle das ações, confiança e responsabilidade.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 Métodos e técnicas

A pesquisa está baseada no método descritivo qualitativo. Segundo Gil (2002), pesquisa descritiva visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolve o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados: questionário e observação sistemática (SILVA; MENEZES, 2005), que são realizados através da observação (fichas de levantamento) e do registro fotográfico, que permitiram realizar o levantamento da ocupação do solo na área central.

Segundo Silva (2005), o método qualitativo considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa, levando em conta as características relevantes do ponto de vista dos objetivos da pesquisa.

No intuito de concretizar os objetivos propostos, a pesquisa utiliza, também, o método de estudo de campo, semelhante a um levantamento. De acordo com Gil (2002), a modalidade de estudo de campo é desenvolvida por meio da observação direta das atividades estudadas, realizada por análise de documentos, filmagens e fotografias.

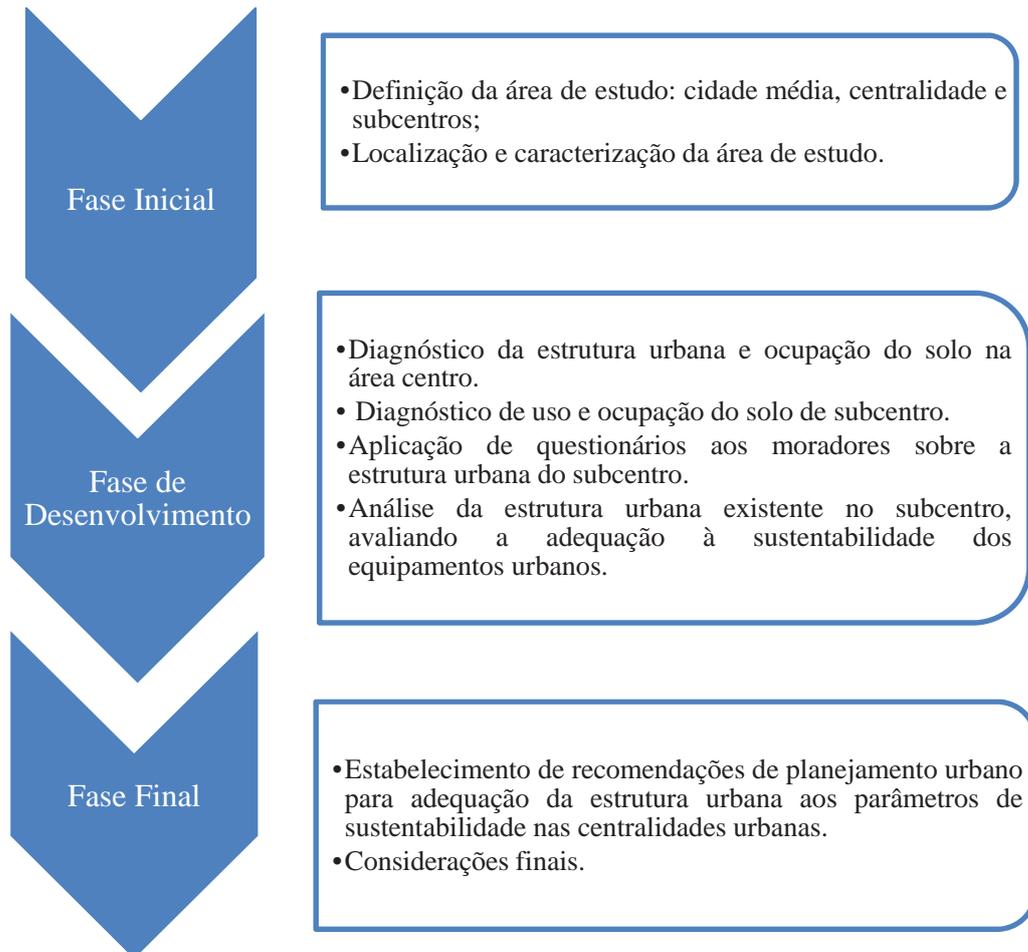
Nesse sentido, a pesquisa utilizou a coleta de dados de fontes primárias e secundárias. A coleta de dados de fontes primárias, colhidas diretamente por questionários e levantamentos, diretamente da realidade, do atual momento, o qual integrou os dados da ocupação do solo na área central e em uma das centralidades escolhidas para o objeto de estudo e a aplicação de questionário aos moradores do subcentro.

3.2 Delineamento metodológico

Este trabalho de pesquisa tem como objetivo verificar, analisar e identificar os parâmetros de sustentabilidade nas centralidades, através de sua estrutura urbana, observando se atende às necessidades da população para uma vida sustentável na cidade de Passo Fundo, cidade média localizada no planalto médio do Rio Grande do Sul.

Para que fosse possível alcançar o objetivo proposto nessa análise, a pesquisa estruturou-se em três etapas: inicial, desenvolvimento e final, conforme sistematizado na Figura 1.

Figura 1: Estrutura metodológica da pesquisa



3.3 Etapas, métodos e técnicas

1 Etapa inicial

1.1 Definições da área de estudo: cidade média, centralidade e subcentros

Como área a ser pesquisada, foi selecionada uma cidade média, dando ênfase à área da cidade gaúcha de Passo Fundo. Com base no referencial bibliográfico, foram estudados os conceitos de cidade média, centralidade e subcentros, aplicáveis aos propósitos do trabalho e ao estudo de caso de Passo Fundo.

1.2 Localização e caracterização da área de estudo

Nessa etapa, apresenta-se a localização e a caracterização do município de Passo Fundo, a área urbana, a centralidade e os quatro subcentros principais.

Relacionada à caracterização geral da área objeto de estudo, realizou-se uma descrição na qual foram contempladas informações gerais da centralidade e depois feito uma identificação visual dos quatro subcentros principais: Petrópolis, Vera Cruz Boqueirão e São Cristóvão, observando sua infraestrutura e importância para a comunidade, baseado nisso foi selecionado um subcentro para área de estudo.

2. Etapa de desenvolvimento

2.1 Diagnóstico da estrutura urbana e ocupação do solo na área centro

Na sequência realizou-se um diagnóstico da estrutura urbana de Passo Fundo, investigando-se se a área de estudo possuía os requisitos necessários na área urbana e ocupada pela população, devendo possuir equipamentos suficientes para atender as necessidades da população da cidade. Trata-se de uma infraestrutura urbana, redes e equipamentos comunitários que oferecem os serviços urbanos.

Para a análise da ocupação do solo foi elaborado um instrumento de pesquisa de campo, consistente em uma planilha para anotação das características das edificações nas quadras das áreas que serão objeto de estudo (Apêndice A).

A planilha de levantamento é composta por perguntas que caracterizam a área local. Foram analisados o número do lote, o tipo de residência (uniforme ou multiforme), bem como foram coletados dados sobre o que está sediado no referido espaço, se uma edificação comercial, de serviço, mista ou industrial. Foram, também, observados o número de unidade habitacional do prédio, o número de pavimentos da edificação e a acessibilidade do prédio.

Foi realizado estudo piloto na área central, ou bairro centro, na qual foi aplicado o formulário em todos os lotes de um conjunto de 49 quadras. Em seguida foi realizado um mapa caracterizando a ocupação do solo em cada lote do centro. Também foram mapeados os equipamentos comunitários urbanos no centro. Pretendeu-se, com isso, realizar a análise da adequação da infraestrutura urbana.

2.2 Diagnóstico de uso e ocupação do solo de subcentro

Para a realização dessa etapa foi delimitada uma área principal do subcentro e sobre esta foi feito estudo da ocupação do solo e elaborado um instrumento de pesquisa. A delimitação foi escolhida através de uma análise visual e da localização do ponto central do bairro, geralmente caracterizado por possuir maior número de equipamentos urbanos próximos ou de usos comerciais.

A planilha de levantamento é composta por perguntas que caracterizam a área local e que permitem que seja analisado o número do lote, o tipo de residência (uniforme ou multiforme) e se no lote se localiza uma edificação comercial, de serviço, mista ou industrial. No documento registram-se, ainda, o número de unidades habitacionais do prédio, o número de pavimentos da edificação e a existência ou não de acessibilidade no prédio. O formulário foi aplicado em seis quadras.

2.3 Aplicação de questionários aos moradores sobre a estrutura urbana do bairro

A estrutura urbana foi diagnosticada a partir do ponto de vista dos moradores, por meio de aplicação de questionários à amostra de moradores.

As entrevistas foram realizadas na região do bairro São Cristóvão, seguindo o critério de distanciamento da faixa central do bairro, formada ao longo da Avenida Presidente Vargas, na distância máxima de 400 metros de cada lado, priorizando a entrevista de moradores de dois a três domicílios por quadra ocupada por edificações residenciais. O período de

realização das entrevistas compreendeu os meses janeiro e fevereiro de 2012, com duração média de 30 minutos, pela pesquisadora e por auxiliares de pesquisa.

Foram realizadas entrevistas em 364 domicílios, ou seja, em cerca de 10% dos domicílios do setor, atendendo indicativo amostral de Ornstein (1992) para avaliação pós-ocupação de satisfação do usuário com o ambiente construído. As entrevistas foram realizadas preferencialmente com o chefe da família ou adulto responsável (mais de 18 anos), morador de um dos bairros do estudo e que ainda não havia participado da pesquisa.

O questionário foi formado por perguntas relacionadas a informações sobre a satisfação e acessibilidade das atividades do bairro pelos moradores, incluindo equipamentos socioeconômicos, culturais e de lazer. Foram levantados os seguintes aspectos (ver Apêndice B):

- a) perfil dos entrevistados e moradores;
- b) qualidade dos serviços públicos no bairro;
- c) equipamentos comunitários utilizados no subcentro e em outros bairros;
- d) mobilidade urbana e acessibilidade.

2.3: Análise da estrutura urbana existente no subcentro avaliando a adequação e a sustentabilidade dos equipamentos urbanos:

Após a aplicação do questionário procedeu-se à sistematização dos dados, por meio de tabulação, elaboração de gráficos e mapas.

Foram realizadas a análise e a discussão dos resultados com base na literatura pesquisada.

3 Etapa final

3.1 Estabelecimento de recomendações de planejamento urbano para adequação da estrutura urbana aos parâmetros de sustentabilidade nas centralidades urbanas.

3.2 Considerações complementares.

Compreendem a fase final da pesquisa, na qual se apresentam o atendimento, os objetivos, as conclusões dos estudos realizados e as sugestões para trabalhos futuros.

3.3.1 Critérios para a seleção da cidade média e do subcentro

A cidade de Passo Fundo foi escolhida como *corpus* para o estudo de caso desta pesquisa por ser a única cidade média do norte do Rio Grande do Sul, grande polo em comércio, educação, saúde e prestação de serviço da região sul.

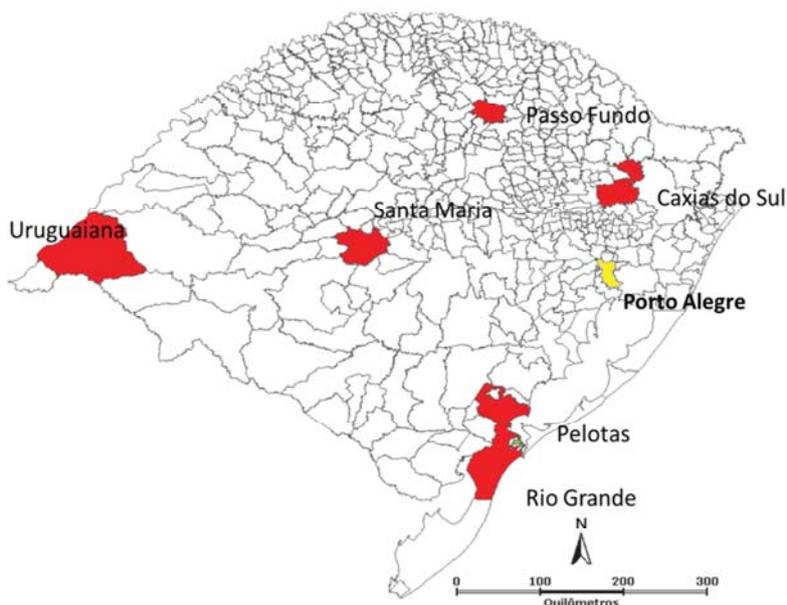
Dos vinte e dois setores em que se encontra dividida a área urbana do município de Passo Fundo, foram selecionados quatro para a realização do trabalho, sendo levados em consideração, em uma análise visual, os lugares que possuem os equipamentos para atender as necessidades da população do bairro. Também foi levado em consideração o tamanho do bairro e a importância deste na cidade.

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS TÉCNICOS SOBRE A INFRAESTRUTURA URBANA DA ÁREA CENTRAL E DOS SUBCENTROS

4.1 Passo Fundo como cidade média

A partir das cidades médias brasileiras foram identificadas 39 centros com características de cidade médias, concentradas nas regiões Sudeste e Sul, sendo seis no Rio Grande do Sul, conforme Figura 2.

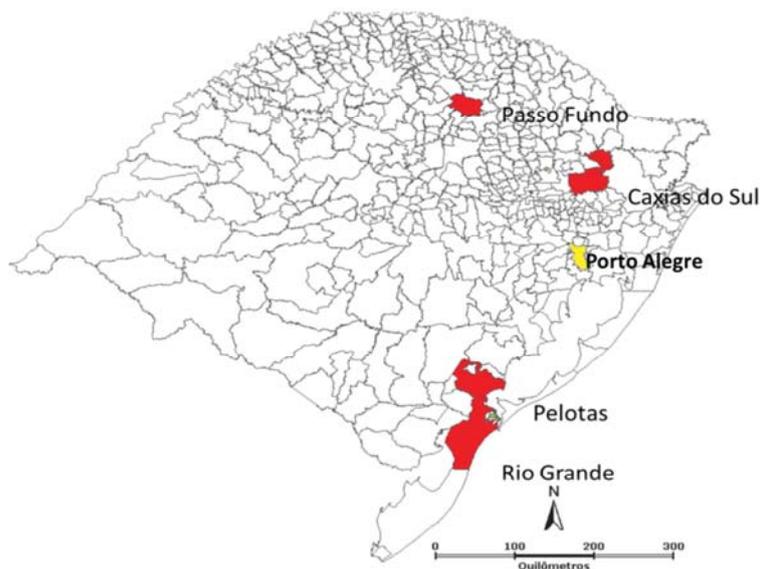
Figura 2: Localização das seis cidades médias do Rio Grande do Sul



Fonte: Adaptado pela autora de FEE, Fundação de Economia e Estatística, 2012.

Para Branco (2006), dentre os tipos de cidades médias que apresentam indicadores como população, urbanização, economia, emprego e fluxo de bens e serviços, no estado do Rio Grande do Sul se encontram quatro cidades: Caxias do Sul, Pelotas, Rio Grande e Passo Fundo, conforme Figura 3.

Figura 3: Localização das quatro cidades médias do Rio Grande do Sul.



Fonte: Adaptado pela autora de FEE, Fundação de Economia e Estatística, 2012.

Passo Fundo, centro urbano com 180.120 habitantes e PIB municipal de R\$ 1 bilhão e 400 milhões, compreende um total de 61 centros em sua área de influência imediata, alcançando um total de 901.631 habitantes, enquanto que o alcance máximo de seus consumidores chega a 103 municípios gaúchos.

O intenso processo de urbanização decorrente dos fluxos migratórios provenientes de outras cidades teve início em 1857, quando o município foi emancipado de Cruz Alta. A expansão territorial urbana decorrente desse movimento migratório contribuiu para que Passo Fundo se consolidasse como centro polarizador da região norte do Rio Grande do Sul.

O tamanho demográfico e o papel regional que essa cidade desempenha permitem classificá-la como uma cidade média. Em muitos estudos, a cidade de Passo Fundo é como um centro regional que comanda as áreas do seu entorno e os municípios com menor diversidade de funções.

Além de desempenhar funções nos setores de serviços, comércio, indústria e político-administrativos, a cidade de Passo Fundo mantém relações de produção e consumo que alcançam toda a Região Norte, consolidando sua importância regional.

4.2 Passo Fundo, centralidade e subcentros

A expansão territorial, com a abertura de novos bairros/loteamentos, gerou a formação de novas centralidades para atender ao crescimento territorial e populacional da cidade e consiste em exemplo de processo a se entrelaçar e configurar o espaço atual de Passo Fundo.

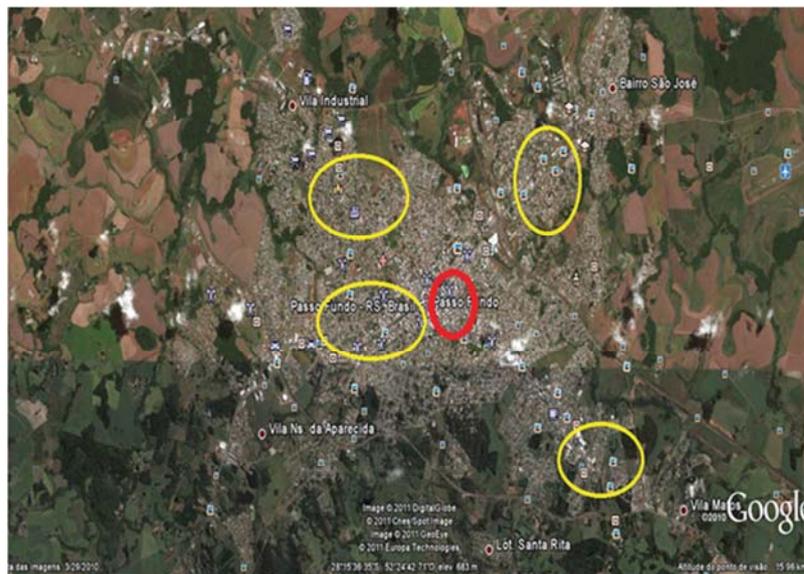
Para Spósito (2001, p.238),

[...] as áreas centrais estão se multiplicando e a observação dessa tendência pode ser reconhecida como resultado de uma lógica que passou a orientar a constante dinâmica de reestruturação das cidades brasileiras. A multiplicação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços revela-se através da nova espacialização urbana [...]. Em outras palavras, o reconhecimento da multiplicação de áreas centrais de diferentes importâncias e papéis funcionais pode se dar através da observação da localização das atividades comerciais e de serviços.

Os subcentros, pequenos ou grandes, dotados de estabelecimentos comerciais e de serviços, começam a formar-se para atender às necessidades imediatas da população do seu entorno, ou seja, das áreas residenciais próximas. Estão distribuídos em vários pontos da cidade e atendem prioritariamente as necessidades imediatas dos consumidores locais, sendo que alguns se apresentam mais qualificados e diversificados de acordo com as acessibilidades presentes no bairro e o número populacional.

A centralidade deste estudo volta-se ao centro, principal área da cidade apresentada em amarelo na figura 4. Além desse, os subcentros selecionados destacado em amarelo na figura 4, possuem em comum a presença de elementos básicos para atender as necessidades da população, dentre os quais postos de saúde, escola primária, bancos, igrejas, correios, farmácias, postos de combustível, praça e comércio, todos essenciais, pois as atividades econômicas desenvolvidas contribuem para que os serviços oferecidos pelo subcentro sejam consumidos pelos próprios moradores do local.

Figura 4: Mapa com localização da centralidade e subcentros de Passo Fundo /RS.



Fonte: Adaptado pela autora, Google Earth, 2011.

4.3 Caracterização do município de Passo Fundo

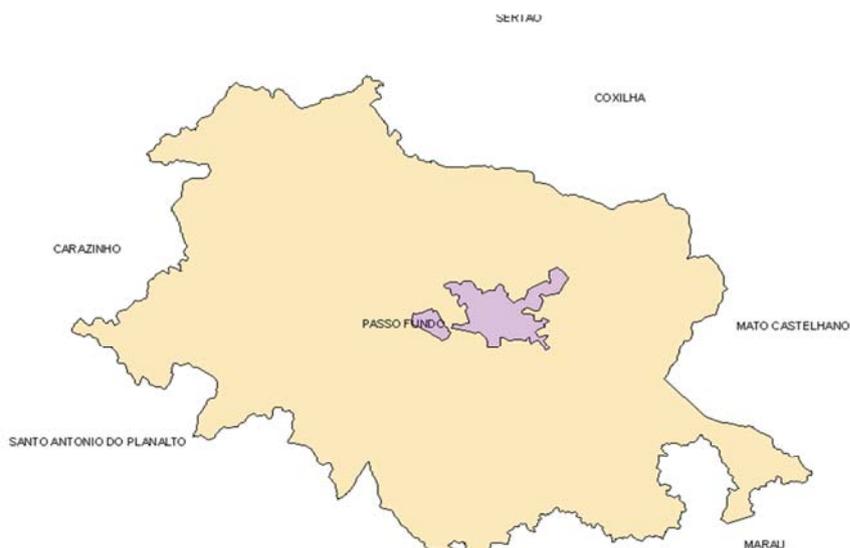
O município de Passo Fundo está localizado na região norte do estado do Rio Grande do Sul, entre 28° 15' 46" de Latitude e 52° 24' 24" de Longitude, a uma altitude de 687 metros acima do nível do mar. Conta com uma área total de 780,36 km² e uma população estimada de 183.300 habitantes, 780 km² de área territorial e 50 km² de área urbana (PASSO FUNDO, 2000), conforme figura 5.

Figura 5: Município de Passo Fundo no RS



Fonte: FEE, 2011.

Figura 6: Mapa do município de Passo Fundo no RS

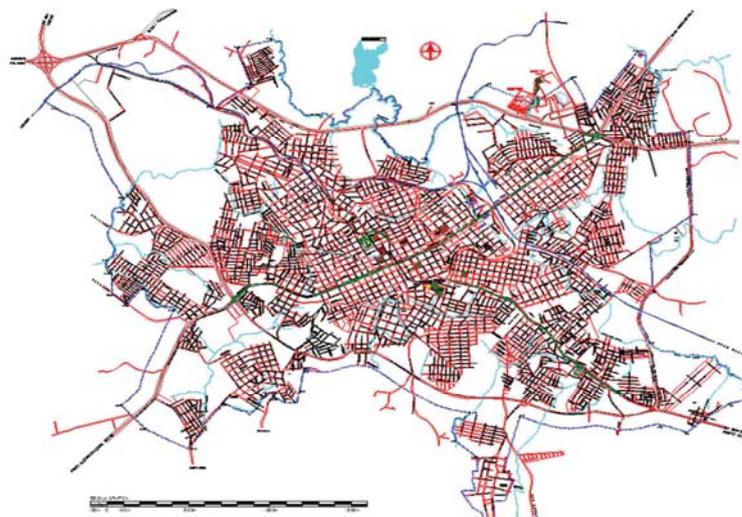


Fonte: Prefeitura Municipal de Passo Fundo – Secretaria de Planejamento.

Há cento e trinta e cinco anos os tropeiros desciam a serra por Bom Jesus e São Pedro, na direção dos passos da fronteira de Santa Catarina, em busca do caminho comercial para a província de São Paulo. Nessa época, habitavam a região tribos indígenas que atacavam as tropas de mulas, principalmente na localidade denominada Mato Castelhana. Por esse motivo, os tropeiros preferiam cruzar de dia essa zona, acampando antes do chamado “Passo Fundo”, em um lugar alto – o “Boqueirão” – de onde se dominava a região e se dispunha de boa aguada. Essa foi à origem da cidade.

De acordo com Gosch (2002, p. 9), em pouco menos de 150 anos a cidade de Passo Fundo ganhou contornos de capital regional no Planalto Médio do Rio Grande do Sul, sendo obrigada a absorver as demandas sociais e de infraestrutura dessa transformação, registrando em seu território os processos que induziram significativos impactos na área urbana, como resultado do planejamento e do desenvolvimento econômico associado ao crescimento demográfico.

Figura 7: Mapa urbano do Município de Passo Fundo no RS



Fonte: Prefeitura Municipal de Passo Fundo – Secretaria de Planejamento.

O crescimento econômico e populacional mostra-se expressivo, incrementado pela migração campo-cidade. A malha de expansão da cidade estendeu-se em direção ao Rio Passo Fundo (oeste), tendo como eixo a atual Avenida Brasil; a estação férrea e a atual Avenida Presidente Vargas, espaços que também consolidaram uma frente de expansão urbana, com novas áreas loteadas (GOSCH, 2005).

Paralelamente a todo esse processo de ocupação do espaço, envolvendo a migração e a inserção da região na modernização agrícola, com o conseqüente êxodo rural, desencadeado, sobretudo no final da década de 1960 e na de 1970, o município de Passo Fundo foi adquirindo características cada vez mais urbanas [...]

O ambiente construído no espaço urbano se expandiu e regiões periféricas foram sendo ocupadas, concomitante com a criação de novos municípios. Nessa década, ainda timidamente, tem início a demolição do patrimônio arquitetônico da cidade, para dar lugar aos grandes prédios comerciais e residenciais. Novos núcleos urbanos começam a surgir [...] (BATISTELLA, 2007, p. 360).

Em 1940 iniciou, no município e na região, um intenso fenômeno de urbanização, seguindo a tendência das demais regiões brasileiras: a migração do campo para a cidade, acentuada após a década de 1950. Nesse período, Passo Fundo apresentou um gradual incremento na população urbana em relação à rural.

Apesar das perdas territoriais e demográficas, a população do município continuou crescendo: até 1950, o crescimento da população urbana foi lento; de 1950 a 1980, apresentou significativa aceleração, correspondendo à expansão do complexo trigo-soja; entre 1980 e

1996, houve um crescimento significativo, porém menos acelerado; e de 1996 a 2005 o processo de crescimento se estabilizou, figura 8.

Figura 8: Vista da área urbana de Passo Fundo (2005).

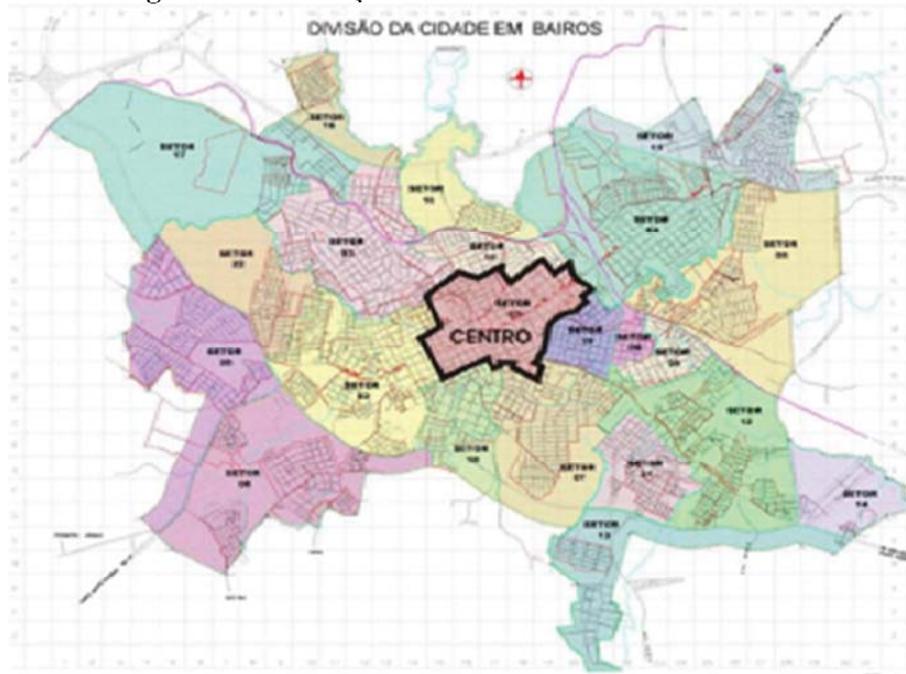


Fonte: Prefeitura Municipal de Passo Fundo, 2010.

A Avenida Brasil, eixo de estruturação histórica, é hoje um eixo comercial, praticamente em toda sua extensão, definindo e estruturando o centro, onde se encontram as principais atividades comerciais e de, além de praças e shopping center serviços do município. Nela se encontram também serviços de saúde e educação. A cidade de Passo Fundo, com relação à sua estrutura, destaca-se pela importância do centro tradicional e pela não produção de novas áreas com centralidades suficientes para concorrer com ele.

O centro foi base para realização do trabalho, onde se observou uma grande concentração de verticalização com ocupação populacional e comercial. Destaque na comercialização, prestação de serviços, educação e saúde. Segue destacada no mapa a área de estudo, Figura 9.

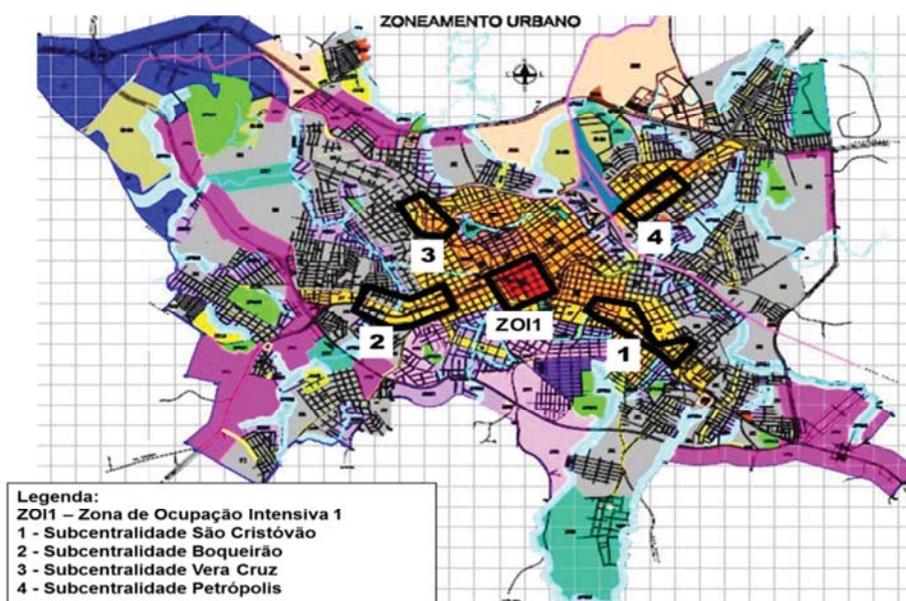
Figura 9: Localização do centro de Passo Fundo no RS



Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal.

Os subcentros selecionados possuem estabelecimentos comerciais e de serviços em diversas modalidades, quais sejam os bairros São Cristóvão, Boqueirão, Vera Cruz e Petrópolis. Procedeu-se a uma pesquisa acerca desses quatro referenciais e aplicando o questionário apenas em um deles. Os quatro bairros selecionados possuem os equipamentos básicos para atender as necessidades da população (Figura 10).

Figura 10: Localização do centro de Passo Fundo no RS



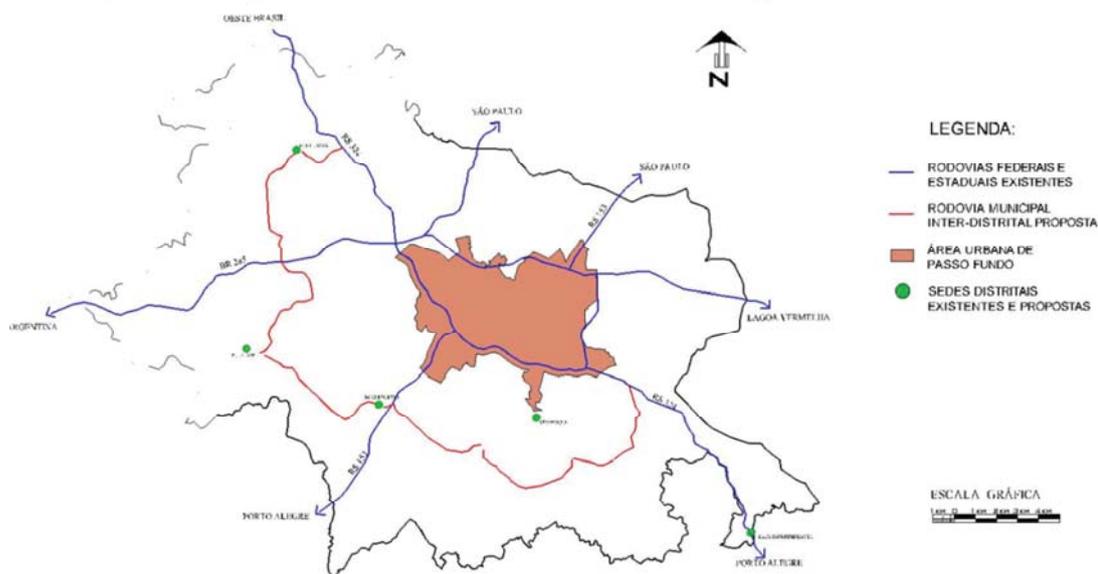
Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal de Passo Fundo.

4.4 Caracterização da área urbana

A demanda urbana em Passo Fundo aumenta à medida que a cidade vem se desenvolvendo e se tornando um polo regional. Essas características socioeconômicas atraem para a cidade cada vez mais pessoas, que migram de outras localidades na busca de um emprego e de uma vida melhor. Na década de 1970 o contexto brasileiro era de intensa mobilidade social. A industrialização crescente no país aumentou o fluxo de migrantes para os grandes centros urbanos, Passo Fundo não ficou distante dessa realidade, desde a sua fundação a cidade já atraía populações em busca de melhores condições de vida, e conforme a cidade foi crescendo e ganhando um espaço maior na economia regional, a migração para o município teve um acréscimo considerável.

A tradição histórica e a posição geográfica caracterizam Passo Fundo como “terra de passagem”. Desde sua origem, a estrada das tropas definiu o rumo do crescimento da cidade de oeste para leste. Sobre essa estrada cruzou o leito da ferrovia, orientando a organização urbana no sentido norte-sul. Os dois eixos, que se estenderam em direções opostas, além de serem estruturantes na organização do espaço urbano, determinam os fluxos viários no espaço regional de Passo Fundo (SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009), Figura 11.

Figura 11: Mapa urbano com fluxos viários do município de Passo Fundo, RS



Fonte: Adaptado pela autora de SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009.

A Avenida Brasil sempre se destacou no contexto urbano local por ser um marco referencial físico-temporal importante e por ter mantido, ao longo de todo o seu tempo, seu

caráter de “passagem e de comércio”. Continua, como há 150 anos, articulando o movimento e os elementos demandados pela dinâmica urbana da cidade de Passo Fundo (GELPI; GOSCH; KALIL, 2007).

A evolução populacional urbana deu-se no decorrer do desenvolvimento do município, área onde predominam alemães e italianos e na época de sua emancipação contava com uma estimativa de 7.586 habitantes. Os dados do IBGE mostram que entre 1940 e 2012 houve uma evolução muito significativa da população, considerado que o número de habitantes, passa de 180 mil em uma área territorial de 783,423km². Na

Tabela 1 se percebe o crescimento populacional urbano em relação ao meio rural.

Tabela 1: Evolução População Passo Fundo 1940- 2011.

ANO	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL
1940	8	2	5
1950	10	3	7
1960	9	5	4
1970	9	7	2
1980	12	10	1
1991	14	13	1
2000	16	16	
2010	18	18	

Fonte: IBGE. Censos demográficos.

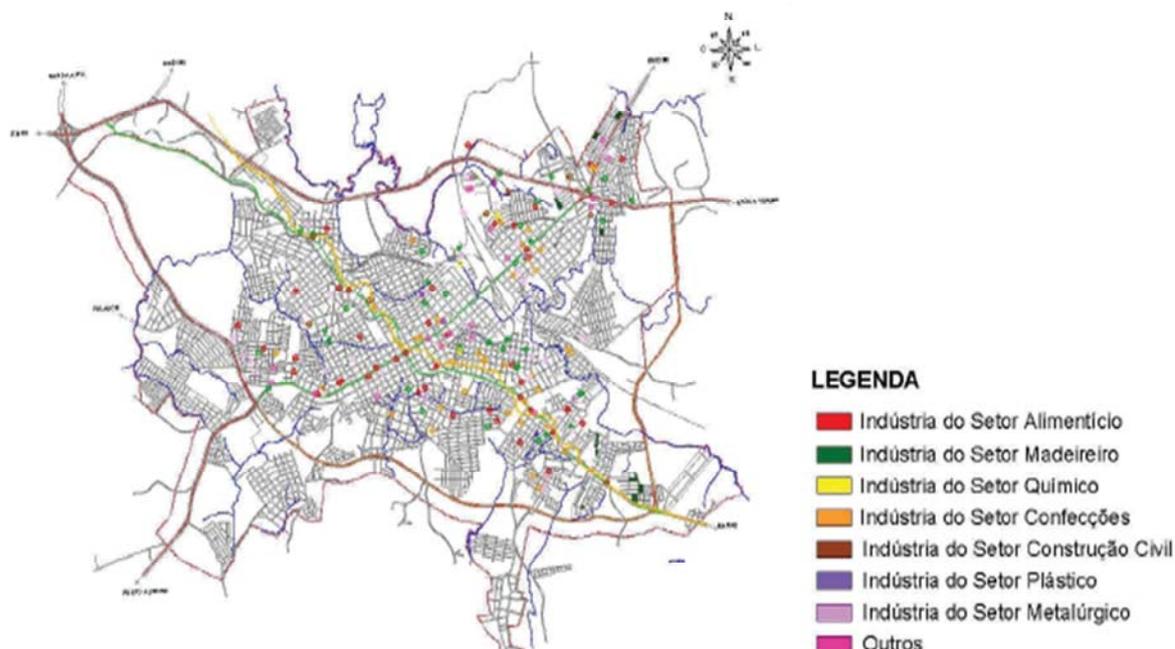
O evidente crescimento populacional da área urbana pode ser explicado através do descolamento de habitantes de outras cidades e regiões, além da substituição da tradicional cultura por uma agricultura mecanizada, promovendo uma inversão entre o rural e o urbano (SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009).

Passo Fundo é identificado como polo regional, pois se destaca nos setores de industrialização, comércio, serviços, saúde e educação.

A industrialização em Passo Fundo decorre de um processo de transformação da economia rural para a agroindustrial, que promoveu, nas décadas de 1940-1950, a instalação de tradicionais empresas de máquinas agrícolas e do ramo agroalimentar (moinhos, frigoríferos), as quais deram impulso aos outros ramos, além de contribuir decisivamente na organização e na expansão do espaço urbano (SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009).

Atualmente destacam-se principalmente indústrias alimentícias, metalúrgica, moveleira e de confecções, conforme mostra a Figura 12:

Figura 12: Mapa urbano do setor secundário do município de Passo Fundo, RS



Fonte: Adaptado pela autora de SILVA, SPINELLI, FIOREZE, 2009.

A posição estratégica de Passo Fundo e a significativa produção de cereais oleaginosos e de pecuária leiteira possibilitaram a recente instalação de novas indústrias nesse ramo. Tem-se também a instalação de laticínios, e de empresas que vêm inovando o segmento de energia renovável, para a produção do biodiesel (SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009).

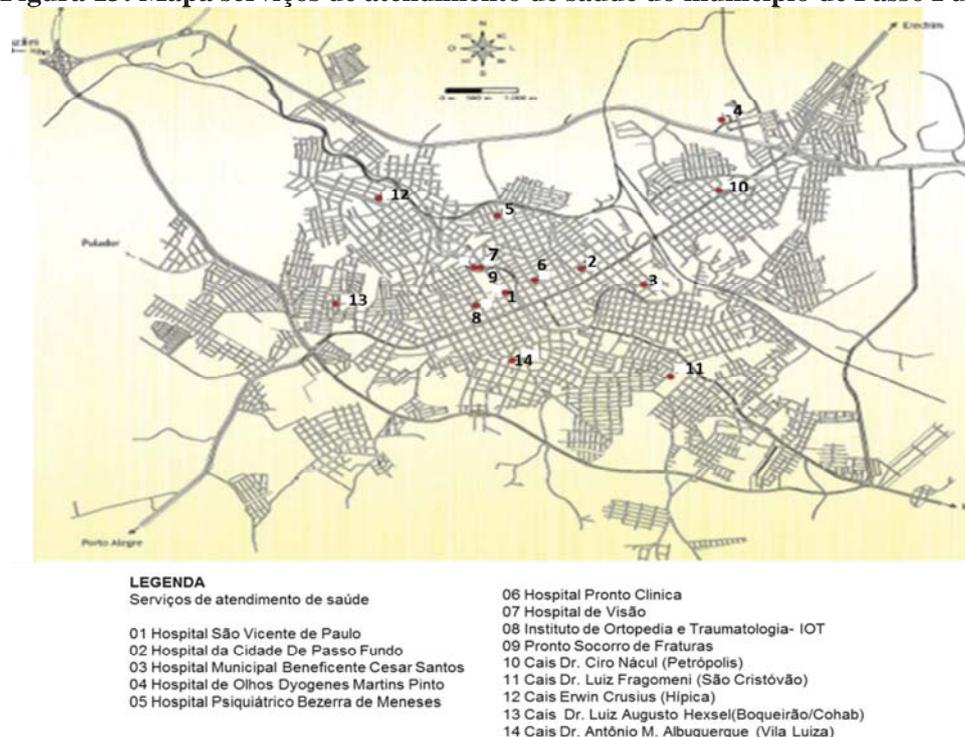
A maior concentração industrial se encontra dividida em dois distritos. O distrito industrial João Menegaz, com aproximadamente trinta indústrias, e o distrito industrial de transportes Juarez Zílio, lugares que tentam atrair indústrias para a cidade aproveitando vantagens de sua situação geográfica.

A cidade polo também se destaca na área da saúde, não somente no Rio Grande do Sul, mas também para outros estados, como Santa Catarina e Paraná. Passo Fundo se destaca por ser o terceiro centro médico do sul do Brasil (SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009).

Em comparação com outras cidades do Rio Grande do Sul, em 2003, Passo Fundo ficava em quarto lugar em número de hospitais e leitos (atrás de Porto Alegre, Caxias do Sul e Pelotas) e em segundo lugar em número de internações (atrás somente de Porto Alegre). Esses dados mostram a importância da cidade na área da saúde (SPOSITO; ELIAS; SOARES, 2010).

No mapa abaixo figura 13, estão representados nove hospitais e cinco Centros de Apoio Integrados à Saúde (CAIS), que permite visualizar a concentração urbana da saúde, que também envolve a concentração de consultórios e farmácias.

Figura 13: Mapa serviços de atendimento de saúde do município de Passo Fundo, RS



Fonte: Adaptado pela autora de SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009.

Os hospitais recebem pacientes de toda a região, que vêm a Passo Fundo em busca de consultas, exames e internações. Conta com especialistas diversos além de possuir recursos sofisticados e de ótima qualidade. Em termos comparativos como outros municípios da microrregião, Passo Fundo destaca-se pelo maior número de leitos e internações. Segundo dados de 2010, a cidade concentrava quatro dos 18 hospitais, 804 dos 1.367 leitos e 27.585 das 40.622 internações da região (SPOSITO; ELIAS; SOARES, 2010).

Na educação, Passo Fundo se destaca principalmente no ensino superior, cidade que constitui o polo principal de ensino da sua região. O município conta hoje com 29 escolas estaduais, 39 escolas municipais, 17 particulares, seis instituições de ensino superior e três núcleos de orientação, conforme figura 14.

Figura 14: Mapa urbano das escolas do município de Passo Fundo no RS



Fonte: Adaptado pela autora de SILVA; SPINELLI; FIOREZE, 2009.

Em análise sobre o comércio e prestação de serviço, destacamos o papel que a cidade exerce no contexto regional, como principal polo de comércio varejista. O comércio é caracterizado pela diversificação de produtos e também pela qualidade. A grande concorrência torna os produtos com preços mais acessíveis. Ênfase também ao *Shopping Center* Bella Cittá e ao Hiper Bourbon, que se classificam como lugares de lazer, contando com mercado, bazar, praça de alimentação, lojas diversificadas, cinema e ambiente de eventos.

Também se destaca a prestação de serviços diferenciados em relação a outros centros urbanos, especialmente no setor financeiro e serviços públicos, estes destacados pela Receita Federal, Polícia Federal, Justiça Federal, Ministério da Agricultura, Pecuária, Ministério Público Federal, Advocacia Geral da União, Subdelegacia Regional do Trabalho, Delegacia Estadual da Fazenda, Procuradoria Geral do Estado, Delegacia Estadual da Saúde e Delegacia Estadual da Educação.

A cidade conta com oito postos de correios, além de seu grande polo no bairro Petrópolis. Os bancos privados com agências na cidade são: Itaú, Bradesco, Unibanco,

Santander, Real e HSBC, e os bancos federais e estaduais são: Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banrisul, além de cooperativas como a Cresol e a Sicredi.

As praças também são destaque para a cidade, sendo as principais a praça Tamandaré, a praça Marechal Floriano e a praça Ernesto Tochetto, conforme figura 15 e 16.

Figura 15: Praça Tamandaré, cidade de Passo Fundo, RS



Fonte: Passo Fundo, 2011.

Figura 16: Praça Marechal Floriano, cidade de Passo Fundo, RS



Fonte: Passo Fundo, 2011.

A praça Tamandaré está localizada na região central de Passo Fundo (figura15), a uma quadra ao norte da Avenida Brasil (avenida mais importante da cidade em relação à história, ao comércio e ao tráfego urbano). A região em que a praça está inserida se destaca pela concentração de serviços de saúde, eis que próxima ao Hospital São Vicente de Paula (maior hospital da cidade), a clínicas e laboratórios para exames médicos. Em seu perímetro conta também com área residencial e comercial varejista, como farmácias, fruteiras, relojoaria, floricultura, lotérica etc.

A praça é considerada a mais tradicional da cidade, com grande importância histórica. É um local reservado a práticas sociais, circulação, encontros, permanência e manifestações da vida urbana comunitária. Recebe pessoas do bairro e de toda cidade, e até mesmo de outras cidades devido à sua localização. A presença da vegetação é marcante, especialmente pelos plátanos que a circundam, o que faz com que a praça seja popularmente conhecida como praça dos plátanos.

A Praça Tamandaré é um lugar muito aconchegante, de descanso, permitindo visualização dos movimentos da rua e de belas paisagens naturais.

Já a praça Marechal Floriano (figura 16), praça central da cidade, é localizada entre as ruas Moron, General Canabarro, Independência e Bento Gonçalves, com muitas árvores e flores, tem um lago artificial com peixes e nela está situada a famosa cuia de Passo Fundo, já tradicional cartão postal da cidade. Na praça é montada, anualmente, a feira do livro de Passo Fundo e regularmente são expostos e comercializados trabalhos de artesãos da cidade.

A praça Ernesto Tochetto, localizada em frente ao tradicional colégio Protásio Alves, recebeu este nome em homenagem ao professor Tochetto, representada pelas classes postas sobre o canteiro cercado, pelo professor sobre o pedestal e pelo quadro negro ao fundo, estrutura que lembra a posição tradicional da autoridade do professor. Localizada entre a Avenida Brasil e as ruas Benjamin Constant, Fagundes dos Reis e Paul Harris, possui uma posição privilegiada, inserida entre duas ruas que fazem ligação entre centro e bairros. Tem um entorno diversificado que inclui uma escola, estabelecimentos comerciais, área residencial e centro popular de compras. Quanto à vegetação arbórea, conta com grande diversidade de plantas.

A Praça é um espaço público multifuncional de grande importância no contexto urbano local, pois convida ao convívio social, à prática de esportes e atividades de lazer ao ar livre. Por evocar o ambiente natural, requer tratamentos paisagísticos especiais, propiciando ainda mais um espaço agradável para contemplação, leitura, conversas com os amigos ou simplesmente o descanso.

4.5 Os setores urbanos

Os limites territoriais dos bairros, vilas e loteamentos de Passo Fundo deverão considerar as características históricas, culturais e sociais de cada comunidade, respeitando, ainda, os limites do perímetro urbano, os eixos viários das rodovias e ferrovias, bem como as imposições naturais de caráter geográfico, tais como rios, sangas e outros.

Para fins de ordenação e planejamento urbano, os bairros, vilas e loteamentos foram agrupados em 22 setores demográficos, conforme lei complementar nº 143, de 21 de junho de 2005, sendo que a maioria apresentou crescimento populacional entre o período e o ano de 2010.

Tabela 2: Setores e bairros da cidade de Passo Fundo, habitantes – 2005-2010.

Setor	Denominação do Setor/Bairro	Abrangência (Bairro, Vilas, Loteamentos)	População 2005 (habitantes)	População 2010 (habitantes)
1	Centro	Centro	21.942	25.314
2	Boqueirão	Boqueirão /Vila Operária/ Menino Deus/ Vila Berthier/ Sechi	17.155	19.500
3	Vera Cruz	Vera Cruz/ Nonoai/ Dona Eliza/ Parque Leão XIII/ São Bento	12.671	19.797
4	Petrópolis	Petrópolis / Lot. Invernadinha (Distrito Industrial)/ Lot. Cidade Universitária	9.521	12.084
5	São Luiz Gonzaga	São Luiz Gonzaga / Parque Farroupilha/ Loteamento Manoel Corralo/ Loteamento Nova Estação/ Vila Entre Rios/ Vila Ferroviária/ Vila Isabel/ Vila Ferroviária/ Parque Bela Vista	8.235	10.797
6	Cruzeiro	Cruzeiro / Vila Alice	3.504	2.478
7	Lucas Araújo	Lucas Araújo / Vila Schell/ Vila Reis /Vila Simon/ Vila Carmen/ Loteamento Parque Don Rodolfo	7.526	8.532
8	Santa Marta	Santa Marta / Nossa Senhora Aparecida/ Loteamento Jardim América / Vila Donária/ Vila 20 de Setembro/ Loteamento Força e Luz	5.360	5.355
9	Integração	PROF. SCHISLER / Vila Xangrilá/ Loteamento Jaboticabal/ Bairro Recreio/ Jerônimo Coelho/ Loteamento Boqueirão/ Loteamento Parque do Sol / Loteamento. Morada do Sol/ Vila Ipiranga	6.658	7.829
10	Victor Issler	Victor Issler	6.658	3.806
11	São José	São José / Loteamento Leonardo Ilha I e II/ Loteamento da Brigada Militar/ Campus da UPF	8.741	8.240
12	São Cristóvão	São Cristóvão/ Bairro Ricci/ Jardim André Rebechi/Bairro Copacabana/ Loteamento Cezar Santos/ Loteamento São Cristóvão II / Loteamento Via Sul/ Loteamento Santo Antônio	8.893	11.154
13	Roselândia	Santa Rita/ Parque Turístico Roselândia	1.043	1.469
14	Vila Mattos	Loteamento Maggi de César/ Vila Mattos/ Parte do Loteamento Via Sul / Santa Terezinha	1.113	1.484
15	Vila Fátima e Annes	Fátima/ Vila Armando Annes/ Parte da Vila Dona Eliza/ Sta. Terezinha	7.364	5.875
16	José Alexandre Zachia	José Alexandre Zachia	7.364	3.342
17	Valinhos	Vila Industrial (Bairro Valinhos) Loteamento Pio II/ Parque dos Comerciantes/ Distrito Industrial (Valinhos)	5.320	4.122
18	Vila Luiza	Vila Luiza/ Vila Tupinambá/ Vila Jardim/ Vila Ambrosina / Vila Boa Vista/ Vila Guilherme Morsch/ Loteamento Edu Reis	8.387	7.980
19	Vila Rodrigues	Rodrigues ou Santa Terezinha/ Vila Popular	6.726	5.195
20	Vila Santa Maria	Santa Maria/ Vila Reinaldo Patussi/ Loteamento Vila Nova	5.158	4.516
21	Planaltina	Vila Exposição/ Vila Ivo Ferreira/ Bom Jesus/ Vila Planaltina/ Loteamento Escola Rural/ Loteamento Don Felipe	7.019	6.384
22	Nenê Graeff	Vila Dona Júlia/ Loteamento Garden/ Loteamento Nenê Graeff	5.567	4.335
	População urbana		163.764	179.588

Fonte: PASSO FUNDO, 2005, IBGE, 2005, 2010.

4.6 Caracterização da centralidade e subcentros

Para a realização desta etapa, em atenção aos objetivos do trabalho, serão caracterizadas a centralidade principal e os subcentros principais, observado os equipamentos de serviço, educação, comércio, saúde e lazer, de quatro setores da área urbana da cidade. Os setores selecionados são os mais populosos e os que possuem maior referencial histórico na evolução urbana da cidade. Foram selecionados os setores centro como setor 1; bairro Boqueirão, como setor 2; bairro Vera Cruz como setor 3; bairro Petrópolis como setor 4; e bairro São Cristóvão como setor 12.

4.6.1 Centro

O centro está inserido no Setor 1, conforme base cartográfica fornecida pela SEPLAN (

Figura 17: Localização do Centro de Passo Fundo, RS em 2006.

17). Conforme definido em lei, o centro está contido na poligonal formada pela intersecção da Rua 20 de Setembro com a Rua General Osório, seguindo por esta até a rua 15 de Novembro, por esta até a rua Comendador Oliveira, passando pela rua Coronel Chicuta, por esta até encontrar a rua Maurício Cardoso, seguindo pela rua Bororós até a rua Minas Gerais, por esta até a rua Padre Valentin, seguindo por esta até encontrar novamente a rua Maurício Cardoso, até encontrar a rua Juvêncio J. Parizzi, e por esta até a Av. Presidente Vargas e, passando por esta até encontrar a Av. Sete de Setembro, seguindo por esta até a Rua João De Cesaro, por esta até a Rua Independência, por esta até a Rua Ângelo Preto, por esta até a Rua Humberto de Campos até o ponto de intersecção com o rio Passo Fundo, seguindo o curso deste até a Rua Uruguai, por esta até a Rua Jacinto Vilanova, por esta até a Rua Eduardo de Brito, por esta até a Rua Silva Jardim, por esta até a Avenida Major João Schell, até o ponto de encontro com a Rua Thomé Mendes, por esta até a Rua Carlos Cavaco, até o ponto de encontro com a Rua Capitão Araújo, por esta até a Rua Lava Pés, por esta até a Rua 20 de Setembro até encontrar novamente a Rua General Osório (PASSO FUNDO, 2005).

Figura 17: Localização do Centro de Passo Fundo, RS em 2006.



Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal.

O centro possui uma população de aproximadamente 25.314 habitantes, constituindo-se, assim, como o setor mais populoso. Pode-se observar, conforme figura 18, que o centro de Passo Fundo vem sofrendo forte adensamento, o que implica na qualidade dos espaços abertos.

A maioria da população reside em edificações mistas, residência nos pavimentos superiores e comércio e serviços nos pavimentos térreos e inferiores. Esse setor se caracteriza pela crescente verticalização, em contrastes com a permanência arquitetônica (Figura 18 e 19).

Figura 18: Banco Itaú - Passo Fundo, 2011.

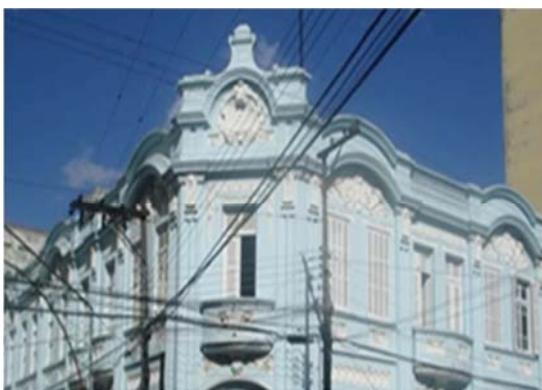


Figura 19: Verticalização no centro, 2011.



A maior parte dos estabelecimentos de comércio e prestação de serviços se encontra ao longo da Avenida Brasil, onde começou o desenvolvimento de Passo Fundo. O entorno da

Praça Marechal Floriano também apresenta estabelecimentos comerciais e financeiros. A Rua Moron apresenta grande número de lojas e prestação de serviço, o que lhe confere influência sobre os demais bairros, além de ser grande referência da região.

A concentração de pessoas no centro, principalmente na avenida Brasil, acarreta um intenso fluxo de pedestres e veículos, que implica a questão da acessibilidade. Na Rua Moron o fluxo de pessoas é bastante intenso, mas por ser uma via de mão única, seu fluxo de veículos é baixo. Na figura 20 é possível observar a vista do centro na Avenida Brasil e na figura 21 a imagem do Shopping Center Bella Cittá, lugar de atração para consumidores de toda a cidade e da região, principalmente nos finais de semana, em função das suas praças de alimentação, cinemas e das ofertas variadas no supermercado e nas lojas.

Figura 20: Bairro Centro, 2011.



Figura 21: Shopping Center - Bella Cittá, 2010.



Na Avenida Brasil há um amplo canteiro central, figura 22, composto por vegetação, com vários tipos de árvores, bancos para lazer, onde as pessoas passam o final de semana, tomam seu chimarrão e levam as crianças para brincar ou andar de bicicleta.

Figura 22: Área verde**Figura 23: Catedral Nossa Senhora Aparecida**

A Catedral Nossa Senhora Aparecida de Passo Fundo (Figura 23) atrai muitos fiéis diariamente, pessoas de várias regiões que chegam a Passo Fundo para fazer compras, serviços de saúde ou de ensino, visitam a catedral como gesto de fé.

4.6.2 Bairro Boqueirão

O bairro Boqueirão localiza-se na região oeste de Passo Fundo, está inserido no setor 2, sendo composto pelos bairros Boqueirão e Secchi, pelas vilas Operária e Berthier e pelos loteamentos Menino Deus e Edmundo Trein. Conforme definido em lei, o bairro está contido na poligonal formada pela intersecção da rua Capitão Araújo com a rua Edson, seguindo por esta até a rua André da Rocha, por esta até a rua Pedro Lessa, por esta até a rua Juca Ughini, e por esta até o ponto de encontro com o Arroio Chafariz, seguindo o curso do mesmo até o ponto de encontro com a Av. do Barão, por esta até a rua Antonio Borher, seguindo por esta até encontrar a rua Tenente Nelson Sperry, por esta até a rua Olímpio Loss, por esta até a rua Astrogildo Azevedo até encontrar a rua Baitaca, por esta até a intersecção com a rodovia RS 324, seguindo por esta até o ponto de encontro com os limites da vila Jardim, seguindo pela rua São Tiago até a intersecção com a rua Mascarenhas, seguindo por esta até a rua General Osório, por esta até a rua 20 de Setembro, por esta até a rua Lava Pés, e por esta até a rua Capitão Araújo, seguindo até a intersecção com a rua Edson. A maior parte do bairro Boqueirão está situada ao longo e nas proximidades da Avenida Brasil Oeste tendo população aproximada de 19.500 habitantes. (figura 24).

Figura 24: Localização Bairro Boqueirão - Passo Fundo.



Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal.

A história do bairro Boqueirão marca o início da área urbana, que, pela estrada das tropas, atravessava a Rua do Comércio, hoje avenida Brasil. Essa foi, portanto, a porta de entrada dos tropeiros que deram início ao povoamento. Atualmente o espaço constitui importante comunicação com municípios da região, conectando-se com a principal via para a capital do estado, pela ERS153.

A expansão de sua urbanização se deu a partir da construção do conjunto habitacional COHAB I, na década de 1970, com a denominação de Edmundo Trein. O bairro tem um perfil predominante residencial, com casas baixas, exceto ao longo da Avenida Brasil, onde se concentra um intenso comércio, com predomínio de revenda automobilística (Figura 25) e de prestação de serviço: bancos, igreja, postos de combustível, escolas e correio.

Figura 25: Revenda de carros, 2011.



A maioria das vendas de carro da cidade está localizada neste bairro. Ao longo da Avenida Brasil são encontradas mais de vinte concessionárias, bem como vários postos de combustível, que, nos finais de semana, são pontos de reuniões de jovens e adultos.

Figura 26: Cais Dr. Luiz Augusto Hexsel, 2011.



No bairro Boqueirão está localizado o Cais Dr. Luiz Augusto Hexsel, que se encontra no cruzamento da Rua Coronel Pitinga com a Rua Onofre Pedroso. O CAIS Boqueirão, como é conhecido, também atende população de outros bairros, vilas e loteamentos, tais como Edmundo Trein, Dona Júlia, Nenê Graeff, Independente e Bom Recreio, entre outros. Figura 26.

Figura 27: Cooperativa Sicredi, 2011.



Figura 28: Escola IE, 2011.



O bairro é atendido pela cooperativa Sicredi e pelos bancos Banrisul e Banco do Brasil. Possui escolas públicas de ensino fundamental e médio e escolas particulares, como o Instituto Metodista e a Escola Redentorista Instituto Menino Deus e conta com vários estabelecimentos, das mais diversas naturezas, como igrejas, farmácias, fruteiras, padarias e

comércio de alimentos, além de estabelecimentos de prestação de serviços, conforme figuras 27 e 28.

Figura 29: Áreas Verdes, 2011.



Figura 30: Praça, 2011.



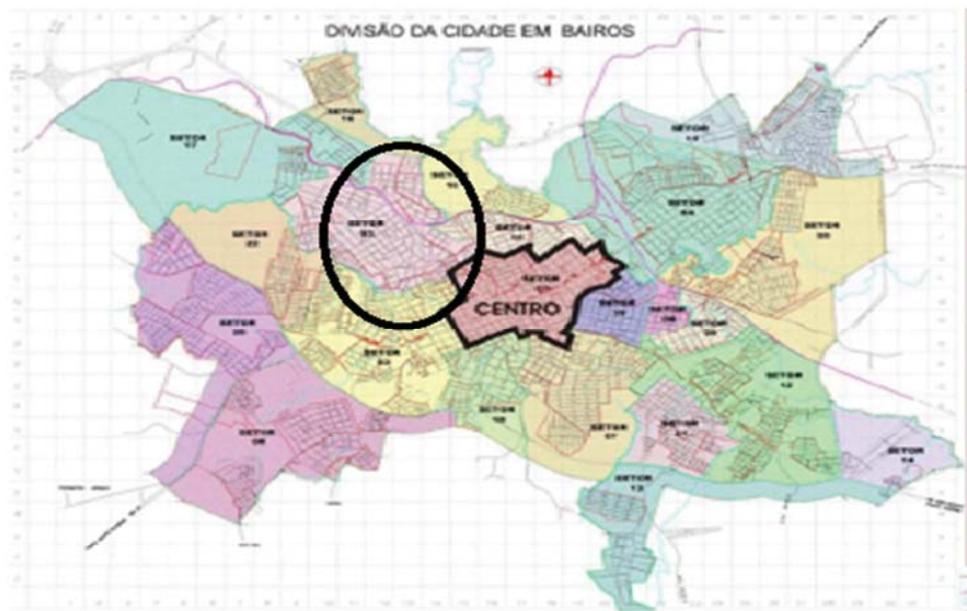
Ao longo da Avenida Brasil, em amplos passeios para caminhadas, há bancos para a população e canteiros centrais, com vegetação e brinquedos infantis, conforme figuras 29 e 30.

4.6.3 Bairro Vera Cruz

O bairro Vera Cruz está inserido no setor três, juntamente com o Loteamento Nonoai, Vila Dona Luiza, Parque Leão XIII e o São Bento. Conforme definido em lei, está contido na poligonal formada pela intersecção do curso do Arroio Chafariz com a rua Marau, por esta até a rua Tapejara, seguindo pela rua Sobradinho e rua Niterói até encontrar a rua Gravataí, seguindo por esta até a rua Não me Toque até encontrar a via férrea, seguindo por esta até a depressão geográfica e sanga que faz divisa entre a Vila Industrial e Vila 1º Centenário até encontrar a rodovia BR 285, seguindo por esta até o ponto de encontro com a sanga que faz divisa com a Vila 1º Centenário, e terras particulares, seguindo por esta até encontrar a via férrea, seguindo por esta até a intersecção com a Avenida Porto Alegre, seguindo por esta pela rua Itaqui e Avenida Major João Schell até o ponto de encontro com a rua Thomé Mendes, por esta até a rua Carlos Cavaco, até o ponto de encontro com a rua Capitão Araújo, por esta até a rua Edson, seguindo por esta até a rua André da Rocha, por esta até a rua Pedro Lessa, por esta até a rua Juca Ughini, e por esta até o ponto de encontro

com o Arroio Chafariz, seguindo o curso do mesmo até o ponto de encontro com a rua Marau (PASSO FUNDO, 2005). Figura 31.

Figura 31: Localização Bairro Vera Cruz - Passo Fundo



Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal.

Possui população aproximada de 19.797 habitantes, tendo características residenciais, pouca atividade comercial e um distrito industrial de pequeno porte, mas com produção significativa, como é o caso da Semeato Implementos Agrícolas.

Sua principal via de acesso é a Avenida Rio Grande, na qual também se encontram as maiores edificações e equipamentos de serviços. A Avenida Rio Grande possui uma função mais ligada à indústria, em função da presença da ferrovia e da BR 285. Nessa área, localiza-se o distrito industrial de Valinhos e um conjunto diversificado de empresas. A mesma avenida também concentra uma parte importante da ocupação conhecida como Beira Trilho, que constitui a maior área de favelização da cidade (SPOSITO; ELIAS; SOARES, 2010).

Apesar de não ter um comércio significativo, principalmente têxtil e de calçados, encontram-se, nesse bairro, equipamentos de serviços, entre eles o cemitério Vera Cruz e o Memorial da Paz, recentemente construído, Figuras 32 e 33.

Figura 32: Cemitério Vera Cruz.



Figura 33: Cemitério Memorial da Paz.



Nesse bairro encontram-se também bancos como o Banco do Brasil e a cooperativa Sicredi. (Figura 34). Há também comércio varejista de pequeno e médio porte e prestação de serviço variado.

Figura 34: Banco do Brasil.



Figura 35: Igreja São José Operário.



Também possui equipamentos de cultura, educação e lazer, entre eles a Igreja São José Operário (Figura 35), a Escola E.E. M. Ernesto Tochetto (Figura 36) e o CTG Moacir da Motta Fortes (Figura 37).

Figura 36: Escola E.E.M. Ernesto Tochetto**Figura 37: Cultura - CTG.**

No Bairro Vera Cruz encontra-se o Cais Oswaldo Motta Fortes, popularmente chamado de Cais da Hípica, atende a população da vila Fátima e dos loteamentos Alexandre Zacchia, Nonoai, Menino Deus, além de alguns moradores do centro da cidade.

A Praça fica localizada em frente à Igreja São José e conta com uma pequena área e pouca vegetação, é um atrativo principalmente para as crianças por possuir brinquedos infantis. Próximo à praça fica a guarita de segurança do Bairro. (Figuras 38 e 39).

Figura 38: Área de lazer, 2011.**Figura 39: Segurança, 2011.**

4.6.4 Bairro Petrópolis

O bairro Petrópolis localiza-se na região nordeste de Passo Fundo, muito próximo à área central da cidade. Está inserido no setor 4. O setor do bairro Petrópolis é formado pelos seguintes loteamentos: Invernadinha, Distrito Industrial, Cidade Universitária, Loteamento Planalto e Jardim Primavera. Conforme definido em lei, está contido na poligonal formada pela intersecção da rodovia BR 285 com o limite do perímetro urbano, junto ao marco de nº 17, seguindo por este limite e passando pelos marcos de nº 18 a 20, seguindo a partir deste último pelo curso do rio Passo Fundo, passando por áreas próximas da via férrea, prefeitura municipal e terras particulares, até encontrar a sanga que faz divisa com o loteamento Parque Farroupilha, seguindo pelo curso desta até o ponto de encontro com a rua Moron, seguindo por esta até a rodovia BR 285 e por esta até encontrar novamente o ponto de intersecção com o limite do perímetro urbano junto ao marco de nº 17 (PASSO FUNDO, 2005). (Figura 40).

Figura 40: Localização Bairro Petrópolis - Passo Fundo



Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal.

O bairro Petrópolis possui uma população de 12.084 habitantes, tendo comércio pequeno e esparsos equipamentos comunitários para a população, o que dificulta o acesso. A via de principal acesso é a avenida Brasil, que liga o bairro ao centro, e é a saída para as rodovias BR-285 e ERS-135, conexões com o centro do país e com a região sul do estado e

MERCOSUL. Nessa avenida encontram-se os equipamentos necessários para a população. No bairro há equipamentos de suma importância para a cidade, dentre eles a TV RBS, responsável por transmitir as notícias para toda a área regional. (Figura 41).

Figura 41: Sede da TV RBS.



Outro grande destaque é o hipermercado Bourbon, local de lazer e compras. Nele se encontram, além do mercado, lojas, praça de alimentação, brinquedos para crianças, cinema e uma grande área para eventos diversos.

Figura 42: Escola E.E.M. Arco Verde, 2011.



Figura 43: Cais Ciro Nácul, 2011.



O bairro conta com escolas de educação infantil, ensino fundamental e uma escola de ensino médio, além da Faculdade Anglo Americana, grande destaque para o desenvolvimento do bairro, atraindo alunos do bairro, da cidade e da região. (Figura 42).

Na área de saúde conta com o Cais Ciro Nácul, localizado no cruzamento da Avenida Brasil (principal via de acesso ao centro de Passo Fundo), com a Rua Dom Pedro II. O Cais Petrópolis, como é popularmente conhecido, atende também população de bairros vizinhos, pois tem uma localização privilegiada. (Figura 43).

Figura 44: Cooperativa Sicredi, 2011.



Figura 45: Lotérica, 2011.



Ao longo da Avenida Brasil, conforme mostram as figuras 44 e 45, se encontram os equipamentos básicos para a população, como comércio, embora pouco diversificado, bancos, correios, lotérica, farmácia, hotel e serviços de segurança. A maior parte da população reside em casas térreas ou de dois pavimentos e as edificações com maior número de pavimentos encontram-se concentradas na Avenida Brasil. (Figura 46 e 47).

Figura 46: Comércio, 2011.



Figura 47: Vista Bairro Petrópolis, 2011.



No bairro está instalado importante equipamento urbano, a Unidade do Corpo de Bombeiros, figura 48. Além disso, conta com comércio atacadista de grande porte, distribuição de cimentos Votorantim, de aço Gerdau; e unidade recebedora de grãos da

produção regional: Silos da Companhia Estadual de Silos e Armazéns (CESA). Nas proximidades do trevo norte (com BR 285), identificam-se revendas de máquinas agrícolas, transportadoras, atacadistas e indústrias de máquinas e implementos agrícolas. Além disso agência de correios (Figura 49).

Figura 48: Bombeiros, 2011.



Figura 49: Correios, 2011.



4.6.5 Bairro São Cristóvão

O bairro São Cristóvão localiza-se na região sudeste de Passo Fundo, inserido no setor 12, junto com o bairro Copacabana e os loteamentos Cezar Santos, São Cristóvão II, Santo Antônio e Via Sul. Conforme definido em lei, está contido na poligonal formada pela intersecção da Avenida Presidente Vargas com a rua Duque de Caxias, seguindo por esta até a rua Senador Pinheiro, por esta até a rua Espírito Santo, por esta até a Avenida Aspirante Jenner, por esta até a rua Paraíba, por esta até a rua Leopoldo Vila Nova, seguindo até a Via Férrea, tendo esta como limite até a Perimetral Leste, por esta passando pelo trevo da rodovia RS 324- Passo Fundo/Marau, seguindo pela Avenida Perimetral Guaracy Marinho até encontrar a sanga que delimita o loteamento Planaltina e suas confrontações com o loteamento Sagrada Família II, até o ponto de encontro com a rua Adolfo Ferrão, seguindo por esta até a rua Otávio Vieira, por esta até a rua Dr. Plínio Moura, por esta até a rua Dolores Torriani, por esta até a rua Lino Schell, por esta até a rua Álvaro de Quadros, seguindo pela rua Riachuelo até a rua da Brigada Militar, por esta até a rua Sgt. Jerônimo Bocolon dos Santos, por esta até a Avenida Scarpelini Ghezzi, por esta até a rua João Cony, por esta até a rua Pio XII até o ponto de intersecção com a rua Santa Helena e deste ponto até encontrar novamente a Av. Presidente Vargas (PASSO FUNDO, 2005).

O subcentro do bairro São Cristóvão distância 2,5 km do Centro (cerca de 5 min), 5km do bairro Boqueirão (9 minutos), 6 km do bairro Petrópolis (8 minutos), 5 km do bairro Vera Cruz (11 minutos) e 8 km do bairro São José (12 minutos). (Figura 50).

Figura 50: Localização do bairro São Cristóvão - Passo Fundo.



Fonte: Adaptado pela autora, Prefeitura Municipal.

Setor intensamente urbanizado, conta com uma população de 11.154 habitantes. Seu principal eixo dinamizador é a Avenida Presidente Vargas, que se inicia no centro da cidade e que tem, em seu entorno, as principais atividades de comércio, prestação de serviço e lazer. Essa avenida, além de ter uma comunicação centro-bairro, liga-se à perimetral Leste e à RS 324, saída para Marau, municípios da região da Serra e Porto Alegre.

Neste bairro tem-se como destaque o Quartel da Brigada Militar, que, além de ter papel histórico e de representar forte ligação com as questões de segurança, disponibiliza o seu espaço físico para atividades de lazer da comunidade. (Figuras 51 e 52).

**Figura 51: Instituto Estadual Cecy Leite
Costa, 2011.**



**Figura 52: Quartel da Brigada Militar,
2011.**



No bairro estão a Igreja São Cristóvão e o Cais Dr. Luiz Fragomeni, popularmente conhecido como Cais São Cristóvão, este localizado na Avenida Scarpelini Ghezzi, que, além de atender a população do bairro, atende a população de outros bairros e loteamentos, bem como moradores de municípios vizinhos, como Marau e Mato Castelhano. (Figura 53 e 54).

Figura 53: Igreja São Cristóvão, 2011.



Figura 54: Cais Dr. Luiz Fragomeni, 2011.



As Figuras 55 e 56 mostram alguns equipamentos existentes no bairro que são fundamentais para a população, dentre eles correios e banco Banrisul.

Figura 55: Correios, 2011.



Figura 56: Banco Banrisul, 2011.



Figura 57: Comercio e residências, 2011.



Na Figura 57 podem-se observar edificações de uso misto, com residências localizadas no segundo pavimento e comercial ou serviços no pavimento térreo.

Os serviços de farmácia se destacam no bairro. (Figura 58).

Figura 58: Serviços de farmácia



O Igaí Eventos ocupa área de antiga indústria desativada e dispõe de ambientes para feiras, formaturas e diversos tipos de eventos. (Figura 59).

Figura 59: Igaí Eventos, 2011.



Figura 60: Praça Clemente Bernardon, 2011



A praça Clemente Bernardon localizada no canteiro central na Avenida Presidente Vargas, entre as ruas Duque de Caxias e Aspirante Jenner, é local de lazer para as crianças, de passeios e caminhadas, com belas e diversificadas árvores. (Figura 60).

4.7 Uso do solo nos principais espaços do centro e do subcentro São Cristóvão

Legalmente, o zoneamento que regulamenta o uso e a ocupação do solo urbano foi estabelecido pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado e tornado lei em 2006. Tal dispositivo legal definiu zonas e índices urbanísticos que regulam a densificação e as atividades, conforme permissíveis e desconformes em cada bairro ou região da área urbana de Passo Fundo.

4.7.1 Análise do uso do solo no centro

Seguindo a tendência de evolução urbana, o centro, localizado na área central da área urbana, ao longo e no entorno da avenida Brasil, teve definidos zoneamentos em que predominam os usos múltiplos, com grande ênfase às modalidades residencial e comercial e de serviços.

Figura 61: Área ocupada pelo centro (Setor 1)

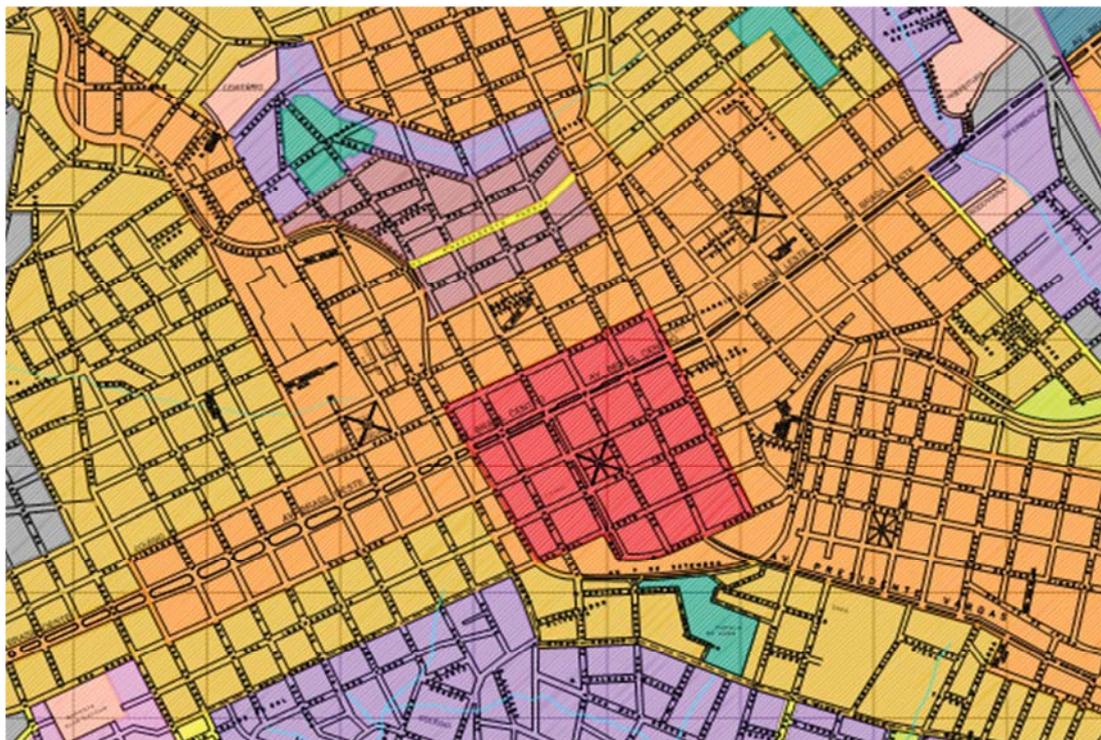


Fonte: PASSO FUNDO, 2005.

Conforme previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PASSO FUNDO, 2006), o Centro tem como zoneamentos estabelecidos (Fig. 61):

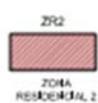
- a) zona de ocupação controlada 1 (zona de preservação ambiental) em área de recursos hídricos no entorno do banhado da Vergueiro e rio Passo Fundo;
- b) zona de recreação e turismo (ZRT), no parque da Gare e no futuro parque da Vergueiro;
- c) zona residencial 2, na vila Vergueiro, ao norte do Centro;
- d) zonas adensáveis: zona de ocupação intensiva 1 na área central, zona de ocupação intensiva 2, no entorno do centro e ao longo da Avenida Brasil; zona de transição (ZT), nas áreas do entorno das zonas de ocupação intensiva 2 e eixo indutor ao longo da rua Nascimento Vargas na Vila Vergueiro.

Figura 62: usos do solo no centro previstos no zoneamento do PDDI.



LEGENDA: ZONEAMENTO DE USOS DO SOLO

ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL



ZPA

ZONA RESIDENCIAL 2

ZONA DE RECREAÇÃO E TURISMO



ZRT

ZONA DE RECREAÇÃO E TURISMO

ÁREAS RESIDEN



ZOC1

ZONA DE OCUPAÇÃO CONTROLADA 1

ÁREAS ADENSÁVEIS



ZOC1

ZONA DE OCUPAÇÃO INTENSIVA 1



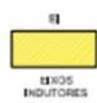
ZOC2

ZONA DE OCUPAÇÃO INTENSIVA 2



ZT

ZONA DE TRANSIÇÃO



II

ÁREAS INDUSTRIAIS

Fonte: Passo Fundo, 2006.

A parte central do bairro Centro (Setor 1) está localizada entre a Avenida Sete de Setembro, a rua Paissandu, a rua Benjamin Constant e a Avenida General Canabarro, sendo a principal centralidade do município de Passo Fundo. Esse espaço do núcleo central é composto por cerca de cinquenta quadras, que foram analisadas para diagnóstico do uso e ocupação do solo. (Figura 62).

O diagnóstico do uso do solo da área central de Passo Fundo foi realizado com base em levantamento de campo, sendo os lotes caracterizados com cores diferentes para melhor visualização dos resultados, conforme Figura 63.

Figura 63: Mapa de uso do solo da área central do centro de Passo Fundo, RS.



Fonte: Levantamento de campo sobre planta da Prefeitura Municipal de Passo Fundo (2011).

Os lotes representados na cor amarela são caracterizados como uso habitacionais, na cor vermelha como de uso comercial, na cor laranja como de uso misto, área de comércio e uso habitacional. Em rosa estão representados os equipamentos urbanos, que consistem em equipamentos comunitários, tais como os concernentes à educação, cultura, saúde, lazer ou similares. As áreas verdes, representam as praças Marechal Floriano e Ernesto Tochetto. Os lotes em cinza estão ocupados pelos serviços como advocacia, escritório contábil, hotéis, farmácias, lotéricas, lanchonetes, restaurantes, cabeleireiros e institutos de beleza, cartórios e tabeliães, churrascarias, cirurgiões dentistas, transporte rodoviário, motéis, pizzarias, entre outros.

Em função dos índices de uso de uso e ocupação dos solos, as edificações não possuem recuo frontal, característica semelhante aos centros da maioria das cidades brasileiras.

Observando o mapa, pode-se perceber a predominância do uso misto, sendo essa a tipologia que predomina no bairro central. As maiorias das edificações são, ao mesmo tempo, de uso habitacional e uso comercial, destacando-se a variedade de comércio de Passo Fundo.

Destacam-se ainda equipamentos urbanos de porte, como escolas de diversos níveis, *shopping centers*, teatros e museus. Nesse centro está a Catedral Nossa Senhora Aparecida, sede da arquidiocese, além de outras igrejas.

O resultado segue a previsão de zoneamento do Plano Diretor, confirmando o alto grau de concentração de atividades comerciais e de serviços, inclusive culturais, sendo o setor analisado a principal centralidade da cidade.

Nesse aspecto o centro principal funciona como um centro comercial, mostra-se sendo o principal da cidade e também da região. Conforme afirma Palhares (2008), trata-se de concentração de atividades comerciais e de serviços, além de fluxos financeiros e de informação. Nessa área encontram-se também prédios históricos, moradias, áreas para lazer e recreação noturna.

Da mesma forma que afirmado por Guimarães (2004), caracteriza-se como o centro da cidade por oferecer a vida comercial, social e administrativa em seus mais altos níveis e complexidade, incluindo lojas, escritórios, bancos, edifícios administrativos, sociais e culturais, teatros, museus, biblioteca, igreja principal, podendo conter instalações para comércio atacadista e varejista.

Em função do uso misto, o centro principal se caracteriza por maior sustentabilidade, conforme a proposta da Comissão Europeia (THE EUROPEAN COMMISSION, 2010), que sugere que a combinação de edifícios e espaços multiusos em centro urbanos e de bairro, habitações próximas a escolas e locais de trabalho e instalações sociais mais próximas implica a redução da necessidade de transporte e pode proporcionar acesso mais facilitado aos locais de trabalho e aos negócios.

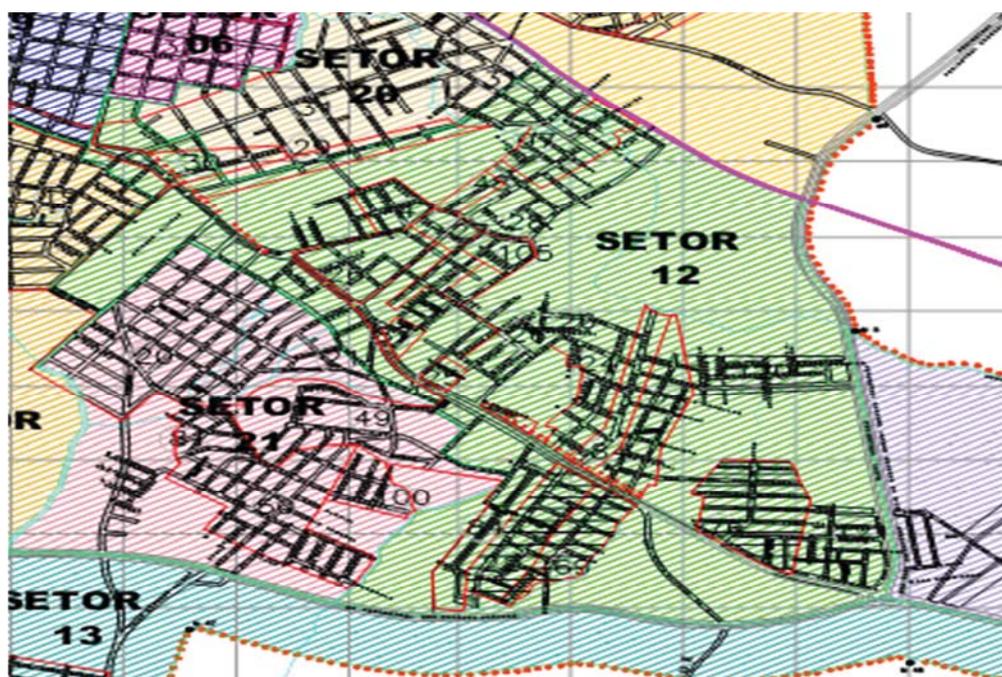
4.7.2 Análise do uso do solo no subcentro do bairro São Cristóvão

Seguindo a tendência de evolução urbana, o bairro São Cristóvão é localizado na parte sudeste da área urbana, ao longo e no entorno da Avenida Presidente Vargas, até a confluência com a Perimetral Leste e a Perimetral Sul, onde terá continuidade a rodovia ERS-324. Por caracterizar-se em região de acesso ao município vizinho Marau, a áreas rurais e à região da Serra, região Metropolitana e região Nordeste do estado, apresenta potencial logístico estratégico. Por isso potencializa e mantém o uso do solo nas proximidades da Avenida Presidente Vargas para atividades de estabelecimentos de comércio e distribuição, e serviços de atendimento ligados ao transporte e logística, com surgimento de residencial

multifamiliar vertical ou uso misto. Nas áreas mais laterais apresenta uso residencial unifamiliar. Apresenta ainda grandes vazios urbanos, especialmente em áreas de preservação nas proximidades de córregos ou em pontos de topografia acidentada, sendo também estoque imobiliário aguardando valorização.

Como na maioria das cidades brasileiras, teve seu crescimento de forma espontânea, como subúrbio formado com ausência de regras (PALHARES, 2008). Em Passo Fundo, no entanto, os planos diretores (1994 e 2006) têm buscado regulamentar o crescimento e a apropriação, tanto do centro quanto dos bairros e suas centralidades.

Figura 64: Área ocupada pelo bairro São Cristóvão.



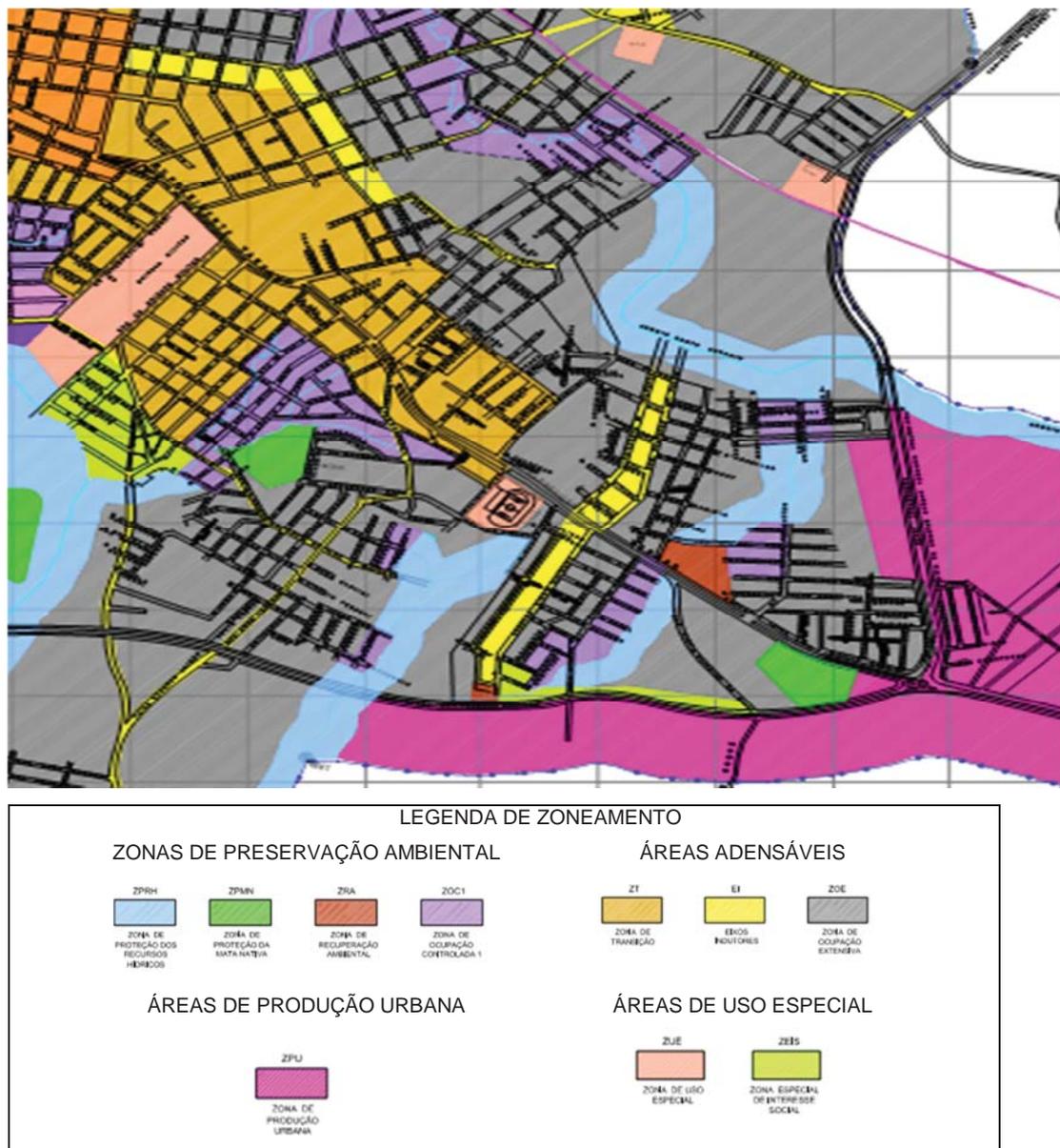
Fonte: Passo Fundo, 2005.

Conforme previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PASSO FUNDO, 2006), o bairro São Cristóvão tem os seguintes zoneamentos estabelecidos (Figura 64):

- a) zona de preservação ambiental: zona de proteção de recursos hídricos (ZPRH), ao longo de córregos; zona de proteção de mata nativa (ZPMN) ao sul nas proximidades do trevo da ERS 3124 com a perimetral leste; zona de recuperação ambiental (ZRA) nas proximidades da rua Álvaro Berthier; zona de ocupação controlada 1 (ZOC1), em área de recursos hídricos no entorno de córregos;
- b) áreas adensáveis: zona de transição (ZT) ao longo e no entorno da Avenida Presidente Vargas, eixos indutores (EI), zona de ocupação extensiva (ZOE), a leste e em áreas de vazios urbanos;

- c) áreas de produção urbana: zona de produção urbana (ZPU), ao longo da perimetral Leste, perimetral Coronel Jarbas Quadros da Silva;
- d) áreas de uso especial: zona de uso especial (ZUZE), no estádio denominado Vermelhão da Serra, zona especial de interesse Social (ZEIS), em área próxima à ERS-324, perimetral Sul.

Figura 65: Usos do solo no bairro São Cristóvão previstos no zoneamento do PDDI.



Fonte: Passo Fundo, 2006.

E como usos permissíveis, estabelece CS.4 – Comércio Varejista e Serviços Tipo IV: estabelecimentos de venda direta ao consumidor, de produtos de demanda ocasional, de bens duráveis, de produtos a granel ou que gerem movimento de cargas pesadas. CS.6 – Comércio

Varejista Especial Tipo II: edificações ou instalações destinadas à venda direta ao consumidor, que por suas características de usos múltiplos e dimensões, possam ocasionar movimento excessivo de pessoas e veículos em relação ao sistema viário existente; sobrecarga nas redes de infraestrutura ou qualquer outro tipo de inconvenientes à saúde, bem-estar e a segurança das populações vizinhas. CS.14 – Serviços de Diversões e Lazer Tipo II: estabelecimentos destinados à diversão, recreação e lazer que necessitam de instalações especiais para não perturbar o repouso noturno da população vizinha. CS.17 – Serviços Esportivos: estabelecimentos destinados a recreação e ao esporte. CS.28 – Serviços Hospitalares: estabelecimentos de prestação de serviços de saúde caracterizados pelo internamento de pacientes. CS.30 – Serviços de Reparação e Conservação tipo I: estabelecimentos destinados à prestação de serviços de reparação e conservação que não necessitem de instalações especiais. Atividades industriais do tipo I.2 – Industrial tipo II: atividades industriais compatíveis com o uso residencial e/ou comercial, não incômodas ao entorno, com área construída acima de 250 (duzentos e cinquenta) m² (PASSO FUNDO, 2006).

O diagnóstico do uso do solo do sub centro do bairro São Cristóvão foi realizado em levantamento de campo, sendo os lotes caracterizados com cores diferentes, para melhor visualização dos resultados, conforme Figura 66.

Figura 66: Mapa de Uso e ocupação do solo do subcentro do bairro São Cristóvão.



Fonte: Levantamento de campo sobre planta da Prefeitura Municipal de Passo Fundo (2011).

Podemos destacar nessa área de maior concentração do subcentro a predominância de edificações mistas, de uso residencial e de comércio e serviços, além de áreas de uso estritamente comercial, de serviços. Há uma área de uso especial ocupada pelo quartel da Brigada Militar estadual, e vazios urbanos de antigo frigorífico. Como equipamentos urbanos, a igreja São Cristóvão e área de equipamento social. No trecho não se observam áreas verdes, exceto estreitos canteiros arborizados na av. Presidente Vargas. Alguns poucos lotes são ocupados por uso estritamente residencial.

O resultado do uso do solo no subcentro confirma as atividades predominantes de comércio e serviços, conforme a previsão de zoneamento com zona de transição do Plano Diretor, confirmando a tendência de concentração dessas atividades ao longo da av. Presidente Vargas, sendo o setor analisado uma centralidade secundária da cidade.

A subcentralidade deste bairro configura como uma aglomeração diversificada e equilibrada de comércio e serviços que no entender de Villaça (2001) não representam o centro principal ou ainda uma réplica, em menor proporção, do centro principal, com o qual concorre em parte, mas sem se igualar com o mesmo.

Em termos de subcentro de cidade média, pela concepção de França (2010), também está ocorrendo descentralização do núcleo central, com surgimento de nova centralidade e de novas formas comerciais, justificando assim o surgimento de subcentros de comércio e serviços.

Conforme os tipos de subcentros definidos por Giuliano e Small (1991 apud O'SULLIVAN, 1996) trata-se de subcentro misturado de serviços, ainda restrito. Mas que poderá se constituir como o centro tradicional se fornecer uma maior variedade de serviços.

5 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS DO DIAGNÓSTICO DOS MORADORES SOBRE A INFRAESTRUTURA URBANA DO SUBCENTRO

Este capítulo apresenta os resultados do diagnóstico de percepção dos moradores sobre a infraestrutura urbana do subcentro São Cristóvão, que foram obtidos por entrevistas estruturadas aplicadas por meio de questionários.

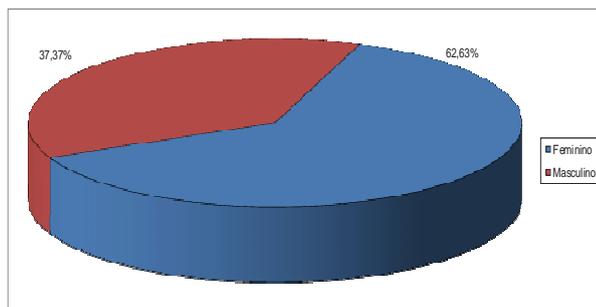
O texto a seguir tem por objetivo apresentar e analisar os dados obtidos através do questionário respondido pelos sujeitos do estudo.

Conforme os dados obtidos do IBGE do Setor 12 da Lei dos Bairros em Passo Fundo (lei nº 143/2005), os bairros são classificados como região do bairro. O setor 12 é denominado região do bairro São Cristóvão, sendo formada pelos bairros Ricci, Jardim André Rebechi e Copacabana e pelos loteamento Dr. Cesar Santos, São Cristóvão II, Via Sul, Santo Antônio (popularmente apelidado de Sovaco da Cobra) e Perimetral Sul. Em 2012, apresentava população total de 11.154 pessoas, sendo 5.400 homens e 5.754 mulheres, em 3.602 domicílios (IBGE, 2010).

5.1 Perfil dos moradores entrevistados no subcentro

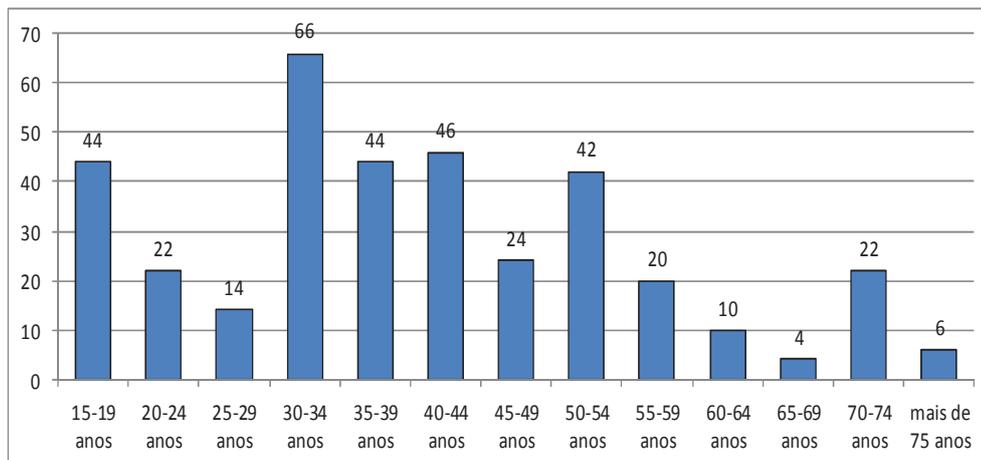
Quanto ao sexo dos entrevistados, dos 364 moradores, 62,63% eram mulheres e 37,37% homens. A proporção segue a tendência de predominância de mulheres, compatível com o apresentado no bairro São Cristóvão, onde a população é constituída de 5.754 mulheres (51,6%) e de 5.400 homens (48,4%). Na área urbana de Passo Fundo, a estimativa da população em 2011 foi de 186.083 pessoas, sendo 52,4% de mulheres e 47,6% de homens. (Gráfico 2).

Gráfico 1: Sexo dos entrevistados do subcentro São Cristóvão



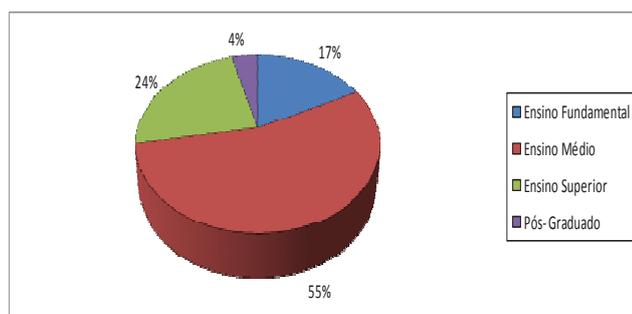
Quanto à faixa etária, a maioria dos entrevistados possui entre 30-34 anos (18%) e entre 40-44 anos (13%), conforme demonstrado no Gráfico 2.

Gráfico 2: Faixa etária dos entrevistados



Quanto ao grau de instrução do entrevistado, 17% possui o ensino fundamental, 55% possui o ensino médio, 24% o ensino superior e 4% pós-graduação, demonstrando o predomínio de formação em ensino médio, conforme o gráfico 3.

Gráfico 3: Instrução dos entrevistados.



Em relação à ocupação dos entrevistados, organizou-se uma tabela mantendo-se exatamente a nomenclatura usada por estes, optando-se por não proceder a agrupações tendo em vista a Classificação Brasileira de Ocupações, que abrange, além da ocupação, a família ocupacional e seus sinônimos. Dos 364 moradores entrevistados, 225 pessoas (61,8 %) trabalham em ocupações do setor terciário (comércio e serviços) e 10 (2,7%) em ocupações do setor secundário (indústria); e no lar 23 (6,3%), 38 são aposentados (10,4 %) e 61 estudantes (16,7 %), apresentado na tabela 3.

Tabela 3: Ocupação dos entrevistados.

Ocupação	Nº entrevistados	Ocupação	Nº entrevistados
Açougueiro	1	Engenheiro mecânico	2
Advogado	2	Estudante	61
Agente de Trânsito	6	Farmacêutico	1
Agente educacional	2	Fiscal de vendas	6
Aposentado	38	Funcionário público	8
Auxiliar administrativo	2	Funcionário de indústria Doux	8
Cabeleireiro	4	Gerente de vendas	4
Caixa de banco	2	Lojista	18
Chapeador	4	Manicure	4
Cobrador	8	Mecânico	2
Comerciante	11	Merendeira	8
Dentista	4	Montador	6
Diarista	17	Óptica	1
Do lar	23	Pastor	1
Doméstica	12	Professor	24
Empresário	14	Secretária	24
Enfermeiro	2	Servente de pedreiro	2
Engenheiro civil	2	Vendedor	23

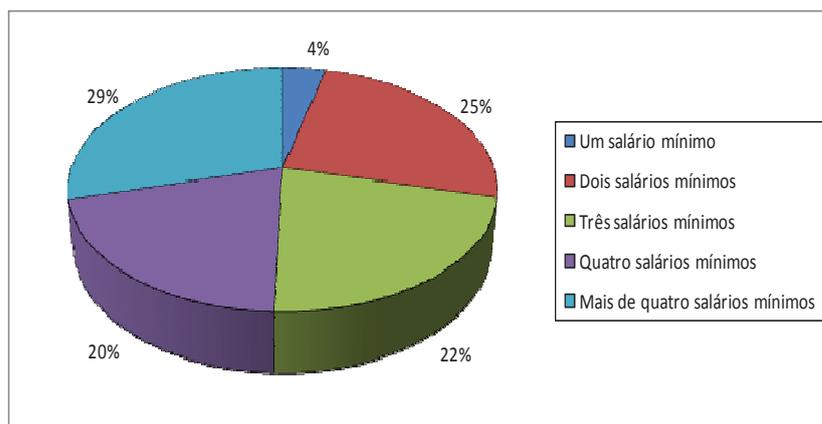
Em relação à renda familiar, há predominância de famílias com renda familiar de mais de quatro salários mínimos (29%), seguidas das que possuem renda de dois salários mínimos (25%) e quatro salários mínimos (20%). A tabela 4 mostra as classes de renda, segundo IBGE, com base no número de salários mínimos.

Tabela 4: Classes de renda, segundo o IBGE.

Classe A	Quem tem renda acima de 30 salários mínimos.
Classe B	De 15 a 30 salários mínimos.
Classe C	De 6 a 15 salários mínimos.
Classe D	De 2 a 6 salários mínimos.
Classe E	Até 2 salários mínimos.

Conforme as classes de renda propostas pelo IBGE, verifica-se que a maioria dos entrevistados se enquadram na classe D de renda familiar, ou seja, ganham uma média mensal de dois a seis salários mínimos, conforme o gráfico 4.

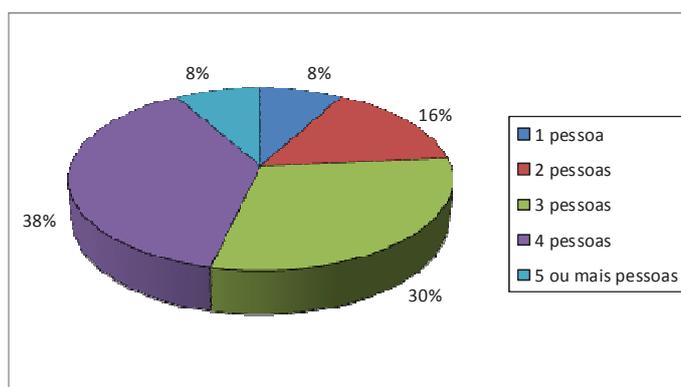
Gráfico 4: Renda familiar dos entrevistados.



5.2 Componentes familiares

Quanto aos componentes familiares dos entrevistados, 29 unidades familiares são formadas por apenas uma pessoa (8%), 27 são formadas por duas pessoas (16%), 109 são formadas por três pessoas (30%), 139 por quatro pessoas (38%) e 30 são formadas por cinco ou mais pessoas (8%), podemos relatar que a grande maioria das famílias do subcentro é formada por três ou quatro pessoas. Resulta em média de 3,34 pessoas por unidade familiar, provavelmente constituídas pelo casal e um ou dois filhos, seguindo a tendência municipal e nacional de redução de habitantes por domicílio.

Gráfico 5: Composição familiar dos entrevistados.



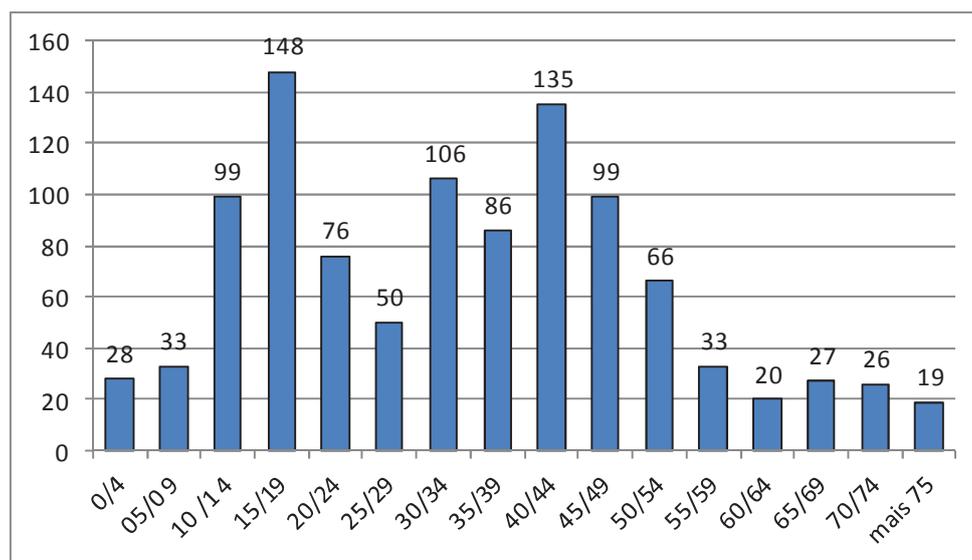
Em relação à faixa etária (em anos) das famílias dos entrevistados, observa-se que, em relação à faixa etária dos componentes das famílias, a maior faixa etária é de 15 a 19 anos (14%), seguida das faixas etárias de 40 a 44 anos (13%), de 30 a 34 anos (10%), de 10 a 14

anos (9%) e de 45 a 49 anos (9%) (Tabela 5 e Gráfico 6). Ou seja, população jovem e adulta é a maioria no subcentro São Cristóvão.

Tabela 5: Gráfico da faixa etária familiar dos entrevistados

0/4	5/9	10/14	15/19	20/24	25/29	30/34	35/39	40/44	45/49	50/54	55/59	60/64	65/69	70/74	+
28	33	99	148	76	50	106	86	135	99	66	33	20	27	26	19

Gráfico 6: Gráfico da faixa etária familiar dos entrevistados.



5.2 Avaliação da satisfação e frequência dos moradores em relação à estrutura urbana do bairro

Este item apresenta os resultados da satisfação e frequência dos moradores com a estrutura urbana do bairro, em relação aos aspectos de serviços urbanos, equipamentos comunitários, serviços de saúde, abastecimento e prestação de serviços.

5.2.1 Satisfação em relação aos serviços urbanos no bairro

Quanto à classificação dos serviços urbanos no bairro onde moram, as entrevistas evidenciaram que os aspectos foram avaliados positivamente, com valoração bem significativa. Os índices positivos excederam aos 60%, sendo as respostas: a qualidade do bairro, 78,84%; coleta de lixo, 70,87%; abastecimento de água, 69,50%; telefonia fixa,

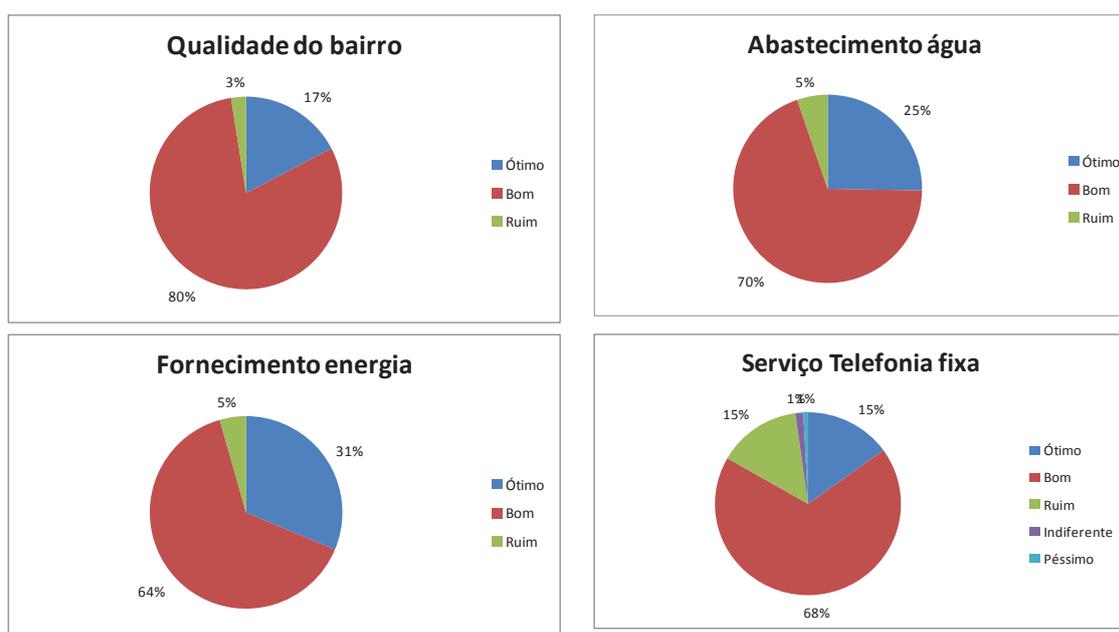
68,13%; transporte coletivo, 67,8%; fornecimento de energia, 64,28%. Os aspectos avaliados em faixa intermediária receberam boa avaliação de um percentual aproximado de 50% dos entrevistados, com as seguintes respostas: mobiliário urbano, 53,2%; arborização das ruas, 47,5%; iluminação pública, 46,9% e passeios de pedestres, 43,4%. Os aspectos avaliados negativamente, com valoração ruim significativa, foram: segurança pública, 67,0%; pavimentação das ruas, 45,87% e serviço de esgoto, 36,53%. Os resultados por item avaliado estão demonstrados na Tabela 5 e Gráfico 7 e indicam tendência de avaliação positiva dos entrevistados.

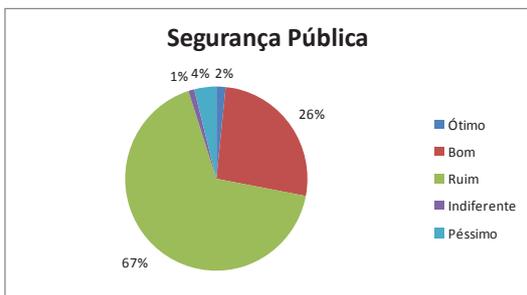
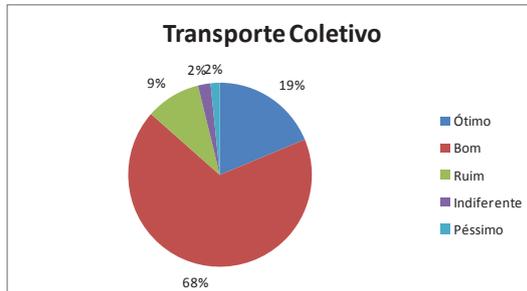
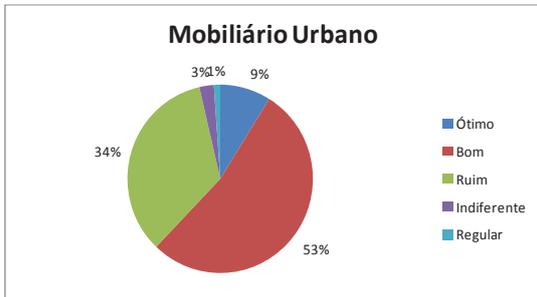
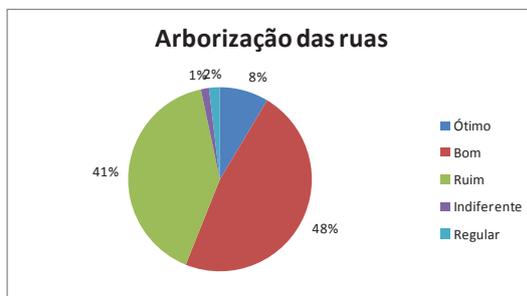
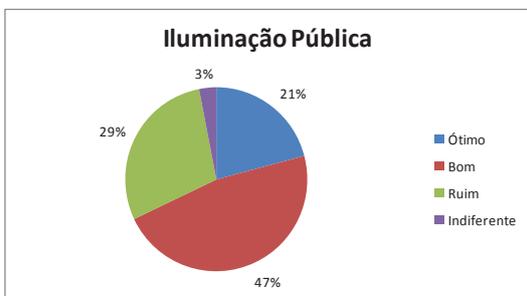
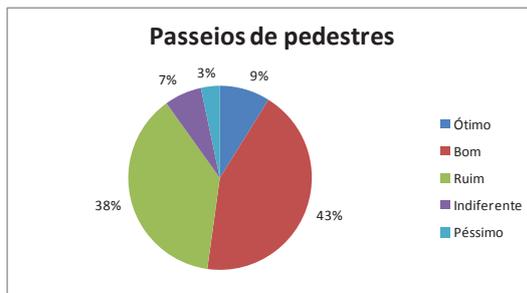
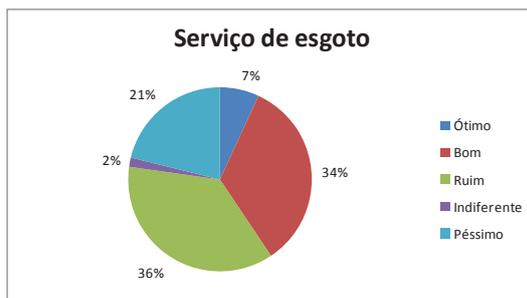
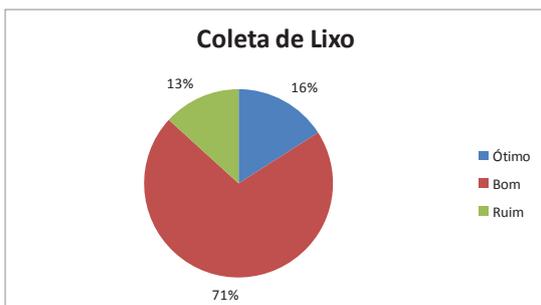
Tabela 6: Opinião dos entrevistados quanto aos serviços urbanos no subcentro.

Serviços urbanos	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Indiferente/ NSA
Qualidade do bairro	62	287		9		
Abastecimento água	92	253		19		
Fornecimento energia	114	234		16		
Serviço telefonia fixa	55	248		53	3	5
Coleta de lixo	58	258		48		
Serviço de esgoto	25	123		133	18	65
Pavimentação das ruas	19	151	15	167	13	9
Passeios de pedestres	32	158		138	12	24
Iluminação pública	76	171		106		11
Arborização das ruas	31	173	7	148		5
Mobiliário urbano	32	194	4	125		9
Transporte coletivo	68	247		35	6	8
Segurança pública	6	96		244	14	4

Fonte: Levantamento de campo, 2012.

Gráfico 7: Opinião dos usuários em relação aos serviços urbanos do subcentro.





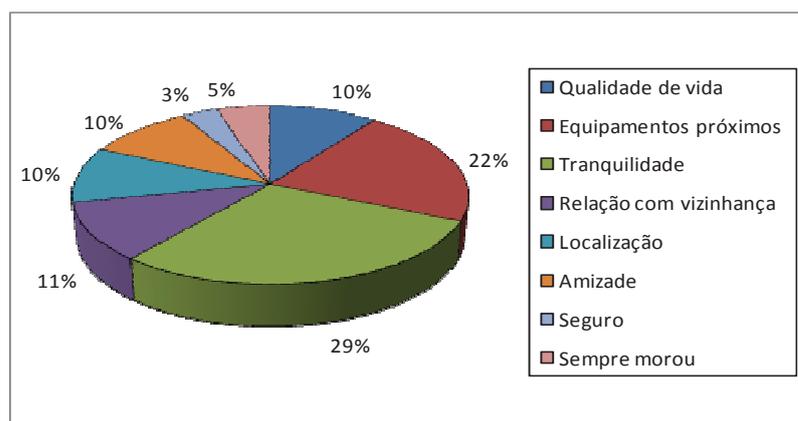
De acordo com a Prefeitura Municipal de Passo Fundo, 99% da população é atendida em relação à rede de água, com uma extensão de 540 km com 3 estações de tratamento. No que concerne à rede de esgoto a extensão é de 33.000m, sendo 20% do esgoto tratado. Em relação ao lixo, a produção diária média no município é de 85 toneladas, o que significa um montante de 2.125 toneladas por mês. A coleta terceirizada atende 98% da zona urbana. A

prefeitura conta com uma usina de reciclagem de lixo situada a 10 km do centro da cidade. O aterro é dotado de drenagem simples, que encaminha o chorume para quatro lagoas de estabilização.

5.2.2 Satisfação em relação às qualidade do bairro

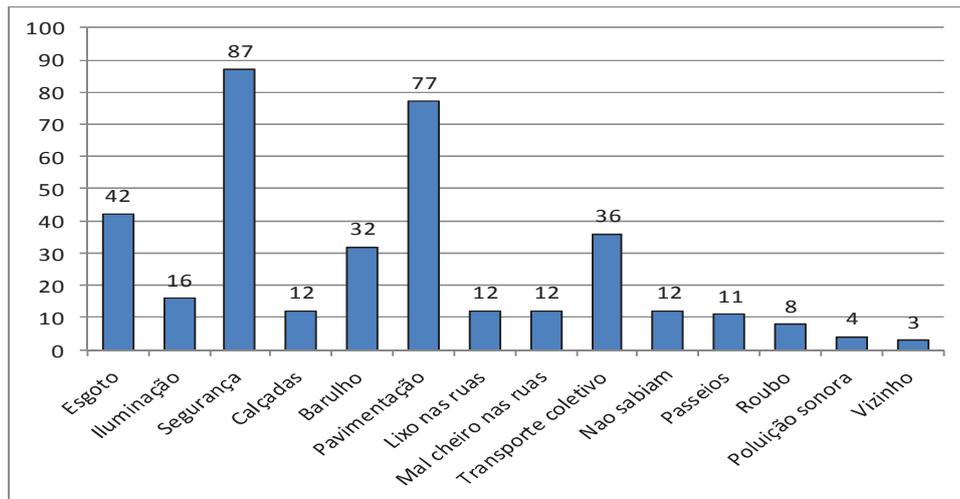
Quando à qualidade do bairro, foram obtidas respostas com vários atributos positivos, quais sejam: tranquilidade (29%), equipamentos próximos (22%), relação com vizinhança (11%), qualidade de vida (10%), localização (10%), amizade (10%), pessoas que sempre moraram neste bairro (5%), portanto, não sabem se tem outro bairro melhor para morar e (3%) responderam que é um lugar seguro, conforme mostra o Gráfico 8.

Gráfico 8: satisfação dos entrevistados com aspectos positivos do bairro.



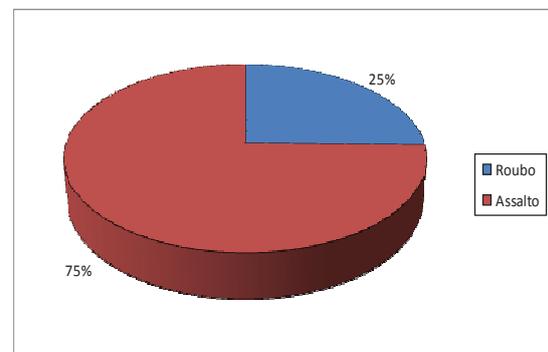
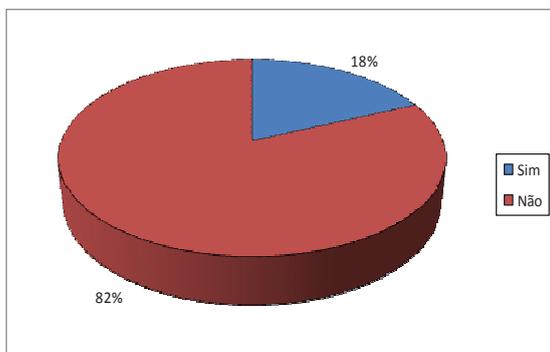
Em relação aos aspectos problemáticos do bairro, os entrevistados falaram realmente o que mais os incomoda no bairro, sendo que 87 dos entrevistados acham que o maior problema é a falta de segurança somado um total de (24%), seguido de pavimentação (21%), transporte coletivo (21%), esgoto (12%), iluminação (5%), calçadas (3%), barulho (9%), lixo nas ruas (3%), mau cheiro nas ruas (3%), passeios (11%), roubo (8%), poluição sonora (4%) e vizinhos (3%). Três por cento dos entrevistados, contudo, disse não saber quais aspectos negativos apontar (Gráfico 9).

Gráfico 9: Insatisfação dos entrevistados com aspectos negativos do bairro



Em relação à percepção sobre violência no bairro, 67 entrevistados (18%) responderam que já sofreram algum tipo de violência, enquanto 297 (82%) informaram nunca ter sofrido violência no bairro. Com esses dados podemos concluir que o subcentro é um lugar com tendência calma e bom para morar, pois o índice de violência no subcentro é baixo, conforme evidencia o Gráfico 10.

Gráfico 10: Percepção de violência sobre os entrevistados no bairro. Gráfico 11: Tipos de violência sofrida pelos entrevistados no bairro.

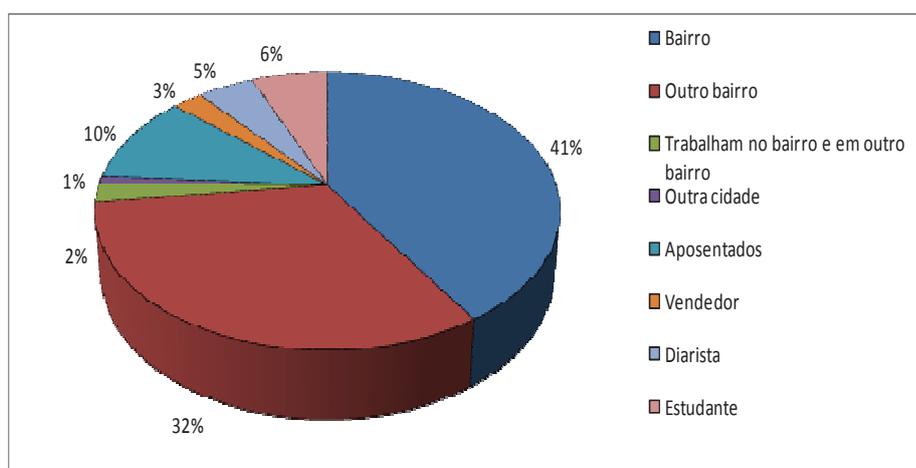


Em relação ao tipo de violência sofrida no subcentro, 17 (25%) dos entrevistados já passaram por roubo e 50 (75%) sofreram assalto (Gráfico 11).

5.3 Frequência ao trabalho do entrevistado

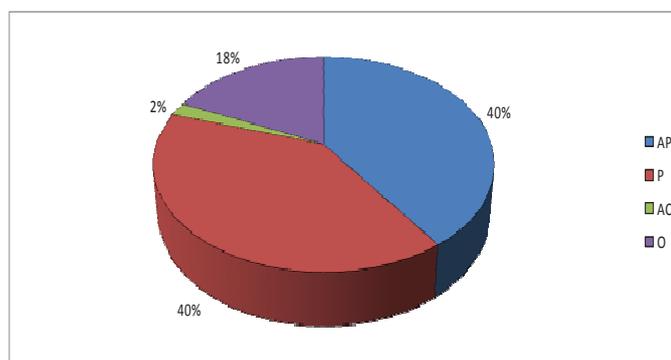
Das 364 pessoas entrevistadas, 149 trabalham no próprio bairro (41%), 117 trabalha outro bairro (32%), 8 pessoas possuem mais que um trabalho e trabalham no bairro e em outro subcentro (2%). Esse número é bem significativo, pois a maior parte dos entrevistados trabalha no próprio bairro. Além desses, foram obtidas outras respostas: 38 pessoas são aposentadas (10%), 23 estudantes (6%), 17 diaristas (5%), 9 vendedores (3%) e 3 trabalham em outra cidade (1%) (Gráfico 12).

Gráfico 12: Local de trabalho dos entrevistados



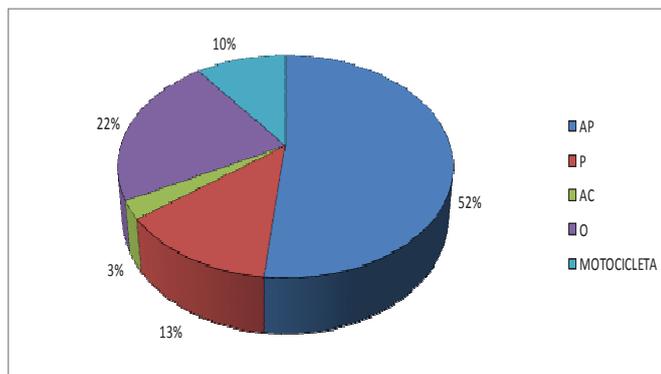
Dos 149 entrevistados que trabalham no próprio bairro, 60 se deslocam de automóvel próprio (40%), 59 se deslocam a pé (40%), 27 de ônibus (18%) e 3 recorrem à carona (2%). Nesse aspecto, os índices de deslocamento de automóvel se equivalem aos de deslocamento a pé, significativamente maiores que o deslocamento de ônibus, tendo como principal motivo a localização do trabalho próximo à residência. Isso pode significar que a preferência pelo deslocamento de automóvel, indique insuficiência ou baixa qualidade no transporte coletivo.

Gráfico 13: Modalidade de deslocamento do entrevistado para o trabalho no bairro.



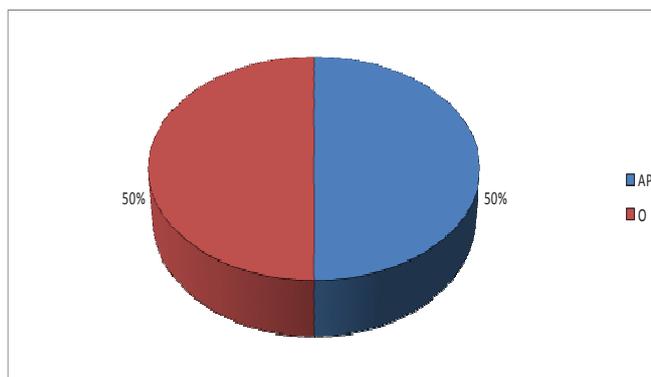
Dos 117 que trabalham em outros bairros, sessenta se deslocam de automóvel próprio (52%), 27 se deslocam de ônibus (22%), 15 se deslocam a pé (13%), 12 usam motocicleta (10%) e 3 recorrem à carona (3%) (Gráfico 14).

Gráfico 14: Modalidade de deslocamento para frequência ao trabalho fora do bairro



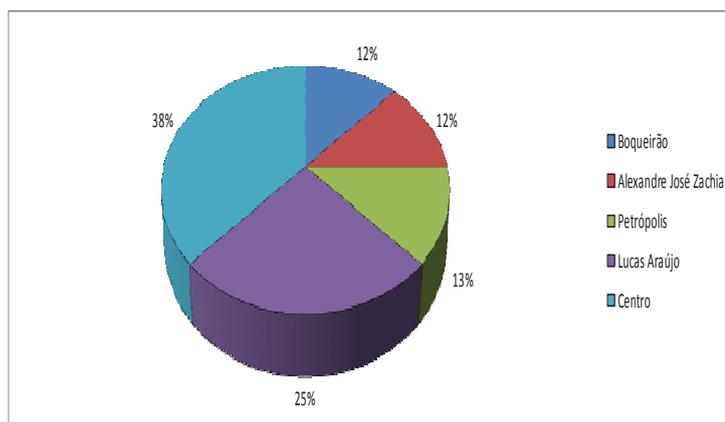
Quanto aos oito entrevistados que trabalham no próprio bairro e em outro bairro ao mesmo tempo, quatro se deslocam de automóvel próprio (50%) e os outros quatro se deslocam de ônibus (50%). (Gráfico 15).

Gráfico 15: Modalidade de deslocamento para frequência ao trabalho no bairro e fora do bairro.



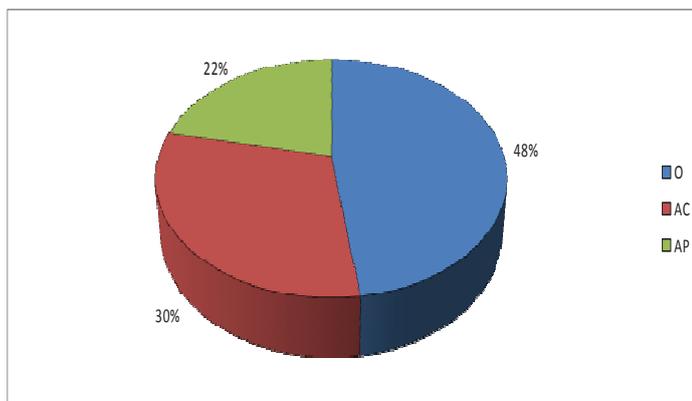
Desses, três trabalham no centro (38%), dois trabalham no bairro Lucas Araújo (22%), um trabalha no bairro Petrópolis (13%), um no Boqueirão (12%) e um no bairro Alexandre José Zachia (12%) (Gráfico 16).

Gráfico 16: Local de frequência ao trabalho fora do bairro



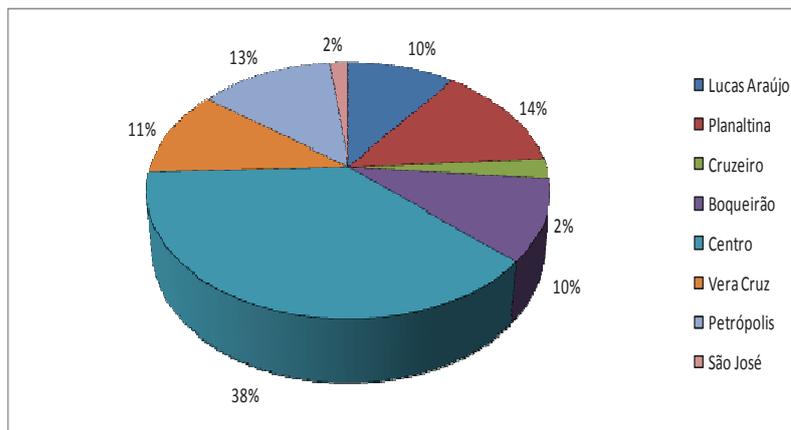
Dos entrevistados que trabalham em outras cidades, três se deslocam de automóvel próprio (100%). Dentre os trabalhadores que não possuem local fixo de trabalho, os nove vendedores utilizam carro próprio ou da empresa e as 17 diaristas utilizam ônibus. Do total de estudantes, 11 usam ônibus (48%), sete recorrem à carona (30%) e cinco se deslocam de automóvel próprio (22%) (Gráfico 17).

Gráfico 17: Modalidade de deslocamento dos estudantes.



Dos 117 entrevistados que trabalham em outros bairros, 44 trabalham no centro (38%), 16 no bairro Planaltina (14%), 15 no bairro Petrópolis (13%), 13 no bairro Vera Cruz (11%), 12 no bairro Boqueirão (10%), 12 no bairro Lucas Araújo (10%), três no bairro Cruzeiro (2%) e dois no bairro São José (2%). Nesse caso, verifica-se a prevalência em relação ao centro principal como local de trabalho fora do bairro, confirmando a dependência forte do subcentro São Cristóvão (Gráfico 18).

Gráfico 18: Local de trabalho do entrevistado fora do bairro.



5.4 Frequência do entrevistado e grupo familiar em relação às escolas

Em relação à frequência à escola dos componentes do grupo familiar, observa-se que 254 (58,4%) estudam no próprio bairro e 181 (41,6%) frequentam escolas situadas em outros bairros. Apesar de a maioria estudar no próprio bairro, observa-se que a frequência ao ensino médio é a prevalente, indicando que nas modalidades de creche e ensino fundamental há uma distribuição em outros bairros. No caso de curso pré-vestibular, graduação e pós-graduação, todos são frequentados em outros bairros, pois o subcentro São Cristóvão não dispõe dessas modalidades. (Tabela 7).

Tabela 7: Local de frequência a escolas do grupo familiar.

	Bairro	Outros bairros	Tem no bairro?	
Creche	16	12		
Fund. séries iniciais	21	12		
Fund. séries finais	58	41		
Ensino médio	142	6		
Curso profissionalizante	13	24		
Curso pré-vestibular		18	não	
Curso para concurso	4	12		
Graduação		39	não	
Pós-graduação		17	não	
Total	254	181		435

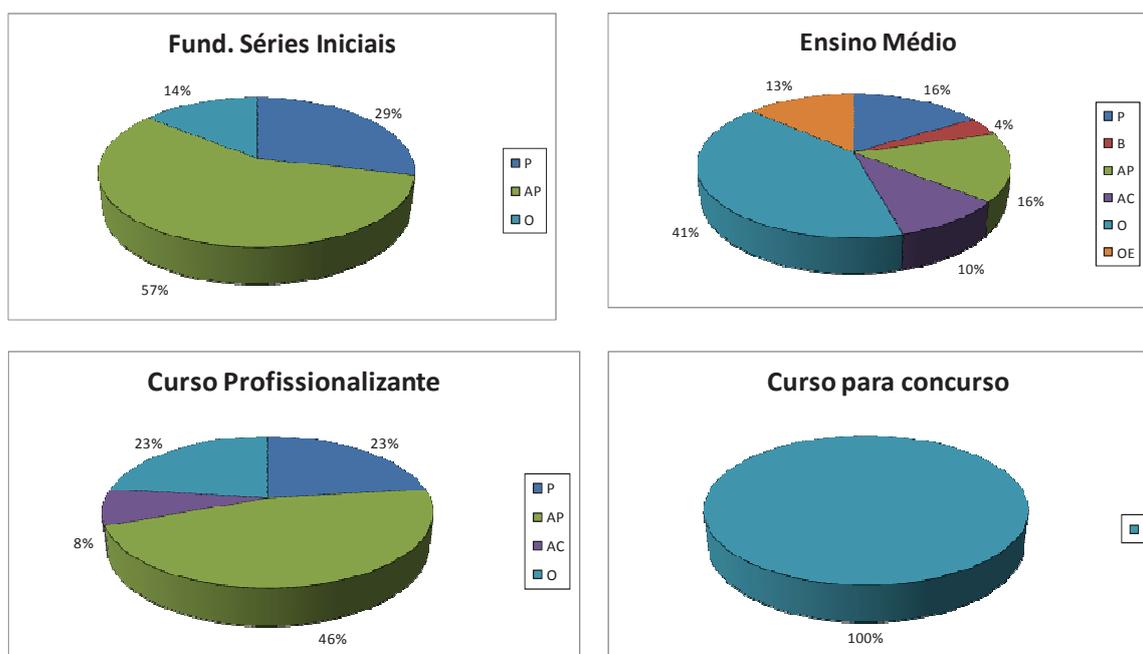
Em relação à modalidade de deslocamento para as escolas frequentadas no bairro, dos 254 respondentes, 53 deslocam-se a pé (20%), 6 de bicicleta (2,3%), 65 de automóvel próprio (25,5%), 15 de carona (6%), 79 de ônibus coletivo (31%) e 36 (14%) de outro transporte coletivo. Observa-se a predominância de transporte de ônibus, seguida pelo uso de automóvel próprio, o que é indicativo de que a localização dos estabelecimentos escolares não possibilita

o deslocamento predominante a pé, exigindo o uso de veículos em mais de 62,5% dos deslocamentos. (Tabela 8 e Gráfico 19).

Tabela 8: Modalidade de deslocamento para frequência à escola no bairro

	Bairro	P	B	AP	AC	O	OE	Qual?
Creche	16	3		11		2		
Fund. séries iniciais	21	6		12		3		
Fund. séries finais	58	18		14		9	17	
Ensino médio	142	23	6	22	14	58	19	
Curso profissionalizante	13	3		6	1	3		
Curso pré-vestibular								
Curso para concurso	4					4		
Graduação								
Pós-graduação								
Total	254	53	6	65	15	79	36	
		20	2,3	255	6	31	14	

Gráfico 19: Modalidade de deslocamento para frequência a escolas no bairro.



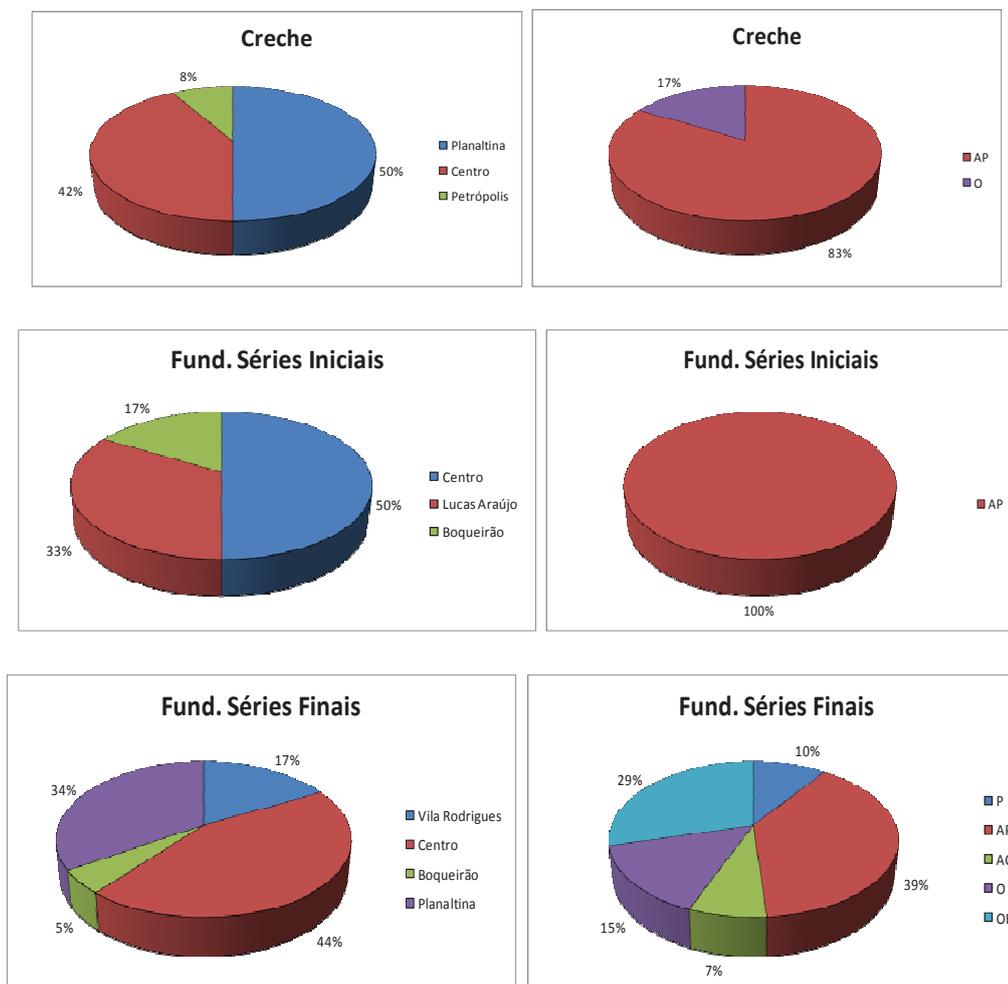
Em relação à frequência à escola em outros bairros, ocorre predominância do Centro (59%), seguido do bairro São José (15%), da Vila Rodrigues (7,7%) e dos bairros Planaltina (3,3%), Boqueirão (1,1%) e Petrópolis (0,5%). A maior frequência de estudos em outros bairros é decorrente de cursos em nível de graduação e pós-graduação, no bairro São José, no centro e na Vila Rodrigues, onde existem instituições de ensino superior. A outra modalidade mais frequentada fora do bairro é a de cursos profissionalizantes, todos no centro. (Tabela 9 e Gráfico 20).

Tabela 9: Modalidade de deslocamento para frequência a escola em outros bairros.

	OB	Qual?	P	B	AP	AC	O	EO	Qual?
Creche	12	Planaltina 6 Centro 5 Petrópolis 1			10		2		
Fund. séries iniciais	12	Centro 6 Lucas Araújo 4 Boqueirao 2			12				
Fund. séries finais	41	Vila Rodrigues 7 Centro 18 Boqueirao 2 Planaltina 14	4		16	3	6	12	
Ensino Médio	6	Centro 6					6		
Curso Profissionalizante	24	Centro 24			13	2	9		
Curso Pré Vestibular	18	Centro 14				4	14		
Curso para concurso	12	Centro 12				2	10		
Graduação	39	São José 19 Centro 13 Vila Rodrigues 7			10	6	23		
Pós-graduação	17	Centro 9 São José 8			6		11		
Total	181		4		67	17	81		

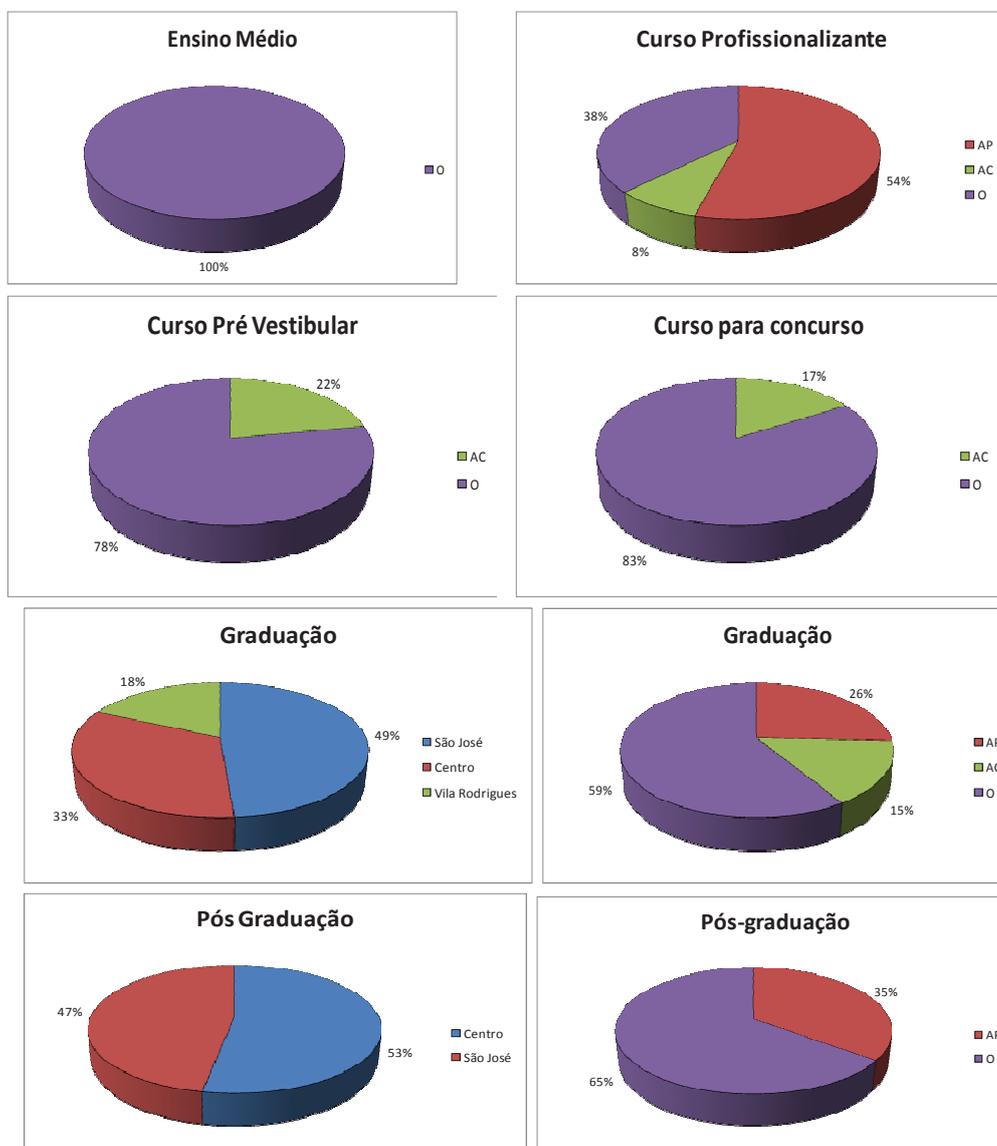
Legenda: B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio; AC=automóvel carona; O=ônibus urbano; OE=ônibus empresa, lotação, ônibus intermunicipal.

Gráfico 20: Modalidades de deslocamento para frequência a escolas fora do bairro.



Para frequência ao ensino médio e curso pré-vestibular em outros bairros, 100% dos entrevistados vão ao centro. Para graduação e pós-graduação,, os entrevistados vão ao centro, Vila Rodrigues e Bairro São José. (Gráfico 21).

Gráfico 21: Modalidades de deslocamento para frequência a escolas fora do bairro.



Em relação ao tipo de escola frequentado, nos níveis creche, ensino fundamental e ensino médio, observa-se a predominância de frequência a estabelecimentos públicos, enquanto que nos níveis pré-vestibular, concursos, graduação e pós-graduação a frequência maior é em estabelecimentos privados. Na cidade, há apenas um estabelecimento público de ensino superior com oferta restrita de cursos e localização em bairro afastado (Instituto Federal). (Tabela 10 e Gráfico 22 e 23).

Tabela 10: Tipo de estabelecimentos escolares frequentados pelos moradores.

	Pública	Privada
Creche	22	6
Fund. séries iniciais	26	7
Fund. séries finais	62	37
Ensino médio	142	6
Curso profissionalizante	33	4
Curso pré-vestibular		18
Curso preparatório para concurso		16
Graduação		39
Pós-graduação		17

Gráfico 22: Estabelecimentos públicos frequentados por de ensino.

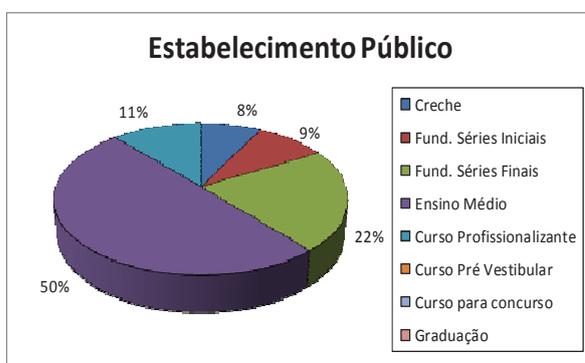
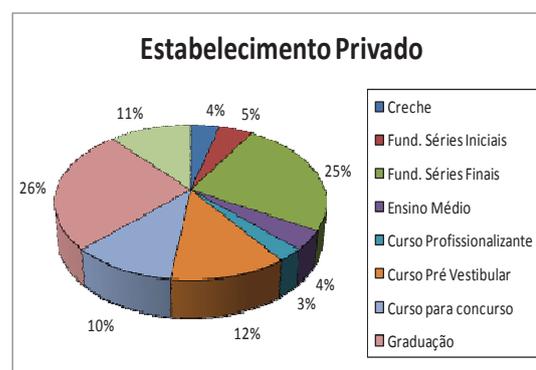


Gráfico 23: Estabelecimentos privados frequentados por nível de ensino.



5.4.1 Frequência em relação aos equipamentos comunitários no bairro

Os equipamentos comunitários considerados foram espaços culturais, de lazer, de esporte e recreação, incluindo o *shopping Center*.

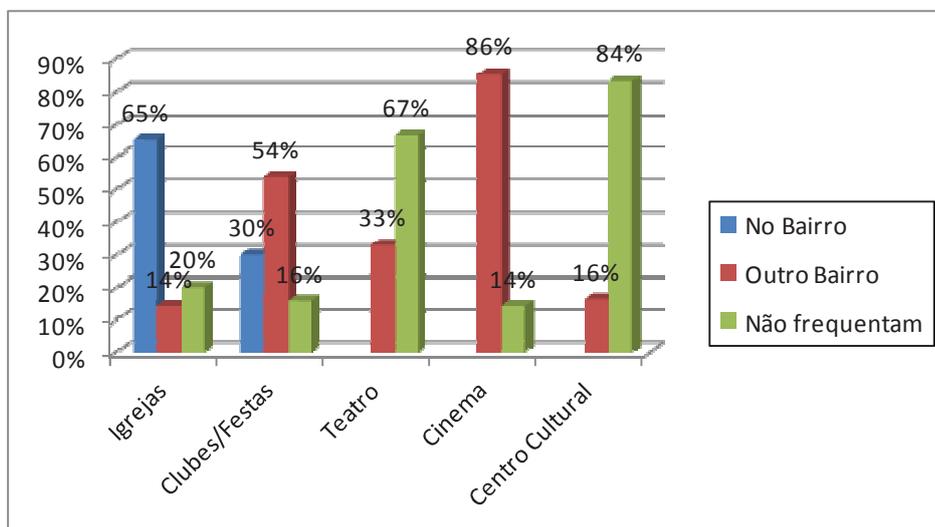
5.4.1.1 Espaços culturais

Foram considerados espaços culturais cinemas, igrejas, clubes e festas, teatros e centro cultural. Avaliou-se, sobre o tema, se esses espaços são frequentados pelos moradores e, em caso afirmativo, o local em que situam-se, se no próprio bairro ou em outras áreas.

A frequência mais significativa aos equipamentos culturais no bairro diz respeito à igreja (65%) e aos clubes (30%), em contraposição a outros bairros, onde a frequência é mais significativa em clubes (54%) do que em igrejas (14%), sendo que 20% dos entrevistados não frequentam igrejas e 15% não frequentam clubes. Os equipamentos não disponíveis no bairro

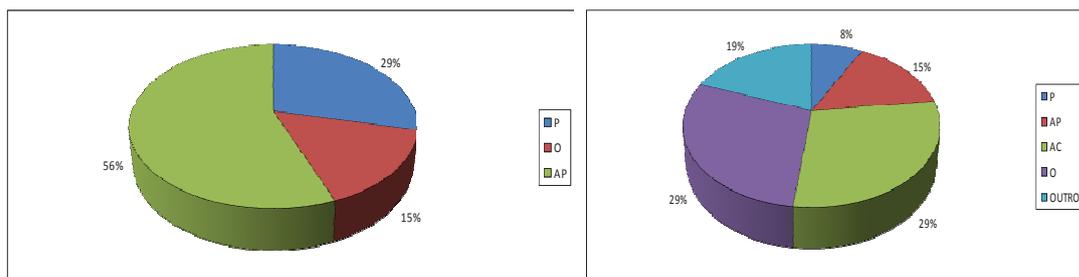
e frequentados em outros bairros são teatro (33%), cinema (86%) e centro cultural (16%), sendo que 67% dos entrevistados não frequentam teatro, 14% relataram não costumar ir ao cinema e 84% não ir a centro cultural (Gráfico 24).

Gráfico 24: Frequência dos espaços culturais no bairro e em outros bairros.



Em relação ao deslocamento para as igrejas, dos 238 entrevistados que frequentam instituição religiosa no próprio bairro, 68 deslocam-se a pé (P) (29%), 37 de ônibus (O) (15%) e 133 de automóvel próprio (AP) (56%), conforme denota o Gráfico 25.

Gráfico 25: Meios de transporte utilizados para frequência à igreja.



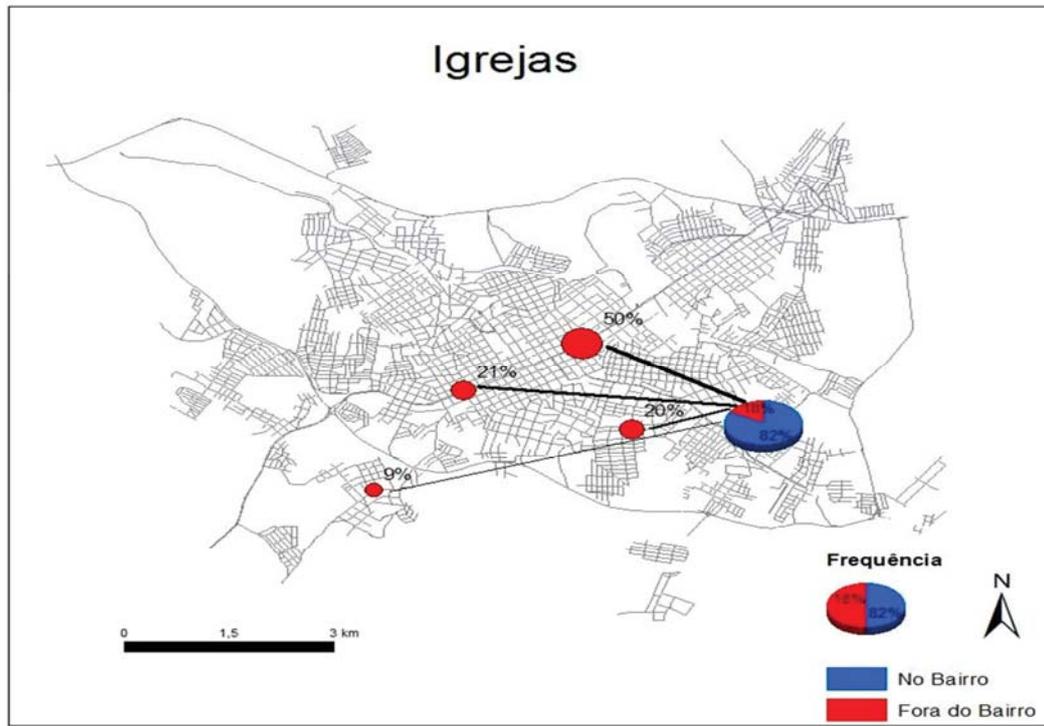
a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Dos 52 entrevistados que frequentam igrejas em outro bairro, 26 deslocam-se até o centro, 11 vão ao bairro Boqueirão, 10 ao bairro Lucas Araújo e 5 vão ao bairro Santa Marta. (Gráfico 26). Quanto ao modal de transporte para outros bairros, 4 se deslocam a pé (P) (8%), 8 de carro próprio (AP) (15%), 15 de carona (AC) (29%), 15 de ônibus (O) (29%) e 10 de lotação ou outros meios (OE) (19%). Dos entrevistados, 74 não frequentam igrejas.

Frequentar determinada igreja indica a devoção particular em determinada crença, sendo que a distribuição das igrejas depende da religião ou da solicitação da comunidade.

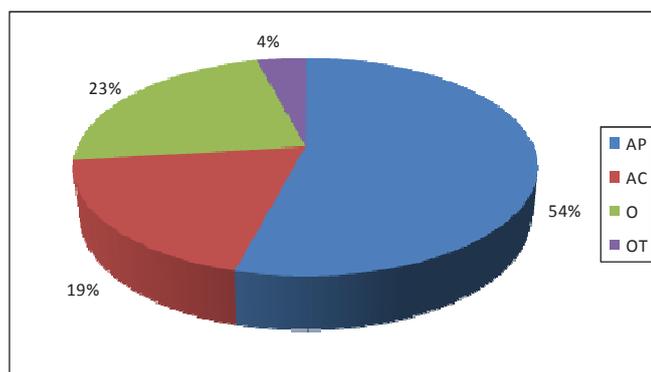
Gráfico 26: Deslocamento dos entrevistados para frequência a igrejas.



Quanto à frequência a clubes e festas, 30% dos entrevistados revelaram frequentar esses espaços no próprio bairro, 54% em outro bairro e 16% disseram não frequentar. Dos 196 entrevistados que frequentam essas instituições em outros bairros, 73 vão até o centro, 47 ao bairro Boqueirão, 23 ao bairro Roselândia, 16 ao bairro Planaltina, 12 ao bairro São José, quatro ao bairro Maggi e 21 a outros bairros. A frequência em clubes e festas nem sempre é determinada pela proximidade, dependendo, muitas vezes, das relações sociais e familiares.

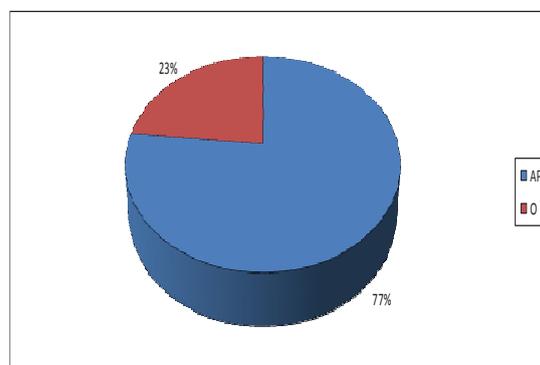
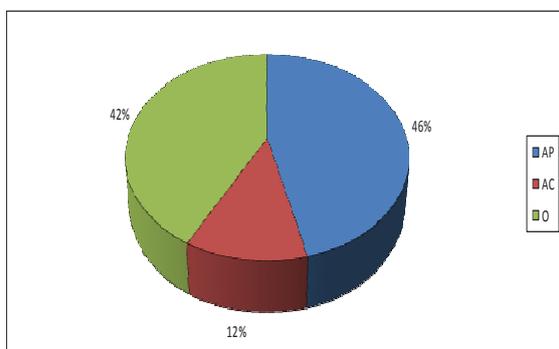
Quanto ao modal de transporte para outros bairros, 106 deslocam-se em carro próprio (54%), 37 de carona (19%), 45 de ônibus (23%) e 8 de moto ou outros meios (4%), conforme demonstra o Gráfico 27.

Gráfico 27: Meios de transporte utilizados para frequência em clubes e festas em outros bairros.



Quanto à frequência em teatro e cinema, considerando não haver estabelecimentos dessa natureza no bairro estudado, os moradores, quando desejam assistir a esse tipo de espetáculo, se deslocam para outros bairros. Para teatro, 121 dos entrevistados deslocam-se ao centro com carro próprio ou de ônibus. Para cinema, 264 dos entrevistados deslocam-se até o centro e 48 até o bairro Petrópolis. Dos que frequentam cinema, 168 o fazem de automóvel próprio (46%), 43 de carona (12%) e 153 de ônibus (42%), conforme mostra o Gráfico 28.

Gráfico 28: Meios de transporte utilizados para frequência em cinemas em outros bairros. Gráfico 29: Meios de transporte utilizados para frequência a centros culturais em outros bairros.

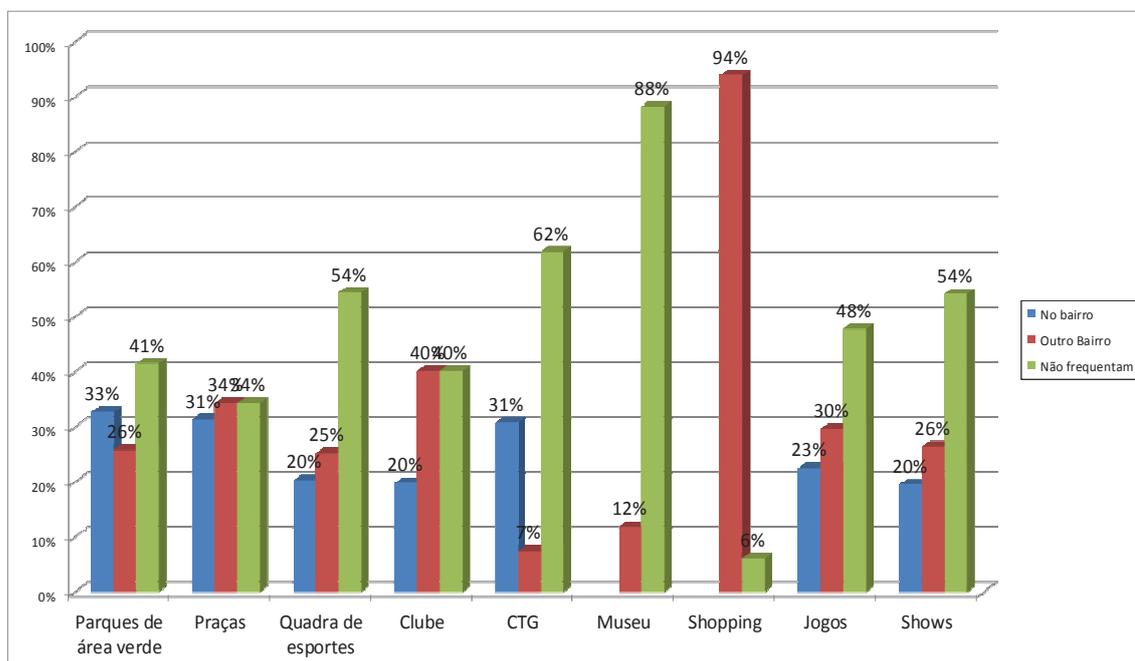


Da mesma forma, não há centro cultural no bairro, sendo assim, 60 entrevistados informaram ir até o centro, 46 deles de automóvel próprio (77%) e 14 de ônibus (23%). (Gráfico 29).

5.4.1.2 Espaços de lazer

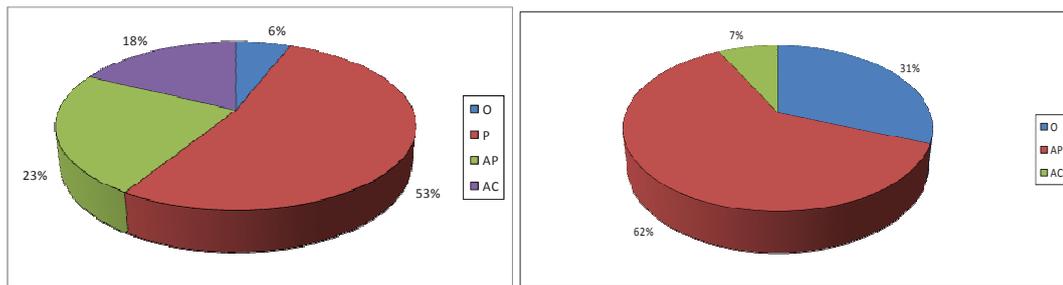
Em relação aos espaços de lazer, a frequência mais significativa ocorre em praças (65%), clubes esportivos (60%), parques (59%), jogos (53%), shows (46%), quadra de esportes (45%), CTG (37%) e museus (12%). Destaca-se a frequência a *shopping centers*, informada por 94% dos entrevistados, evidenciando a atratividade desse tipo de equipamento em termos de lazer, além da função de comércio e serviços. (Gráfico 30).

Gráfico 30: Frequência dos entrevistados aos espaços de lazer.



Em relação à frequência aos parques, dos 119 entrevistados que frequentam parques de área verde no próprio bairro (32%), sete o fazem de ônibus (6%), 63 a pé (53%), 28 de automóvel próprio (23%) e 21 de carona (18%). Dos entrevistados que frequentam parques em outros bairros, 34 deslocam-se até o centro, oito até o bairro Santa Terezinha, oito até o Tropeiro Camponês, seis vão ao Boqueirão, 22 até o bairro São José e 16 pessoas responderam que frequentam vários bairros, dependendo do programa e da companhia. Dos entrevistados que frequentam espaços de lazer em outros bairros, 58 pessoas deslocam-se de automóvel próprio (62%), sete pessoas de carona (7%) e 29 de ônibus (31%), conforme mostra o Gráfico 31.

Gráfico 31: Meios de transportes utilizados para deslocamento a parques de área verde no bairro e em outros bairros.

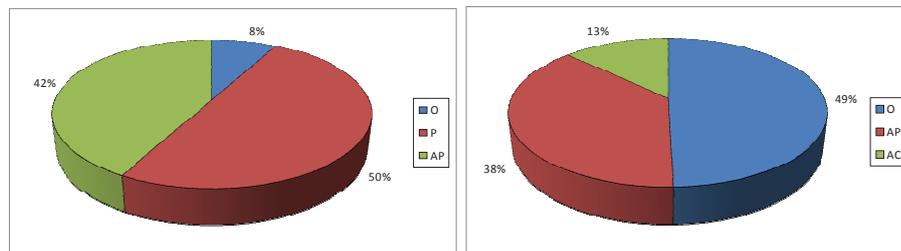


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto à frequência às praças, dos 114 entrevistados que o fazem no bairro (31%), 57 deslocam-se pé (50%), 48 de automóvel próprio (42%), e nove de ônibus (8%). Dos 125 entrevistados que frequentam em outros bairros, 84 frequentam no centro, 33 no bairro Vila Rodrigues/Santa Terezinha e oito no bairro Boqueirão. Desses, 47 deslocam-se de automóvel próprio (38%), 16 de automóvel de carona (13%) e 62 de ônibus (49%), conforme Gráfico 32.

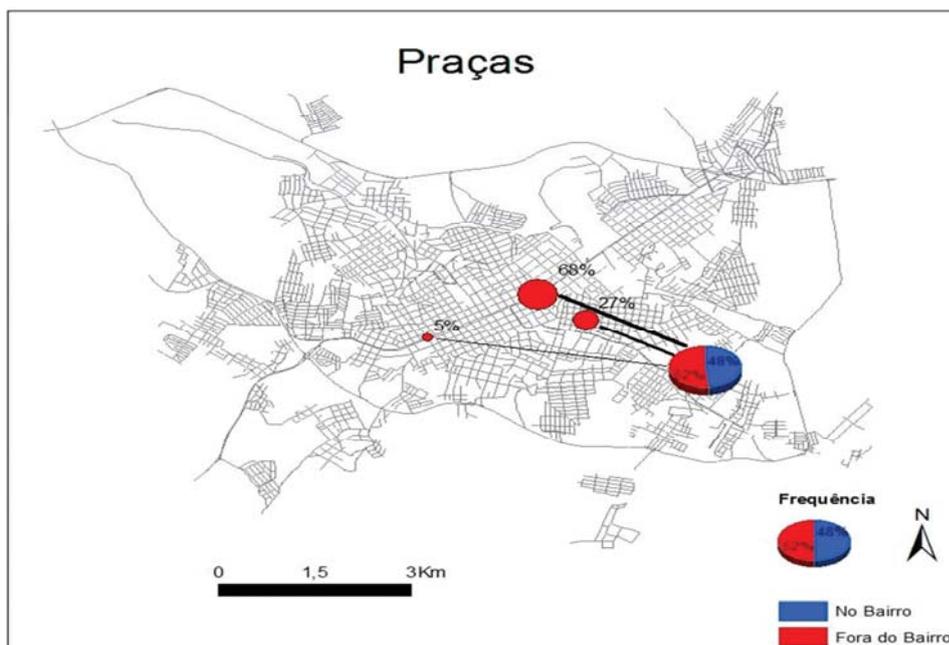
Gráfico 32: Meios de transporte utilizados para frequência em praças



a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

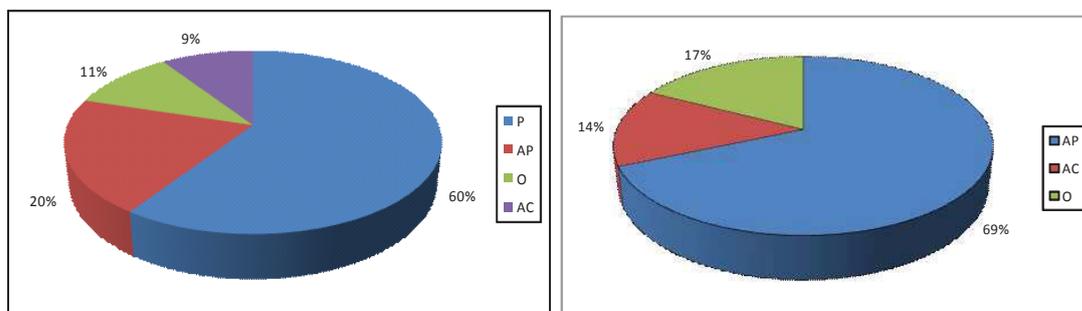
Figura 67: Deslocamento dos entrevistados para frequência a praças.



A escolha da praça corresponde à preferência particular e o motivo que o leva a frequentar tal local, ou seja, a finalidade, por exemplo, se por lazer, descanso, prática de atividade física, ou pela qualidade do espaço.

Em relação à frequência à quadra de esportes, dos 74 entrevistados que a utilizam no próprio bairro (20%), 44 pessoas deslocam-se a pé (60%), 15 de automóvel próprio (20%), oito de ônibus (11%) e sete de carona (9%). Dos 92 entrevistados que frequentam esses espaços em outros bairros, oito deslocam-se até o ginásio Maggi de César, no bairro Petrópolis, 42 ao centro, 19 ao Boqueirão e 23 a outros bairros. Desses, 63 deslocam-se de automóvel próprio (69%), 13 de automóvel de carona (14%) e 16 pessoas usam ônibus (17%). (Gráfico 33).

Gráfico 33: Meios de transporte utilizados para frequência em quadra de esportes.

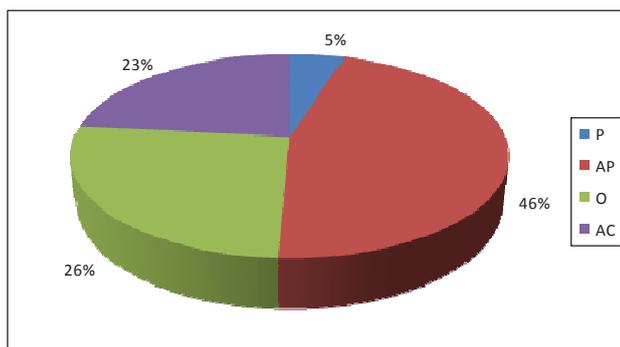


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

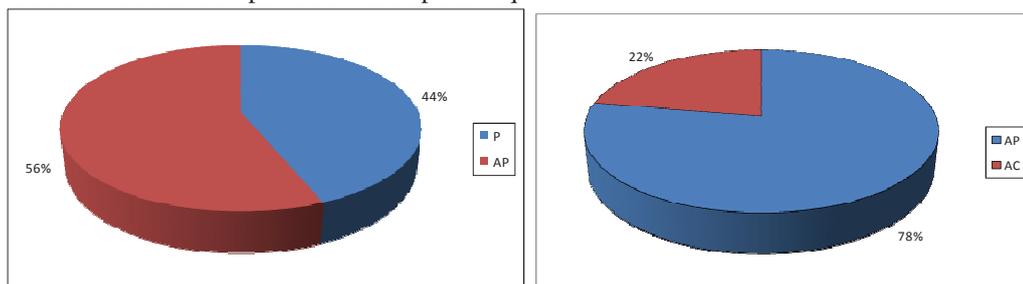
Em relação aos clubes esportivos, 72 entrevistados frequentam clubes situados no bairro (19%). Dos 146 entrevistados que frequentam esse espaço em outros bairros, 78 frequentam o Clube Caixerai Campestre, no bairro Roselândia, 28 o parque da Roselândia, 16 o ginásio Maggi, no bairro Petrópolis e 24 vão a clubes no centro. Desses, sete deslocam-se a pé (5%), 67 de automóvel próprio (46%), 34 de carona (23%) e 38 de ônibus (26%). (Gráfico 34).

Gráfico 34: Meios de transporte utilizados para frequência em clubes.



Em relação à frequência aos Centros de Tradições Gaúchas (CTGs), 112 (30%) entrevistados frequentam CTGs no próprio bairro, dos quais 49 deslocam-se a pé (44%) e 63 de automóvel próprio (56%). Dos 27 entrevistados que frequentam tais centros em outros bairros, 21 deslocam-se de automóvel próprio (78%) e seis recorrem à carona (22%). (Gráfico 35).

Gráfico 35: Meios de transporte utilizados para frequência em CTGs



a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Em relação aos museus, como não há museu no bairro, 43 pessoas disseram visitar os situados no centro, sendo que 37 entrevistados (86%) deslocam-se de automóvel próprio e seis disseram usar ônibus (14%). Dos entrevistados, 321 não frequentam museus. (Gráfico 36).

Gráfico 36: Meios de transporte utilizados para frequência em museus em outros bairros.

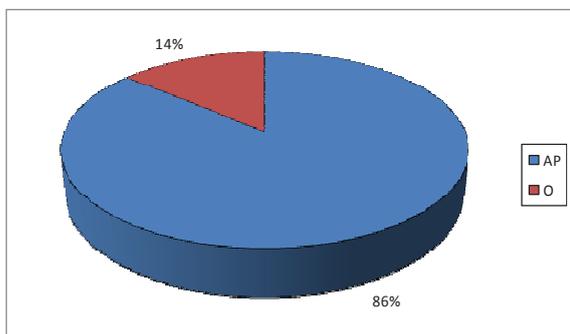
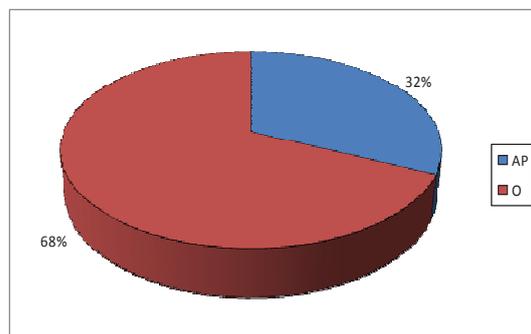


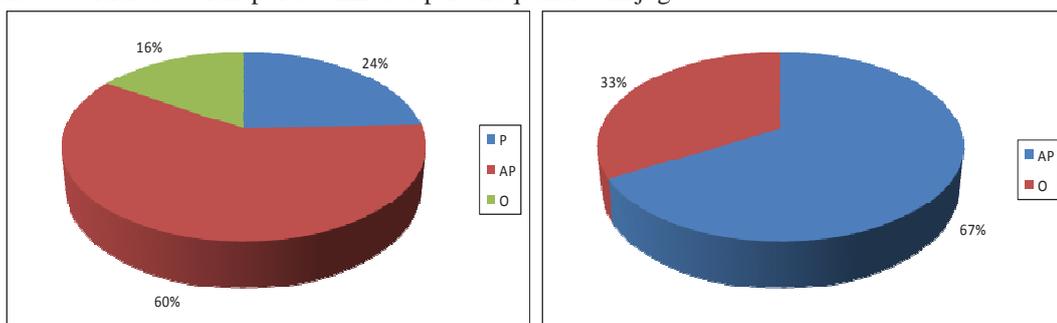
Gráfico 37: Meios de transporte utilizados para frequência em shoppings em outros bairros.



Em relação aos *shopping centers*, considerados por muitos como um atrativo espaço de lazer, o bairro não conta com essa estrutura. Dos 342 entrevistados que frequentam os shoppings situados no centro (93%), 109 deslocam-se de automóvel próprio (32%) e 233 de ônibus (68%), conforme mostra o Gráfico 37.

Em relação aos jogos, 82 entrevistados participam dessa atividade de lazer no próprio bairro (22,5%). Desses, 49 deslocam-se de automóvel próprio (60%), 20 a pé (24%) e 13 de ônibus (16%). Dos entrevistados, 108 participam dessas atividades em outro bairro, 77 deles no centro, e 31 não possuem um bairro definido, participando de jogos em locais diversos. Desses, 72 deslocam-se de automóvel próprio (67%) e 36 de ônibus (33%), conforme mostra o Gráfico 38. Do total, 174 entrevistados não frequentam nem participam de jogos.

Gráfico 38: Meios de transporte utilizados para frequência em jogos

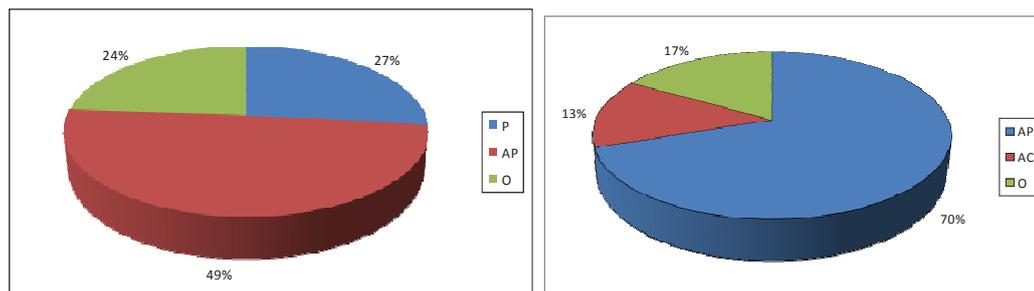


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Em relação aos shows, 71 entrevistados frequentam no próprio bairro (19,5%), sendo que 19 deslocam-se a pé (27%), 35 de automóvel próprio (49%) e 17 de ônibus (24%). Dos 96 que frequentam em outros bairros, 13 o fazem no centro, 52 no bairro Boqueirão e 31 em outros bairros, sendo que 67 deslocam-se de automóvel próprio (70%), 13 de carona (13%) e 16 de ônibus (17%), conforme evidencia o Gráfico 39.

Gráfico 39: Meios de transporte utilizados para frequência em shows.



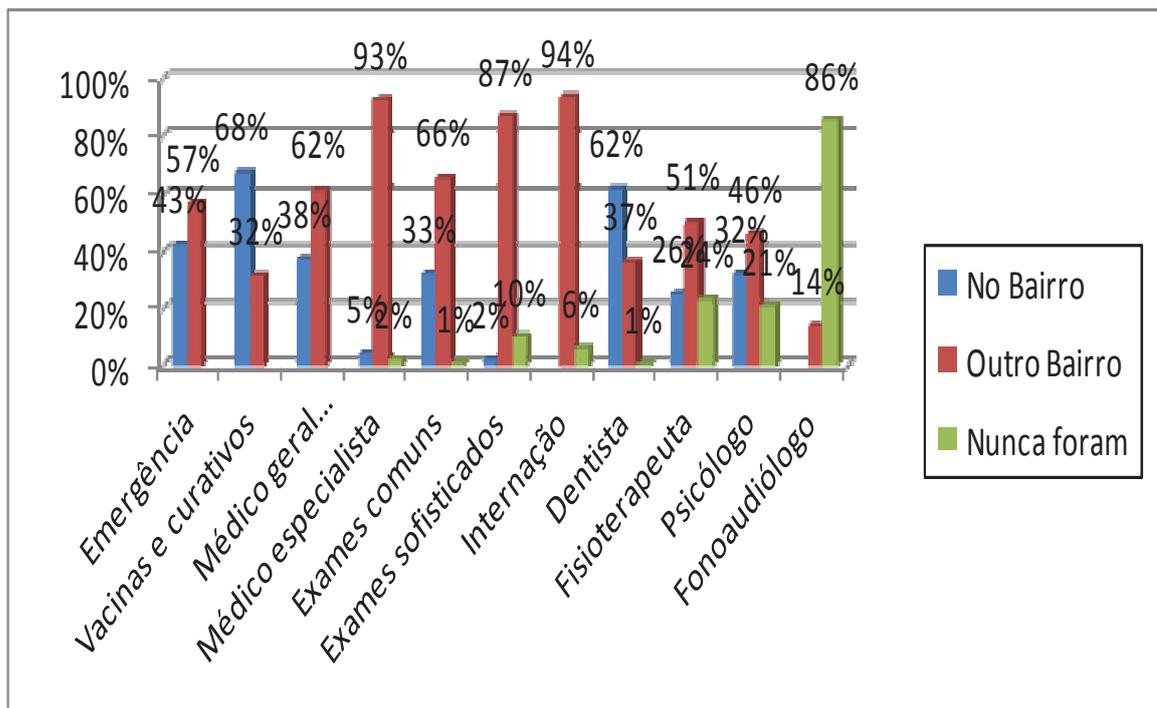
a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

5.4.3 Frequência aos serviços de saúde

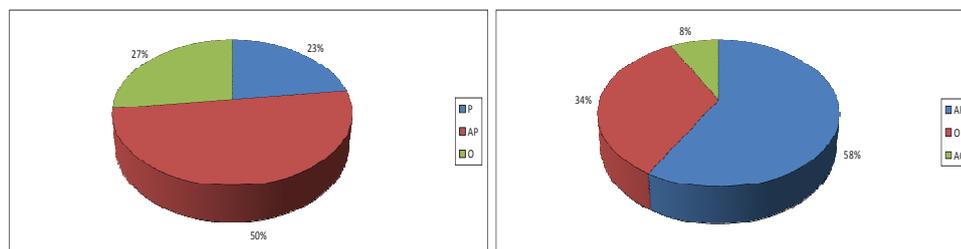
Quanto à utilização dos serviços de saúde, observou-se o relato sobre a inexistência de serviços de internação e fonoaudiólogo no próprio bairro, da mesma forma que médico especialista (93%), exames sofisticados (87%), dentista (37%), fisioterapeuta (51%) e psicólogo (46%), profissionais que são procurados em outros bairros. Entretanto, de acordo com Sposito (2007 p. 173), “verificam-se em muitas cidades médias, um crescimento do número da diversidade dos serviços de saúde, além do aumento da densidade técnica em procedimentos e equipamentos sofisticados”. O Hospital São Vicente de Paula de Passo Fundo cumpre a função de hospital regional, da mesma forma que o município se destaca pelo grande número de clínicas particulares, que aumentam o número de leitos disponíveis, além dos disponibilizados pelo SUS.

Gráfico 40: Frequência aos serviços de saúde.



Quanto aos serviços de emergência, 156 entrevistados relataram frequentar serviços de emergência no próprio bairro, sendo que 36 deslocam-se a pé (23%), 78 de automóvel próprio (50%) e 42 de ônibus (27%). Dos 208 entrevistados que frequentam em outros bairros, 176 vão até o centro e 32 ao bairro Planaltina. Acredita-se que isso ocorre tendo em vista o maior número de especialistas nas unidades do centro, além do maior número de equipamentos para exames. Dos que frequentam em outros bairros, 121 deslocam-se de automóvel próprio (58%), 71 de ônibus (34%) e 16 de carona (8%), conforme o Gráfico 40 e 41.

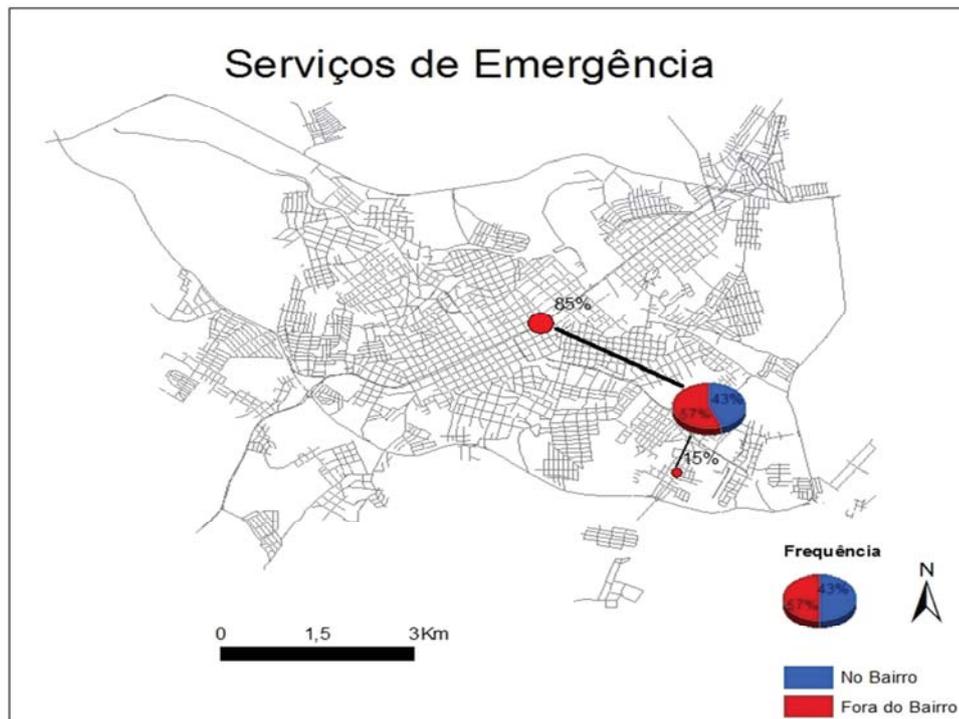
Gráfico 41: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de emergência.



a) Modal de transporte no bairro

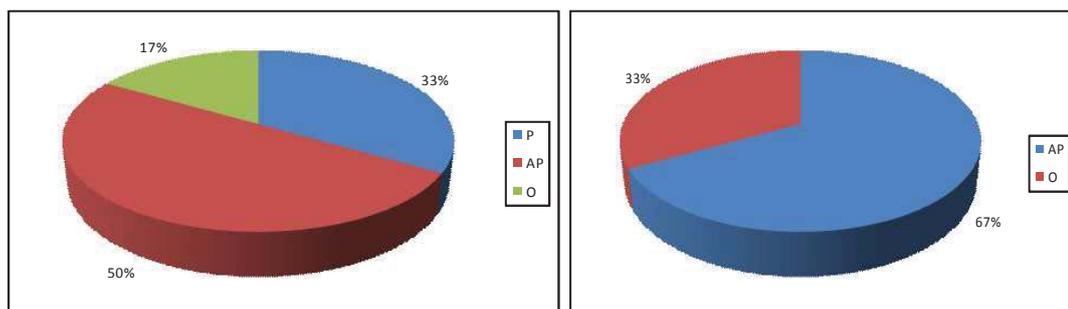
b) Modal de transporte para outros bairros

Figura 68: Deslocamento dos entrevistados para frequência a emergência de saúde.



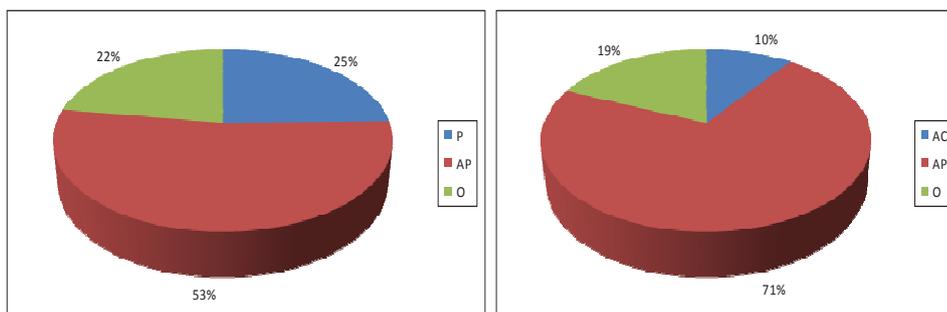
Em relação a serviços de vacinas e curativos, dos 248 entrevistados que utilizam esses recursos no próprio bairro, 83 vão a pé (33%), 124 de automóvel próprio (50%) e 41 de ônibus (17%). Dos 116 que frequentam outros bairros, todos frequentam no centro, 78 de automóvel próprio (67%) e 38 de ônibus (33%). (Gráfico 42).

Gráfico 42: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de vacinas e curativos



Em relação às consultas com médico geral, dos 138 entrevistados que relataram usar esses serviços no próprio bairro, 34 o fazem a pé (25%), 73 de automóvel próprio (53%) e 31 de ônibus (22%). Dos 226 que o fazem em outro bairro, todos vão ao centro, dos quais 161 de automóvel próprio (71%), 23 de carona (10%) e 42 de ônibus (19%). (Gráfico 43).

Gráfico 43: Transporte utilizado para frequência em serviços de consultas com médico geral .

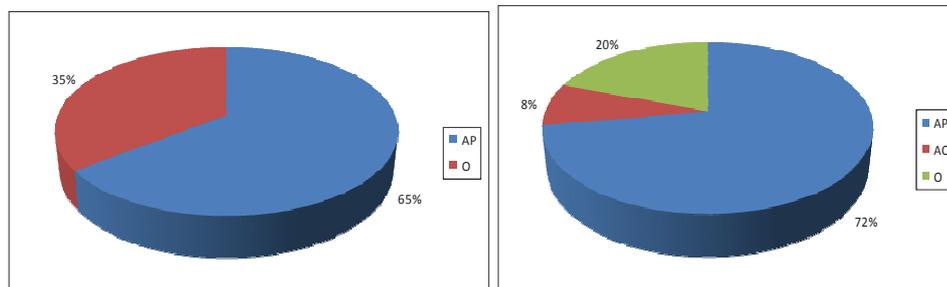


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Em relação a consultas com médicos especialistas, 17 entrevistados procuram esse profissional no próprio bairro, sendo que 11 o fazem de automóvel próprio (65%) e 6 o fazem de ônibus (35%). Dos 338 que utilizam esse serviço em outro bairro, todos vão ao centro, sendo 245 de automóvel próprio (72%), 27 de carona (8%) e 66 de ônibus (20%). Nove entrevistados nunca utilizaram esse serviço. (Gráfico 44).

Gráfico 44: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de consultas com médico especialista.

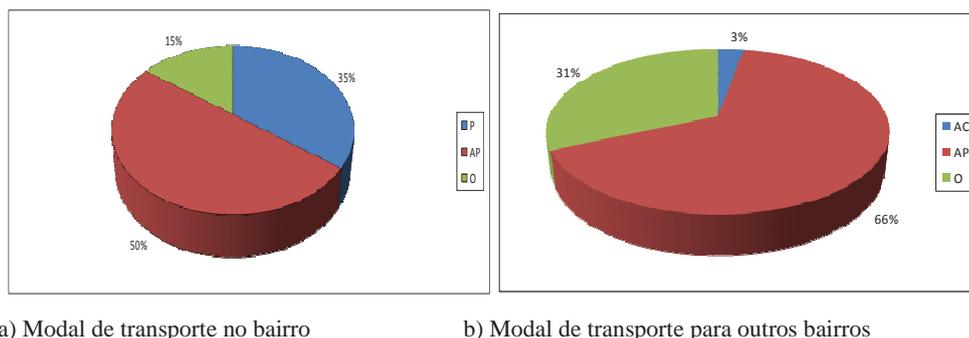


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

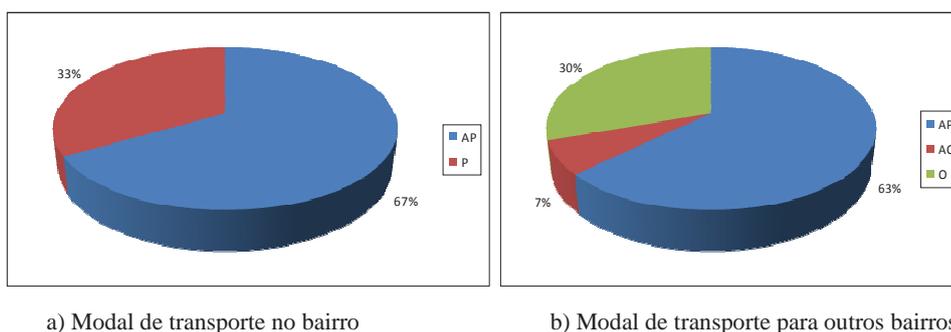
Em relação a exames comuns, 119 entrevistados o fazem no próprio bairro (32%), sendo 42 de a pé (35%), 60 de automóvel próprio (50%) e 18 de ônibus (15%). Dos 241 entrevistados que o fazem em outro bairro (66%), todos vão ao centro, sendo 158 de automóvel próprio (66%), 76 de ônibus (31%) e sete (3%) de carona. Quatro entrevistados nunca utilizaram este serviço (1%). (Gráfico 45).

Gráfico 45: Dos meios de transporte utilizados para frequência em serviços de exames comuns.



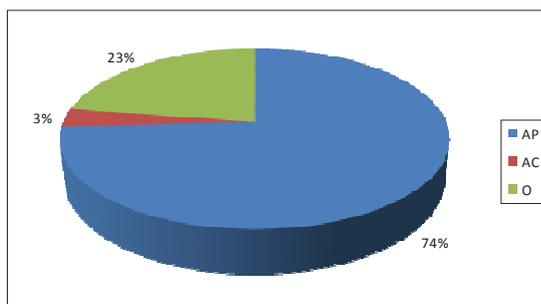
Em relação a exames mais sofisticados, nove entrevistados o fazem no próprio bairro, sendo que seis deles se deslocam de automóvel próprio (67%) e três a pé (33%). Dos 317 entrevistados que frequentam no centro, 200 vão de automóvel próprio (63%), 21 automóvel carona (7%) e 96 de ônibus (30%). Trinta e oito entrevistados não utilizaram este serviço. (Gráfico 46).

Gráfico 46: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de exames mais sofisticados.



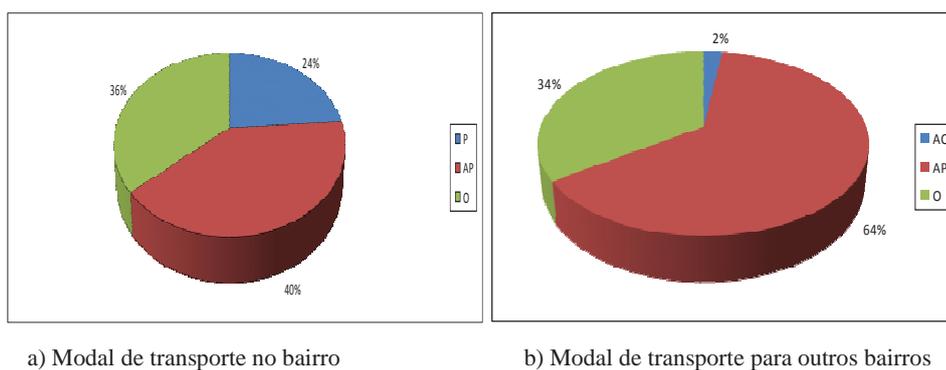
Em relação à internação, 341 entrevistados o fazem fora do bairro, todos no centro, sendo que 253 o fazem de automóvel próprio (74%), 11 de carona (3%) e 77 de ônibus (23%). Vinte e três entrevistados não utilizaram esse serviço. (Gráfico 47).

Gráfico 47: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de internação em outro bairro.



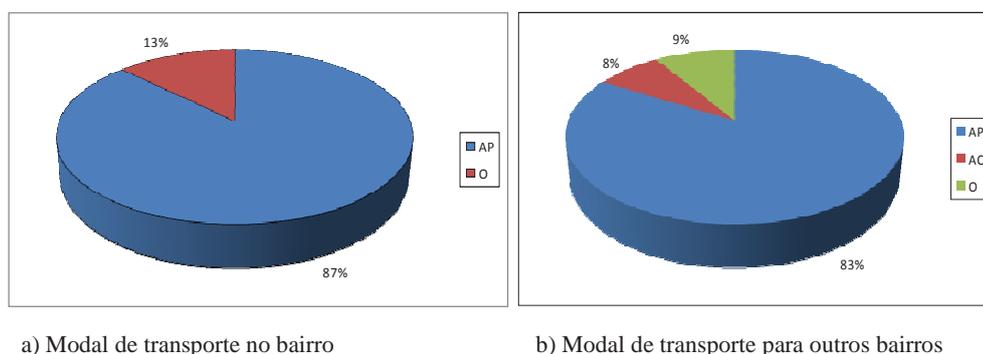
Em relação aos serviços odontológicos, 227 entrevistados fazem uso desse recurso no próprio bairro, sendo que 54 o fazem a pé (24%), 91 de automóvel próprio (40%) e 82 de ônibus (36%). Dos 134 entrevistados que recorrem a esses serviços em outros bairros, 115 o fazem no centro, 15 no bairro São José e quatro no bairro Planaltina. Desses, 85 deslocam-se de automóvel próprio (64%), três de carona (2%) e 46 de ônibus. Três entrevistados não utilizaram esse serviço. (Gráfico 48).

Gráfico 48: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços odontológicos.



Em relação aos serviços de fisioterapia, 93 pessoas procuram profissionais no próprio bairro, sendo que 81 o fazem de automóvel próprio (87%) e 12 de ônibus (13%). Dos 185 entrevistados que procuram tal atendimento em outros bairros, 137 vão ao centro, dois ao bairro Vergueiro e 46 ao bairro São José. Desse grupo, 154 o fazem de automóvel próprio (83%), 14 de carona (8%) e 17 de ônibus (9%). Oitenta e seis entrevistados não utilizaram esse serviço. (Gráfico 49).

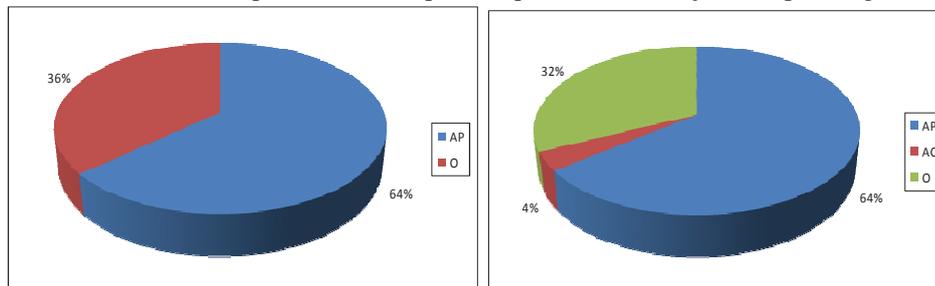
Gráfico 49: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de fisioterapia.



Em relação às consultas com psicólogo, 118 entrevistados o fazem no próprio bairro, dos quais 75 deslocam-se de automóvel próprio (64%) e 43 de ônibus (36%). Dos 169 que o fazem em outro bairro, 137 vão ao centro, 15 ao Boqueirão e 17 ao bairro Lucas Araújo.

Desses, 109 o fazem de automóvel próprio (64%), seis de carona (4%) e 54 de ônibus (32%). Setenta e sete entrevistados relataram não utilizar esse serviço. (Gráfico 50).

Gráfico 50: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços com psicólogo.

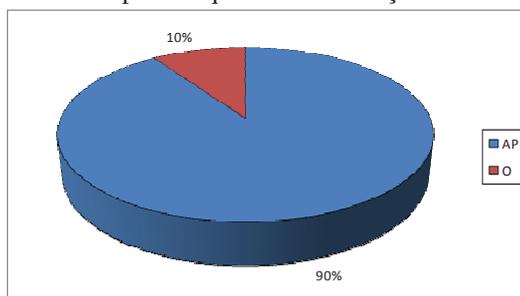


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto a fonoaudiólogos, 52 entrevistados frequentam esse serviço em outro bairro, dos quais 41 no centro e 11 no bairro São José. Desses 52 entrevistados, 47 deslocam-se de automóvel próprio (90%) e 5 de ônibus (10%). Trezentos e doze entrevistados não utilizaram esse serviço. (Gráfico 51).

Gráfico 51: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços com fonoaudiólogo em outro bairro.

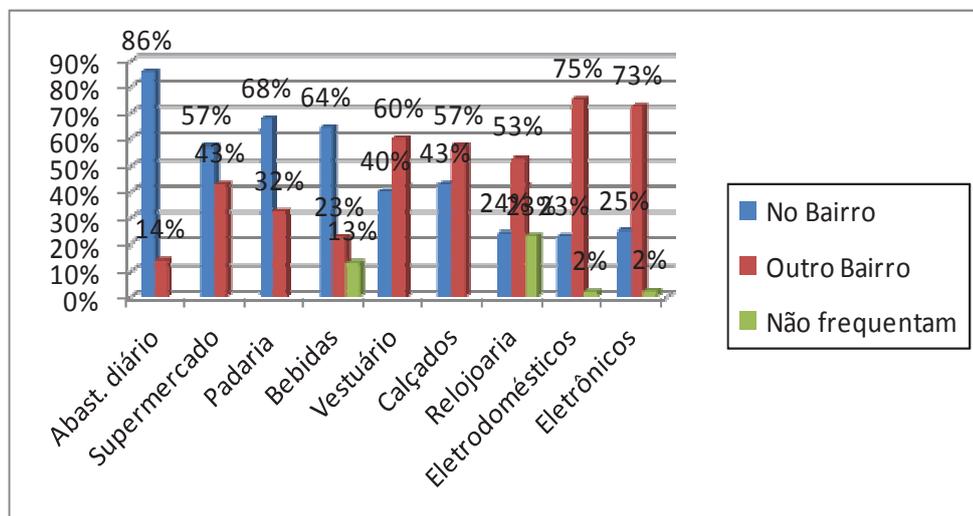


5.4.4 Serviços de comércio e abastecimento

Em relação às compras, observou-se que os locais não frequentados pelos sujeitos do estudo são: comércio de bebidas (13%), relojoaria (23%), comércio de eletrodomésticos (2%) e eletrônicos (2%). Para abastecimento diário prevaleceram as respostas concernentes a compras no próprio bairro (86%), diferentemente dos eletrodomésticos e eletrônicos, que são mais procurados em outros bairros, com índices de 75% e 73% respectivamente. (Gráfico 52).

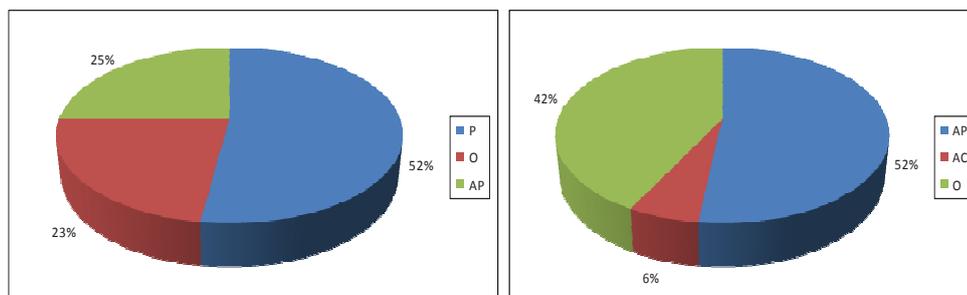
A economia de Passo Fundo baseia-se no comércio, além de ser referência em saúde e educação. A infraestrutura da cidade é considerada boa com várias opções de lojas de vestuário, eletrodomésticos, restaurantes, teatros e hotéis, dentre outros.

Gráfico 52: Frequência aos serviços de comércio e serviços.



Quanto ao abastecimento diário em mercado e na feira, 312 entrevistados o fazem no próprio bairro (85%), dos quais 163 o fazem a pé (52%), 71 de ônibus (23%) e 78 de automóvel próprio (25%). Dos 52 entrevistados que o fazem em outros bairros, 40 vão ao centro, oito ao Boqueirão e quatro ao bairro Petrópolis. Quanto ao deslocamento, 27 deslocam-se de automóvel próprio (52%), 22 de ônibus (42%) e três de carona (6%). Quanto ao abastecimento diário, dos 52 entrevistados, quarenta vão ao centro, oito ao Boqueirão e quatro ao bairro Petrópolis. Muitos relataram acreditar que ir até o Centro pode significar a busca por melhores preços e maior diversidade de produtos. (Gráfico 53).

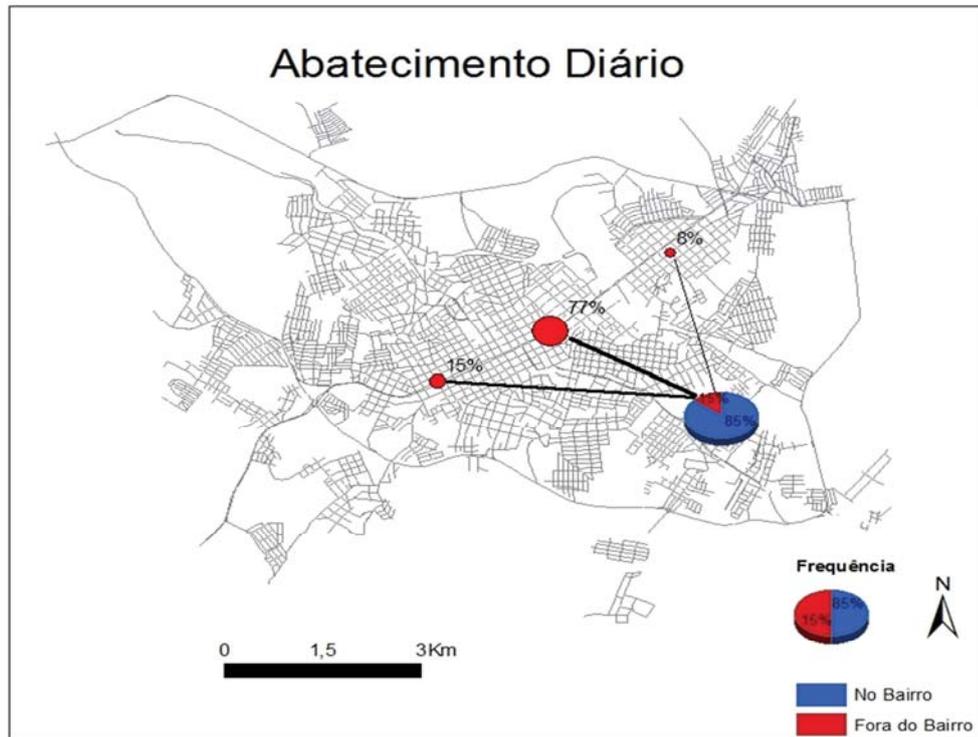
Gráfico 53: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de abastecimento diário em mercado e na feira.



a) Modal de transporte no bairro

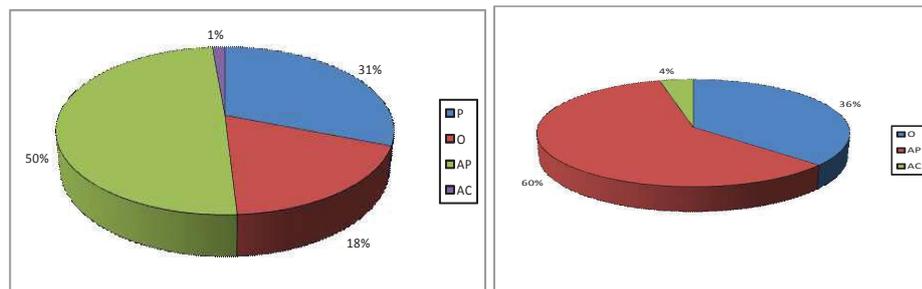
b) Modal de transporte para outros bairros

Figura 69: Deslocamento dos entrevistados para frequência a abastecimento diário.



Em relação a supermercado, 208 entrevistados fazem suas compras no próprio bairro (57%), sendo 64 a pé (31%), 38 de ônibus (18%), 103 de automóvel próprio (30%) e três de carona (1%). Dos 156 entrevistados que o fazem em outros bairros (42%), 84 vão ao centro, 55 ao bairro Petrópolis e 17 ao Boqueirão. Desses 156, 93 vão de automóvel próprio (60%), seis de carona (4%) e 57 de ônibus (36%). (Gráfico 54).

Gráfico 54: Meios de transporte utilizados para frequência em supermercados.



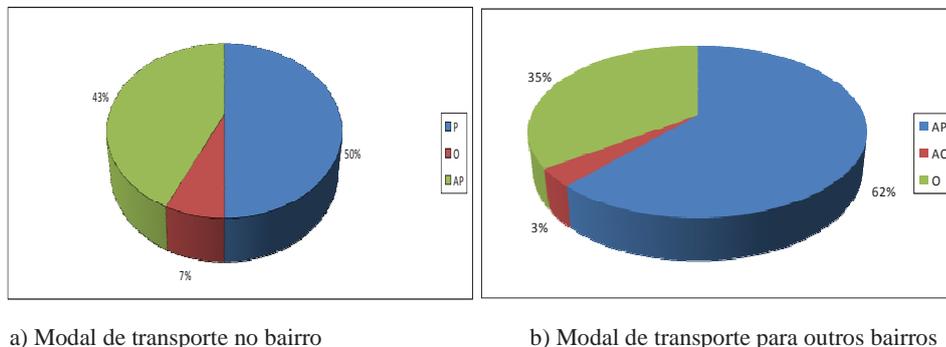
a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto a serviços de padaria/confeitaria, 246 entrevistados o fazem no próprio bairro (67%), sendo que 123 deslocam-se a pé (50%), 17 de ônibus (7%) e 106 de automóvel particular (42%). Dos 118 entrevistados que o fazem em outro bairro (32%), 68 vão ao centro,

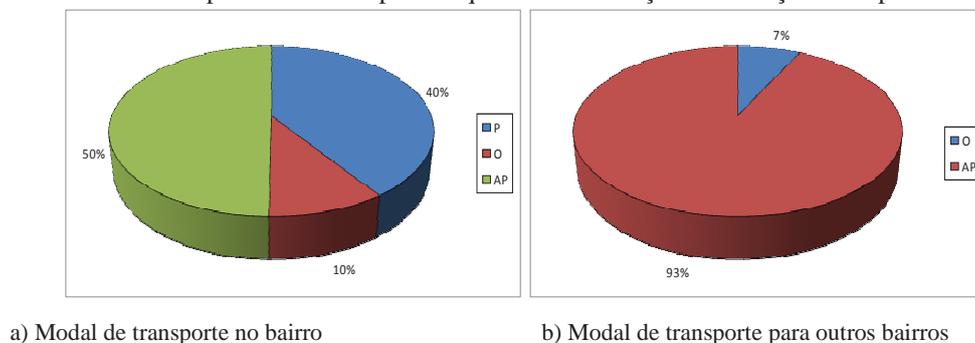
34 ao Boqueirão e 16 ao Petrópolis. Desses 118, 73 deslocam-se de automóvel próprio (62%), quatro de carona (5%) e 41 de ônibus (33%). (Gráfico 55).

Gráfico 55: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de padaria/confeitaria.



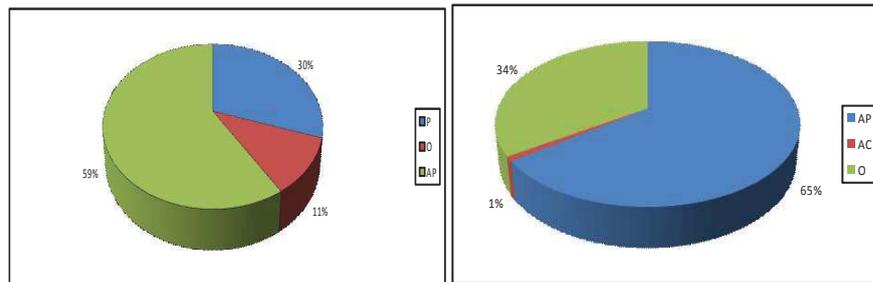
Em relação à distribuidora ou depósito de bebidas, 233 entrevistados utilizam esse serviço no próprio bairro (64%), sendo 94 a pé (40%), 23 de ônibus (10%) e 116 de automóvel próprio (50%). Dos 82 entrevistados que utilizam esse serviço em outro bairro (22%), todos vão ao centro, sendo 76 de automóvel próprio (93%) e seis de ônibus (7%). Quarenta e nove entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 56).

Gráfico 56: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços distribuição ou depósito de bebidas.



Em relação ao comércio de vestuário, 146 entrevistados compram no próprio bairro (40%), dos quais 44 deslocam-se a pé (30%), 16 de ônibus (11%) e 86 de automóvel próprio (59%). Dos 218 que o fazem em outro bairro, todos vão ao centro (60%), sendo 143 de automóvel próprio (65%), dois de carona (1%) e 75 de ônibus (34%). No ramo do vestuário, 100% dos entrevistados vão ao centro. Tal hábito indica a atratividade do comércio do centro, com tendências atuais, aliadas à grande demanda e preços competitivos, que inclusive atrai população da região. (Gráfico 57).

Gráfico 57: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços do vestuário.



a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto ao comércio de calçados, 156 entrevistados compram no próprio bairro (42%), sendo que 56 deslocam-se a pé (36%), 79 de automóvel próprio (51%) e 21 de ônibus (13%). Dos 208 que compram em outros bairros (57%), todos o fazem no centro, sendo 111 de automóvel próprio (53%), quatro de carona (2%) e 93 de ônibus (45%). No que diz respeito à compra de calçados, 100% dos entrevistados vão ao centro. Isso ocorre pela grande demanda de opções e diferença de preço entre as grandes redes e os pequenos estabelecimentos do ramo. A tendência é a mesma observada em relação ao comércio de vestuário, eis que ramos complementares. (Figura 70 e Gráfico 58).

Figura 70: Deslocamento dos entrevistados para frequência ao vestuário.

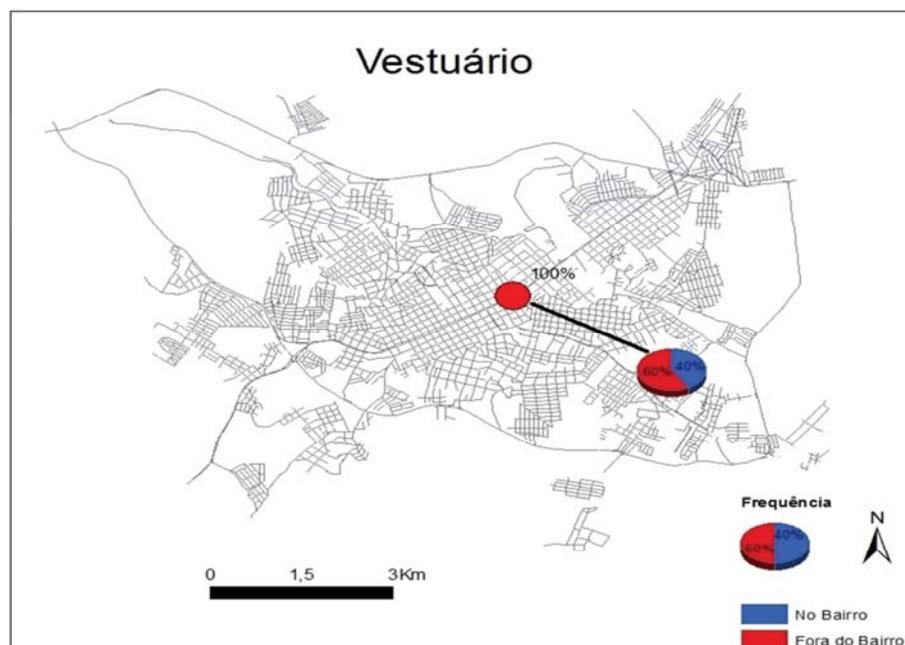
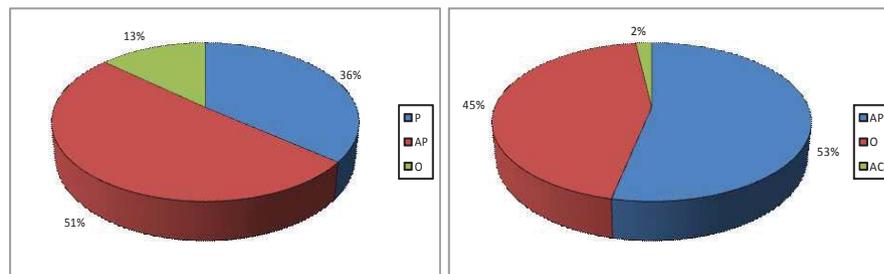


Gráfico 58: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços do segmento calçadista.



a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Em relação a relojoarias, 87 pessoas utilizam esse serviço no bairro (24%), sendo 9 a pé (10%), 66 de automóvel próprio (76%) e 12 de ônibus (14%). Dos 193 que o fazem em outro bairro (53%), todos o fazem no centro. Desses 193, 101 vão de automóvel próprio (52%), seis de carona (3%) e 86 de ônibus (45%). Oitenta e quatro entrevistados não utilizam esse serviço. (Tabela 71 e Gráfico 59).

Figura 71: Deslocamento dos entrevistados para frequência ao setor calçadista.

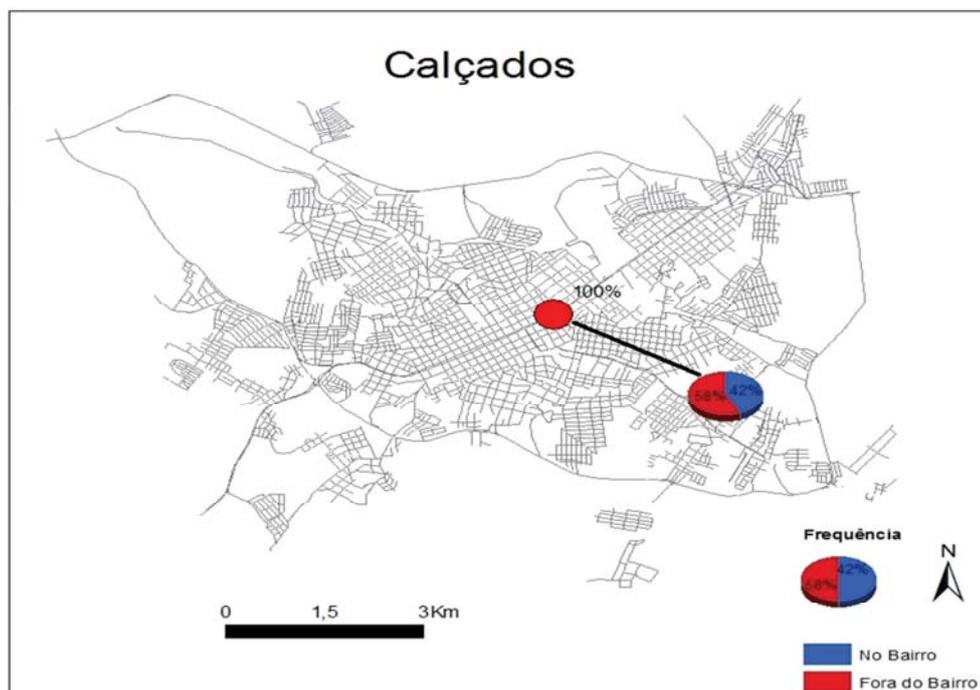
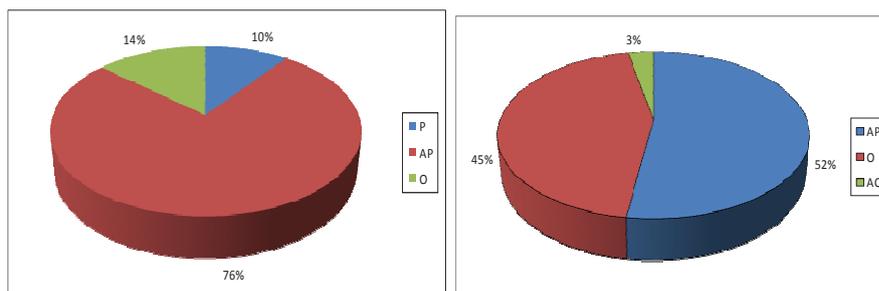


Gráfico 59: Gráfico dos meios de transporte utilizados para frequência em serviços de relojoaria.

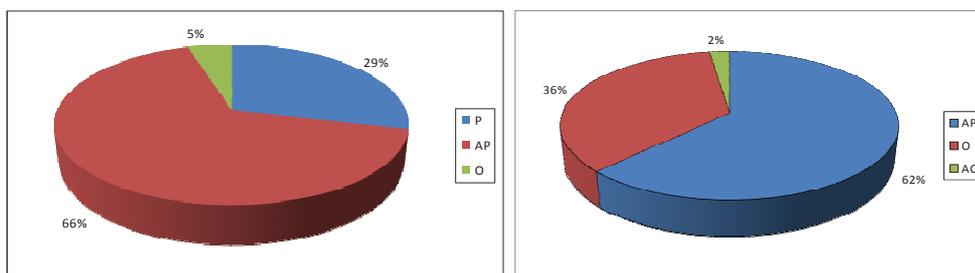


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Para a compra de eletrodomésticos, 83 entrevistados compram no próprio bairro (22%), 273 que compram no centro (75%) e oito não utilizam esse serviço (2%). Dos que compram no bairro, 24 vão a pé (29%), 55 de automóvel próprio (66%) e 4 de ônibus (5%). Dos que vão ao centro, 170 vão de automóvel próprio (62%), seis de carona (2%) e 97 de ônibus (36%). A busca por compra de eletrodomésticos no centro se deve pelo maior número de ofertas e maior diversidade de modelos em lojas do centro. (Gráfico 60).

Gráfico 60: Meios de transporte utilizados para frequência em serviços de compra de eletrodoméstico.

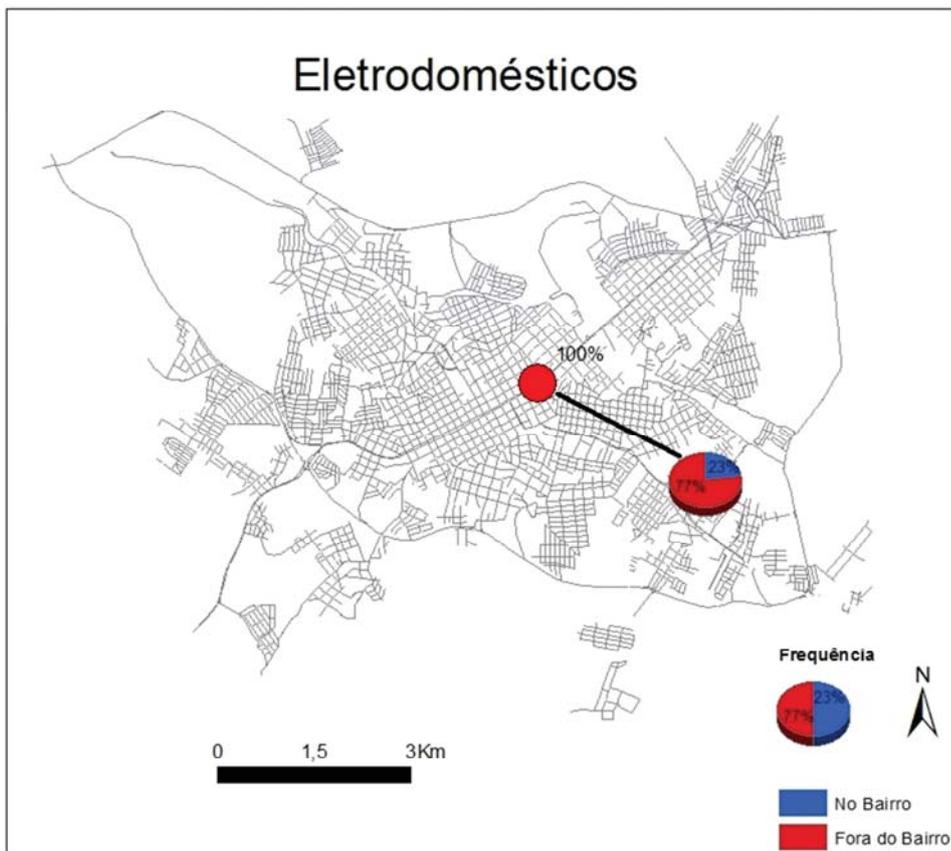


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

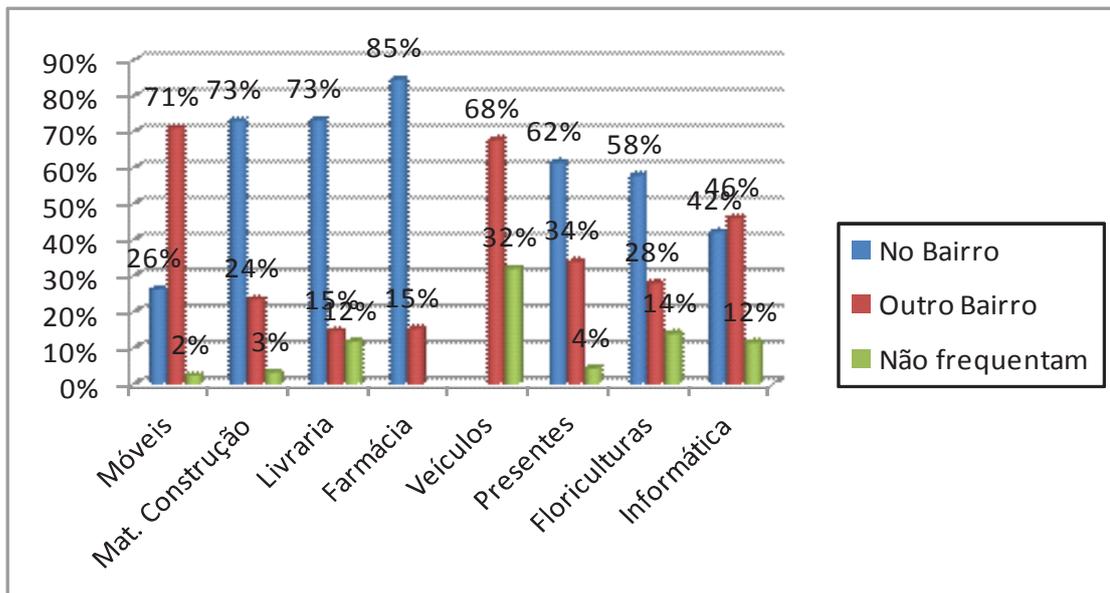
Quanto à compra de eletrônicos, 91 o fazem no próprio bairro (25%), 264 em outros bairros (75%) e nove não utilizam esse serviço. (Figura 72).

Figura 72: Deslocamento dos entrevistados para a frequência a eletrodomésticos.



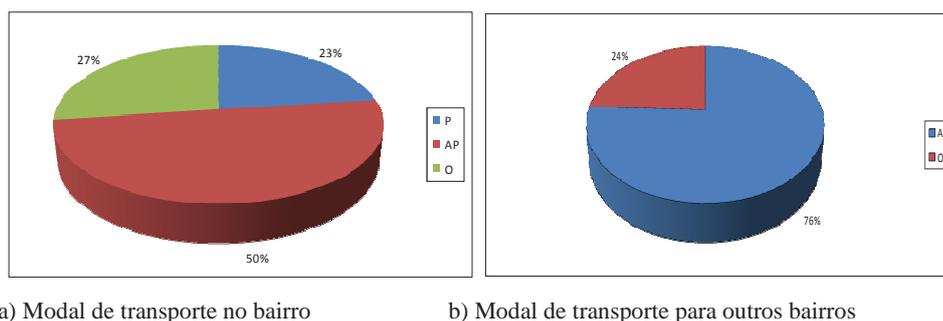
Quanto ao segmento de compras, prevaleceu materiais de construção (73%), livraria (73%) e farmácia (85%) no próprio bairro e de móveis (71%) e veículos (68%) em outros bairros. (Gráfico 61).

Gráfico 61: Frequência às compras.



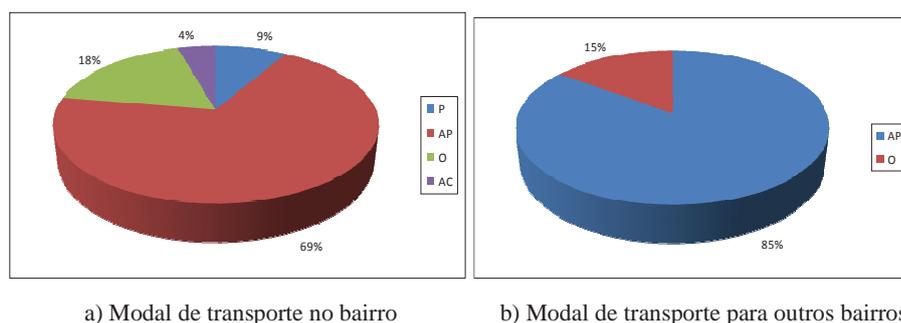
No que diz respeito à compra de móveis, 96 o fazem no próprio bairro (26%), dos quais 22 a pé (23%), 48 de automóvel próprio (50%) e 26 de ônibus (27%). Dos 259 entrevistados que o fazem em outros bairros, todos vão ao centro, sendo 196 de automóvel próprio (76%) e 63 de ônibus (34%). Nove entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 62).

Gráfico 62: Meios de transporte utilizados para compra de móveis.



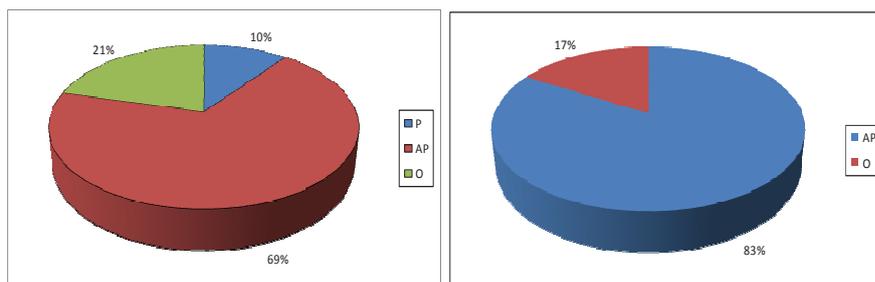
Para materiais de construção, 266 pessoas compram no próprio bairro (73%), sendo 23 a pé (9%), 186 de automóvel próprio (69%), 48 de ônibus (18%) e 12 de carona (4%). Dos que o fazem em outro bairro, 64 vão ao centro, 14 ao bairro Petrópolis e oito ao bairro Vera Cruz, num montante de 86 pessoas, das quais 73 o fazem de automóvel particular (85%) e 13 de ônibus (15%). Doze entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 63).

Gráfico 63: Meios de transporte utilizados para compra de materiais de construção.



Quanto a livrarias e papelarias, 267 pessoas compram no próprio bairro. As que deslocam-se a pé para tal são em número de 28 (10%), de automóvel próprio, 183 (69%) e de ônibus 56 pessoas (21%). Dos 54 que vão a outros bairros, 42 vão ao centro e 12 ao Boqueirão. Desses, 45 vão de automóvel próprio (83%) e nove de ônibus (17%). (Gráfico 64).

Gráfico 64: Meios de transporte utilizados para compra em livrarias e papelarias.

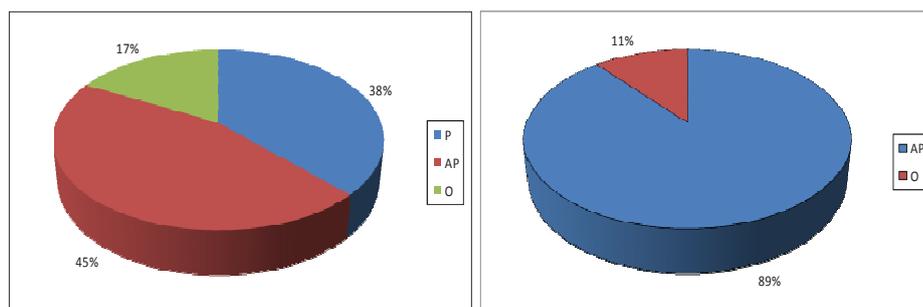


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Para compras em farmácias, 308 utilizam as do próprio bairro (84%), das quais 116 o fazem a pé (38%), 139 de automóvel próprio (45%) e 53 de ônibus (17%) pessoas. Dos 56 que vão a outros bairros, 48 vão ao centro, seis ao Boqueirão e dois no bairro Vera Cruz. Desses 56, vão de automóvel particular 48 (89%) e seis de ônibus (11%). (Gráfico 65).

Gráfico 65: Meios de transporte utilizados para compra em farmácias.

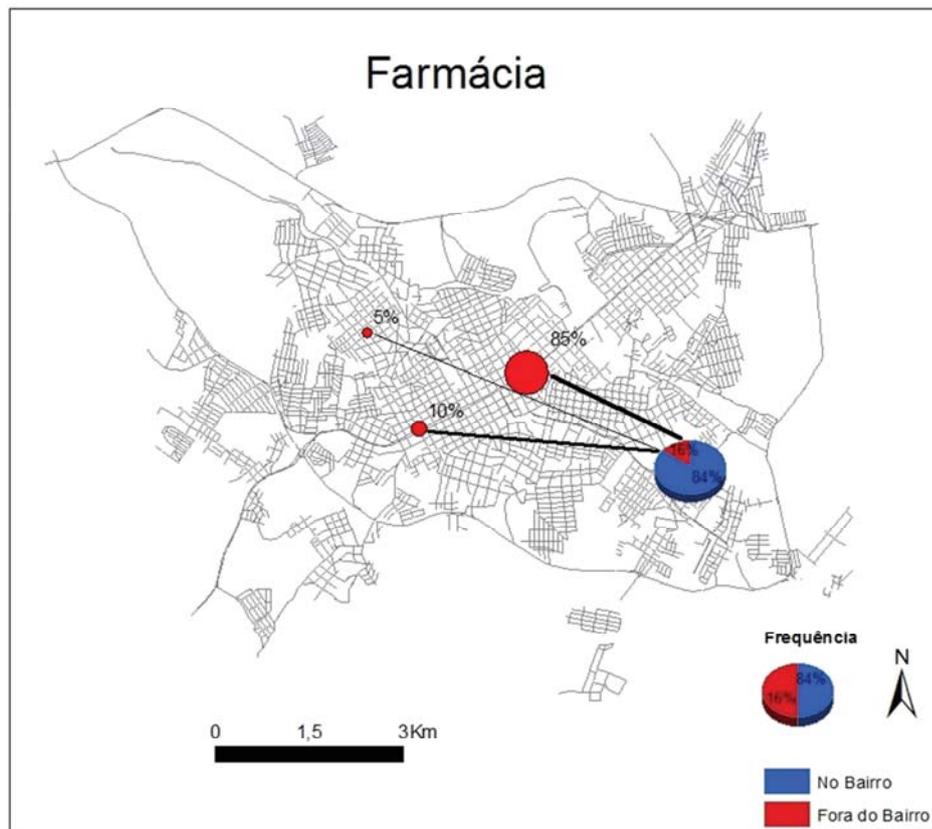


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

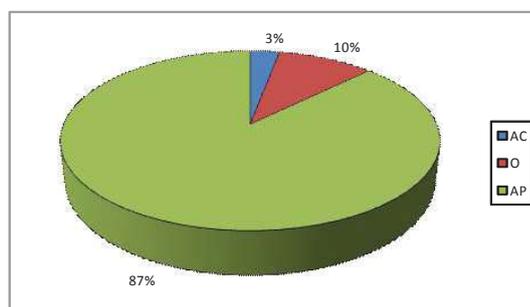
Quanto à compra em farmácias, dos 56 entrevistados, 48 vão ao centro, seis no Boqueirão e dois no bairro Vera Cruz. Acredita-se que a escolha da farmácia aconteça de acordo com o medicamento que se necessita. (Figura 73).

Figura 73: Deslocamento dos entrevistados para frequência a farmácia.



Em relação às agências de carros, 247 dos entrevistados procuram agências em outros bairros (67%), sendo 12 no centro e 235 no Boqueirão. Desses, sete o fazem de carona, 23 de ônibus e 205 de automóvel particular. Cento e dezessete entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 66).

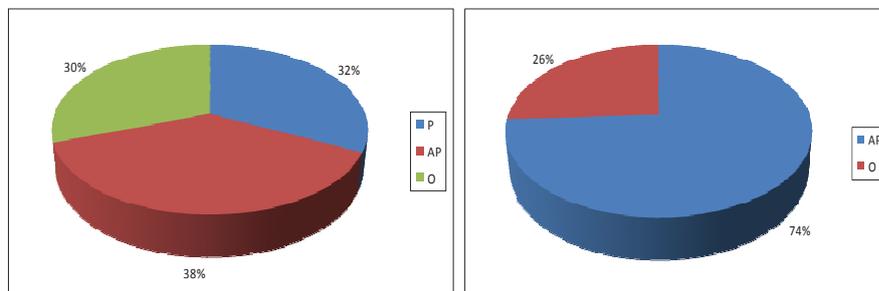
Gráfico 66: Meios de transporte utilizados para serviços ligados à agência de carros em outros bairros.



Para a compra de presentes, 224 utilizam o comércio no próprio bairro (61%), dos quais 72 o fazem a pé (32%), 84 de automóvel particular (38%) e 68 de ônibus (30%). Dos

124 que vão a outros bairros, todos vão ao centro, 92 de automóvel próprio (74%) e 32 de ônibus (26%). Dezesesseis não utilizam esse serviço. (Gráfico 67).

Gráfico 67: Meios de transporte utilizados para compra de presentes.

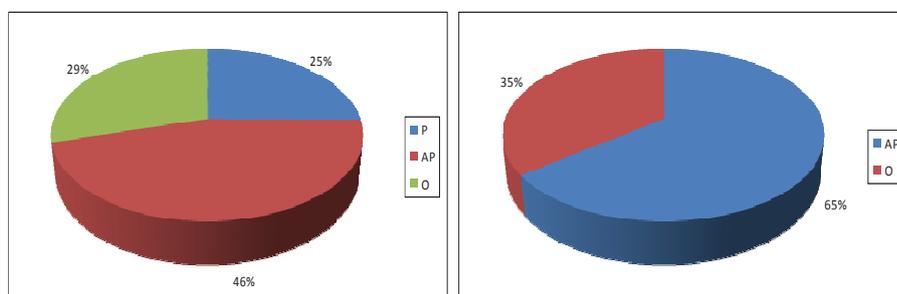


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto a floriculturas, 211 pessoas utilizam esse serviço no próprio bairro (57%), das quais 53 o fazem a pé (25%), 96 de automóvel próprio (46%) e 62 de ônibus (29%). Dos 102 que vão a outros bairros, 59 vão ao centro, 16 ao Boqueirão e 27 ao bairro Petrópolis. Desses 102, 66 vão de automóvel próprio (65%) e 36 de ônibus (35%). (Gráfico 68).

Gráfico 68: Meios de transporte utilizados para compra em floriculturas.

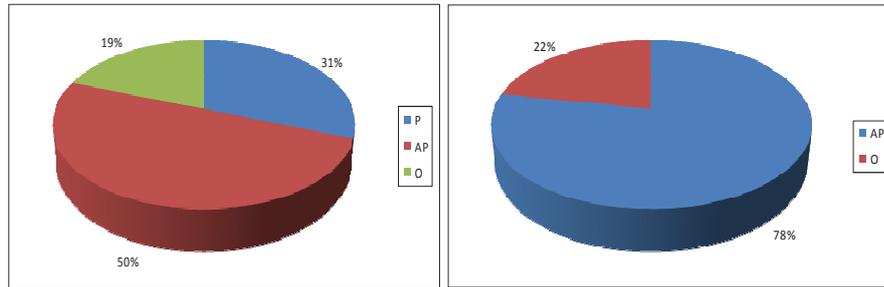


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Em relação a equipamentos e suprimentos de informática, 154 o fazem no próprio bairro (42%), 168 em outro bairro (46%) e 42 não utilizam esse serviço (11%). Das pessoas que o fazem no bairro 47 vão a pé (31%), 77 utilizam automóvel próprio (50%) e 30 utilizam ônibus (19%). A outra área procurada pela população é o centro, para a qual 131 vão de automóvel próprio (78%) e 37 de ônibus (22%). (Gráfico 69).

Gráfico 69: Meios de transporte utilizados para compra de equipamentos e suprimentos de informática.



a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto aos demais serviços:

Gráfico 70: Frequência aos serviços no bairro e em outros bairros.

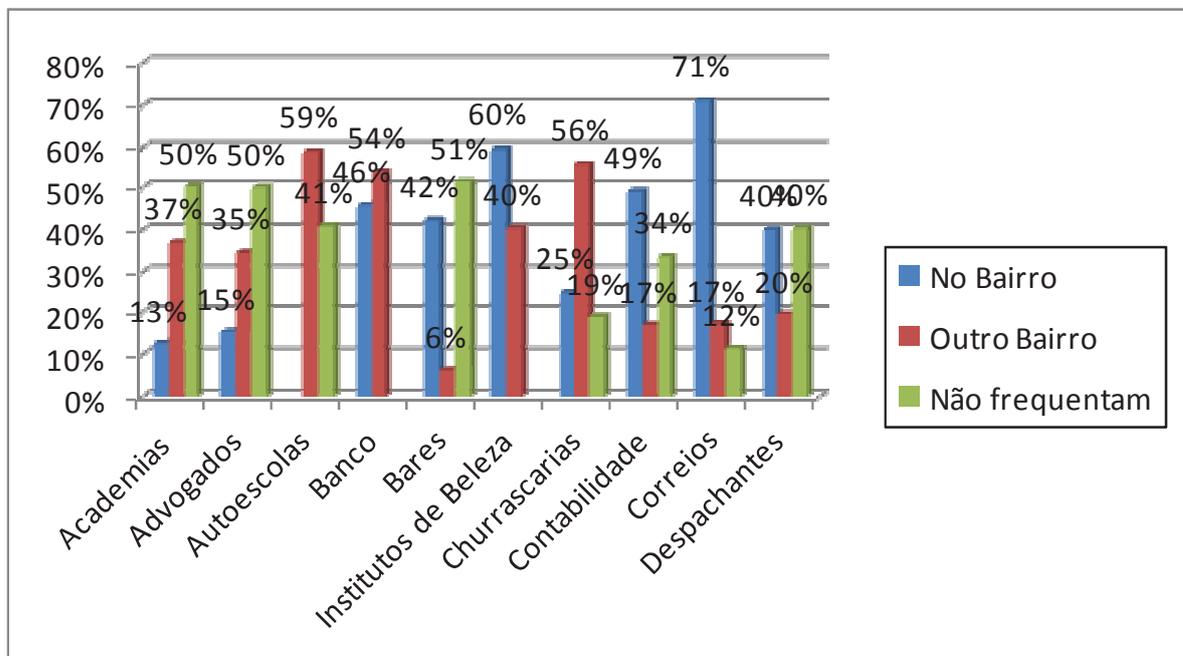
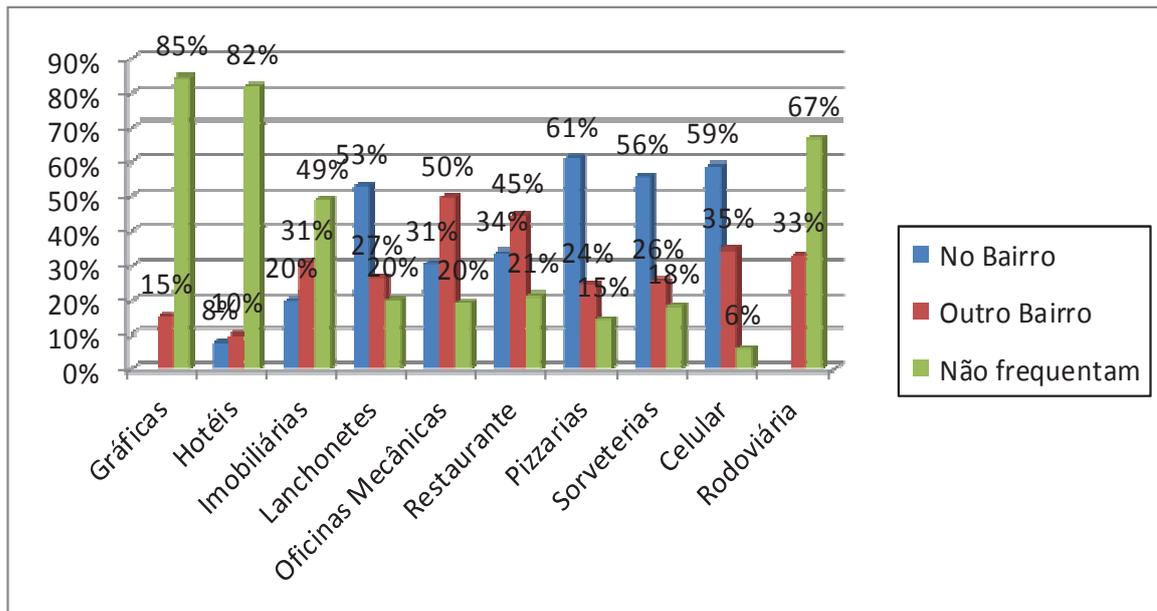
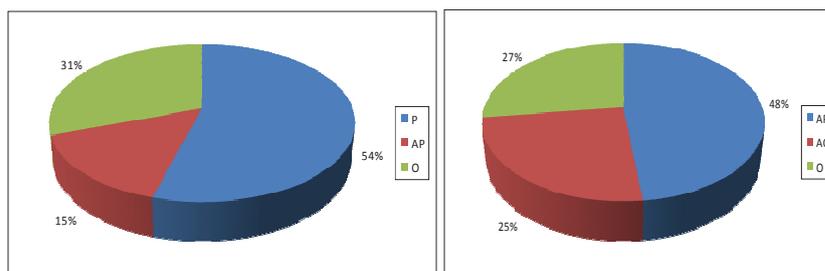


Gráfico 71: Serviços.



Em relação a academias desportivas, 46 frequentam no próprio bairro (12%), até as quais 25 entrevistados vão a pé (54%), sete utilizam automóvel próprio (15%) e 14 vão de ônibus (31%). Dos 135 que frequentam em outros bairros (37%), 116 vão ao centro, 12 ao Lucas Araújo e sete ao Boqueirão. Desses, 66 vão de automóvel próprio (48%), 34 de carona (25%) e 37 de ônibus (27%). Cento e oitenta e três entrevistados não frequentam academias. (Gráfico 72).

Gráfico 72: Meios de transporte utilizados para frequentar academias.

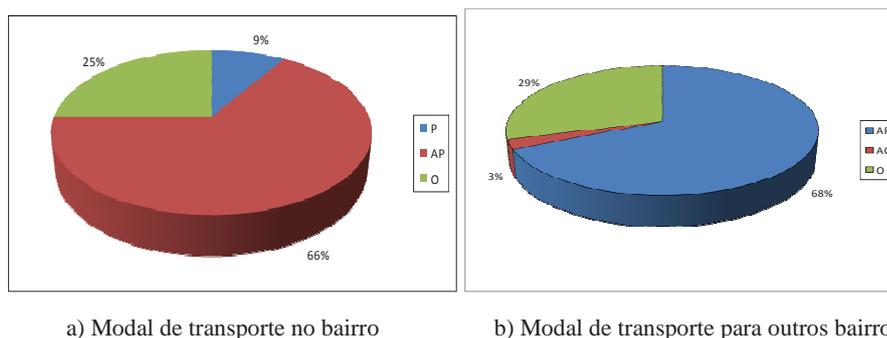


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

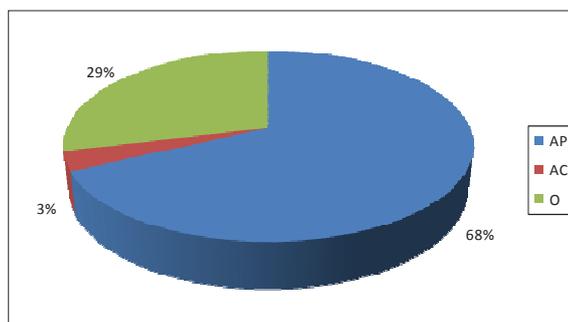
Quanto a serviços com advogados, 56 pessoas o fazem no próprio bairro (15%), das quais cinco deslocam-se até esses profissionais a pé (9%), 37 utilizam automóvel próprio (66%) e 14 recorrem ao ônibus (25%). Dos 126 que o fazem fora do bairro (34%), todos vão ao centro. Desses, 86 deslocam-se com automóvel próprio (68%), três de carona (3%) e 37 de ônibus (29%). Cento e oitenta e dois entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico73).

Gráfico 73: Meios de transporte utilizados para serviços com advogados.



Em relação à autoescola, 215 buscaram tais centros em outros bairros (59%), 92 no centro (25%) e 123 no Boqueirão (34%). Dessas 215 pessoas, 146 o fazem utilizando automóvel próprio (68%), sete recorrendo à carona (3%) e 62 de ônibus (29%). Cento e quarenta e nove pessoas (46%) não utilizam esse serviço. (Gráfico 74).

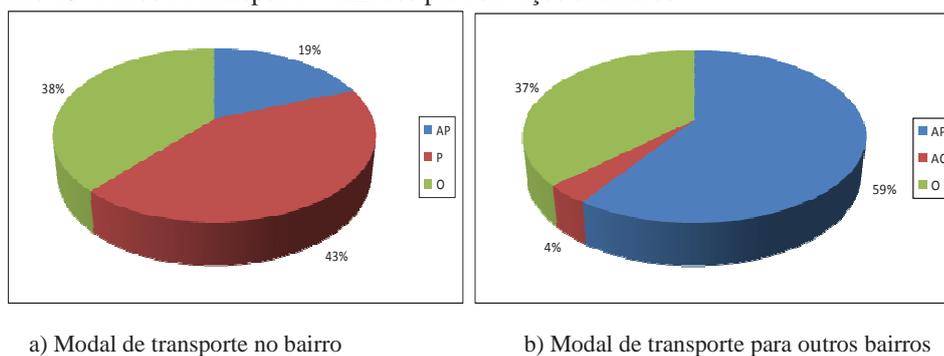
Gráfico 74: Meios de transporte utilizados para serviços com autoescola em outros bairros.



No que diz respeito a aluguel de carros, nenhum dos entrevistados informou utilizar esse serviço.

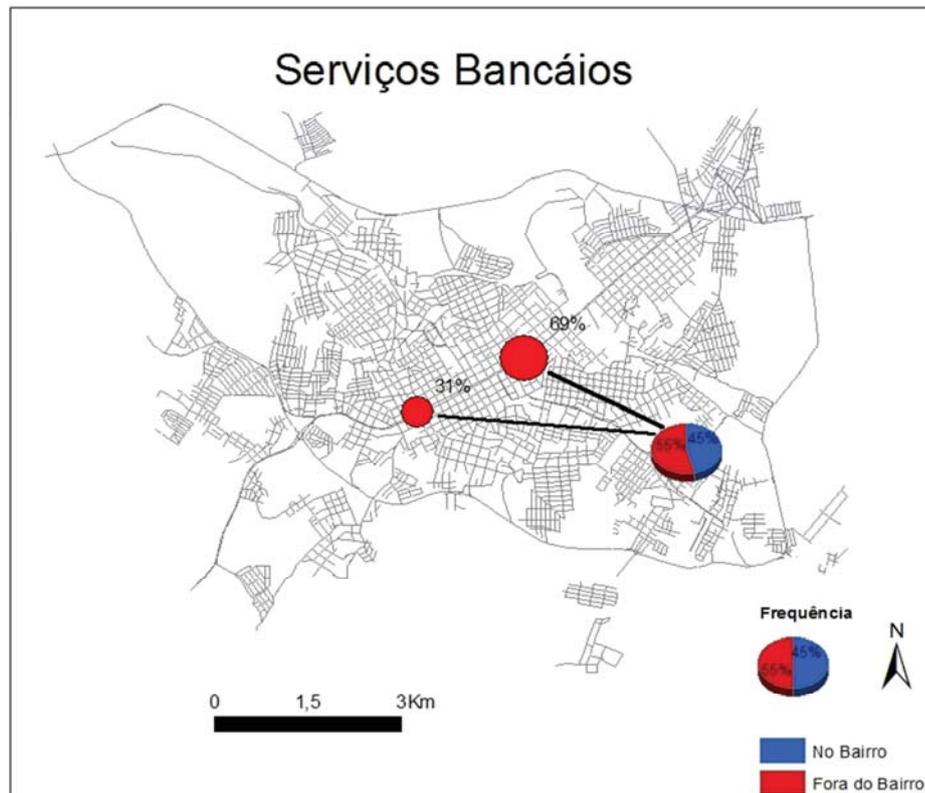
Em relação aos serviços bancários, 167 entrevistados o fazem no próprio bairro (45%), 32 de automóvel próprio (19%), 71 a pé (43%) e 64 de ônibus (38%). Dos 197 que o fazem em outros bairros, 135 vão ao centro e 62 ao Boqueirão. Desse montante de 197 pessoas, 117 vão de automóvel próprio (59%), sete de carona (4%) e 73 de ônibus (37%). (Gráfico 75).

Gráfico 75: Meios de transporte utilizados para serviços bancários.



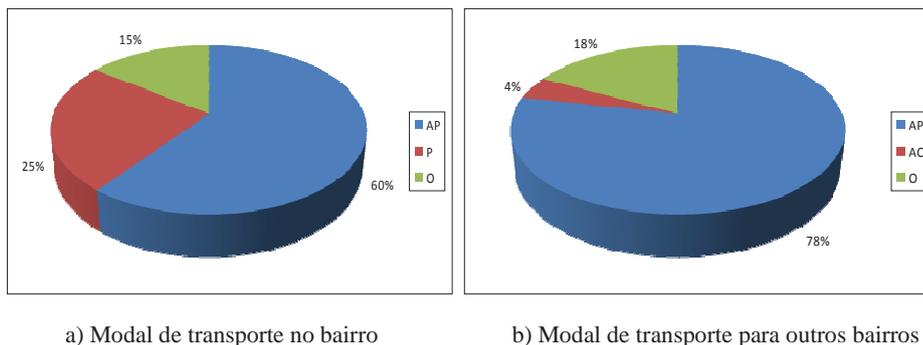
Quanto aos serviços bancários, dos 197 entrevistados 135 vão ao centro e 62 ao Boqueirão. Julga-se, sobre esses números, que a busca maior por agências no centro se deve à ausência de certos bancos em determinados bairros, ou à ausência de determinados serviços em agências menores. (Figura 74).

Figura 74: Deslocamento dos entrevistados para frequência a serviços bancários.



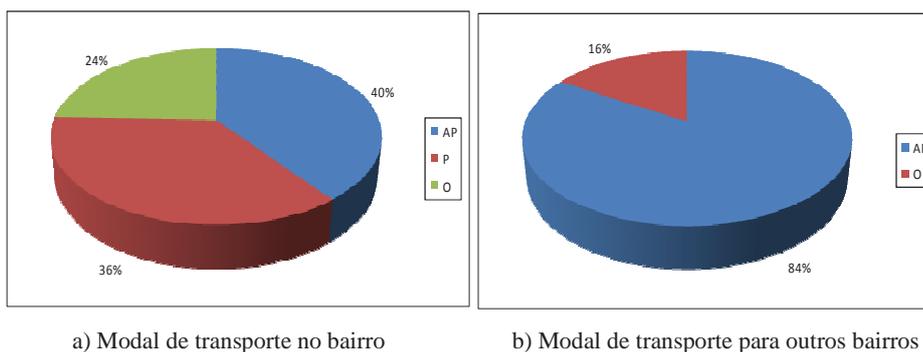
Quanto a bares, 154 dos entrevistados frequentam estabelecimentos no próprio bairro (42%), dos quais 93 utilizando automóvel próprio (60%), 38 a pé (25%) e 23 de ônibus (15%). Dos 23 que frequentam bares fora de seu bairro (6%), todos vão ao centro, sendo 18 de automóvel próprio (78%), um de carona (4%) e quatro de ônibus (18%). Cento e oitenta e sete entrevistados não frequentam bares (51%). (Gráfico 76).

Gráfico 76: Meios de transporte utilizados para frequência em bares.



Já em relação a salões de beleza, 217 frequentam no próprio bairro, sendo 86 de automóvel próprio (40%), 78 a pé (36%) e 53 de ônibus (24%). Dos 147 que vão a outros bairros, todos vão ao centro (24%), 123 de automóvel próprio (84%) e 24 de ônibus (16%). (Gráfico 77).

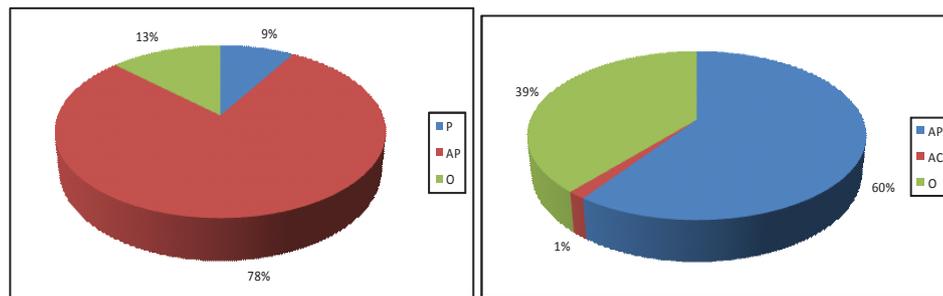
Gráfico 77: Meios de transporte utilizados para frequência em salões de beleza.



Quanto aos cartórios, todos os estabelecimentos dessa natureza no município estão instalados no centro e a maioria de seus usuários, dentre os entrevistados, vai ao local utilizando automóvel próprio ou ônibus.

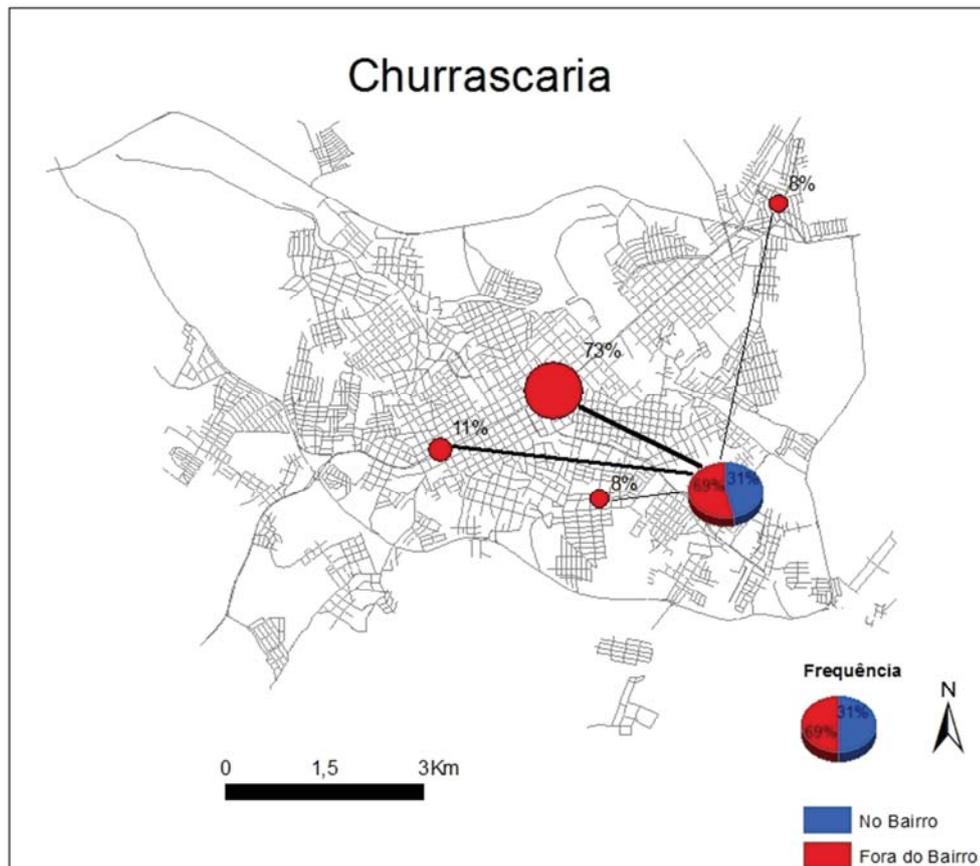
Em relação a churrascarias, 92 entrevistados frequentam esses restaurantes no próprio bairro (25%), sendo oito a pé (9%), 72 de automóvel próprio (78%) e 12 de ônibus (13%). Dos 204 que o fazem em outros bairros, 148 vão ao centro, 17 ao bairro Lucas Araújo, 23 ao bairro Boqueirão e 16 ao bairro São José. Desses, 122 vão de automóvel próprio (60%), três de carona (1%) e 79 de ônibus (39%). Sessenta e nove entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 78 e Figura 75).

Gráfico 78: Meios de transporte utilizados para frequência em churrascarias.



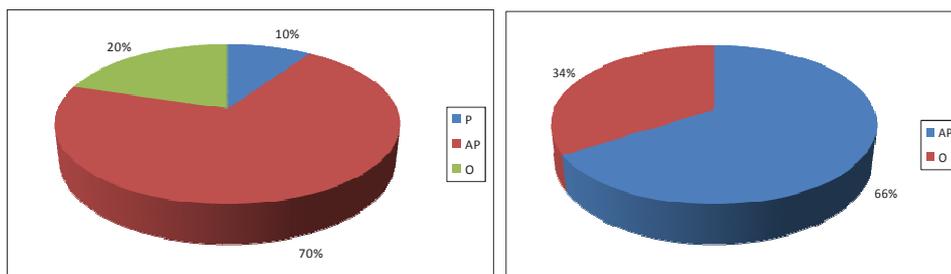
a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Figura 75: Deslocamento dos entrevistados para frequência a churrascaria.

Para serviços contábeis, 179 utilizam profissionais do próprio bairro (49%), até onde 17 o fazem a pé (10%), 126 de automóvel próprio (70%) e 36 de ônibus (20%). Dos 62 que buscam esses profissionais estabelecidos em outros bairros (17%), 35 vão ao centro e 27 ao Lucas Araújo. Ainda, 41 desses 62 (66%) vão de automóvel próprio e 21 se deslocam de ônibus. Cento e vinte e três entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 79).

Gráfico 79: Meios de transporte utilizados para serviços contábeis.

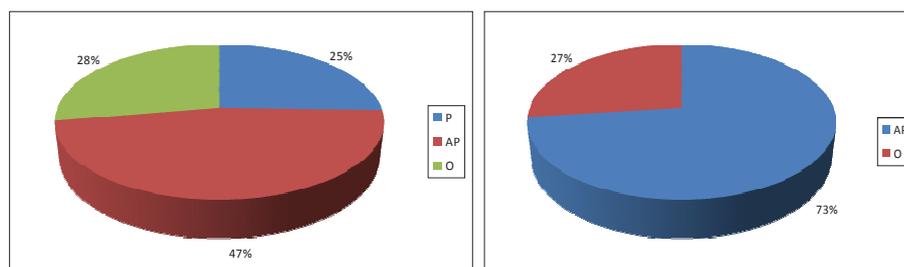


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Serviços de correio são utilizados, dentre os entrevistados, por 259 pessoas no próprio bairro (71%). Desses, para utilizar tal recurso, 66 deslocam-se a pé (25%), 121 de automóvel próprio (47%) e 72 de ônibus (28%). Dos 63 que vão a outros bairros, 51 vão ao centro e 12 ao Boqueirão. Desses, 46 vão de automóvel próprio (73%) e 17 de ônibus (27%). Quarenta e dois entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 80).

Gráfico 80: Meios de transporte utilizados para serviços de correios.

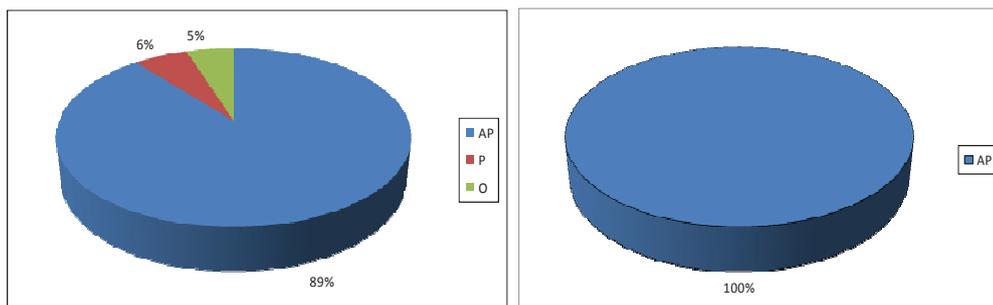


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Escritórios despachantes são utilizados por 146 pessoas no próprio bairro (40%). Desse grupo, 121 deslocam-se até tais escritórios utilizando automóvel próprio (89%), oito a pé (6%) e sete de ônibus (5%). Dos 71 que recorrem a estabelecimentos situados fora do bairro, todos utilizam automóvel próprio (100%), dos quais 36 trabalham com profissionais estabelecidos no Centro, 17 no Boqueirão e 18 no Lucas Araújo. Cento e quarenta e sete entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 81).

Gráfico 81: Meios de transporte utilizados para serviços em escritórios despachantes.

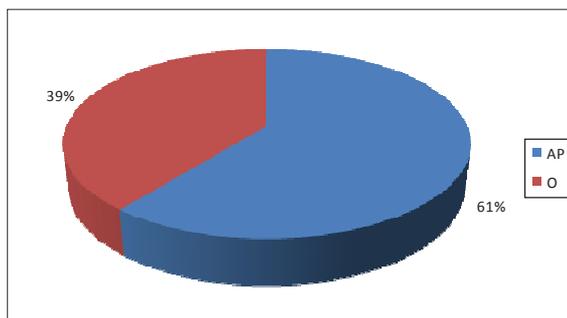


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

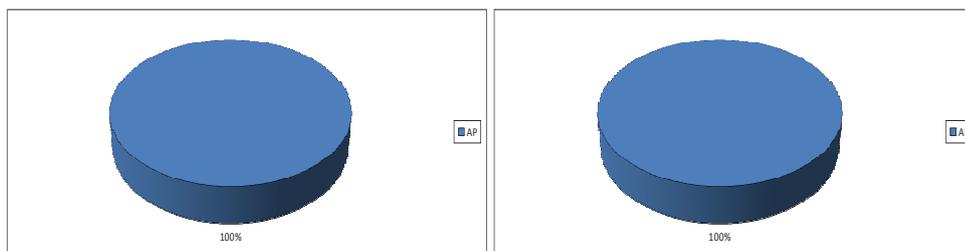
Dentre os entrevistados, 56 pessoas informaram utilizar serviços de gráfica e registraram que o fazem tão somente em outros bairros. Desses, 38 recorrem ao centro e 18 ao bairro Petrópolis, bem como 34 desses utilizam automóvel próprio para fazer esses encaminhamentos (61%) e 22 recorrem ao ônibus. Trezentos e oito pesquisados não utilizam esse serviço. (Gráfico 82).

Gráfico 82: Meios de transporte utilizados para serviços de gráfica em outros bairros.



Quanto aos serviços de hotelaria, 8% dos entrevistados utilizam no próprio bairro e o fazem de automóvel próprio (100%). Dos 113 que o fazem em outros bairros (31%), 29 vão ao centro e sete ao Boqueirão, todos utilizando automóvel próprio (100%). Duzentos e noventa e nove entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 83).

Gráfico 83: Meios de transporte utilizados para serviços de hotelaria.

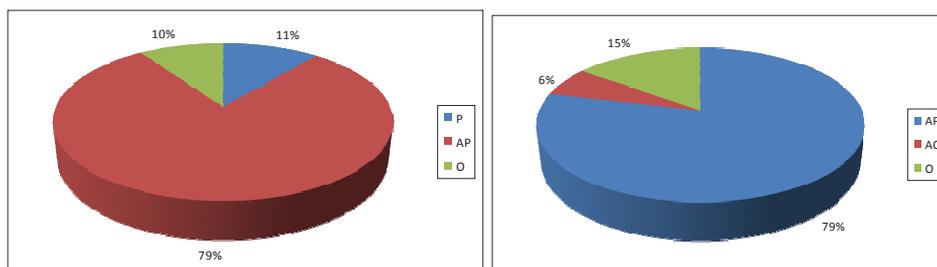


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Para os encaminhamentos concernentes ramo imobiliário, 73 pessoas utilizam o próprio bairro, dessas, 8 pessoas o fazem a pé (11%), 58 utilizam automóvel próprio (79%) e sete pessoas recorrem a ônibus (10%). Dos 113 que o fazem fora do bairro, todos vão ao centro, dos quais 89 utilizam automóvel próprio (79%), sete recorrem à carona (6%) e 17 fazem uso de ônibus (15%). Cento e setenta e oito entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 84).

Gráfico 84: Meios de transporte utilizados para serviços de imobiliária.



a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

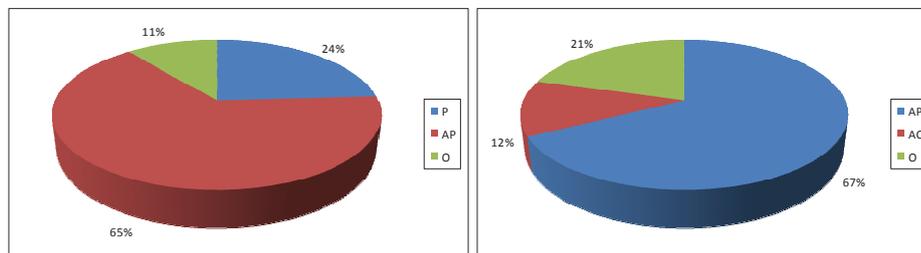
Em relação a lanchonetes, 193 entrevistados frequentam esses estabelecimentos no próprio bairro (53%) e 97 o fazem em outros bairros. Destes 97, 61 procuram lugares no centro, 26 no Boqueirão e 10 no bairro Petrópolis. Setenta e quatro pessoas não usam esse serviço.

No que concerne ao uso de motéis e pousadas, esses serviços não são utilizados por nenhum dos entrevistados.

No que diz respeito a oficinas mecânicas, 112 pessoas utilizam tais serviços no próprio bairro (30%), das quais 27 o fazem a pé (24%), 73 de automóvel próprio (65%) e 12 de ônibus (11%). Dos 181 que buscam esses serviços em estabelecimentos e profissionais estabelecidos em outros bairros, 137 vão ao centro, 14 ao bairro Lucas Araújo, 24 ao Boqueirão, três ao bairro Petrópolis e 3 ao bairro Vera Cruz. Desses, 122 o fazem de automóvel próprio (67%),

22 recorrem à carona (12%) e 37 de ônibus (21%). Setenta e um entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 85).

Gráfico 85: Meios de transporte utilizados para serviços em oficinas mecânicas.

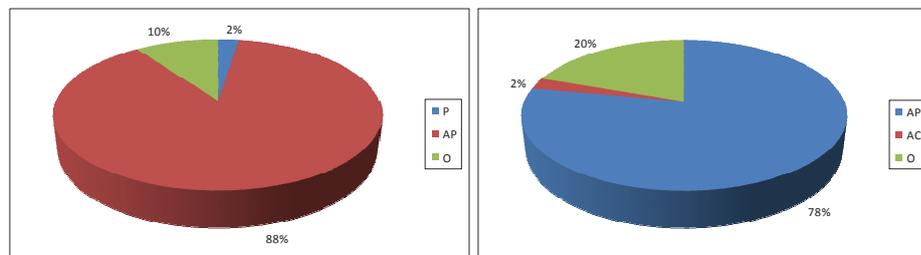


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto aos restaurantes, 123 entrevistados frequentam esses estabelecimentos no próprio bairro (33%). Três pessoas dirigem-se aos restaurantes a pé (2%), 108 utilizam automóvel próprio (88%) e 12 deslocam-se de ônibus (10%). Dos 163 que utilizam serviços de restaurantes de outros bairros, 134 vão ao centro, 17 ao Boqueirão e 12 ao bairro São José. Desses 163, 127 utilizam automóvel próprio (78%), quatro recorrem à carona (2%) e 32 deslocam-se utilizando o ônibus (20%). Setenta e oito entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 86).

Gráfico 86: Meios de transporte utilizados para frequência em restaurantes.



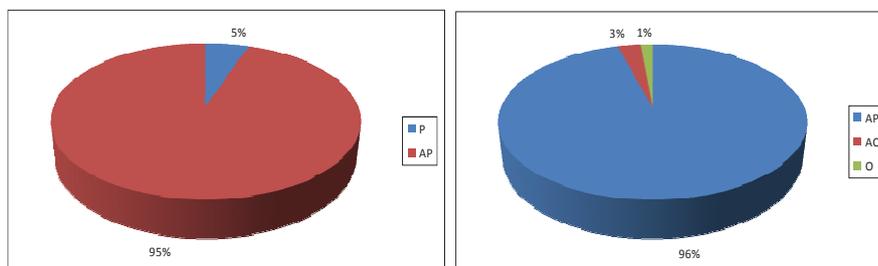
a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Em relação a pizzarias, 222 pessoas frequentam esses restaurantes no próprio bairro (60%), dos quais 12 deslocam-se até o local a pé (5%) e 210 fazem uso de automóvel próprio (95%). Dos 89 que o fazem em outros bairros, 39 vão ao centro, oito ao Lucas Araújo, 16 ao Boqueirão e 26 a outros bairros. Dessas 222 pessoas, 166 (96%) vão de automóvel próprio, duas recorrem à carona (6%) e uma de ônibus (1%). Cinquenta e três entrevistados (14,5%) não utilizam esse serviço. (Gráfico 87).

Sobre essas escolhas, acredita-se que, da mesma forma que no caso das churrascarias, optar por pizzarias em outros bairros envolve preferências culinárias e curiosidade em conhecer outros estabelecimentos gastronômicos.

Gráfico 87: Meios de transporte utilizados para frequência em pizzarias.

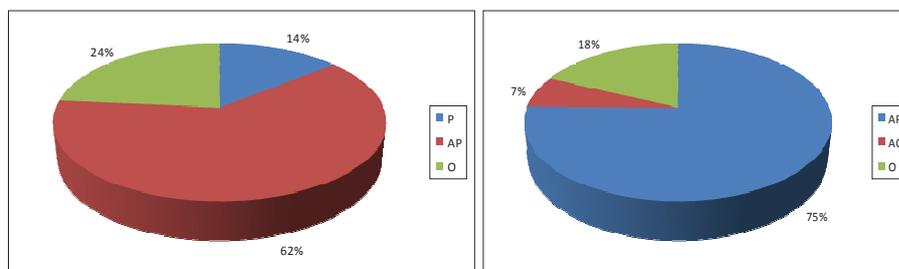


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto à sorveteria, 204 entrevistados frequentam esse local no próprio bairro (56%), dos quais 29 o fazem a pé (14%), 127 de automóvel próprio (62%) e 48 de ônibus (24%). Dos 93 que o fazem em outros bairros, 53 vão ao centro, 12 ao Lucas Araújo e os demais 28 frequentam sorveterias situadas em bairros diversos. Desses 93, 70 o fazem de automóvel próprio (75%), seis recorrem à carona (7%) e 17 utiliza ônibus (19%). Sessenta e sete entrevistados não utilizam esse serviço. (Gráfico 88).

Gráfico 88: Meios de transporte utilizados para frequência em sorveterias.

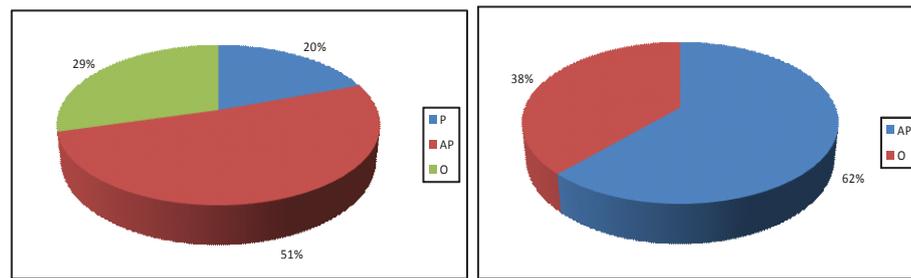


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Quanto ao serviço de telefonia celular, 215 entrevistados utilizam o serviço no próprio bairro (59%), dos quais 42 o fazem a pé (20%), 110 utilizam automóvel próprio (51%) e 63 utilizam ônibus (29%). Os 126 que utilizam esse serviço em estabelecimentos situados fora do bairro utilizam lojas situadas no centro. Destes, 78 deslocam-se de automóvel próprio (62%) e 48 utilizam o ônibus (38%). (Gráfico 89 e Figura 76).

Gráfico 89: Dos meios de transporte utilizados para serviços de telefonia celular.

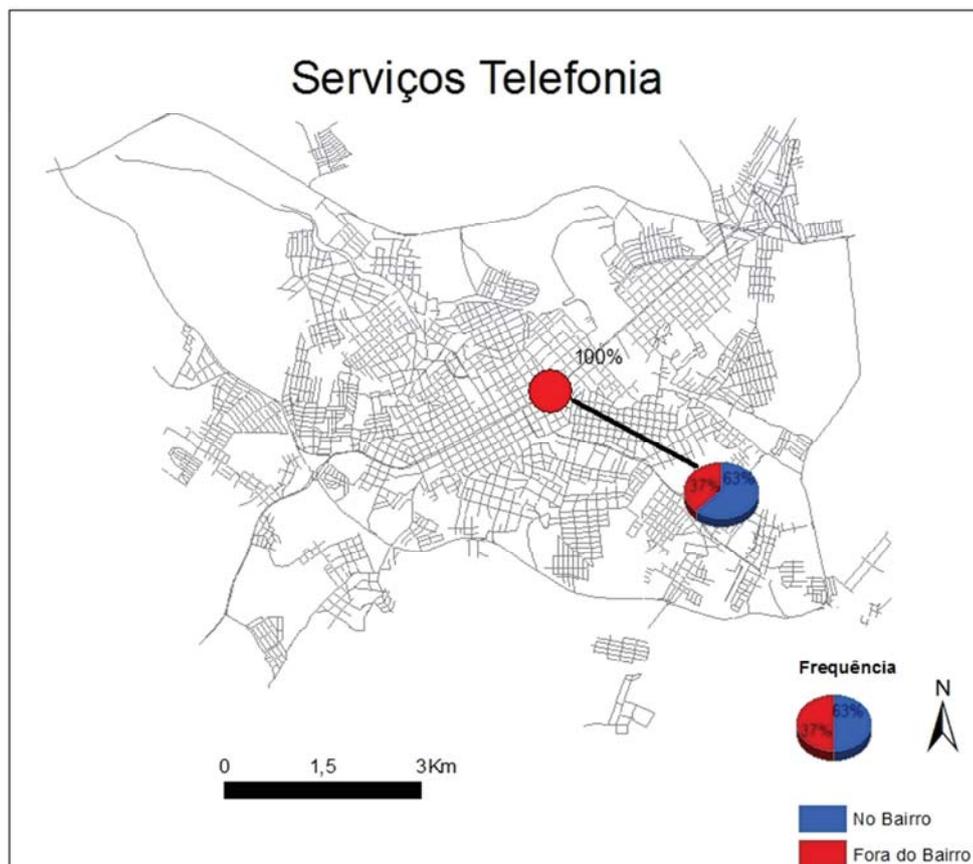


a) Modal de transporte no bairro

b) Modal de transporte para outros bairros

Com relação aos 126 (35%) entrevistados que mencionaram usar serviços de telefonia sediados no centro da cidade, julga-se que isso ocorre devido à significativa diversidade de operadores, que acabam oferecendo diversos planos, o que acaba por gerar constantes dúvidas nos clientes.

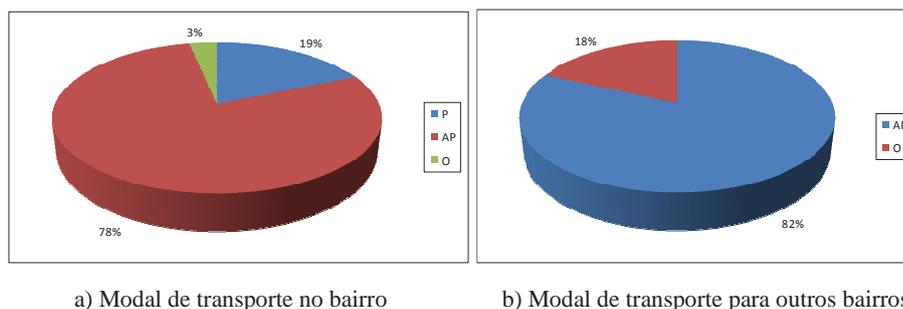
Figura 76: Deslocamento dos entrevistados para frequência a serviços de telefonia.



Quanto à estação rodoviária, 243 entrevistados não precisam do serviço (66%) e 121 o utilizam em outro bairro (33%), no caso o centro, e até lá 45 pessoas se deslocam utilizando automóvel próprio (37%) e 76 recorrem a ônibus (63%).

Em relação a lojas de peças automotivas, 92 pesquisados recorrem ao comércio local, no próprio bairro (25%), dos quais 17 o fazem a pé (19%), 72 de automóvel próprio (78%) e três de ônibus (3%). Dos 230 que recorrem a comércio de outros bairros, 36 vão ao centro e 194 ao Boqueirão. Desse mesmo grupo, 188 utilizam automóvel próprio (82%) e 42 utiliza ônibus (18%). (Gráfico 90).

Gráfico 90: Dos meios de transporte utilizados para serviços em lojas de peças automotivas.



5.5 Considerações finais do capítulo 5 sobre a satisfação, frequência e deslocamento em relação ao subcentro e bairro São Cristóvão

Em relação ao perfil dos entrevistados e de suas famílias, verificamos que no levantamento realizado no subcentro São Cristóvão houve predominância do sexo feminino e que a faixa etária predominante está em adulto jovem, entre 30 e 34 e 40 e 44 anos. Observou-se que mais de 55% dos entrevistados possuem ensino médio. Em relação à renda familiar, encontram-se na faixa de classe média baixa, com predominância de famílias com renda de quatro ou mais salários mínimos, com maioria de famílias formadas por três ou quatro pessoas.

Em relação à satisfação dos moradores em relação aos serviços urbanos do subcentro, a qualidade geral do bairro é considerada ótima e boa, tendência positiva. Os itens com avaliação positiva (maioria de ótimo e bom) foram abastecimento de água, fornecimento de energia, telefonia fixa, coleta de lixo, passeios para pedestres, iluminação pública, arborização e transporte coletivo. Os atributos positivos mencionados foram tranquilidade, proximidade de equipamentos e bom relacionamento com os vizinhos. Os itens com avaliação negativa, demonstrando insatisfação, foram à pavimentação das ruas, o serviço de esgoto e a segurança pública. Os atributos negativos mencionados foram: falta de segurança, pavimentação e transporte coletivo.

Grande parte da população entrevistada trabalha no próprio bairro, deslocando-se, para tal, na maioria dos entrevistados, a pé ou de automóvel próprio, demonstrando que o subcentro dispõe de empregos oferecidos pelas empresas nele localizadas, reduzindo as necessidades de viagem longas ao trabalho, tornando a aglomeração da produção propícia ao desenvolvimento, conforme exposto por O'Sullivan (1996).

Dos entrevistados que trabalham em outro bairro destacam os bairros Centro, Lucas Araújo, Petrópolis, Boqueirão e Alexandre José Zachia, sendo que o modo de deslocamento predominante é automóvel próprio.

Em relação aos estabelecimentos de ensino, observou-se predominância de frequência a escolas no bairro. A maior frequência é observada no ensino médio, seguida do ensino fundamental e de creche, com predominância de estabelecimentos públicos. Ressalta-se a grande importância da Escola Estadual de Ensino Médio Cecy Leite Costa, para o subcentro, pois dos adolescentes em fase escolar de ensino médio 95% estudam no subcentro. Em termos da modalidade de deslocamento, há predominância do ônibus, seguida do automóvel próprio.

A frequência em outros bairros predomina para curso profissionalizante público, curso pré-vestibular, curso para concurso, graduação e pós-graduação privados, deslocamento principal em ônibus. Destacam-se os bairros São José, Centro e Vila Rodrigues para graduação e centro e São José para pós-graduação, com predominância de deslocamento em automóvel próprio.

Observa-se que o subcentro atende as demandas educacionais básicas com equipamentos de bairro, sendo que o ensino especializado e superior localiza-se na área do centro principal (faculdade e cursos isolados) ou em bairro universitário São José (Universidade) e Vila Rodrigues (Faculdade). Trata-se, pois, de subcentro que não se iguala ao centro neste aspecto, conforme distingue Villaça (2001).

Quanto aos equipamentos comunitários culturais, destacaram no bairro somente a frequência à igreja, clubes e festas. A ida ao outro bairro tem destaque quando se trata de frequência a cinema, teatro ou centro cultural, no entanto, não há predominância dentro a população no que concerne à frequência a esses espaços. O deslocamento no subcentro nesse contexto é realizado de automóvel próprio. No que concerne ao deslocamento para outros bairros destacam-se o recurso à carona e ao ônibus e o uso de automóvel próprio.

Quanto à frequência dos entrevistados aos espaços de lazer, parques e áreas verdes, praças, quadra de esportes, clubes, CTG, museu, *Shopping Center*, jogos e shows, percebemos que o subcentro não possui infraestrutura adequada para que a população permaneça no próprio bairro. Dessa forma, predomina a frequência em outro bairro ou a não

frequência a esses espaços. A grande maioria dos entrevistados não frequenta parques e áreas verdes, praças, quadra de esportes, CTG, museu, jogos e shows.

O deslocamento no subcentro se dá predominantemente a pé para áreas verdes, praças, quadra de esportes, clubes, CTGs, jogos e shows, o deslocamento é realizado por automóvel próprio. Em outro bairro, a maioria dos entrevistados se desloca de automóvel próprio, somente no deslocamento para praças e shopping é que predomina o uso do ônibus.

Com atividade cultural percebemos grande frequência em *shoppings centers*, que dispõe de áreas de convivência, cinemas e espetáculos teatrais, que, por não estarem disponíveis no subcentro, ocorre um deslocamento para o centro e para o bairro Petrópolis de 94% dos entrevistados.

Por se tratar de equipamentos culturais que demandam prioridade de investimento público, percebe-se a lacuna no bairro, prejudicando o desenvolvimento dos moradores, que necessitam dispêndios para deslocamento em outros bairros, e também restringindo a convivência social e a criação de identidade local. Dessa forma não atende ao critério de oferta de instalações sociais e de lazer na proximidade das moradias, conforme preconizado pela Comissão Europeia (2010, RRE).

Quanto à frequência aos serviços de saúde, observa-se que, para internação, realização de exames ou para consultas a médico especialista, fisioterapeuta, psicólogo, fonoaudiólogo e emergência há predominância de frequência em outros bairros. No bairro há frequência para vacinas, curativos e dentista. O subcentro não possui infraestrutura suficiente para a satisfação dos moradores na área de saúde. O deslocamento tanto no subcentro como para outros bairros é realizado pela maioria dos moradores por automóvel próprio. De acordo com Sposito (2007 p. 173), “verificam-se em muitas cidades médias, um crescimento do número da diversidade dos serviços de saúde, além do aumento da densidade técnica em procedimentos e equipamentos sofisticados”. O Hospital São Vicente de Paula de Passo Fundo cumpre a função de hospital regional, da mesma forma que o município se destaca pelo grande número de clínicas particulares que aumentam o número de leitos disponíveis além dos disponibilizados pelo SUS. Mas essa concentração encontra-se no centro da cidade, não se estendendo ao bairro São Cristóvão.

Em relação à frequência aos serviços de comércio e abastecimento, observa-se que abastecimento diário ocorre em estabelecimentos como supermercado, padaria, bebidas, vestuário, calçados, relojoaria, eletrodomésticos e eletrônicos. Nesse contexto, destacou que o subcentro possui uma infraestrutura em que maioria da população entrevistada compra no próprio bairro, principalmente no que concerne ao abastecimento diário em supermercado,

padaria e revenda de bebidas. Já para os itens como vestuário, calçados, relojoaria, eletrodomésticos e eletrônicos predomina a compra em outro bairro, sendo o principal fator a falta de opção para escolha. O bairro ainda não possui grandes variações para esses itens, fazendo com que o morador se desloque para outro local. Tanto no bairro quanto em outro bairro, o principal meio de deslocamento é o automóvel próprio.

Ainda em relação ao comércio como lojas de móveis, de materiais de construção, livrarias, farmácias, agências veículos, presentes, floricultura e itens de informática, aparecem como contextos importantes no subcentro os estabelecimentos de materiais de construção, livraria, farmácia, presentes e floricultura. Para os itens como informática, o subcentro possui uma boa infraestrutura, pois há pouca diferença entre efetuar a compra no próprio bairro e procurar pelos produtos em outros locais. Na questão de móveis, percebemos a falta de escolha para o consumidor e com relação à agência de veículos, o subcentro não conta com essa infraestrutura, a população precisa se deslocar para realizar esse tipo de compra. Tanto no bairro quanto em outro bairro, o principal meio de deslocamento é o automóvel próprio.

Quanto à prestação de serviços referentes a academia, advogados, autoescolas, banco, bares, institutos de beleza, churrascarias, escritórios de contabilidade, correios, despachantes, gráficas, hotéis, mobiliárias, lanchonetes, oficinas mecânicas, restaurantes, pizzarias, sorveterias, lojas de celular e rodoviária, os moradores contam com os seguintes estabelecimentos: institutos de beleza, escritórios de contabilidade, correios, despachantes, lanchonetes, pizzarias, sorveterias e lojas de telefonia celular. Para os itens autoescolas, bancos, churrascarias, oficinas mecânicas, restaurantes e rodoviária, os moradores precisam se deslocar, destacando a procura de variedades e também por não ter o estabelecimento de sua escolha no bairro. Para os itens como academia, advogados, bares, gráficas, hotéis, imobiliárias, apart hotel, motéis e pousadas, predomina a não frequência a esses locais. Tanto no bairro em questão quanto em outro, o principal meio de deslocamento é o automóvel próprio.

O subcentro do bairro São Cristóvão polariza atividades de comércio e serviços, sobretudo por possuir área de equipamento com grande concentração onde o acesso é facilitado pelo sistema de transporte, mesmo assim o deslocamento da população para outros bairros é intenso. As atividades econômicas desenvolvidas no subcentro São Cristóvão são bastante diversificadas e concentram-se na Avenida Presidente Vargas. Contudo, o subcentro ainda não tem a mesma oferta da área do centro em quantidade e em qualidade.

O poder polarizador e estruturador de um subcentro complementa as atividades, sendo que, quanto maior a diversificação do comércio e serviços ali existentes, menos viagens o

consumidor precisa realizar para ver suas necessidades atendidas (VILLAÇA, 2001). Quanto aos deslocamentos, há a tendência procurar o centro e aos bairros.

Em relação às modalidades de transporte, o estudo revela que mesmo a maioria da população sendo pertencente à classe D, o uso do automóvel é preponderante, demonstrando que o transporte coletivo não atende às necessidades, ou por frequência, por trajetos, por preço ou por qualidade. Por ser cidade média e ter distâncias relativamente pequenas do centro em relação ao subcentro (2,5 km) e aos demais subcentros de bairros (de 5 a 7 km), o custo das viagens de automóvel não diferem das do valor das tarifas do transporte coletivo, oferecendo maior comodidade e autonomia, o que justifica a preferência por essa modalidade.

6 CONCLUSÕES

Ao finalizar este trabalho, apresentam-se as conclusões obtidas e as recomendações para trabalhos futuros na temática abordada.

6.1 Conclusões gerais

O trabalho teve como objetivo analisar uma cidade de porte médio, com foco, no uso do solo, na disponibilidade de atividades, equipamentos urbanos e mobilidade urbana da centralidade e do subcentro. Ao longo desta pesquisa, foi possível analisar o uso do solo na centralidade de Passo Fundo/RS, conhecer um pouco mais o subcentro São Cristóvão.

A partir do estudo bibliográfico sobre cidades médias, no qual se percebe a evolução das cidades médias, os subcentros possuem papel importante para a oferta de qualidade de vida dos moradores, em termos de saúde, cultura, economia, e a compreensão do conceito de sustentabilidade relacionado à mobilidade urbana.

Para realização de estudo de caso foi selecionada a cidade média de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul. Foram desenvolvidos levantamentos de referenciais bibliográficos e documentais sobre a estrutura urbana da cidade de Passo Fundo. Para complementar foram realizados levantamentos fotográficos e registros da área central e dos principais bairros, tendo em vista a deficiência em bases de dados locais. Foi identificado o centro principal, de caráter histórico e comercial, e mais quatro subcentros, dentre os quais foi selecionado o do bairro São Cristóvão para detalhamento, por ser identificado como o subcentro mais bem estruturado de equipamentos urbanos.

Considerando como itens relevantes o uso do solo, a disponibilidade de equipamentos urbanos e os deslocamentos realizados, foi realizada pesquisa de opinião junto aos moradores do subcentro do bairro São Cristóvão, por meio de entrevista com questionário presencial em 364 domicílios do subcentro. Os resultados foram sistematizados em tabelas, gráficos e mapas de acesso, que permitiram identificar as alternativas de frequência aos serviços de educação, saúde, abastecimento, comércio e serviços no bairro e fora do bairro, bem como o papel do subcentro São Cristóvão em relação à área central de Passo Fundo.

A centralidade, além do papel intraurbano, é reforçada pelo fato de se constituir como centralidade regional, abrangendo o norte do estado do Rio Grande do Sul e caracterizando Passo Fundo como cidade média na hierarquia urbana brasileira.

Quanto ao segundo objetivo específico, relativo à estrutura urbana no centro principal e nos subcentros, identificou-se que os subcentros principais – São Cristóvão, Boqueirão, Petrópolis e Vera Cruz – são os bairros mais populosos e constituem-se centralidades lineares ao longo das principais vias de acesso ao sistema viário regional, municípios vizinhos e outros polos regionais. Esse papel tem sido reforçado pela legislação urbanística do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, que incentiva os usos comerciais e de serviço nessas regiões, o que, contudo, ainda não caracteriza autonomia em relação ao centro principal, demandando deslocamentos excessivos e congestionando o sistema viário.

Constatou que existe um grande valor dos subcentros, que se desenvolveram não apenas para atender as áreas residenciais e facilitar a vida dos moradores, mas como resultado do processo de reestruturação urbana, em função da expansão desta, desenvolvendo uma centralização de acordo com os atrativos proporcionados por algum tipo de equipamento urbano que gera certo fluxo de pessoas.

Os subcentros existentes em Passo Fundo estão relacionados, sobretudo, com o comércio de bairro, principalmente de produtos de consumo imediato, que apresentam uma tendência à diversificação e à especialização de atividades. A área central de Passo Fundo é riquíssima na área de saúde, prestação de serviços e comércio, atraindo grande parte dos munícipes e também de moradores de municípios da região. Aspectos como a proximidade dos subcentros com relação ao centro da cidade fazem com que a população, quando busca produtos e serviços que não estejam disponíveis no subcentro, desloque-se para o centro.

Quanto ao objetivo de estudo de caso do subcentro do bairro São Cristóvão, estudou-se parte da diversidade de uso do solo e a disponibilidade de equipamentos urbanos. Apesar do uso predominante residencial, o bairro apresenta diversidade de equipamentos comunitários e de estabelecimentos comerciais e de serviços. São Cristóvão é um subcentro popular de diversificação, considerado pela maioria dos entrevistados como um bairro de boa qualidade. Nesse sentido, o que chamou mais atenção foi a procura em outros bairros por diversificação de comércio e prestação de serviços.

A pesquisa de opinião dos usuários permitiu identificar que os moradores estão satisfeitos com atendimento em equipamentos comunitários de educação, especialmente no nível básico, cuja frequência no bairro é maioria. Contudo, os equipamentos e serviços de saúde não atendem a diversidade de situações, com poucos estabelecimentos públicos, que

gera procura em outros bairros, especialmente na área central. O fato de a cidade abrigar um centro médico de atendimento local e regional na área central pode estar interferindo na oferta de serviços de saúde, hoje descentralizada nos bairros. E em relação a equipamentos culturais e de lazer, incluindo áreas verdes e de lazer, a situação é muito precária, muitos inexistem, demandando a busca em outros bairros. Conclui-se, pois, que nos tipos de equipamentos em que há maior obrigatoriedade de oferta pelo Poder Público, como na educação, a situação está melhor atendida. No caso de equipamentos culturais públicos, a situação é precária, exigindo deslocamentos dos moradores, para outros bairros e ao centro, e restringindo o acesso a bens e serviços culturais.

Em relação ao comércio e aos serviços, observou-se atendimento nos serviços básicos e de abastecimento diário, sendo que os serviços especializados são frequentados no centro e em outros bairros. Nesse caso, como se trata de atividade da iniciativa privada, a oferta segue as demandas dos consumidores, embora em virtude de o bairro abrigar população de renda média, o atendimento encontra-se mais limitado em qualidade e diversidade do que no centro.

Conclui-se que em relação à diversificação de atividades e oferta de equipamentos comunitários urbanos, a sustentabilidade urbana do subcentro do bairro São Cristóvão é parcial, pois em muitos serviços a população tem preferência por frequentar no centro e em outros bairros.

A questão do deslocamento mostrou-se significativa no estudo, apenas na frequência aos estabelecimentos de educação ocorre predominância do uso de transporte coletivo, nos demais predomina o transporte individual por automóvel próprio, superando o deslocamento a pé na maioria dos casos. Mesmo com avaliação positiva para o transporte coletivo, há preferência pelo deslocamento de veículo próprio.

Considerando que a opção da modalidade de transporte coletivo qualificaria a sustentabilidade, a preferência pelo transporte particular está ligada a questões locais como a escassez de linhas, de horários e qualidade dos veículos coletivos e localização dos pontos de parada e segurança pública. Além disso, está relacionada a fatores ligados a questões externas como o incentivo da política econômica brasileira à aquisição de automóveis, ou o status simbólico e a facilidade de independência oportunizada pelo veículo particular.

Trata-se de questão preocupante para a sustentabilidade urbana, pois a utilização de transporte coletivo em ônibus oferece mais segurança, redução de acidentes e de consumo de energia, bem como dispensa vagas de estacionamento e implica outras vantagens.

Como recomendações para busca de maior sustentabilidade urbana no que se refere a atendimento das necessidades básicas pelo incentivo de diversificação do uso do solo,

disponibilidade de atividades e redução dos deslocamentos, considera-se que, a partir do estudo realizado, devam ser incentivadas as seguintes estratégias para qualificação das subcentralidades urbanas de cidade média:

- a) elaboração e implantação de plano diretor participativo setorial de bairro, buscando identificar as questões prioritárias e incentivar soluções planejadas de forma participativa, que atendam conjuntamente aos objetivos da política urbana local.
- b) elaboração e implantação de programas e projetos de proteção e recuperação ambiental, considerando as características locais, os vazios urbanos e as áreas de vulnerabilidade;
- c) universalização e qualificação do atendimento aos serviços urbanos básicos, em especial o esgotamento sanitário, a destinação dos resíduos.
- d) implantação de estabelecimentos públicos de saúde e incentivo à abertura de estabelecimentos privados, relocando esses serviços para fora da área central, para atendimento da população dos bairros, em consonância com as políticas setoriais de atenção à saúde;
- e) implantação de equipamentos públicos de cultura, lazer e recreação, contribuindo para a qualidade de vida e a convivência social, visando, ainda, à redução e prevenção da insegurança e da criminalidade urbana;
- f) oferta de transporte coletivo qualificado, para conexão com outros bairros e com a área central, com ampliação de linhas e horários, maior cobertura do bairro, e construção de mobiliário urbano adequado;
- g) incentivo ao comércio de bairro, melhorando o abastecimento diário, e aos serviços de proximidade;
- h) incentivo à criação de áreas comerciais mais qualificadas nos subcentros, com oferta de comércio e serviços qualificados, inclusive financeiros, que possam atender ao bairro e a outros bairros, incentivando a descentralização e o descongestionamento do centro principal;
- i) criação de mecanismos para promover a identidade cultural e de bairro, que desenvolvam o sentimento de pertencimento, com busca de melhor qualidade de vizinhança nas áreas residenciais e maior equidade na área urbana;
- j) Criação de programas e projetos de qualificação urbanística do subcentro e das demais áreas dos bairros, promovendo a qualificação harmônica nas diversas regiões da cidade.

Apesar dos limites metodológicos e de abrangência impostos, o estudo realizado permitiu estabelecer uma reflexão sobre o significado da estrutura urbana e das centralidades na qualidade do atendimento aos moradores de bairro em cidade média em sua relação com o centro e demais bairros. Ao mesmo tempo, confirma que a sustentabilidade urbana requer o estabelecimento de objetivos e estratégias que considerem a qualificação da estrutura intraurbana, dos equipamentos públicos, da distribuição do uso do solo e das possibilidades de acesso físico seguro e eficiente dos moradores aos benefícios da cidade.

6.2 Recomendação para trabalhos futuros

Considerados os estudos desenvolvidos, se faz pertinente destacar a importância da continuidade de um olhar voltado à temática com vistas a possibilitar uma melhor estrutura à cidade. Para isso, recomenda-se:

- a) aprofundamento do diagnóstico da estrutura urbana em cidades médias, em bairros centrais e nos demais bairros da cidade, visando obter documentação mais abrangente sobre a dinâmica intraurbana e sua relação com a região de abrangência;
- b) realização do diagnóstico da estrutura urbana nos bairros de Passo Fundo, em especial nos subcentros Boqueirão, Petrópolis e Vera Cruz, comparando com o realizado no bairro São Cristóvão, a fim de verificar a hierarquia intraurbana;
- c) análise da compatibilidade entre a proposta do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (2006) em termos de uso do solo, expansão, densificação e qualificação urbana e a situação verificada no bairro São Cristóvão e outros bairros;
- d) verificação da abrangência espacial e da acessibilidade específica dos equipamentos comunitários de educação, saúde e cultura no bairro analisado e em outros bairros;
- e) desenvolvimento e aplicação de ferramentas informatizadas para levantamento e armazenamento de dados sobre a estrutura urbana, tais como sistemas de informações georreferenciadas para as informações espaciais e questionários eletrônicos para informações socioeconômicas e de opinião, compilando-as em bases de dados sobre os bairros e a cidade.

7 REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: ACSELRAD, H. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro, DP&A, 2001.

ACSELRAD, Henri; HERCULANO, Selene; PÁDUA, José August. (Org.). **Justiça ambiental e cidadania**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Ford, 2004.

AIAM-ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE ADMINISTRADORES MUNICIPAIS. **Planejamento urbano**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1965.

ALMEIDA, E. P. de. **Urbanização do território**. 2001. Disponível em: <http://www.tecsi.fea.usp.br/eventos/Contecsi2004/BrasilEmFoco/port/consnac/ocupa/procurb/urban/apresent.htm>. Acesso em: 17 maio 2011.

ALVES, A. F. M. A.; SANTOS, L. F. N. dos. **Educação ambiental e cidades sustentáveis**. Disponível em: <<http://www.semarh.df.gov.br/semarh/site/lagoparanao/cap12/07.htm>>. Acesso em: 24 nov. 2010.

ALVES, P. JUNIOR. A, A, R. **Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade Urbana no Brasil**. Artigo - Programa Pós Graduação em Engenharia Urbana, São Carlos. São, Paulo, 2007.

AMORIM FILHO, O. B.; BUENO, M. E. T.; ABREU, J. F. **Cidades de porte médio e o programa de ações sócioeducativo-culturais para as populações carentes do meiorbano em Minas Gerais**. *Boletim de Geografia Teorética, RioClaro*, v. 12, n. 23-24, 33-46, 1982.

AMORIM FILHO, O. B.; SERRA, R. **Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

BARAT, J. **Introdução aos problemas urbanos brasileiros: teoria, análise e formulação de política**. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1979.

BATISTA, G. T; DIAS, N. W. **Ocupação do solo urbano: desafios pós Estatuto das Cidades**. Taubaté, 2008.

BERNARDI, Jorge. **Funções sociais da cidade: conceitos e instrumentos**. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) - Pontifícia Universidade do Paraná, Curitiba, 2006. Disponível em: http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/15/TDE-2006-07-06T120818Z-356/Publico/jorge.pdf. Acesso em: 15 out. 2012.

BRAGA, R. Política Urbana e Desenvolvimento sustentável: **Avanços e Limites do Estatuto da Cidade**. In: PPLA 2010: SEMINÁRIO POLÍTICA E PLANEJAMENTO, 2, 2010. Curitiba. **Anais...** Curitiba: Ambiens, 2010.

BRANCO, M. L. C. Cidades Médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S. et al. **Cidades médias: produção do espaço**, São Paulo: Expressão Popular, 2006, p.

CASTRO, F. **A força das cidades médias brasileiras**. Disponível em: <http://blogdefranciscocastro.blogspot.com/2009/02/forca-das-cidades-medias-brasileiras.html>. Acesso em: 10 dez. 2010.

CAVALCANTI, C. **Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável**. São Paulo: Cortez, 1999.

CAVALCANTE, Cláudia Varizo; PENNA, Nelba de Azevedo. **Identificação de novas áreas de centralidade intraurbana em Brasília: uma proposta metodológica**. Disponível em: www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=4266.

COELHO, M. C. N. Impactos ambientais em áreas urbanas – teorias, conceitos e métodos de pesquisa. In: GUERRA, A. J. T.; CUNHA, S. B. (Org.) **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPÉIAS. **Para uma estratégia temática sobre meio ambiente urbano**. Bruxelas: COM, 2004.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, E. M. **Cidades Médias, contributos para a sua definição**. Disponível em: http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2002-74/74_05.pdf. Acesso em: 19 jun. 2011.

COSTA, M. S. **Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável. Tese (Doutorado)**. Escola Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008.

DELGADO, N. A. **A inovação sob a perspectiva do desenvolvimento sustentável: Os casos de uma cooperativa de laticínios brasileira e de outra francesa**. Porto Alegre, 2007.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado: urbanismo**. São Paulo: Pioneira, 1979.

FRANÇA, I. S. **Os sub-centros em comércios e serviços como novas centralidades em cidades médias: estudo do Major Prates em Montes Claros/MG**. Uberlândia, 2010.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA-FEE, 2009. Disponível em: www.fee.tche.br. Acesso em: ago. 2011.

GELPI, A, GOSCH, L. R. M. ; KALIL, R. M. L. **Avenida Brasil: do comércio tropeiro ao shopping center**. Universidade de Passo Fundo, 2007.

GELPI, A.; KALIL, R. M. L. Periferia e planejamento: revolução silenciosa no front. In: Encontro estadual de Geografia. 27.2007, Santa Maria. **Anais...** Santa Maria: AGB, 2007.

- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed., São Paulo: Atlas, 2002 .
- GIULIANO G., SMALL K.A. The determinants of growth of employment sub centers. **Journal of Transport Geography** 7, 189-201, 1999.
- GOSCH, L. R. M. **Passo Fundo, de saturnino de Brito ao Mercosul: projetos e imagens urbanas**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- GOTTDIENER, M. e BUDD, L. **Key concepts in urban studies**. SAGE Publications, London, 2005.
- GUERRA, A. J; MARÇAL, M. S. **Geomorfologia Ambiental** – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006.
- GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configuração urbana**. São Paulo: Prolivros, 2004.
- HAUGHTER, G. e HUNTER, C. **Sustainable Cities**. London: J. Kingsley Publishers, Regional Studies Association, Bristol, Pa,1994.
- HIGUERAS, E. **Urbanismo bioclimático**. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Dados populacionais do município de Passo Fundo**. 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat>>. Acesso em: ago. 2011.
- _____. **Passo Fundo**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/link.php?uf=rs>>. Acesso em: 12 maio 2012.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA, IBGE, UNICAMP. **Estudos básicos para a caracterização da rede urbana**. Brasília: IPEA, 2002.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo, Martins Fontes. Lleida, 1999.
- KNEIB, Erika Cristine; SILVA, Paulo Cesar Marques da. **Centralidades urbanas e geração de viagens: análise hierárquica no contexto do planejamento de transportes**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 25, 2011, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 2011.
- LLOP TORNÉ, J. M.; BELLET SANFÉLIU, C. **Ciudades intermedias y urbanización mundial**. Unesco - UIA - Ministerio de Asuntos Exteriores. Lleida, Ed. Ajuntament de Lleida 1999.
- MACÁRIO, M, R, M, R. **Quality Manangement in Urban Mobility Systems: an Integrated Approach**. Tese (Doutorado) – Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, 2005.
- MARTINET, A. C; REYNAUD, E. **Stratégies d'entreprise et écologie**. Paris: Econômica, 2004.
- MARTINS, Marcele Salles. **Diagnóstico de rede urbana do Rio Grande do Sul: o caso da região funcional de planejamento nove**. Passo Fundo, 2009.

MENDES, C. M.; GRZEGORCZYK, V. Centro e Centralidade em Maringá. In: MORO, D. A. (Org.). **Maringá Espaço e Tempo**. Ensaio de Geografia Urbana. Maringá, 2003.

MENEZES, E. F. de. **A urbanização brasileira**. Disponível em: <<http://www.frigoletto.com.br/GeoUrb/urbbras.htm>>. Acesso em: 24 nov. 2010.

MILANEZ, F. Desenvolvimento sustentável. In: CATTANI, Antonio David (Org.). **A outra economia**. Porto Alegre: Veraz Editores, 2003.

MILANI, P. H; SILVA, E. A. **Centralidade urbana, um estudo do centro principal de Três Lagoas - MS**. Presidente Prudente, 2009.

MOREIRA, G. L.; TREVISAN, S. D. P. O processo de (re)produção do espaço urbano e as transformações território-ambientais: um estudo de caso. **Estudos Geográficos**. Rio Claro, v. 3, n. 2, p. 78-90, dez. 2005.

NAVARRO, N. A. **Hospital de Base e a formação de sub-centros na Zona Sul de São José do Rio Preto - SP – 1950-2000**. 2005. 151 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). UFU, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, 2005.

OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto Alves de. Redefinição da Centralidade Urbana em Cidades Médias. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 20 (1): 205-220, jun. 2008.

ORLANDI, E. L. P. (Org.). **Cidade atravessada: os sentidos públicos no espaço urbano**. Campinas, SP: Pontes, 2001.

ORNSTEIN, S. W. **Avaliação pós-ocupação (APO) do ambiente construído**. São Paulo: Studio Nobel: Universidade de São Paulo, 1992.

O'SULLIVAN, Arthur. **A suburbanização e as cidades modernas**. In: *Urban Economics*, 3.ed. Homewood Ill.: Irwin, 1996, Chapter 10 "Suburbanization and Modern Cities", pag. 251-281. [Texto preliminar de CGPUR-IPEAE, Economia urbana: estudos e aplicações a casos brasileiros. 29 setembro 2001, 19:09, tradução de Isabela Gomes Carneiro; coordenação de Paul Mandell]. Disponível em: <http://vsites.unb.br/ciord/informacoes/material/desenvolvimento/cap%2010%20sullivan.pdf>. Acesso em 25 maio 2010.

PALHARES, C. R. C. **Desenvolvimento de sub-centros como forma de planejamento urbano e de transportes em cidades de porte médio**. Uberlândia, maio, 2008.

PAPPA, F.M. CHIROLI de G.M.D. **Mobilidade Urbana Sustentável**. Disponível em: http://www.cesumar.br/prppge/pesquisa/epcc2011/anais/marcia_fernanda_pappa1.pdf. Acesso em: 08 jan. 2013.

PASSO FUNDO. Prefeitura Municipal. **Informações**. Disponível em: <<http://www.pmpf.rs.gov.br/secao.php?p=158&a=3>>. Acesso em: 25 ago. 2011.

_____. **Informações**. Disponível em: <<http://www.pmpf.rs.gov.br/>>. Acesso em: 12 maio 2012.

PASSO FUNDO. Prefeitura Municipal. **Lei complementar nº 143**, de 21 de junho de 2005. [com mapa anexo]. Disponível em <http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglaw.pl>. Acesso em: 28 out. 2012.

PASSO FUNDO. Prefeitura Municipal. **Lei complementar nº 170**, de 9 de outubro de 2006. Sustainable Development [com anexos]. Disponível em <http://www.leismunicipais.com.br/cgi-local/forpgs/showinglaw.pl>. Acesso em: 28 out. 2012.

PEREIRA, F. M.; LEMOS, M. B.. **Cidades médias brasileiras: características e dinâmicas urbano-industriais**. Disponível em: www.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/view/88. Acesso em: 16 nov. 2010.

PEREIRA, Sílvia Regina. **A territorialização dos equipamentos comerciais e de serviços nos sub-centros do Jardim Bongiovani e do conjunto habitacional Ana Jacinta- Presidente Prudente - SP**.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 10, Barcelona, 2008. *Actas...* Barcelona, 2008.

POL, E. **Ejes de tensión y nueva agenda para la Psicología Ambiental. unma perspectiva Europea**. In: E. Tassara (Ed.), *Panoramas interdisciplinares para una psicología ambiental do urbano*, p. 51-67. São Paulo, SP: Fapesp, 2001.

PONTES, B. M. S. As mudanças no processo produtivo capitalista e suas repercussões nas cidades médias nordestinas. In: SPOSITO, Eliseu S. et al: **Cidades médias: produção do espaço**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

REDCLIFT, M. R. (1987-2005)-an oxymoron comes of age. 2005.

RHEINGANTZ, P. A. Pequena Digressão sobre Conforto Ambiental e Qualidade de Vida nos Centros Urbanos. In: **Revista Ciência & Ambiente**. Universidade Federal de Santa Maria. v.1, n. 1, p. 36-58, jul, 1990.

SACHS, I. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000,

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DO RS. Disponível em: <http://www.educacao.rs.gov.br/pse/html/estatisticas.jsp?ACAO=acao1>>. Acesso em: 12 maio 2012.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. São Paulo: Hucitec, 1982.

SATTERTHWAITE, D. Como as cidades podem contribuir para o desenvolvimento sustentável. In: MENEGAT, R. e ALMEIDA, G. **Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental das cidades**. Editora UFRGS, Porto Alegre, 2004.

SERRA, R. V. **Cidades médias brasileiras: um recente retrato econômico e populacional**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 1998 (Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional).

SILVA, A. M. R. da; SPINELLI, J. FIOREZE, Z. G. **Atlas Geográfico de Passo Fundo**. Passo Fundo: IMED, 2009.

SILVA, E. L. da; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 4. ed. rev. atual. Florianópolis: UFSC, 2005. 138p.

SILVA, V. D. da. Apreensão da forma da cidade. **Revista GeoNotas**. V. 4, n. 2, abr./maio/jun., 2000.

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

SMOLKA, M. O. **Regularização da ocupação do Solo Urbano**. Disponível em: http://www.iabrij.org.br/morarcarioca/wp-content/uploads/2011/06/Texto_Martim_Smolka-regulariza%C3%A7%C3%A3o-da-ocupa%C3%A7%C3%A3o-do-solo-urbano.pdf: Acesso em: 15 jun. 2011

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO (Org.) **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPERR, 2001.

_____. **Cidades médias**: espaços em transição. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SPOSITO, M. E. B. ; ELIAS, D. ; SOARES, B. R. Uma rede de pesquisadores, sua pesquisa e o caminho partilhado. IN: _____ **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

THE EUROPEAN COMMISSION. **Un vitruvio ecológico**: princípios y práctica del proyecto arquitectónico sostenible. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

VÁZQUEZ BARQUERO, A. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 2001.

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

APÊNDICES

3. Como você classifica os serviços públicos do seu bairro:

		Ótimo	Bom	Ruim	Indiferente	Outros
		4	3	2	1	
3.1	Qualidade do bairro					
3.2	Abastecimento água					
3.3	Fornecimento energia					
3.4	Serviço Telefonia fixa					
3.5	Coleta de Lixo					
3.6	Serviço de esgoto					
3.7	Pavimentação das ruas					
3.8	Passeios de pedestres					
3.9	Iluminação Pública					
3.10	Arborização das ruas					
3.11	Mobiliário Urbano (parada, lixeiras, sinalização).					
3.12	Transporte Coletivo					
3.13	Segurança Pública					

4. O que você mais gosta do bairro onde mora?

5. Qual é o principal problema do seu bairro?

6. Você já sofreu algum tipo de violência no seu bairro? () Sim.
Qual? _____ () Não

7. Indique em que bairro é o seu local de trabalho? Como você se desloca para o local de trabalho? B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio; AC=automóvel carona; O=ônibus urbano; OE=ônibus empresa, lotação, ônibus intermunicipal. (qual?).

		B	OB	Qual?	P	B	AP	AC	O	OE	Qual?
7.1	Trabalho 1										
	Trabalho 2										
	Trabalho 3										

Equipamentos Socioeconômicos, Culturais e de Lazer.

8. Em que bairro você e os componentes de sua família frequentam escolas. Como você se desloca para o local da escola?

B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio; AC=automóvel carona; O=ônibus urbano; OE=ônibus empresa, lotação, ônibus intermunicipal (qual?).

		Pu	Pri	B	OB	Qual?	P	B	AP	AC	O	EO	Qual?
8.1	Creche												
8.2	Fund. Séries Iniciais												
8.3	Fund. Séries Finais												
8.4	Ensino Médio												
8.5	Curso Profissionalizante												
8.6	Curso Pré Vestibular												
8.7	Curso para concurso												
8.8	Graduação												
8.9	Pós-graduação												

9. Em que bairro você e sua família frequentam espaços culturais. Como vocês se deslocam para o local? B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio; AC=automóvel carona; O=ônibus urbano; OE=ônibus empresa, lotação, ônibus intermunicipal (qual?).

11. Em que bairro você e sua família utilizam serviços de saúde? Como vocês se deslocam para o local? B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio; AC=automóvel carona; O=ônibus urbano; OE=ônibus empresa, lotação, ônibus intermunicipal (qual?).

		B	OB	Qual?	P	B	AP	AC	O	OE	Qual?
11.1	Emergência										
11.2	Vacinas e curativos										
11.3	Médico geral (consultas)										
11.4	Médico especialista										
11.5	Exames comuns										
11.6	Exames mais sofisticados										
11.7	Internação										
11.8	Dentistas										
11.9	Fisioterapeuta										
11.10	Psicólogo										
11.11	Fonoaudiólogo										

12. Em que bairro você e sua família compram? Como vocês se deslocam para as compras? B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio; AC=automóvel carona; O=ônibus urbano; OE=ônibus empresa, lotação, ônibus intermunicipal (qual?).

		B	OB	Qual	P	B	AP	AC	O	OE	Qual?
12.1	Abastecimento diário: mercado e feira										
12.2	Supermercado										
12.3	Padaria e confeitaria										
12.4	Bebidas Depósitos e Distribuidores										
12.5	Vestuário										
12.6	Calçados										
12.7	Relojoaria/joalheria										
12.8	Eletrodomésticos										
12.9	Eletrônicos										
12.10	Móveis										
12.11	Materiais de construção										
12.12	Livraria e papelaria										
12.13	Farmácia e drogaria										
12.14	Veículos Agências e Revendedores										
12.15	Veículos Peças Lojas										
12.16	Presentes										
12.17	Floriculturas										
12.18	Informática Artigos, Equipamentos e Suprimentos										

13. Em que bairro você e sua família utilizam os **serviços**? Como vocês se deslocam para esses serviços? B=no bairro; OB=em outro bairro; P=a pé; B=bicicleta; AP=automóvel próprio;

