

Recebido:	20/01/2023
Publicado:	16/10/2023

## PLANEJAMENTO URBANO: O CASO DO JARDIM DAS NAÇÕES E JARDIM OÁSIS NA CIDADE DE PARANAÍ – PR

**Chirlei Silva Vieira<sup>i</sup>**  0009-0005-0885-1998

Centro Universitário UniFatecie

**Ana Maria Denardi<sup>ii</sup>**  0000-0003-1280-1705

Instituto Federal do Paraná - IFPR

**Camila Clozato Lara<sup>iii</sup>**  0000-0003-0461-0589

Instituto Federal do Paraná - IFPR

**RESUMO:** Este trabalho buscou levantar, primeiramente, os dados urbanísticos e legais que envolvem o Jardim Oásis e o Jardim das Nações no município de Paranaí e, na sequência, entender quais os problemas urbanos encontrados após seu loteamento e sua parcial ocupação. Para isso, esta pesquisa buscou entender a problemática em torno das causas e das consequências da configuração urbana do Jardim das Nações e Jardim Oásis na cidade de Paranaí - PR. Para tanto, utilizou-se a metodologia investigativa baseada na análise das legislações federais, estaduais e municipais a fim de identificar quais as diretrizes voltadas para a

formação dos loteamentos e as características tipológicas das edificações predominantes desse espaço, concomitante com o levantamento bibliográfico a respeito do tema. Por fim, discutiram-se os fatores relevantes para a compreensão do panorama local: a existência de muitos vazios urbanos que dificultam a mobilidade urbana dos moradores da região; além da ausência de equipamentos urbanos para o atendimento de saúde, educação, lazer, cultura e a carências de mobiliários urbanos, todos esses dados fazem parte do crescimento desordenado existente na área de pesquisa.

**PALAVRAS-CHAVE:** Parcelamento do solo. Vazios Urbanos. Mobilidade Urbana.

## URBAN PLANNING: THE CASE OF JARDIM DAS NAÇÕES AND JARDIM OÁSIS IN THE CITY OF PARANAÍ - PR

**ABSTRACT:** This work sought to raise, firstly, the urban and legal data involving Jardim Oásis and Jardim das Nações in the municipality of Paranaí and, subsequently, to understand the urban problems encountered after their allotment and partial occupation. For this, this research sought to understand the problems surrounding the causes and consequences of the urban configuration of Jardim das Nações and Jardim Oásis in the city of Paranaí - PR. For that, an investigative methodology was used based on the analysis of federal, state and municipal legislation in order to identify the guidelines aimed at the formation of subdivisions and the typological characteristics of the predominant buildings in that

space, concomitant with the bibliographical survey regarding the theme.

Finally, the relevant factors for understanding the local panorama were discussed: the existence of many urban voids that hinder urban mobility for residents of the region; in addition to the absence of urban equipment for health care, education, leisure, culture and the lack of urban furniture, all these data are part of the disorderly growth existing in the research area.

**KEYWORDS:** Land subdivision. Urban voids. Urban mobility.

## 1 Introdução

Segundo Santos (2006), o planejamento urbano é um instrumento de ordenamento do espaço urbano que, até a década de 1970 no Brasil, era “executado na esfera municipal, mas o governo federal estabelecia a política urbana nacional; não cabia ao município participar da formulação dessa política, apenas ajustar-se ao que havia sido definido na esfera nacional de poder.” (SANTOS, 2006, p. 85). Na atualidade a Lei n. 6.766, de 19 de dezembro de 1979 é a diretriz nacional que rege os loteamentos e parcelamento de solo. No ano de 2001 foi estabelecido o Estatuto das Cidades, Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 criada para regulamentar dois artigos da Constituição Federal Brasileira de 1988: os artigos 182 e 183 que tratam, respectivamente, da política de desenvolvimento urbano e da função social da propriedade.

Sem romper a inviolabilidade do direito de propriedade privada, reconhecido em sentido individual, o Estatuto da Cidade, tal como contido na Constituição de 1988, estabelece que "a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas" (artigo 39). O direito de uma dada propriedade urbana passa, assim, a ser reconhecido a partir de regras legais municipais definidoras de suas potencialidades de uso, e o seu conteúdo econômico é atribuído pelo Estado mediante a consideração dos interesses sociais envolvidos durante o processo do plano diretor. Em conseqüência, a abrangência atribuída ao plano diretor é que determinará a concepção de propriedade social que será adotada. Em vez de um direito com conteúdo predeterminado, o direito de propriedade poderá transformar-se no direito à propriedade. Com essa perspectiva, da propriedade é revista o sentido individual, e passar a ser definido por uma função socialmente orientada (FERNANDES, 1995 *apud* CARVALHO, 2001, p. 131).

O Estatuto das Cidades dentre outras diretrizes estabelece a participação por parte da população na elaboração do plano diretor. Este instrumento permite, portanto, que cada município possa criar suas próprias diretrizes nas quais sejam respeitadas as características regionais. No entanto os interesses políticos não devem transpor os interesses sociais, pois:

Tratar politicamente o planejamento urbano é atribuir-lhe a responsabilidade pela administração de situações de conflito social, dado que a dinâmica social é a disputa entre os vários segmentos sociais em torno de interesses e necessidades. Assim, o planejamento, ao administrar situação de conflito, procedera a escolhas para que determinados interesses e necessidades - e não outros - sejam atendidos e satisfeitos (CARVALHO, 2001, p. 133).

Nesse cenário, o presente estudo tem como objetivo geral analisar as causas e consequências da configuração urbana do Jardim das Nações e Jardim Oásis na cidade de Paranaíba – PR. Entre os objetivos específicos da pesquisa buscou-se analisar as políticas públicas voltadas para os loteamentos e parcelamentos de solo no município de Paranaíba – PR, com foco nos bairros em questão; entender, por meio de levantamento feito *in loco*, como se configurou a ocupação do espaço da pesquisa analisando a tipologia edificada; quantificar e qualificar a situação da mobilidade urbana por meio do levantamento dos mobiliários, equipamentos urbanos e sistema viário existentes no local; e analisar quais as consequências resultantes da urbanização atual da região que influenciaram diretamente na qualidade do meio ambiente urbano local e consequentemente na qualidade de vida do moradores da região.

## 2. Metodologia

A metodologia utilizada se caracterizou por diferentes etapas. Inicialmente foi feito o levantamento bibliográfico com pesquisas em artigos, livros, revistas entre outros. Como complemento a bibliografia também foram pesquisadas as diretrizes contidas na lei de parcelamento do solo urbano (Lei 6.766/1979), no Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001), no plano diretor de Paranaíba (Lei 08/2008) e suas leis complementares, e ainda, na NBR 9050/2015 que dá diretrizes sobre a acessibilidade nas edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Em um segundo momento foi realizado um levantamento *in loco* com coletas de dados e registro fotográfico cujo objetivo foi identificar as características urbanísticas do local, como tipologia das edificações, cheios e vazios urbanos, tipos de uso, mobiliário e equipamentos urbanos e o sistema viário. O método usado para esse levantamento foi a observação direta para registro das características locais feito a partir do deslocamento do pesquisador que percorreu todas as ruas (quadras e lotes) que formam a região de estudo, coletando as informações acima citadas. Registra-se que essa coleta foi feita com o auxílio de mais duas pesquisadoras (Natalia Pereira Garcia e Suelen Silva Pereira) que voluntariamente ajudaram na coleta de dados em dias alternados. As características observadas diretamente no local foram anotadas em um mapa sendo cada lote identificado com cores específicas. Feito todos os registros fotográficos e a coleta das informações, todos os dados foram tabulados e usados na produção dos mapas comparativos, dos gráficos e das tabelas presentes nessa pesquisa. A fase qualitativa da pesquisa passou pela identificação (existência/ausência) e caracterização da qualidade dos serviços, equipamentos e mobiliário urbanos, além do uso e ocupação do solo. Por fim, com base em todo os dados compilados foram feitas uma análise da

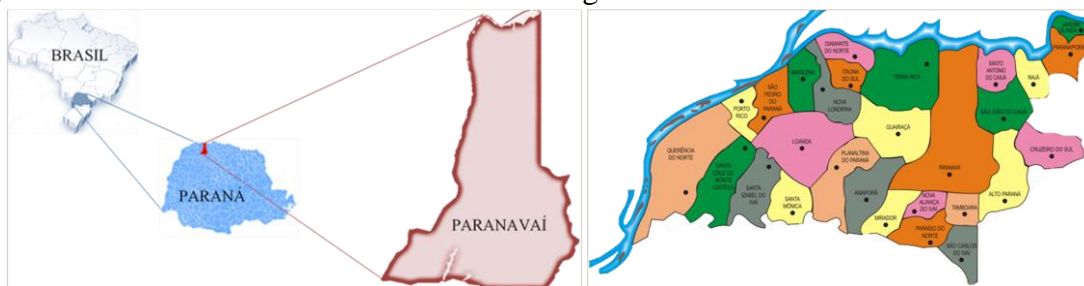
qualidade do planejamento urbano, do uso do solo e das possíveis responsabilidades dentro do planejamento urbano em ambos os Jardins.

### 3. Desenvolvimento

#### 3.1 Caracterização da área de pesquisa

O Município de Paranavaí (Fig. 01), está localizado na região noroeste do Paraná, foi criado com a Lei nº 790 de 14 de novembro de 1951. Sua instalação ocorreu em 14 de dezembro de 1952.

Figura 1 – Loc. do mun. de Paranavaí - PR      Figura 02 – Dist. dos 28 mun. da AMUNPAR



Fonte: Vieira, 2019.

Fonte: AMUNPAR – 2019 - Alterada, Vieira, 2019.

Em 1971, com a fundação da Associação dos Municípios do Noroeste Paranaense (AMUNPAR), a cidade de Paranavaí se transformou em sede dessa associação de 28 municípios (Fig.02). Além disso, Paranavaí também é um importante polo comercial para a região. Como características climáticas, conforme classificação de Köppen-Geiger, a cidade está em uma região (Cfa) ou seja, de clima temperado úmido com verão quente. Segundo Dorigon e Amarin (2013), “A rocha da formação Caiuá aliada ao clima local, deram ao solo da região de Paranavaí características de arenoso, profundo, drenado, bem desenvolvidos e de pouca fertilidade natural com grande tendência à erosão.” (DORIGON e AMORIN, 2013, p. 117). No ano de 2018, o município de Paranavaí apresentava, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma população estimada em 87.813 pessoas. Já para o ano de 2019, término deste trabalho, a população estimada foi de 88.374 pessoas. O número de domicílios urbanos em 2010, segundo último censo realizado pelo IBGE, era de 27.304 (Tabela 01) e a frota de veículos no ano de 2018 era 64.115.

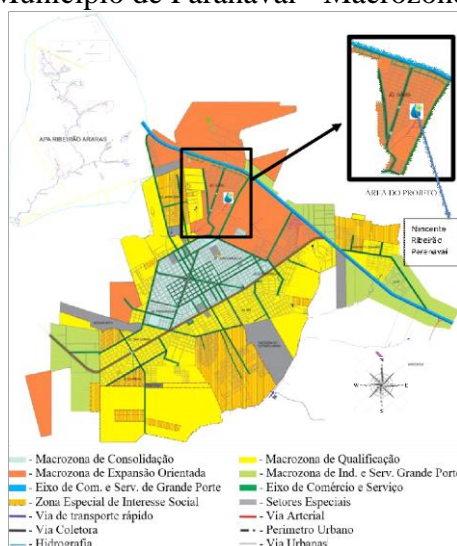
Tabela 01 - Número de domicílios recenseados segundo o tipo de uso – 2010

TIPO DE DOMICÍLIO RECENSEADO	URBANA	RURAL	TOTAL
Particular	27.271	1.600	28.871
Ocupado	25.173	1.175	26.348
Não ocupado	2.098	425	2.523
Coletivo	33	7	40
TOTAL	27.304	1.607	28.911

Fonte: Adaptada do IPARDES – 2019.

Ao se tratar da área de recorte dessa pesquisa registra-se que o Jardim das Nações foi lançado em 2002 com 384 lotes e o Jardim Oásis em 2004 com 1330 lotes, ambos localizados na macrozona de expansão orientada segundo o plano diretor do município de Paranavaí (Lei n. 08 de 20 de novembro de 2008) (Fig. 03 e Fig. 4).

Figura 03 - Área Urbana Município de Paranavaí - Macrozoneamento Urbano Integrante



Fonte: Plano diretor de Paranavaí - 2008 - Alterada, Vieira, 2019.

Ressalta-se que, de acordo com o Plano Diretor, a macrozona de expansão orientada se caracteriza por ser um conjunto de terrenos vazios, potencial área de crescimento da malha urbana por estar inserida em uma faixa de terra localizada entre a malha urbana e a rodovia BR 376. Tal macrozona tem por objetivos mínimos permitir a ocupação populacional e assim aproveitar, implementar e complementar a infraestrutura existente. Além disso, esta área poderia ser aproveitada para possibilitar empreendimentos de interesse social através dos instrumentos trazidos no Estatuto das Cidades (BRASIL, Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001). Em termos de limites, a área onde ambos os bairros estão inseridos faz divisa ao norte com o eixo de comércio e serviços de grande porte, ao sul com a macrozona de consolidação,

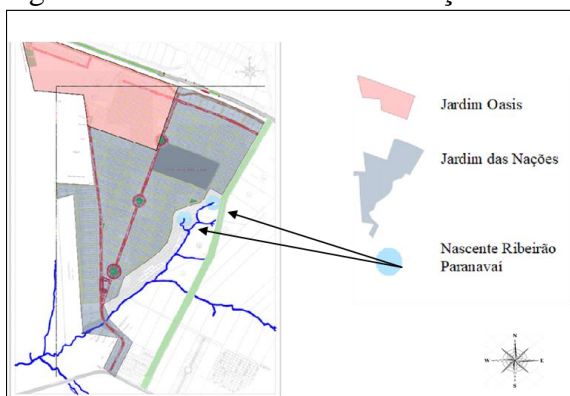
ao leste com a macrozona de expansão orientada e a oeste com a macrozona de qualificação. Todas essas áreas foram delimitadas e nomeadas na elaboração do segundo Plano Diretor da cidade, feito no ano de 2008 (Lei n. 08 de 20 de novembro de 2008). Vale ressaltar que o lançamento dos dois loteamentos ocorreu nos anos de 2002 e 2004, período este, marcado segundo Rolnik e Klink (2011), pelo desenvolvimento econômico e urbano no Brasil:

[...] modificações importantes na política de habitação ocorreram no governo Lula, com um aumento espetacular no volume de recursos disponibilizados para o desenvolvimento urbano. Os dados sobre os repasses do Orçamento Geral da União para Estados e municípios revelaram um salto de quase oito vezes entre 2001-2004 e 2005- 2008. O crédito – especialmente para os beneficiários finais- elevou-se mais de dez vezes. Além disto, a combinação de subsídios diretos ao beneficiário final com crédito mais acessível propiciaram um aumento da oferta de casas e apartamentos, incluindo extratos de renda que se encontravam fora do mercado formal, sobretudo na faixa de 5 a 10 salários mínimos de renda familiar mensal (ROLNIK; KLINK, 2011, p. 14-15).

Os mesmos autores observam em seu estudo que a política habitacional atingiu principalmente os financiamentos voltados para a aquisição de unidades novas, sendo esse um dos fatores que impulsionou os novos loteamentos no Brasil, não sendo diferente no município de Paranavaí. A região tem uma característica que merece atenção, pois nela se encontra uma das nascentes mais importante para o abastecimento da cidade: o Ribeirão Paranavaí (Fig. 04 - Imagem 01), que deságua no Ribeirão Araras, de onde a Companhia de Saneamento do Paraná (SANEPAR) retira água que é tratada e distribuída às unidades consumidoras. Os processos de retirada da vegetação e a intensa impermeabilização do solo, drenagens e tubulação são algumas das ações antrópicas que desencadeiam efeitos negativos às nascentes. Beckauser e Destefani (2018) no estudo realizado em nascentes de Paranavaí, incluindo o Ribeirão Paranavaí, concluem ainda:

[...] que a qualidade das nascentes e do seu entorno no perímetro urbano de Paranavaí está longe de ser resolvida sendo necessário uma serie e intervenções para assegurar a vida das nascentes e dos córregos das duas bacias hidrográficas que compreendem a área urbana, tais medidas devem ser tanto realizada por parte dos governantes quanto da população (BECKAUSER; DESTEFANI, 2018, p. 374).

Figura 04 - Jardins Oasis e das Nações



Fonte: Mapa municipal - Alterada, Vieira, 2019.

Imagem 01 - Nasc. Ribeirão Paranavaí



Fonte: Vieira, 2019.

### 3.2 Políticas públicas voltadas para os loteamentos e parcelamentos de solo no município de Paranavaí – PR, com foco no Jardim das Nações e Jardim Oásis

Na atualidade o parcelamento de solo para fins urbano é regulamentado pela Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Segundo essa lei, o parcelamento do solo urbano poderá ser feito mediante loteamento ou desmembramento. Em seu artigo segundo Inciso primeiro considera como loteamento a “subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.” (BRASIL, Lei n. 6.766/79, Inciso I). Essa lei delibera sobre diretrizes mínimas a serem seguidas. Vale registrar que os loteamentos vêm sendo uma das formas de ocupação territorial nas últimas décadas.

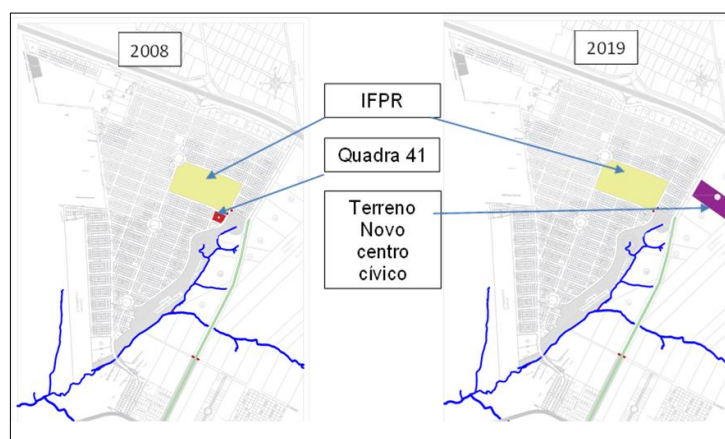
Segundo Ferreira *et al.* (2019) no cenário nacional após a regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, por meio da Lei nº 10.257/2001 denominada Estatuto da Cidade, foram estabelecidas diretrizes gerais da política urbana, tendo como uma de suas finalidades reverter a segregação espacial presente na maioria das cidades brasileiras.

Avançando no que o Estatuto da Cidade estabeleceu, em 2005 foi aprovada a Lei nº 11.124, que criou o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS). Esta lei estabeleceu o processo participativo de elaboração do Plano Nacional de Habitação e a constituição de fundos articulados nos diferentes níveis da federação, controlados por conselhos com participação popular e com ações planejadas em Planos Locais de Habitação de Interesse Social. A partir da criação do SNHIS, instituído por lei de iniciativa popular que contou com intensa discussão entre os atores envolvidos, esperava-se que a política habitacional tomasse o caminho estabelecido para sua execução, algo que não ocorreu. Nesse período, o que se observou por parte do governo federal foi a adoção de uma alternativa no que se refere à política habitacional desenhada pelo SNHIS, com a criação do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), um novo programa de habitação concebido como forma de aquecer a

economia para enfrentar a crise financeira mundial que tinha repercussões no Brasil e para assegurar um ganho político de curto prazo para a coalizão político-partidária do governo, que visava à continuidade de sua administração (FERREIRA *et al*, 2019, p. 2).

Toda essa articulação política resultou em uma movimentação no mercado financeiro e trouxe à tona os novos loteamentos. A cidade de Paranavaí sofreu um processo similar. Ambos os loteamentos, Jardim Oásis e Jardim das Nações, são produtos da empresa Loteamentos Orcello, fundada no ano 1989 por Orlando Fernandes Dias, irmão do Álvaro Dias, que ocupava o cargo de senador no ano citado. Como já descrito anteriormente, a prefeitura de Paranavaí tem como data de registro dos loteamentos o ano de 2002 para Jardim das Nações e 2004 para o Jardim Oásis. No ano de 2008 foram lançados os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia pela Lei n.º 11.892 de 29 de dezembro de 2008. Nesse período, segundo o gerente comercial do empreendimento o senhor Persil em entrevista em 2019, a prefeitura precisava de um terreno nas dimensões das 9 quadras, onde hoje se encontra instalado o Instituto Federal do Paraná – campus Paranavaí IFPR. Para tanto foi feita a permuta entre a prefeitura e a Loteadora Orcellos de todas as áreas institucionais de ambos os Jardins em prol desta instalação. Esse espaço era maior que a totalidade das áreas institucionais, ou seja, maior que os 35% de áreas institucional exigidos no Plano Diretor de 2008. Então, ainda segundo Persil (2019), essa negociação aconteceu em mais três etapas: a proposta de permuta dos terrenos por impostos e assim completou a área necessária para a implantação do IFPR; em um momento seguinte, o proprietário da Loteadora Orcello, a pedido do então prefeito Maurício Yamakawa, efetuou a doação de mais uma área institucional, a quadra 41 no Jardim das Nações; e por fim, na gestão do atual prefeito Carlos Henrique Rossato Gomes, a quadra 41 foi permutada em prol da instalação do novo centro cívico.

Figura 05 – Área institucional jardim Oasis e Jardim das Nações em 2008 e 2019



Fonte: Loteadora Orcello – Imagem alterada, Vieira, 2019



Em resumo, segundo o plano diretor de Paranavaí, para a aprovação dos loteamentos é necessário a destinação de 35% de áreas institucionais, a qual a prefeitura deve instalar os equipamentos urbanos necessário aos moradores. No caso do Jardim Oasis e o Jardim das Nações essas institucionais, segundo a Loteadora Orcello, foram permutadas com a prefeitura para a instalação do instituto federal do Paraná (IFPR).

Essa decisão, fez com que deixassem de existir outras áreas Institucionais dentro dos dois loteamentos objeto de estudo desta pesquisa. Assim sendo, a menos que haja desapropriação de lotes particulares, na atualidade não é possível a instalação de equipamentos urbanos comunitários. Para a Lei 6.766/79 de parcelamento do solo urbano no artigo 4º parágrafo 2º são: “comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares”. Vale lembrar que em termos de legislação federal na criação de um novo loteamento as diretrizes devem seguir, no mínimo, o que determina a Lei 6.766/79, (Capítulo II – Art. 4º). Observa-se que em termos de exigências legais, ao se tratar da área de estudo, os espaços destinados ao sistema de circulação (ruas e avenidas), os tamanhos mínimos de lotes (125m<sup>2</sup>) com frente mínima de 5 metros, a faixa de domínio de não-edificável de 15 metros ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais e rede telefônica seguem as diretrizes delimitadas pela lei. No entanto, a diretriz que delimita a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como os espaços livres de uso público, sendo estes equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares são totalmente inexistentes no Jardim Oásis e no Jardim das Nações é atendida apenas em parte no que diz respeito ao equipamento de educação materializado no IFPR.

### 3.3 O espaço da pesquisa: tipologia edificada

Na análise da composição dos dois loteamentos em estudos percebe-se uma certa similaridade. O primeiro (Jardim Oásis), composto em sua maioria por vazios urbanos, tem uma faixa verde que faz divisa com uma extensa área que pertence à sede da Loteadora Orcello, estabelecimentos comerciais, igreja e edificações residenciais unifamiliares (Fig. 05). Já, o Jardim das Nações é composto por edificações unifamiliares, edifício de uso misto, o Instituto Federal do Paraná – IFPR, estabelecimentos comerciais, além de um número maior ainda de vazios urbanos em relação aos edificados. Esse bairro faz divisa, também, com áreas de preservação da nascente do Ribeirão Paranavaí (Fig. 06). Em ambos os bairros existem um grande número de vazios urbanos e a predominância do uso residencial.

A tipologia habitacional unifamiliar do Jardim Oásis (Imagem 02) e do Jardim das Nações (Imagem 03), se configura sendo a maioria das residências construídas no sistema de condomínios com residências do tipo geminadas de testada mínima de 5 metros conforme estipulado no Código de Obras do município.

Imagem 02 – Casas no Jardim Oásis



Fonte: Vieira, 2019.

Imagem 03 – Casas no Jardim das Nações

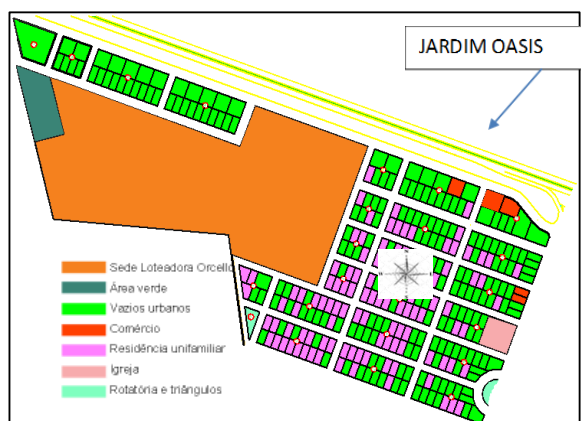


Fonte: Vieira, 2019.

Consideram-se residências geminadas, duas unidades de moradia contíguas, que possuam uma parede comum, com testada mínima, de cinco metros (5,0 m) para cada unidade e área mínima de cento e vinte e cinco metros quadrados (125m<sup>2</sup>) (PARANAÍ, Lei n.º. 09/2008, Art. 106).

O sistema de casas geminadas, presente em muitos bairros da cidade de Paranaíba, é considerado como uma forma mais econômica de construção no qual o terreno é dividido no sistema de condomínio, uma prática permitida pela Lei n. 6.766, de 19 de dezembro de 1979 e pelo Plano Diretor da cidade desde que respeitados os índices indicados acima.

Figura 05 – Tipologia Jardim Oásis



Fonte: Mapa municipal - Alterada, Vieira, 2019.

Figura 06 – Tipologia Jardim das Nações



Fonte: Mapa municipal - Alterada, Vieira, 2019.

A situação da mobilidade urbana local: a existência ou carência de mobiliários e equipamentos urbanos. A expansão urbana quando atrelada a um zoneamento rígido se apresenta como um dos fatores que dificulta a mobilidade da população urbana provocando longas distâncias diárias entre o local onde se trabalha, mora, estuda ou mesmo onde se desenvolve atividades de lazer. Essa segregação espacial promovida por loteamentos descontínuos ou por vazios urbanos induz o uso de veículos automotores e por consequência agrava os problemas ambientais. O grande desafio contemporâneo passa por uma melhor distribuição das atividades econômicas além de políticas de estímulo para ocupação e adensamento de áreas subutilizadas ou sem utilização. Aprovada em janeiro de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, Lei n.º 12.587/2012) define diretrizes que orientam e regulamentam o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Segundo Rubim e Leitão (2013) essas diretrizes preconizam a importância de se incentivar os deslocamentos por meios de transporte não motorizados e coletivos, ao mesmo tempo deve desestimular os transportes individuais motorizados. Segundo a Agência do Senado (2018) a PNMU, já em 2012, atentava para uma clara determinação que os municípios com mais de 20 mil habitantes (ou seja, 30% das cidades brasileiras) necessitariam elaborar, até abril de 2015, um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), o qual precisava envolver não só as diretrizes da PNMU, mas também, elaborar em conjunto com a sociedade, um planejamento de curto, médio e longo prazo, de como seriam resolvidos os deslocamentos de bens e pessoas na cidade.

No município de Paranavaí consta no Plano Diretor (Lei n.º 08/2008):

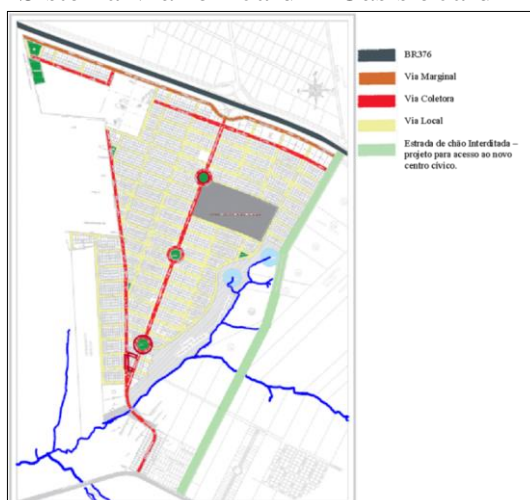
Art. 42. O Programa de Mobilidade de Paranavaí compreenderá as seguintes ações estratégicas: I - promoção de campanhas de educação no trânsito; II - ampliação, qualificação e padronização da sinalização de trânsito; III - monitoramento e fiscalização da circulação livre e acessível; IV - distribuição e execução de investimentos nas unidades de planejamento, priorizando os trajetos de transporte coletivo e hierarquização viária; V - ampliação e melhoria do sistema cicloviário; VI - execução de melhorias de pavimentação de vias, drenagem e transposições de fundos de vale; VII - desenvolvimento de projetos específicos para revitalização urbana, priorizando a circulação de pedestres e acessibilidade universal, promovendo incentivos e parcerias; VIII - execução de estudo de planejamento viário e de transporte para melhoria do mesmo e viabilização de projeto e recursos para a pavimentação do acesso da Vila Operária à rodovia BR-158; IX - intensificação das ações visando o cumprimento da NBR-9050 melhorando a acessibilidade dos portadores de necessidades especiais (PARANAVAÍ, Lei complementar nº 08/2008).

No entanto, mesmo com a prorrogação para implementação do PMU para abril de 2019, segundo dados fornecidos pela prefeitura Paranavaí, em setembro de 2019 ainda está em

processo de elaboração o plano de mobilidade urbana municipal. O que reflete na inexistência de um programa de mobilidade urbana para o Jardim Oásis e do Jardim das Nações. Segundo o Instituto de Certificação e Estudo de Trânsito e Transporte - ICETTRAN (2017), “A mobilidade urbana é um atributo associado à cidade, que corresponde à capacidade de deslocamento de indivíduos para suprir suas necessidades para a realização das atividades cotidianas, tais como: trabalho, educação, saúde, lazer e cultura.” (ICETTRAN, 2018). Um dos fatores que estão intimamente ligados à mobilidade urbana é o sistema viário local. As vias urbanas são elementos fundamentais não só para o deslocamento de veículos, motorizados ou não, mas também, atendem aos pedestres, ciclistas, usuários entre outros. O sistema viário de Paranaíba tem diretrizes no Plano Diretor 2008. No artigo terceiro desta lei está previsto que o processo de planejamento municipal também é composto pela Lei do Sistema Viário (Lei 3.299/2008). As definições segundo o plano diretor 2008, para o sistema viário estão classificadas de acordo com as seguintes categorias funcionais:

- I - Vias de transporte rápido, são vias com a função de conduzir, de forma expressa, o tráfego com origem e/ou destino fora do território do Município.
- II - Vias Arteriais 1, são vias com a função de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância internamente à área urbana do Município, com espaço garantido para implantação de vias marginais.
- III - Vias Arteriais 2, são vias com a função de conduzir o tráfego nos percursos de maior distância internamente à área urbana do município.
- IV - Vias Marginais, são vias paralelas e contíguas as Vias de transporte rápido e vias Arteriais 1, com a função de facilitar o acesso às atividades lindeiras a essas vias e ordenar o trânsito de forma segura.
- V - Vias Coletoras, são responsáveis pela condução do tráfego entre as vias locais e as demais vias hierarquicamente superiores do Sistema Viário Urbano (PARANAÍBÁ, Lei complementar nº 08/2008, p. 9).

Figura 07 - Sistema Viário – Jardim Oásis e Jardim das Nações



Fonte: Prefeitura Municipal de Paranaíba – PR - mapa DWG - Alterada, Vieira, 2019.

Ao se tratar da área de pesquisa, o sistema viário se classifica conforme figura 07, sendo a BR376 a de transporte rápido, a Av. das Nações uma via coletora e as demais de acesso local. E por fim, as vias Marginais que atendem o tráfego entre as vias locais e as demais vias hierarquicamente superiores. Em termos gerais de características do local pode ser detectado, por meio do levantamento feito in loco, que a qualidade asfáltica da área de estudo oscila em áreas bem conservadas e outras mais deterioradas (Imagem 04). Naquilo que diz respeito às calçadas percebe-se que a grande maioria delas estão longe de atender os requisitos mínimos exigidos pela Lei de Acessibilidade (NBR 9050). O que se observa é que cada proprietário executa sua calçada da maneira que deseja sem cumprir ao menos padrões mínimos de acessibilidade enquanto outros proprietários optam pela não execução de calçadas. Esses fatores aliados à má conservação e manutenção daquilo que já existe torna ainda mais difícil os deslocamentos para os pedestres da região. (Imagens 05 - 06 - 07 - 08).

Imagem 04 – Avenida das Nações: situação do asfalto em uma das principais vias local



Fonte: Vieira, 2019.

Imagem 05 - Calçadas sem permeabilidade resto de e com material de construção



Fonte: Vieira, 2019.

Imagem 06 – Calçada sem manutenção - inacessível devido à invasão de vegetação



Fonte: Vieira, 2019.

Imagem 07 - Calçada sem manutenção com acessibilidade comprometida



Imagem 08 – Calçada sem acessibilidade devido ao material de construção

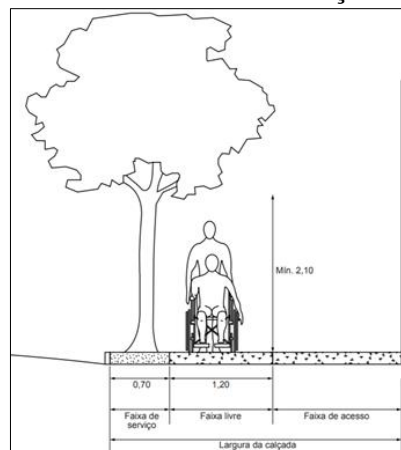


Fonte: Vieira, 2019.

Ao se tratar de mobilidade, conclui-se que em ambos os Jardins a mobilidade por parte dos pedestres é comprometida pela inconstância das calçadas, tendo que em maior parte do trajeto ir para a faixa de veículos. Segundo a NBR 9050/2015 que dispõe as diretrizes de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. O mínimo exigido para uma calçada adequada é 70cm de faixa de serviço, 1,20m livre e restante para a faixa de acesso (Fig. 08), a quais tem a seguintes definições:

- a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas (NBR 9050/2015, p. 74).

Figura 08 - Faixas de uso da calçada – Corte



Fonte: NBR9050/2015.

Além da mobilidade urbana deficiente, os bairros carecem também de mobiliário urbanos. Para a NBR 9050/2015, mobiliário urbano é:

Conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga (NBR 9050, 2015, p. 5).

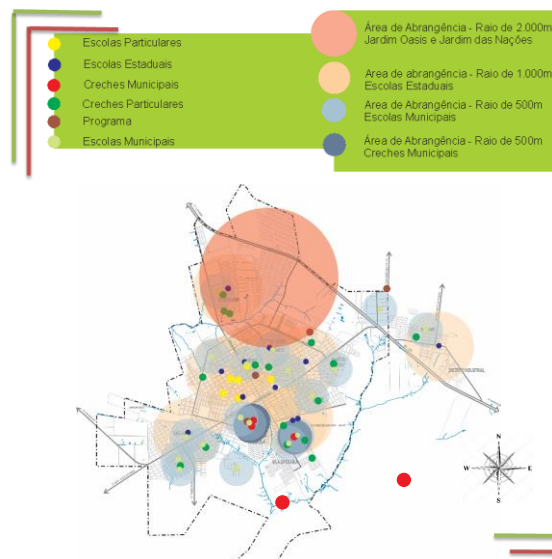
De forma geral os bairros não contam com infraestrutura mínima de lixeiras públicas, sinalização adequada além de contar com uma precária arborização. As paradas e rota de ônibus são resumidas a uma única parada existente na frente do IFPR (Imagem 09). Não existe nenhum tipo de ciclovia para o deslocamento diário dos moradores mesmo tendo um grande fluxo de ciclistas (trabalhadores e estudantes) que se utilizam desse meio de transporte.

Imagem 09 – Único ponto de ônibus existente na área de pesquisa - IFPR



Fonte: Vieira, 2019.

Figura 09 - Equipamentos urbanos de educação



Fonte: Vieira, 2019.

A ausência de equipamentos urbanos no local é outro fator agravante. Sendo esses definidos como “todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, em espaços públicos e privados” (NBR 9050, 2015, p. 4) o Jardim Oásis é exemplo de um bairro com ausência total de equipamento urbanos como: posto de saúde; creche; hospital; escola de ensino fundamental e médio; praças; quadras de esporte; centro culturais entre outros. O mesmo acontece com o Jardim das Nações, sendo a única exceção existente o Instituto Federal do Paraná (IFPR).

### 3.3.1 Transporte público

No Brasil no ano de 2013 ocorreram manifestações populares, que trouxe à tona, dentre inúmeros problemas, o valor tarifário do transporte coletivo brasileiro e a precariedade deste serviço oferecido. Parte dos cidadãos passaram a questionar os reais problemas deste setor que é responsável por transportar a classe trabalhadora. Para Silveira e Cocco, (2013) “A mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc.” (SILVEIRA, COCCO, 2013, p 41). Na cidade de Paranavaí através do Plano Diretor (2008), são previstas políticas, programas e ações estratégicas para o transporte público e o sistema viário. Dentre as ações está previsto “[...] a concretização da política de Qualificação e Ampliação do Transporte Público e do Sistema Viário Urbano e Rural, considerando a Acessibilidade Universal.” Para isso a lei preconiza a necessidade de ser adotados os seguintes programas:

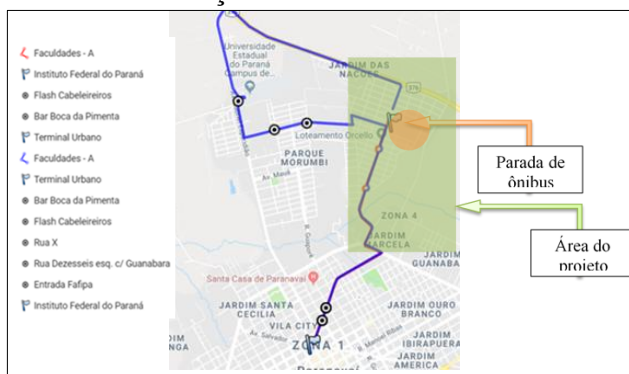
Art. 40. Para a concretização da política de Qualificação e Ampliação do Transporte Público e do Sistema Viário Urbano e Rural, considerando a Acessibilidade Universal serão adotados os seguintes programas: I - Programa de Desenvolvimento e Controle Social do Transporte de Paranavaí; II - Programa de Mobilidade de Paranavaí. Art. 41. O programa de Desenvolvimento e Controle Social do Transporte de Paranavaí compreenderá as seguintes ações estratégicas: I - elaborar Plano de Transporte Coletivo, incluindo a atualização de: a) pesquisa de origem/destino; b) adequação das linhas existentes; c) critérios de qualidade; d) adequação e ampliação dos pontos de parada; e) obras que se façam necessárias. II – garantir a participação do Conselho Municipal de Usuários de Transporte Coletivo, democratizando e monitorando de forma transparente, nas decisões referentes à gratuidade e valor da tarifa; III - estabelecer e monitorar critérios de qualidade de transporte, mobilidade e circulação para idosos, pessoas portadoras de necessidades especiais, incluindo lugares reservados e outras ações tendo como princípio a equidade e o direito a acessibilidade universal; IV - organizar, com padronização dos veículos, fiscalizar as condições de uso



e regulamentar táxis e moto-táxis, em consonância com a Lei Federal (PARANAÍ, Lei complementar nº 08/2008, p. 23-24).

Mesmo com a previsão legal de todo esse programa de transporte público a pesquisa na região do no Jardim Oásis e Jardim das Nações detectou, como dito anteriormente, apenas uma rota de transporte coletivo com 01 (um) único Ponto de ônibus em frente do Instituto Federal do Paraná (IFPR), (Imagem 09 e Fig. 10), para atender 1714 lotes existentes na região mais fluxo diário de toda a comunidade acadêmica do IFPR. Além da escassez, os horários disponibilizados pela empresa que presta esse serviço são restritos conforme publicado em site oficial da própria empresa (Fig.11).

Figura 10 - rota no site da VCP –Viação Cidade de Paranaíba



Fonte: Site Viação Cidade de Paranaíba, Alterada, Vieira, 2019.

Figura 11 - Horário no site da VCP – Viação Cidade de Paranaíba

PARTIDAS TERMINAL URBANO		PARTIDAS BAIRRO	
Segunda à Sexta-feira		Segunda à Sexta-feira	
07:15	12:00 13:00 15:50 17:45 19:15	07:30	12:05 13:10 16:00 18:00 19:30 22:55

\*Horários executados somente em dias de aulas escolares\*

Fonte: Site Viação Cidade de Paranaíba -2019.

Vale registrar que, segundo levantamento feito no local, grande parte dos lotes existentes nessa região encontra-se em um processo de construção no sistema de condomínio sendo que cada lote poderá ter até duas unidades unifamiliar. Esse fato potencializa a capacidade de dobrar o número famílias residentes no Jardim Oásis e no Jardim das Nações. Somado a isso a falta de opção de transporte não motorizado devido à ausência de cicloviarias, calçadas adequadas e até mesmo de vias públicas de qualidade poderá, em um futuro não muito distante, sobrecarregar o sistema de transporte público local.

### 3.3.2 Consequências resultantes da urbanização atual da região

Além das questões levantadas anteriormente a pesquisa detectou o fator mais preponderante na configuração atual da região: os vazios urbanos. Os vazios urbanos fazem parte desse processo de urbanização da região, onde até então eles são predominantes, dos 384

lotes pertencentes ao Jardim Oásis 254 estão vazios (Gráfico 01), e dos 1330 lotes dos Jardim das Nações 959 também se encontram vazios (Gráfico 02).

Gráfico 01- Uso e ocupação do solo Jardim Oásis



Gráfico 02 - Uso e ocupação do solo no Jardim das Nações



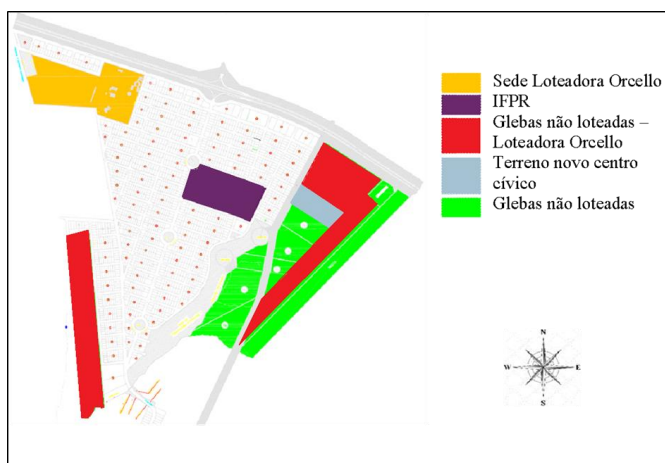
Fonte: Levantamento realizado *in loco* - Vieira, 2018.

Mesmo se passando 17 anos desde o lançamento do Jardim das Nações e 15 do Jardim Oásis o índice de ocupação ainda é muito baixo. Segundo Borde e Urbanos (2006), os vazios são “aqueles “terrenos localizados em áreas providas de infraestrutura que não realizam plenamente a sua função social e econômica, seja porque estão ocupados por uma estrutura sem uso ou atividade, seja porque estão de fato desocupados, vazios”. Em pesquisa feita no local foi possível identificar que a gleba que deu origem ao Jardim Oásis, fundado em 2004, possibilitou a formação de 382 lotes, dos quais apenas 130 estão edificadas, ou seja, ainda existem 65,63% de vazio urbano.

Já o Jardim das Nações fundado em 2002, tem origem da gleba loteada em 1330 lotes de tamanhos diversos, onde 395 encontram-se edificadas, isto é, em proporção ainda tem uma porcentagem maior de vazios urbanos, que corresponde a 71,80% de espaços ociosos.

Ainda nessa linha, ao analisar o entorno da região, pelo mapa fornecido pela loteadora Orcello, (responsável pela área em estudo) (Fig. 12), percebe-se que esta loteadora mantém glebas sem o parcelamento do solo apontando uma espera por valorização a partir da implantação do novo centro cívico para a cidade de Paranavaí nesta região. Na cidade de Paranavaí, várias gestões discutiram a instalação de um novo centro cívico que se configuravam como promessas de campanha política. Na gestão atual 2016 - 2020 (Prefeito. Carlos Henrique Rossato Gomes), esta questão está mais amplamente sendo discutida e algum movimento políticos foram efetivados como por exemplo: a permuta do último lote institucional no Jardim das Nação por uma área nova a qual pertence a Loteadora Orcello (Fig. 12).

Figura 12 - Mapa que identifica as glebas vazias pertencentes a Loteadora Orcello



Fonte: Vieira, 2018

Sob o título “Prefeitura planeja construção de Centro Cívico e nova entrada da cidade via BR-376” da notícia publicada no site oficial da prefeitura em 20 de abril de 2017 (Fig. 13 - 14) a especulação em torno da região ganhou mais força. Para Santos (2005 *apud* Honda, 2013, p. 6), “o poder público também estimula a especulação e a existência de vazios urbanos, dessa forma, age direta e indiretamente na geração de problemas urbanos”.

Prefeitura planeja construção de Centro Cívico e nova entrada da cidade via BR-376. Com projetos inovadores que visam o crescimento da cidade, a administração do prefeito Carlos Henrique Rossato Gomes (Delegado KIQ) planeja levar o desenvolvimento de Paranavaí para uma área com grande capacidade de expansão. Já está adiantada a proposta de construir uma nova entrada para a cidade através da BR-376 (via Jardim Oásis), um parque municipal e um centro cívico com a Prefeitura, Câmara de Vereadores, Fórum, Justiça Eleitoral e Delegacia. “É um projeto necessário para a cidade. Não podemos manter a prefeitura e a câmara do jeito que estão. Além da falta de acessibilidade, os prédios são velhos e estão desgastados. A cidade cresceu, o número de servidores aumentou consideravelmente e não temos mais espaço no centro (PARANAVAÍ, 2017a).

Destaca-se que a região merece atenção especial naquilo que se refere ao meio ambiente urbano, pois nele se encontra a área do ribeirão Paranavaí, uma área de proteção ambiental. Em análise ao texto exposto entende-se que a promessa de um novo empreendimento público significa desenvolvimento urbano. No entanto fica o questionamento: Esse desenvolvimento se atenta à proteção do meio ambiente existente no local? A discussão a respeito da proteção ambiental se encontra tímida em detrimento a promessa de desenvolvimento urbano.

Figura 13 - Proposta de projeto para o novo centro cívico

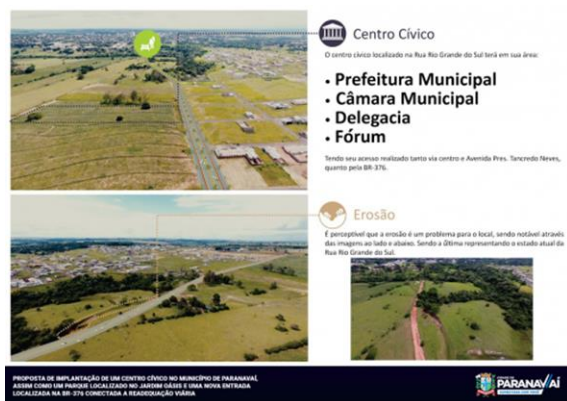


Figura 14 - proposta de implantação para o novo centro cívico



Fonte: Prefeitura Municipal de Paranavaí, 2017.

Reforçando essa ideia, em abril de 2017 a prefeitura divulgava, por meio de notícias no site oficial da própria prefeitura, aquilo que promoveria a mudança do centro cívico para a região e ao mesmo tempo que incentiva (indiretamente ou não) a especulação imobiliária local na reportagem que se intitulava “Câmara aprova permuta do terreno para construção do Centro Cívico e reajuste dos servidores” (Fig. 15).

O projeto da Prefeitura para construção do novo Centro Cívico de Paranavaí teve mais um avanço na noite de ontem (24). O projeto de lei que autoriza a permuta de terrenos entre a prefeitura e a empresa Loteamentos Orcello Ltda foi aprovado por unanimidade, em primeira votação, pelos vereadores. A troca de um terreno de 4 mil m<sup>2</sup> por um de aproximadamente 40 mil m<sup>2</sup>, segundo o prefeito Carlos Henrique Rossato Gomes (Delegado KIQ), é suficiente para que seja construído um centro cívico com Prefeitura, Câmara de Vereadores, Fórum, Justiça Eleitoral e Delegacia. Após a aprovação em segundo turno, a prefeitura dará início ao processo de escolha dos projetos. Segundo o prefeito Delegado KIQ, será aberto um concurso público nacional. “Tudo na nossa gestão tem a marca da transparência e nesse caso não será diferente. A abertura do concurso público permite que inúmeros projetos sejam recebidos e ninguém seja favorecido. O vencedor será escolhido através de uma comissão que será instalada com representantes de diversos órgãos”, explica KIQ. Para que o projeto saia do papel ainda este ano, o prefeito KIQ conta com a parceria do governador Beto Richa, do secretário-chefe da Casa Civil, Valdir Rossoni, e do deputado estadual Tião Medeiros. Com a duplicação da BR-376, a nova entrada da cidade ligada ao Centro Cívico daria nova perspectiva a Paranavaí. Na semana passada durante passagem pela cidade, Rossoni disse que “se forem computadas todas as obras que queremos executar, os valores chegam a R\$ 30 milhões. É um alto investimento, mas é a atenção que Paranavaí merece. O Governo do Estado vai dar atenção especial e ajudar a cidade nesse amplo projeto do prefeito KIQ”, disse. O Centro Cívico é apenas um dos projetos da “Nova Paranavaí”. A nova entrada da cidade via BR-376, a pavimentação de ruas nos jardins Jequitibá e Vista Alegre, além da duplicação da Avenida Guaporé e da saída para Tamboara também fazem parte do grande plano de desenvolvimento de Paranavaí (PARANAVAÍ, 2017b).

Figura 15 - Imagem de divulgação da permuta entre a prefeitura e a Loteadora Orcello



Fonte: Prefeitura de Paranavaí, 2017.

Percebe-se que a pretensão de mudança do centro cívico gerou uma expectativa de valorização do local estimulando, dessa forma, a especulação imobiliária. Segundo Vainer (2000), muitas das cidades contemporâneas são transformadas em mercadorias, onde os investimentos por parte do poder público e privado buscam um cenário ideal para a competitividade econômica, e assim surge o questionamento dessa transformação da cidade em mercadoria que:

[...] se dilui no momento em que ela ressurge travestida de empresa; e a crítica a esta analogia perde sentido quando é a cidade-pátria que emerge, oferecendo a paz, a estabilidade e a garantia de líderes capazes de encarnarem, graças a seu carisma, a totalidade dos cidadãos. Esta permanente flexibilidade e fluidez conceitual opera como poderoso instrumento ideológico, fornecendo múltiplas e combinadas, mesmo se contraditórias, imagens e representações, que podem ser usadas conforme a ocasião e a necessidade (VAINER, 2000, p. 100).

Ainda segundo Vainer (2000), a cidade quanto mercadoria busca investir na oferta de “infra-estruturas e serviços necessários à implantação de corporações transnacionais”, ofertando serviços de baixo custo, estimulando a concorrência, aumentando a liberdade de circulação e a fluidez. No entanto, no caso dos Jardins Oasis e das Nações, a princípio pode-se ter essa interpretação de que o espaço foi tratado como mercadoria, mas quando analisado o contexto que envolve a cidade quanto mercadoria, não condiz com o processo de desenvolvimento urbano sofrido por ambos. Pois, o que está sendo até então mais comercializado, são as terras, que para Gonçalves (2002) é um ativo com expectativas de valorização devido a necessidade de moradia e a especulação. Para Maricato (2000) algumas características se destacam no processo de urbanização, como por exemplo: a industrialização

com baixos salários, mercado residencial restrito; as gestões urbanas (prefeituras e governos estaduais) têm uma tradição de investimento regressivo e a legislação ambígua ou aplicação arbitrária da lei. A segunda característica, ainda segundo Maricato (2000), através da infraestrutura estimula a “especulação fundiária e não a democratização do acesso à terra para moradia. Proprietários de terra e capitalistas das atividades de promoção imobiliária e construção são um grupo real de poder e de definição das realizações orçamentárias municipais” (MARICATO, 2000, p. 157). Ainda enfatiza que “A localização do investimento público é orientada, em grande parte, pela perspectiva de valorização das propriedades (MARICATO, 2000). Nesse sentido, pode se concluir que também o poder público promove um movimento que direciona as decisões de compra e vendas das áreas consideradas vazios urbanos, de forma muito peculiar a proporcionar aos investidores ferramentas para a especulação imobiliária. Por outro lado, a má conduta de retenção dos vazios tem por consequência a queda da qualidade de vida dos cidadãos: grandes distâncias são os obstáculos a serem vencidos para o trabalho, estudo, lazer e para os atendimentos de saúde. O percentual de lotes vazios no Jardim Oásis e nos Jardim das Nações, por exemplo, tem suas consequências, dificultando o acesso da população que ali reside a serviços básicos de saúde, lazer, educação entre outros não atendendo aquilo previsto do artigo 10 da Lei complementar nº 08/2008.

Art. 10. Entende-se por qualificação, ampliação e distribuição equitativa da infra-estrutura e serviços públicos a possibilidade de alcance e efetiva utilização dos bens municipais pela população na sua totalidade, considerando a qualidade e abrangência do serviço, e principalmente a condição de vulnerabilidade de cada grupo social, no que se refere aos equipamentos de moradia e habitação, saneamento básico, mobilidade e demais equipamentos urbanísticos constantes da Lei Federal n. 6766/79 e alterações posteriores (PARANAVAÍ, Lei complementar Nº 08/2008, p. 11).

As consequências de todas as ações políticas sempre refletem na qualidade de vida população e do todo o seu entorno, o custo de um loteamento que não se desenvolve da forma progressiva, ou seja, com a ocupação de seus lotes, com os equipamentos e mobiliários urbanos instalados, não recai somente nos cofres públicos, mas também na saúde física e mental de seus moradores e interfere na qualidade do meio ambiente.

#### **4 Considerações finais**

A formação de algumas cidades brasileiras aconteceu de forma desordenada, promovendo um descompasso entre o planejamento urbano, a sociedade e o meio ambiente, onde graves consequências foram acontecendo durante esse processo de ocupação.

Os Jardins Oásis e das Nações na cidade de Paranavaí é parte desse processo de urbanização que ocorreu entre 2001 e 2008. Esse período se destacou principalmente pela injeção de um grande volume de recurso voltados para o crescimento urbanos. Por meio desse estudo foi observado que, mesmo que os empreendimentos urbanísticos respeitem todas as diretrizes mínimas especificada nas legislações federais, estaduais e municipais, ainda assim, não garantem a qualidade de vida baseada no tripé do desenvolvimento economicamente viável, socialmente justo e ecologicamente correto. A legislação permite que permutas sejam feitas com áreas institucionais desde que para áreas institucionais – no entanto não prevê, dentro desta decisão política, a garantia mínima de equipamentos necessários para a saúde, a educação, o lazer e a cultura. Como exemplo, o caso dos loteamentos pesquisados as decisões políticas que resultaram em permuta as áreas institucionais para a instalação do Instituto Federal do Paraná comprometeu qualquer possibilidade de novos equipamentos urbanos a menos que haja a desapropriação por parte do poder público ou a doação por parte do setor privado. Mesmo com o contínuo crescimento populacional e urbano do município de Paranavaí, as características urbanas mais evidentes, dentro do Jardim Oásis e do Jardim das Nações, estão no grande número de vazios urbanos, sendo neste caso lotes não edificadas. Analisado o processo legal e político que deu origem a esses dois loteamentos, é possível identificar indícios de especulação imobiliária, devido à grande reserva de glebas que esperam a implantação do novo centro cívico. A construção de casas geminadas, maioria dentro destes dois loteamentos, configura parte da tipologia edificada e caracterizam o momento econômico, no qual os financiamentos eram voltados para casas novas e para pessoas com até 10 salários mínimos. Em contraponto, a qualidade de vida dos moradores está comprometida pela falta de equipamentos urbanos básicos e qualidade dos poucos mobiliários urbanos existentes. O município de Paranavaí não tem um Plano de Mobilidade Urbana, mesmo com o prazo vencido em abril de 2019. A área estudo possui trechos que deixam a desejar quanto à qualidade asfáltica, não tem ciclovias, as calçadas não seguem o padrão de acessibilidade ditada pela NBR 9050 e transporte público deixa a desejar quanto a horários e rotas. Detecta-se que a nascente do Ribeirão Paranavaí precisa de conservação e sofre com o processo de urbanização. As obras que envolveram os loteamentos ainda deixam consequências. A região ainda passa também por um processo de transformação iniciado em 2015 com as obras de duplicação da BR 376 Paranavaí - Nova

Londrina. E em um breve futuro a promessa de obras do novo centro cívico podem resultar em transformações ainda maiores.

Enfim, acredita-se que o poder público tem grande responsabilidade em suas decisões, pois elas refletem na economia local, na qualidade de vida e na preservação do meio ambiente. Esta responsabilidade também é compartilhada com os cidadãos que tem seus deveres e direitos garantidos no Estatuto das Cidades, o qual prevê a participação popular nas decisões tomadas e escritas no plano diretor municipal. Então ficam os questionamentos: Somente as legislações são suficientes para garantir a qualidade do ambiente urbano? Ou é indissociável elo entre o poder público, privado e a participação da população os cidadãos para promover as grandes transformações urbanas e um desenvolvimento sustentável para a presente e futuras gerações.

#### REFERÊNCIAS:

- AMUNPAR. **Histórico e objetivos da AMUNPAR**. Disponível em: <<http://www.amunpar.com.br/sobre/>> Acesso em: 15 jul. 2019.
- AGÊNCIA SENADO. **Lei prorroga prazo de conclusão dos Planos de Mobilidade Urbana**. 20 de junho de 2018. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/06/20/lei-prorroga-prazo-de-conclusao-dos-planos-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 02 set. 2018.
- BECKAUSER, M. C.; DESTEFANI, E. V. Impactos ambientais e graus de preservação em nascentes urbanas de Paranavaí-PR. **Anais do Simpósio Nacional de Geografia e Gestão Territorial e Semana Acadêmica de Geografia da Universidade Estadual de Londrina**, v. 1, p. 363-375, 2018. Disponível em: <<http://anais.uel.br/portal/index.php/sinagget/article/view/407>>. Acesso em: 15 set. de 2018
- BORDE, A. P. L.; URBANOS, V. **Perspectivas Contemporâneas**. 2006. Tese de Doutorado. Tese de doutorado, Rio de Janeiro: [sn]. Disponível em: [https://scholar.google.com.br/citations?user=b\\_Mol68AAAAJ&hl=pt-BR](https://scholar.google.com.br/citations?user=b_Mol68AAAAJ&hl=pt-BR). Acesso em: 20 de maio de 2019.
- BRASIL. **Lei. 11.892** de 29 de dezembro de 2008-Institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, v. 30, 2008. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/111892.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111892.htm)> Acesso em: 12 jul. 2019.
- BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)> Acesso em: 12 jul. 2019.
- BRASIL. **Lei nº 10.257**, de 10/7/2001 (Estatuto da Cidade). Diário Oficial da União, Seção I (Atos do Poder Legislativo). Edição Nº 133, de 11/7/2001. Disponível em: Acesso em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)>. Acesso em: 20 de julho de 2019.



BRASIL. **Lei n.º 6.766**, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Brasília: DOU de 20/12/1979. Disponível em: Acesso em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6766.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm)>. Acesso em: 20 de julho de 2019.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm) Acesso em: 15 de julho de 2018.

CARVALHO, SONIA NAHAS DE. Estatuto da cidade: aspectos políticos e técnicos do plano diretor. **São Paulo em perspectiva**, v. 15, p. 131, 2001.

DORIGON, L. P.; AMORIM, M. C. de C. T. Estrutura térmica da superfície de Paranavaí/PR através do Landsat 7. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 2, n. 35, p. 110-129, 2013. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/2312>> Acesso em: 20 de maio de 2018.

FERREIRA, G. G. *et al.* Política habitacional no Brasil: uma análise das coalizões de defesa do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social versus o Programa Minha Casa, Minha Vida. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/urbe/a/jmR7Y6NdPqRwZf3PgQsVNjN/?lang=pt#>>. Acesso em: 12 de agosto de 2019

FERREIRA, G. G., CALMON, P., FERNANDES, A. S. A.; Araújo, S. M. V. G. Política habitacional no Brasil: uma análise das coalizões de defesa do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social versus o Programa Minha Casa, Minha Vida. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 11, e20180012, 2019. <<https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.001.AO04>>. Acesso em: 12 de agosto de 2019

HONDA, S. C. de A. L. Política habitacional de baixa renda e a atuação do capital privado: o Programa de Arrendamento Residencial em Presidente Prudente (SP). **urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 5, p. 107-117, 2013, p. 107-117, 2013. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.scielo.br/j/urbe/a/XdTLxPPRc3ZPDxWvCh6dkVL/?format=pdf>>. Acesso em: 15 de julho de 2018.

ICETRAN. Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte. **A Importância da fiscalização de trânsito para a segurança pública**. Disponível em: <<https://icetran.org.br/blog/importancia-da-fiscalizacao-de-transito/>>. Acesso em: 24 jan. 2018

GONÇALVES, J. C. **A especulação imobiliária na formação de loteamentos urbanos**: um estudo de caso. Rio de Janeiro: Editora E-papers, 2002. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://core.ac.uk/download/pdf/296832989.pdf>>. Acesso em: 15 de julho de 2018.

I. B. G. E. CIDADES. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/paranavai/panorama>>. Acesso em: 10 de agosto de 2018.

IPARDES-Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Caderno estatístico município de Paranavaí**. 2019. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=87700>>. Acesso em: 05 set. 2019.

LOTEAMENTOS ORCCELLO. **Loteamentos Paranavaí**. 2008. Disponível em: <<http://loteamentosorcello.com.br/loteamentosparanavai.php>>. Acesso em: 06 set. 2019.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O., VAINER, C. B.; MARICATO, E. **Cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

NBR, ABNT. 9050: 2015. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 3ª Ed. Rio de Janeiro, 2015.

PARANÁ. Assembleia Legislativa do Paraná. **Lei nº 790**, de 14 novembro de 1951. Dispõe sobre a Divisão administrativa do estado no quinquênio de, v. 1. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.toledo.pr.gov.br/sapl/sapl\_documentos/norma\_juridica/294\_texto\_integral#:~:text=1%C2%BA%20%2D%20A%20Divis%C3%A3o%20Administrativa%20do,da%20posse%20dos%20respectivos%20prefeitos.> Acesso em: 13 de maio de 2018.

PARANAÍ. Cidade de Paranaíba conectada com você. **Câmara aprova permuta do terreno para construção do Centro Cívico e reajuste dos servidores**. Abril 2017a. Disponível em: < <https://paranaiba.portaldecidade.com/noticias/politica/prefeitura-divulga-planejamento-para-construcao-de-centro-civico-e-nova-entrada-da-cidade-via-br-376> >. Acesso em: 23 set. 2019.

PARANAÍ. Cidade de Paranaíba conectada com você. **Prefeitura planeja construção de Centro Cívico e nova entrada da cidade via BR-376**. Abril 2017b. Disponível em: <<https://paranaiba.portaldecidade.com/noticias/politica/camara-aprova-permuta-do-terreno-para-construcao-do-centro-civico-e-reajuste-dos-servidores>>. Acesso em: 23 set. 2019.

PARANAÍ. **Lei Complementar nº 08/2008**, de 20 de novembro de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor e definem princípios, políticas, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento municipal e para o cumprimento da função social da propriedade no Município de Paranaíba e dá outras providências. Paranaíba, 20 novembro 2008. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/paranaiba/lei-complementar/2008/1/8/lei-complementar-n-8-2008-dispoe-sobre-o-plano-diretor-define-principios-politicas-estrategias-e-instrumentos-para-o-desenvolvimento-municipal-e-para-o-cumprimento-da-funcao-social-da-propriedade-no-municipio-de-paranaiba-e-da-outras-providencias>> Acesso em: 23 set. 2019.

PARANAÍ. **Lei complementar n.º 09/2008** – Código de Obras do Município de Paranaíba - 2008 - Paranaíba-PR. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/paranaiba/lei-complementar/2008/1/9/lei-complementar-n-9-2008-dispoe-sobre-o-codigo-de-obras-do-municipio-de-paranaiba-e-da-outras-providencias>> Acesso em: 06 set. 2019.

PARANAÍ. **Lei complementar n.º 08/2008** - Plano Diretor de Paranaíba - 2008 - Paranaíba-PR. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/paranaiba/lei-complementar/2008/1/8/lei-complementar-n-8-2008-dispoe-sobre-o-plano-diretor-define-principios-politicas-estrategias-e-instrumentos-para-o-desenvolvimento-municipal-e-para-o-cumprimento-da-funcao-social-da-propriedade-no-municipio-de-paranaiba-e-da-outras-providencias> Acesso em: 06 set. 2019.

ROLNIK, R.; KLINK, J. Crescimento Econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias? **Novos estudos CEBRAP**, n. 89, p. 89-109, 2011. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0101-33002011000100006>>. Acesso em: 01 de agosto de 2018.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013. Disponível em:

<<https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68702>>. Acesso em: 10 de maio de 2018

SANTOS, A. M. S. P. Planejamento urbano: para quê e para quem? **Revista de Direito da Cidade**, v. 1, n. 1, p. 85, 2006. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/9699/7599>>. Acesso em: 10 de maio de 2018

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos avançados**, v. 27, p. 41-53, 2013. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/ea/a/SvVY3qDMDfXwkZWXr7cMJ3m/>>. Acesso em: 11 de maio de 2018.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos avançados**, v. 27, p. 41-53, 2013. Disponível em:

<<https://www.scielo.br/j/ea/a/SvVY3qDMDfXwkZWXr7cMJ3m/>>. Acesso em: 11 de maio de 2018.

VAINER, C. *et al.* Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. *In: A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*, v. 3, p. 75-103, 2000. Disponível em: <<chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://labcs.paginas.ufsc.br/files/2011/12/16.-VAINER-C.B.-P%C3%A1tria-empresa-e-mercadoria.pdf>>. Acesso em: 11 de maio de 2018

VIAÇÃO CIDADE DE PARANAÍ. **Horários e itinerários**: Linha 14 - Faculdades (IFPR). Disponível em: <<http://www.cidadedeparanavai.com.br/horario/linha-14-faculdades-ifpr-16/>>. Acesso em: set. 2019.

---

<sup>i</sup> Arquiteta e urbanista pela Universidade Paranaense (2017). Especialização em Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável pelo Instituto Federal do Paraná (2019). Atualmente é professora do Centro universitário UniFatecie ministrando aulas de conforto ambiental, desenho técnico para o curso de graduação em Engenharia Civil e conforto acústico, design de interiores, projeto lumínico, materiais de construção e técnicas construtivas para o curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo. Email: [chirleibernardino@hotmail.com](mailto:chirleibernardino@hotmail.com)

<sup>ii</sup> Mestre em Ciências do Ambiente pela Universidade Federal do Tocantins – UFT. Especialista em Engenharia do Produto e Design pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUC/Pr. Formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Londrina, UEL. Professora Orientadora da Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - IFPR. Professora Efetiva do Instituto Federal do Paraná – IFPR e chefe da seção de projetos do Campus Paranaíba. Email: [ana.denardi@ifpr.edu.br](mailto:ana.denardi@ifpr.edu.br)

<sup>iii</sup> Doutora em Genética pela Universidade de São Paulo, USP, Brasil, com período sanduíche em Leibniz-Institut für Zoo-und Wildtierforschung. Mestre em Genética pela Universidade Federal de Minas Gerais, UFMG, Brasil. Graduada em Ciências Biológicas. Universidade Federal de Minas Gerais, UFMG, Brasil. Professora Orientadora da Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - IFPR. Professora de biologia no Instituto Federal do Paraná (IFPR). Email: [camila.lara@ifpr.edu.br](mailto:camila.lara@ifpr.edu.br)