
DA EXPANSÃO À DISPERSÃO: OS IMPACTOS DA OCUPAÇÃO DESORDENADA DO SOLO NA MOBILIDADE URBANA EM LONDRINA/PR

FROM EXPANSION TO DISPERSION: THE IMPACTS OF DISORDERED LAND OCCUPATION ON URBAN MOBILITY IN LONDRINA/PR

João Augusto Cecilio Ferraz¹
Jovana Henrique Cecilio Ferraz²

RESUMO

Este artigo tem como objetivo analisar o processo de ocupação do solo urbano e o crescimento populacional do município de Londrina/PR desde o seu surgimento, fundação até os dias atuais, buscando compreender os impactos causados pelo desenvolvimento acelerado e o crescimento exponencial da cidade na mobilidade urbana. Para tal, resgata-se produções bibliográficas sobre a história do município e as alterações na legislação no período em questão. Ressalta-se ainda, a necessidade de compreender as relações humanas e seu papel na produção do espaço urbano e na mobilidade urbana, bem como os impactos do processo de urbanização na qualidade de vida do ser humano, em especial os moradores de Londrina/PR. Apoiar-se o presente estudo na criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Ministério das Cidades em meados de 2005, que teve papel fundamental para o avanço de medidas de controle do crescimento das cidades e ações de intervenção urbana que refletiram diretamente na qualidade de vida dos usuários.

Palavras-chave: mobilidade urbana; dispersão urbana; relações humanas; qualidade de vida.

ABSTRACT

This article aims to analyze the process of urban land occupation and population growth in the municipality of Londrina/PR since its emergence, foundation until the present day, seeking to understand the impacts caused by accelerated development and the exponential growth of the city on urban mobility. To this end, bibliographical productions on the history of the municipality and changes in legislation in the period in question are retrieved. It is also important to highlight the need to understand human relationships and their role in the production of urban space and urban mobility, as well as the impacts of the urbanization process

¹ Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade Pitágoras de Londrina, Pós-graduado em Docência no Ensino Superior, Engenharia de Tráfego, Urbanismo ambos pela Universidade Anhanguera, e Mobilidade Urbana pela Universidade Norte do Paraná, UNOPAR, Pós-graduando em Direito Imobiliário Aplicado pela Universidade Norte do Paraná, UNOPAR. Arquiteto e Urbanista na empresa CABANA29 e Docente Universitário no curso de Psicologia na Faculdade Dom Bosco de Cornélio Procópio, Paraná. Email:arquitetura.joaogaugusto@gmail.com

² Graduada em Psicologia pelo Centro Universitário Filadélfia, UNIFIL, Pós-graduada em Auditoria em Saúde pela Universidade Norte do Paraná, UNOPAR. Psicóloga Clínica no Consórcio Intermunicipal de Saúde Norte do Paraná (CISNOP - 18º Regional de Saúde) e clínica particular, Docente e Coordenadora do Curso de Psicologia da Faculdade Dom Bosco de Cornélio Procópio, Paraná. Email: psicologa.jovanaferraz@gmail.com

on the quality of life of human beings, especially residents of Londrina/PR. This study is based on the creation of the National Urban Mobility Policy and the Ministry of Cities in mid-2005, which played a fundamental role in advancing measures to control the growth of cities and urban intervention actions that directly reflected the quality of life of users.

Keywords: urban mobility; urban dispersion; human relations; quality of life.

1 INTRODUÇÃO

O aumento exponencial da população urbana na década de 1940 no município de Londrina – norte do estado do Paraná – culminou na ocupação desordenada do território, propiciado pela falta de políticas públicas eficientes desde a implantação da cidade.

O crescimento populacional e a expansão territorial são pontos de partida desta pesquisa, que busca compreender os impactos dos movimentos humanos na mobilidade urbana em Londrina. A investigação incluiu a revisão bibliográfica, análise histórica, legislações, morfologia urbana, além da sistematização de dados de levantamento, buscando sobrepor informações para compreensão dos impactos causados e possíveis ações de intervenção no planejamento urbano.

A ocupação do território ocorre de diversas maneiras, no caso de Londrina, de acordo com Polidoro (2011), foi de forma dispersa, quando a cidade se espalha horizontalmente criando vazios urbanos. Esta configuração da ocupação da terra tem papel relevante para compreensão dos problemas de mobilidade urbana, visto que a partir dos movimentos humanos dentro do território surgem as demandas e conseqüentemente as problemáticas da população.

O município de Londrina é atualmente o segundo maior do estado do Paraná, atrás apenas da capital Curitiba. Os seus 555.937 habitantes (IBGE, 2022), enfrentam diariamente problemas de mobilidade agravados pela falta de planejamento e controle sobre a ocupação do território. Desta forma, é fundamental o estudo da relação entre ocupação do território e os problemas de mobilidade gerados por tal ocupação, e também os impactos no bem estar da população.

2 FUNDAMENTAÇÃO

Considerando o crescimento desordenado das cidades brasileiras, principalmente na década de 1950 como descreve a Cartilha de Mobilidade Urbana (2015), e Londrina tendo

acompanhado esse salto populacional, alavancado pela mecanização das atividades rurais (Polidoro, 2011), a falta de planejamento foi fator dominante para a ocupação desordenada e consolidação das cidades de forma dispersa.

Tendo como base a Constituição Federal do Brasil (1988) e a Carta de Atenas (1933), que determinam a função social da cidade, os direitos dos cidadãos e os deveres do estado, a mobilidade urbana vem ganhando relevância relacionada diretamente com a qualidade de vida da população; dessa forma, torna-se importante a pesquisa sobre a relação entre a ocupação do espaço, o uso do solo, as relações humanas e a mobilidade urbana.

Esta análise servirá como referência na compreensão sobre a produção do espaço urbano, e permitirá propor ações focadas na resolução de problemas de mobilidade enfrentados pela sociedade; desta forma, justifica-se a pesquisa pelas possíveis contribuições no planejamento a curto, médio e longo prazo da cidade de Londrina/PR.

3 METODOLOGIA

Tendo como objetivo a compreensão das relações humanas na produção do espaço urbano e a mobilidade urbana, a presente pesquisa foi desenvolvida em caráter descritivo qualitativo.

Inicialmente, elaborou-se uma revisão bibliográfica sobre temas como: expansão urbana, dispersão urbana, mobilidade urbana, interações humanas e qualidade de vida. Consequente, uma pesquisa sobre a história de Londrina, construindo uma linha do tempo e associando a legislações locais, regionais e nacionais. Após, foram realizadas observações *in loco*, com objetivo de coletar dados atualizados referente a mobilidade urbana na cidade de Londrina/PR, e pôr fim a sobreposição e sistematização das informações.

4 DEBATE SOBRE A CIDADE

De acordo com as teses apresentadas neste, a cidade que conhecemos é constituída de forças que se embatem num conflito intrínseco nas relações cotidianas, a partir destes conflitos nascem algumas condicionantes: econômicas, sociais, políticas, históricas e outras, que se materializam no espaço urbano e conseqüentemente estão relacionados com os espaços construídos que por sua vez influenciam no comportamento dos indivíduos que habitam estes

espaços.

Estes conflitos ganham sentidos diversos em cada novo dia, pois, o espaço urbano está consequentemente ligado às interações humanas, ou seja, os relacionamentos entre as estruturas existentes na sociedade se modificam a cada dia, formando assim o espaço social ou espaço comum. Desta forma, o espaço urbano é totalmente impactado pela forma de vida do ser humano.

Um dos grandes problemas atuais das cidades está ligado aos acontecimentos da vida, ou seja, o espaço na maior parte das vezes não acompanha a evolução das relações humanas, ficando obsoleto e deixando de cumprir o papel de subsidiar as interações, impactando diretamente na qualidade de vida e na produtividade de uma sociedade. Para delinear esta pesquisa, é necessário compreender alguns aspectos teóricos que fundamentam o tema.

A função social da cidade

No artigo 182 da Constituição Federal (1988) “*a política de desenvolvimento urbano tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade*”; a Carta de Atenas (1933) determina que as funções sociais da cidade “*são quatro: habitação, trabalho, circulação e recreação*”.

No ano de 2003 foi elaborada uma nova Carta de Atenas, atualizando-a aos desafios e visões do século XXI; ela propõe basicamente 10 funções ou conceitos: cidade para todos, buscando a inclusão das comunidades; cidade participativa, junto a gestão pública; cidade protegida, livre de guerras e proporcionando o bem-estar; cidade saudável, respeitando as normas da OMS; cidade produtiva, fortalecendo a formação dos cidadãos; cidade inovadora, utilizando tecnologias para o desenvolvimento; cidade acessível, com estratégia de transporte integrado; cidade ecológica, com desenvolvimento sustentável; cidade social e cultural; cidade contínua, protegendo o patrimônio histórico.

É possível observar que desde a primeira carta de Atenas (1933) é função social da cidade a promoção da circulação, acessibilidade e mobilidade, e, de acordo com Gehl (2014), a função da cidade é proporcionar encontros e ser fórum social para os moradores.

As relações humanas e a produção do espaço urbano

Na atualidade é indispensável abordar as relações humanas no estudo do espaço urbano, visto que o espaço é formado e vivenciado pelo ser humano, como cita Gehl (2014), “*primeiro nós moldamos as cidades – então, elas nos moldam*”; ou seja, a formação da cidade está condicionada a vida de seus habitantes, logo seus habitantes são afetados pela ação coletiva e pela composição do espaço urbano.

Zygmunt Bauman, sociólogo Polonês, conhecido pelas análises críticas sobre a sociedade pós-moderna e contemporânea, disseminou mundialmente a teoria de que vivemos na era da “*modernidade líquida*” (Bauman, 2000); essa teoria relata que o ser humano está condicionado pelo consumismo, pela sociedade capitalista, pela posição social e pela subjetividade dos significados.

Bauman, relata que a sociedade contemporânea tem sido responsável pela promoção da individualização, onde o ser humano é encorajado a buscar a satisfação pessoal e construir sua identidade por meio do consumo e aquisição de bens. Desta forma, suas teorias se tornam importantes recursos para compreensão do comportamento da sociedade pós-moderna e contemporânea.

É possível relacionar a teoria da individualização de Bauman aos textos que tratam do uso dos meios de transporte motorizado individuais de Jacobs (2000) e Gehl (2014); ambos os autores trazem em seus discursos algumas características do modernismo como ações negativas que estimulavam a individualidade do ser humano ao se movimentar pelas cidades.

[...] as cidades não eram mais construídas como conglomerações de espaço público e edifícios, mas como construções individuais. Ao mesmo tempo, o florescente tráfego de automóveis estava efetivamente espremendo o restante da vida urbana para fora do espaço. (Gehl, 2014, p.3)

Jane Jacobs, jornalista, escritora e ativista, debatia ideologias urbanísticas, principalmente as adotadas pelo governo norte-americano, que consistiam em investimentos e incentivos para criação de vias expressas, que tinham como premissa sanar problemas de transporte e mobilidade, entretanto, para ela “*as vias expressas quando implantadas, acabavam incentivando o uso do veículo individual, além de negligenciar o pedestrianismo*”; mais tarde, Gehl (2014) em seu livro *Cidade Para Pessoas* também fala sobre os planos do modernismo e os impactos na produção das cidades individuais.

De encontro com as teorias apresentadas, a Cartilha de Mobilidade Urbana (2015) do Governo Federal, relata que a falta de qualidade no transporte público coletivo impacta na preferência dos usuários pelo transporte individual motorizado; por muito tempo os investimentos do Governo priorizaram a ampliação do sistema viário, solução imediatista que favoreceu e incentivou o uso dos veículos individuais.

Desta forma, se torna relevante o estudo sobre as relações humanas e como ela se materializa na produção do espaço urbano; quando se trata de mobilidade urbana o objetivo são as pessoas, quando se trata do crescimento desordenado das cidades são condicionados pela vida das pessoas, portanto, a vida do ser humano e suas relações se torna aspecto relevante.

5 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

A população urbana brasileira cresceu 750% entre os anos de 1940 e 1991, esse aumento populacional, de acordo com Santos (1993), está associado a uma melhora na qualidade sanitária proporcionada pelo espaço urbano; com base nessa teoria é possível relacionar o aumento populacional às melhores condições de vida urbana se comparadas a vida rural, logo, essas condições favoreceram o crescimento populacional, longevidade e o aumento da natalidade.

De acordo com Silva (1993), nos anos 2000 as cidades brasileiras enfrentariam problemas relacionados a concentração e distribuição da população e o problema principal não seria o crescimento, mas, a forma como esse crescimento influenciaria na ocupação do solo; ou seja, o traçado das cidades seria mais condicionante do que o crescimento populacional; o autor alertava sobre a necessidade do planejamento adequado para evitar problemas futuros.

Observa-se que a boa parte das pequenas e médias cidades brasileiras seguem um traçado similar; de acordo com Lima (1998) “*se desenvolvem a partir de um ponto central, geralmente é a Igreja Matriz ou a estação ferroviária. De maneira geral, essas cidades desenvolvem um pequeno centro comercial ao redor deste ponto inicial*”; o que é possível observar no processo de colonização das terras de Londrina; e essas centralidades possuem “*muitas ruas locais e poucas arteriais*”, o que se observa no quadrilátero central (região onde começou o processo de colonização) de Londrina.

A urbanização de Londrina

Londrina, objeto de estudo desta pesquisa, foi inicialmente planejada para abrigar 20.000 habitantes, de acordo com Polidoro (2011), entretanto, teve crescimento acelerado durante a década de 1940, propiciado pela agricultura predominantemente cafeeira que passava por crise. Nas décadas seguintes houve o êxodo rural, onde o governo do Presidente J.K., estimulou a industrialização e mecanização no campo, e, motivados pela busca de empregos e melhor qualidade de vida, a população rural debandou para a zona urbana, contribuindo para o crescimento da população urbana de Londrina.

De acordo com Capel (1974), o então prefeito de Londrina no ano de 1948, Sr. Hugo Cabral, foi responsável por tratar assuntos emergentes “*relacionados à falta de infraestrutura devido ao crescimento desordenado da cidade, causado pela falta de uma legislação urbanística, pressão dos loteadores e falta de corpo técnico*”, problemas decorrentes do aumento populacional urbano e a falta de estratégias para o controle sobre a ocupação do solo.

Bortolotti (2007), relata que uma das ações do então Prefeito foi o congelamento de novos loteamentos e edificações, além da criação do primeiro Plano Diretor da cidade de Londrina, elaborado pelo engenheiro e ex-prefeito de São Paulo, o Sr. Prestes Maia, onde “*tinha como principal objetivo, planejar a ocupação e a expansão urbana*”, uma das propostas deste plano diretor foi a estruturação do quadrilátero central, composto pela área entre a Av. J.K., Av. 10 de Dezembro, Av. Rio Branco e Av. Brasília.

Na década de 1970 a população urbana de Londrina teve um acréscimo considerável, chegando aos seus 228 mil habitantes de acordo com a Prefeitura de Londrina (2018). Nessa época começaram a surgir os primeiros conjuntos habitacionais edificados pela COHAB (Companhia de Habitação de Londrina), que atendeu a demanda da população em vulnerabilidade. Nos anos seguintes várias ações contribuíram para a expansão territorial, sendo algumas delas relatadas por Rezente (1983) e Bortolotti (2007):

- 1957 – Criação do Lago Igapó;
- 1966 – Elaboração do plano chamado “Londrina plano 66” que tratava da conurbação de Londrina, Cambé, Ibiporã e Rolândia.
- 1968 – Estruturação do Sistema Viário incorporando as Rodovias BR-369 e PR-445 a Av. 10 de Dezembro que passou a desenvolver o papel de interligação entre as duas rodovias.

- 1970 – Projeto CURA (Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada) que consistia em empréstimos do BNH (Banco Nacional da Habitação) para investimentos em infraestrutura. Bairros como Higienópolis, Quebec e Guanabara foram contemplados com os investimentos na pavimentação, abastecimento de água e energia elétrica, tendo como consequência o processo de gentrificação.
- 1980 – Transferência da estrada de ferro para zona norte, considerada uma obra de impacto, pois deu lugar a rua conhecida como Av. Leste – Oeste (Av. Arcebispo Dom Geraldo Fernandes).
- 2000 – Elaboração do Plano Estratégico de Expansão e Adequação Viária criada pelo IPPUL (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina), que consistia na criação de uma malha viária modulada, que cortaria a cidade de Norte-Sul, Leste-Oeste.

Essas são as principais ações ao longo da história de Londrina, e todas geraram impactos significativos no crescimento urbano; é possível observar que a maior parte delas tem relação com o sistema viário, e que a transferência da linha férrea do centro para a zona norte na década de 1980 tem relação direta com o surgimento de uma nova centralidade, seguindo as teorias citadas por Lima (1998). Vale ressaltar que essas ações também contribuíram para o espalhamento da malha urbana, assumindo características da dispersão urbana.

8

Dispersão Urbana

Segundo Gottdiener (1997), o movimento de dispersão urbana iniciou-se nos Estados Unidos no período pós a II Guerra Mundial, no caso observado houve uma significativa quantidade de residências construídas fora do centro das cidades, em locais distantes e de característica rural; essas movimentações convertiam as terras agrícolas em urbanas com o passar do tempo.

Outro fator importante é a especulação imobiliária, tratada por Beaujeu-Garnier (1995); onde promotores imobiliários e loteadoras implantam empreendimentos afastados de zonas consolidadas de forma estratégica, induzindo a valorização das terras adjacentes ao vazio formado entre as zonas. Essas ações impactam negativamente na qualidade de vida da população, que sofre com problemas de mobilidade e falta de infraestrutura urbana.

Diversos autores tratam do fenômeno da dispersão urbana, Burchell (2002) defende que este movimento possui características como baixa densidade e expansão de forma descontinuada, promovendo vazios urbanos e em diversos casos se mesclando com o meio rural (franjas urbanas). Morris (2005) analisa vários aspectos da dispersão, entre elas estão: projetos de baixa densidade; falta de padrões de desenvolvimento multiuso; dependência do automóvel; engarrafamentos; transporte público inadequado ou inexistente.

Morris (2005), diz que esse movimento impacta significativamente nas relações sociais e no modo de vida das pessoas, pois, condiciona a sociedade viver de forma isolada e privada do convívio social; assim como apontam as teorias de Bauman (2000) sobre a sociedade pós-moderna e contemporânea.

Jacobs (2000), Bauman (2000), Morris (2005), Gehl (2014) retratam um mesmo problema por óticas diferentes, analisando a cultura do individualismo no contexto urbano. Olhos na rua, uma das grandes teorias de Jacobs, trata da relação do lote com a rua e da produção da edificação voltada para seu interior, sem interação com o entorno, o que reforça a teoria da individualidade abordada por Bauman, além de abrir debate para assuntos como liberdade, segurança e permeabilidade visual.

“Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa.” (Jacobs, 2000, p. 52)

O fenômeno da dispersão urbana está presente em diversas cidades do Brasil, onde a taxa de urbanização atualmente está em 80% e segundo a ONU (2014) passará para 91% até 2030, superior a países mais desenvolvidos.

O modelo de desenvolvimento urbano brasileiro não induz o crescimento com equidade e sustentabilidade. Os locais de trabalho e lazer se concentram nas zonas mais centrais, enquanto a maior parte da população reside em áreas distantes” (Brasil, 2015, p. 17).

A dispersão, de acordo com Brasil (2015), impacta significativamente na quantidade e na distância dos deslocamentos diários, o que torna a população dependente de sistemas de transporte.

Dispersão Urbana em Londrina

Polidoro (2011), relata que na cidade de Londrina “a partir do ano de 1950 a ocupação dirigiu-se para a periferia, sobretudo localizada na porção norte da cidade”, sendo esse um dos primeiros sinais da dispersão no município, que na década seguinte teve uma crescente ocupação esparsa delineando vazios urbanos e conseqüentemente o fenômeno da dispersão.

De acordo com análises do mapa da evolução por loteamentos da cidade de Londrina (IPPUL, 2015), é possível observar importantes movimentos que contribuíram para a dispersão no município, como:

- Implantação do Lago Igapó, que reuniu nos bairros adjacentes a população com maiores recursos financeiros.
- Implantação da Av. 10 de Dezembro, que reuniu ao longo de sua extensão importantes comércios; além de desempenhar papel de interligação do sistema viário.
- Transferência da linha férrea para a zona norte, criando uma centralidade, concentrando em seu entorno loteamentos populares.
- Implantação do Shopping Catuaí, que é algo mais recente e tem transformado a gleba adjacente em um novo centro comercial.
- Implantação das Universidades Particulares, que trouxe para a zona sul grande fluxo de pessoas, incluindo de cidades vizinhas.
- Implantação da UTFPR (Universidade Tecnológica Federal do Paraná) e Shopping Boulevard, que tem transformado a região com novos conjuntos habitacionais.

A dispersão urbana está relacionada aos problemas de mobilidade urbana, pois segrega a população e cria barreiras, uma cidade espalhada precisa de mais mecanismos de locomoção, logo aumenta a demanda por vias para suprimir os movimentos gerados pelas interações.

6 A MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana vem ganhando espaço no cenário nacional nos últimos anos, e, com isso, registra avanços importantes no debate sobre a criação de políticas urbanas de qualidade; um exemplo deste avanço é a criação do Ministério das Cidades no ano de 2003,

quando o governo abordou em sua agenda a discussão sobre as políticas urbanas e o destino das cidades brasileiras, os principais pontos de debate consiste no transporte público, trânsito, habitação e desenvolvimento urbano.

No ano de 2005 o Ministério das Cidades publicou a primeira Cartilha de Mobilidade Urbana, revisada e publicada no ano de 2015 como caderno de referência para elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana. Na primeira publicação a mobilidade urbana foi definida como “*resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade*” (Brasil, 2005, p.3), ou seja, a soma da rotina de cada indivíduo dentro do espaço urbano.

Henri Léfèbvre (1969), relaciona mobilidade urbana, movimentos humanos e o “*direito à cidade*” e define os direitos como apropriação do espaço pelas pessoas, que são para ele “*locais de encontros e trocas, aos ritmos da vida e emprego do tempo que permitam o uso pleno e inteiros desses momentos e locais*”.

Jan Gehl (2014), aborda questões sobre a qualidade de vida no ambiente urbano, e considera a mobilidade um componente essencial à saúde da cidade, além disso, ele trata de assuntos relacionados à caminhabilidade e defende a produção do espaço considerando a escala das pessoas.

“O natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano” (Gehl, 2014, p.33).

Os autores citados definem mobilidade urbana partindo do princípio das interações sociais produzidas dentro do espaço geográfico urbano; Jaime Lerner (2013, apud Gehl, 2014, XIII) resume esta ideia quando diz que a vida é a arte do encontro, logo, a cidade é o cenário desses encontros.

Plano Nacional de Mobilidade Urbana

Até 2012 não existia no Brasil uma legislação que abordasse o tema da mobilidade urbana, havia leis sobre a organização do sistema de transporte, principalmente o coletivo, que foram revisadas após a criação do Ministério das Cidades, entre elas a PL nº 694/1.995, PL nº 1.974/1.996 e a PL nº 2.234/1999.

Por meio da Lei nº 12.587/2012 o Governo Federal deu mais um passo rumo às melhorias na mobilidade urbana brasileira, o objetivo é promover o acesso à cidade e ao

desenvolvimento urbano sustentável, pautado na Constituição Federal de 1988 que define o desenvolvimento urbano e o transporte como competências da União. O artigo 24 da referida lei determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes que desejam receber recursos federais para investimento no setor, devem elaborar o PlanMob (Plano de Mobilidade Urbana).

Modais de transporte

Para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é necessário a compreensão dos meios e modos de transporte, essa análise deve contemplar todos os deslocamentos que ocorrem no espaço urbano. Os modos de transporte são definidos pela Cartilha de Mobilidade Urbana (2015) como motorizados e não motorizados, alguns autores nomeiam como mobilidade passiva e ativa.

De acordo com dados da ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) (2012), os principais modos de transporte no Brasil são: a pé (36%), transporte coletivo (29%), automóveis individuais (27%), moto (4%) e bicicleta (4%); reunindo os dados o transporte motorizado soma 60% dos deslocamentos, enquanto o não motorizado 40%.

Se a mobilidade é ponto de partida para o trabalho de projetar as cidades, como cita Gehl (2014), e tendo como base Lefébvre (1969), compreende-se que a mobilidade urbana tem forte impacto no estilo e qualidade de vida das pessoas, e, portanto, é fundamental compreender a formação do espaço urbano e os impactos dessa ocupação nos problemas de mobilidade enfrentados pelos seus usuários, sejam eles dos modais motorizados ou não motorizados.

7 CONCLUSÃO

Este trabalho explorou alguns pontos importantes para a compreensão de um problema recorrente nas cidades, o crescimento desordenado, os problemas de mobilidade urbana e a qualidade de vida; com base no debate proposto ao longo do texto, foi possível observar que o Ser Humano molda a sociedade, seu Habitat, de acordo com as necessidades, entretanto, a forma como esse espaço é concebido interfere diretamente como o indivíduo vive, se relaciona, percebe o entorno, e o impacto do ambiente na qualidade de vida.

Vale ressaltar que diante da pesquisa desenvolvida pôde ser observado uma lacuna a ser preenchida com pesquisa futura, focando nos deslocamentos humanos dentro do território

urbano, nesse nicho a ser aprofundado possivelmente haverá respostas claras sobre o impacto diretamente na saúde e qualidade de vida dos usuários/habitantes.

Conclui-se que a falta de planejamento nos anos iniciais do município de Londrina/PR foi a principal condicionante para o crescimento desordenado do território urbano, bem como a falta de políticas públicas que favorecessem a qualidade de vida dos seus habitantes na época, somado a isso, nos anos posteriores, a gestão municipal teve como iniciativas ações que incentivaram o crescimento disperso, a principal delas foi a transferência da linha férrea para outra região, distante da área central, o que causou o surgimento de uma nova centralidade, indo de encontro com o que diz Burchell (2002), promovendo uma ocupação descontínua, com vazios urbanos e causando consequentemente como cita Morris (2005) a dependência do automóvel e falta transporte público adequado ou inexistente.

Atrelado ao exposto anteriormente, vale ressaltar que é de grande relevância a pesquisa futura sobre a segregação urbana no município de Londrina/PR, que, na conclusão dos autores deste estudo, é potencializada pela forte especulação imobiliária que vai de encontro com as teorias de Beaujeu-Garnier (1995), onde os promotores imobiliários e loteadoras criam empreendimentos afastados da centralidade e como consequência causam os vazios urbanos, potencializando problemas de mobilidade e falta de infraestrutura urbana, impactando diretamente a qualidade de vida das pessoas.

Outro recorte importante nesta conclusão é a criação do Ministério das Cidades e do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que tiveram papel importante na promoção do assunto a nível nacional, dando luz a questões importantes como o debate sobre a cidade e a mobilidade, além de subsidiar ações mitigadoras aos municípios.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. Armand Colin Éditeur. Paris: [s.n.], 1995.

BURCHELL, R. **The costs of Sprawl - Revisited**. **Transportation Cooperative Research Program Report 39**. Washington, DC: National Academy Press, 1998.

BURCHELL, R. **The Costs of Sprawl**. **Transportation Cooperative Research Program**

Report 74. Washington, DC: National Academy Press. 2002.

BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é preciso: memórias do planejamento urbano de Londrina.** Londrina: Midiograf, 2007.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: planalto.gov.br. Acesso em: 30 set. 2023.

CAPEL, H. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. **Revista de Geografia**, v. 8, p. 19–56, 1974.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA. **Carta De Atenas De 1933.** Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2023.

GEHL, J. **Cidade para pessoas.** 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano.** 2. ed. São Paulo: EDUSP, 1977.

LONDRINA. **Mapas Temáticos.** Disponível em:

<https://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mapa-de-londrina-cadernao-de-mapas/79-mapas-tematicos.html>. Acesso em: 30 set. 2023.

JACOBS, J. **Morte E Vida De Grandes Cidades.** Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: WMF Marfins Fontes, 2000.

LEFÉBVRE, H. **Lógica Formal Lógica Dialética.** Tradução: Carlos Nelson Coutinho. 5. ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1969.

LEFÉBVRE, H. **O Direito à Cidade.** Tradução: Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

LIMA, R. S. **Expansão urbana e acessibilidade – o caso das cidades médias brasileiras.** Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes. Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, São Carlos-SP, 1998.

MORRIS, D. E. **It's a sprawl world after all: the human cost of unplanned growth – and visions of a better future.** Gabriola, BC: New Society Publishers. 2005.

BRASIL, **Ministério Das Cidades. Caderno de Referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.** Brasília/DF: [s. n.], 2015.

POLIDORO, M.; LOLLO, J. A. de; BARROS, M. V. F. Impactos decorrentes do Sprawl urbano em Londrina - PR. **Revista Tempo - Técnica - Território**, v. 2, n. 1, p. 01-30, 2011. Disponível em: <http://inseer.ibict.br/ciga/index.php/ciga/article/viewFile/199/149>. Acesso em: 17 set. 2023.

RAZENTE, N. **Ocupação do espaço urbano de Londrina**. 1983. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Pernambuco, Pernambuco, 1983.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

SILVA, A. N. R. **O Custo do Solo Urbano Ocioso e Uma Nova Sistemática de Tributação de Propriedade**. São Carlos: Escola de Engenharia, Universidade de São Paulo, 1993.