

Jeanine Mafra Migliorini
(Organizadora)



ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021

Jeanine Mafra Migliorini
(Organizadora)



ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021

Editora Chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Assistentes Editoriais

Natalia Oliveira

Bruno Oliveira

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto Gráfico e Diagramação

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

Imagens da Capa

Shutterstock

Edição de Arte

Luiza Alves Batista

Revisão

Os Autores

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2021 Os autores

Copyright da Edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaió – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Arinaldo Pereira da Silva – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Profª Drª Carla Cristina Bauermann Brasil – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos – Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Gírlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jael Soares Batista – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Jayme Augusto Peres – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Daniela Reis Joaquim de Freitas – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Débora Luana Ribeiro Pessoa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Douglas Siqueira de Almeida Chaves – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Elizabeth Cordeiro Fernandes – Faculdade Integrada Medicina
Profª Drª Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Profª Drª Eysler Gonçalves Maia Brasil – Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Prof. Dr. Fernando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Fernanda Miguel de Andrade – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Dr. Fernando Mendes – Instituto Politécnico de Coimbra – Escola Superior de Saúde de Coimbra
Profª Drª Gabriela Vieira do Amaral – Universidade de Vassouras
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Helio Franklin Rodrigues de Almeida – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Iara Lúcia Tescarollo – Universidade São Francisco
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Jefferson Thiago Souza – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Jesus Rodrigues Lemos – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Jônatas de França Barros – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Luís Paulo Souza e Souza – Universidade Federal do Amazonas
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcus Fernando da Silva Praxedes – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Maria Tatiane Gonçalves Sá – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federacl do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
Profª Drª Regiane Luz Carvalho – Centro Universitário das Faculdades Associadas de Ensino
Profª Drª Renata Mendes de Freitas – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Welma Emidio da Silva – Universidade Federal Rural de Pernambuco

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Profª Drª Ana Grasielle Dionísio Corrêa – Universidade Presbiteriana Mackenzie
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Cleiseano Emanuel da Silva Paniagua – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás
Prof. Dr. Douglas Gonçalves da Silva – Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Érica de Melo Azevedo – Instituto Federal do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Dra. Jéssica Verger Nardeli – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande

Profª Drª Luciana do Nascimento Mendes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Dr. Marco Aurélio Kistemann Junior – Universidade Federal de Juiz de Fora
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Priscila Tessmer Scaglioni – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Sidney Gonçalves de Lima – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Linguística, Letras e Artes

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Angeli Rose do Nascimento – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro
Profª Drª Carolina Fernandes da Silva Mandaji – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Edna Alencar da Silva Rivera – Instituto Federal de São Paulo
Profª Drª Fernanda Tonelli – Instituto Federal de São Paulo,
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia

Conselho Técnico Científico

Prof. Me. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Me. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
Prof. Dr. Adailson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí
Profª Ma. Adriana Regina Vettorazzi Schmitt – Instituto Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Alex Luis dos Santos – Universidade Federal de Minas Gerais
Prof. Me. Alexsandro Teixeira Ribeiro – Centro Universitário Internacional
Profª Ma. Aline Ferreira Antunes – Universidade Federal de Goiás
Profª Drª Amanda Vasconcelos Guimarães – Universidade Federal de Lavras
Prof. Me. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Ma. Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa
Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Profª Drª Andrezza Miguel da Silva – Faculdade da Amazônia
Profª Ma. Anelisa Mota Gregoleti – Universidade Estadual de Maringá
Profª Ma. Anne Karynne da Silva Barbosa – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Antonio Hot Pereira de Faria – Polícia Militar de Minas Gerais
Prof. Me. Armando Dias Duarte – Universidade Federal de Pernambuco
Profª Ma. Bianca Camargo Martins – UniCesumar
Profª Ma. Carolina Shimomura Nanya – Universidade Federal de São Carlos
Prof. Me. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Me. Carlos Augusto Zilli – Instituto Federal de Santa Catarina
Prof. Me. Christopher Smith Bignardi Neves – Universidade Federal do Paraná
Profª Drª Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo
Profª Drª Cláudia Taís Siqueira Cagliari – Centro Universitário Dinâmica das Cataratas
Prof. Me. Clécio Danilo Dias da Silva – Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Me. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Profª Ma. Daniela da Silva Rodrigues – Universidade de Brasília
Profª Ma. Daniela Remião de Macedo – Universidade de Lisboa

Profª Ma. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Douglas Santos Mezacas – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Me. Edevaldo de Castro Monteiro – Embrapa Agrobiologia
Prof. Me. Edson Ribeiro de Britto de Almeida Junior – Universidade Estadual de Maringá
Prof. Me. Eduardo Gomes de Oliveira – Faculdades Unificadas Doctum de Cataguases
Prof. Me. Eduardo Henrique Ferreira – Faculdade Pitágoras de Londrina
Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil
Prof. Me. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita
Prof. Me. Ernane Rosa Martins – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás
Prof. Me. Euvaldo de Sousa Costa Junior – Prefeitura Municipal de São João do Piauí
Prof. Dr. Everaldo dos Santos Mendes – Instituto Edith Theresa Hedwing Stein
Prof. Me. Ezequiel Martins Ferreira – Universidade Federal de Goiás
Profª Ma. Fabiana Coelho Couto Rocha Corrêa – Centro Universitário Estácio Juiz de Fora
Prof. Me. Fabiano Eloy Atilio Batista – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Me. Felipe da Costa Negrão – Universidade Federal do Amazonas
Prof. Me. Francisco Odécio Sales – Instituto Federal do Ceará
Prof. Me. Francisco Sérgio Lopes Vasconcelos Filho – Universidade Federal do Cariri
Profª Drª Germana Ponce de Leon Ramírez – Centro Universitário Adventista de São Paulo
Prof. Me. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária
Prof. Me. Givanildo de Oliveira Santos – Secretaria da Educação de Goiás
Prof. Dr. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná
Prof. Me. Gustavo Krahl – Universidade do Oeste de Santa Catarina
Prof. Me. Helton Rangel Coutinho Junior – Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
Profª Ma. Isabelle Cerqueira Sousa – Universidade de Fortaleza
Profª Ma. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz – University of Miami and Miami Dade College
Prof. Me. Jhonatan da Silva Lima – Universidade Federal do Pará
Prof. Dr. José Carlos da Silva Mendes – Instituto de Psicologia Cognitiva, Desenvolvimento Humano e Social
Prof. Me. Jose Elyton Batista dos Santos – Universidade Federal de Sergipe
Prof. Me. José Luiz Leonardo de Araujo Pimenta – Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria Uruguay
Prof. Me. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
Profª Drª Juliana Santana de Curcio – Universidade Federal de Goiás
Profª Ma. Juliana Thaisa Rodrigues Pacheco – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Kamilly Souza do Vale – Núcleo de Pesquisas Fenomenológicas/UFPA
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Profª Drª Karina de Araújo Dias – Prefeitura Municipal de Florianópolis
Prof. Dr. Lázaro Castro Silva Nascimento – Laboratório de Fenomenologia & Subjetividade/UFPR
Prof. Me. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Ma. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará
Profª Ma. Lilian de Souza – Faculdade de Tecnologia de Itu
Profª Ma. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ
Profª Drª Lívia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe
Prof. Dr. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual do Paraná
Profª Ma. Luana Ferreira dos Santos – Universidade Estadual de Santa Cruz
Profª Ma. Luana Vieira Toledo – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Me. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Me. Luiz Renato da Silva Rocha – Faculdade de Música do Espírito Santo
Profª Ma. Luma Sarai de Oliveira – Universidade Estadual de Campinas
Prof. Dr. Michel da Costa – Universidade Metropolitana de Santos

Prof. Me. Marcelo da Fonseca Ferreira da Silva – Governo do Estado do Espírito Santo
Prof. Dr. Marcelo Máximo Purificação – Fundação Integrada Municipal de Ensino Superior
Prof. Me. Marcos Aurelio Alves e Silva – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
Profª Ma. Maria Elanny Damasceno Silva – Universidade Federal do Ceará
Profª Ma. Marileila Marques Toledo – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Prof. Dr. Pedro Henrique Abreu Moura – Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais
Prof. Me. Pedro Panhoca da Silva – Universidade Presbiteriana Mackenzie
Profª Drª Poliana Arruda Fajardo – Universidade Federal de São Carlos
Prof. Me. Rafael Cunha Ferro – Universidade Anhembi Morumbi
Prof. Me. Ricardo Sérgio da Silva – Universidade Federal de Pernambuco
Prof. Me. Renan Monteiro do Nascimento – Universidade de Brasília
Prof. Me. Renato Faria da Gama – Instituto Gama – Medicina Personalizada e Integrativa
Profª Ma. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Me. Robson Lucas Soares da Silva – Universidade Federal da Paraíba
Prof. Me. Sebastião André Barbosa Junior – Universidade Federal Rural de Pernambuco
Profª Ma. Silene Ribeiro Miranda Barbosa – Consultoria Brasileira de Ensino, Pesquisa e Extensão
Profª Ma. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo
Profª Ma. Taiane Aparecida Ribeiro Nepomoceno – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof. Me. Tallys Newton Fernandes de Matos – Faculdade Regional Jaguaribana
Profª Ma. Thatianny Jasmine Castro Martins de Carvalho – Universidade Federal do Piauí
Prof. Me. Tiago Silvio Dedoné – Colégio ECEL Positivo
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Arquitetura contemporânea e sociedade brasileira

Bibliotecária: Janaina Ramos
Diagramação: Camila Alves de Cremona
Correção: Flávia Roberta Barão
Edição de Arte: Luiza Alves Batista
Revisão: Os Autores
Organizadora: Jeanine Mafra Migliorini

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A772 Arquitetura contemporânea e sociedade brasileira /
Organizadora Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa -
PR: Atena, 2021.

Formato: PDF
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-65-5983-169-2
DOI 10.22533/at.ed.692211606

1. Arquitetura. I. Migliorini, Jeanine Mafra
(Organizadora). II. Título.

CDD 720

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná – Brasil
Telefone: +55 (42) 3323-5493
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa.

APRESENTAÇÃO

Vivemos em uma sociedade em processo constante de mudanças, de ressignificações, um processo cada vez mais acelerado pela tecnologia e isso pode ser percebido diretamente na arquitetura e no urbanismo. É necessário que se discutam essas transformações de maneira crítica para que a produção dessa área seja concreta, de qualidade e aplicável ao cotidiano. Este livro apresenta textos que trazem à tona discussões pertinentes acerca do já construído e do porvir das edificações e do urbano.

A percepção de que o espaço que vivemos tem uma importância histórica e que não se pode simplesmente apagar o passado (ou demolir, neste caso) e iniciar uma nova jornada, livre de tudo, é imprescindível para criarmos metodologias que analisam essa trajetória dos bens históricos materiais e imateriais e a seleção do que deve ser mantido dessa caminhada. O que cuidar, como cuidar devem ser perguntas recorrentes no pensamento dos produtores do espaço.

Relevante também os estudos sobre como podemos manter tradições e métodos construtivos vernaculares e aplicar novas tecnologias e aprendizados para aumentar a qualidade do viver. É um caminho para dar consistência e valorizar cada traço da identidade desses métodos auxiliando no processo de permanência dos mesmos.

Discute-se a maximização da qualidade do urbano, dos espaços coletivos, dos quais a população deve se apropriar para gerar um sentido. Discutir o ambiente coletivo em várias esferas e escalas nos faz refletir como nossa própria ação cotidiana pode interferir na construção desse espaço.

O debate se expande além da totalidade da cidade grande e passa pelos pequenos locais dessa, como praças ou suas rotas caminháveis, onde intervenções pontuais podem trazer respostas positivas. Vai também para os municípios médios e pequenos, uma vez que todos são afetados por essa realidade de constante transformação e que precisam de interferências que antecipem situações e não apenas resolvam os problemas já surgidos.

Todo debate do urbano deve considerar o contexto, sua história e a implicação que esses projetos podem causar nas comunidades, e esse debate se estende ao pensarmos o futuro de nossas cidades. O que podemos fazer, como pensar e agir para construirmos um urbano melhor?

Tomando nossa história, nossa produção como base podemos debater e construir espaços repletos de memória, de identidade, de qualidade e modernidade em nossas casas e nossas cidades.

Boa leitura e muitas reflexões!

Jeanine Mafra Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

PATRIMÔNIO CULTURAL DE PORTO MURTINHO MS

Maria Margareth Escobar Ribas Lima

Arlinda Cantero Dorsa

Rodrigo Mendes de Souza

Érika Santos Silva

Mariana de Barros Casagrande Akamine

Dagny Más

Andressa Silva Moura

Aline Yuri Shimabukuro

Amanda Lourenço Maciel

Ana Clara Chaves dos Santos Silva

Danilo Henrique de Freitas Quirino

Emmanuel Lemos da Conceição

Giovana Marques de Araújo Zafalon

Melyssa Rodrigues Lino

Raquel Pires de Freitas

DOI 10.22533/at.ed.6922116061

CAPÍTULO 2..... 15

ANTIGO MERCADO DE SANTO AMARO E SUA INSERÇÃO URBANA

Nathalia Gomes da Costa

Maria Augusta Justi Pisani

DOI 10.22533/at.ed.6922116062

CAPÍTULO 3..... 33

ESTUDOS BIOCLIMÁTICOS DA HABITAÇÃO RIBEIRINHA AMAZÔNICA: ANÁLISE DOS SISTEMAS DE FECHAMENTO VERTICAIS E AS ABERTURAS

Luís Gregório Piérola

Celia Regina Moretti Meirelles

DOI 10.22533/at.ed.6922116063

CAPÍTULO 4..... 48

A BIOMIMÉTICA COMO FERRAMENTA NA REVITALIZAÇÃO DE AMBIENTES DE ESTUDO E PESQUISA: CASO DO INTECHLAB

Maria Clara Cazita Soares Silva

Isla Vitoria Carvalho Lopes

Luciana Patrícia Ferreira

Mariana Martins Drumond

DOI 10.22533/at.ed.6922116064

CAPÍTULO 5..... 60

DIREITO DE LAJE: O ACESSO À MORADIA E A POSSÍVEL PERPETUAÇÃO DA SEGREGAÇÃO SÓCIO ESPACIAL

Eliane França Conti

Thiago Chagas de Almeida

DOI 10.22533/at.ed.6922116065

CAPÍTULO 6..... 70

OS SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES E A CIDADE: A PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM RELAÇÃO ÀS PRAÇAS PRÓXIMAS ÀS INTERVENÇÕES OLÍMPICAS DO RIO DE JANEIRO

Felipe Buller Bertuzzi
Grace Tibério Cardoso

DOI 10.22533/at.ed.6922116066

CAPÍTULO 7..... 82

O CONCEITO DE PLACEMAKING APLICADO A REINVENÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE SÃO PAULO: UMA ANÁLISE DAS PRAÇAS VICTOR CIVITÁ E HORÁCIO SABINO

Virginia Candido Lemes Benavent Caldas
Gabriela Moraes Gomes

DOI 10.22533/at.ed.6922116067

CAPÍTULO 8..... 97

RURALIDADES NO URBANO E SUA INFLUÊNCIA NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL DA CIDADE DE BONITO (BA)

Taiane dos Santos Nascimento
Agripino Souza Coelho Neto

DOI 10.22533/at.ed.6922116068

CAPÍTULO 9..... 110

RURALIDADES NO URBANO E INSERÇÃO EM REDE URBANA: ESTUDO DE CASO DA CIDADE DE MAIRI (BA)

Ana Carla Freitas dos Santos
Agripino Souza Coelho Neto

DOI 10.22533/at.ed.6922116069

CAPÍTULO 10..... 123

REFERENCIAIS DE IDENTIDADE DO ESPAÇO URBANO DO TATUAPÉ: PERCEPÇÃO DO PEDESTRE EM ROTAS CAMINHÁVEIS

Silvia Pereira de Sousa Mendes Vitale
Denilsa Aparecida Marques
Edvania Delmiro Viana
Gabriel Rodrigues dos Santos
Milena Rodrigues de Almeida

DOI 10.22533/at.ed.69221160610

CAPÍTULO 11 139

AVALIAÇÃO DAS RUPTURAS URBANAS ATRAVÉS DO MAPEAMENTO COMPORTAMENTAL: UM ESTUDO EM VILA VELHA/ES

Ana Paula Rabello Lyra
Nayra Carolina Segal da Rocha
Débora Firme Santana Vaz

Caroline Crys da Silva Teixeira

DOI 10.22533/at.ed.69221160611

CAPÍTULO 12..... 152

DOS CAMPOS AO CONCRETO: O DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMPO MOURÃO

Caio Felipe de Souza Fialho

DOI 10.22533/at.ed.69221160612

CAPÍTULO 13..... 169

DESENVOLVIMENTO DE METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO E MICROPLANEJAMENTO URBANO APLICADO NO CENTRO DA CIDADE DE COLATINA-ES

Amanda Manola

Anna Karolina Salomão

Sérgio Miguel Prucoli Barboza

DOI 10.22533/at.ed.69221160613

CAPÍTULO 14..... 184

ESTUDO DO MICROPLANEJAMENTO URBANO E SUA VIABILIDADE EM UMA CIDADE DE PEQUENO PORTE

Anna Karolina Salomão

Amanda Manola

Sérgio Miguel Prucoli Barboza

DOI 10.22533/at.ed.69221160614

CAPÍTULO 15..... 198

DA PORTA PARA DENTRO, DA PORTA PARA FORA: A RUA PODE SER A EXTENSÃO DA CASA?

Maria de Lourdes Carneiro da Cunha Nóbrega

Isabella Leite Trindade

DOI 10.22533/at.ed.69221160615

CAPÍTULO 16..... 211

EM PARALELO - UMA HIPÓTESE PARA O SÉCULO XXI
OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO COMO ALTERNATIVA DE ADENSAMENTO E PRESERVAÇÃO DO TECIDO URBANO

Maurício Addor Neto

DOI 10.22533/at.ed.69221160616

SOBRE A ORGANIZADORA 235

ÍNDICE REMISSIVO..... 236

CAPÍTULO 12

DOS CAMPOS AO CONCRETO: O DESENVOLVIMENTO URBANO DE CAMPO MOURÃO

Data de aceite: 01/06/2021

Data de submissão: 09/03/2021

Caio Felipe de Souza Fialho

UNICESUMAR, Bacharel em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Cesumar, Maringá, Brasil
Zurique - Suíça
lattes.cnpq.br/8226253534730918

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

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana, sustentável, Direito à cidade, Espaço público.

ANÁLISE DO DESENVOLVIMENTO URBANO SUCEDIDO EM UMA CIDADE DO INTERIOR DO PARANÁ

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

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

1 | INTRODUÇÃO

A partir da segunda metade do século XX, países em desenvolvimento ao redor do mundo apresentaram um grande crescimento urbano e populacional, sendo o Brasil um desses, principalmente nas cidades de grande e médio porte. Esse rápido crescimento urbano agregado a uma política de incentivo ao uso do automóvel e a inexistência de um planejamento de integração urbana nas cidades brasileiras

nas décadas de 1960 e 1970, foi responsável por problemas como mobilidade urbana, degradação de áreas urbanas e segregação econômica e espacial (Carvalho, Maziviero, Imbronito, 2019).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 I APURAÇÃO DA PROBLEMATICA URBANA

2.1 Levantamento histórico do desenvolvimento urbano

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



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

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

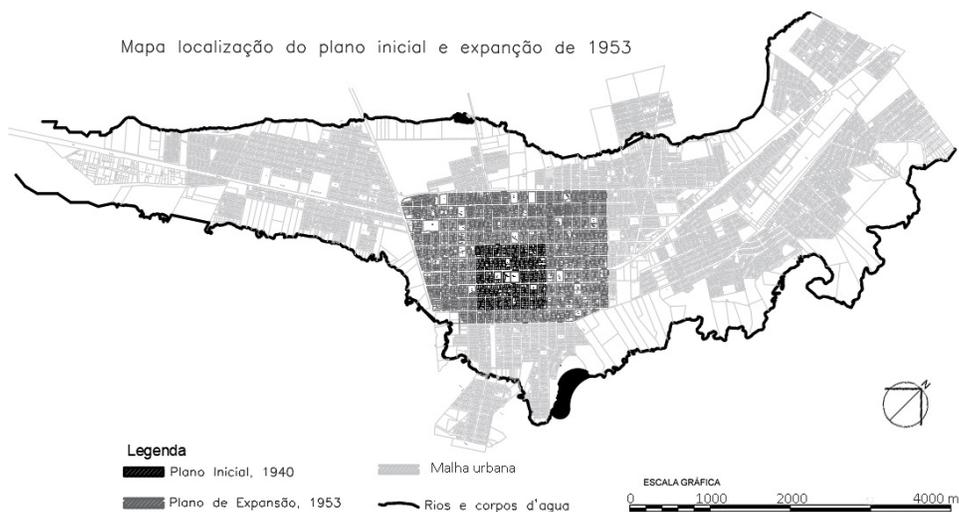


Fig. 2: Mapa do primeiro plano da Colônia Mourão. Elaboração própria a partir de dados da prefeitura municipal.

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

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

Essa expansão do território traz péssimas condições de vida para os cidadãos, devido às longas distâncias que a população precisa percorrer, além da dificuldade de se levar equipamentos públicos para esses bairros (Gehl 2010). A fragmentação do meio

urbano, além de agravar a oferta de serviços públicos e o deslocamento, utiliza-se de um pretexto, o afastamento da população mais pobre para áreas de menor interesse do município (Carvalho, Mazaviero, Imbronito, 2019).

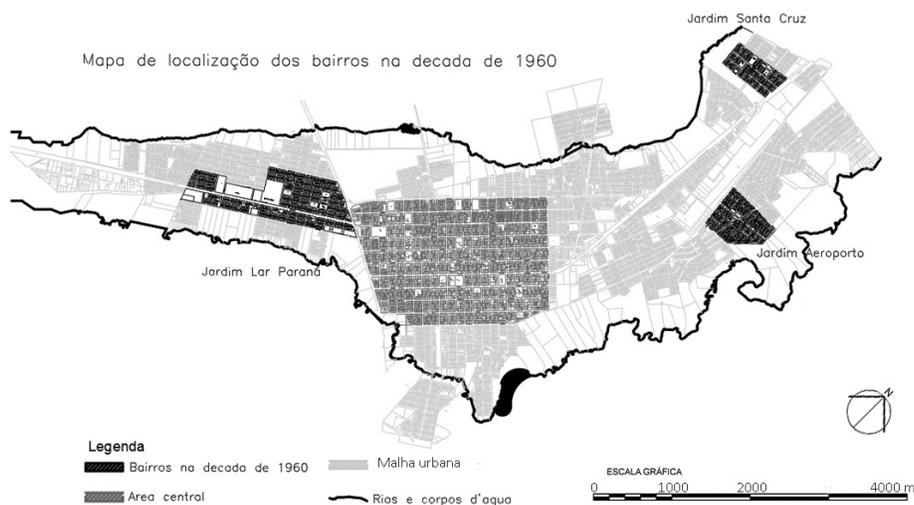


Fig. 3: Mapa de localização de bairros construídos até a década de 1960. Adaptado Bueno, Emanuely.

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

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

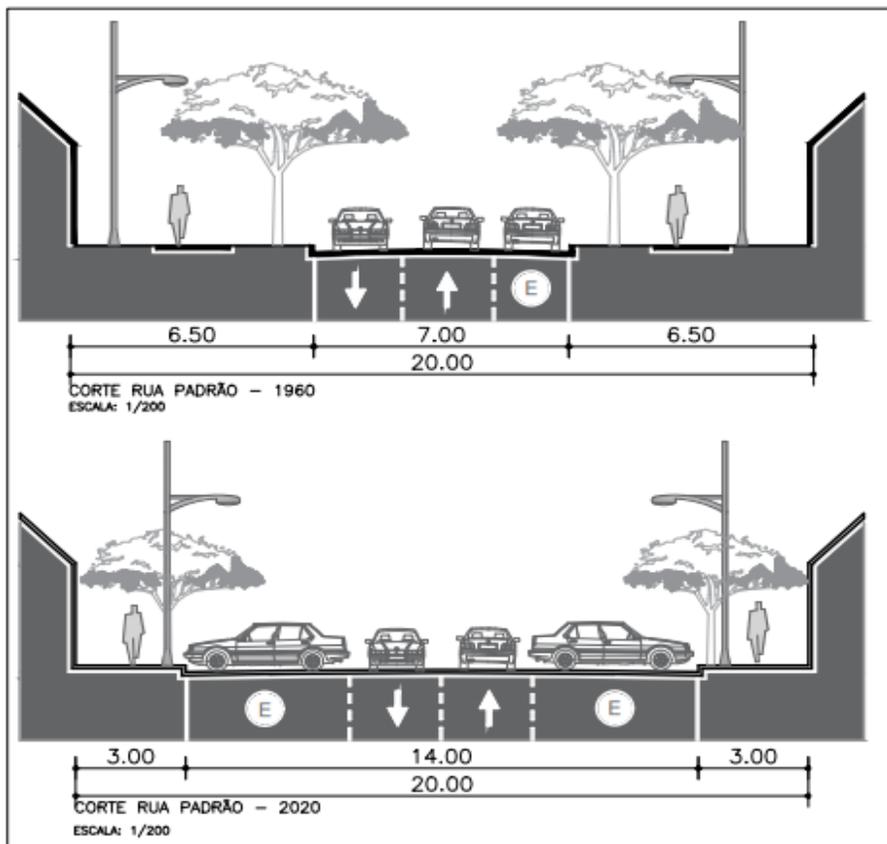


Fig. 4: Corte rua padrão 1960 e 2020. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

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

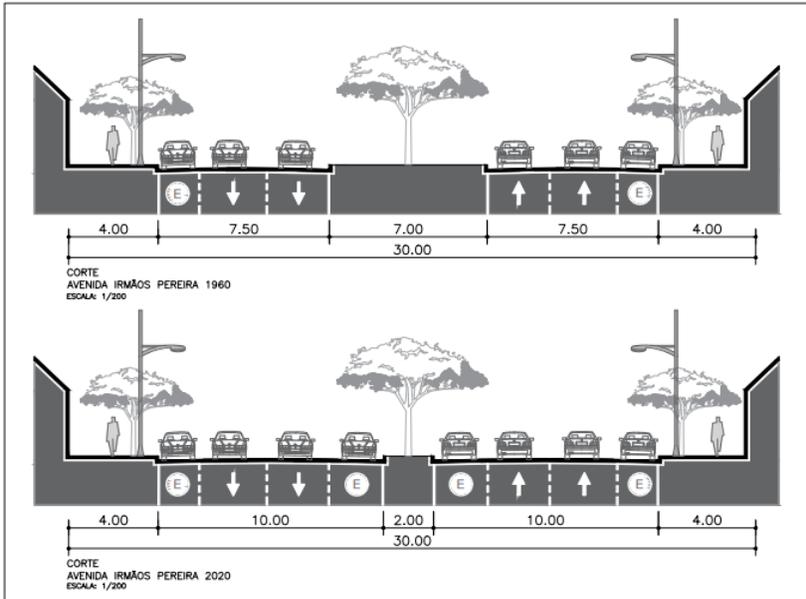
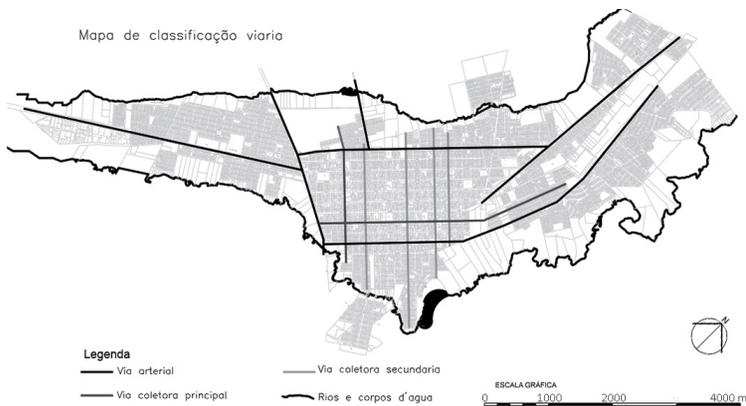


Fig. 5: Corte rua padrão 1960 e 2020. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

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



bat

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

2.2 Levantamento estrutural de mobilidade urbana

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

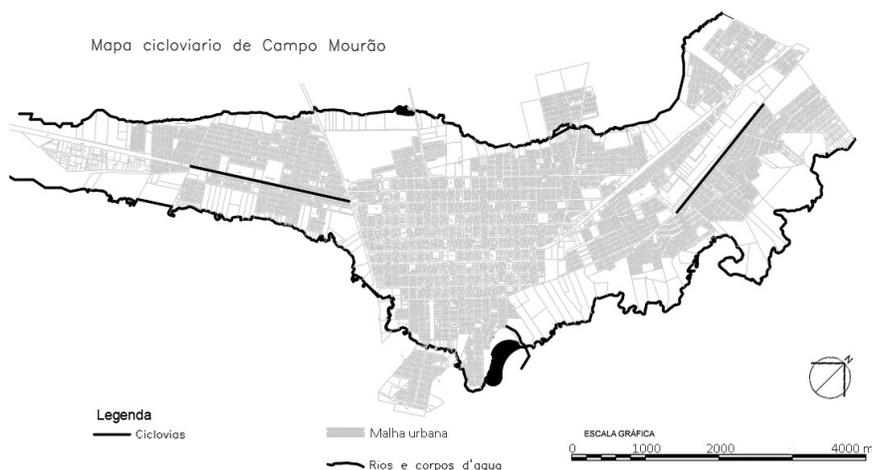


Fig. 7: Mapa cicloviário de Campo Mourão. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

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

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

plataforma Google Maps.

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

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

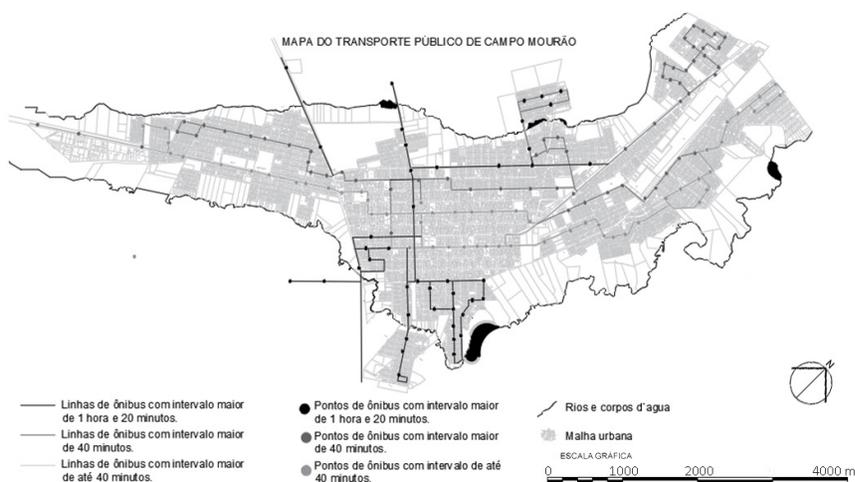


Fig. 8: Mapa do transporte público de Campo Mourão. Adaptado da plataforma Olâ Onibus, 2019.

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

A região com maior concentração de pedestres é a região central do município, devido as estruturas que melhoram e incentivam o caminhar do mourãoense, como o calçadão da Avenida Capitão Índio Bandeira e as praças Getúlio Vargas e São José, onde possuem um satisfatório estado em conservação, bons mobiliários urbanos e bela

arborização, no entanto, esta região possui apenas cerca de 300 metros, sendo apenas uma “ilha” no meio de uma cidade que foca totalmente no automóvel.

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

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

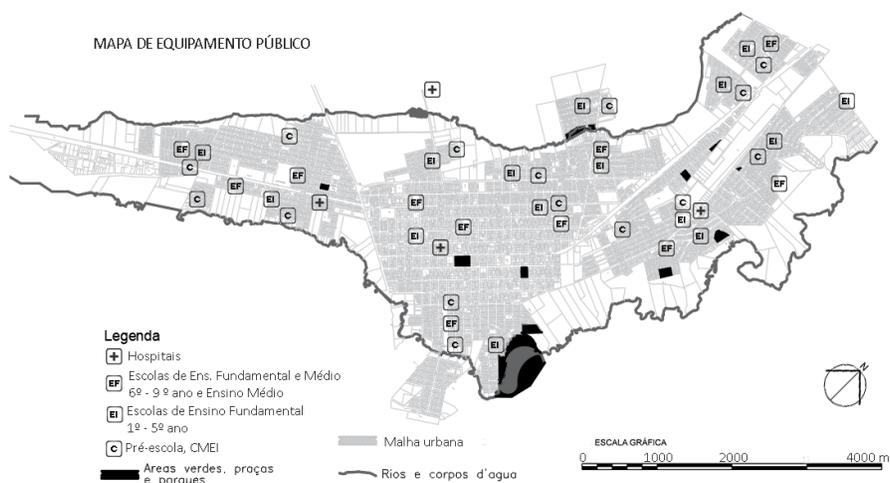


Fig. 9: Mapa de equipamento público. Elaboração própria a partir de pesquisa de campo.

3 I A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

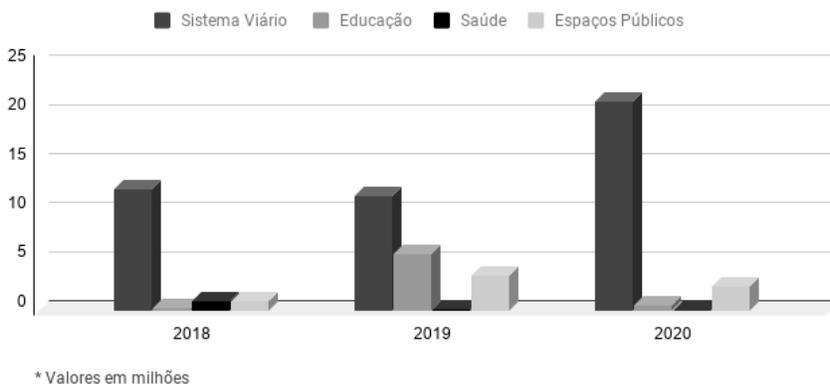
Segundo o guia “DOTS nos planos diretores” de 2018, temos dois tipos de formação urbana, a cidade 3D e a cidade 3C, esses modelos são formas de classificação simplificada da urbe. De modo que o modelo 3D é a representação da maior parte das cidades brasileiras, nas quais são cidades dispersas, desconectadas e distantes, ou seja, cidades que não instituíram um planejamento urbano focado no direito à cidade, mas sim, promovendo um uso do ambiente urbano, voltado às individualidades, como, espaço privado e a especulação imobiliária. Na contramão, temos o modelo 3C, onde vemos, cidades compactas, conectadas e coordenadas, em outras palavras, cidades com o planejamento

voltado ao uso racional do solo, ordenado pela mobilidade urbana, buscando uma cidade mais compacta e com uma densidade saudável, ofertando uma maior oportunidade aos seus habitantes, além de um desenvolvimento justo e igualitário, ou seja, uma cidade mais humana.

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

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

Gastos em Obras Públicas Município de Campo Mourão



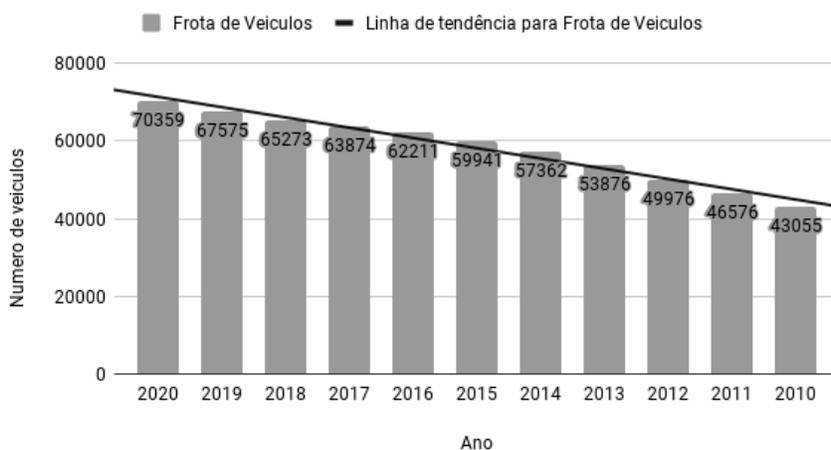
Graf. 1: Gastos em obras públicas pelo município de Campo Mourão 2018, 2019 e 2020. Elaboração própria, a partir de pesquisa no Portal da Transparência de Campo Mourão.

Em seguida, após os altos investimentos na malha viária somada com uma política que despreza modais urbanos alternativos, temos como consequência, um aumento exponencial no número de veículos (Gráfico 3). Atualmente Campo Mourão conta com

70.359 veículos registrados (DETRAN PR, 2020), exibindo nos últimos 10 anos um crescimento de 63,41%, da frota, o que é extremamente desproporcional comparado com o crescimento populacional no mesmo período, partindo de 87.194 habitantes, para 94.859 habitantes (IBGE, 2019), um crescimento de 8,7% em um período de dez anos.

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

Crescimento da Frota de Veículos



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

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

4 | A INVERÇÃO DE VALORES

E como referido acima, a partir da premissa que “as cidades têm a capacidade de

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

E para esse uso ser efetivo, é necessária uma inversão de valores, onde o Seres humanos voltem a ser o protagonista da cidade, e o carro retorne a sua função assistente, reconfigurando o sistema de mobilidade vigente nos centros urbanos, desta forma chegamos a uma outra premissa, muito utilizada no Brasil nos grupos de protestos de 2013, a favor do passe livre, de que “uma cidade só existe pra quem possa se movimentar por ela”, onde se faz necessário novos meios de se locomoção, que sejam acessíveis, confortáveis e rápidos, além de um planejamento urbano integrado a mobilidade (DOTS nos planos diretores, 2018), diminuindo as desigualdades no deslocamento da população, que é mais sentida pela a classe com menor poder de renda, na qual, é obrigada a residir em locais distantes dos núcleos urbanos centrais, construindo uma nova forma de miséria urbana, onde o morador não possui espaço para lazer ou criatividade, devido a perca do tempo no trajeto entre a casa e o trabalho (Lefebvre, 1968).

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

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

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

gentrificação atualmente vista na área central da cidade, onde foi implantado o primeiro plano e logo em seguida o plano de expansão de 1953.

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

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

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

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

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

E hoje possuímos grandes possibilidades para que isso ocorra, pois, dispomos do respaldo da lei, tanto do Estatuto da Cidade, como da Política Nacional de Mobilidade

Urbana, fazendo que não seja apenas um sonho distante, mas sim uma realidade próxima, e que podemos vivenciar em poucos anos.

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FONTES ELETRONICAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÍNDICE REMISSIVO

A

Adensamento 16, 124, 132, 211, 213, 214, 215, 216, 226, 232

Amazonas 33, 34, 35, 36, 46, 47

Antigo mercado de Santo Amaro 15, 16, 17, 20, 21, 24, 25, 27, 28, 30

Arquitetura de interiores 48, 49

B

Biomimética 48, 49, 50, 51, 52, 53, 58, 59

C

Cidade 2, 3, 5, 8, 9, 10, 13, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 26, 29, 30, 31, 34, 35, 40, 46, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 91, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 172, 178, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 224, 230, 231, 232, 233

D

Desenho urbano 46, 85, 123, 124, 136, 137, 141, 218

Dignidade urbana 139, 141

Direito 28, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 75, 80, 151, 152, 161, 163, 164, 165, 166

Direito à cidade 64, 66, 67, 68, 80, 152, 161

E

Eixo histórico de Santo Amaro 18, 20, 21, 22, 23, 26, 30, 31

Escala do pedestre 123, 124, 136

Espaço aéreo 211, 212

Espaço público 71, 75, 79, 82, 83, 87, 92, 136, 143, 152, 165, 198, 199, 200, 216

Espaços de pesquisa 48

Experiência urbana 169, 186

G

Gestão colaborativa 82

I

Identidade urbana 123, 124, 131, 138

Intervenção urbana 169

J

Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro 70

M

Mapeamento comportamental 139, 144, 149

Metrópole 69, 127, 211, 212, 215, 216, 220

Mobilidade urbana 152, 153, 154, 158, 159, 162, 164, 165, 166, 167

Moradia 40, 46, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 143, 164, 192, 208

P

Parklet 191, 198, 201, 202, 203, 205

Patrimônio arquitetônico 8, 9, 15, 21

Patrimônio cultural 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 21, 22, 30

Patrimônio imaterial 2, 10, 13

Patrimônio material 1, 2, 15

Percepção dos usuários 70, 72, 80

Placemaking 82, 83, 86, 87, 88, 91, 94, 95, 198, 199, 201, 203

Planejamento urbano 22, 80, 83, 111, 127, 153, 161, 164, 166, 169, 181, 182, 184, 198, 204, 209, 215

Políticas públicas 60, 61, 63, 64, 66, 67, 68, 125, 128, 153

Porto Murinho 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14

Praça Horácio Sabino 82, 89, 90, 91, 94, 95

Praça Victor Civita 82

R

Referenciais urbanos 123, 124, 127, 128, 130, 132, 136

Regularização 60, 61, 65, 66, 67, 68

Rotas caminháveis 123, 124, 125, 126, 127, 130, 132, 133, 135

Rupturas urbanas 139, 140, 141, 144

Ruralidades 97, 98, 99, 100, 103, 107, 108, 110, 111, 113, 116, 117, 121

S

São Paulo 1, 6, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 46, 47,

59, 68, 69, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 95, 96, 108, 117, 122, 123, 124, 125, 126, 128, 130, 131, 132, 136, 137, 151, 166, 167, 183, 188, 196, 197, 209, 210, 211, 215, 219, 221, 233, 234

Sistema de espaços livres 70, 183

Sustentável 88, 124, 127, 137, 140, 152, 165, 207, 208

T

Transformação urbana 76, 124, 204, 211

U

Urbanismo 15, 29, 31, 37, 46, 47, 80, 89, 95, 96, 123, 124, 127, 137, 151, 152, 169, 170, 174, 181, 184, 185, 186, 190, 191, 195, 196, 199, 208, 209, 214, 235

Urbano 5, 8, 16, 19, 20, 21, 22, 26, 46, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 72, 75, 79, 80, 83, 84, 85, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 106, 108, 109, 110, 111, 113, 116, 117, 118, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 130, 132, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 146, 152, 153, 154, 156, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 174, 181, 182, 184, 185, 186, 191, 194, 195, 198, 199, 200, 201, 204, 206, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 218, 219, 221, 224, 228, 231, 233

V

Ventilação natural 33, 37, 38, 42, 43, 45, 47

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

@atenaeditora 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA E SOCIEDADE BRASILEIRA

 **Atena**
Editora

Ano 2021