

LENTE

urbana



Revista de Urbanismo

Edição 01 - Julho de 2026

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE

Prefeita Municipal
Rejane Gambin

Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR

Secretário de Pesquisa e Planejamento Urbano

Marcel Virmond Vieira

Diretor Executivo de Planejamento

Paulo Henrique Klein

Diretor Executivo de Pesquisa

Daniel Westrupp

Assessor Técnico

Marco Aurelio Chianello

Assessora Técnica

Samara Braun

Gerente de Planejamento

Juliete dos Santos

Gerente de Pesquisa

Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann

Gerente de Administração

Marilene Bulla

Gerente de Geoprocessamento

Marcos Alexandre Polzin

Gerente de Instrumentos

Sabrina Aparecida Lopes Roman

Gerente de Mobilidade

Felipe Soares Tiburcio

Gerente de Projetos

Gabriel Esteves Ribeiro

Edição

Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann

Maiara Lindroth

Textos

- Apresentação - **Marcel Virmond Vieira**
- Editorial - **Nicole Silva de Medeiros**
- Jane Jacobs, a jornalista da Cidade - **Maiara Lindroth**
- Jornalismo e urbanismo lado a lado - **Nicole Silva de Medeiros**
- História do urbanismo de Joinville - **Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann**
- Testar antes de construir: O urbanismo tático como laboratório urbano - **Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann**
- Parque linear Porto Cachoeira - **Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann**
- Estudo de impacto de vizinhança - **Sabrina Aparecida Lopes Roman**
- Teatro Nicodemus - **Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann**

Projeto Gráfico

Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann

Maiara Lindroth

Jornalismo e Publicidade

Nicole Silva de Medeiros

Dara Bisswurn

Ilustrações

Maiara Lindroth

Andrielli Kamilli da Rosa

Thalya Duques Ferreira

Foto de Capa

Paulo Henrique Klein

Revisão de Textos

Ana Carina Lopes de Souza Zimmermann

Maiara Lindroth

Daniel Westrupp

A Revista de Urbanismo - Lente Urbana é uma publicação virtual, on-line, da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - SEPUR, inscrita no catálogo internacional de periódicos sob o n. ISSN [Em tramitação]

Prefeitura Municipal de Joinville - Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano - CNPJ: 83.169.623/0001-10
Endereço: Rua Quinze de Novembro, 485 – Centro – 89201-601, Joinville – SC

LENTE
urbana

EXPEDIENTE

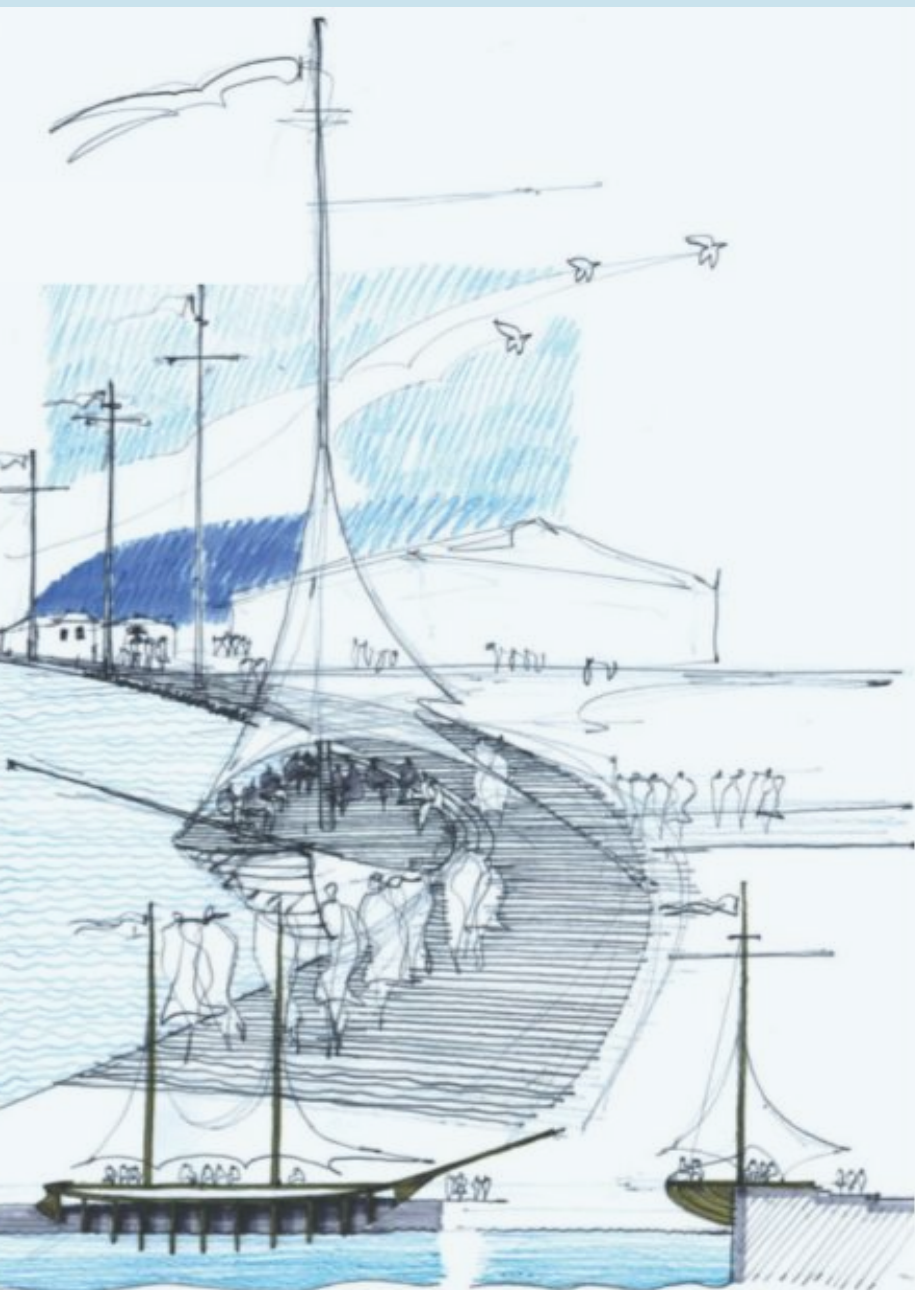


Ilustração Rio Cachoeira
Fonte: Acervo SEPUR

LENTE urbana



Prefeitura de
Joinville

PESQUISA E
PLANEJAMENTO
URBANO



SUMÁRIO

Apresentação	Secretário Marcel Virmond Vieira	06
Editorial	Planejar a cidade é escutá-la	07
Matéria	Jane Jacobs, a jornalista da cidade	08
Matéria	O jornalismo e o urbanismo lado a lado	12
Entrevista	Rejane Gambin	16
História	História do urbanismo de Joinville	18
Tendências	A cidade do futuro começa pelas decisões do presente .	27
Artigo	Testar antes de construir: O Urbanismo tático como laboratório urbano.	33
Projetos que redesenham a cidade	Parque linear Porto Cachoeira	38
Projetos que redesenham a cidade	Estudo de Impacto de Vizinhança	43
Projetos que redesenham a cidade	Theatro Nicodemus	51

Quem olha para a Joinville de hoje percebe, cada dia mais, uma cidade que respira o bom urbanismo. A cidade mantém uma estrutura de pesquisa e planejamento urbano madura e bem estruturada, com competências definidas, equipe plenamente capaz e recursos suficientes para desenvolver projetos e estudos urbanísticos com a mais avançada tecnologia. Sim, a SEPUR atinge o estado da arte em simulações de mobilidade, estudos de impacto de vizinhança e instrumentos urbanísticos. Mas para chegarmos até aqui percorremos uma trilha com muita pertinácia e firmeza de propósito.

Contamos desde o início dessa construção com o apoio e o reconhecimento do então prefeito Adriano Silva e da então vice-prefeita e hoje prefeita Rejane Gambin. Eles têm uma rara clareza de visão para o desenvolvimento de Joinville: ser a melhor cidade para se viver e ser a melhor cidade para se prosperar. Essas duas diretrizes foram o norte que nos guiou nesta trajetória à frente da Secretaria.

Desenvolvemos uma parceria extremamente bem sucedida com a Câmara de Vereadores em que cada vereador se tornou um colaborador no planejamento da cidade. A capilaridade dos vereadores em seu envolvimento com a comunidade e o compromisso de cada um deles com o propósito de construir uma cidade melhor foram essenciais para que o grande fluxo de projetos urbanísticos que vieram sendo desenvolvidos atendessem melhor a cada dia àqueles que vivem e trabalham em nossa cidade.

Desenvolvemos um intenso diálogo com entidades e associações de todos os segmentos sociais, seja através das conferências da cidade e do Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável, mas também por uma política de portas abertas e transparência nas conversas. Recebemos e atendemos todos os que nos procuraram, fosse para tirar uma dúvida sobre uma legislação, fosse para expressar sua visão sobre a cidade.

Desenvolvemos também uma sinergia com as instituições acadêmicas, usando as demandas reais da cidade, os dados reais, para o desenvolvimento de pesquisas e artefatos acadêmicos, que muitas vezes vêm sendo aplicados diretamente na melhoria da gestão urbana. E vem servindo de escopo para monografias, artigos científicos, dissertações de mestrado e teses de doutorado em diversas universidades.

Acima de tudo, direcionamos o nosso olhar para a cidade que existe, a chamada cidade real, muitas vezes diferente dos modelos ideais que podem ser concebidos, mas que é aquela que comprovadamente foi bem sucedida:

a maior do estado, a mais produtiva, a mais feliz, a melhor para investir e tantas outras titulações que Joinville vem recebendo ano após ano.

Marcel Virmond Vieira
Secretário de Pesquisa e Planejamento Urbano

APRESENTAÇÃO SECRETÁRIO

LENTE
urbana

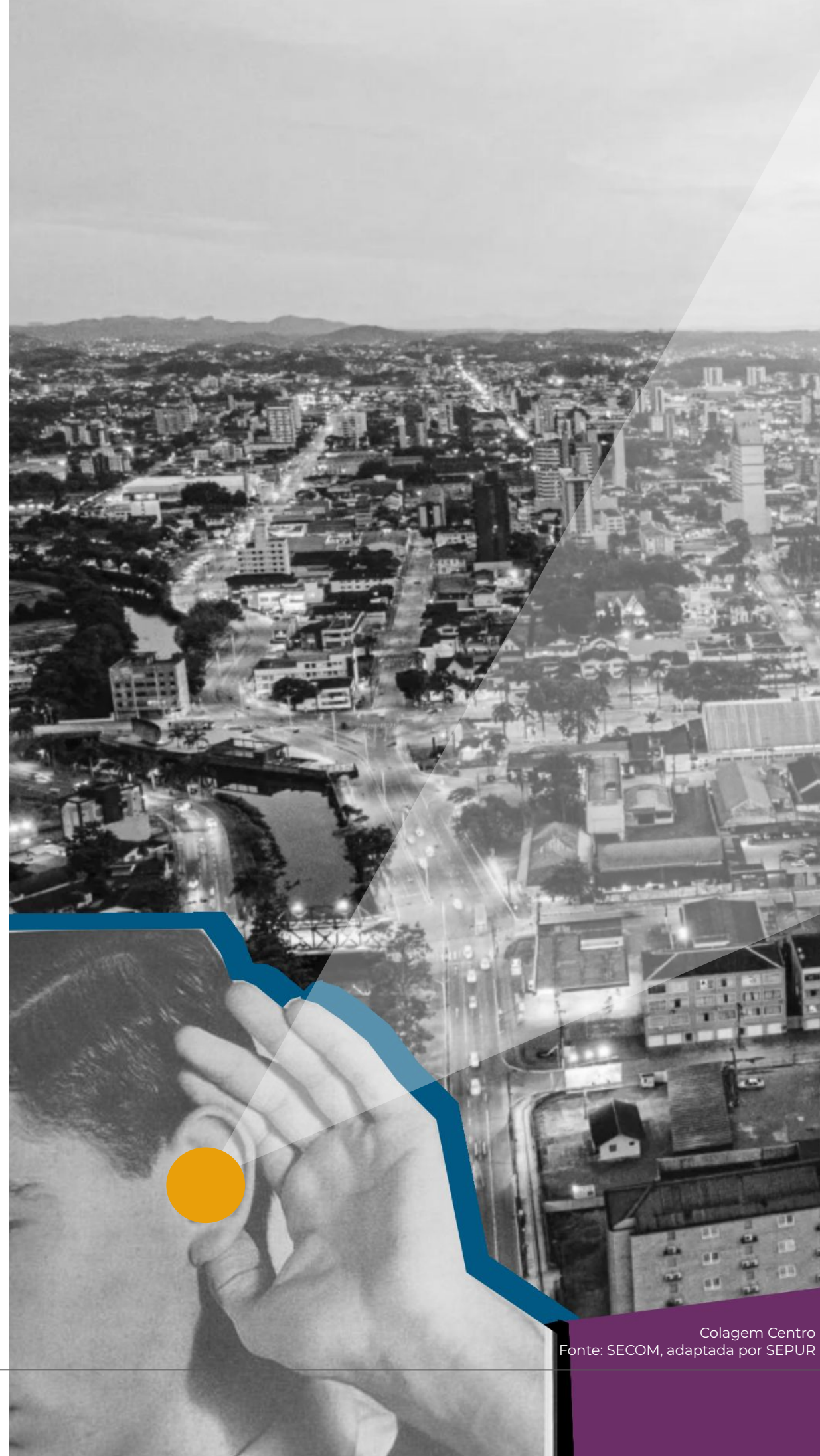
PLANEJAR A CIDADE É ESCUTÁ-LA

As cidades estão em constante transformação. Novos caminhos surgem, bairros se reinventam, fluxos mudam e diferentes formas de viver o espaço urbano passam a fazer parte da rotina das pessoas. Planejar uma cidade, portanto, vai muito além de desenhar mapas ou projetar infraestruturas: significa compreender dinâmicas humanas, observar comportamentos e construir soluções capazes de responder às necessidades do presente sem perder de vista o futuro. É com esse olhar que nasce esta edição da revista da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville. Esta publicação propõe uma reflexão sobre a cidade vivida, aquela percebida nas ruas, deslocamentos cotidianos, encontros, espaços públicos e nas relações que moldam a experiência urbana todos os dias.

O planejamento urbano contemporâneo exige uma atuação cada vez mais integrada, sensível e conectada à realidade das pessoas. Crescimento econômico, mobilidade, sustentabilidade, habitação, desenvolvimento territorial e qualidade de vida fazem parte de uma mesma equação. Nesse contexto, o papel da pesquisa, da escuta e da leitura do território se torna essencial para orientar decisões mais eficientes, humanas e duradouras. As cidades não são estruturas estáticas. Elas se transformam constantemente a partir da forma como as pessoas circulam, ocupam os espaços e constroem as relações cotidianas. Por isso, planejar exige compreender experiências urbanas, identificar necessidades e reconhecer diferentes formas de viver a cidade.

Joinville vive um momento importante de transformação e desenvolvimento. Como uma cidade em constante movimento, enfrenta desafios que acompanham os grandes centros urbanos, mas também reúne características únicas: força econômica, diversidade territorial e a capacidade de inovação. Compreender essas múltiplas camadas urbanas é parte fundamental do trabalho realizado pela Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano (SEPUR).

EDITORIAL



Colagem Centro
Fonte: SECOM, adaptada por SEPUR

Ao longo desta edição, buscamos compartilhar esse olhar sobre a cidade e as transformações. A matéria de capa dedicada a Jane Jacobs, jornalista e uma das pensadoras urbanas mais influentes do século XX, reforça justamente a importância da observação cotidiana como instrumento de compreensão urbana.

Jacobs ensinou ao mundo que cidades não podem ser entendidas apenas por modelos técnicos ou projeções distantes da realidade. Elas precisam ser observadas a partir da vida que acontece nas ruas, bairros e nos espaços de convivência. Essa perspectiva dialoga diretamente com os desafios e oportunidades das cidades brasileiras atuais. Escutar os territórios, compreender como as pessoas utilizam os espaços urbanos e reconhecer diferentes formas de ocupação e convivência são práticas cada vez mais necessárias para construir cidades mais humanas, seguras, sustentáveis e conectadas.

Também apresentamos nesta edição reflexões sobre tendências urbanas contemporâneas, transformações históricas de Joinville e entrevistas que ampliam o debate sobre gestão, comunicação e planejamento urbano. Esta revista busca estimular conversas sobre o futuro da cidade e sobre como podemos construir coletivamente espaços urbanos mais qualificados para todos.

Planejar é, acima de tudo, um exercício de leitura da cidade. Uma leitura construída a partir de dados, estudos e estratégias, mas também da escuta, observação e compreensão das experiências cotidianas. Afinal, toda cidade revela caminhos quando aprendemos a observá-la com atenção. Que esta edição seja um convite para enxergar Joinville sob novas perspectivas, reconhecendo melhor a história, entendendo transformações e imaginando, de forma coletiva, os próximos passos do desenvolvimento urbano.

JANE JACOBS, A JORNALISTA DA CIDADE

Se tivéssemos que eleger um único autor, crítico e influenciador da história do urbanismo ocidental, possivelmente, a jornalista norte-americana Jane Jacobs seria a escolhida. Sua obra, *Morte e Vida de Grandes Cidades* (1961), tornou-se uma referência fundamental em urbanismo, revolucionando a maneira como compreendemos o espaço público e a dinâmica das cidades.

“Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes” (JACOBS, 1961). Com essas palavras, a autora inicia seu estudo questionando o modelo urbanístico de Nova York nas décadas de 1950 e 1960. Esse modelo se baseava nos princípios da Carta de Atenas, documento elaborado em 1933 pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), que defendia uma cidade funcional e rigidamente segregada entre habitar, trabalhar, circular e recrear.

O grande diferencial da obra de Jacobs nasce da observação atenta do cotidiano. Foi no dia a dia das calçadas que a autora compreendeu o que até então passava despercebido pelo urbanismo moderno. Ao caminhar pelas ruas, ela notava as vitrines, conversava com moradores, acompanhava a rotina do comércio local e buscava entender o que diferenciava os bairros seguros daqueles inseguros e desconectados da experiência humana. E compreendia que é justamente através da diversidade de usos, dos espaços de permanência e da convivência que se promove a vitalidade urbana e a segurança: as cidades funcionam por causa das pessoas.

A vitalidade urbana em Nova York surgia justamente naquilo que o urbanismo moderno tentava separar. Para ela, cidades verdadeiramente vivas misturam comércio, moradia, serviços e lazer, incentivando que os espaços urbanos permanecessem ativos e, conseqüentemente seguros, ao longo do dia. Quanto maior a diversidade de usos, maior a quantidade de pessoas ocupando e observando o espaço público. E, para Jacobs, essa era uma das bases da vida urbana: “uma rua movimentada consegue garantir a segurança, diferentemente de uma rua deserta” (JACOBS, 1961).

É também nesse contexto da observação cotidiana que surge um dos conceitos mais famosos da autora, os “olhos da rua”. Para Jacobs, a segurança urbana não dependia apenas da circulação constante de pessoas, mas também da capacidade de moradores, comerciantes e frequentadores acompanharem naturalmente o que acontece ao seu redor. É a chamada vigilância natural: “os olhos da rua pertencem aos proprietários naturais da rua” (JACOBS, 1961).

Ao questionar a lógica modernista e a ideia da cidade como uma máquina a ser controlada, passou a defendê-la como um organismo complexo, dinâmico e construído pelas pessoas que o habitam. A circulação rotineira de moradores, comerciantes, trabalhadores e pedestres fortalece o sentimento de pertencimento coletivo e produz segurança urbana de maneira natural. Cidades seguras não dependem apenas de policiamento ou controle excessivo, mas da capacidade de manter seus espaços públicos vivos e ocupados: “uma diversidade de usos mais complexa e densa, que propicie entre eles uma sustentação mútua e constante, tanto econômica quanto social” (JACOBS, 1961).

MATÉRIA



Foto Jane Jacobs
Fonte: New York World - Telegram and The Sun Newspaper Photograph
Collection, Library of Congress, Reproduction Number: LC-USZ-62-137

Mais de seis décadas depois de sua publicação, a autora continua presente nas discussões sobre o futuro das cidades. Parte desse legado pode ser percebida no trabalho de nomes como Jan Gehl e Jeff Speck. Gehl dedicou a carreira a estudar como as pessoas ocupam ruas, praças e espaços públicos. Por sua vez, Speck ganhou reconhecimento ao defender a cidade caminhável, onde defende que as pessoas só caminharão se a experiência for útil, segura, confortável e interessante, transformando o ato de andar a pé no principal indicador de vitalidade urbana. Embora pertençam a gerações e contextos diferentes, ambos dão continuidade nas discussões que Jacobs já levantava nos anos 1960, tendo como ponto em comum a compreensão de que a cidade precisa ser observada a partir da experiência de quem a vive.

Talvez seja justamente por isso que Jane Jacobs continue tão atual. O principal legado não foi apresentar uma fórmula para resolver os problemas urbanos, mas mostrar a importância de olhar para a cidade real. Trata-se daquela que acontece todos os dias nas ruas, calçadas, comércios de bairro e encontros cotidianos. Afinal, antes de ser reconhecida como uma das maiores pensadoras do urbanismo, Jacobs era jornalista. E foi observando, ouvindo e registrando a vida urbana que construiu as ideias que transformariam e transformam a forma de compreender as cidades. Portanto, ela ensinou a fazer perguntas, começando pela mais simples delas: como as pessoas realmente vivem este lugar? O que faz com que elas permaneçam?

Jane mostrou que planejar exige escuta, atenção ao cotidiano e reconhecer que a inteligência urbana muitas vezes está presente nas ruas, bairros e relações construídas diariamente pelas pessoas. Em meio a gráficos, indicadores e grandes projetos urbanos, Jane Jacobs lembrava algo simples e profundamente humano: cidades só fazem sentido quando conseguem sustentar a vida que acontece dentro delas.

***cidades só fazem sentido
quando conseguem
sustentar a vida
que acontece dentro delas***





Cotidiano em imóvel do Centro de Joinville.
Fonte: Paulo Klein.

Da comunicação à gestão pública, a trajetória da prefeita de Joinville revela como a escuta e a observação do cotidiano ajudam a construir uma cidade mais humana. A rotina de uma prefeita é marcada por agendas, reuniões e decisões que impactam milhares de pessoas. Mas, para Rejane Gambin, a compreensão da cidade começa muito antes dos relatórios e indicadores. Começa na observação do cotidiano, no contato com os moradores e na capacidade de ouvir diferentes perspectivas sobre um mesmo lugar.

A relação com a cidade foi construída ao longo de anos de atuação no jornalismo. Acostumada a acompanhar histórias, registrar transformações e ouvir diferentes vozes da sociedade, ela desenvolveu uma percepção que continua presente em sua atuação na gestão pública. O olhar treinado para observar a realidade ajuda a identificar demandas, compreender prioridades e perceber como as decisões tomadas no planejamento urbano se refletem na vida das pessoas.

"O jornalismo ensina, acima de tudo, que a cidade real não acontece nos gabinetes, mas na casa de cada joinvilense", afirma Rejane. A frase resume uma característica que acompanha a trajetória profissional e que hoje também orienta a atuação à frente da Prefeitura de Joinville. Em uma cidade que cresce e se transforma constantemente, entender a experiência de quem vive nos bairros, utiliza os serviços e ocupa os espaços públicos é parte fundamental do processo de gestão.

A relação entre comunicação e cidade também estabelece uma conexão natural com a temática desta edição. Jane Jacobs, homenageada na matéria de capa, foi uma jornalista que transformou a forma de compreender os espaços urbanos ao defender que as cidades deveriam ser observadas a partir da vida cotidiana, dos encontros nas ruas e da experiência das pessoas.

Jacobs acreditava na observação direta como ferramenta para entender os desafios urbanos. Em muitos aspectos, a visão apresentada por Rejane dialoga com esse mesmo princípio. Para ela, o desenvolvimento de uma cidade não pode ser medido apenas por indicadores ou obras concluídas, mas pelos impactos que gera na vida de quem vive nela.

"O desenvolvimento só faz sentido se for para facilitar a vida de quem vive aqui", declara a prefeita. Além disso, ela destaca que o contato com diferentes histórias e realidades ajudou a ampliar a compreensão sobre as prioridades urbanas de Joinville.

Explica que, muitas vezes, as transformações mais importantes não estão necessariamente associadas a grandes intervenções, mas a melhorias que influenciam diretamente a experiência cotidiana dos moradores.

Calçadas acessíveis, iluminação pública eficiente, transporte de qualidade e espaços públicos convidativos são exemplos de elementos que contribuem para tornar a cidade mais acolhedora e funcional. São aspectos que, embora nem sempre recebam a mesma visibilidade de grandes obras, impactam diretamente a qualidade de vida da população. Essa visão reforça a importância de planejar o crescimento urbano sem perder de vista a escala humana, garantindo que o desenvolvimento econômico caminhe junto com o bem-estar coletivo.

"O desenvolvimento só faz sentido se for para facilitar a vida de quem vive aqui."

Rejane Gambin, Prefeita de Joinville



Foto Cidade de Joinville
Fonte: Prefeitura de Joinville.

Ao observar Joinville hoje, Rejane identifica uma característica que considera marcante: a forte relação dos moradores com seus bairros. Para ela, existe um sentimento de pertencimento que ajuda a construir a identidade da cidade e fortalece os vínculos entre as pessoas e os lugares onde vivem. Ao mesmo tempo, ela aponta desafios que acompanham o crescimento urbano. Entre eles está a necessidade de fortalecer a ocupação dos espaços públicos e criar ambientes cada vez mais dinâmicos, seguros e convidativos para diferentes usos ao longo do dia. Nesse contexto, os conceitos defendidos por Jane Jacobs permanecem atuais. A ideia dos chamados "olhos na rua", construída a partir da presença constante de pessoas nos espaços urbanos, ajuda a compreender como vitalidade, convivência e segurança estão diretamente relacionadas.

Outro aspecto que aproxima a trajetória da prefeita do tema desta edição é a comunicação. Se no jornalismo a missão é traduzir temas complexos para diferentes públicos, na gestão pública o desafio também passa por aproximar a população das transformações que estão acontecendo na cidade. Para a prefeita, comunicar um projeto urbano significa mostrar de que forma ele se conecta à vida das pessoas. É necessário explicar como determinada intervenção contribui para melhorar deslocamentos, ampliar oportunidades ou qualificar os espaços de convivência. Quando a população compreende os objetivos de uma obra ou de uma ação pública, cria-se uma relação de pertencimento que fortalece a participação e o engajamento dos cidadãos nos processos de transformação da cidade.

Ao olhar para o futuro de Joinville, ela destaca temas como mobilidade, qualificação dos espaços públicos e fortalecimento das centralidades de bairro como elementos estratégicos para os próximos anos. A proposta é construir uma cidade em que mais pessoas possam acessar serviços, comércio, educação e lazer próximos de onde vivem, reduzindo deslocamentos e ampliando a qualidade de vida. Essa visão também está relacionada à experiência de caminhar pela cidade. É no ritmo do pedestre que muitos detalhes se tornam visíveis e ajudam a compreender melhor a dinâmica urbana.

"A velocidade do pedestre revela detalhes que o para-brisa do carro esconde." A frase resume uma percepção compartilhada por diversos pensadores urbanos: cidades são feitas para pessoas.

"Percebo uma cidade com uma cultura de bairros muito forte. O joinvilense tem uma relação de pertencimento com o local onde vive."



Foto Passeio público bairro Aventureiro
Fonte: Prefeitura de Joinville.

MATÉRIA



Cidade de Joinville
Fonte: SECOM

Quando Rejane pensa no legado que gostaria de deixar para as próximas gerações, ela fala sobre uma Joinville que continua crescendo sem perder a dimensão humana.

Uma cidade em que crianças possam caminhar com segurança até a escola, onde os espaços públicos sejam valorizados como locais de encontro e convivência e o planejamento urbano seja capaz de promover desenvolvimento, inclusão e qualidade de vida.

Trata-se de uma forma de compreender a cidade a partir das pessoas. Uma perspectiva que aproxima a trajetória de Rejane Gambin ao legado de Jane Jacobs e reforça a importância da observação, da escuta e do diálogo na construção de cidades melhores.

Confira a entrevista com Rejane Gambin!

1 - Sua trajetória no jornalismo trouxe um olhar voltado à escuta e à observação. Como isso influencia sua forma de perceber e acompanhar o desenvolvimento de Joinville?

O jornalismo ensina, acima de tudo, que a cidade real não acontece nos gabinetes, mas na casa de cada joinvilense. A escuta ativa e a observação me ajudam a enxergar Joinville não apenas como um mapa ou um conjunto de planilhas, mas como um organismo vivo formado por pessoas. Quando acompanho o desenvolvimento da cidade, meu olhar principal é sempre o impacto humano. Como uma nova obra, uma mudança no trânsito ou a revitalização de uma praça altera a rotina da mãe que leva o filho à escola ou do trabalhador que cruza a cidade. O desenvolvimento só faz sentido se for para facilitar a vida de quem vive aqui.

2 - O contato com diferentes histórias e realidades da cidade mudou a forma como você entende as prioridades urbanas de Joinville?

Com certeza. Entender as dores de diferentes bairros nos mostra que a grande prioridade urbana nem sempre é a obra grandiosa. Muitas vezes, a prioridade é o detalhe, uma calçada segura, a iluminação pública que permite que as pessoas caminhem à noite, a eficiência do transporte. O contato com os joinvilenses me fez entender que o morador precisa ter qualidade de vida, trabalho e lazer, de preferência no seu próprio bairro, reduzindo a necessidade de grandes deslocamentos.

3 - Jane Jacobs defendia a importância de observar a vida cotidiana das cidades. O que o seu olhar percebe hoje em Joinville?

Percebo uma cidade com uma cultura de bairros muito forte. O joinvilense tem uma relação de pertencimento com o local onde vive. No entanto, o olhar focado na vida cotidiana também nos revela o desafio de manter os espaços públicos pulsantes e ocupados em todos os horários. Jacobs nos ensinou sobre os "olhos na rua": a segurança e a vitalidade vêm da mistura de usos, com comércio, moradia e lazer convivendo juntos. Joinville tem um potencial enorme para adensar e diversificar seus espaços, trazendo as pessoas de volta para as ruas de forma natural e constante.

4 - Como a comunicação pode aproximar a população das transformações urbanas e dos projetos que estão moldando a cidade?

A comunicação pública atua como a ponte que traduz a linguagem técnica da engenharia e do urbanismo para a vida real. Nosso papel não é simplesmente comunicar "metros cúbicos de concreto" ou "investimentos em infraestrutura", mas sim mostrar o valor disso no dia a dia. Um novo binário não é apenas asfalto, é alguém chegando mais cedo em casa para jantar com a família. A comunicação assertiva cria pertencimento. Quando a população entende o propósito e o conjunto das informações que formam uma obra, ela deixa de ser apenas uma intervenção da prefeitura e passa a ser uma conquista da cidade.

5 - Joinville vive um momento de crescimento e transformação. Quais avanços urbanos você considera mais estratégicos para os próximos anos?

A mobilidade ativa e a requalificação dos espaços de convivência são fundamentais. É aqui que entra o brilhante conceito de "acupuntura urbana" do arquiteto Jaime Lerner. Não precisamos transformar a cidade inteira de uma só vez. Pequenas e estratégicas intervenções, como a revitalização de uma praça, a criação de um parque linear ou a instalação de mobiliário urbano adequado, funcionam como agulhas que revitalizam todo o tecido social e econômico do entorno. Essas ações pontuais geram uma reação em cadeia, devolvendo a escala humana à cidade em expansão.

6 - Jane Jacobs dizia que as cidades devem ser observadas "ao nível da rua". O que você aprende caminhando por Joinville?

Caminhando, aprendemos que a velocidade do pedestre revela detalhes que o para-brisa do carro esconde. Ao nível da rua, percebemos a importância da sombra de uma árvore em dias quentes, a necessidade da melhoria das calçadas e o valor de uma fachada ativa que interage com quem passa. Aprendemos que uma cidade caminhável é, antes de tudo, uma cidade acolhedora. É no nível da rua que a empatia urbana acontece e onde percebemos que o espaço público é, na verdade, a extensão da nossa própria casa.

7 - Existe algum espaço, projeto ou transformação urbana recente que represente a cidade que você imagina para o futuro?

Os movimentos recentes de ocupação e revitalização de espaços públicos centrais, aliados ao incentivo para que a população utilize as praças e áreas de lazer, representam bem essa visão. Projetos que priorizam o pedestre, a micromobilidade e a integração de áreas verdes são excelentes exemplos de acupuntura urbana na prática. Eles mostram a Joinville do futuro, uma cidade que cresce economicamente, mas que não abre mão de ser um lugar de encontros.

8 - Como planejamento urbano, mobilidade e qualidade de vida podem caminhar juntos em uma cidade em expansão?

Eles caminham juntos quando o foco central do planejamento passa a ser o indivíduo. Uma cidade em expansão precisa planejar o uso do solo para criar centralidades nos bairros. Se as pessoas têm acesso a serviços, comércio, educação e lazer perto de casa, a pressão sobre a mobilidade diminui. Qualidade de vida é, em grande parte, ter tempo. O bom planejamento urbano devolve o tempo às pessoas.

9 - Você acredita que Joinville está caminhando para se tornar uma cidade mais humana e caminhável? Quais são os principais desafios para isso?

O nosso direcionamento estratégico aponta claramente para esse caminho, buscando a escala humana. Convencer a sociedade de que o espaço do carro pode e deve ser compartilhado com pedestres, ciclistas e transporte público exige diálogo constante e muita clareza na comunicação. Além disso, há o desafio estrutural de adaptar uma cidade histórica aos conceitos modernos de acessibilidade universal. Mas acreditamos nisso e vamos superar esse desafio, como muitas cidades ao redor do mundo já fizeram.

10 - Quando pensa em Joinville daqui a alguns anos, que legado urbano e humano você gostaria de ver consolidado?

Gostaria de ver o conceito de "cidades para as pessoas" totalmente consolidado na cultura de Joinville. O maior legado que podemos deixar é uma cidade onde as crianças possam caminhar com segurança até a escola, onde os espaços públicos sejam os locais preferidos de lazer das famílias e onde o planejamento urbano seja sinônimo de igualdade social. Uma Joinville vibrante, que respeita sua história e seu potencial econômico, mas que, acima de tudo, cuida de quem vive nela.

HISTÓRIA DO URBANISMO EM JOINVILLE

Quem atravessa a rua Nove de Março em um fim de tarde qualquer, entre vitrines e semáforos, está pisando no primeiro caminho aberto pelos colonos de 1851, uma picada na mata que margeia o ribeirão Mathias e que, antes mesmo de ter nome, já decidia para onde a cidade cresceria. Joinville é assim em quase tudo: o traçado das ruas, o lugar dos bairros, o ponto exato onde tudo começou, nada foi acaso, tudo foi decisão. Às vezes num contrato assinado do outro lado do oceano, às vezes na prancheta de um urbanista, às vezes na pressa de quem precisava de um teto perto da fábrica. Esta é a história de como essas decisões desenharam a maior cidade de Santa Catarina e de como, pela primeira vez em 175 anos, Joinville tem nas mãos os instrumentos para desenhar a si mesma.

A primeira decisão urbana de Joinville foi tomada antes mesmo dela existir. O contrato de colonização firmado em 1849 entre a Sociedade Colonizadora de Hamburgo e o Príncipe de Joinville não deixava a escolha do lugar ao gosto dos fundadores: a Colônia Dona Francisca deveria se instalar ao fundo da Baía da Babitonga, onde o Rio Cachoeira e a Lagoa de Saguau garantiam o escoamento da produção do planalto até o porto de São Francisco do Sul, e dali para a Europa ou para o Rio da Prata.

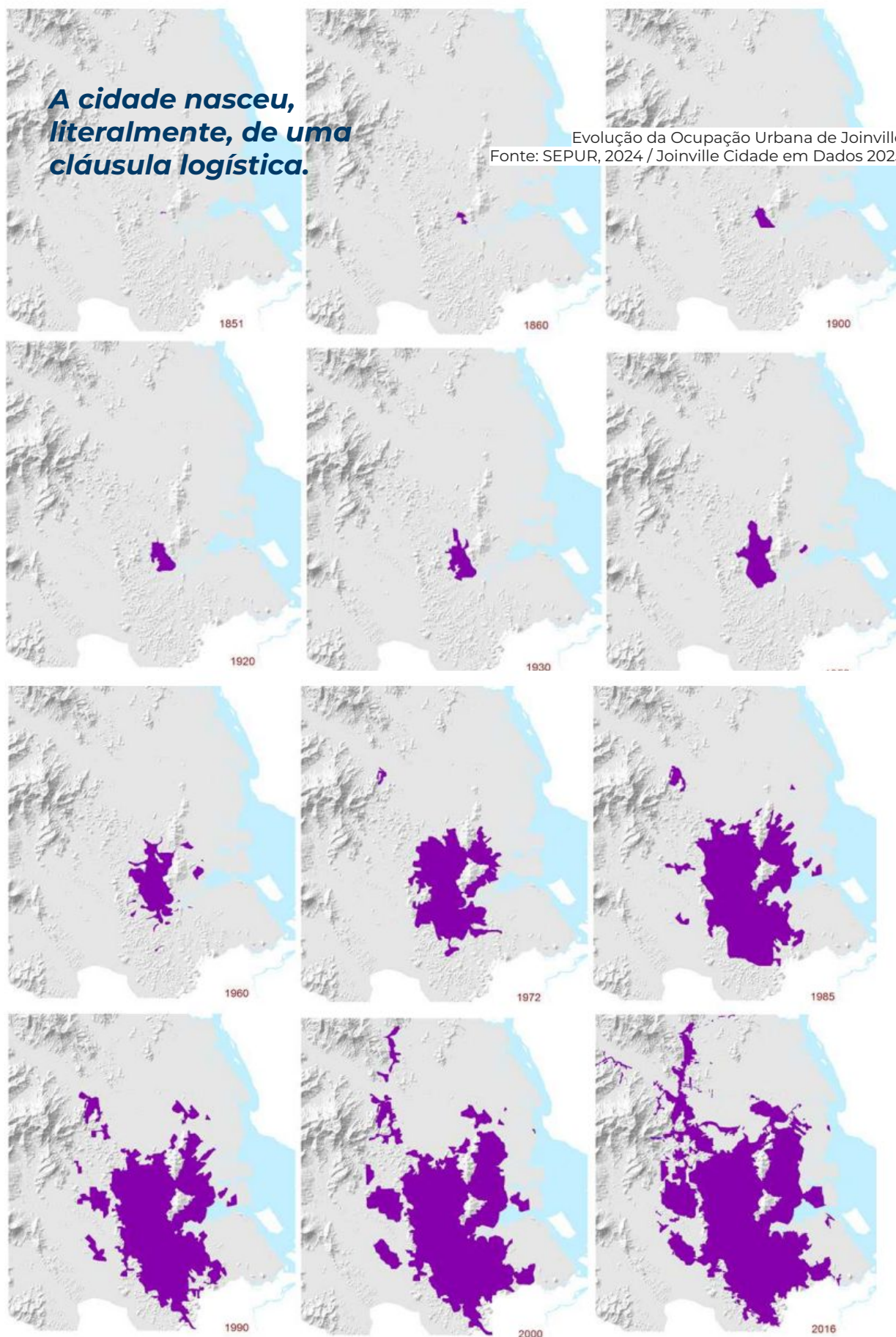
A ocupação espalhou-se ao longo dos primeiros caminhos, que deram origem às atuais XV de Novembro, Dr. João Colin e Visconde de Taunay, além da própria Nove de Março: uma malha esparsa, em que grandes e pequenas propriedades rurais conviviam com indústrias e residências, estruturada ao redor de um pequeno centro comercial e industrial de onde partiam as vias arteriais rumo aos bairros. O desenho radial que organiza Joinville até hoje herdou, traçado por traçado, as rotas do assentamento inicial da Colônia.

E a economia tratou de preencher esse desenho: aberta serra acima a partir de 1858, a Estrada Dona Francisca fez descer o "ouro verde", a erva-mate que transformou o povoado em praça comercial, com centenas de carroções no vaivém da serra, veleiros ancorando na Lagoa de Saguau e uma prosperidade que financiou as primeiras fábricas, como a tecelagem que Carl Gottlieb Döhler fundou em 1881 a partir de um tear de madeira construído por ele mesmo. O ciclo durou até 1929, quando a crise mundial levou o ouro verde embora. Para muitas cidades, teria sido o começo do fim. Para Joinville, foi a deixa da primeira reinvenção.

HISTÓRIA

***A cidade nasceu,
literalmente, de uma
cláusula logística.***

Evolução da Ocupação Urbana de Joinville
Fonte: SEPUR, 2024 / Joinville Cidade em Dados 2025



A reinvenção veio de uma decisão tomada longe dali, quando a crise de 1929 e depois a era Vargas fecharam o Brasil para os produtos importados, o país inteiro precisou aprender a fabricar o que antes chegava de navio, e poucas cidades estavam tão preparadas para responder quanto Joinville: havia capital acumulado pelo comércio do mate, mão de obra com tradição de ofício e uma persistência industrial plantada desde o século passado.

A resposta veio em série, em 9 de março de 1938, dia do aniversário da cidade, Albano Schmidt, Hermann Metz e Arno Schwarz fundaram a Fundação Tupy para produzir conexões de ferro maleável que o Brasil até então só conhecia de importação. Em 1941, o contador João Hansen Júnior comprou uma fábrica de pentes de chifre de boi à beira da falência, a futura Tigre. Em 1950, nasceu a Cônsul. E essas fábricas nasceram dentro da cidade, no sentido mais literal: instaladas no núcleo central, misturadas às casas, numa Joinville que em 1950 ainda cabia quase toda em uma Zona Central. Foi quando a indústria cresceu além do centro que a cidade cresceu atrás dela.

Em 1954, a Tupy transferiu seu parque fabril para o então distante Boa Vista, e ao redor da fundição cristalizou-se um vetor inteiro de bairros na zona Leste, casas de operário que acompanhavam a chaminé.

Na mesma década, o equilíbrio entre população urbana e rural se rompeu, e a mancha urbana começou a se alongar no eixo Norte-Sul, espremida entre dois limites que a definiriam dali em diante: a Baía da Babitonga de um lado, a recém-chegada BR-101 do outro. A cidade do ouro verde virara a Manchester Catarinense, e seu novo desenho tinha o formato exato da sua economia.

Em 1965, Joinville tomou uma decisão: pensar a si mesma no papel antes de crescer no chão. A Prefeitura encomendou o Plano Básico de Urbanismo A SERETE (Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda., sediada em São Paulo) e ao escritório de Jorge Wilhelm, o mesmo urbanista que naquele momento desenhava o plano de Curitiba, e pela primeira vez a cidade teve um retrato técnico de suas tendências e um rumo proposto. Mas nenhuma prancheta previu o tamanho do que vinha, nos anos do milagre econômico.

Com a indústria a pleno vapor e campanhas buscando trabalhadores no interior de Santa Catarina e do Paraná, Joinville dobrou: de 126 mil habitantes em 1970 para 235 mil em 1980, quando se tornou a cidade mais populosa do estado, com quase metade dos moradores nascida em outro lugar.

Era gente convidada a vir, e que veio, o que não veio junto foi a decisão de onde essa gente moraria. Sem política habitacional à altura do convite, as famílias resolveram sozinhas, e resolveram do jeito possível.

O que ninguém havia calculado era quanta gente esse desenho ainda teria que abrigar.



Imagem aérea da cidade
Fonte: Centenário de Joinville

*A Cidade de Joinville, comemorando a passagem do 50º aniversário de sua fundação,
offerecem os seus pioneiros, ora residentes em Curitiba, .
chegados pela barca „Colon” em 9 de Março de 1851.*



1851

1901

Primeiros moradores
Fonte: Centenário de Joinville

*Jacob Schmitt, Sebastian Müller, Johann Hansen, Johann Schmitt, Heinrich Möckel
Anna Ogg (wife of Jacob), Ellen Hansen (wife of Jacob), Caroline Möckel (wife of Heinrich)*



ocupando os manguezais da zona Leste, perto das fábricas, em casas de palafitas acessadas por passarelas de madeira, sem água encanada nem luz.

A historiadora Ilanil Coelho, da Univille, resume o paradoxo: o migrante desejado dos anos 1970 virou o migrante culpado dos anos 1980, como se os problemas da cidade tivessem chegado com ele. Joinville levaria décadas para pagar essa conta, e ela ainda não está quitada.

Mas a cidade fez algo que nem todas fazem: reconheceu o erro e a partir dos anos 1990, o poder público passou a investir onde antes só havia mangue e improvisado, e a zona Leste, erguida pelos próprios moradores, foi aos poucos sendo incorporada à cidade formal.

A reinvenção seguinte foi institucional, em 1973, a cidade transformou em lei o seu primeiro Plano Diretor, herdeiro direto dos estudos de 1965, e dali em diante foi construído, peça por peça, o motor de decisão sobre o próprio território.

Em 1979, veio a prova de que a lição do mangue tinha sido aprendida: o Distrito Industrial, criado em convênio com o governo do estado, inverteu pela primeira vez a lógica de um século, pois agora era o planejamento que dizia à indústria onde ficar, e não a indústria que dizia à cidade para onde crescer.

Em 1965, Joinville tomou uma decisão: pensar a si mesma no papel antes de crescer no chão. A Prefeitura encomendou o Plano Básico de Urbanismo A SERETE (Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda., sediada em São Paulo) e ao escritório de Jorge Wilhelm, o mesmo urbanista que naquele momento desenhava o plano de Curitiba, e

pela primeira vez a cidade teve um retrato técnico de suas tendências e um rumo proposto. Mas nenhuma prancheta previu o tamanho do que vinha, nos anos do milagre econômico.

Com a indústria a pleno vapor e campanhas buscando trabalhadores no interior de Santa Catarina e do Paraná, Joinville dobrou: de 126 mil habitantes em 1970 para 235 mil em 1980, quando se tornou a cidade mais populosa do estado, com quase metade dos moradores nascida em outro lugar.

Era gente convidada a vir, e que veio, o que não veio junto foi a decisão de onde essa gente moraria. Sem política habitacional à altura do convite, as famílias resolveram sozinhas, e resolveram do jeito possível.

Vieram depois o Plano de Estruturação Urbana de 1987, a criação do IPPUJ em 1991, um instituto inteiro dedicado a pensar a cidade, e os planos diretores de 2008 e 2017, já sob a régua do Estatuto da Cidade, que obrigou o planejamento a ouvir a população em audiências e conselhos.

Enquanto isso, a economia ensaiava sua própria metamorfose, e de novo num detalhe que parece roteiro: Miguel Abuhab, o engenheiro que viera a Joinville implantar a fábrica da Cônsul e que automatizou seu controle de produção por computador, um pioneirismo no Brasil, saiu da linha de montagem para fundar a Datasul em 1978, que se tornaria a maior empresa de software de gestão do país.

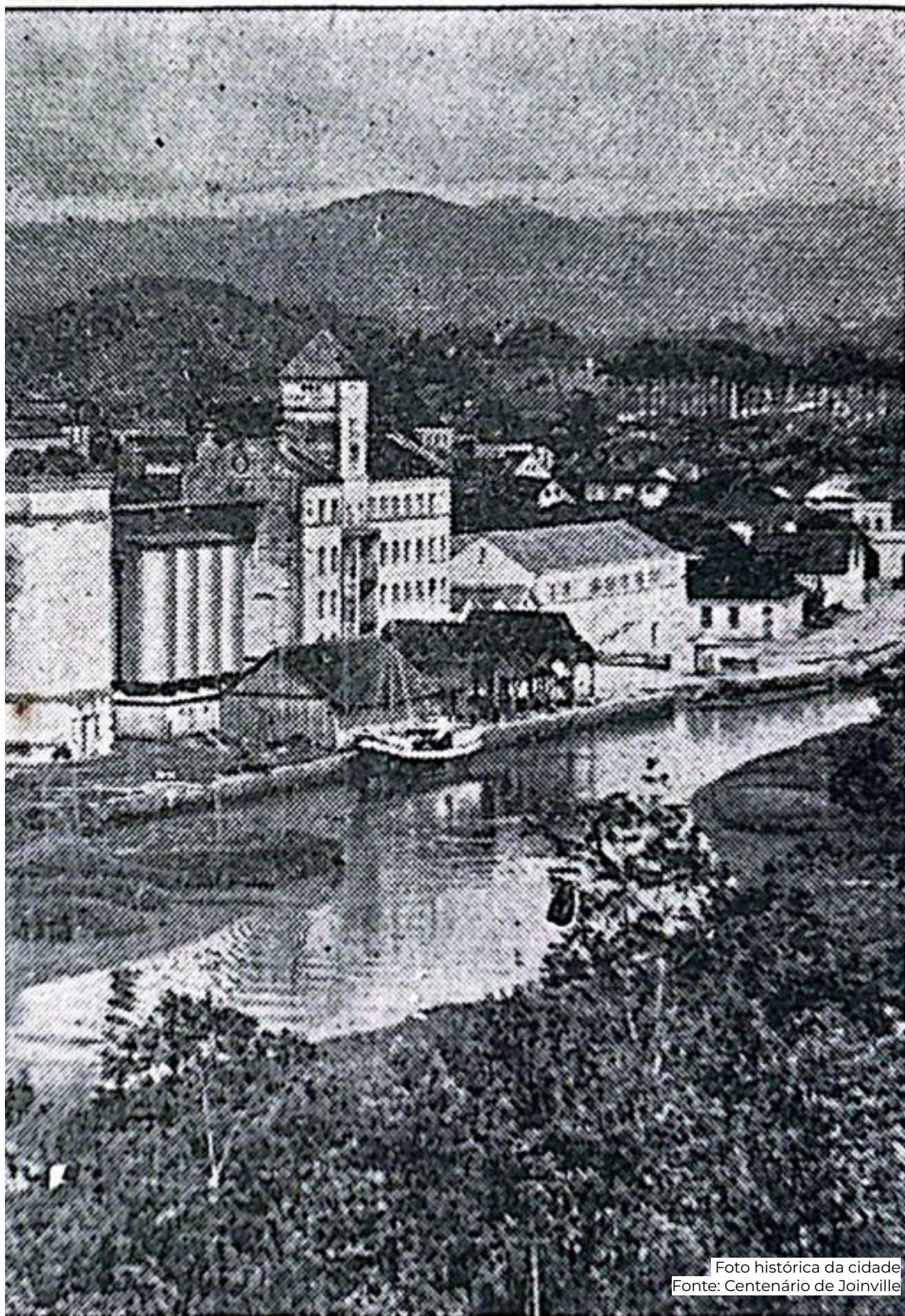


Foto histórica da cidade
Fonte: Centenário de Joinville

Da fundição ao código, a Manchester Catarinense descobria que sua próxima matéria-prima seria a informação.

Faltava o último passo: aplicar essa descoberta à própria cidade. Hoje, pela primeira vez em 175 anos, Joinville consegue se ver inteira antes de decidir. A cidade que durante um século descobriu seu próprio crescimento depois que ele já estava no chão agora se mede todos os anos, bairro a bairro, do déficit habitacional à extensão das ciclovias, em cadernos públicos de dados que qualquer morador pode consultar. E o método mudou junto: desde 2009, o Conselho da Cidade reúne poder público e sociedade para debater os rumos do território, e foi com essa engrenagem de participação que Joinville concluiu, em 2022, a mais recente revisão do seu Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável.

O boom provou que Joinville sabia crescer, faltava apenas aprender a planejar o crescimento, e essa seria a próxima reinvenção.

O plano descem as regras que tocam cada lote da cidade: a Lei de Ordenamento Territorial, de 2017, que define o que pode ser construído, onde e em que medida. Costurada e recosturada por sucessivas alterações desde então, sobretudo depois da revisão do Plano Diretor, ela chegou a 2026 consolidada em um texto único, o desenho atualizado do futuro de cada rua. As decisões da próxima Joinville já estão na mesa: as novas áreas de expansão urbana ao Norte, Sul e Leste, as operações urbanas que vão transformar pedaços inteiros do território, incluindo o centro e a revisão do sistema viário e de mobilidade.

A diferença em relação a todos os ciclos anteriores não está nos desafios, que continuam grandes, mas no lugar onde eles se resolvem: pela primeira vez, o desenho da cidade é discutido antes do traço, com dados abertos sobre a mesa e assento garantido para quem quiser participar. O contrato de 1849 foi assinado em Hamburgo sem consultar ninguém que viveria aqui. *As decisões de agora têm cadeira vazia esperando quem chegar.*

Volte, agora, à rua 9 de março. Ela continua a mesma do começo deste texto, vitrines e semáforos sobre a picada de 1851, mas talvez você já não a atravesse do mesmo jeito. Cada esquina desta cidade guarda uma decisão: o contrato que escolheu a margem do rio, a fundição que arrastou bairros atrás de si, o plano que tentou se antecipar ao crescimento, a casa erguida no mangue por quem não foi esperado, a lei que hoje redesenha o que cada lote pode ser. Por vezes, Joinville se reinventou, e em todas elas provou ter o que poucas cidades têm: capacidade de resposta. A diferença é que, durante muito tempo, a cidade respondia a decisões que outros tomavam.

Agora, o desenho está sobre a mesa, com dados públicos, audiências abertas e um conselho onde a sociedade tem assento. A pergunta que atravessou estes 175 anos, afinal, nunca foi apenas que cidade nos deixaram, mas que cidade queremos deixar. E ela tem uma característica que nenhum contrato de Hamburgo, nenhuma crise mundial e nenhum milagre econômico tiveram: desta vez, a resposta também é sua.



Contrato de colonização firmado em 1849 entre a sociedade Colonizadora de Hamburgo e o Príncipe de Joinville

1849



Ruas 9 de Março, XV de Novembro e Visconde de Taunay, primeiros caminhos abertos pelos colonos de 1851

1851

A Estrada Dona Francisca fez descer o "ouro-verde" e a erva-mate, que transformou a estrada em ponto comercial

1858

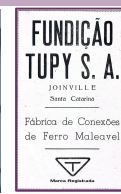


A prosperidade que financiou as primeiras fábricas, como a tecelagem que Carl Gottlieb Döhler fundou em 1881 a partir de um tear de madeira construído por ele mesmo

1881

Em 9 de março de 1938, dia do aniversário da cidade, foi fundada a Fundação Tupy para produzir conexões de ferro maleável

1938



Em 1941, o contador João Hansen Júnior comprou uma fábrica de pentes de chifre de boi à beira da falência, a futura Tigre

1941

Em 1950, nasce a Cônsul

1950



Em 1954, a Tupy transferiu seu parque fabril para o bairro Boa Vista

1954

Em 1965 a prefeitura encomendou o Plano Básico de Urbanismo A SERETE. Pela primeira vez a cidade teve um retrato técnico de suas tendências e um rumo proposto

1965



Em 1970, as indústrias de Joinville estavam a todo vapor, com campanhas buscando trabalhadores no interior de Santa Catarina e do Paraná

1970

Em 1973, a cidade transformou em lei o seu primeiro Plano Diretor

1973

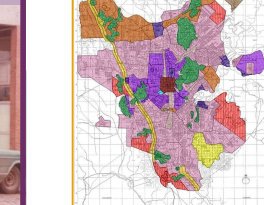


Em 1979, ocorreu a organização entre indústrias e cidades. O planejamento que dizia à indústria onde ficar, e não a indústria que dizia à cidade para onde crescer

1979

Joinville dobrou: de 126 mil habitantes em 1970 para 235 mil em 1980, quando se tornou a cidade mais populosa do estado, com quase metade dos moradores nascida em outro lugar

1980

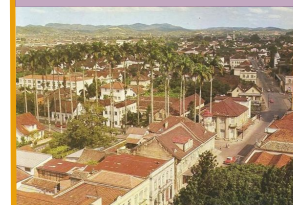


Plano de Estruturação Urbana de 1987

1987

Em 1990, o Poder Público investe onde antes só havia mangue

1990



Criação do IPPUJ em 1991, um instituto inteiro dedicado a pensar a cidade, e os planos diretores de 2008 e 2017

1991

Desde 2009, o Conselho da Cidade reúne poder público e sociedade para debater os rumos do território

2009



LOT de 2017, define o que pode ser construído, onde e em que medida. Passou por sucessivas alterações, chegando em 2026 consolidada

2017

A CIDADE DO FUTURO COMEÇA PELAS DECISÕES DO PRESENTE



que irá definir o futuro das cidades, são as decisões que estão sendo tomadas hoje. Em 2026, o planejamento urbano organiza-se em cinco tendências que redesenham a forma como arquitetos urbanistas e gestores públicos pensam o espaço urbano: mobilidade integrada, tecnologia e dados aplicados à gestão, valorização da experiência urbana, escala humana como critério de projeto e a capacidade estratégica de articular esses cinco eixos em uma política urbana coerente. Entender como essas tendências se conectam, e onde as cidades ainda falham nessa conexão, é o ponto de partida para qualquer debate sério sobre qualidade de vida urbana nas próximas décadas.

A tecnologia entrou definitivamente na agenda do planejamento urbano, a ideia de cidade inteligente deixou de ser sinônimo de modernização tecnológica para se tornar uma questão de eficiência aplicada: sensores urbanos, monitoramento em tempo real, análise de fluxos e inteligência artificial só fazem sentido quando produzem decisões melhores e serviços mais eficientes para a população. Esse deslocamento conceitual é relevante porque reorienta investimentos evitando o erro recorrente de adotar tecnologia como vitrine institucional. Na prática, plataformas de dados urbanos já permitem antecipar gargalos de mobilidade, identificar padrões de ocupação territorial e calibrar a oferta de serviços públicos com

uma precisão que o planejamento tradicional não alcançava. Um passo normativo importante foi dado em setembro de 2025, com a publicação da Portaria MCID nº 1.012 do Ministério das Cidades, que pela primeira vez estabeleceu diretrizes nacionais para que municípios alinhem planos urbanos, soluções tecnológicas e investimentos em inovação com princípios de gestão democrática e eficiência. O marco chegou. O desafio agora é garantir que essa modernização seja levada à prática para que as decisões das cidades sejam realmente tomadas com base em evidências e possa ser mensurado através de indicadores.

Neste caminho, nenhum indicador revela tanto sobre a qualidade de uma cidade quanto o tempo que seus habitantes perdem para se deslocar. Segundo pesquisa da Confederação Nacional

da Indústria realizada em 2023 com trabalhadores em municípios acima de 250 mil habitantes, 36% dos trabalhadores brasileiros passam mais de uma hora por dia no trânsito, sendo que 8% gastam mais de três horas apenas em deslocamento.

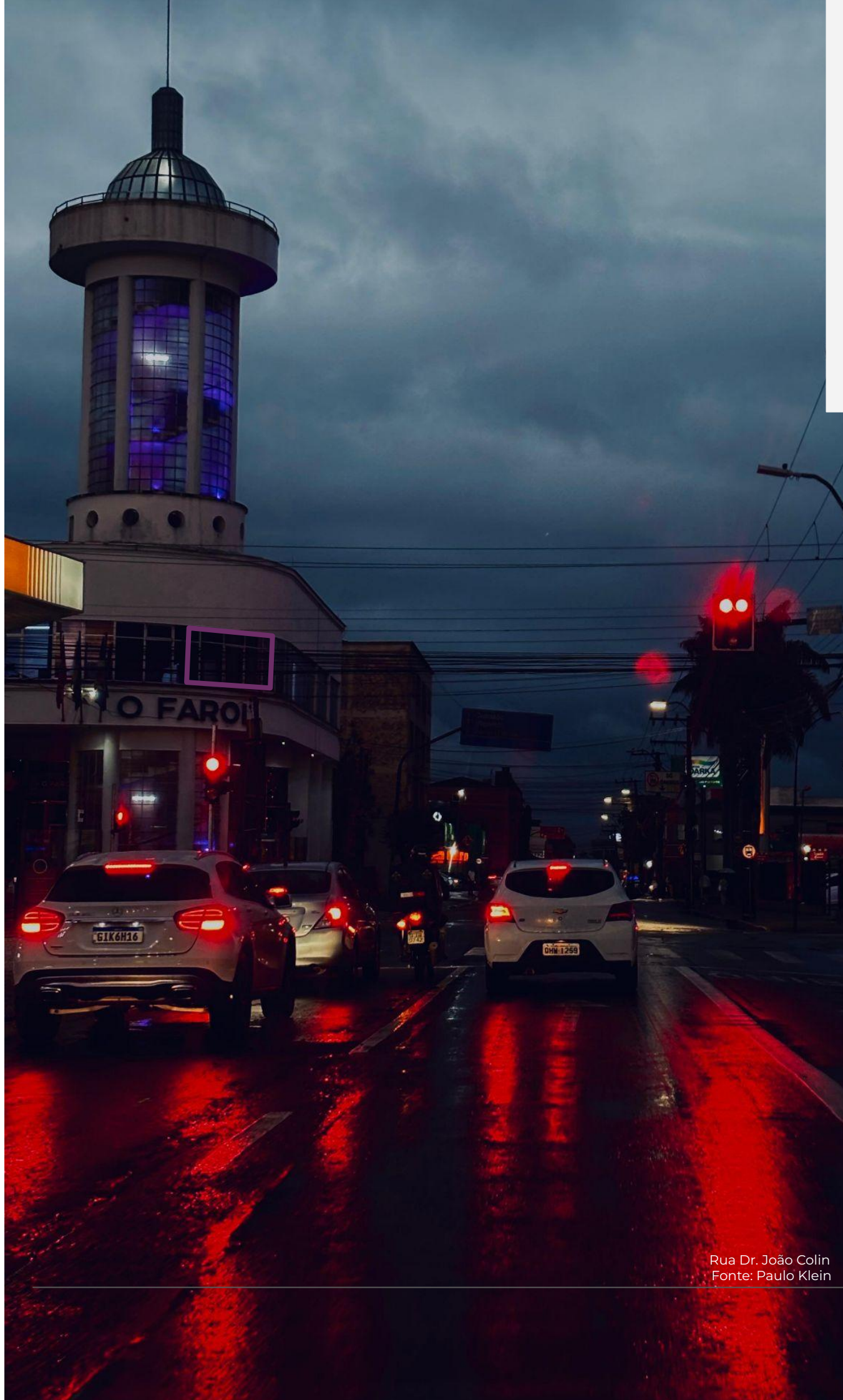
Congestionamentos, transporte público fragmentado e calçadas inacessíveis continuam sendo os gargalos mais visíveis das cidades brasileiras, e sua solução exige uma mudança de paradigma que vai além da ampliação de vias ou da compra de novos ônibus.

O conceito contemporâneo de mobilidade urbana integra caminhabilidade, ciclovias, transporte coletivo eficiente e intermodalidade em uma única estratégia, tratando o deslocamento não como problema de engenharia de tráfego, mas como questão de qualidade de vida.

Cidades que avançam nessa direção reduzem o tempo médio de trajeto, estimulam o comércio local e aumentam a presença de pessoas nos espaços públicos.

Três efeitos que se reforçam mutuamente e que nenhuma obra viária isolada é capaz de produzir.

TENDÊNCIAS



Rua Dr. João Colin
Fonte: Paulo Klein

E, ao olhar para a qualidade de vida da população, praças, calçadas, parques e áreas de convivência precisam deixar de ser tratados como complemento da cidade para se tornarem infraestrutura urbana de primeira ordem. Esse reposicionamento não é apenas conceitual: está respaldado por evidências. Relatório do Futures Institute publicado em 2024, que analisou dezenas de pesquisas acadêmicas e casos em cidades ao redor do mundo, aponta que a restauração de espaços públicos degradados produziu queda de 30% na violência armada em um dos estudos analisados, e que intervenções na iluminação pública foram associadas a uma redução de 14% na criminalidade geral, evidências que conectam diretamente a qualidade dos espaços públicos a menores índices de violência, maior vitalidade do comércio local e fortalecimento do sentimento de pertencimento urbano.

O urbanismo tático, abordagem baseada em intervenções temporárias e de baixo custo para testar novos usos antes de obras definitivas, ganhou força como ferramenta de

transformação, permitindo que cidades avaliem o impacto de mudanças sem comprometer grandes orçamentos. Em São Paulo, a intervenção realizada em 2017 no bairro de Santana pelo ITDP Brasil, escolhido por seu histórico elevado de atropelamentos, teve suas soluções incorporadas definitivamente ao desenho viário local.

Em Fortaleza, o projeto "Cidade da Gente" no bairro Cidade 2000 serviu de vitrine para que a cidade avançasse em direção a intervenções permanentes. Em ambos os casos, o urbanismo tático demonstrou não ser improvisação, mas método. Para arquitetos e urbanistas, essa tendência representa uma ampliação do escopo profissional: o projeto deixa de terminar na entrega técnica e passa a incorporar a forma como as pessoas efetivamente ocupam, percorrem e se apropriam dos espaços ao longo do tempo.



Praça da Bailarina
Fonte: Paulo Klein

Teoría que é consolidada pelo conceito de cidade de 15 minutos, desenvolvido pelo urbanista franco-colombiano Carlos Moreno desde os anos 1990 e adotado como política oficial de Paris pela prefeita Anne Hidalgo a partir de 2020, marca uma ruptura com décadas de planejamento orientado pelo automóvel. A ideia central é direta: um projeto urbano bem-sucedido é aquele que reduz a dependência de deslocamentos longos e devolve ao habitante o controle sobre sua rotina. Os resultados em Paris são mensuráveis e expressivos. Segundo o Institut Paris Région, em abril de 2024, apenas 4,3% dos deslocamentos na cidade eram feitos de carro, enquanto 11,2% foram de bicicleta, 53,5% a pé e 30% por transporte público, a primeira vez na história que a bicicleta superou o carro como modal de deslocamento na cidade.

Essa inversão não aconteceu por acaso: foi resultado de decisões deliberadas de planejamento que organizaram prioridades no zoneamento, na distribuição de equipamentos públicos e na qualificação das calçadas. No Brasil, o contraste é evidente. Os mesmos 36% de trabalhadores que, segundo a CNI, passam mais de uma hora por dia no trânsito são a evidência mais direta do custo real em tempo, saúde e produtividade, que o modelo disperso e automóvel-dependente impõe às populações urbanas.

A escala humana é uma resposta técnica e contemporânea a um problema que os dados brasileiros confirmam todos os dias. Estas quatro tendências anteriores só produzem resultado quando operam em conjunto. Uma cidade que investe em tecnologia sem qualificar sua mobilidade coleta dados de um sistema ineficiente. Uma cidade que revitaliza praças sem garantir acessibilidade e segurança nos percursos que levam até elas produz espaços subutilizados. O verdadeiro desafio urbano de 2026 é estratégico: trata-se da capacidade institucional de articular mobilidade, tecnologia, experiência urbana e escala humana em uma política de planejamento coerente e de longo prazo. Esse é o ponto onde a maioria das cidades brasileiras ainda encontra seus maiores obstáculos, não por falta de diagnóstico ou de boas intenções, mas pela dificuldade de transformar tendências globais em decisões locais consistentes, financiadas

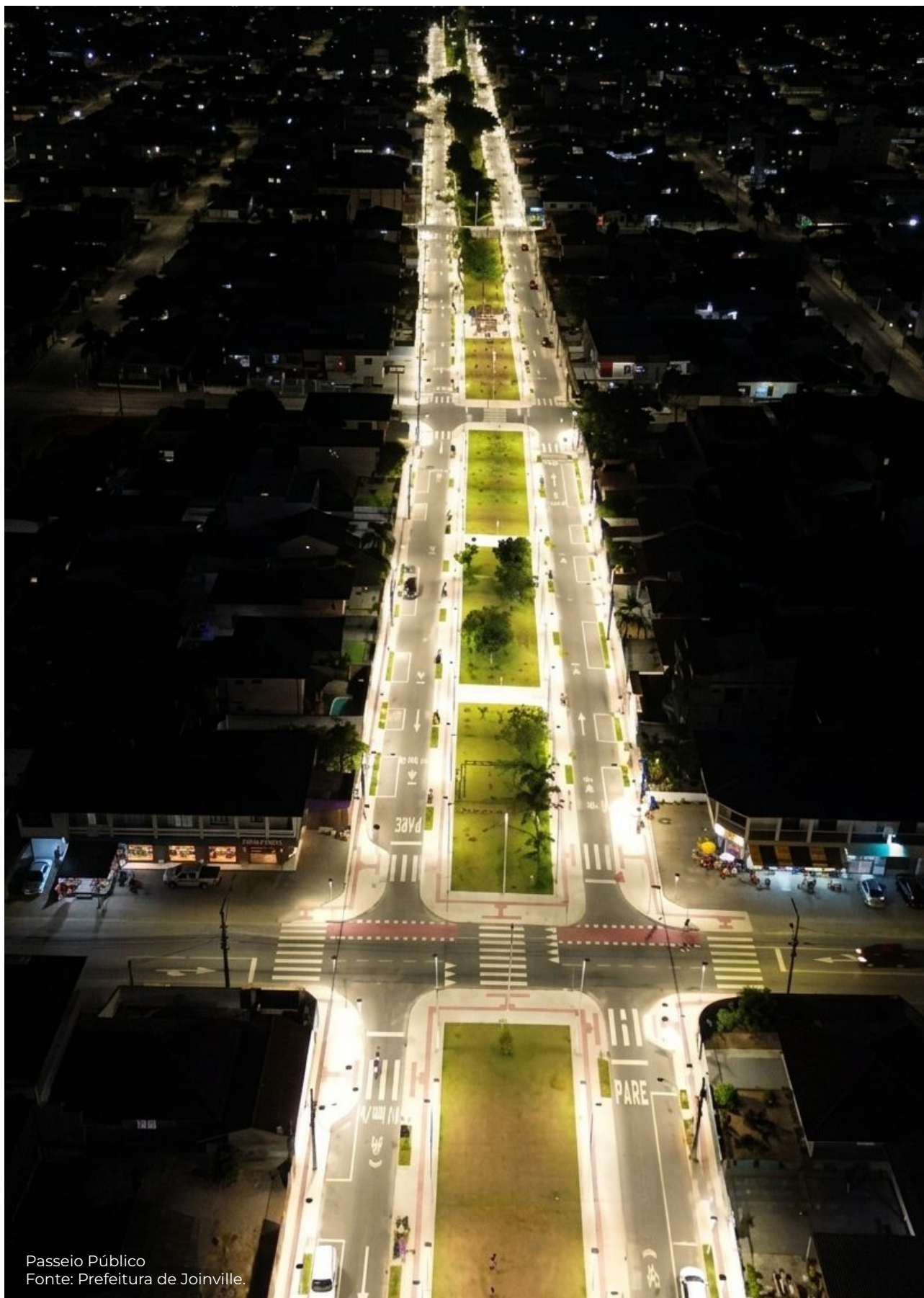
e sustentadas ao longo do tempo. E para isso entender o contexto da cidade importa. O debate sobre o futuro das cidades não acontece no abstrato. Ele se materializa nas decisões que municípios brasileiros tomam agora, e Joinville é um exemplo concreto desse processo em curso.

Na mobilidade, a cidade investe em infraestrutura para deslocamentos ativos e aplica análise de dados de circulação na gestão do tráfego urbano por meio de iniciativas ligadas ao Smart Mobility. Na tecnologia, a modernização da iluminação pública via Parceria Público-Privada, com substituição gradual por luminárias LED e sistemas de monitoramento integrados, representa uma aplicação direta de dados e eficiência na gestão dos serviços urbanos. Na experiência e no espaço público, intervenções como a requalificação da Praça da Bailarina e a revitalização da Travessa Bachmann traduzem, na escala da rua, a aposta na convivência como política de desenvolvimento.

Na escala humana, a qualificação contínua dos passeios públicos e o incentivo à mobilidade ativa mostram uma cidade que reorganiza prioridades em torno de quem caminha. E na integração, a criação de um observatório urbano como instrumento de planejamento baseado em evidências aponta para uma gestão que começa a articular essas quatro dimensões em uma estratégia coerente.

Joinville não é uma cidade sem desafios. É uma cidade que escolheu enfrentá-los com planejamento. E essa escolha, de tratar o espaço urbano como questão técnica, política e humana ao mesmo tempo, é exatamente o que as tendências de planejamento urbano exigem de todas as cidades brasileiras que queiram avançar.

"Primeiro moldamos as cidades, depois elas nos moldam." Jan Gehl



TESTAR ANTES DE CONSTRUIR: O URBANISMO TÁTICO COMO LABORATÓRIO URBANO

Como uma cidade pode saber, antes de investir milhões, se uma transformação urbana vai funcionar? Essa é uma das perguntas mais honestas e talvez, menos feitas, no planejamento urbano.

A resposta, na maioria das vezes, vem depois: depois da obra concluída, depois do orçamento comprometido, depois que o espaço já está pronto e o comportamento das pessoas que revelam se a decisão foi acertada ou não. O urbanismo tático propõe uma lógica diferente: testar antes de construir. Por meio de intervenções temporárias, de baixo custo e alto valor observacional, é possível transformar o espaço urbano em laboratório e usar o que as pessoas fazem, espontaneamente, como dado para decisões permanentes mais inteligentes.

Foi assim em Nova York, quando cadeiras de plástico numa faixa da Broadway anteciparam uma das maiores transformações urbanas da Times Square. Foi assim em Bogotá, quando o fechamento dominical de vias para pedestres e ciclistas, tratado inicialmente como experimento, se tornou política permanente com mais de 120 km de extensão. Perguntar antes de construir exige algo que a gestão pública raramente tem: tempo. O ciclo político impõe prazos, a população espera resultados visíveis, e uma praça entregue comunica muito mais do que um experimento em andamento. É uma pressão legítima, vivida por gestores que precisam mostrar transformação dentro de mandatos de quatro anos.

Foi justamente para responder a essa tensão que o urbanismo tático emergiu como campo consolidado.

Em 2011, os urbanistas norte-americanos Mike Lydon e Anthony Garcia sistematizaram o conceito na publicação *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, definindo-o como uma abordagem de ações de pequena escala que servem a grandes propósitos ou seja, são intervenções de curto prazo, baixo custo e baixo risco, com possibilidade de alto retorno.

Não por acaso, Jan Gehl, urbanista dinamarquês e uma das vozes mais influentes sobre qualidade do espaço público, compartilha a mesma premissa: a cidade precisa ser observada antes de ser transformada.

O urbanismo tático é sobre processo: uma cadeira colocada numa calçada, uma faixa de rolamento pintada de verde, uma via fechada aos domingos, nenhum desses elementos é o fim em si mesmo. O que importa é o que revelam: como as pessoas se movem, onde param, o que escolhem fazer quando o espaço lhes é devolvido.

Por isso, a abordagem trabalha com o tempo de forma dinâmica, assumindo a transitoriedade como método, onde o desenho precisa ser apropriado e alterado pela população para que seja efetivamente adotado por ela. É nesse processo de observação e ajuste que reside o verdadeiro valor da intervenção tática. E quando o espaço é aceito, quando as pessoas o tomam como seu, algo maior acontece: o que começou como experimento pontual se transforma em disparador de processos urbanos mais amplos, envolvendo novos atores, novas esferas de decisão e, muitas vezes, o próprio poder público, agora com dados reais nas mãos para decidir com mais segurança.



Em 2009, a comissária de transportes de Nova York, Janette Sadik-Khan, se deparou com um dado perturbador: 89% do espaço entre os edifícios da Times Square pertencia aos carros, mesmo com 82% das pessoas passando pelo local a pé. A resposta não foi um grande projeto de requalificação, mas sim um teste de urbanismo tático, com tinta no asfalto e cadeiras de plástico. O trecho da Broadway entre a 42ª e a 47ª rua foi fechado ao tráfego de veículos em caráter experimental, sem obras, sem contratos milionários, sem prazo definitivo. Os dados coletados durante o período piloto foram inequívocos: lesões a pedestres caíram 35%, lesões a motoristas caíram 63%, e 80% menos pedestres andavam na pista de rolamento. As receitas dos negócios locais subiram 71%, o maior aumento da história da região. Em 2013, o prefeito Bloomberg tornou a , afinal o experimento havia provado o que nenhum estudo de gabinete poderia garantir: que as pessoas queriam estar ali e em segurança.

Em 1976, Bogotá instituiu por decreto municipal o que seria um dos experimentos urbanos mais replicados da história: todo domingo, as grandes avenidas da cidade seriam fechadas ao tráfego de automóveis e devolvidas a pedestres, ciclistas, corredores e patinadores. Sem obras, sem infraestrutura permanente, sem grandes investimentos, apenas uma decisão de testar o que acontece quando o espaço da rua pertence às pessoas. O programa, batizado de Ciclovía, começou com cerca de 34 km de extensão e cresceu de forma consistente ao longo das décadas seguintes, entre os anos 1990 e início dos anos 2000, a rota foi expandida para mais de 110 km e o número de participantes saltou de 140 mil para mais de 2 milhões por semana. O que havia começado como experimento dominical, se provou ser consistente e gerou números que embasaram a decisão de se tornar uma política permanente, referência global e objeto de estudo acadêmico sistemático: uma revisão publicada no Journal of Physical Activity and Health identificou 38 programas inspirados na Ciclovía em 11 países .

No Brasil, esse caminho também já foi percorrido. Em Joinville, Santa Catarina, o Rio Cachoeira sempre foi estruturante, da colonização à expansão urbana, da logística à identidade da cidade. É ao longo de suas margens que os joinvilenses trabalham, se divertem, cultivam o corpo e o espírito. Em 2009, a prefeitura lançou o projeto Joinville em Movimento: todo domingo, 1,5 km da Avenida Hermann August Lepper eram fechados ao tráfego e devolvidos às pessoas.

Sem obras, sem concreto, sem contratos milionários, apenas a observação do que acontece quando o espaço da rua pertence a quem nela vive. Semana após semana, cerca de 600 pessoas ocupavam aquela faixa de asfalto para caminhar, pedalar, brincar e conviver. O experimento durou anos e se consolidou como a Rua do Lazer, evento regular que revelou, domingo após domingo, o potencial latente daquele trecho da cidade. Em 2026, esse mesmo trecho recebeu a licitação do Parque Porto Cachoeira para transformar as margens do rio em parque linear, conectando os principais equipamentos urbanos da cidade.

A cidade não precisou de uma intervenção permanente masterplan para provar que as pessoas queriam as ruas de volta. Precisou de um domingo.



Before and After: Herald Broadway - Times Square 2009
Fonte: NYDOT



Este parque não começa no projeto, começou no urbanismo tático, começou no teste.

Nova York testou com tinta e cadeiras. Bogotá e Joinville com um fechamento dominical, nos três casos, a cidade não esperou ter certeza para agir, ela criou as condições para que a certeza emergisse do uso real.

Essa é a lógica fundamental do urbanismo tático: não substituir o planejamento, mas torná-lo mais inteligente, mais responsivo e mais justo com o dinheiro público. A pergunta que abre esta matéria sobre como saber, antes de investir, se uma transformação urbana vai funcionar, tem uma resposta simples e exigente ao mesmo tempo: testando.

PARQUE LINEAR PORTO CACHOEIRA

Todo domingo, a Avenida Hermann August Lepper era fechada ao tráfego de veículos e devolvida a pedestres, ciclistas e praticantes de atividades físicas. A iniciativa, chamada Rua do Lazer, ocupou por anos o trecho às margens do Rio Cachoeira no centro de Joinville e reunia semanalmente cerca de 600 pessoas. O uso consistente e espontâneo daquele espaço ao longo do tempo funcionou como dado: as pessoas querem lazer próximo ao centro da cidade e essa avenida funciona para isso. Esse sinal acumulado está na origem do Parque Porto Cachoeira, projeto de requalificação urbana das margens do Rio Cachoeira que nasceu pelo Setor Cais, área do antigo porto, próxima ao Moinho e ao Mercado Municipal e se expandiu para o Setor Beira Rio, ao longo da própria Avenida Lepper, exatamente onde a Rua do Lazer acontecia. Juntos, os dois setores formam um parque linear que propõe reconectar a cidade ao rio que esteve na origem de sua fundação.

O Rio Cachoeira foi a porta de entrada de Joinville, em 1850, quando os primeiros imigrantes europeus chegaram ao território que se tornaria a maior cidade catarinense, foi pelo rio que desembarcaram. Nas décadas seguintes, o rio estruturou a economia e a logística da cidade: em 1913, um ramal ferroviário conectava o cais à Estação Ferroviária para servir ao Moinho Joinville, inaugurado no mesmo ano. Em 1927, o Porto Bucarein entrou em operação, consolidando o rio como corredor de escoamento da produção regional. O ciclo da madeira e da erva-mate passou por ali, a movimentação no cais continuou até que o assoreamento progressivo do rio reduziu sua navegabilidade e em 1973, o Porto Bucarein encerrou suas atividades. Nas décadas seguintes, o rio que havia fundado a cidade foi se degradando e gradualmente se tornando o fundo das propriedades, presente na paisagem, mas ausente da vida urbana.

A ideia de recuperar as margens do Rio Cachoeira não é recente, sua idealização do iniciou-se nos anos 90, com um perímetro que tinha como marco zero o Mercado Municipal e seguia até a Estação da Memória, sempre margeando o rio. O projeto ficou décadas amadurecendo institucionalmente até que, em 2024, a Prefeitura de Joinville, por meio da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano, formalizou o anteprojeto e iniciou as obras da primeira etapa. A proposta central é de ressignificação: transformar o rio que foi porta de entrada da cidade em eixo de animação urbana, conectando pessoas, lazer, cultura, história e natureza ao longo de todo o seu percurso. O cachoeira, que estruturou Joinville por um século e foi progressivamente esquecido, volta a ocupar papel central na vida urbana, desta vez não como corredor logístico, mas como espaço público de convivência e identidade.

A primeira etapa do Parque Porto Cachoeira, denominada Setor Cais, foi desenvolvida pela SEPUR e contempla uma área de 12,7 mil metros quadrados na quadra formada pelas ruas Santos, Ricardo Stamm Gomes, Cais Conde d'Eu e Alameda Carlos Adauto Vieira, no bairro Bucarein, próxima ao Moinho e ao Mercado Municipal, exatamente a região onde funcionou o antigo porto de Joinville. O projeto previu requalificação do pavimento, calçadas acessíveis, ciclovias, bicicletário, paisagismo, mobiliário urbano, iluminação pública, drenagem e pontos de infraestrutura para eventos.

PROJETOS QUE REDESENHAM A CIDADE



Porto e Mercado Municipal
Fonte: Centenário de Joinville



Parque Porto Cachoeira
Fonte: SEPUR



Um dos diferenciais do projeto está no reaproveitamento dos paralelepípedos históricos existentes no local, decisão que preserva o contexto arquitetônico e histórico da região. As obras foram concluídas em 2025 e o setor conta ainda com totens interpretativos que resgatam a memória do antigo porto, estabelecendo uma continuidade entre a história portuária da cidade e o novo uso do espaço.

A segunda etapa, denominada setor Beira Rio, representa a maior intervenção do projeto. Com licitação lançada em junho de 2026, as obras serão realizadas ao longo das avenidas Hermann August Lepper e José Vieira, no trecho entre as ruas Itaiópolis e Dona Francisca, próximo ao Centreventos Cau Hansen, Câmara de Vereadores e Fórum. O programa contempla pavimentação de vias e calçadas, drenagem, implantação de ciclovias, paisagismo, iluminação pública, passeios acessíveis, mobiliário urbano e sinalização viária. Estão previstas ainda quadras esportivas para futsal, basquete e queimada, estruturas para tênis de mesa e jogos de tabuleiro, áreas de piquenique, playground e parcão. Na Avenida Hermann August Lepper, uma das faixas de rolamento existentes, ao lado do rio, será convertida em área de parque, transformando em permanente o que a Rua do Lazer testou por anos aos domingos.

A visão completa do Parque Porto Cachoeira ultrapassa os dois setores em execução. O anteprojeto desenvolvido prevê um parque linear que percorre o Rio Cachoeira desde suas nascentes até a foz, atravessando o centro da cidade e conectando equipamentos de grande relevância urbana: Centreventos Cau Hansen, Câmara de Vereadores, Fórum, Arquivo Histórico de Joinville, SESC, Moinho Joinville, Mercado Municipal, ACIJ, Mirante do Boa Vista e Estação da Memória. O programa previsto é amplo: áreas de contemplação, cultura, esporte, gastronomia, educação ambiental e mobilidade, com decks flutuantes sobre o rio, passarelas para pedestres e ciclistas, anfiteatro, escola flutuante, feiras, espaços para food trucks, orquidário e trilha ecológica. Além dos equipamentos, o projeto propõe novas travessias entre as margens do rio, ampliação de calçadas e implantação de ciclovias ao longo de todo o percurso, estabelecendo um corredor contínuo de mobilidade ativa no coração da cidade.

Ficha técnica

Data do projeto: 2024

Área Construída: 58.716,78 m2.





Parque Porto Cachoeira responde a um déficit urbano de área verde ampliando esse índice, com a vantagem de estar localizado no centro da cidade, onde a carência de áreas verdes e de espaços públicos de qualidade é historicamente mais acentuada. Mas o projeto vai além da reposição de área verde. As diretrizes urbanísticas que orientaram o anteprojeto incluem impulsionar o adensamento dos bairros Centro e Bucarein, estimular a diversidade de usos, auxiliar na ocupação de vazios urbanos, prevenir a gentrificação e melhorar a segurança pública. O perímetro de intervenção foi definido estrategicamente pela intenção de conectar equipamentos às margens do Rio Cachoeira e do Rio Bucarein, possibilitando a costura da malha urbana entre as margens dos rios e da linha férrea. Para garantir essa vitalidade urbana, o projeto aponta as transposições entre margens como elemento fundamental, passarelas para pedestres e ciclistas além de decks flutuantes

que aproximam as pessoas do rio e criam praças temáticas ao longo do percurso, com referências em projetos como o Cheonggyecheon em Seul, o Domino Park em Brooklyn, a Orla do Guaíba em Porto Alegre e Puerto Madero em Buenos Aires.

A escala desta intervenção posiciona o Parque Porto Cachoeira como o maior projeto de espaço público da história de Joinville. Sendo a formalização de uma relação que a cidade de Joinville já havia começado a construir informalmente, domingo a domingo, às margens do rio que a fundou. A decisão de transformar a avenida, exatamente no trecho onde a Rua do Lazer acontecia, em área de parque permanente é, em si, um documento urbanístico: prova que o uso real do espaço, observado ao longo do tempo, pode e deve fundamentar decisões de investimento público.

Para Joinville, o parque representa a oportunidade de ressignificar o Rio Cachoeira, devolvendo ao centro da cidade um elemento que esteve na origem de sua formação e que foi progressivamente esquecido ao longo dos tempos.

Para o urbanismo brasileiro, o caso será uma referência concreta de como o urbanismo tático pode funcionar não como fim em si mesmo, mas como etapa metodológica de um processo que culmina em transformação permanente, dos domingos ao projeto, dos testes à obra, da intervenção temporária ao parque permanente, Joinville evolui urbanisticamente.



Parque Porto Cachoeira
SEPUR

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

Instituído pela Lei Complementar nº 336/2011 e exigido em Joinville desde 2013, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) tornou-se um importante instrumento para orientar o crescimento urbano da cidade. Mais do que avaliar os impactos decorrentes da implantação de novos empreendimentos, o EIV busca garantir que o desenvolvimento urbano ocorra de forma equilibrada, considerando aspectos como mobilidade, infraestrutura, meio ambiente e qualidade de vida da população.

Desde o início de sua aplicação, foram protocolados 155 estudos no município. Nos últimos anos, a Prefeitura de Joinville, por meio da Secretaria de Pesquisa e Planejamento Urbano (SEPUR), promoveu uma série de ações para aprimorar o instrumento, buscando maior eficiência, transparência e qualidade técnica nas análises.

Um dos avanços ocorreu em 2023 com a elaboração do Anexo I, documento que estabeleceu um modelo padronizado para a elaboração dos estudos. Para sua construção, foram pesquisadas as legislações de aproximadamente 80 municípios brasileiros de porte semelhante ao de Joinville e analisados cerca de 80 EIVs protocolados no município. O trabalho permitiu consolidar diretrizes mais claras para empreendedores e consultorias, além de uniformizar as informações apresentadas nos estudos.

Também em 2023 foi promovido um alinhamento entre as secretarias e órgãos municipais envolvidos na análise dos processos. A iniciativa possibilitou antecipar a etapa de solicitação de pareceres técnicos, permitindo que os órgãos responsáveis avaliem previamente os empreendimentos e contribuam de forma mais integrada para a definição das diretrizes que deverão ser contempladas nos estudos.

Em 2025, outro importante marco foi a publicação da Matriz de Impactos Urbanísticos de Joinville. A ferramenta foi desenvolvida a partir de pesquisas sobre experiências nacionais e internacionais, incluindo estudos de casos brasileiros, referências acadêmicas e matrizes utilizadas por outros municípios.

O processo contou com a participação de servidores da SEPUR com experiência nas áreas de planejamento urbano, mobilidade urbana e licenciamento urbanístico, resultando em uma metodologia capaz de tornar as análises mais objetivas e transparentes.

Um exemplo é o Condomínio Residencial Jardim Arezzo, localizado no bairro Floresta. Durante a análise do empreendimento foi identificada a necessidade de qualificação da Rua Aquino Manoel Quintino, que não possuía infraestrutura adequada.

A evolução do instrumento continuou em 2026 com a elaboração do Guia Ilustrado do Estudo de Impacto de Vizinhança. O material reuniu as boas práticas observadas em mais de 150 estudos protocolados ao longo dos anos e foi concebido como uma ferramenta de apoio para empreendedores, consultorias e profissionais envolvidos na elaboração dos EIVs.

Como parte desse processo de aperfeiçoamento, a Prefeitura promoveu, em abril de 2026, uma capacitação sobre o tema na Associação Empresarial de Joinville (ACIJ). O evento reuniu aproximadamente 120 participantes e demonstrou o crescente interesse pelo instrumento, inclusive por parte de profissionais e representantes de outros municípios.

Embora o EIV seja frequentemente associado aos estudos e análises técnicas, seus resultados podem ser observados diretamente na paisagem urbana. As medidas mitigadoras e compensatórias definidas durante a avaliação dos empreendimentos permitem que novos investimentos sejam acompanhados por melhorias na infraestrutura urbana e nos espaços públicos.



Empreendimento EIV
Fonte: Sarah Cristine Moreira



Empreendimento EIV
Fonte: Sarah Cristine Moreira

“O EIV contribui para que o crescimento urbano seja acompanhado por investimentos que permanecem como legado para a população.”

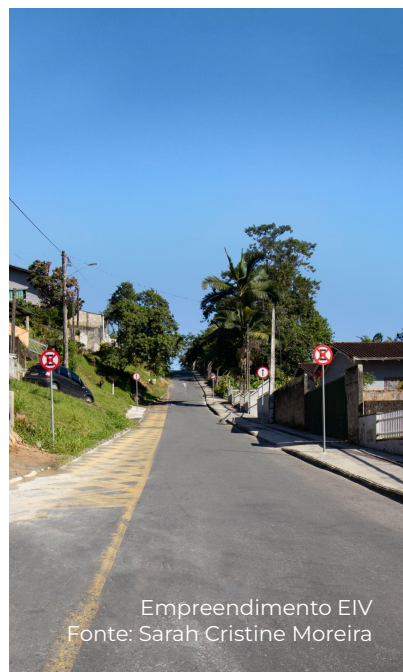
As medidas definidas no EIV são formalizadas por meio de Termos de Compromisso, que transformam as exigências técnicas em obrigações legais dos empreendedores. Em Joinville, já foram assinados 111 Termos de Compromisso, abrangendo obras de infraestrutura, mobilidade e equipamentos comunitários.

Diferentemente de obras públicas convencionais, as contrapartidas não passam por licitação: o próprio empreendedor aprova os projetos junto às secretarias competentes, comunica formalmente o início das obras à Prefeitura e, ao final do processo, apresenta relatório de execução comprovando o cumprimento de todas as obrigações assumidas perante o poder público. O acompanhamento é de responsabilidade da SEPUR, dentro do prazo de validade do Parecer Técnico Conclusivo, que tem duração de 4 anos, podendo ser prorrogado por igual período.

O levantamento das ações previstas nos Termos de Compromisso permite dimensionar o alcance do instrumento na cidade. No eixo da mobilidade urbana, foram firmados projetos e execuções de drenagem e pavimentação em cerca de 25 mil metros cada, e sinalização viária em aproximadamente 51 mil metros. Os passeios públicos somam cerca de 9 mil metros, garantindo acessibilidade e qualidade para pedestres nas áreas de influência dos empreendimentos.

No campo dos equipamentos urbanos, os termos incluem doação de áreas que somam mais de 17 mil metros quadrados, entre lotes e ruas, além de 413 vagas para visitantes e 28 abrigos de passageiros. Quanto aos equipamentos comunitários, os compromissos abrangem oito projetos executivos de unidades escolares, uma Unidade Básica de Saúde da Família (UBSF), um projeto de equipamento cultural, além de projetos e execuções de parques e praças que totalizam cerca de 82 mil m².

Entre as ações de maior destaque que resultaram desse processo estão o projeto de duplicação da Rua Ottokar Doerffel, voltado a melhorar o fluxo de veículos na região, e a execução dos serviços de drenagem e pavimentação em um trecho de 1 km da Rua dos Portugueses, intervenção que busca qualificar a infraestrutura viária do entorno. Desde que o instrumento passou a ser aplicado no município, foram protocolados, ao todo, 155 Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) em Joinville, número que reflete a diversidade de usos e a intensidade do crescimento urbano pelo qual a cidade vem passando nos últimos anos.



Empreendimento EIV
Fonte: Sarah Cristine Moreira

Entre os tipos de empreendimentos analisados, os de uso residencial lideram o ranking, somando 61 estudos protocolados. Em seguida aparecem os empreendimentos comerciais, com 20 registros, os industriais, com 15, e os destinados a fins de ensino, com 12 estudos. Completam o levantamento os empreendimentos esportivos, com 13 protocolos, os logísticos e os da área da saúde, cada um com 5 registros, e, por fim, os empreendimentos voltados ao tratamento de resíduos, que somam 2 estudos.

As tipologias menos comuns no conjunto de empreendimentos analisados são listados da seguinte forma: empreendimentos prisionais, somando 9 estudos protocolados; voltados à geração de energia, somando 3 registros; crematórios com 2 protocolos; além dos empreendimentos religiosos, náuticos e de Operação Urbana Consorciada (OUC), registrando apenas 1 estudo cada.

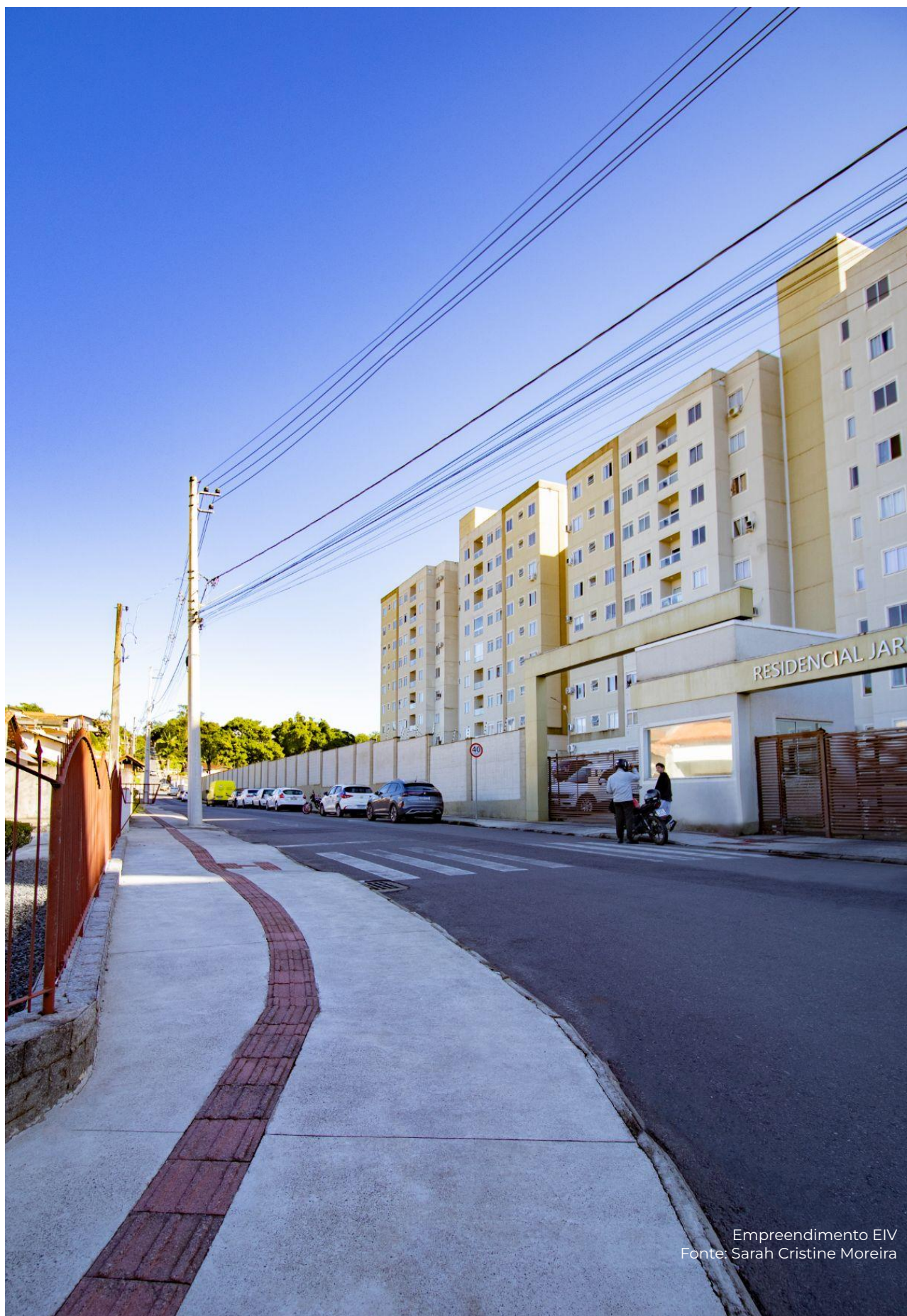
Esses números evidenciam que o EIV alcança diferentes setores da vida urbana de Joinville. O instrumento não se restringe apenas às edificações residenciais ou aos empreendimentos comerciais de grande porte.

Essa abrangência reflete também o papel do EIV como ferramenta de diálogo entre o poder público e o setor privado. O instrumento exige que os empreendedores analisem previamente os impactos de seus projetos. Também exige que adotem medidas para mitigá-los antes da etapa de licenciamento. Assim, o EIV contribui para que Joinville cresça de forma mais planejada, justa e sustentável.

O Residencial Novo Horizonte é um condomínio vertical na Rua Pavão cujo potencial impacto sobre a mobilidade local exigiu contrapartidas significativas de infraestrutura viária.

A análise técnica do EIV identificou que o aumento do fluxo de veículos na região demandaria intervenções além das divisas do empreendimento. Por isso, o Termo de Compromisso prevê o projeto e a execução de aproximadamente 210 m de obras de drenagem, pavimentação e calçadas na Rua Erwin Seiler, além da implantação de uma nova ligação viária por meio do prolongamento da Rua Professor Rodrigues de Freitas. Essas medidas que buscam melhorar a conectividade do bairro e distribuir o fluxo de veículos de forma mais equilibrada.

Os projetos já foram aprovados pelas secretarias competentes, e as obras estão previstas para execução dentro do prazo estabelecido. Quando concluídas, beneficiarão não apenas os futuros moradores do condomínio, mas toda a população que circula pela região. Os três casos ilustram como o EIV opera na prática: ao antecipar os impactos e transformá-los em obrigações formais, o instrumento garante que o crescimento urbano seja acompanhado por investimentos que permanecem como legado para a cidade.



Empreendimento EIV
Fonte: Sarah Cristine Moreira

No bairro Vila Nova, a implantação de uma Estação de Tratamento de Esgoto gerou preocupação por parte da comunidade local quanto aos impactos do empreendimento sobre a qualidade de vida na região. Como medida compensatória, foi definida a implantação de uma praça pública com aproximadamente 4.200 m². Inaugurada em 13 de novembro de 2025, a Praça Irmã Bassani Menestrina oferece à comunidade áreas de convivência, playground infantil, quadra de basquete, pista de caminhada e espaço para animais de estimação.

Um elemento especial marca o espaço: um flamboyant adulto, originalmente removido durante obras de alargamento da Avenida Santos Dumont, foi replantado na praça. A árvore, já em estágio maduro, encontrou no novo espaço um local mais adequado para seu desenvolvimento, transformando uma intervenção viária em oportunidade de requalificação ambiental.

O flamboyant que virou símbolo da praça veio do alargamento da Avenida Santos Dumont: uma árvore adulta reaproveitada em um espaço mais adequado para ela.



Empreendimento EIV
Fonte: Sarah Cristine Moreira



Empreendimento EIV
Fonte: Sarah Cristine Moreira

THEATRO NICODEMUS

No núcleo central de Joinville, na esquina da Rua XV de Novembro com a Dona Francisca, resiste um edifício que já foi o primeiro grande teatro da cidade. Inaugurado em 1917 como Theatro Nicodemus, depois Cine Palácio, ele acumulou em pouco mais de um século sucessivas reformas, mudanças de uso e, por fim, o abandono, destino comum a tantos imóveis históricos em centros que se esvaziavam. O projeto do novo Theatro Municipal propõe inverter essa trajetória por uma via específica: o reuso adaptativo do que sobrou, transformando um edifício esvaziado em instrumento de memória e de revitalização do centro.

Por boa parte do século XX, esse foi o endereço da vida cultural joinvilense, erguido em 1917 pelo construtor Francisco Nicodemus sobre projeto do arquiteto Keller, o teatro logo se tornou o principal, por um tempo, quase o único palco de entretenimento da cidade.

Esse protagonismo, porém, não preservou o edifício: a trajetória do prédio é a de uma descaracterização lenta, as décadas seguintes o desfiguraram aos poucos. Reformas sucessivas mudaram volumetria, coberturas, aberturas e revestimentos; varandas foram ampliadas, anexos construídos e demolidos. Rebatizado como Cine Palácio, desde 1943, teve o grande salão subdividido em três salas de cinema no final dos anos 80, funcionando até 1995, quando a concorrência provocada pelos cinemas de shopping o esvaziou. Sem uso desde 2023, o que sobrou foi sobretudo a fachada frontal, a parte do edifício que ainda se reconhece como teatro.

Essa condição do edifício define o tipo de intervenção possível, tombado como patrimônio cultural municipal em 2003, o Theatro Nicodemus está classificado em nível de preservação parcial, categoria que exige manter a volumetria ou determinadas características arquitetônicas, mas permite adaptar o imóvel a novos usos. Chegou ao projeto, porém, em estado avançado de descaracterização: reconstruir o interior original tornou-se inviável, restando preservar a parte frontal autêntica e revelar seus valores históricos. O critério encontra respaldo na Carta de Brasília (1995):

o valor de um patrimônio não está apenas no suporte material, mas na memória e na continuidade cultural que ele carrega.

PROJETOS QUE REDESENHAM A CIDADE



Foto Theatro Nicodemus
Fonte: NSC Total



Theatro Nicodemus
Fonte: SEPUR



O projeto traduz essa decisão ao revelar a quem chega pela Praça da Bandeira a fachada de 1917 com colunas, frontão e simetria, restaurada como cartão de entrada do teatro. Atrás e ao lado dela, porém, ergue-se um volume contemporâneo, revestido em painéis e vidro, que abriga a grande sala de espetáculos, com capacidade para 1.165 lugares. A sala foi pensada com toda a infraestrutura cênica e dimensionada para o desempenho acústico que um teatro desse porte exige. Desde uma boca de cena ampla, palco e fosso capazes de receber festivais de música, teatro, dança ou concertos sinfônicos, tratamento acústico com reverberação e isolamento controlados, até uma plateia pensada para o conforto e a boa visibilidade do espectador.

E externamente, conta com um contraste, sua frente histórica preserva a memória do prédio enquanto o corpo novo dá conta do que um teatro do século XXI exige. Entre os dois, o projeto assume um diálogo visível, em que cada tempo se mostra pelo que é, simplesmente respeitando-se formalmente.

O alcance do projeto, porém, não se esgota no edifício, pois a vitalidade de uma área urbana depende menos de seus monumentos do que da presença constante de pessoas e da diversidade de usos ao longo do dia, e é sobre essa carência que um equipamento cultural de grande porte atua, por um mecanismo específico: ao concentrar público, estende o tempo de uso do espaço e induz, ao entorno, atividades que dependem desse fluxo, como bares, cafés, restaurantes e serviços.

Nesse sentido, o teatro não é um fim em si, mas uma âncora de vitalidade: um indutor de movimento para a área central. Este projeto, portanto, torna-se uma forma de oferecer a chance de reativar a área central ao mesmo tempo que ensina que patrimônio e cidade viva não se excluem.

Neste caso, recuperar o teatro é também recuperar o centro, devolvendo movimento e novas chances de protagonizar boas e novas histórias.

Ficha técnica

Data do projeto: 2025
Área Construída: aproximadamente 8.000,00 m²
de área construída



REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Em grandes cidades, deslocamento é drama diário para o trabalhador**. Brasília: EBC, 1 maio 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br>. Acesso em: 16 jun. 2026.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Portaria nº 1.012, de 4 de setembro de 2025**. Brasília: MCID, 2025.

SOCIEDADE AMIGOS DE JOINVILLE(org.). **Álbum Histórico do Centenário de Joinville: 1851 - 9 de Março - 1951**. Curitiba: Gráfica Mundial, 1951.

CIAM — CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. **Carta de Atenas**. Atenas: CIAM, nov. 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). **Pesquisa de mobilidade urbana**. Brasília: CNI, abr. 2023. Pesquisa realizada com 2.019 pessoas da população economicamente ativa, em municípios acima de 250 mil habitantes nas 27 unidades da federação. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br>. Acesso em: 16 jun. 2026.

FUTURES INSTITUTE. **Getting smart on safety**. [S. l.]: Futures Institute, 2024. Síntese em português disponível em: <https://caosplanejado.com>. Acesso em: 16 jun. 2026.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

ICOMOS — CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. **Carta de Brasília: documento regional do Cone Sul sobre autenticidade**. Brasília: ICOMOS, dez. 1995. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20Brasilia%201995.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2026.

ICOMOS — CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS. **Carta de Brasília: documento regional do Cone Sul sobre autenticidade**. Brasília: ICOMOS, dez. 1995. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20Brasilia%201995.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2026.

INSTITUT PARIS RÉGION. **Enquête mobilité Île-de-France**. Paris: Institut Paris Région, 2024. Disponível em: <https://institutparisregion.fr>. Acesso em: 16 jun. 2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP BRASIL). **Intervenção urbana temporária: (re)pensando a rua em Santana**. São Paulo: ITDP Brasil, 2017. Realizada em setembro de 2017 na rua Dr. César, bairro de Santana, São Paulo, em parceria com WRI Brasil, Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS), NACTO-GDCI e Vital Strategies. Disponível em: <https://itdpbrasil.org>. Acesso em: 16 jun. 2026.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. Título original publicado em 1961.

JOINVILLE. **Joinville cidade em dados 2025: ambiente construído**. Prefeitura de Joinville, 2025. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2025/12/Joinville-Cidade-em-Dados-2025-Ambiente-Construido.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2026.

MONTERO, Sergio. **Worlding Bogotá's Ciclovia: from urban experiment to international best practice**. Latin American Perspectives, [s. l.], v. 44, n. 2, p. 111–131, 2017.

MORENO, Carlos. **Droit de cité: de la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure". Paris: L'Observatoire, 2020**. Disponível em: <https://moreno-web.net>. Acesso em: 16 jun. 2026.

REFERÊNCIAS FOTOS DA LINHA DO TEMPO

Fotos anos 1965, 1970 e 1979: KOEHLER, Lucas. **Fotos de antigamente mostram como Joinville era antes de ser a cidade mais populosa de SC**. NSC Total, 17 fev. 2024. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/fotos-de-antigament-e-mostram-como-joinville-era-antes-de-ser-a-cidade-mais-populosa-de-sc>. Acesso em: 16 jun. 2026.

Fotos 1973: JOINVILLE. **Câmara de Vereadores. Arquivo: 8 leg plano diretor koentopp na cvj.jpg**. Memória CVJ, 2025. Disponível em: <https://memoria.camara.joinville.br/index.php?title=Arquiv-o-8-leg-plano-diretor-koentopp-na-cvj.jpg>. Acesso em: 16 jun. 2026.

Fotos 1980: NSC TOTAL. **Viagem ao passado revela transformação de Joinville nos últimos 50 anos**. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/viagem-ao-passado-revela-transformacao-de-joinville-nos-ultimos-50-anos>. Acesso em: 16 jun. 2026.

Fotos 1987: BRAUN, Samara. **O mar e a cidade: mudanças climáticas e o desenvolvimento urbano em Joinville (SC)**. 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Figura-13-Proposta-de-Zoneamento-e-alteracao-do-Perimetro-Urbano-1987_fig6_370654515. Acesso em: 9 jun. 2026.

Fotos 1990 e 1991: OCP NEWS JOINVILLE. **20 fotos que mostram a evolução da Rua das Palmeiras, em Joinville**. OCP News, 7 ago. 2024. Disponível em: <https://ocp.news/entretenimento/20-fotos-que-mostram-a-evolucao-da-rua-das-palmeiras-em-joinville>. Acesso em: 9 jun. 2026.

Fotos 2009: PREFEITURA DE JOINVILLE . **Membros do Conselho da Cidade são empossados em Joinville**. Prefeitura de Joinville, 2025. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/noticias/membros-do-conse-lho-da-cidade-sao-empossados-em-joinville/>. Acesso em: 16 jun. 2026.

Fotos 2017: ND MAIS. **Veja quem são os representantes eleitos do Conselho da Cidade em Joinville**. ND Mais, 2022. Disponível em: <https://ndmais.com.br/politica/veja-quem-sao-os-represen-tantes-eleitos-do-conselho-da-cidade-em-joinville/>. Acesso em: 16 jun. 2026.

COLAGEM CIDADES
Fonte: SEPUR





Prefeitura de
Joinville

PESQUISA E
PLANEJAMENTO
URBANO