

# AS MANIFESTAÇÕES ESPACIAIS E PISTAS PÚBLICAS DE SKATE DE CURITIBA NO SÉCULO XX

Joana Caroline Corrêa da Silva<sup>1</sup>

André Mendes Capraro<sup>2</sup>

**Resumo:** Este estudo analisa os processos e temporalidades das construções das primeiras pistas públicas de skate de Curitiba durante o século XX, utilizando jornais da Hemeroteca Digital Brasileira como fontes. A prática do skate se manifestou na cidade de maneira concentrada na região central e nos bairros ao norte, onde também foram estabelecidas as primeiras pistas públicas de skate da cidade. Com o crescimento demográfico e estrutural da cidade, o skate se popularizou em diferentes áreas, resultando no surgimento de pistas públicas localizadas em regiões mais afastadas do centro. Na década de 1990, apesar de maior visibilidade, notou-se que o skate passou a ser associado a uma imagem desviante, resultando em sua recusa nos espaços públicos, especialmente os mais vigiados.

**Palavras-chaves:** Cidade; Espaço; História do Esporte.

## The spatial manifestations and public skate parks of Curitiba in the 20th century

**Abstract:** This study examines the processes and timelines of the construction of Curitiba's first public skate parks during the 20th century, using newspapers from the Hemeroteca Digital Brasileira as sources. The practice of skateboarding initially manifested in the central region and northern neighborhoods, where the first public skate parks were also established. As Curitiba experienced demographic and structural growth, skateboarding proliferated across different regions, prompting the development of public skate parks in more remote areas away from the city center. In the 1990s, despite increased visibility, skateboarding became stigmatized and associated with deviant behavior, leading to its rejection from public spaces, particularly those most watched.

**Keywords:** City; Space; History of Sport.

## Las manifestaciones espaciales y las pistas de skate públicas de Curitiba en el siglo xx

**Resumen:** Este estudio examina los procesos y cronologías de construcción de las primeras pistas públicas de skate en Curitiba durante el siglo XX, utilizando periódicos de la Hemeroteca Digital Brasileira como fuentes. El skate se manifestó inicialmente en la ciudad de manera concentrada en el centro y en los barrios del norte, donde se establecieron las primeras pistas públicas. Con el crecimiento demográfico y estructural, el skate se popularizó en diferentes áreas, surgiendo pistas públicas más alejadas del centro. En la década de 1990, a pesar de mayor visibilidad, el skate se asoció a una imagen desviada, siendo rechazado en espacios públicos, especialmente los más vigilados.

**Palabras clave:** Ciudad; Espacio; Historia del Deporte.

---

<sup>1</sup> Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Brasil. E-mail: [joana.carocosi@gmail.com](mailto:joana.carocosi@gmail.com).

<sup>2</sup> Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Brasil. E-mail: [andrecapraro@gmail.com](mailto:andrecapraro@gmail.com).

## INTRODUÇÃO

O planejamento urbano formal de Curitiba teve início com o Plano Agache, em 1943, idealizado por Alfred Agache. Em termos gerais, esse plano visava alçar Curitiba como uma cidade moderna, pautando-se em um progresso expresso essencialmente por obras materiais. No entanto, ao logo das décadas seguintes, as proposições de Agache foram superadas devido às suas limitações, como a falta de consideração pelas áreas adjacentes à zona urbana (DO CARMO, 2011).

Na década de 1960, diante do expressivo crescimento demográfico de Curitiba, foram apresentadas novas proposições visando repensar a estrutura urbanística da cidade, o que culminou na criação do Plano Diretor em 1966, que foi implementado durante a década de 1970.

É nesse contexto, compreendido entre os anos de 1960 e 1970, que uma série de intervenções urbanas em larga escala começaram a ser implementadas, o que conferiu a Curitiba o título de "cidade modelo" (STROHER, 2014). Além disso, esse período foi marcado pela institucionalização do planejamento urbano em Curitiba, com a criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano (IPPUC) e da Companhia de Urbanização e Saneamento (URBS), e pela valorização das áreas verdes na cidade, que posteriormente contribuíram para que Curitiba fosse reconhecida, ou ao menos se reconhecesse, como a "capital ecológica" (PREFEITURA DE CURITIBA, 2022).

Desse modo, surge um discurso modernizador e de afirmação de uma imagem de Curitiba como uma cidade a ser reconhecida nacional e internacionalmente. Os títulos atribuídos, por mais merecidos que pareçam, fazem parte de uma concepção da cidade como produto, com o objetivo de atrair atividades comerciais, turísticas, de serviços e investimentos (GARCÍA; RIBEIRO, 1996).

Apesar de existirem diversas limitações nos planos urbanísticos implementados, principalmente no que diz respeito aos aspectos sociais, ou seja, a quem eles mais beneficiaram (STROHER, 2014), há de se considerar que ocorreram mudanças expressivas na configuração espacial da cidade. Conforme explica De Oliveira (2000), o que diferencia Curitiba de outras cidades, é que seus projetos de reforma urbana foram executados, e não engavetados. Porém, há de considerar o cenário propício para isso, principalmente no âmbito político. O contexto da Ditadura Militar até 1985 e uma polarização política partidária amena, com um quadro político alinhado, contribuíram para essas transformações a longo prazo (DE OLIVEIRA, 2000).

Em uma perspectiva macro, esse contexto político era amplamente influenciado pela ascensão do capitalismo, que promoveu uma concepção de cidade alinhada à disciplinarização dos espaços urbanos, ao consumismo, à fragmentação e segregação, ao crescimento do poder dos meios de comunicação e da publicidade, ao espetáculo e à cooptação mercantil do esporte e lazer. Nessa conjuntura, as estruturas de lazer concebiam-se enquanto elementos distintivos, como ícones que expressavam o progresso da cidade, mimetizando elementos de cidades

internacionais tidas como referência. Em face desse cenário, conforme apontado por De Melo e Peres (2005, p. 78, 79):

[...] as atividades de lazer ganham um papel estratégico preponderante e se apresentam como marcas de um novo *modus vivendis*, fenômeno bem típico da cidade moderna que está se estruturando, se articulando com todas as dimensões que estavam sendo construídas. São impregnadas pela ideia de luxo, pelas marcas de classe, pela influência da tecnologia, pela espetacularização do corpo, pela valorização da imagem, pela perplexidade perante a velocidade e a fugacidade.

É nesse contexto que novas práticas corporais surgem, tal qual o skate. Originado dos Estados Unidos da América, chegou ao Brasil com expressiva rapidez desde que surgiu na década de 1960.

Devido à sua natureza eminentemente urbana e à sua origem em uma era de ouro do capitalismo (HOBSBAWM, 2008), na qual as atividades esportivas e de lazer adquiriram novos significados no espaço geográfico, compreende-se a relevância do estudo do skate pela perspectiva da cidade. Como evidenciado no início desta seção, a delimitação espacial do estudo é Curitiba, compreendendo seu destaque no planejamento e transformações urbanas neste período de desenvolvimento inicial do skate.

Portanto, objetiva-se com este estudo analisar os processos e temporalidades das construções das primeiras pistas públicas de skate de Curitiba durante o século XX. As pistas públicas foram escolhidas por compreendê-las enquanto materializações das decisões governamentais e vias de expressão da cidade.

Como fontes deste estudo, foram utilizados os jornais da Hemeroteca Digital Brasileira com notícias sobre skate: Correio de Notícias (1977-1979), Correio de Notícias (1980-1989), Correio de Notícias: a serviço do Paraná (1990-1992), Diário da Tarde (1899-1989) e Diário do Paraná: Órgão dos Diários Associados (1965-1983), e os recortes de notícias disponibilizados pela Casa da Memória de Curitiba do jornal Gazeta do Povo (1919 – em atuação). Além disso, compreendendo as limitações dos jornais, as notícias utilizadas na pesquisa foram dialogadas com o livreto de Silva (2021) intitulado “*Curitown: a cultura do skate em Curitiba*”, em que foram entrevistados skatistas curitibanos da delimitação temporal estabelecida para o estudo: século XX. Essa delimitação considera a ascensão dos planos urbanísticos de Curitiba e a restrição temporal das fontes utilizadas, tendo em vista os anos de atuação dos jornais.

Para enriquecer o trabalho, um mapa interativo foi desenvolvido na plataforma “*Google My Maps*”, por meio do qual foram mapeadas as relações espaciais acerca do skate em Curitiba. Desse modo, sugere-se que seu acompanhamento seja realizado durante ou após a leitura, tendo em vista que seus elementos são contextualizados ao longo do texto.

O acesso ao mapa pode ser realizado através do seguinte *hiperlink*: [SkateemCuritibaSéculoXX](#). A proposta consistiu em identificar no mapa os locais em que a prática do skate era realizada, separadas em duas categorias, a saber: “Locais de encontro (ruas, ladeiras, praças e pistas

privadas)” e “Pistas Públicas de skate em Curitiba”. Cabe ressaltar que o mapa auxiliou no processo de análise realizada no estudo, e que para os leitores, ele possui caráter complementar, isto é, a sua não utilização não implicará na qualidade da compreensão, mas enriquecerá ela.

### **A chegada do skate em Curitiba: ressignificando a cidade**

De acordo com os jornais consultados e relatos disponíveis (SILVA, 2021), o skate chegou em Curitiba em meados da década de 1970. No mesmo período, outro brinquedo semelhante (estruturalmente) também adquiria popularidade em Curitiba: o Carrinho de Rolimã. Em 1974, o Diário do Paraná descreveu a corrida de carrinhos de rolimã como a “nova coqueluche”<sup>3</sup>.

Há de se considerar que a concepção de um artefato composto por madeira e rodas não era algo inovador para época. Afinal, a bicicleta e o carro, que empregam uma engenharia relativamente similar ou até mesmo mais complexa, surgiram no século XIX. Entretanto, diferentemente do objetivo predominantemente utilitário deles, o skate, assim como o carrinho de rolimã, originou-se enquanto um artefato de expressão de uma juventude que garantia cada vez mais espaço na sociedade (BRANDÃO, 2012). Nesse contexto, vale ressaltar que não se nega a existência remota de práticas ou objetos semelhantes, porém, pondera-se a ocorrência de uma ruptura simbólica que atribuiu novos sentidos de diversas ordens ao que se constituiu como skate a partir de meados do século XX nos Estados Unidos das Américas.

Portanto, é necessário considerar a historicidade inerente ao skate e ao seu contexto de desenvolvimento, uma vez que a criação de objetos, tais quais os skates, está intrinsecamente relacionada às condições sociais e técnicas de uma determinada época (SANTOS, 2006b).

A história de Curitiba, como qualquer outro objeto de estudo, revela-se enquanto um complexo entrelaçamento de elementos que compõem seu desenvolvimento ao longo do tempo. Entretanto, a fim de contextualização, destacam-se três momentos-chave ocorridos entre os meados do século XIX e XX que desempenharam papéis significativos nas transformações urbanas da cidade: a sua efetivação enquanto capital da Província do Paraná em 1853, a construção da estrada de ferro que liga Curitiba à Paranaguá<sup>4</sup> em 1885 e o processo de êxodo rural no século XX.

Como resultado deste último processo, em específico, a população curitibana cresceu cerca de 97,6% entre 1950 e 1960 e mais 80% entre 1960 e 1970. Esse intenso fluxo migratório de pessoas do campo para a cidade em um contexto de abandono de uma economia agroexportadora

<sup>3</sup> CORRIDA de carrinho de "rolimã" a nova coqueluche. *Diário do Paraná*, Curitiba, 25 mai. 1974, p. 10.

<sup>4</sup> Paranaguá foi a primeira vila do atual estado do Paraná, em 1669. Sua constituição tem como base a exploração aurífera, entretanto, seu desenvolvimento econômico mais significativo é marcado pela exploração e comercialização da erva-mate, que se destacou na região no século XIX, época em que foi construído o porto de Paranaguá (PRIORI et al., 2012). Inclusive, por sua relevância histórica e econômica, a cidade requeria para si o título de capital.

exigiu e acarretou em uma série de mudanças sociais, culturais e estruturais, que moldaram profundamente o tecido urbano de Curitiba. É nesse contexto, de ascensão de uma economia urbano-industrial, que o skate chega à Curitiba.

Na década de 1970, o acesso ao que era skate e seus elementos materiais dava-se predominantemente por meio de contatos internacionais, uma vez que ainda não havia uma indústria (comercial ou midiática<sup>5</sup>) voltada para o skate consolidada no Brasil.

Dessa maneira, durante a introdução do skate em Curitiba, as viagens de pessoas aos Estados Unidos da América e as revistas estrangeiras disponíveis tornaram-se fontes valiosas de inspiração e informação para skatistas locais. Diante da ausência de indústrias voltadas para o skate no Brasil, a criatividade e a improvisação tornaram-se características de skatistas curitibanos. Como relata Silva (2021), os praticantes modificavam equipamentos existentes, buscavam soluções alternativas e construía suas próprias pistas:

Em Curitiba, a década de 1970 se caracterizava pelo “faça você mesmo”, montavam skates a partir dos patins: as tábuas (shapes) eram feitas de forma artesanal; utilizavam rolamentos de liquidificador; reaproveitavam lixas de marcenarias; trucks eram produzidos em fundo de quintal; rodas de bastão de uretano reaproveitados de gráfica; adaptavam rampas!

Nesse contexto, além da utilização da pista de carrinhos de rolimã construída em 1975 no Parque São Lourenço<sup>6</sup>, cuja condição estrutural (em uma ladeira) permitia a vivência de experiências sensoriais associadas à velocidade, os skatistas também exploravam outras formas de andar de skate e experienciavam outras sensações, por meio das variações das posições do corpo em relação ao skate e ao solo. Nessa conjuntura, faziam uso de materiais que tinham a disposição para a construção de rampas e obstáculos, em locais públicos e privados.

Conforme os skatistas da década de 1970 relatam (SILVA, 2021), a atividade ocorria essencialmente de modo coletivo, por meio de grupos, como o Oahu *Skateboarding*, a equipe Ahú de Baixo, as turmas do Batel, do Bom Retiro, dos Mórmons e do Seminário. Seus nomes estavam associados com suas origens, sejam os bairros onde os integrantes moravam ou onde se encontravam para andar de skate. Os sujeitos identificados por Silva (2021), que faziam parte desses grupos pioneiros, apresentavam sobrenomes de diversas proveniências, embora se perceba uma predominância de influências europeias, a saber: Barion, Belloti, Bleyer, Bolt, Caldart, Covelo, Frehse, Gugelmin, Hernani, Johnson, Kistmann, Maingué, Matter, Miroski, Paese, Postareck, Ranocchi, Rebka, Scharf, Seixas, Vitti, Westphalen, Wolff, Zgoda<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Ver Honorato (2004).

<sup>6</sup> O prefeito mostra as obras. *Diário da Tarde*, Curitiba, 5 mar. 1975, p. 4.

<sup>7</sup> Os sobrenomes correspondem a Carlos Caldart, Daniel Belotti, Estácio Seixas, Kico Westphalen, Luiz Eduardo da Silva Wolff (integrantes do Oahu skateboarding); Adriano Scharf, Aldy Maingué, Mario Bolt, Mario Gugelmin, Martin Covelo, Luiz Hernani, Nilson Gugelmin, Roberto Miroski, Rogério Barion (integrantes da Turma dos Mórmons);

Observa-se que entre os locais nos quais os skatistas se faziam presentes por meio do skate na década de 1970, há prevalência de regiões que tiveram influência significativa de imigrantes de origem alemã, francesa, italiana, polonesa e ucraniana, dos quais derivam a maior parte dos sobrenomes relatados. Imigrantes dessas etnias predominavam em Curitiba, uma vez que sua permanência na cidade foi incentivada por uma política de imigração para atrair colonos estrangeiros, com o objetivo de povoar regiões ainda pouco habitadas e impulsionar o desenvolvimento econômico – especialmente no final do século XIX e início do XX (PRIORI et al., 2012).

Por exemplo, no bairro Bigorriho havia uma significativa influência de comunidades ucranianas, alemãs e polonesas (HOY, 2019; ROCHA, 2018). Na região, inclusive, foi construída uma praça em homenagem à comunidade ucraniana, a Praça da Ucrânia, onde existia uma pista de patins que se encontrava abandonada no final da década de 1970. Entretanto, na capa do dia 10 de outubro de 1977, o Correio de Notícias informou que skatistas, chamados também de ‘feras’, se apropriaram do local e passaram a montar obstáculos com placas de compensado na estrutura já construída (Figura 7).



**Figura 1 - “feras” do skate na pista improvisada da praça da ucrânia.**  
**Fonte: ‘Skatismo’ já é esporte. Correio de Notícias, Curitiba, 10 out. 1977, p. 2.**

Na página seguinte o jornal também destacou: “[...] um grupo de mais de cem garotos e garotas resolveram se aplicar na prática do skatismo e hoje já não é mais apenas um modismo, passando a ter caráter esportivo e social”<sup>8</sup>. O chamado “panelão” era ao mesmo tempo um espaço de interações pessoais e também de treinamento para as competições que surgiam na época.

Desse modo, até então, a prática do skate em Curitiba era realizada por entusiastas da atividade que se reuniam coletivamente para explorar a cidade e seus recursos disponíveis. Essas iniciativas concentravam-se em regiões próximas ao centro da cidade, onde as taxas de urbanização são mais elevadas e o acesso às novidades de fora de Curitiba é facilitado.

---

Carlinhos Vitti, Fernando José Johnson, Luiz Fernando Zgoda, Marcelo Linhares Frehse, Marquinhos Vitti (integrantes da Turma do Bom Retiro); os skatistas Chico Seixas, Kistmann, Eduardo Bleyer Almeida, Juarez Matter, Mauro Seixas, Roberto Paesa, Roberto Postareck, Ruy Rebka Prado, Sofia Ranocchi (SILVA, 2021).

<sup>8</sup> ‘SKATISMO’ já é esporte. *Correio de Notícias*, Curitiba, 10 out. 1977, p. 2.

## O surgimento das pistas públicas de skate

Ainda em 1977, no dia 23 de dezembro especificamente, a primeira pista de skate de Curitiba foi inaugurada<sup>9</sup>. No entanto, a pista, construída no Jardim Ambiental da rua Sete de Setembro, não possuía obstáculos<sup>10</sup>, diferentemente daquela que frequentemente acaba sendo considerada a primeira de Curitiba, a pista da Praça do Redentor, entregue dias depois.

A confusão a respeito de qual é de fato a primeira pista de skate trata-se de mera formalidade, afinal, antes da entrega da pista do Redentor, já há relatos de que skatistas andavam nela (“Pista do Gaúcho: a raiz do skate Curitibano!”, 2018). Além disso, apenas alguns dias separaram a liberação dessas pistas para uso. O aspecto intrigante, na verdade, é o apagamento histórico da pista do primeiro Jardim Ambiental da cidade, não mencionada nos jornais após 1978 e esquecida dos relatos sobre o skate e de skatistas curitibanos, ao menos nas fontes averiguadas.

Em uma notícia acerca da inauguração do Jardim Ambiental, o *Correio de Notícias* destacou que “[...] o equipamento mais utilizado, porém, foi o skate, em que meninos e meninas de idades variadas faziam proezas na pista”<sup>11</sup>. Além disso, havia um discurso que aludia à ideia de Curitiba como uma cidade moderna, isto é, com uma urbe desenvolvida e inovadora. Isso fica evidente na notícia de 28 de dezembro de 1977<sup>12</sup>: “[...] conforme informação oficiada, a pista de skate do Jardim Ambiental seria uma exclusividade a nível nacional, de vez que em nenhuma outra cidade brasileira tem-se conhecimento de pista destinada ao skate”.

Apesar de anunciada dessa maneira, a pista do Jardim Ambiental não foi a primeira em âmbito nacional. Isto porque a primeira pista de skate brasileira (e da América Latina) foi inaugurada em 1976, em Nova Iguaçu (Rio de Janeiro) (LEAL, 2021). Inclusive, por conta da singularidade deste tipo de equipamento de lazer, pouco se sabia acerca das dimensões e formatos que uma pista de skate deveria ter, o que, por exemplo, dificultou a construção da pista do Redentor, no bairro São Francisco.

Entregue em 28 de dezembro<sup>13</sup>, a pista de skate do Redentor só foi inaugurada oficialmente em 1978, com a presença do prefeito Saul Raiz e do presidente do Brasil Ernesto Geisel (SILVA, 2021). Lauro Tomizawa, arquiteto do IPPUC e um dos responsáveis técnicos pela construção, informou no documentário sobre a história da pista da Praça do Redentor que a sua construção teve como base as fotos das revistas especializadas em skate dos Estados Unidos da América (“Pista do Gaúcho: a raiz do skate Curitibano!”, 2018).

Na figura 8, divulgada pela Prefeitura de Curitiba, é possível visualizar como a pista era e a movimentação causada por skatistas e

<sup>9</sup> JARDIM Ambiental. *Correio de Notícias*, Curitiba, 23 dez. 1977, p. 3.

<sup>10</sup> SKATE na Redentor. *Correio de Notícias*, Curitiba, 31 dez. 1977, p. 9.

<sup>11</sup> JARDIM amanhece bem sujo. *Correio de Notícias*, Curitiba, 25 dez. 1977, p. 2.

<sup>12</sup> DEFEITO do Jardim vai ter um fim. *Correio de Notícias*, Curitiba, 28 dez. 1977, p. 3.

<sup>13</sup> SKATE na Redentor. *Correio de Notícias*, Curitiba, 31 dez. 1977, p. 9.

observadores. Essa dinâmica, por sua vez, impulsionava o comércio local do bairro São Francisco, e, em especial, o Bar do Pudim e a Sorveteria Gaúcho, situados na praça. Por conta da sorveteria, inclusive, a pista da Praça do Redentor passou a ser chamada de Pista do Gaúcho também (“Pista do Gaúcho: a raiz do skate Curitibano!”, 2018).



**Figura 2 - Foto da pista da praça do redentor em 1977.  
Fonte: prefeitura de Curitiba (2018)<sup>14</sup>.**

A pista em formato côncavo seguia a arquitetura das piscinas californianas com fundos arredondados, que eram populares entre os skatistas norte-americanos da época<sup>15</sup>.

Localizada em um dos mais antigos de Curitiba, a pista foi construída adjacente ao primeiro cemitério da cidade<sup>16</sup>. Os residentes da região, assim como os do Bigorriho (onde se encontrava a pista improvisada da Praça da Ucrânia), não se incomodavam com a movimentação de pessoas na pista de skate, principalmente porque muitos dos praticantes eram filhos dos próprios moradores da região. A preocupação maior era com a segurança dos skatistas que frequentavam a pista durante a madrugada<sup>17,18</sup>.

<sup>14</sup> Disponível em: <https://www.facebook.com/PrefsCuritiba/photos/a.516441535066322/1860640637313065/?type=3>.

<sup>15</sup> Ver Brooke (1999).

<sup>16</sup> Quando foi construído, em 1857, o cemitério ficava afastado do perímetro urbano da cidade. Entretanto, no contexto temporal relatado no estudo, a região que abrange o cemitério já era considerada constituinte da área urbana da cidade.

<sup>17</sup> ‘SKATISMO’ já é esporte. *Correio de Notícias*, Curitiba, 10 out. 1977, p. 2.

<sup>18</sup> PRAÇA do Redentor: paraíso do skate. *Correio de Notícias*, Curitiba, 12 jan. 1978, p. 2.

Em 1978, o jornal *Diário da Tarde* divulgou uma denúncia sobre possível tráfico de maconha na Praça do Redentor, o que gerou receio entre os moradores locais<sup>19</sup>. No entanto, não havia preocupação em relação ao uso ou tráfico de drogas pelos skatistas, já que a atividade estava “[...] sendo praticada por jovens saudáveis, de boas famílias, em sua maioria corretos estudantes”<sup>20</sup>.

Seguindo uma espécie de modismo na construção de áreas verdes, um novo Jardim Ambiental foi inaugurado na Rua Schiller (bairro Hugo Lange) em 1978. O segundo Jardim Ambiental da cidade, assim como o primeiro, também contava com uma pista de skate<sup>21</sup>. Essa, por sua vez, tinha um formato semelhante ao da pista da Praça do Redentor. A experiência adquirida e as referências obtidas durante a construção da pista do Gaúcho possivelmente contribuíram para a concretização da pista do Jardim Ambiental II.

Embora tenham sido anunciados alguns projetos de pistas em outros locais durante a década de 1970 (Praça da Espanha<sup>22</sup> e Parque Náutico<sup>23</sup>), não há registro de suas construções. A próxima pista pública de skate em Curitiba data de 1980<sup>24</sup>. Seguindo a mesma estrutura da pista de carrinho de rolimã do Parque São Lourenço, a nova pista foi construída na Praça Abílio de Abreu (bairro Guabirota). A pista tinha 230 metros de extensão e era divulgada pelos jornais como uma pista de skate e carrinho de rolimã. No entanto, devido à frequência de campeonatos e notícias relacionando o Parque São Lourenço ao skate na década de 1980, acredita-se que este ainda era o local mais movimentado por skatistas para as atividades de velocidade.

Em 1986, surgiu uma pista de *Half Pipe* (formato em U), diferenciando-se dos modelos de pistas existentes. Conhecida como "*Half Pipe* do Capanema" ou "*Half* do Velódromo", essa foi a primeira pista de *Half Pipe* pública de Curitiba. Embora não haja registros precisos sobre a localização exata da pista nos arquivos consultados, é plausível inferir que, pelo nome atribuído, estivesse situada nas proximidades do Velódromo de Curitiba, no então bairro Capanema. No entanto, a pista teve uma curta duração e não chegou à década seguinte (SILVA, 2021), provavelmente devido à falta de manutenção, já que uma notícia de 1987 mencionou suas "péssimas condições de preservação"<sup>25</sup>.

O Capanema corresponde ao bairro atualmente chamado de Jardim Botânico. A mudança do nome ocorreu apenas em 1992 por meio

<sup>19</sup> MACONHA em uso na cancha de esqueite. *Diário da Tarde*, Curitiba, 8 mai. 1978, p. 1.

<sup>20</sup> MACONHA em uso na cancha de esqueite. *Diário da Tarde*, Curitiba, 8 mai. 1978, p. 2.

<sup>21</sup> O segundo jardim ambiental. *Correio de Notícias*, Curitiba, 21 set. 1978, p. 13.

<sup>22</sup> PRAÇA espanhã, novo ponto de encontro da city. *Diário da Tarde*, 1 mai. 1978, p. 3.

<sup>23</sup> AS cavas de areia do Boqueirão vão continuar tragando vidas até que se conclua o Parque Iguazu. *Diário do Paraná*, Curitiba, 23 fev. 1978, p. 9.

<sup>24</sup> PRAÇA Abílio de Abreu. *Diário do Paraná*, 20 abr. 1980, p. 11.

<sup>25</sup> Inclusive, estavam previstas provas no *half pipe* durante o 1º Circuito de skate Cransk, mas as condições da pista obrigaram a organização do evento a manter apenas a categoria de estilo livre. (1º circuito de skate cransk foi um sucesso. *Correio de Notícias*, 8 jun. 1987, p. 13).

de um plebiscito, pouco depois da inauguração do Jardim Botânico em 1991. No entanto, essa mudança é resultado de um intenso processo de transformações estruturais e sociais da região iniciado pelo “Plano de Desfavelamento”, publicado em março de 1976, sob o título “Política Habitacional de Interesse Social”<sup>26</sup>. Na década de 1970, a região abrigava uma das maiores concentrações de habitações irregulares da cidade. Segundo o *Correio de Notícias*<sup>27</sup>, das 376 famílias (mais de 1800 pessoas), 310 foram transferidas para os núcleos do Xaxim, Jardim Paranaense, Vila Camargo, Tapajós, Boqueirão e Vila Hauer.

Acredita-se que a pista de skate do Capanema compartilhava objetivos similares aos do Velódromo. Alocando o único velódromo do país com medidas olímpicas<sup>28</sup> e a que seria a maior pista de skate no modelo *Half Pipe* do Brasil (SILVA, 2021) no bairro, visava-se, possivelmente, não apenas promover a prática esportiva, mas também revitalizar uma área abandonada após a desocupação de pessoas em massa. Dessa maneira, a iniciativa pretendia conferir à região um caráter simbólico distintivo, associado à inovação e ao progresso urbano, desvinculando-a da imagem da pobreza e das marcas deixadas pelo intenso fluxo migratório proveniente das áreas rurais<sup>29</sup>.

Outras três pistas no modelo *Half Pipe* foram construídas na cidade na década de 1990. A primeira em julho de 1990, no eixo de animação Wenceslau Braz do bairro Portão, que foi construída conforme as especificações da Associação dos Skatistas de Curitiba<sup>30</sup>. A segunda em setembro de 1990, na praça 1º de Maio do bairro Xaxim, adjacente ao Centro Esportivo Silzeu Pereira Alves<sup>31</sup>. E a terceira no São Lourenço, próximo ao parque de mesmo nome.

As pistas, especialmente as do Portão e Xaxim, rompem com uma lógica de disponibilização de equipamentos de lazer esportivo apenas na região central da cidade. Essa tendência de afastamento para as periferias expressa a expansão urbana de Curitiba e o atendimento às demandas de pessoas de outras regiões da cidade. No entanto, considera-se que esta foi uma ação tardia, tendo em vista que em 1975 o *Diário do Paraná* já houvera constatado esta tendência de centralização:

Apontada por técnicos, políticos, urbanista, como a cidade modelo. Indicada por opiniões mais ou menos apaixonadas como cidade humanizada, florida e planejada, Curitiba aos poucos vai desmentindo boa parte de todos esses conceitos, para se colocar na lista de todos os conglomerados urbanos - marcados por problemas praticamente insolúveis. [...] O sistema de recreação

<sup>26</sup> E o Capanema, o que é?. *Correio de Notícias*, Curitiba, 04 abr. 1980, p.8.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> VELÓDROMO de Curitiba será inaugurado domingo dia 11. *Diário do Paraná*, Curitiba, 07 mar. 1979, p 10.

<sup>29</sup> “Com base em bases de dados sociológicos pode-se afirmar que a grande maioria da população marginalizada hoje, nos grandes centros urbanos, é de origem rural.” (E o Capanema, o que é?. *Correio de Notícias*, Curitiba, 04 abr. 1980, p.8.).

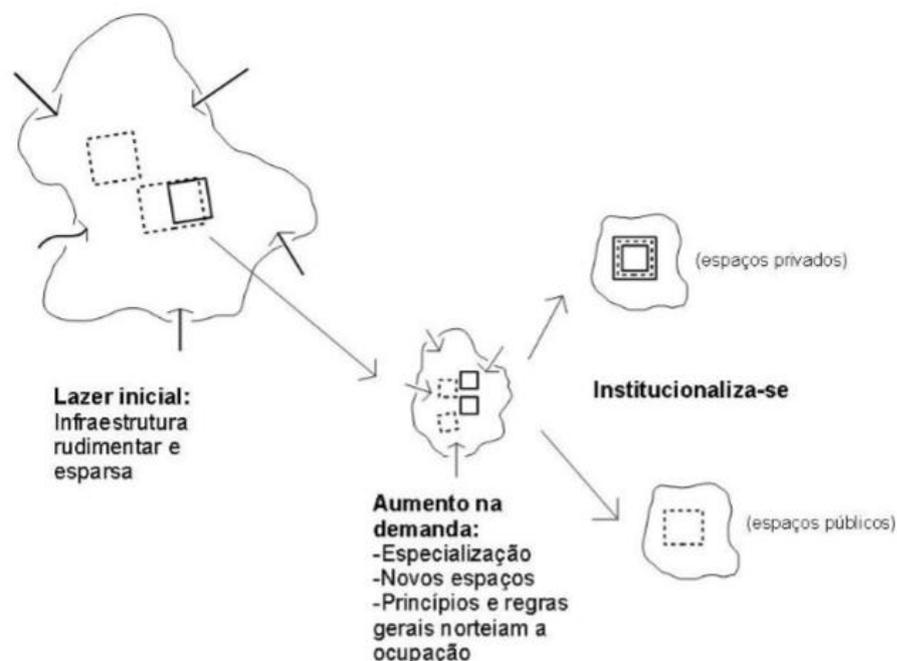
<sup>30</sup> LERNER entrega pista de skate na Vila Guaira. *Correio de Notícias*, Curitiba, 31 jul. 1990, p. 15.

<sup>31</sup> PREFEITO inaugura várias obras neste fim de semana. *Correio de Notícias*, Curitiba, 26 set. 1990, p. 4.

da cidade também começa a ser contestado. Primeiro por lhe faltar uma estrutura de conservação adequada, segundo por se concentrar apenas no centro da cidade, sob a argumentação de que se torna mais econômico para a administração municipal. (CURITIBA, *Diário do Paraná*, Curitiba, 10 jul. 1975, p. 8).

A necessidade por mais estruturas de skate e diversas entre si foram supridas ao longo do tempo por meio da construção de pistas e do reaproveitamento de locais pelos praticantes. Relatos de skatistas do século XX, como registrado por Silva (2021), destacam exemplos de rampas, *Half Pipes* e locais improvisados que surgiram ao longo das décadas, tais como: rampa da Turma dos Mórmons (1977), rampa do Dego (1977), rampa do Ala Mamona (1978), rampa do *Wallace Bull* (1978), *Half* do Bom Retiro (1982), Pico do estacionamento do Mercadorama (década de 1990), Pico Castelo Branco (década de 1990), pista de *street* improvisada na Delegacia do Menor (década de 1990) e *Half Reentry* (1998).

As pistas construídas são reflexo do desenvolvimento do skate na cidade, o que resultou também na expansão do mercado associado a prática. Esse contexto impulsionou o surgimento de empresas curitubanas do ramo, que enxergaram na construção de pistas uma oportunidade de negócio. Assim, foram construídos o *Half 775* (1990), a *Maha Skatepark* (1995), o *Coliseum* (1991) e a *Drop Dead Skateboard* (1998). Essa dinâmica de surgimento de pistas privadas é resultado de um cenário de institucionalização das práticas de lazer, representado na figura 9.



**Figura 3 – Esboço representacional do comportamento da estruturação de lazer e lugar.**

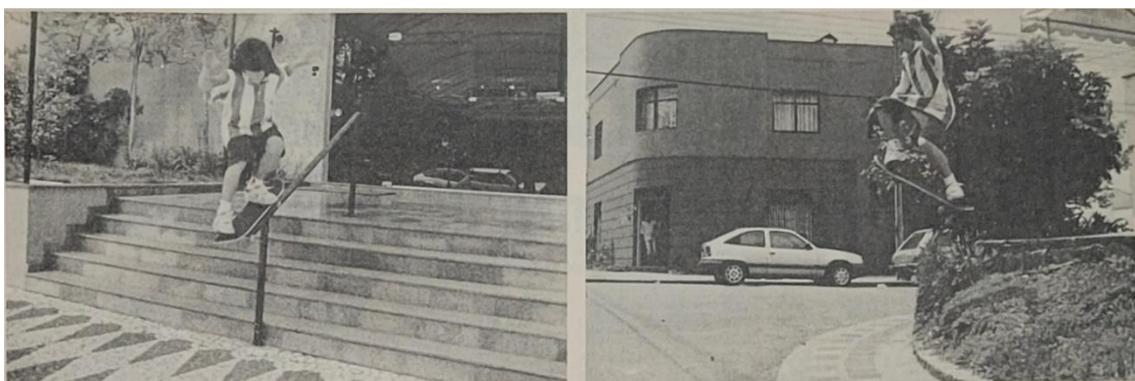
**Fonte: Frank e Yamaki (2016, p. 105)**

Apesar de algumas das pistas improvisadas e construídas pelas empresas do ramo do skate serem da modalidade *street* (que simula

elementos urbanos, como escadas e corrimões), as fontes jornalísticas mobilizadas para o estudo não relataram sobre a inauguração de pistas públicas desse modelo. Entretanto, analisando fotografias aéreas de 1999<sup>32</sup>, constata-se a existência de uma pista de *street* na praça Anhangava, bairro Uberaba. Assim como as pistas de *Half* no Jardim das Américas (praça Bento Mossorunga) e do Bairro Alto (praça Bernardo Manoel Hostin), e a pista localizada na praça Jardim Esmeralda, bairro Xaxim, com estrutura semelhante às primeiras construídas em Curitiba.

A ausência de notícias sobre as inaugurações dessas pistas nos jornais analisados pode ser atribuída a limitação temporal das fontes jornalísticas disponíveis na Hemeroteca Digital, especialmente no que se refere aos anos 1990, e a uma diminuição de notícias sobre skate de maneira geral. Evidencia desta última é que foram encontradas 98 notícias sobre o tema entre 1976 e 1979, e apenas 68 datadas de 1980 a 1999. Acredita-se que essa redução possa ser explicada, em parte, ao crescimento de mídias especializadas sobre skate.

Apesar da existência de apenas uma pista de *street*, essa modalidade marcou o cenário do skate curitibano e mundial, especialmente nos anos de 1990. Como componente central deste tipo de prática tem-se o uso diferenciado de elementos estruturais da cidade, como demonstra a figura a seguir:



**Figura 4 - "Ferrugem: um terror no skate".**

**Fonte: Ferrugem: um terror no skate, Jornal Água Verde, Curitiba, ago. 1993, p. 3.**

Em uma lógica compulsória de especialização, característica da sociedade em questão, o skate *street* surgiu como modalidade (*modus*) ao enquadrar as práticas cotidianas do skate na cidade. O que se distingue essencialmente nesse contexto é o desenvolvimento de uma identidade que se fundamenta na exploração dos espaços públicos, em contraposição à utilização de locais forjados e previsíveis.

Para além, percebe-se, ao final do século XX, uma transformação na característica regionalista presente no início da prática do skate em Curitiba, à medida que essa atividade passa a abranger um número cada

<sup>32</sup> Acesso viabilizado pela plataforma GeoCuritiba, do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). Disponível em: <https://geocuritiba.ippuc.org.br/portal/apps/webappviewer/index.html?id=c847fc51b6cc4f92b1117aae52f0dddb>.

vez maior de praticantes. Com isso, no decorrer das décadas de 1980 e 1990, aqueles que praticavam skate nas pistas deixaram de ser apenas da comunidade local, isto é, conhecidos pelos moradores.

Se antes aparentemente não incomodavam, a presença dos skatistas passa a gerar protestos a fim de evitar construções de novas pistas, especialmente nas áreas centrais. Como relata notícia da *Gazeta do Povo* de 1999<sup>33</sup>, este era um dos empecilhos para a instalação de uma pista de skate na praça Afonso Botelho (bairro Água Verde), também conhecida como “Praça do Athletico” por abrigar o estádio do clube de futebol Atlético Paranaense. Segundo o que foi abordado na notícia por Adalto Elias Pereira, presidente da Federação Paranaense de Skate, a prática do skate estava sendo associada “a um esporte marginal que reúne delinquentes nas praças públicas”.

Além disso, menciona-se na reportagem que a pista improvisada na praça da Ucrânia havia sido fechada por conta dos transtornos causados, especialmente durante a noite. Segundo Ofício 34/2022 (PREFEITURA DE CURITIBA, 2022), o local foi soterrado em 1999 devido a queixa dos moradores da vizinhança. Segundo o documento, o efeito produzido pelos barulhos dos skates em relação aos prédios da região, formavam “cânions urbanos” que favoreciam a reverberação dos sons, sendo, deste modo, o skate um poluidor sonoro

### **Considerações finais**

Durante o desenvolvimento da pesquisa, constatou-se que, no contexto inicial do surgimento do skate em Curitiba, essa prática estava concentrada principalmente na região central e nos bairros ao norte. A localização próxima às áreas comerciais e sociais da cidade proporcionava aos residentes o acesso facilitado a informações sobre a prática, bem como aos recursos materiais necessários, como peças e equipamentos, mesmo que de modo mais precário no início.

Além disso, os aspectos culturais do skate (contexto de surgimento e modo que se desenvolveu) promoviam uma lógica de consumo, e que, por tanto, limitava a prática a uma parcela da população que possuía condições econômicas favoráveis para tal.

Após diversas manifestações espaciais dos primeiros skatistas da cidade, que coletivamente adaptavam locais da cidade ou utilizavam de ladeiras, surgiram as primeiras pistas públicas de skate, no final da década de 1970. Nesse período, a implementação do Plano Diretor estava em pleno andamento e os novos espaços públicos eram considerados símbolos de progresso para a cidade, sendo celebrados tanto por gestores públicos quanto pelos jornais da época. Nesse sentido, vale destacar a presença de Ernesto Geisel na inauguração da pista da Praça do Redentor, demonstrando que obras desse tipo estavam alinhadas às pretensões nacionais do contexto da ditadura militar.

As primeiras pistas seguiam uma distribuição no espaço urbano curitibano verossímil a do desenvolvimento espontâneo inicial, mais

---

<sup>33</sup> FEDERAÇÃO quer resgatar a prática do skate. *Gazeta do Povo*, Curitiba, 07 nov. 1999, p. 4.

associado a região central, o que a enquadrava simbolicamente enquanto região desenvolvida e com ares de progresso.

Conforme a cidade se desenvolvia demográfica e estruturalmente, o skate passou a ser praticado por mais pessoas, e de diferentes regiões da cidade. Nesse contexto surgem pistas públicas mais afastadas do centro. Na década de 1990, mesmo com um capital esportivo mais significativo e, por consequência, maior visibilidade, percebe-se a relação do skate à uma imagem da marginalidade (em seu sentido pejorativo) que o relega dos espaços públicos, especialmente onde rege-se uma maior vigilância. Assim, o skate passou a ser rejeitado nos locais onde havia se consolidado.

Por fim, compreende-se a importância de outros estudos que investiguem novas fontes e adotem abordagens distintas para compreender relações entre o skate e as cidades, a partir das pistas públicas de skate, por exemplo, como esta pesquisa propôs.

## Referências

BRANDÃO, L. *Por uma história dos “esportes californianos” no Brasil: o caso da juventude skatista (1970-1990)*, 2012. Tese, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Setor de Pós-Graduação, p. 299. 2012. Disponível em: <<https://repositorio.pucsp.br/jspui/handle/handle/12732>>. Acesso em: 10/10/2022.

BROOKE, M. *The concret wave: the history of skateboarding*. Estados Unidos da América: Warwick Publishing, 1999.

DE MELO, V. A.; PERES, F. DE F. Lazer, Esporte e Cultura Urbana na Transição dos Séculos XIX E XX: Conexões entre Paris e Rio de Janeiro. *Logos: comunicação e universidade*, v. 12, n. 1, p. 75–92, 2005. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/logos/article/view/15302>>. Acesso em: 20/4/2023.

DE OLIVEIRA, D. *Curitiba e o mito da cidade modelo*. Curitiba: UFPR, 2000.

DO CARMO, J. C. B. *A permanência de estruturas urbanas e a construção do conceito de cidade na abordagem geográfica reflexões sobre o planejamento urbano da cidade de Curitiba*, 2011. Dissertação (mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná. Disponível em: <[https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/26438/dis\\_final\\_final.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/26438/dis_final_final.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>. Acesso em: 25/5/2023.

FRANK, B. J. R.; YAMAKI, H. Reflexões e teorias sobre o lazer: um roteiro para a geografia. *RAEGA - O Espaço Geográfico em Análise*, v. 37, p. 91–109, 2016. Disponível em:

<<https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/41103/29028>>. Acesso em: 9/5/2023.

GARCÍA, F. S.; RIBEIRO, A. C. T. City Marketing: a nova face de gestão da cidade no final de século. *Política e Cultura. Visões do Passado e Perspectivas Contemporâneas*, 1996. São Paulo: Editora Hucitec.

HOBSBAWM, E. *Era dos extremos o breve século XX, 1914-1991*. São Paulo: São Paulo Companhia Das Letras, 2008.

HONORATO, T. *Uma história do skate no Brasil: do lazer à esportivização.*, 2004. Disponível em: <<http://legacy.anpuh.org/sp/downloads/CD%20XVII/ST%20IX/Tony%20Honorato.pdf>>. Acesso em: 2/7/2022.

HOY, F. S. *História concisa dos bairros de Curitiba do Abranches ao Xaxim*. Curitiba : Appris Editora, 2019.

LEAL, Y. Primeira pista de skate da América Latina foi inaugurada em Nova Iguaçu em 1976. Disponível em: <<https://sitedabaixada.com.br/cultura/2021/07/26/primeira-pista-de-skate-da-america-latina-foi-inaugurada-em-nova-iguacu-em-1976/>>. Acesso em: 10/10/2022.

*Pista do Gaúcho: a raiz do skate Curitibano!* Telescópio TV, 2018.

PREFEITURA DE CURITIBA. *Ofício 34/2022* - Deputado Estadual Goura. 2022.

PREFEITURA DE CURITIBA. O que faz de Curitiba a Capital Ecológica. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/o-que-faz-de-curitiba-a-capital-ecologica/63180>>. Acesso em: 2/4/2023.

PRIORI , A.; POMARI , L. R.; AMÂNCIO, S. M.; IPÓLITO, V. K. *História do Paraná: séculos XIX e XX*. SciELO Books - EDUEM, 2012.

ROCHA, R. M. A imigração em Curitiba sob a ótica de três grupos: poloneses, italianos e árabes, suas trajetórias e a participação destes no desenvolvimento da cidade . , 2018. Disponível em: <<https://www.eventos.ufpr.br/semanarq/semanarq2017/paper/view/1067>>. Acesso em: 25/5/2023.

SANTOS, M. *A natureza do espaço : técnica e tempo, razão e emoção*. 4º ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA, V. A. G. *Curitown: a cultura do skate em Curitiba*. Curitiba: Máquina de Escrever, 2021.

STROHER, L. E. M. *A metrópole e o planejamento urbano: revisitando o mito da Curitiba-modelo*, 2014. Dissertação (mestrado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-18092015-154553/pt-br.php>>. Acesso em: 23/5/2023.

Recebido em 30 de junho de 2023  
Aprovado em 13 de agosto de 2023