

## EXPANSÃO URBANA, DISTRIBUIÇÃO E ACESSO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS: um olhar para Pato Branco – PR

Eloá Júlia de Cezaro Eidt<sup>1</sup>  
José Ricardo da Rocha Campos<sup>2</sup>  
Cristiane Maria Tonetto Godoy<sup>3</sup>

**RESUMO:** A expansão planejada de uma cidade pressupõe tanto a inserção de equipamentos comunitários para o atendimento da demanda oriunda do crescimento, quanto o acesso da população residente aos espaços públicos de lazer. A alocação de equipamentos urbanos comunitários pode representar uma ferramenta de bem-estar, convívio social e redução de assimetrias espaciais, pois seu posicionamento tem potencial de valorizar a vizinhança e incentivar o desenvolvimento. De forma análoga, sua distribuição desigual pode acentuar desigualdades e processos de segregação. Diante dessa perspectiva, foi analisada a expansão urbana de Pato Branco-PR, considerando também as características de distribuição de renda e a disponibilidade de equipamentos comunitários, bem como o posicionamento dos principais espaços de lazer públicos do município e suas possibilidades de acesso por meio do transporte coletivo, especialmente no contexto de pandemia por coronavírus. A proposta contribui para estudos de planejamento urbano e regional, e entre seus resultados foram identificadas disparidades na expansão e na distribuição de equipamentos urbanos comunitários entre as regiões da cidade, bem como restrições de acesso aos espaços públicos de lazer com maior diversidade de atividades através do transporte coletivo. Nesse sentido, é possível concluir que os espaços públicos da região central são amplamente acessados, contudo os locais com maior diversidade de atividades estão fora do centro e apresentam restrições de acesso por meio do transporte coletivo.

**Palavras-chave:** Expansão Urbana. Equipamentos Comunitários. Espaços públicos de lazer. Transporte Coletivo. Coronavírus.

**Abstract:** The planned expansion of one city presupposes the insertion of communitarian facilities to comply with demands arising from growth, as well the access of the resident population to the public spaces for leisure activities. The allocation of communitarian facilities may be a way to reach wellness, social coexist and reduce spatial asymmetries, because its positioning can improve appreciation to them neighborhood and to be a development promoter. Analogously, its uneven

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista. Mestranda em Desenvolvimento Regional - UTFPR Câmpus Pato Branco, bolsista CAPES na linha de pesquisa Regionalidade e Desenvolvimento. E-mail: [eloaeidt@gmail.com](mailto:eloaeidt@gmail.com)

<sup>2</sup> Possui Graduação em Agronomia e Mestrado em Produção Vegetal pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM) em Diamantina - MG. Doutor em ciências, área de concentração Solos e Nutrição Mineral de Plantas, pela Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ/USP) em Piracicaba - SP. Atuou nas seguintes áreas: Gênese, Morfologia e Classificação do Solo com ênfase na relação Solo/Paisagem; na relação entre a morfoestratigrafia e a formação do solos e Geofísica Rasa com o uso do Radar de Penetração do Solo (GPR). E-mail: [jricardo28@gmail.com](mailto:jricardo28@gmail.com)

<sup>3</sup> Possui graduação em Agronomia pela Universidade Federal de Santa Maria (2008) e mestrado em Extensão Rural pela Universidade Federal de Santa Maria (2011) e Doutorado no Programa de Pós-Graduação em Extensão Rural (2015), atualmente bolsista pós-doc do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional UTFPR Campus Pato Branco. Atuou também como tutor a distância da Universidade Aberta do Brasil - UFSM e como assessora territorial de gestão social do projeto Nedet/MDA. Tem experiência na área de Agronomia, com ênfase em Agronomia, atuando principalmente nos seguintes temas: agricultura familiar, agroecologia, educação ambiental, desenvolvimento rural sustentável e percepção ambiental, identidades e territórios ambientais. E-mail: [cristianegodoy@utfpr.edu.br](mailto:cristianegodoy@utfpr.edu.br)

distribution may accentuate inequalities and segregation processes. On this perspective, the behavior of urban expansion was analyzed in Pato Branco-PR, considering that characters of income distribution and community facilities availability, also the position of public leisure spaces and their access possibilities by collective transport, especially in the context of a coronavirus pandemic. That proposal contribute in studies of urban and regional planning, and among their results was identified disparities on expansion and distribution of communitarian facilities among different regions in the city, as well restrictions of access to the public leisure spaces with greater diversity of activities through public transport. In this sense, it is possible to conclude that public spaces in the central region are widely accessed, however the places with greatest diversity of activities are outside the center and have access restriction through public transport.

**Keywords:** Urban Expansion. Communitarian Facilities. Public leisure spaces. Collective Transport. Coronavírus.

## INTRODUÇÃO

O planejamento da expansão de uma cidade estruturada no sistema capitalista é pontuado como um processo de ordenamento territorial que, em tese, é capaz de reduzir assimetrias espaciais a partir do parcelamento do solo que é visto como ativo financeiro e, portanto, influencia na percepção de valor de uma determinada região (AMORIM, 2011; CARLOS, 2015). Através dessa concepção, o posicionamento de equipamentos urbanos comunitários é capaz de proporcionar, além da prerrogativa intrínseca de bem-estar social, maior atratividade especulativa à área de inserção, estimular e direcionar o desenvolvimento da cidade (NEVES, 2015). Em complemento, as pautas de humanização da cidade emergiram na discussão urbanística na segunda metade do século XX, resgatando a apropriação do espaço público como uma de suas vias (JACOBS, 2011; GHEL, 2015). Entre as adversidades para a efetivação dessa proposição, encontram-se o posicionamento dos respectivos locais na malha urbana e vácuos de mobilidade, especialmente no que diz respeito ao transporte coletivo (GOMIDE, 2006; ANDRADE; BAPTISTA, 2015). Diante do cenário de crescimento urbano identificado em Pato Branco, a problemática deste estudo envolve a evolução urbana do município, bem como a identificação da distribuição de equipamentos urbanos comunitários e a confrontação dos resultados encontrados com a classificação por faixas de renda. Assim, compreende ainda uma associação referente aos espaços públicos de lazer e a mobilidade urbana, destacando implicações da restrição de acesso sobre as características de uso dos mesmos, baseada em apontamentos de autores como Jacobs (2011), Ghel (2015), Gomide (2006) e Andrade e

Baptista (2015). A proposta contribui para estudos de planejamento urbano e regional, pois visa o estudo da qualidade de vida da população e o acesso à infraestrutura na cidade.

## **A PROPRIEDADE PRIVADA E A PRODUÇÃO DA CIDADE**

A aproximação de questões referentes à cidade na atualidade pressupõe o reconhecimento do capitalismo como sistema econômico vigente e hegemônico, em que a produção do espaço, em especial o urbano, não apenas reflete, mas constitui e reforça sua existência (AMORIM, 2011). Em outras palavras, a propriedade do solo como ativo financeiro serve a esse sistema e sua atuação como reprodutor social pode ser identificado, por exemplo, quando sua exploração pressiona e molda a produção da cidade (CARLOS, 2015). Portanto, a financeirização da propriedade privada, nessa perspectiva circunscrita a um produto imobiliário, torna-se o estímulo da sua própria especulação, em que o preço incorpora a valorização acumulada do bem em si ao longo do tempo, assim como absorve o montante específico dos usos distribuídos e equipamentos próximos disponíveis (AMORIM, 2011; CARLOS, 2015).

Diante da concepção da terra como um ativo, é estabelecida, por conseguinte, a regência da volatilidade característica dos movimentos de valorização mercadológica. Sob essa ótica, o interesse do capital se direciona de acordo com a expectativa de lucro, se afastando, assim, de áreas pouco valorizadas e se aproximando de locais que dispõem de probabilidades de maximização (AMORIM, 2011). Tal dinâmica concretiza a possibilidade de direcionamento do planejamento urbano, que por suposição, objetiva o ordenamento territorial e o bem-estar da população (AMORIM, 2011; NEVES, 2015). Contudo, a própria condição oscilante do interesse do mercado condiciona a efetivação apenas parcial dos pressupostos supracitados (CARLOS, 2015), gerando o panorama descrito por Harvey (2006) como desenvolvimento geográfico desigual.

## **INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS URBANOS COMUNITÁRIOS: uma potencialidade**

A implantação de equipamentos urbanos comunitários, usualmente tocantes ao poder público, pode ser empregada como uma ferramenta de ordenamento territorial e gestão social, pois apresenta potencial de promover o desenvolvimento de determinadas regiões (NEVES, 2015). Na legislação federal equipamentos urbanos comunitários são definidos como “instalações e espaços de infraestrutura urbana destinados aos serviços públicos de educação, saúde, cultura, assistência social, esportes, lazer, segurança pública, abastecimento, serviços funerários e congêneres” (Lei Federal nº 11.952/2009). É assegurado ainda pela Lei Federal nº 9.785 a destinação de espaços para tais equipamentos, quando do parcelamento de novas áreas, proporcionais à densidade de ocupação prevista no local pelo plano diretor ou nos parâmetros do zoneamento municipal. Contudo, a falta de critérios na instalação desses equipamentos pode ocasionar investimentos desproporcionais e o conseqüente favorecimento de áreas específicas, tornando a produção da cidade um meio fomentador da valorização seletiva (NEVES, 2015).

Em resposta à saturação da região central anteriormente abordada e aos interesses de expansão retratados por diferentes autores (AMORIM, 2011; CARLOS, 2015; NEVES, 2015), forma-se em determinado momento da progressão da cidade um panorama que propicia o processo de descentralização, através da constituição de novas centralidades (ALVES, 2011). Desse modo, a implantação de um equipamento nos referidos moldes, como um parque público, por exemplo, representa apoio ao bem-estar social e impacta significativamente em seu entorno (NEVES, 2015). Outra tipologia de empreendimento que impacta o desenvolvimento da área ao seu redor concerne a empreendimentos privados, como centros comerciais ou *shoppings centers*, que são frequentemente inseridos em regiões de alto poder aquisitivo, ou próximo de rodovias, onde exista a possibilidade de área a expandir (ALVES, 2011).

A premissa de densificação representa outro aspecto contraditório do crescimento urbano, uma vez que a concentração e sobreposição de atividades potencializa a realização

do ciclo do capital. Resguardadas as particularidades de cada arranjo urbano-territorial, esse movimento comum tende a tornar a parcela de solo onde se estabelece a referida concentração rara e disputada, gerando a expulsão da finalidade de habitação para regiões periféricas e estimulando o que, no âmbito do planejamento da cidade, concerne à ampliação do perímetro urbano (CARLOS, 2015). A antítese, portanto, alude ao processo de consolidação de uma centralidade que acaba por fomentar o espraiamento da malha urbanizada, e assim, a constante busca por novos espaços passíveis de especulação se encontra com a possibilidade de fomento derivada do planejamento territorial.

Entre as dificuldades atreladas à expansão, usualmente se destacam a distância e a falta de serviços básicos, mas que quando suplantadas, transformam a parcela de solo em questão em ativo imobiliário capaz de cumprir com o objetivo da circulação de capital (AMORIM, 2011). Cabe ressaltar que essa superação é geralmente vinculada a aportes públicos, através da instalação de infraestruturas mínimas solicitadas pela Lei Federal nº 9.785, como viária e hidrossanitária, bem como a destinação de equipamentos de uso comunitário, o que converge novamente para a área de planejamento e, como abordado anteriormente, influencia no valor final do produto que é a propriedade privada.

### **ESPAÇOS PÚBLICOS PARA ALÉM DA IMPLANTAÇÃO: a questão do acesso**

A garantia do serviço público de lazer é parte da função social urbana e assegurada pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), uma vez que sua efetivação conforma um exercício de diversidade e reafirma o preceito de pertencimento e valor social (GOMIDE, 2006). As propostas de humanização das cidades emergiram dentro do urbanismo na segunda metade do século XX, quando se evidenciaram as consequências decadentes das propostas modernistas alicerçadas em um desenho urbano predominantemente monofuncional e rodoviarista. Entre as sugestões apontadas para tornar o ambiente citadino mais seguro, vivaz e sustentável, destaca-se o resgate do espaço público como palco da ação social e propulsor da apropriação da cidade pelos indivíduos que nela vivem (JACOBS, 2011; GHEL, 2015).

Apesar da relevância do local público lúdico na cidade ser incontestável, a sua caracterização pode abranger diversos formatos e estruturas, desde atividades físicas, esportivas, infantis, contemplativas, ou ainda, de passagem. O traço comum dos referidos ambientes que se pretendem capazes de atender às demandas da complexa trama social urbana se traduz no dinamismo, alcançado, por exemplo, através da disposição de equipamentos heterogêneos, da valorização do pedestre e da prerrogativa de segurança (ANDRADE; BAPTISTA, 2015; GHIEL, 2015). Contudo, aspectos de dificuldades tanto de acesso a esses espaços quanto de mobilidade, aliados ao viés da valorização seletiva, indicam predominância frequente das áreas de lazer voltadas ao público de média e alta renda, o que reforça cenários de segregação espacial (GOMIDE, 2006; ANDRADE; BAPTISTA, 2015).

Uma das premissas do espaço público remete a interação social diversa, de pessoas conhecidas a estranhos. Todavia, a efetivação dessa prática nos ambientes urbanos atuais apresenta desafios, uma vez que a reserva é considerada um mecanismo de autopreservação e em última instância, sobrevivência, especialmente em se tratando das grandes cidades. O contato pressuposto difere então de um cenário inerentemente positivo, e carrega em si a possibilidade de ser hostil, principalmente quanto a grupos minoritários ou considerados indesejáveis por parte da população (ANDRADE; BAPTISTA, 2015).

Compreender a dinâmica de uso dos espaços públicos em cidades de maior porte perpassa, portanto, pela medição de poder, ou seja, onde a predominância de frequentadores do referido ambiente reflete as características da vizinhança, ocorre a definição de um estilo específico de ocupação e a conseqüente inibição de diferentes grupos. No caso brasileiro, esse fenômeno é ainda agravado pela desigualdade latente, e inclui também lacunas na mobilidade urbana que dificultam o acesso de parte da população aos serviços sociais básicos de saúde e lazer, restringindo-as às infraestruturas disponíveis dentro da abrangência da circulação pedonal diária (GOMIDE, 2006; ANDRADE; BAPTISTA, 2015; GONÇALVES; RIBEIRO, 2018).

Outra dificuldade da expansão urbana refere-se à questão da mobilidade, sendo esta regida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). A referida lei

estabeleceu prioridade ao fomento do transporte não motorizado ou ativo nas cidades brasileiras, e encontra-se em consonância com os princípios de mobilidade sustentável, que, entre outras recomendações, reforça o uso de modos de circulação que permitam o acesso à cidade com impactos mínimos ao meio ambiente (CRUZ; PAULINO, 2019). É possível relacionar tais proposições com a ideia de cidade humanizada tratada anteriormente, sem apresentar justificativas para as omissões concernentes aos vácuos de ingresso, e sim no sentido de indicar possibilidades de valorização da escala local e pedonal, desde que a mesma não seja compulsória.

Diversos estudos utilizam o parâmetro de 500 metros sugerido por Ghel (2015) como uma distância ideal entre equipamentos para ser percorrida a pé. Sua determinação pode, contudo, apresentar variações de acordo com as características locais, a exemplo da irregularidade do terreno, da atratividade do entorno, da existência de obstáculos físicos ou de proteção. Portanto, a distribuição de equipamentos urbanos comunitários, entre eles espaços públicos de lazer, ao longo de uma cidade é amparada tanto legal quanto socialmente. E adentrar no aspecto de acesso a esses locais por meio do transporte público pode representar, então, uma camada mais profunda dessa discussão.

Especialmente no ano de 2020, transformações em escala global estão sendo impulsionadas pela pandemia do Coronavírus SARS-CoV-2, indicado como predominantemente urbano, pois as cidades concentram 95% dos casos, dadas as características de transmissão e contágio (ONU-HABITAT, 2020). Em tempos de revisão de comportamentos e formas de interação, o uso dos espaços públicos também apresenta mudanças especialmente no sentido de incorporar aspectos para a manutenção das condições de saúde (BEZERRA; CUNHA JÚNIOR, 2020).

Uma pesquisa recente comparou as alterações no uso dos espaços públicos antes e depois da suspensão das medidas de confinamento em quatro cidades da Dinamarca, três delas com aproximadamente 60 mil habitantes (Horsens, Helsingør e Svendborg) e a capital Compenhagen, que conta uma população de cerca de 650 mil pessoas. Os resultados apontam para uma maior ocupação dos espaços públicos após a reabertura do que no período anterior, especialmente aqueles que contam com infraestruturas para atividades específicas. Houve um aumento significativo de pessoas idosas e crianças

utilizando as áreas públicas de lazer no segundo momento avaliado e, além disso, alterou-se a tipologia das atividades desempenhadas, sendo reduzido o tempo de passagem pela área e ampliada a permanência para ocupações físicas, lúdicas e de ócio (GHEL, 2020).

O levantamento aponta ainda que o próprio êxito da procura pelo espaço público de lazer e sua atmosfera de descontração dificultam a efetivação do cumprimento das medidas de distanciamento recomendadas durante a pandemia, porém avisos e elementos gráficos distribuídos pelos locais colaboram para o lembrete (GHEL, 2020). De modo complementar, outros estudos reforçam que o contágio viral é potencializado em lugares fechados e com atividades intensas, apresentando locais ao ar livre como sendo de baixo risco de transmissão (LINDE, 2020). Nesta conjuntura, restrições de acesso aos espaços públicos por meio do transporte coletivo reduzem também as alternativas de bem-estar da população de áreas adensadas e que dispõem de poucas opções de recreação compartilhada.

## **ASPECTOS METODOLÓGICOS**

O presente estudo objetiva identificar o processo de expansão urbana e a distribuição de equipamentos urbanos comunitários em Pato Branco-PR, bem como discutir o acesso aos espaços públicos de lazer por meio do transporte coletivo, especialmente no contexto de pandemia por coronavírus. O município de Pato Branco está localizado no sudoeste do estado do Paraná (Figura 01), conta com aproximadamente 538 km<sup>2</sup> de área territorial e cerca de 72 370 habitantes conforme o último censo realizado (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010), dos quais aproximadamente 94% residem na zona urbana. Sua economia é historicamente baseada na produção agrícola e atualmente complementada por atividades de comércio e prestação de serviços, com destaque para as áreas de saúde, educação e tecnologia, consolidadas por meio do intenso crescimento demográfico experimentado a partir da década de 1950 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010; KUNEN et al., 2019).



Figura 01 – Mapa de localização do município de Pato Branco – PR



Fonte: Adaptado de Google Earth (2020).

O rápido desenvolvimento do município, bem como seus elevados índices de qualidade de vida (IBGE, 2010), suscitam investigações do cenário existente, no intuito de contribuir para discussões acerca do planejamento urbano local e regional. Inicialmente foram consultados artigos científicos e literaturas que abordam a temática da expansão urbana, da influência da propriedade privada e o que a cerca na produção da cidade, e consequentemente, do uso de equipamentos urbanos comunitários para a valorização de determinadas regiões (HARVEY, 2006; AMORIM, 2011; CARLOS, 2015; NEVES, 2015). De modo complementar, buscou-se indicações do referido panorama no espaço patobranquense, como retratado no trabalho de Kunen et al. (2019).

Para a elaboração de informações complementares aos estudos do município e a comparação dos resultados encontrados com as proposições dos autores consultados, foram utilizados mapas temáticos municipais de 2006<sup>4</sup>, desenvolvidos para o Plano Diretor (PD) e o Mapa Base do município de 2017, obtidos através da Secretaria de Planejamento Urbano (PATO BRANCO, 2006). Considerando os dados disponíveis, foi realizada a sobreposição das manchas identificadas no mapa de evolução urbana entre os

<sup>4</sup> Cabe ressaltar que atualmente o Plano Diretor de Pato Branco está passando por nova revisão, conforme prazo estabelecido pela normativa, porém, os mapas temáticos atualizados serão disponibilizados para consulta pública apenas quando da finalização do processo.

anos de 2000 a 2007, com o traçado urbano do Mapa Base de Pato Branco de 2017, permitindo a identificação das áreas expandidas. Para a etapa de identificação dos equipamentos urbanos comunitários, foram sobrepostos os mapas de equipamentos urbanos, bem como de equipamentos de saúde e educação, respectivamente, todos datados de 2006. Buscou-se reduzir a defasagem de dados através da adição de obras e equipamentos comunitários recentes informados pela Prefeitura Municipal, assim como a verificação do posicionamento dos referidos no software de pesquisa geográfica Google Earth. Utilizou-se o levantamento disponível no Mapa Base de Pato Branco 2017 para a marcação dos lotes identificados como portadores de equipamentos, e a finalização do processamento foi novamente realizado em software gráfico.

O terceiro cruzamento referiu-se a sobreposição das informações coletadas na etapa anterior, alusivas aos equipamentos urbanos comunitários identificados no perímetro urbano, com a demarcação de distribuição apresentada no mapa temático de renda, datado de 2006. Apesar da lacuna temporal existente, a manutenção das premissas do zoneamento municipal aponta para uma provável sustentação das características gerais de faixa de renda nas áreas retratadas. Em relação ao acesso de áreas de lazer públicas, foi consultada a literatura especializada sobre espaços públicos e mobilidade urbana. Como objeto de análise, foram consultados novamente os supracitados mapas temáticos e mapas base do município de Pato Branco, bem como informações da Prefeitura Municipal relacionadas aos espaços públicos de lazer disponíveis e os itinerários do transporte coletivo municipal. Dessa forma, mesmo no contexto de pandemia, frequentar espaços públicos de lazer é permitido no município, desde que se mantenha o uso constante de máscara, distanciamento de cerca de dois metros e demais recomendações. Para a análise, foram sobrepostas as informações de espaços públicos disponíveis no município patobranquense que dispõem de estruturas mínimas de lazer<sup>5</sup>, com os trajetos de transporte coletivo local durante a pandemia. Considerando o raio de abrangência de 500 metros apontado por Ghel (2015) como ideal para percursos peatonais, contabilizaram-se quantas e quais linhas de transporte coletivo atendiam aos equipamentos determinados. Assim, foi possível identificar as áreas menos favorecidas por esses serviços, e outras

---

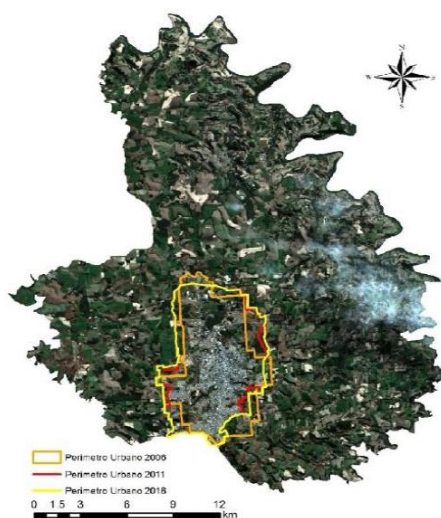
<sup>5</sup> Foram considerados apenas os espaços que dispunham de no mínimo dois equipamentos de lazer diferentes, como playground, pista de caminhada, academia ao ar livre e/ou similares.

relações espaciais concordantes ou discordantes das proposições apontadas pelos autores consultados.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

A característica de diversidade econômica observada em Pato Branco alimenta, juntamente com outros fatores, o crescimento da área urbana que ocorre dentro da delimitação do perímetro urbano. A definição do mesmo se concretiza através das diretrizes contidas no Plano Diretor Municipal, e as modificações no traçado do perímetro urbano do local de estudo entre 2006 e 2016, encontram-se retratadas na Figura 02.

Figura 02 – Mapa do município de Pato Branco – PR e delimitações do perímetro urbano referente aos anos de 2006, 2011 e 2016

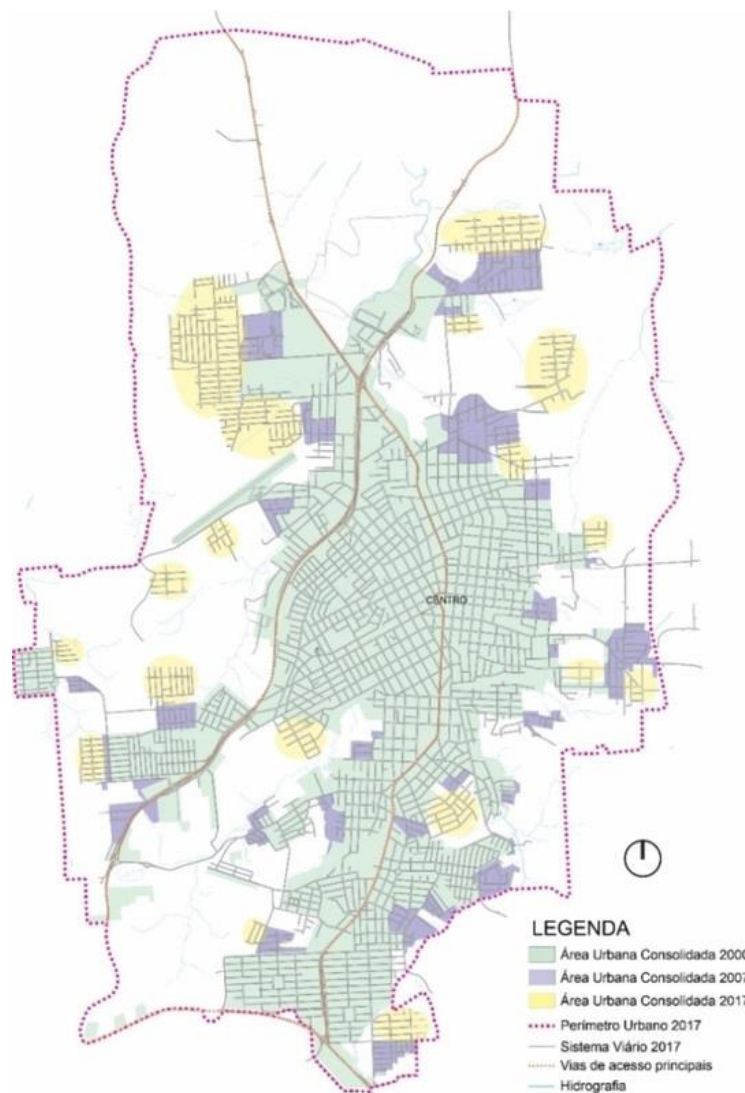


Fonte: KUNEN et al. (2019, p. 690).

Através da Figura 02 é possível identificar que entre os anos de 2006 a 2011 a delimitação do perímetro urbano foi reduzida na região sul e ampliada nas regiões norte e leste (KUNEN et al., 2019). Ainda na mesma figura, é demonstrado o posicionamento da malha urbana de Pato Branco em relação ao território do município, ou seja, o perímetro da cidade percorre a borda limítrofe municipal em sua região sul, o que representa uma barreira ao crescimento desta área. O perfil da malha predominantemente estruturado no

eixo norte-sul acompanha a conformação topográfica das bacias hidrográficas presentes no local, o que ressalta um menor aproveitamento das regiões leste e oeste, e consequente caráter longilíneo do mapa (KUNEN et al., 2019). O comportamento relativo ao crescimento urbano de Pato Branco entre os anos de 2000 e 2017 pode ser observado na Figura 03, onde as áreas na cor verde demonstram a malha urbana consolidada no município até o ano 2000, as manchas roxas representam os espaços ocupados entre a referida data e 2007, constando em amarelo as regiões expandidas de 2007 a 2017.

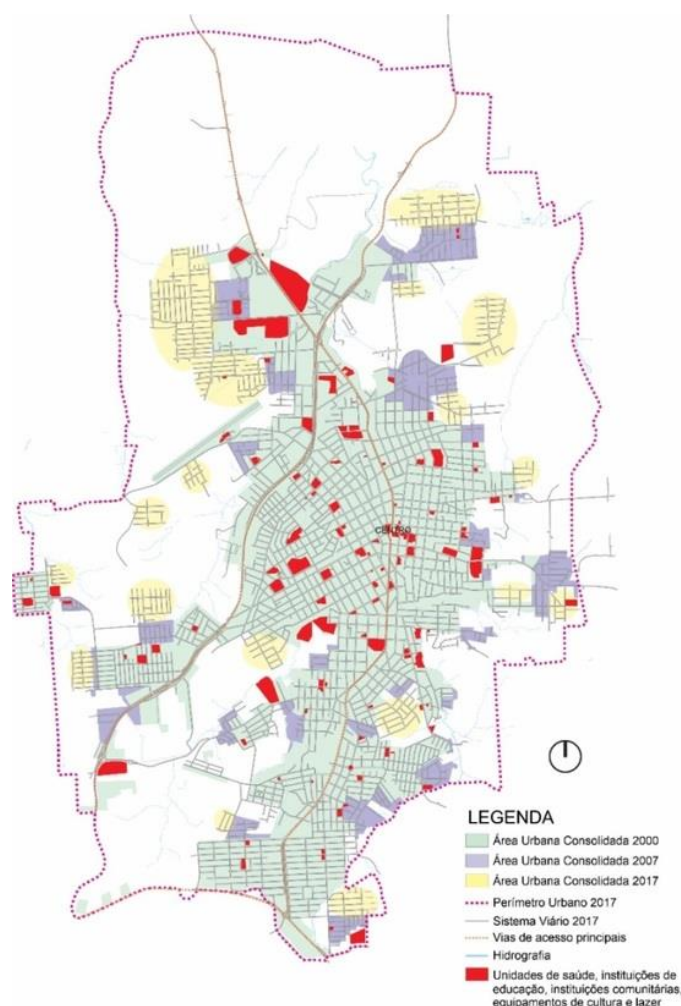
Figura 03 – Mapa da evolução urbana de Pato Branco – PR de 2000 a 2017



Fonte: Modificado de Mapa de Expansão da Urbana 2000-2007 (2020).

Apesar do formato predominantemente longilíneo da malha urbana, as demarcações da Figura 03 para os anos de 2000 a 2007 demonstraram um crescimento relativamente homogêneo considerando as diferentes regiões. A partir de 2007, porém, verificou-se uma intensificação na expansão dos bairros, especialmente da região norte, consolidando o espraiamento do tecido urbano no território, indicado por Carlos (2015). No caso de Pato Branco, entre os anos de 2011 e 2016, foram aprovados 3.832 lotes, distribuídos em 47 loteamentos, conforme dados do cadastro municipal. Essa concentração de parcelamentos conformou o montante total de 10 588 lotes vagos registrados no ano de 2016, ocasionando uma taxa de 25% das unidades existentes no município em situação de vacância (KUNEN et al., 2019). Essa escalada no número de unidades também é perceptível na Figura 03, que demonstra um aumento significativo da malha consolidada entre 2007 e 2017. A taxa de crescimento geométrico do município de Pato Branco, estimada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010), é de 1,52%, o que equivale a um acréscimo de 1100 pessoas por ano. Supondo hipoteticamente que cada um desses novos moradores efetivasse a compra de um lote, ainda assim, o número de unidades disponíveis no ano de 2016 atenderia a referida demanda fictícia por 9,63 anos. Portanto, a proporção relatada não apresenta justificativa efetiva, especialmente quando confrontados os investimentos necessários para a sua consolidação, o que indica concordância do panorama local com a prerrogativa supracitada de Amorim (2011). Na Figura 04 está representado o posicionamento de equipamentos urbanos comunitários no município de Pato Branco, a exemplo de unidades de ensino e de saúde, instituições, clubes, praças e parques, sobre a hierarquia de expansão abordada anteriormente. A proporção da marcação do equipamento equivale à área aproximada do lote que abriga a referida estrutura.

Figura 04 – Mapa da evolução urbana de 2000 a 2017 e distribuição de equipamentos urbanos comunitários em Pato Branco – PR

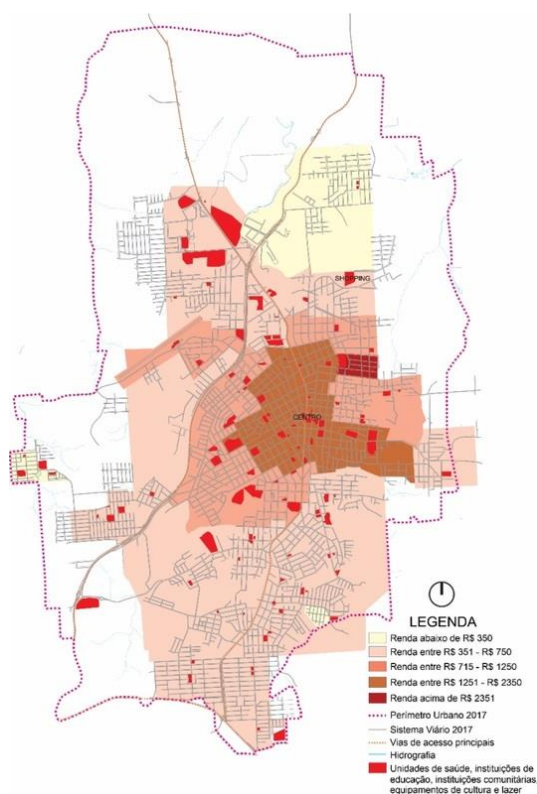


Fonte: Modificado de Mapa de Expansão Urbana 2000-2007 e Mapa de Equipamentos Públicos (2020).

O posicionamento dos equipamentos representado na Figura 04 apontou para um desequilíbrio, tanto em número quanto em área proporcional, das regiões norte e central, especialmente para o sul. O recente crescimento da porção noroeste, atrelado ao número de equipamentos disponíveis, pode indicar o desenvolvimento de uma nova centralidade (ALVES, 2011) na referida área, assim como sugere um estímulo à orientação do crescimento e valorização da mesma (NEVES, 2015). Além disso, os espaços vazios disponíveis dentro do perímetro urbano também reforçam esse direcionamento. A última

comparação proposta neste estudo abrangeu a sobreposição dos equipamentos urbanos comunitários e as faixas de classificação por renda (PATO BRANCO, 2006), retratados na Figura 05.

Figura 05 - Mapa da distribuição de equipamentos urbanos comunitários e das faixas de classificação por renda no município de Pato Branco – PR

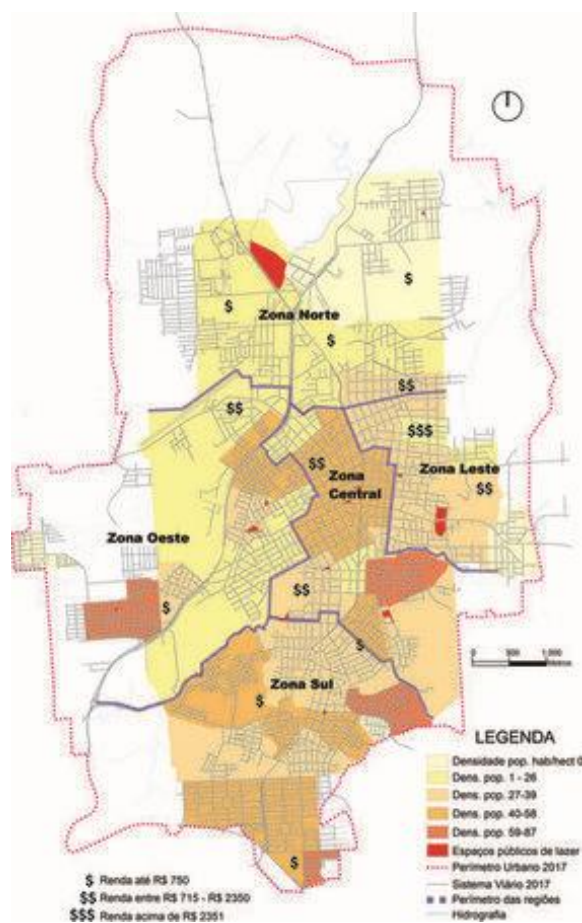


Fonte: Modificado de Mapa de Equipamentos Públicos e Mapa de Classificação por Renda (2020).

O resultado da Figura 05 demonstrou a concentração de equipamentos urbanos comunitários nas áreas de renda média a alta, retratando o desequilíbrio geográfico de Harvey (2006). A distribuição também sugere concordância com o cenário descrito por Amorim (2011), em que a produção do solo se direciona para áreas que possuam potencial de valorização, no caso de Pato Branco, especialmente na região norte. Outro ponto de interesse refere-se ao posicionamento característico de um *shopping center*, retratado por Alves (2011), e corroborado no município, pois a mancha referente a este equipamento se localiza a nordeste do mapa, no limite da mancha de renda intermediária, mas ainda

próxima dos bairros de maior poder aquisitivo e com possibilidade de expansão para leste. Além disso, a categoria do zoneamento foi alterada nas proximidades deste equipamento (PATO BRANCO, 2017), transformando a área de zona residencial (ZR-3) em zona de expansão central (ZC-1), concedendo assim, entre outros aspectos, um aumento expressivo no coeficiente de aproveitamento e no número de pavimentos. A intervenção sugere a concordância aos pressupostos de Carlos (2015) e Neves (2015) de que a instalação de um equipamento pode pressionar e moldar o crescimento da cidade. Em outra sobreposição realizada, foi possível avaliar a distribuição de renda e densidade populacional de Pato Branco em relação à distribuição de espaços públicos que possuem alguma infraestrutura de lazer como academia ao ar livre, pista de caminhada e/ou playground, na Figura 06.

Figura 06 – Mapa de densidade, distribuição de renda e espaços públicos de lazer em Pato Branco – PR



Fonte: Modificado de Mapa de Renda e Mapa de Densidade Real (2020).



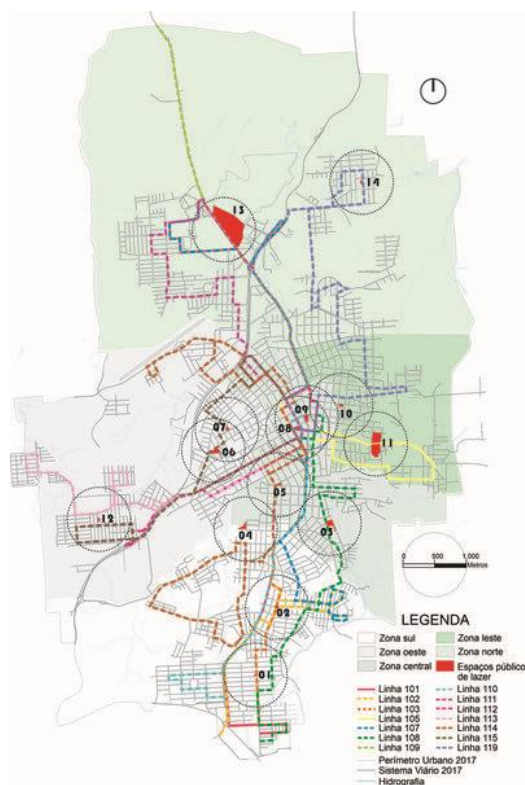
A partir da Figura 06 é possível identificar duas áreas de lazer públicas que contam com maior área em comparação às outras, sendo respectivamente, dois terrenos que integram o Complexo Poliesportivo Municipal Frei Gonçalo e o Largo da Liberdade, localizados na zona leste, que apresenta também a maior taxa de renda do município, e o Parque Ambiental Vitório Piassa na zona norte. As características de densidade são, em sua maioria, discrepantes em relação ao posicionamento dos espaços lúdicos, sendo a zona central a única região que apresenta alta taxa de densidade e maior número de opções de áreas de lazer públicas e com infraestrutura.

As zonas sul e oeste apresentam-se como as localidades de maior densidade depois da região central, porém os espaços existentes apresentam pequenas áreas. Esse cenário sugere a predominância de áreas de lazer direcionadas ao público de média e alta renda, apontado por Gomide (2006) Andrade e Baptista (2015). Cabe ainda ressaltar que está em curso o processo de licitação de praças para quatro bairros das zonas sul, oeste e norte. São apresentadas na Figura 07 as linhas do atual serviço de transporte coletivo<sup>2</sup> e a localização dos principais espaços públicos de lazer<sup>6</sup> na cidade de Pato Branco, que variam de praças de bairros a parques ambientais.

---

<sup>6</sup> Para a confecção do Mapa da Figura 07 foram considerados os itinerários do transporte coletivo municipal relativos ao mês de julho de 2020 (TUPA, 2020), recorte temporal que abrange as especificações extraordinárias do período de pandemia.

Figura 07 – Mapa do itinerário de transporte coletivo em julho de 2020 e a distribuição dos espaços públicos de lazer nas regiões de Pato Branco – PR



Fonte: Adaptado de Mapa Base (2017) e TUPA (2020).

Conforme a Figura 07, a maior parte dos locais públicos de lazer que dispõem de alguma infraestrutura no município, pode ser alcançada por pelo menos uma linha do transporte coletivo dentro do raio de abrangência proposto de 500 metros. As praças centrais apresentam o maior número de opções de acesso através da modalidade de transporte avaliada, contudo os dois locais com maior área e diversidade de atividades posicionam-se fora do centro, nos pontos 11 e 13. Para esclarecer a sobreposição das rotas do transporte coletivo patobranquense, a Tabela 01 demonstra quantas e quais linhas estão sob o raio de abrangência pedonal de 500 metros de cada espaço de lazer avaliado, contabilizando um total de catorze trajetos.

Tabela 01 - Linhas de transporte coletivo que acessam os espaços públicos de lazer em Pato Branco no mês de julho de 2020

Espaço público	Linha dentro do raio de 500m	Σ de linhas
01 - Praça do Bairro Alvorada	101, 102, 103, 108 e 110	05
02 - Praça da Rotatória Bairro Sudoeste	101, 102, 103, 107, 108 e 110	06
03 - Parque Cecília Cardoso	101, 102, 103, 107, 108 e 110	06
04 - Parque Linear Caminhos do Ligeiro	114	01
05 - Praça Bairro Santa Terezinha	101, 102, 103, 107, 110, 112, 113 e 114	08
06 - Praça Bairro Jardim Primavera	112, 113 e 115	03
07 - Parque Ambiental Rio das Pedras	115	01
08 - Praça da Prefeitura	todas	14
09 - Praça Presidente Vargas (Central)	todas	14
10 - Praça do Teatro Naura Rigon	101, 102, 103, 105, 107, 108, 109, 111, 112, e 119	10
11 - Complexo Poliesp. Munic. Frei Gonçalo e Largo da Liberdade	105	01
12 - Praça do Bairro Planalto	112, 113 e 115	03
13 - Parque Ambiental Vitório Piassa	101,102, 107, 109 e 111	05
14 - Praça do Bairro São Francisco	119	01

Fonte: Autoria própria (2020).

Com a somatória das linhas, é possível identificar quatro espaços que abrangem apenas um itinerário de transporte coletivo em até 500 metros, ou seja, são áreas que apresentam caráter de atendimento no nível do bairro. É importante ressaltar que o ponto número 11 representa o complexo de maior diversidade de atividades do município, possuindo desde quadras poliesportivas, pistas de caminhada, pista de skate, playground e um centro aquático, apesar de ser atendido por somente uma linha de transporte coletivo de segunda a sexta-feira. Aos sábados o referido trajeto também não é executado a partir do meio-dia. As áreas número 08 e 09 são praças do centro da cidade e contempladas por todas as linhas de transporte coletivo, o que favorece sua ampla utilização e reforça a proposição de mobilidade sustentável defendida por Cruz e Paulino (2019). A necessidade do uso de transporte particular para acessar outros espaços importantes, é, contudo, uma discrepância dos preceitos de inclusão apontados por Gomide (2006), Andrade e Baptista

(2015), e Gonçalves e Ribeiro (2018), assim como das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em decorrência do atual contexto de pandemia encontra-se vetada a circulação do transporte coletivo no município de Pato Branco aos domingos e feriados, sendo permitido o deslocamento de segunda a sábado no período das 6h até às 20h (PATO BRANCO, 2020). Dessa forma, o acesso aos espaços públicos de lazer pelo referido meio se torna ainda mais limitado justamente aos finais de semana, quando a disponibilidade de tempo livre se intensifica, reforçando a necessidade de proporcionar diferentes opções para a manutenção da saúde e bem-estar da população dentro da abrangência pedonal. Entre as limitações deste estudo são ressaltadas a possível defasagem das informações apresentadas nos Mapas Temáticos do município disponíveis, datados de 2006, assim como o panorama extraordinário de itinerários do transporte coletivo. Cabe apontar ainda que o crescimento urbano é um processo complexo e variável e, portanto, uma avaliação ajustada demanda revisões constantes, de acordo com alterações de zoneamento e do Plano Diretor, por exemplo, assim como a adição das múltiplas dimensões que compreendem o processo de produção da cidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do cruzamento dos mapas e informações obtidas, foi possível identificar que o crescimento na primeira década de 2000 foi em menor escala e mais homogêneo do que na década seguinte, onde a região norte expandiu em proporção visivelmente maior do que a região sul. Entre as hipóteses apuradas, a limitação de território na porção sul pode ser um dos fatores que dificultam o crescimento da área. O número de lotes vagos disponíveis no ano de 2016 demonstrou atender a demanda de crescimento do município por, no mínimo, cerca de 10 anos, sugerindo uma possível saturação do mercado imobiliário. Além disso, a região noroeste de Pato Branco apresenta características de uma nova centralidade em formação, concentrando equipamentos urbanos comunitários, bem como áreas favoráveis à expansão dentro do perímetro urbano.

Em relação aos equipamentos urbanos comunitários disponíveis na cidade de Pato Branco, foi possível constatar a disparidade existente, tanto em área quanto em número de unidades, especialmente entre as regiões do centro e norte, comparadas com o sul. Ao avaliar essa distribuição também em relação à faixa de renda, novamente as regiões de classificação intermediária e alta dispõem de mais opções. Especificamente sobre os espaços de lazer, as zonas sul e oeste apresentam-se como as localidades de maior densidade e menor disponibilidade, sendo os dois espaços com a maior área posicionados na zona leste e norte, o que indica o favorecimento das áreas de média e alta renda nesse quesito. Em relação a abrangência do transporte coletivo em Pato Branco, todas as linhas avaliadas passam pela região central, o que permite que os espaços públicos de lazer dessa área sejam os mais acessíveis. Não obstante, é importante reavaliar a proporção de impacto dos locais que contam com infraestrutura diversificada e, portanto, grande potencial, mas que atuam apenas na escala do bairro. Uma das maneiras de aumentar sua abrangência pode ser pela implantação de novos itinerários de transporte coletivo.

## REFERÊNCIAS

**ALVES**, Lidiane Aparecida. Reestruturação urbana e criação de novas centralidades: considerações sobre os shoppings centers. Revista Caminhos de Geografia, Minas Gerais, v. 12, n. 37, mar/2011, p. 171 – 184, 2011. Disponível em <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16395>. Acesso em: 27 jun. 2020.

**AMORIN**, Wagner Vinicius. Reestruturação urbana e valorização imobiliária em londrina – PR. Revista da ANPEGE (Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia). v. 7, n. 07, p. 13-29, jan./jul. 2011. Disponível em: <http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6536>. Acesso em: 20 jun. 2020.

**ANDRADE**, Luciana T. de; **BAPTISTA**, Luís V. Espaços públicos: interações, apropriações e conflitos. Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, v.29, p. 129-146, 2015. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/1300/1141>. Acesso em: 25 jun. 2020.

**BEZERRA**, Mariana Andrade; **CUNHA JÚNIOR**, Moisés Ferreira. Cidades, espaços públicos e comportamento: discussões sobre o cenário urbano no contexto de pandemia global. Site Observatório das Metrópoles. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. São Paulo, 11 jun. 2020. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/cidades-espacos-publicos-e-comportamento-discussoes-sobre-o-cenario-urbano-no-contexto-de-pandemia-global/>. Acesso em: 14 jul. 2020.

**BRASIL**. Decreto n. 7.341, de 22 de outubro de 2010. Regulamenta a Lei no 11.952, de 25 de junho de 2009, para dispor sobre a regularização fundiária das áreas urbanas situadas em terras da União no âmbito da Amazônia Legal, definida pela Lei Complementar no 124, de 3 de janeiro de 2007, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 out. 2010. Seção 1, p. 1. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7341.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7341.htm). Acesso em: 25 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei n. 9.785, de 29 de janeiro de 1999. Altera o Decreto-Lei no 3.365, de 21 de junho de 1941 (desapropriação por utilidade pública) e as Leis nos 6.015, de 31 de dezembro de 1973 (registros públicos) e 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (parcelamento do solo urbano). Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 29 jan. 1999. Seção 1, p. 5. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9785.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9785.htm). Acesso em: 25 jun. 2020

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras

providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Seção 1, p. 1-5. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 14 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 04 jan. 2012. Seção 1, p. 1-3. 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: 14 jul. 2020.

**CARLOS**, Ana Fani A. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: CARLOS, Ana Fani A. et al. (org). Crise urbana. São Paulo: Ed. Contexto; p. 25-35, 2015. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/002803152>. Acesso em: 20 jun. 2020.

**CRUZ**, Silvia Stuchi; **PAULINO**, Sônia Regina. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. *Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana*. v. 11, 2019. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/Urbe/article/view/25392>. Acesso em: 05 jul. 2020.

**GHEL**, Jan. Cidades Para Pessoas. Tradução Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

\_\_\_\_\_. Public Space & Public Life during COVID 19. 2020. Apresentação online. Disponível em: <https://covid19.gehlpeople.com/>. Acesso em: 14 jul. 2020.

**GOMIDE**, Alexandre de Ávila. Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais. *Periódico Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), n.12, p. 242-250, 2006. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas\\_sociais/ensaio5\\_alexandre12.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf). Acesso em: 01 jul. 2020.

**GONÇALVES**, Peterson Dayan Machado; **RIBEIRO**, Rômulo José da Costa. O desempenho da mobilidade urbana a partir da configuração espacial da cidade. In: CONGRESSO PLURIS, 8., 2018, Coimbra. Atas do Congresso. Disponível em: <https://www.dec.uc.pt/pluris2018/Paper1216.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2020.

**GOOGLE**. Google Earth website. Disponível em: <https://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/>. Acesso em: 20 jun. 2020.

**HARVEY**, David. A produção capitalista do espaço. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006.

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE).** Cidades. Panorama de Pato Branco. 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/pato-branco/panorama>. Acesso em: 20 jun. 2020.

**JACOBS,** Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. Tradução Carlos S. M. Rosa. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

**KUNEN,** Adriana et al. Contextualização do desenvolvimento urbano do município de Pato Branco-PR nos últimos dez anos a partir de dados de sensoriamento remoto. Revista Brasileira de Geografia Física, v.12, n.02, p. 681-696, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/rbgfe/article/view/238678>. Acesso em: 26 jun. 2020.

**LINDE,** Pablo. O ar livre como profilaxia contra o coronavírus. El País, Madri, 29 mai. 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/sociedade/2020-05-29/o-ar-livre-como-profilaxia-contra-o-coronavirus.html>. Acesso em: 15 jul. 2020.

**NEVES,** Fernando Henrique. Planejamento de equipamentos urbanos comunitários de educação: algumas reflexões. Cadernos MetrÓpole, vol.17, n.34, p.503-516, 2015. Disponível em [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S2236-99962015000200503&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2236-99962015000200503&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt). Acesso em: 20 jun. 2020.

**ONU-HABITAT.** UN-Habitat COVID-19 Response Plan. Abril 2020. Apresentação online. Disponível em: [https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/04/final\\_unhabitat\\_covid-19\\_response\\_plan.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/04/final_unhabitat_covid-19_response_plan.pdf). Acesso em: 14 jul. 2020.

**PATO BRANCO.** Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento Urbano. Mapas temáticos, 2006.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 73, de 21 de dezembro de 2017. Altera categoria do zoneamento. Disponível em: <http://www.patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Lei-Complementar-73-2017-Altera-Per%C3%ADmetro-Urbano-Shopping-Pato-Branco.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Portaria Municipal Nº 06/2020. Secretaria de Engenharia, Obras e Serviços Públicos. Disponível em: <http://www.patobranco.pr.gov.br/wp-content/uploads/2020/04/portaria-006-2020.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2020.

**TUPA.** Cartilha COVID-19. Transporte Urbano de Pato Branco. Pato Branco, 2020. Disponível em: <http://tupapb.com.br/images/PlanilhaAtualizadaCOVID19.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2020.