

DOS CAMPOS AO CONCRETO: O DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMPO MOURÃO

Análise do desenvolvimento urbano sucedido em uma cidade do interior do Paraná

C. F. S. Fialho & P. B. B. Olini

UNICESUMAR, Curso de Arquitetura e Urbanismo; Universidade Cesumar, Maringá, Brasil
caiof5.cf@gmail.com
patriciabrunder@gmail.com

RESUMO

Campo Mourão é uma das cidades brasileiras de médio porte que sofrem com a mobilidade urbana, devido a uma política que visa a especulação imobiliária e utilização prioritária do automóvel, em detrimento da vitalidade do espaço público, qualidade de vida e da economia do município. Essa prática decorre de uma série de erros do passado que são refletidos até hoje. O artigo visa procurar e identificar as problemáticas, a partir de uma pesquisa histórica, bibliográfica e de campo, à fim de nortear futuras intervenções, desenvolvendo um caminho a ser seguido para a solução destes impasses, neste município no interior do Paraná. A cidade é fruto de uma organização humana que deve ser modelada à medida das necessidades de seus autores, oferecendo um ambiente igualitário e justo a toda população independente de suas multiplicidades.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, sustentável, Direito à cidade, Espaço público.

Linha de Investigação: 2. Cidade e Ambiente **Tópico:** Acessibilidade e mobilidade sustentável.

ABSTRACT

Campo Mourão is one of the medium-sized Brazilian cities that suffer from urban mobility, due to a policy aimed at real estate speculation and priority use of the automobile, to the detriment of the vitality of the public space, quality of life and the economy of the municipality. This practice stems from a series of mistakes from the past that are reflected today. The article aims to search and identify the problems, from a historical, bibliographic and field research, in such a way that it develops a path to be followed for the solution of these impasses in this municipality in the interior of Paraná. The city is the result of human organization that should be modeled to the needs of the authors by providing fair and equal environment for all people irrespective of their multiplicities.

Keywords: Urban mobility, Equality, Right to the city, Public space.

Thematic clusters: 2. City and Environment. **Topic:** Accessibility and sustainable mobility.

1. Introdução

A partir da segunda metade do século XX, países em desenvolvimento ao redor do mundo apresentaram um grande crescimento urbano e populacional, sendo o Brasil um desses, principalmente nas cidades de grande e médio porte. Esse rápido crescimento urbano agregado a uma política de incentivo ao uso do automóvel e a inexistência de um planejamento de integração urbana nas cidades brasileiras nas décadas de 1960 e 1970, foi responsável por problemas como mobilidade urbana, degradação de áreas urbanas e segregação econômica e espacial (Carvalho, Maziviero, Imbronito, 2019).

Assim, a população foi induzida a adotar o automóvel como forma de locomoção urbana, trazendo prejuízos não só para a qualidade de vida, mas também problemas como a poluição atmosférica e a diminuição de espaços públicos, com a extinção de espaços coletivos, designados ao uso dos veículos (Boareto, 2008).

O Brasil chega na década de 1990 com cidades apresentando severo caso de desigualdade social e falta de planejamento urbano, agravado com a adoção de políticas neoliberais que rapidamente desenvolveram específicas regiões dentro dos centros urbanos, equiparando os mesmos a padrões internacionais e ao mesmo tempo empobreceram outras regiões, principalmente as periferias, consequentemente criando uma concentração de renda na mão de uma minoria, desenvolvendo uma divisão urbana pelo desequilíbrio social (Carvalho, Maziviero, Imbronito, 2019).

Em busca de equidade social, a política da década de 2000 foi voltada a aproximar a população de classe mais baixa aos serviços públicos, realizando diversos investimentos em toda esfera urbana. Para as cidades brasileira foi proposto o estatuto das cidades, uma legislação feita para os governos municipais terem maior respaldo da lei a projeto visados ao coletivo e reestruturação urbana.

Então chegamos a Campo Mourão que é mais uma das muitas cidades brasileiras que apresenta essas deficiências urbanas, que por alguns anos pautou seu planejamento em um modelo racional, seguindo o projeto realizado pela Companhia de Melhoramentos do Paraná, um modelo que prioriza o automóvel em relação a outros modais. Porém a cidade detinha uma gama de espaços públicos e uma área urbana pequena mas projetada para ser densa, todavia gradativamente foi se deixando levar pelo poder do capital expandindo horizontalmente e substituindo seus espaços públicos a necessidade que a frota automobilística crescia no município, numa promessa de progresso que custa a chegar ao município (Onofre, 2005).

A proposta do progresso visava a expansão da área urbana do município conectada por vias de alta velocidade, sendo um grande incentivo para o uso do automóvel, o principal meio de transporte nesse projeto. Criou-se então um ciclo vicioso: bairros cada vez mais distantes uns dos outros, o aumento da utilização do automóvel e o incentivo à expansão territorial urbana. Foi uma ótima oportunidade para a entrada de capital privado no município, desobrigando-o das políticas públicas de mobilidade urbana, com vistas à economia financeira (Bueno, 2006).

Por muitos anos, esse ciclo se repetiu, mas como já era previsto, ele entrou em colapso, resultando em efeitos negativos na qualidade de vida dos mourãoenses, afetando principalmente a mobilidade urbana. A dificuldade de locomoção na cidade é nítida, o que intensifica o número de acidentes de trânsito, deixando o

município em uma situação crítica. Tudo isso, retarda o potencial da mobilidade urbana de Campo Mourão, como foi previsto no planejamento inicial do município (Bueno, 2006).

Segundo noticiado, o Ministério da Cidade registrou que apenas 6% das cidades brasileiras apresentam um plano de mobilidade urbana (G1, 2018). O plano de mobilidade urbana é uma lei federal 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, exige que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem os seus planos de mobilidade, desta forma buscando um desenvolvimento nas cidades brasileira a partir do transporte orientado, ou seja o DOT`S. Campo Mourão faz parte da maioria das cidades que não apresentam o mesmo, mostrando realmente que o foco da mobilidade urbana do município é o oposto apresentado pela lei, assim favorecendo novamente os automóveis e ignorando outros modais, mesmo com potencialidade na área urbana do município.

O desenvolvimento desta pesquisa é baseado no diagnóstico realizado na cidade a partir de uma pesquisa histórica, bibliográfica e de campo, levantando as deficiências urbanas, ocasionando a hipótese de quando e quais foram os erros na política urbana da cidade de Campo Mourão, que trouxe os problemas atuais e quais os efeitos dessas decisões ao longo dos anos.

2. APURAÇÃO DA PROBLEMATICA URBANA

2.1. Levantamento histórico do desenvolvimento urbano.

Campo Mourão é uma cidade do Estado do Paraná (Figura 1), que começou a ser colonizada em 1903, com incentivo do governo do estado e construído a partir da Companhia de Melhoramentos do Paraná que chegou à cidade em meados de 1930, investindo na construção da cidade, algumas vilas e dividindo as glebas para a plantação de café nas décadas de 1930 e 1940 (Miranda, Larocca, 2017).



Fig. 1: Mapa de localização do Município de Campo Mourão. Elaboração própria a partir de dados do Governo do Estado do Paraná.

O plano inicial consistia em quatro avenidas no sentido sudoeste-nordeste, sete ruas no sentido noroeste-sudeste e as praças São José e Getúlio Vargas ocupando duas quadras centrais do plano, num total de 36 quadras. Logo após a construção do plano inicial, em 1953, foi ordenado a ampliação, passando de 36 quadras para mais de 200, expandindo a área urbana de Campo Mourão (Figura 2).

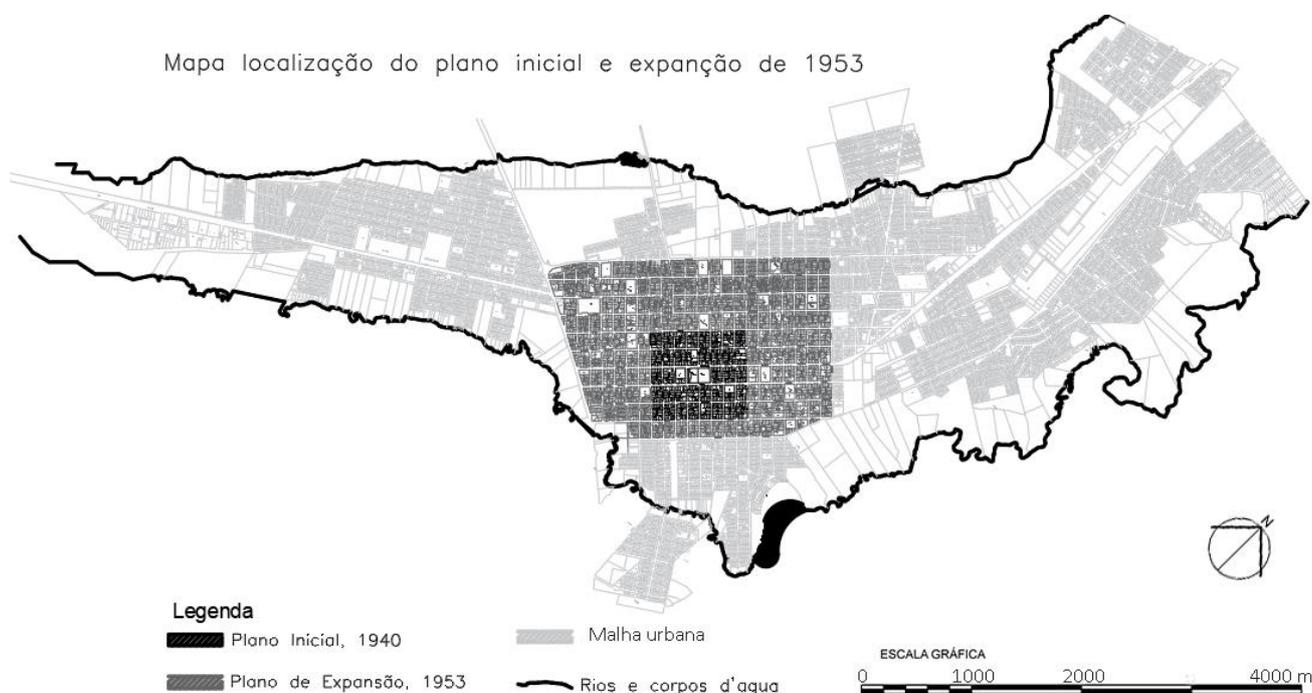


Fig.2: Mapa do primeiro plano da Colônia Mourão. Elaboração própria a partir de dados da prefeitura municipal.

Seis anos após a ampliação da cidade em 1953, foi iniciada a construção de um novo bairro com grandes dimensões para uma cidade recém-nascida. Denominado Jardim Lar Paraná, o maior bairro já construído na cidade, se localiza na região denominada asa oeste (Bueno 2016). Nascia então o primeiro bairro afastado da área central, ocasionando problema para levar a infraestrutura urbana até o local.

Como citado na introdução, os problemas nas cidades brasileiras se agravam nas décadas de 1960 e 1970, o crescimento da área urbana de Campo Mourão teve sua ascensão nesta década e a cidade sofreu com uma ampla expansão da área urbana, saltando de 247 intersecções, na década de 1950, para 1009 (Bueno, 2016). Logo, o mal planejamento propiciou a criação de bairros cada vez mais distantes uns dos outros, concebendo áreas de vazios urbanos. Foram implantados bairros com quatro e cinco quilômetros do centro da cidade, sendo eles o Jardim Santa Cruz e o Jardim Aeroporto (Figura 3).

Essa expansão do território traz péssimas condições de vida para os cidadãos, devido às longas distâncias que a população precisa percorrer, além da dificuldade de se levar equipamentos públicos para esses bairros (Gehl 2010). A fragmentação do meio urbano, além de agravar a oferta de serviços públicos e o deslocamento, utiliza-se de um pretexto, o afastamento da população mais pobre para áreas de menor interesse do município (Carvalho, Mazaviero, Imbronito, 2019).

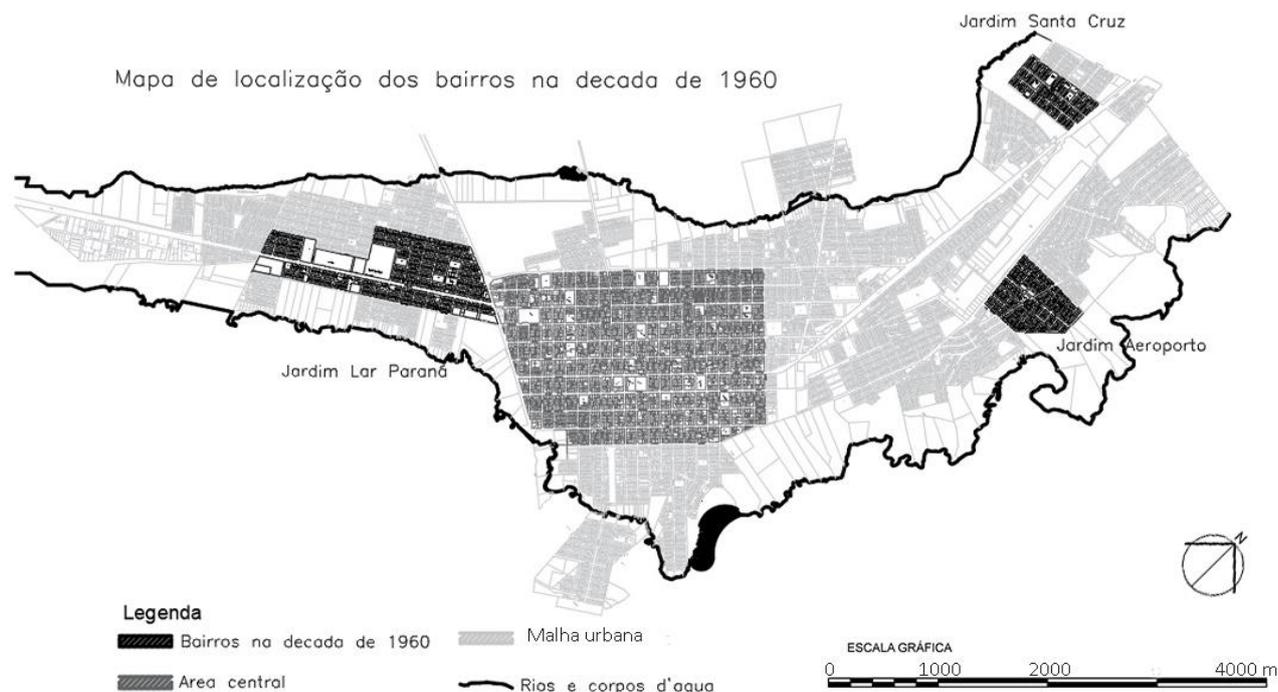


Fig. 3: Mapa de localização de bairros construídos até a década de 1960. Adaptado Bueno, Emanuely.

Na década 1970, após a grande expansão territorial, a cidade sofreu uma retração da população. Devido a isso a cidade acabou perdendo recursos financeiros da forma que não possuía mais capital para investimentos em equipamentos públicos. Nos anos seguintes, o município pouco cresceu, não passando de uma média de 200 intersecções (Bueno,2016), onde a cidade foi ocupando seus vazios urbanos e a passos lentos se estruturando, com a criação e ou modernização dos seus poucos equipamentos públicos existentes.

Entre as décadas de 1970 até 2000, o município buscava a estruturação e criação de suas grandes vias de ligação aos bairros, e adaptação da cidade as necessidades do automóvel, fazendo que a cidade dedicasse boa parte do seu capital a esta obras de infraestrutura. Algumas das vias ainda apresentam as mesmas características de seu planejamento inicial, sendo grande parte dedicada a calçamento e a menor parte a via carroçável. O padrão dasruas na área central é de 20 metros de largura, sendo desde, 13 metros de calçamento se distribuindo nos dois lados da via, e um leito carroçável de 7 metros, após a reforma das vias, passaram a ter 3 metros de calçamento e 14 de leito carroçável (Figura 4).

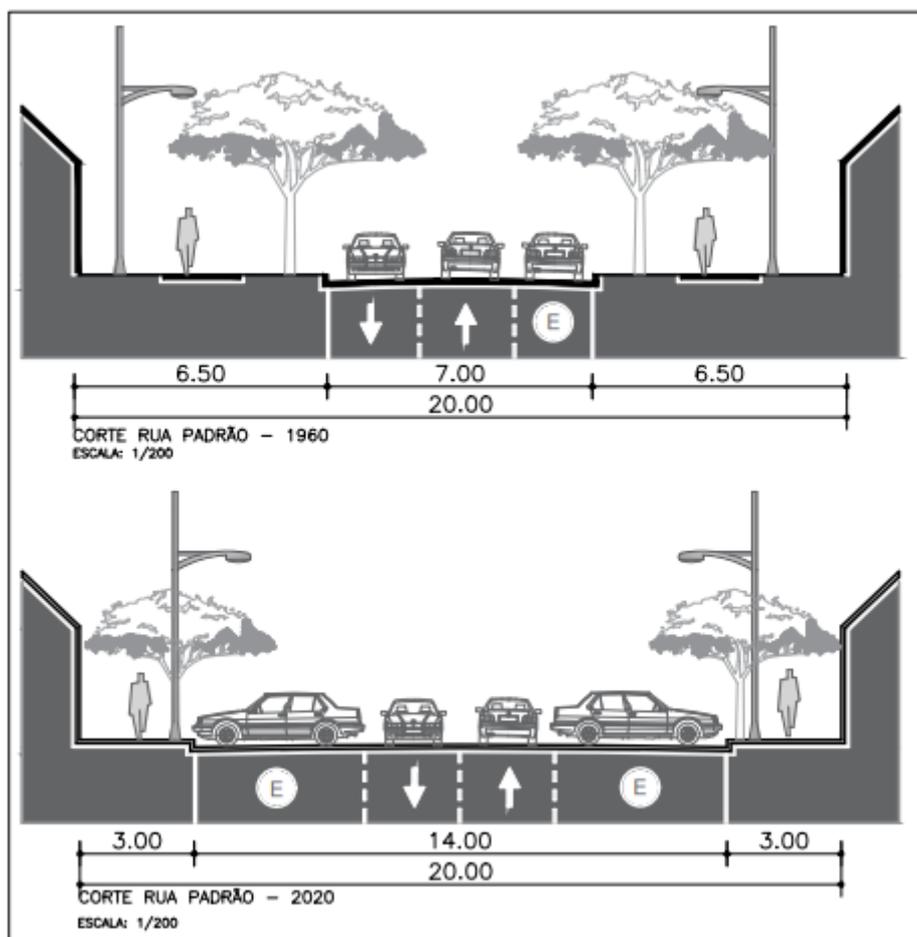


Fig. 4: Corte rua padrão 1960 e 2020. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

Já as avenidas tem entre 25 e 30 metros, onde as vias que possuem 30 metros de largura detinham entre 5 e 7 metros de canteiro central, que no qual foram destinados a estacionamentos, uma das avenidas que passaram por uma maior mudança foi a Avenida Irmãos Pereira, importante avenida do município, que reduziu seu canteiro central e implantou estacionamento nas laterais do canteiro (Figura 5).

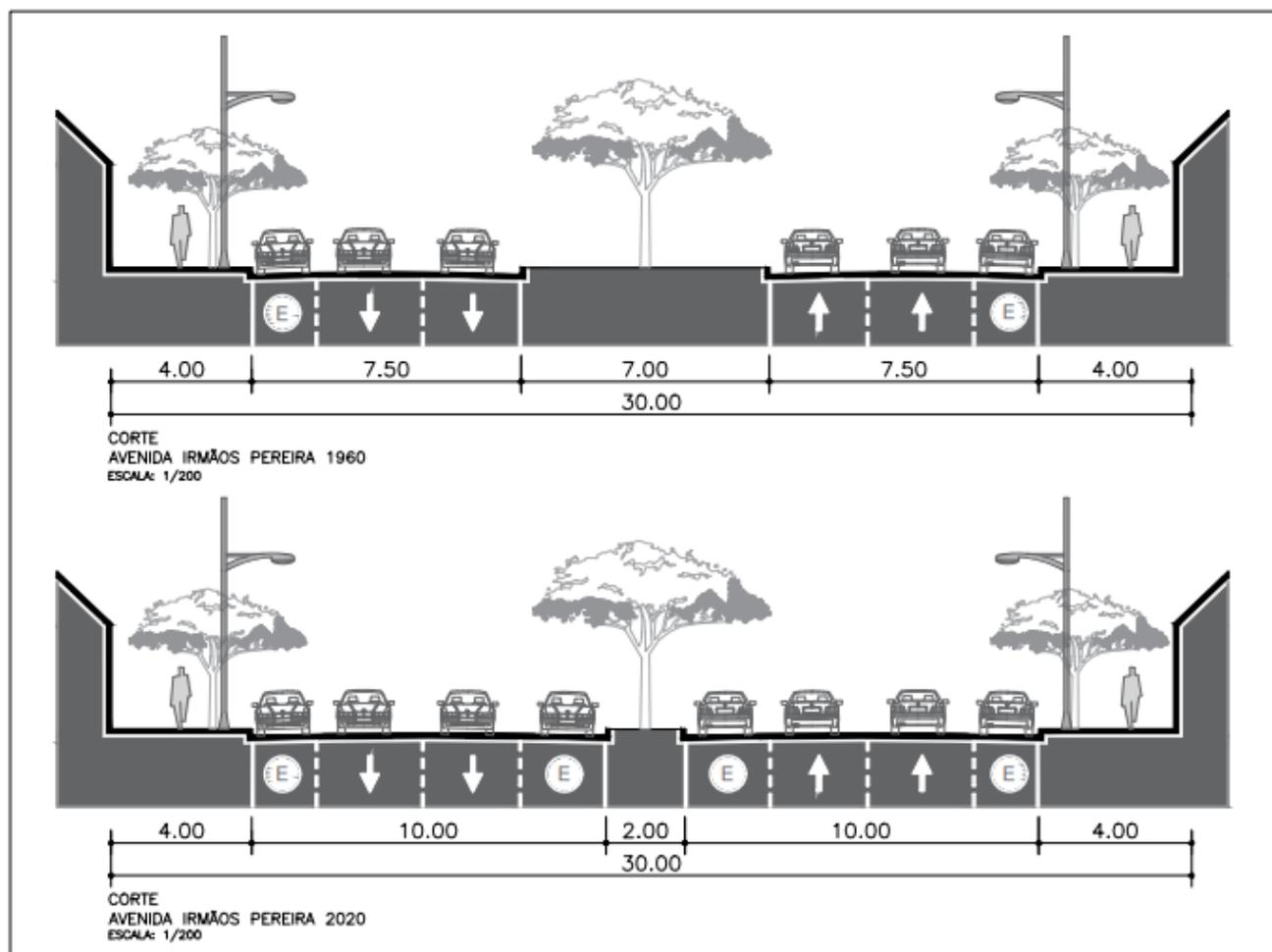


Fig. 5: Corte rua padrão 1960 e 2020. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

Apesar desta grande reforma feita na cidade, não houve uma modernização, a classificação viária e sinalização não possuíram alteração, mantendo as características iniciais (Figura 6), apenas as continuações de rodovias são consideradas vias arteriais, ignorando vias de grande fluxo, como a Avenida Irmãos Pereira, que cruzam grandes extensões da área urbana, conectando importantes pontos, classificando-as, como vias locais. Causando uma grande perda para a mobilidade urbana na cidade de estudo, o que resulta em uma cidade sem sinalização viária, quanto eletrônica, causando desorientação no tráfego, congestionamentos, acidentes de trânsito e um imenso desconforto à população.

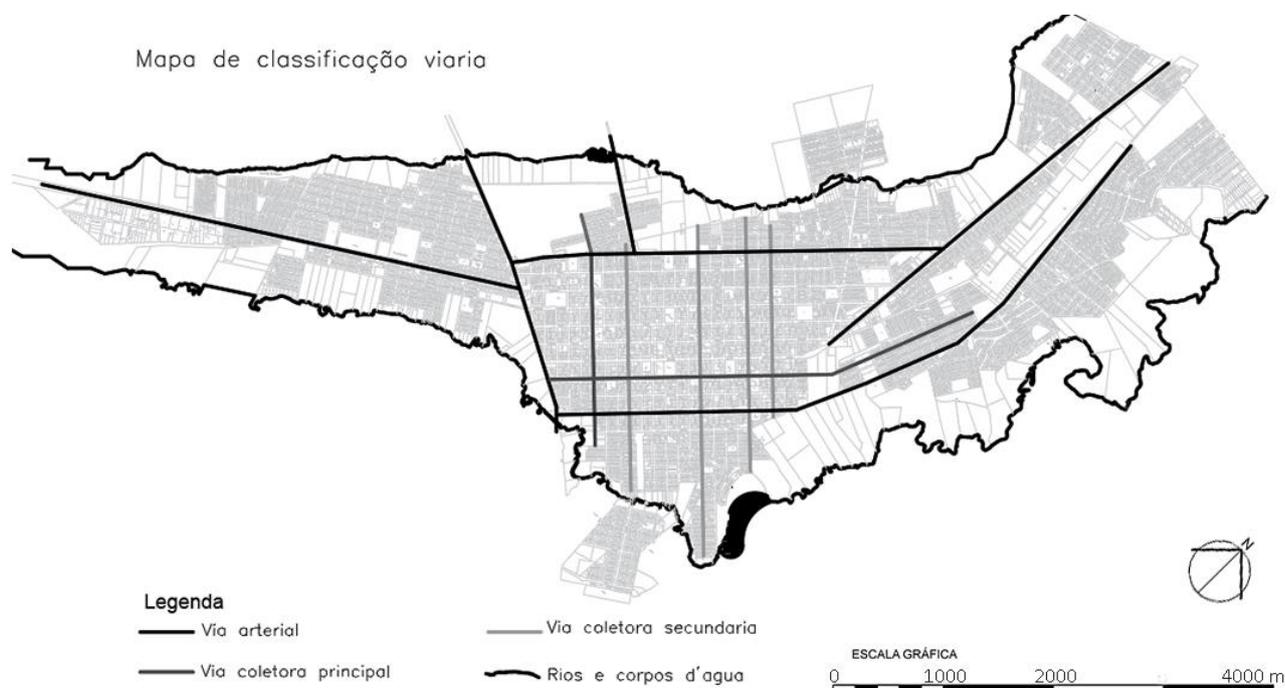


Fig. 6: Mapa de classificação viária. Adaptado lei complementar 35/2015

2.2 Levantamento estrutural de mobilidade urbana.

Apesar de todas essas alterações na estrutura das vias urbanas, a cidade pouco fez para outros modais, como o transporte público, cicloviário e o caminhar. De tal forma que hoje não encontramos ciclovias ou ciclofaixas na área central, apenas em algumas áreas desconexas da cidade (Figura 7). A malha cicloviária urbana, tem pouco mais de 4 km de extensão, apesar de uma estrutura viária com potencial de implantação do modal em grande da área urbana, devido ao declive do município oscilar entre 1% até 8% em alguns pontos, e mantendo uma média de 3,5%, segundo levantamentos da pesquisa.

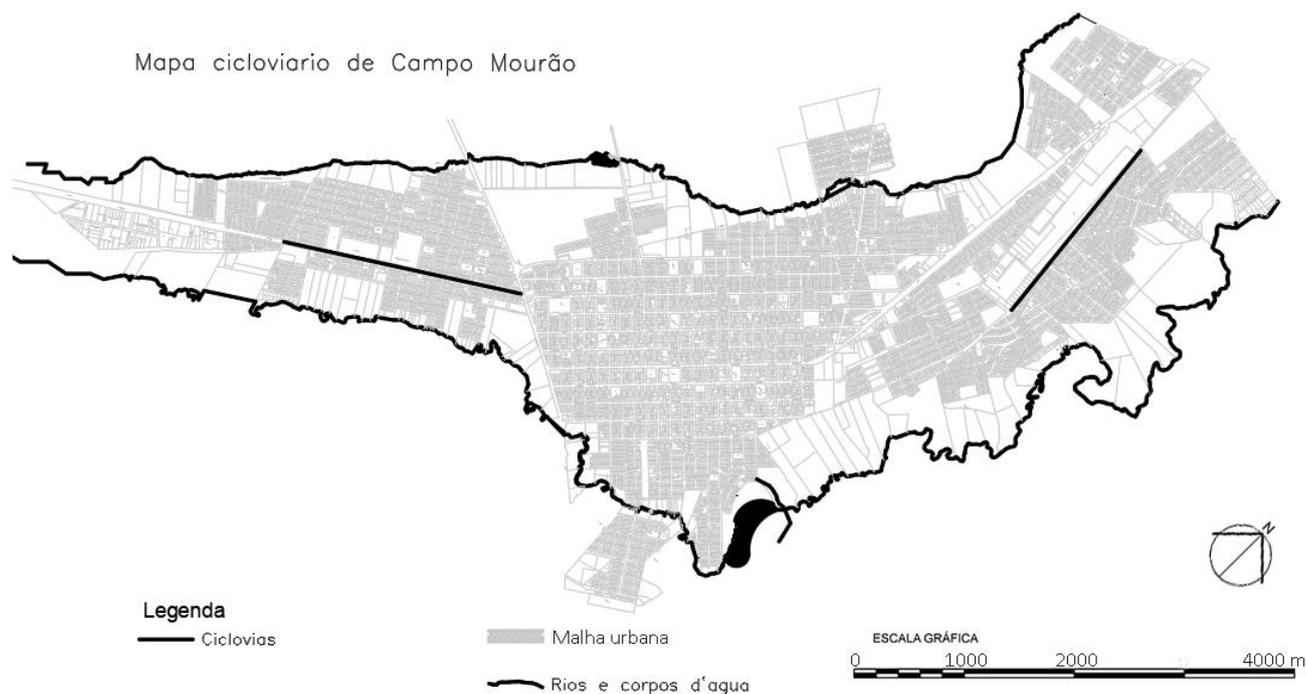


Fig. 7: Mapa ciclovitário de Campo Mourão. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

Já o transporte público possui as mesmas características desde sua implantação em 1969, com uma média de apenas 11 mil pessoas utilizando o transporte diariamente, cerca de apenas 11% dos seus habitantes, como noticiado em 2019 (Tribuna do Interior, 2019). O sistema possui 13 linhas distribuídas pelo município, dispondo de um grande problema; o intervalo de passagem entre os ônibus, com maior parte das linhas possuindo um hiato de 40 minutos à uma hora e vinte minutos de espera, chegando a apresentar nos piores casos, 6 à 8 horas de intervalo entre os veículos, durante o dia. Observando a figura 8 abaixo, é notável uma satisfatória distribuição da malha de transporte público, mas, como citado acima, o tempo de espera entre os veículos ocasiona um desinteresse na população afastando da utilização do modal.

O tempo que estas linhas levam para fazer o trajeto completo, do ponto inicial até o terminal localizado na área central ou o oposto, chega a ser pouco mais de uma hora, (Olá Ônibus, 2019) o que torna o automóvel ainda mais interessante aos habitantes locais, pois fazem as mesmas distâncias entre 15 e 25 minutos, segundo informações obtidas da plataforma Google Maps.

É notável a má distribuição dos pontos de ônibus, com a distância de até 600 metros entre as paradas, em algumas regiões (Figura 8). Essa distância gera dificuldade ao usuário que necessita acesso ao modal. O indicado são pontos de ônibus a cada 150 ou 250 metros linear, de forma que o passageiro pudesse acessá-lo caminhando e/ou utilizando-se de outros modais urbanos como o ciclismo (Gehl, 2010). Estes pontos de ônibus são em sua maioria abandonados ou simplesmente um poste indicativo sem estrutura alguma aos usuários muitas vezes não notáveis para população.

O modal não consegue competitividade com o automóvel, dado que é um modal lento, caro, mal distribuído e com graves deficiências para o acesso, resultando em uma perda ao município, acentuando seus problemas em mobilidade, mesmo sendo uma cidade de pequeno à médio porte.

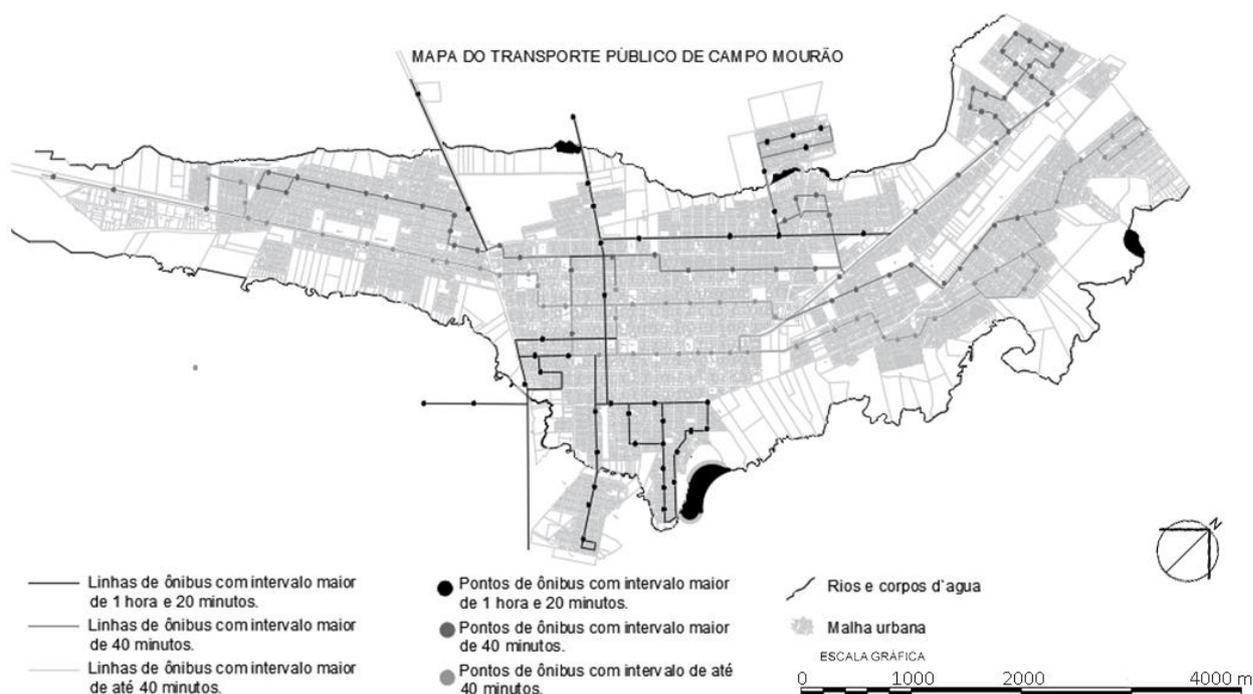


Fig. 8: Mapa do transporte público de Campo Mourão. Adaptado da plataforma OlâOnibus, 2019.

Com o passar dos anos, o pedestre foi perdendo espaço para os automóveis, as calçadas foram ficando cada vez menores, diminuindo seus tamanhos pela metade, enquanto as pistas de rolamentos e estacionamentos duplicaram, e o ato de caminhar não é tratado com sua devida importância, possuindo dificuldades e severos obstáculos, devido ao estado de conservação das calçadas, falta de arborização, periculosidade, forçando o pedestre muitas vezes a caminhar nas vias, principalmente nos bairros.

A região com maior concentração de pedestres é a região central do município, devido as estruturas que melhoram e incentivam o caminhar do mourãoense, como o calçadão da Avenida Capitão Índio Bandeira e as praças Getúlio Vargas e São José, onde possuem um satisfatório estado em conservação, bons mobiliários urbanos e bela arborização, no entanto, esta região possui apenas cerca de 300 metros, sendo apenas uma “ilha” no meio de uma cidade que foca totalmente no automóvel.

O direito a cidade quando é concedido para as pessoas, e realizado a partir dos equipamentos públicos, se torna a chave fundamental para a vitalidade urbana, pois com a inexistência da população no local, a área fica abandonada e se deteriora perdendo não só valor de mercado, mas sua utilização como área do bem comum.

Apesar de possuir equipamentos públicos bem distribuídos pelo município a cidade de Campo Mourão dispõe de poucas áreas públicas (Figura 9), como parques, praças e áreas verdes, destinada a utilização da população ou conservação ambiental, com apenas 0,58 m² de área verde por habitante, sendo um valor menor do que o indicado pela OMS. Outra questão também é importante, a maior parte das infraestruturas

não possuem qualidade mínima necessária para a utilização, sendo esquecidas pelo governo municipal e consecutivamente afastando a população do uso.

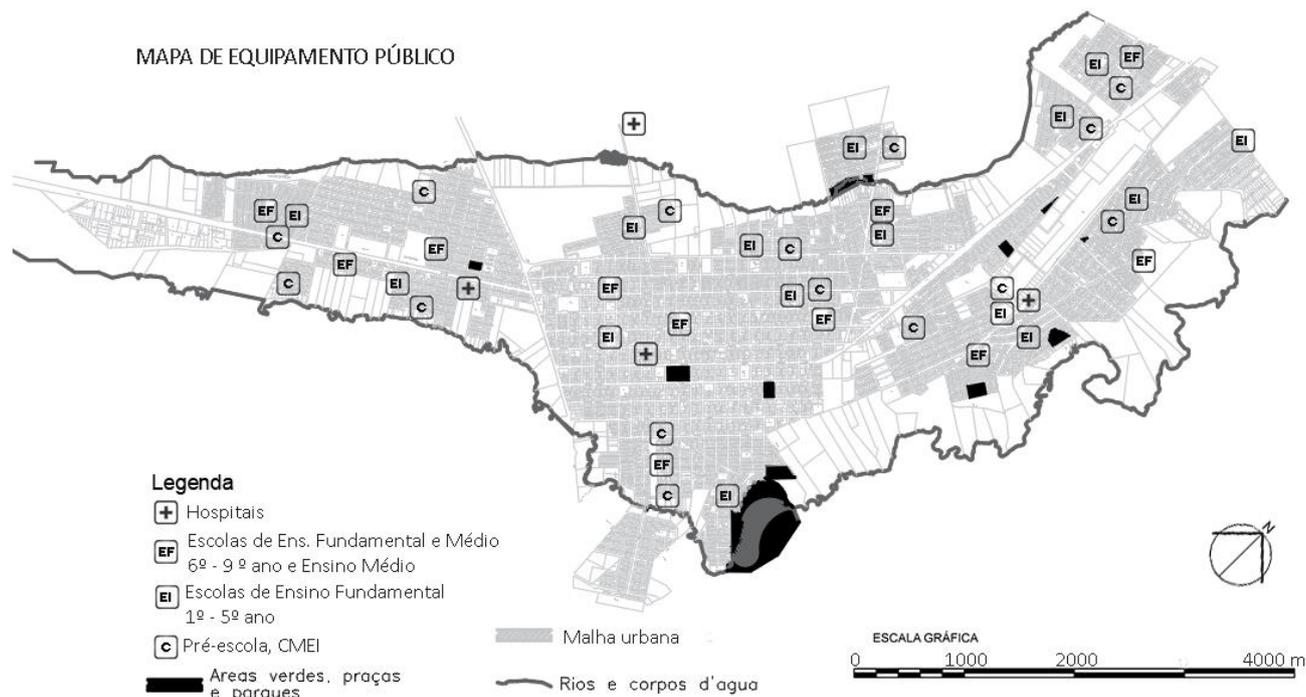


Fig. 9: Mapa de equipamento público. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

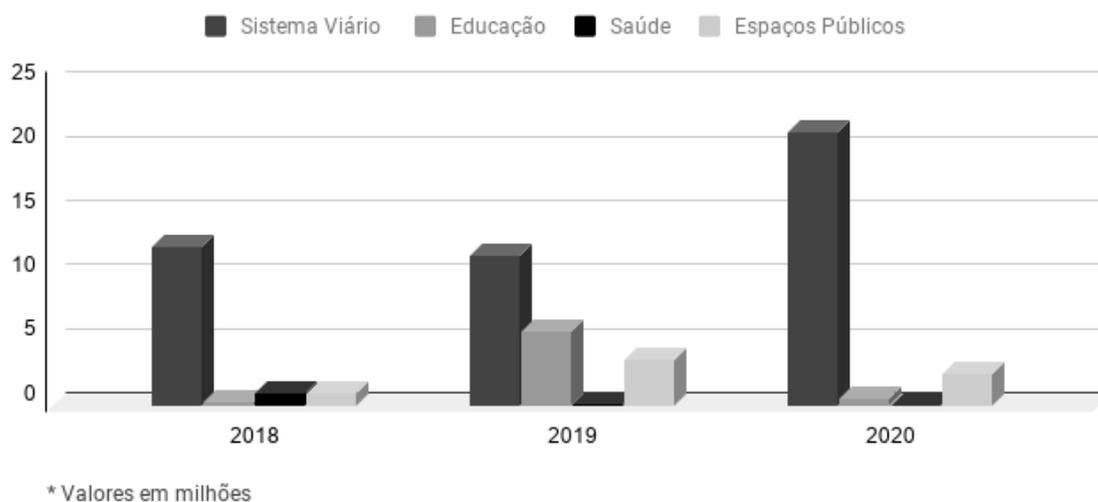
3. A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Segundo o guia “DOTS nos planos diretores” de 2018, temos dois tipos de formação urbana, a cidade 3D e a cidade 3C, esses modelos são formas de classificação simplificada da urbe. De modo que o modelo 3D é a representação da maior parte das cidades brasileiras, nas quais são cidades dispersas, desconectas e distantes, ou seja, cidades que não instituíram um planejamento urbano focado no direito à cidade, mas sim, promovendo um uso do ambiente urbano, voltado as individualidades, como, espaço privado e a especulação imobiliária. Na contramão, temos o modelo 3C, onde vemos, cidades compactas, conectadas e coordenadas, em outras palavras, cidades com o planejamento voltado ao uso racional do solo, ordenado pela mobilidade urbana, buscando uma cidade mais compacta e com uma densidade saudável, ofertando uma maior oportunidade aos seus habitantes, além de um desenvolvimento justo e igualitário, ou seja, uma cidade mais humana.

Chegamos então em uma cidade de cerca de 94 mil habitantes (IBGE, 2019), onde os problemas de mobilidade são recorrentes no meio urbano, de forma que influencia em toda esfera urbana. A cidade é perfeitamente um exemplo de cidade 3D, cidades dispersas, desconecta e distante, de modo que possui apenas um núcleo central e uma área urbana dispersa e de baixa densidade, uma infraestrutura insuficiente em várias regiões do município, obrigando os moradores se deslocarem por grandes distancias para realizar atividades do cotidiano.

A política urbana de desenvolvimento respaldada na expansão territorial e privatização do espaço urbano, que a cidade se apropria e emprega, primeiramente tem como resultado, a maior parte dos investimentos em obras públicas destinados as necessidades do automóvel (Boareto, 2008; Gehl, 2010), e isto é visível no Gráfico 1, onde foram levantados os gastos públicos do governo Municipal de Campo Mourão, no período de 2018 a junho de 2020 que estão disponíveis no portal da transparência do município, e assim separados em quatro categorias; Sistema Viário, Educação, Saúde e Espaços Público.

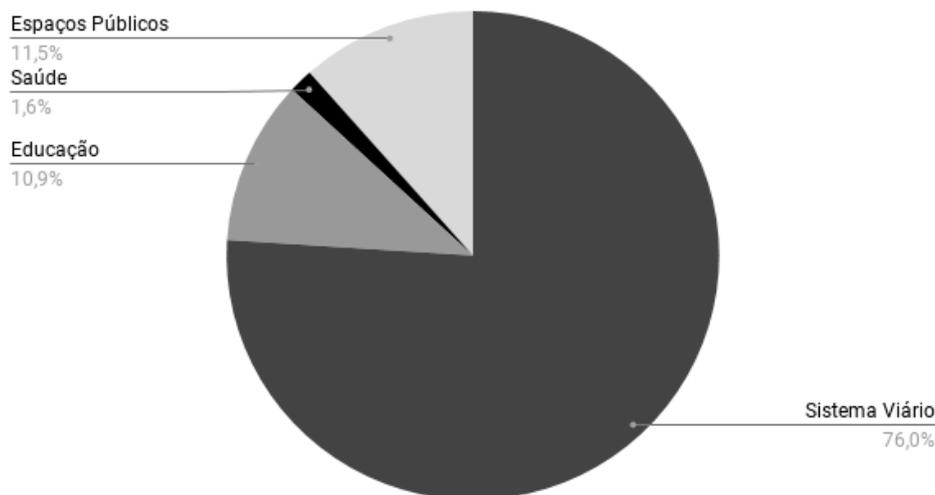
Gastos em Obras Públicas Município de Campo Mourão



Graf. 1: Gastos em obras públicas pelo município de Campo Mourão 2018, 2019 e 2020. Elaboração própria, a partir de pesquisa no Portal da Transparência de Campo Mourão.

No Gráfico 2 demonstra que a cidade de Campo Mourão direcionou 76% dos recursos de obras públicas em manutenção e ampliação da malha viária nos últimos 3 anos, contra apenas 11,5 % em Espaços Públicos, 10,9% direcionado para educação e 1,6% para obras na área da Saúde.

Gastos em 2018 - 2020

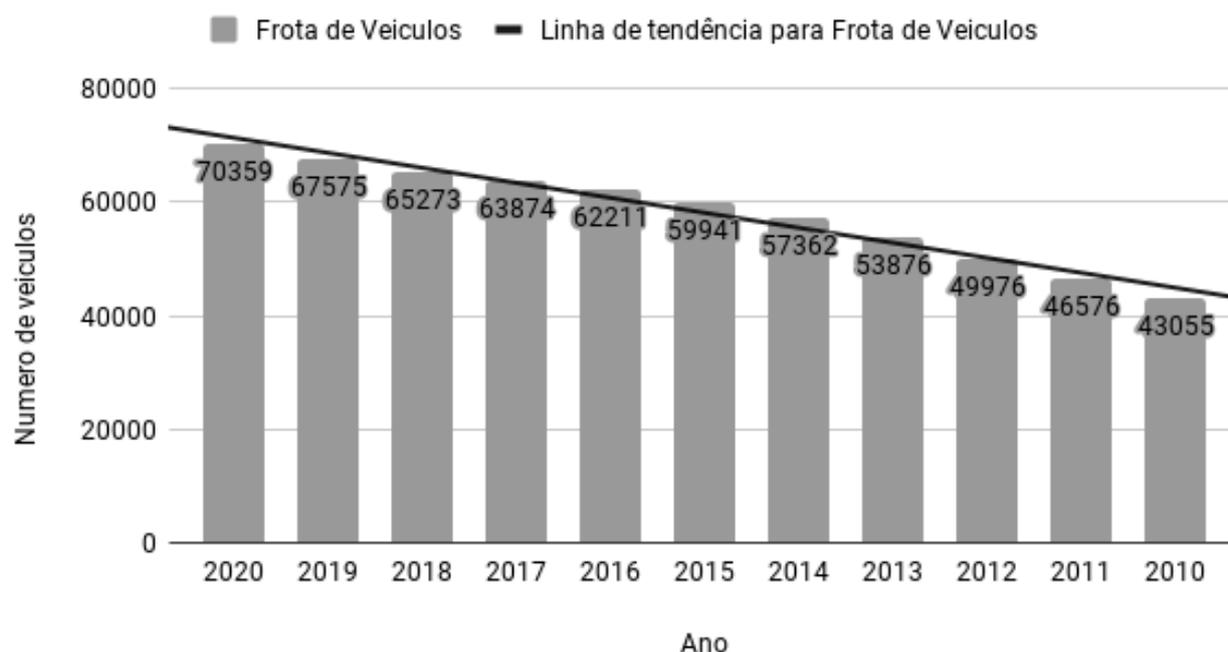


Graf. 2: Gastos entre 2018 - 2020. Elaboração própria, a partir de pesquisa no Portal da Transparência de Campo Mourão.

Em seguida, após os altos investimentos na malha viária somada com uma política que despreza modais urbanos alternativos, temos como consequência, um aumento exponencial no número de veículos (Gráfico 3). Atualmente Campo Mourão conta com 70.359 veículos registrados (DETRAN PR, 2020), exibindo nos últimos 10 anos um crescimento de 63,41%, da frota, o que é extremamente desproporcional comparado com o crescimento populacional no mesmo período, partindo de 87.194 habitantes, para 94.859 habitantes (IBGE, 2019), um crescimento de 8,7% em um período de dez anos.

Hoje a cidade consta com 1 carro para cada 7 habitantes, quase o dobro da média brasileira, de 1 carro para cada 4 habitantes (DENATRAN, 2017), onde a cidade não consegue comportar esse crescente amontado de veículos, e somando a uma classificação e sinalização viária deficiente, como citada acima, e que não condiz com a real situação municipal, resulta um alto número de acidentes, desta forma no período de cinco anos, entre 2014 – 2018, foram registrados 2838 acidentes no município (DETRAN PR, 2018), ou seja, uma média de mais de 560 acidentes por ano, o que afeta diretamente na qualidade de vida da população mouraoense, trazendo sequelas não apenas para quem sofreu com estes acidentes, mas também para todos seus moradores.

Crescimento da Frota de Veículos



Graf. 3: Crescimento da Frota de Veículos. Elaboração própria, a partir das estatísticas apresentadas pelo DETRAN PR.

Com isso percebemos que a cidade perde em todos os sentidos, quando valoriza a máquina, mais do que valoriza o homem, entregando o direito do uso urbano, que devidamente público, a instituições privadas e necessidades individuais, da forma que a cidade não consegue entregar um ambiente igualitário a todos seus habitantes.

4. A INVERÇÃO DE VALORES

E como referido acima, a partir da premissa que “as cidades têm a capacidade de fornecer algo para todos, só porque, e somente quando, são criados por todos” como é dito por Jack Jacobs em seu livro em 1961, percebemos que a forma de organização política e social urbana, não apenas da cidade de estudo, mas como da maior parte das cidades brasileiras, necessitam passar por uma alteração, propondo aos seus moradores, uma inserção de fato ao direito do uso urbano.

E para esse uso ser efetivo, é necessária uma inversão de valores, onde o Seres humanos voltem a ser o protagonista da cidade, e o carro retorne a sua função assistente, reconfigurando o sistema de mobilidade vigente nos centros urbanos, desta forma chegamos a uma outra premissa, muito utilizada no Brasil nos grupos de protestos de 2013, a favor do passe livre, de que “uma cidade só existe pra quem possa se movimentar por ela”, onde se faz necessário novos meios de se locomoção, que sejam acessíveis, confortáveis e rápidos, além de um planejamento urbano integrado a mobilidade (DOTS nos planos diretores,

2018), diminuindo as desigualdades no deslocamento da população, que é mais sentida pela a classe com menor poder de renda, na qual, é obrigada a residir em locais distantes dos núcleos urbanos centrais, construindo uma nova forma de miséria urbana, onde o morador não possui espaço para lazer ou criatividade, devido a perda do tempo no trajeto entre a casa e o trabalho (Lefebvre, 1968).

Embora as cidades brasileiras apresentam quadros críticos sobre o direito do uso urbano, em 2001 o Brasil deu importante passo para uma melhor qualidade de suas cidades, a aprovação do Estatuto das Cidades, onde garante o direito ao uso urbano do solo, da moradia, infraestrutura, transporte urbano, serviços públicos e regula práticas de fiscalização e regulação fiscal. E em 2012 o país deu outro grande passo a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que institui uma série de diretrizes, regulamentações e orientações para o desenvolvimento da mobilidade das cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes (Rubin & Leitão, 2013).

De todo modo, a indagação nesta ocasião, é de como podemos verificar as decorrências em um município de pequeno/médio porte, que se localiza no interior brasileiro, onde as deficiências urbanas e os resultados de uma política individualista são menos visíveis, devido ao fato de possuir relativamente um baixo número de habitantes e uma extensão territorial pequena, comparada a municípios de grande porte, consecutivamente, apresenta uma menor população em estado de fragilidade, que a torna menos expressiva, mas não menos importante.

Campo Mourão apresenta seu primeiro obstáculo urbano já em 1960, quando é descido um planejamento pautado na especulação imobiliária, visando uma expansão horizontal, focando a ocupação urbana entre os dois rios que cercam a cidade, desta forma criando vazios urbanos no município, que até os dias atuais não foram preenchidos. Sendo assim o direito a cidade sofre sua primeira perda, os bairros desconexos do núcleo urbano central, afasta a população de baixa renda para áreas distantes do centro urbano, como é visto o ocorrido com os bairros Jardim Aeroporto e Jardim Santa Cruz, promovendo a gentrificação atualmente vista na área central da cidade, onde foi implantado o primeiro plano e logo em seguida o plano de expansão de 1953.

Com o passar dos anos os problemas se agravaram, especialmente por dois fatores, o primeiro, a mobilidade urbana falha e individualista, onde a cidade possui um sistema viário obsoleto, e quase exclusivo para o uso do carro, apresentando poucas ciclovias, como ilustrado acima, e um transporte público ineficiente. Como apresentando no mapa de classificação viária, a cidade possui deficiências significativas na sinalização do tráfego e classificação viária, com vias não sinalizadas e totalmente voltadas aos veículos, desestimulando não só o pedestre, mas também o ciclista, e colocando os mesmos em alta perigosidade, na qual é visível a partir do número de acidentes de trânsito.

Em decorrência de uma mobilidade urbana exclusivista, temos como segundo fator, o detrimento causado no direito a cidade, onde os investimentos públicos em sua maioria estão sendo destinados a o uso do veículo, como visto nos gráficos um e dois, causando uma carência em todas as outras áreas da atuação pública, como a saúde, educação e uso dos espaços públicos, que no qual, a população com menor renda é dependente, recebendo um número insatisfatório de equipamentos públicos, além de uma baixa qualidade agregada a estes serviços. À vista disto, observamos na contramão, uma pequena população com maior concentração de renda que conseguem adquirir esses serviços e privilégios, utilizando o poder que é empregado ao capital, ou seja, diminuindo o direito do uso urbano e as oportunidades da população pobre, por meio do elitismo social implantado (Carvalho, Maziviero, Imbroni, 2019).

Então, nós perguntamos, se é possível reverter a situação atual encontrada em Campo Mourão? E como? Primeiramente a inversão de valores, onde o ser humano passa a ser a peça chave da cidade, no qual o direito ao ambiente urbano deixa de ser teórico e começa a ser praticado, utilizando da premissa de Jacke Jacobs em 1963 que “as cidades têm a capacidade de fornecer algo para todos, só porque, e somente quando, são criados por todos”, com o foco na igualdade, não apenas financeira, social, mas também urbana.

O espaço público e compartilhado deve ser adotado, como local de conforto, lazer e diversão dos habitantes, promovendo o relacionamento social dos indivíduos, além de uma cultura sustentável a partir de maior número de praças, parques e áreas verdes distribuídas pela malha urbana local.

Como sem transporte não existe a cidade, uma mobilidade urbana justa e sustentável se faz necessário, para um ambiente urbano que deseja oferecer oportunidades a todos. Procurando o incentivo dos pedestres para percorrer curtas distâncias, o do ciclismo para médias distâncias e para longas o transporte público, como o ônibus ou trens urbanos, todavia implantando um sistema que abrange o município, incentive o desenvolvimento urbano e social.

E hoje possuímos grandes possibilidades para que isso ocorra, pois, dispomos do respaldo da lei, tanto do Estatuto da Cidade, como da Política Nacional de Mobilidade Urbana, fazendo que não seja apenas um sonho distante, mas sim uma realidade próxima, e que podemos vivenciar em poucos anos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do conceito que a cidade ideal para viver é uma cidade compacta, conectada e coordenada (DOT'S nos planos diretores, 2018; Gehl, 2010), percebemos que a cidade de estudo, Campo Mourão, está longe deste modelo, como mostrado na pesquisa, feita a partir de estudos bibliográficos sobre história municipal, regional e nacional, além de um aprofundamento no tema de estudo. Acarretando um diagnóstico das políticas de planejamento utilizadas no município desde seu planejamento em 1940, e uma possível elucidação de uma diretriz para uma política de planejamento urbano mais humano, voltado para todas as classes e tipo de pessoas que vivem na cidade hoje.

Verificamos que o município é apenas mais um dos municípios brasileiros que apresentam as mesmas falhas urbanas, causadas devida decisões que desfavorecem a vivência no ambiente urbano, além do direito de uso da cidade. Mas também a possibilidade de uma reversão desta situação a partir de uma mudança nas medidas tomadas não só pela esfera nacional, como na esfera municipal.

Uma cidade feita de pessoas para pessoas (Gehl, 2010) é o que precisamos para um bem estar social e avanço de nossa sociedade. Sendo assim a pesquisa busca um resultado para as problemáticas urbanas apresentadas hoje, a partir de um diagnóstico histórico, estrutural e social retratado da cidade de estudo, voltado para uma melhora na qualidade de vida social em Campo Mourão.

6. BIBLIOGRAFIA

BOARETO, R. (2008) A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. *Ciência & Ambiente*, Santa Maria: UFSM, n. 37, p. 73-92.

BRZEZINSKI, F. (1975). *A futura capital*. Campo Mourão: Editora Juruá.

BATISTA, M. 2019. Espaços públicos na cidade de Campo Mourão – PR. III Encontro interdisciplinar de Desenvolvimento Regional – Universidade Estadual do Paraná – UNESPAR, Campo Mourão.

BUENO, E. V. A. (2006). Estudo da expansão urbana por meio de um indicador de separação espacial em uma cidade brasileira de médio porte. Dissertação (Mestrado) - Universidade estadual de Maringá - UEM, Maringá.

EVERS, H. et al. (2018). DOTS nos planos diretores. WRI Brasil (São Paulo), 21 – 129.

FONTES, M. S. G. C., FARIA, J. R. G. (2016). Ambiente construído e sustentabilidade. 1º Edição. Tupã: Editora ANAP.

GEHL, J. (2010). Cidades para pessoas. Copenhague: Editora Perspectiva.

JACOB, J. (2011). Morte e vida de grandes cidades, Edição 3. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.

JUNIOR, J. E. S. (2018). Campo Mourão: A construção de uma cidade. Campo Mourão: Editora Londrina.

LEFEBVRE, H. (2008). Espaço e Política. Tradução Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG.

MIRANDA, Y. C. LAROCCA A. G. (2017). A Evolução do Traçado Urbano E da Malha Viária de Campo Mourão – Pr. I Simpósio brasileiro Online, Gestão Urbana - Universidade estadual de Maringá - UEM, Maringá.

MOREIRA, G. L, TREVIZAN, S. D. P. (2005). O processo de (re)produção do espaço urbano e as transformações do território-ambientais: Um estudo de caso. Estudos geográficos, Rio Claro, 3 dezembro.

MORIGI, J. B., MORIGI, M. C. (2013). A ocupação territorial e a evolução do espaço urbano de Campo Mourão - Paraná. II Simpósio de estudos urbanos - Universidade estadual do Paraná – UNESPAR FECILCAM, Campo Mourão.

ONOFRE, G. R., SERRA, E. (2005). A colonização de Campo Mourão - Paraná: Os conflitos rurais e os primeiros mecanismos de acesso da terra. Dissertação (Doutorado) - Universidade estadual do Paraná - UNESPAR - FECILCAM, Campo Mourão.

RUBIN, B., LEITÃO, S. (2013). O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. Estudos avançados, São Paulo, outubro.

SIMONATO, E. (1999). Campo Mourão sua gente... sua história. Campo Mourão: 2º Ed. revista ampliada.

SYNERGO, W. S. (2000). Governance and urban regeneration: Trade off between competitiveness and social cohesion in Zurich. Artigo. Urban Regeneration and Urban Governance: Trade Off Between Competitiveness

and Social Cohesion, Zurique.

TOMAZI, N. D. (1997). "Norte do Paraná" histórias e fantasmagorias. Dissertação (Doutorado) - Universidade federal do Paraná - UFPR, Curitiba.

6.1.FONTES ELETRONICAS

OLA ONIBUS (2019). Itinerário das linhas de ônibus. Disponível em: <<https://app.olaonibus.com.br/ponto/TERMINAL>>. Acesso em: 15/10/2019.

ATLAS BRASIL (2020). Campo Mourão, PR. Disponível em: <[http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/campo-mourao_pr#:~:text=O %20%C3%8Dndice% 20de% 20Desenvolvimento %20Humano, IDHM%20 entre%200%2C700% 20e%200%2C799](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/campo-mourao_pr#:~:text=O%20%C3%8Dndice%20de%20Desenvolvimento%20Humano,IDHM%20entre%200%2C700%20e%200%2C799)>. Acesso em 08/07/2020.

BONETE, V. (2019). Índice de acidentes de trânsito em Campo Mourão preocupa autoridades. Tribuna do interior. Disponível em: <<https://www.tribunadointerior.com.br/noticia/indice-de-acidentes-de-transito-em-campo-mourao-preocupa-autoridades>>. Acesso em: 12/01/2020.

CARVALHO, L. K., MAZIVIERO, M. C. e IMBRONITO, M. I. (2019). Resistencia no espaço urbano. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/20.235/7587>>. Acesso em: dezembro, 2019.

CRN. (2017). Prefeitura afirma que falta do Plano de Mobilidade Urbana impede a licitação do transporte público. Disponível em: <<https://www.crn1.com.br/noticias/46144/Prefeitura-afirma-que-falta-do-Plano-de-Mobilidade-Urbana-impede-realizacao-da-licitacao-do-transporte-publico.html>>. Acesso em: 08/01/2020.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. (2020). Estatísticas do DENATRAN. Disponível em: <http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_denatran>. Acessado em 14/07/2020.

DETRAN PR – Departamento Estadual de Trânsito. (2020). Estatísticas de trânsito. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/Pagina/Estatisticas-de-transito>> . Acessado em: 07/03/2020.

GLOBONEWS. (2018). Menos de 6% das cidades brasileiras têm plano de mobilidade. Disponível em: <<https://g1.globo.com/globonews/noticia/2018/09/04/menos-de-6-das-cidades-brasileiras-tem-plano-de-mobilidade.ghtml>>. Acesso em: 06/12/2019.

GOOGLE MAPS (2020). Tempo de percurso em Campo Mourão. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/dir/-23.9952909,-52.3668286/Terminal+Urbano+Central+-+1319,+R.+Francisco+Ferreira+Albuquerque,+1157+-+Centro,+Campo+Mour%C3%A3o+-+PR,+87301-130/@-24.0410598,-52.3886718,13.33z/data=!4m9!4m8!1m0!1m5!1m1!1s0x94ed753f18730695:0xe4284f5fa2234481!2m2!1d-52.3786671!2d-24.0448265!3e0>>. Acesso em: 15/02/2020

I44NEWS. (2019). Novo edital do transporte coletivo de Campo Mourão será publicado nesta terça. Disponível em: <<https://i44.com.br/noticias/2019/06/24/novo-edital-do-transporte-coletivo-de-campo-mourao-sera-publicado-nesta-terca/>>. Acesso em: 08/01/2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). Censo Demográfico, Dados Distritais. Paraná: IBGE.

MARQUES, J. (2019). Campo Mourão (PR) suspende licitação do transporte coletivo novamente. Diário do transporte. Disponível: <<https://diariodotransporte.com.br/2019/11/04/campo-mourao-pr-suspende-licitacao-do-transporte-coletivo-novamente/>>. Acesso em: 12/01/2020.

PEREIRA, W. (2018). Campo Mourão lança projeto “Vida no trânsito” para a redução de acidentes e mortes. Tribuna do interior. Disponível <www.tribunadointerior.com.br/noticia/campo-mourao-lanca-o-projeto-vida-no-transito-para-reducao-de-acidentes-e-mortes>. Acesso em: novembro, 2019.

POLISELI, A. C. (2016). População cobra melhorias nas calçadas. Tribuna do interior. Disponível em: <<https://www.tribunadointerior.com.br/noticia/populacao-cobra-melhorias-nas-calçadas>>. Acesso em: 12/01/2020.