

## QUANDO A RUA DÁ LUGAR À CALÇADA: O CASO DO CALÇADÃO ÍNDIO BANDEIRA EM CAMPO MOURÃO- PR, BRASIL

**ANDERSON FRANCISCON**

Mestre em Sociedade e Desenvolvimento, Universidade Estadual do Paraná, Campo Mourão  
Prefeitura Municipal de Campo Mourão-PR<sup>1</sup>

[a.franciscon@hotmail.com](mailto:a.franciscon@hotmail.com)

**MARCOS CLAIR BOVO**

Doutor em Geografia, professor do Colegiado do Curso de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Sociedade e Desenvolvimento - Universidade Estadual do Paraná, Campo Mourão<sup>1</sup>

[mcbovo69@gmail.com](mailto:mcbovo69@gmail.com)

**RESUMO:** A rua, enquanto espaço público, tem em sua origem a característica de não-lugar, criando barreiras físicas e simbólicas, conseqüentemente favorecendo o automóvel em contraponto à urbanidade. No entanto, já no final do século XX tal panorama tem se modificado, uma vez que as pistas de rolamento e estacionamentos das ruas foram substituídas por parques e áreas destinadas aos pedestres. Em Campo Mourão- PR temos a redução da avenida Capitão Índio Bandeira em prol do calçadão de mesmo nome. Dessa forma, temos como objetivo compreender o processo de elaboração do projeto, a execução e a usabilidade do Calçadão Índio Bandeira, destacando suas transformações sociais, culturais, econômicas e espaciais. Assim, entendemos que ao longo da história de Campo Mourão, o calçadão assume importante papel na sociedade mourãoense, tendo em vista que, talvez, seja a obra mais importante para o município, representando um marco do “antes e do depois”.

**Palavras-chave:** espaço público, calçadão, projeto, formas, funções.

### WHEN THE STREET GIVES WAY TO THE SIDEWALK: THE ÍNDIO BANDEIRA BOARDWALK CASE IN CAMPO MOURÃO-PR, BRAZIL

**ABSTRACT:** The street as a public space has in its origins the character of non-place, creating barriers both physical and symbolic, thus favoring the automobile in counterpoint to urbanity. However, since the end of the 20th Century, such scenery has been modified by the replacement of street lanes and parking lots for parks and other pedestrian areas. In Campo Mourão-PR, Capitão Índio Bandeira Avenue was reduced to give way to a boardwalk with the same name. Considering that, we aim at understanding the process of elaboration of the project, its fulfillment and the usability of Índio Bandeira Boardwalk, highlighting its social, cultural, economic and spatial transformations. We understand that throughout Campo Mourão's history, the boardwalk assumes an important role for its citizens, considering that it is perhaps the most important urban work in the town, representing a historical mark of “before and after”.

**Keyword:** public space, boardwalk, project, forms, functions.

### CUANDO LA CALLE DA LUGAR A LA ACERA: EL CASO DEL MALECÓN ÍNDIO BANDEIRA EN CAMPO MOURÃO-PR, BRASIL

**RESUMEN:** La calle, como espacio público, tiene en su origen la característica del no-lugar, creando barreras físicas y simbólicas, favoreciendo consecuentemente al automóvil frente a la urbanidad. Sin embargo, a finales del siglo XX este panorama ha cambiado, ya que los carriles y aparcamientos de las calles fueron sustituidos por parques y zonas peatonales. En Campo Mourão-PR tenemos la reducción de la Avenida Capitão Índio Bandeira a favor del malecón del mismo nombre. De esta manera, pretendemos comprender el proceso de elaboración del proyecto, la ejecución y usabilidad del Malecón Índio Bandeira, destacando sus transformaciones sociales, culturales, económicas y espaciales. Así, entendemos que a lo largo de la historia de Campo Mourão, el malecón asume un papel importante en la sociedad mourãoense, considerando que, quizás, sea la obra más importante para el municipio, representando un hito de “antes y después”.

**Palabras clave:** espacio público, malecón, proyecto, formas, funciones.

<sup>1</sup> Endereço para correspondência: Av. Comendador Norberto Marcondes, 733 - Centro. CEP: 87302-060 - Campo Mourão, PR - Brasil.

## Introdução

A cidade enquanto território é composta por frações territoriais pertencentes ao domínio público e privado. Em termos percentuais, cerca de 35% correspondem a espaços públicos, sendo eles: sistema viário, áreas verdes e institucionais. As demais parcelas (65%) são terrenos de dominialidade privada. Dessa forma, entendemos que espaço público e cidade são indissociáveis, assim, parques, praças, ruas e calçadas assumem importante papel na sociedade.

Em uma cidade, o espaço público é protagonista, sendo responsável por: estruturar o traçado urbano; possibilitar trocas culturais, comerciais e sociais; muitas vezes criando uma imagem identitária; além do mais, o espaço público possibilita ver, ser visto, agir, consequentemente, sendo considerado o espaço mais democrático da cidade.

No tocante ao urbanismo mourãoense, tem-se o espaço público (vias e praças) como partido arquitetônico, ou seja, Campo Mourão com seu traçado elaborado nas décadas de 1940 e 1950, pautado nos conceitos do urbanismo progressista, visa atender o fluxo de automóveis. A cidade foi estruturada em seu sentido longitudinal por avenidas (com canteiros centrais) e ruas de mão dupla em seu sentido transversal. Dentre suas avenidas, destacamos a Avenida Capitão Índio Bandeira, importante avenida estrutural, transcendendo a cidade no sentido SO-NE, fundindo-se à BR158.

O fato de a Avenida Capitão Índio Bandeira e BR158 se fundirem faz com que a Avenida se torne o principal ponto de entrada e/ou saída de veículos provindo/direcionando à região norte do Paraná e demais estados brasileiros. Assim, devido seu posicionamento geográfico e seu importante papel atuante no fluxo de veículos fizeram com que a Capitão Índio Bandeira recebesse grande fluxo de veículos. Tão logo a Capitão Índio Bandeira se consolidou como principal avenida mourãoense, única na área central com estacionamento a 45 graus no canteiro central, a avenida se destaca pela presença massiva do comércio, instituição bancárias e institucionais.

Dessa forma, temos uma avenida projetada para automóveis (estacionamento no canteiro central e junto ao meio-fio, pista dupla e estreitas calçadas), assim, temos a cidade dos carros, proporcionando bom fluxo de veículos em contraponto, calçadas estreitas, tais características acabam por gerar uma separação física entre territórios, além da redução do espaço peatonal.

A opção pelo fluxo viário em contraponto à urbanidade fazia da Avenida Capitão Índio Bandeira e demais vias urbanas um não-lugar, ou seja, eram apenas locais de passagem. Nesse contexto, diante de uma problemática na funcionalidade/trafegabilidade urbana, no final da década de 1980, o então prefeito municipal Augustinho Vecchi optou por efetuar uma radical transformação no trecho compreendido entre as ruas São Paulo e Francisco Ferreira Albuquerque.

Revitalização urbana de grande importância, na lembrança dos mais antigos, registrado em inúmeras imagens, no entanto, carente da história escrita/impressa. Nesse contexto, por meio de uma pesquisa historiográfica descritiva temos como objetivo compreender o processo de elaboração do projeto, a execução e a usabilidade do Calçadão Índio Bandeira, destacando as transformações sociais, culturais, econômicas e espaciais.

O trecho remodelado veio a se chamar Calçadão Capitão Índio Bandeira, dando uma nova “cara” à cidade, sobretudo, no tocante à urbanidade. Destacamos que por muitas vezes tem-se no espaço público a representação verdadeira da cidade que mostra a competência ou fracasso de seus gestores, ou seja, um espaço público degradado remete a uma imagem de cidade em decadência, em contrapartida, um espaço público zelado, frequentado e marcante, remete a uma imagem de progresso e prosperidade.

Na contemporaneidade, o Calçadão Índio Bandeira é um importante ponto cosmopolita, portanto é nele que se desenvolve algumas das principais atividades locais, como: comércio fixo e de rua, transações bancárias, manifestações artísticas e culturais, enfim, importante marco financeiro e identitário da sociedade mourãoense.

## **O espaço público: conceitos, formas e funções**

Ao se falar de espaço público, logo se pensa em espaços abertos, parques e praças, permeando a sensação de acessibilidade, a qualquer horário e sem a necessidade de solicitar permissão para adentrar. A cidade contempla distintos espaços públicos como: áreas verdes, edifícios institucionais, ruas, calçadas e fundos de vales.

O espaço público é um dos temas mais relevantes na sociedade contemporânea. Tema que vem sendo debatido por diferentes áreas do conhecimento, dentre elas, destacamos a filosofia, sociologia, geografia, história, ciência política, arquitetura, entre outras que abordam pelos diferentes vieses entenderem o espaço público, seja ele, na sua especificidade ou na sua totalidade por meio de um enfoque interdisciplinar.

Para melhor entender o conceito e apropriação do espaço público, torna-se necessário realizar uma discussão teórica acerca do mesmo, sob uma ótica dos principais estudiosos. Dessa forma, a conceituação de espaços públicos pode envolver diferentes sentidos, consequência da complexidade que abrange o termo.

Nesse sentido, levando em consideração haver uma gama de conceitos, classificamos e os agrupamos de acordo com a ideia central de cada autor, sendo classificado nas seguintes dimensões: o espaço público, a imagem da cidade; espaço público simbólico, identitário e histórico; espaço público da socialização e comunicação; espaço público da ação política, liberdade e democracia; espaço público político-jurídico; espaço público plurifacetado; e para finalizar a simbiose entre homem e espaço público. É importante destacar que um mesmo autor, em determinadas situações, apresenta distintos conceitos para o espaço público urbano.

Iniciamos por apresentar a relação indissociável entre espaço público e cidade. Espaço público torna-se a imagem da cidade, ambos se fundem, ou seja, um representa o outro, a cidade é composta de espaços, ao mesmo tempo, o espaço público também é cidade. A cidade nasce junto ao espaço público, sendo ele seu elemento estrutural. Ainda, é no espaço público que se dá a manifestação da vida civil e ao direito à cidade vivida, como já destacado por diversos autores, tais como Agostinho (2008), Borja; Muxí (2000), Brandão; Remesar (2003), Indovina (2002), Innerarity (2008), Loboda (2008), Ré (2017), Rolnik (2004) e Santos (2008).

Além do mais, diante de uma sociedade, o espaço público é simbólico, identitário e histórico: o espaço público preserva a memória, por muitas vezes por meio de seu nome e de sua arquitetura, torna-se possível memorar um evento importante (como uma batalha), ou uma personalidade (como um ex-presidente), ou seja, o espaço público também é simbólico, sendo uma representação pessoal, social e cultural, conforme Agostinho (2008), Bortolo (2013), Narciso (2009), Santos (1985) e Serpa (2011).

A história e outras formas de comunicação se dão no espaço público da socialização e comunicação: o espaço público torna-se ponto de encontro, troca e obtenção de informações, de ser visto e ser ouvido, do encontro, das trocas cotidianas (cultura, dinheiro, informações, etc.), tal como já tratado por Arendt (2004), Borja (2003), Carmona et al. (2003), Carr et al., (1992), Choay (1979), Gehl; Genzoe (2002), Giddens (2008), Innerarity (2008) e Sennet (2003).

O direito à cidade, à socialização e ao simbolismo contribui para o público da ação política, jurídica, liberdade e democracia, ou seja, o espaço público deve ser feito e mantido pelo poder público, nele a sociedade pode agir (em conformidade com os códigos morais e

éticos) e ser visto, em muitas ocasiões em prol da coletividade, conforme Borja; Muxí (2000), Castro (2002), Costa (2015) e Gomes (2006).

Outros autores consideram o espaço público plurifacetado, da diversidade e da complexidade. O espaço público deve ser facilmente reconhecido, singular e que permita haver um equilíbrio entre homem e espaço público. É no espaço público que deve haver o encontro, o comércio, as trocas (culturais e comerciais), o lazer e também a circulação (o direito de ir e vir), em concordância com autores como Indovina (2002), Calliari (2016) e Brandão (2008).

Por fim, entendemos que todas as características abordadas são reflexos da forma e função do espaço público. O espaço público trata-se de um processo bidimensional, no qual é idealizado pelo homem para atender ao próprio homem, dessa forma o homem tem poder de modificar seu espaço, ao mesmo tempo, as atividades idealizadas em tal espaço, têm a capacidade de transformar culturalmente o homem, dessa forma há uma simbiose metamórfica entre espaço público e sociedade.

À medida que a sociedade evolui, a cidade e seus espaços públicos seguem a mesma evolução, ou vice e versa. Espaços públicos voltados ao lazer ativo tendem a gerar uma sociedade adepta de práticas esportivas, enquanto que, espaços públicos voltados a atividades culturais (pintura, dança, música e teatro) tendem a impactar artisticamente a sociedade.

Para finalizar, entendemos que o espaço público é complexo no tocante a seu uso, forma e função. O mesmo espaço público é visto, definido e utilizado de diferentes formas, isso se deve à formação cultural do indivíduo que o frequenta, que o define.

## **Metodologia**

Para atingirmos o objetivo, inicialmente utilizamos como aparatos metodológicos a revisão bibliográfica em livros, artigos e jornais. O processo de levantamento bibliográfico iniciou com a seleção de materiais que embasam à temática, seguida por uma leitura de caráter mais crítico e analítico, a fim de sintetizar e ordenar as informações. No entanto, diante da carência informativa, fez-se necessário a utilização da história oral e releitura pautada em imagens históricas.

Para tanto, inicialmente identificamos os principais personagens envolvidos em sua feitura, localizamos por meio de contatos, agendamos as entrevistas, as quais foram gravadas e posteriormente transcritas. Dentre os entrevistados, temos o senhor Munir Barakat (Engenheiro Civil, Coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação: 1989 – 1990 Diretor Técnico da CODUSA “Companhia de Desenvolvimento, Urbanização e Saneamento de Campo Mourão”: 1991 -1992); o senhor Augustinho Vecchi (Prefeito de Campo Mourão entre os anos de 1989 a 1992); o senhor Bernardo Matos (Graduado em Belas Artes, professor e artista plástico), vencedor do concurso que elegeria o design “as andorinhas” do futuro calçadão. Destacamos que o roteiro da entrevista foi elaborado conforme função/atuação do entrevistado.

Para os membros do poder executivo: Augustinho Vecchi e Munir Barakat, temos um roteiro de entrevista composto de 13 questões: Como nasceu a ideia do projeto do calçadão, o que o motivou? Como se deu a escolha do arquiteto, do desenho das andorinhas e pavimentação utilizada? Quais foram as dificuldades encontradas acerca do projeto e execução? Origem dos recursos para mão-de-obra, materiais e projetos? Quem frequentava o pré-calçadão, como frequentava e quais eram as formas de lazer e diversão? Quais atividades/eventos eram realizadas no calçadão (final de semana e dias úteis)?

Ainda, quais dias da semana o calçadão era mais frequentado e suas atividades? Houve em algum momento específico que você considera de maior importância para o calçadão e outros espaços públicos (exemplo: governança, inserção do automóvel, infraestrutura, etc.)?

Quais foram as modificações estruturais, culturais, econômicas, financeiras e ambientais que o calçadão trouxe a Campo Mourão? Em sua opinião, os usos e funções do calçadão mudaram com o passar dos anos? Por quê? Como você viu a reforma do calçadão executada em 2014? Você acredita que o calçadão deveria possuir uma identidade, um nome (homenagear algum cidadão importante, o arquiteto idealizador, a fauna ou flora, etc.)? Há alguma coisa importante que, do seu ponto de vista, não foi abordado na entrevista?

Enquanto que, para Bernardo Matos, fizemos os seguintes questionamentos: O que te motivou a participar do concurso? Como surgiu a ideia das andorinhas? Como foi o processo criativo? Quanto tempo demorou para transcrever o desenho? Quantos concorrentes participaram? Qual foi a premiação? Como viu a reforma do calçadão em 2014, e conseqüentemente a “extinção” das andorinhas? Há alguma coisa importante que, do seu ponto de vista, não foi abordado na entrevista?

Para finalizar, agrupamos e/ou confrontamos os relatos, de forma a estruturar a evolução socioespacial do calçadão. Para isso, a pesquisa foi pautada numa relação entre espaço, tempo, história e personagens.

### **O calçadão: da idealização à execução**

De acordo com Onofre (2005), já no início do século XX, em Campo Mourão já havia um crescimento demográfico, devido à política de expansão agrícola das terras devolutas do interior do Paraná. Juntamente com a colonização agrícola, surgiu o povoado de Campo Mourão, para tanto, em 1939 ocorreu a demarcação do perímetro urbano, constituindo-se de uma área de 2000 hectares. Tal demarcação foi realizada pelo departamento de Geografia, Terra e colonização – D.G.T.C., coordenado por Engenheiro Sady Silva com a colaboração de João Lemos do Prado.

Assim: “[...] Os primeiros quarteirões foram demarcados no divisor dos rios Quilometro Cento e vinte e três e do Campo, no qual se situam hoje a praça Getúlio Vargas, a antiga Estação Rodoviária Municipal e o instituto Santa Cruz” (ONOFRE, 2005, p. 62). A definição do traçado urbano ocorreu no ano de 1943, sob o comando do topógrafo Eugênio Zaleski - explica Santos (1995). O terreno levemente plano impactou na geometria urbana, assim, adotou-se o modelo ortogonal (também conhecido como quadriculas ou xadrez) com ruas e avenidas equidistantes entre si (figura 01).

Figura 1: Cidade de Campo Mourão em 1953, em destaque o projeto realizado - 1945.



Fonte: Secretária de Planejamento de Campo Mourão, 2016, adaptado por Miranda; Larocca; De Angelis (2017, p.294).

Segundo o Plano Diretor (2007), o terreno plano aliado ao traçado urbano ortogonal, possibilitou a idealização de amplas avenidas longitudinais e generosas ruas transversais. O sistema empregado originou quadras padrões de 100x155 metros, com áreas de 16.500m<sup>2</sup>.

Além do mais, na década de 1940, a corrente urbanística progressista era bem vista e promissora, visando, sobretudo, atender ao fluxo automotivo. Nessa época, a popularização do automóvel era sinônimo de prosperidade, consequentemente, impactando na forma e uso das vias urbanas mourãoense.

Dentre as primeiras vias urbanas, temos a Capitão Índio Bandeira, locada no ponto mais alto da cidade (divisor de águas), a via possibilita acesso às Praças Centrais São José e Getúlio Vargas e posteriormente o acesso às rodovias federais BR158 e 487.

Devido a sua posição geográfica, tão logo a Avenida Capitão Índio Bandeira passou a exercer uma função de centralidade, na qual angariou a instalação de comércios e instituições bancárias. Já nos primeiros anos, a Avenida Capitão Índio Bandeira contava com a presença massiva de comércios (Casas Pernambucanas, Farmácia América, Casa dos Retalhos, Merceria e Quitanda Avenida), além de contar com a construção do primeiro edifício em alvenaria da cidade (o futuro museu municipal).

A presença dos citados estabelecimentos acabou por gerar uma área de tráfego, tanto humano quanto motorizado, no entanto o sistema urbanístico favorecia a máquina devido à larga pista de rolamento, estacionamento central e junto ao alinhamento predial, ao pedestre, restava apenas a estreita calçada.

Já nas décadas de 1950 e 1960 a Avenida Capitão Índio Bandeira é dominada por automóveis, muitos deles presentes nos desfiles em datas simbólicas, como aniversário de Campo Mourão (10 de outubro), ou independência brasileira (07 de setembro). Ao longo da história, desfiles e manifestações estiveram presentes, caracterizando-se como eventos simbólicos (figura 2).

Figura 2: A Avenida Capitão Índio Bandeira enquanto espaço público: palco de desfiles e manifestações



Fonte: <https://bit.ly/2QkXG7k>; <https://bit.ly/3j7FoCS>; <https://bit.ly/2YvpWIL>

A década de 1980 demonstra a intensidade do uso automotivo, o espaço público dominado pelo automóvel, veículos de diversas marcas, modelos e cores, calçadas estreitas e com obstáculos (árvores de grande porte e mobiliários urbanos), consequentemente, a atividade de caminhar e segurança era relegado a planos inferiores.

Em suma, entre meados da década de 1940 e final da década de 1980, a avenida Capitão Índio Bandeira manteve sua forma e função original, sofrendo apenas mutações estruturais (figura 3), como: galerias pluviais, meio fio e pavimentação. No entanto, sem melhorias consideráveis na década de 1980, a citada avenida era tida como um “não-lugar”, não contendo um programa espacial capaz de atrair e manter frequentadores por tempo significativo.

Figura 3: A Avenida Capitão Índio Bandeira em três tempos: 1949, 1960 e 1980.



Fonte: <https://bit.ly/2YzZI8e>; <https://bit.ly/3jdtCXB>; <https://bit.ly/3hukZY0>

Os problemas quanto a sua forma, função e manutenção eram facilmente visíveis. Em entrevista realizada com Vecchi (2019), o ex-prefeito pontua que “o comércio local era decadente para fazer compras, os moradores de Campo Mourão se deslocavam à emergente cidade de Maringá para comprar até mesmo produtos simplórios, desprovidos de tecnologias ou alto grau de manufatura, como ‘um pedaço de carne’”.

Segundo Vecchi (2019), devido a sua urbanização voltada ao carrocentrismo e design pobre da avenida Capitão Índio Bandeira, as atividades de lazer eram escassas. Um dos poucos atrativos na localidade era o tradicional Bar Aparecida (propriedade do senhor Romão), “onde bebiam, jogavam, matavam, ali mataram muita gente”.

Naquele período pré-construção da Binacional Itaipu (1974-1982), a Avenida Capitão Índio Bandeira era fortemente impactada pelo tráfego de veículos pesados (ônibus e caminhões dos consórcios responsáveis pela construção da hidrelétrica). Segundo Vecchi (2019), em determinados meses, o fluxo de veículos pesados girava em torno de nove mil. Os impactos eram negativos, sendo desfavorável à vitalidade urbana, aterrorizando pessoas e degradando as estruturas físicas (pavimentação, arborização e rede de energia elétrica).

Para Vecchi (2019), a construção da Perimetral Tancredo de Almeida Neves foi fundamental para a vitalidade urbana, não somente da Avenida Capitão Índio Bandeira, mas, sim, de todos os espaços públicos do centro urbano da cidade de Campo Mourão.

Em 1989, influenciado ideologicamente pela arquiteta espanhola Maria de Los Angeles Castilla Tabares, que anteriormente tinha viajado à Espanha, com a finalidade de se aperfeiçoar profissionalmente, dessa forma trouxe novas perspectivas, explica Vecchi (2019). Na ocasião, a revitalização do calçadão se enquadrava no projeto CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada), foi um dos programas do Banco Nacional de Habitação (BNH), desenvolvido em território nacional a partir de 1975 pela Carteira de Desenvolvimento Urbano da mesma entidade, tornando-se mais frequente após 1976. Além do mais, o projeto previa obras impactantes ao município, dentre elas a construção de novos espaços públicos e semipúblicos como: kartódromo; o fórum e as melhorias do aeroporto e parque de exposição, explica Vecchi (2019).

Nesse contexto, a cidade, mesmo dotada de uma ideia de revitalização da área central, conhecida como “centro tradicional”, o município não dispunha de experiência profissional para elaborar um projeto plástico, formal e funcional capaz de atingir os objetivos da gestão municipal. Dessa forma, visando o auxílio no desenvolvimento do projeto, contratou-se uma equipe curitibana (com experiência em calçadões) liderada pelo já falecido Arquiteto e Urbanista Alberto Folloni.

O desenvolvimento do projeto, de acordo com Barakat (2019) e Vecchi (2019), ocorreu em conjunto com a gestão pública e seu departamento de projeto, além da

participação popular, visto o desenho das andorinhas ser resultado de um concurso artístico realizado pela Casa da Cultura, tendo como vencedor: Bernardo Matos, artista plástico português, radicado em Campo Mourão.

Assim sendo, Matos (2019) ficou sabendo do concurso por intermédio de amigos, optando por participar, tão logo esbarrou em uma dificuldade, para ele, Campo Mourão não contava com uma simbologia marcante, como a icônica catedral de Maringá, para os maringaenses.

Diante disso, Bernardo Matos relembra na entrevista da dificuldade em criar um símbolo para o calçadão, o artista relata que ao direcionar para o terraço de sua residência, com vista para o futuro calçadão. Deitou-se e passou a observar seu entorno, tão logo ao entardecer, passou uma revoada de andorinhas e outros pássaros. Então, Matos pensou: “vou utilizar as andorinhas, pois estava meio na moda, uns gostavam e fotografavam, outros não gostavam, pois faziam sujeira na rua” (MATOS, 2019).

Assim sendo, com sua prancheta começou a desenhar uma andorinha “meio estilizada”, elaborando diversas propostas, dessa forma optou por encaminhar três propostas, retratando o mesmo objeto, mas em estilos distintos. Dentre os três primeiros colocados, dois de seus desenhos foram premiados, inclusive sendo o grande vencedor (MATOS, 2019).

É importante destacar que para o design vencedor, Bernardo utilizou como processo criativo, o método de recorte e colagem, assim, criando imagens subliminares no próprio desenho. Entre duas andorinhas escuras, há uma andorinha clara (Figura 4).

Figura 4: As andorinhas e sua subliminaridade: duas escuras e uma clara entre elas



Fonte: Matos (2019), acervo pessoal.

Vencido o concurso, Bernardo viu seu projeto vir a ser executado, é importante destacar que ele desconhecia o tipo de pavimentação: *petit-pavé*, imaginava ser em piso cimentado, no qual os desenhos se situariam. Tão logo, as primeiras frustrações, os prismas do *petit-pavé* limitavam o desenho junto aos moldes, assim, deformando as andorinhas. Além do mais, o piso irregular trouxe desconforto aos pedestres, principalmente às mulheres com sapatos de salto alto. Bernardo ainda cita, uma possível ineficiência na execução da obra, “os blocos de pedras ficaram soltos na areia” (MATOS, 2019).

Ainda sobre as andorinhas, segundo Vecchi (2019), o design foi marcante e simbólico, prevalecendo o ditado: “A proposta do calçadão, o desenho das andorinhas, trouxe todas as andorinhas do Brasil para Campo Mourão”.

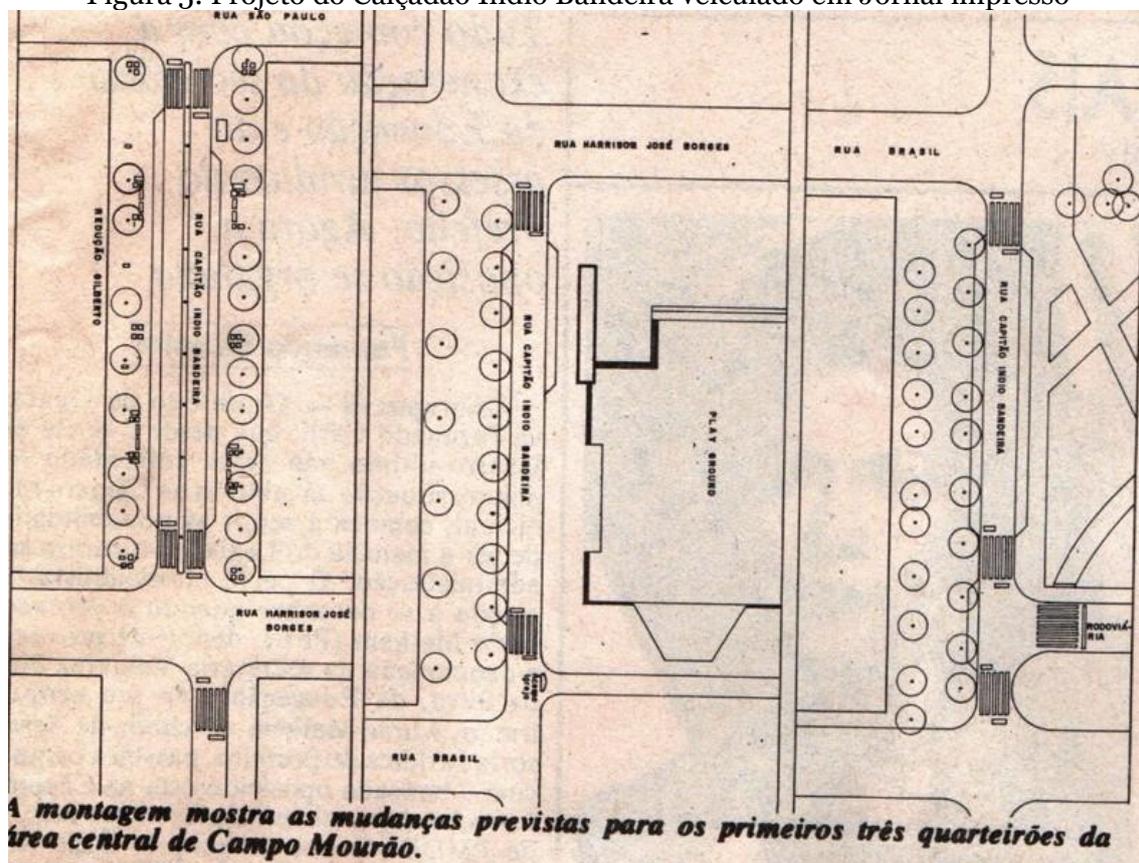
Segundo Rodrigues (2019), o partido arquitetônico foi embasado nos mosaicos portugueses, no calçadão da praia de Copacabana e na Rua das Flores em Curitiba. Sob a liderança do Arquiteto Alberto Folloni, os primeiros esboços eram desenvolvidos, no entanto havendo muitos pontos conflituosos e conturbados, principalmente sob a ótica do vice-

prefeito (também secretário geral) Namir Piacentini. De acordo com Vecchi (2019), Namir não concordava com o mosaico e as andorinhas, mas sim favorável à utilização de ladrilhos hidráulicos.

Os projetos complementares: drenagem, iluminação pública, construção de meio-fio, pavimentação e preservação de instalações existentes ficaram a cargo da Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e habitação (CODUSA). Segundo Barakat (2019), é importante destacar que o calçadão foi construído com recursos próprios.

No dia 02 de julho de 1989 por meio do Jornal “O Estado do Paraná” foi divulgado o projeto que viria a ser o famoso calçadão da Avenida Capitão Índio Bandeira, ou simplesmente “Calçadão Índio Bandeira” (figura 5). Anunciado como completa remodelação da área central e comercial, “o plano prevê mudanças no sistema de circulação de veículos e pedestres. O objetivo é criar o grande entreposto comercial da região” (O ESTADO DO PARANÁ, 1989, p. 3). A matéria também seria veiculada no Jornal Gazeta do Centro Oeste (1989).

Figura 5: Projeto do Calçadão Índio Bandeira veiculado em Jornal impresso



Fonte: o Estado do Paraná (1989), Acervo Barakat (2019).

Segundo O Estado do Paraná (1989), a primeira semana de julho de 1989 é marcada pela apresentação e debate (junto população, vereadores e demais autoridades) acerca da revitalização da área central da cidade. O projeto consistia na remodelação e estreitamento de três quadras da Avenida Capitão Índio Bandeira, situados entre as ruas Francisco Albuquerque e São Paulo.

De acordo com o jornal O Estado do Paraná (1989, p.03), a remodelação visa maximizar a área peatonal, estreitar a pista de rolamento, obrigando os veículos a trafegarem em baixa velocidade. Além do mais, de acordo com Vecchi (2019) e Barakat (2019), buscava-se maximizar a integração da Capitão Índio Bandeira às vias perpendiculares (São Paulo,

Harrison José Borges e Brasil) e as praças São José e Getúlio Vargas. O citado projeto daria uma “nova cara” à principal avenida da cidade, explica Vecchi (2019).

É importante destacar a participação e aceitação popular durante elaboração e execução do projeto. De grande aceitabilidade, passou-se ao projeto executivo e posteriormente execução da obra, explica O Estado do Paraná (1989).

À frente do projeto, o prefeito Augustinho Vecchi e o engenheiro civil, coordenador de planejamento Munir Barakat, viam na oportunidade Campo Mourão se consolidar como cidade polo no setor secundário e terciário, numa região que era composta em 1989 de 21 municípios, explica O Estado do Paraná (1989). De acordo com o prefeito “[...] precisamos definir os meios de recuperar a imagem urbanística da cidade como um todo e, a partir desse princípio, a meta é preparar a cidade para ser o centro comercial e de prestação de serviços de uma região potencialmente importante (O ESTADO DO PARANÁ, 1989, p. 3).

O município vinha se consolidando no crescimento econômico, sobretudo na implantação de novas 11 empresas no parque industrial, no mesmo caminho do crescimento, almejava-se melhorar toda a infraestrutura do setor comercial, assim “[...] transformar a cidade no entreposto comercial de uma região com respeitável população consumidora” (O ESTADO DO PARANÁ, 1989, p. 3).

Então, segundo Barakat (2019), deu-se início à execução da obra (figura 6), de nível complexo, exigiu-se centrar em estratégias que favorecessem a execução da obra, o cronograma financeiro e a funcionalidade da cidade, focada no mantimento do comércio e dos serviços públicos. A demolição da infraestrutura existente, a poeira, o fluxo de pessoas, o bloqueio de vias, se não bem pensada, poderia gerar críticas, rejeições e prejuízos aos comerciantes.

Figura 6: O processo executivo do Calçadão Índio Bandeira.



Fonte: Museu Municipal Deolindo Mendes Pereira, 2019.

De acordo com Barakat (2019), o início da execução foi o momento mais crítico e ao mesmo tempo importante, mesmo com o projeto elaborado, ainda havia desconfiças, dúvidas e ideias conflitantes. Para Barakat (2019), “uma coisa é ter o projeto elaborado, outra coisa é colocar em execução”. Definida as estratégias, executou-se uma quadra por ano (1990, 1991 e 1992.)

Em 1990, a estratégia foi iniciar pela praça, (pavimentação/chafariz), nesse momento as pessoas passaram a entender à revitalização proposta. Então se começou pela quadra mais ao sul (entre as ruas Francisco Ferreira Albuquerque e Rua Brasil), próxima à rodoviária, a secretaria de saúde (atual Museu Municipal Deolindo). A partir do momento em que a obra tomou forma, as pessoas começaram a entender o novo arranjo físico e funcional (Figura 7).

Figura 7: Reportagem ilustrando o início das obras do Calçadão e revitalização da Praça Getúlio Vargas



Fonte: Gazeta do Centro Oeste (1991), Acervo Barakat (2019).

No ano seguinte (1991), executou-se a quadra entre as ruas Brasil e Harrison José Borges e em 1992, o último trecho, compreendido entre as ruas Harrison José Borges e São Paulo (BARAKAT, 2019).

Era necessário executar serviços com esmero, ao mesmo tempo zelar pelas instalações já existentes. Barakat (2019) explica que todo cuidado foi tomado nessa etapa, de forma a evitar refazer os serviços. “Foi necessário muito cuidado para que não houvesse a necessidade de substituir serviços (tubulações, postes, etc.) pós conclusão do pavimento”.

Barakat (2019) cita a complexidade na execução da obra envolvendo proprietários, infraestrutura existente e a implantar. Houve muita cooperação entre a equipe executora e proprietários locais: “quando ia fazer um meio fio na frente de uma loja, o dono ia lá, dava uma sugestão: um pouco mais pra cá, um pouco mais pra lá [...] a entrada do carro [...] o poste em um lugar atrapalhava a fachada da loja, etc.” Havia muitos detalhes a ser negociados com os lojistas, eles acompanhavam o tempo todo.

Tinha comerciante que não aceitava o quiosque na frente de seu comércio [...] então a conversa foi crucial. Atendiam o que os comerciantes reivindicavam, “dentro das possibilidades”, a ideia era não dar problema ao comércio, porém agindo dentro das normativas e éticas, explica Barakat (2019).

Outro ponto importante, de acordo com Barakat (2019), trata-se do trecho construído em 1992. De início, pensava-se o calçadão simetricamente em ambos os lados da avenida. No

ato da execução, percebeu-se a necessidade de uma largura maior junto aos quiosques (para atender os clientes, ocupar o espaço com mesas e cadeiras, etc.), assim, gerando calçadões de larguras distintas em cada lateral da avenida.

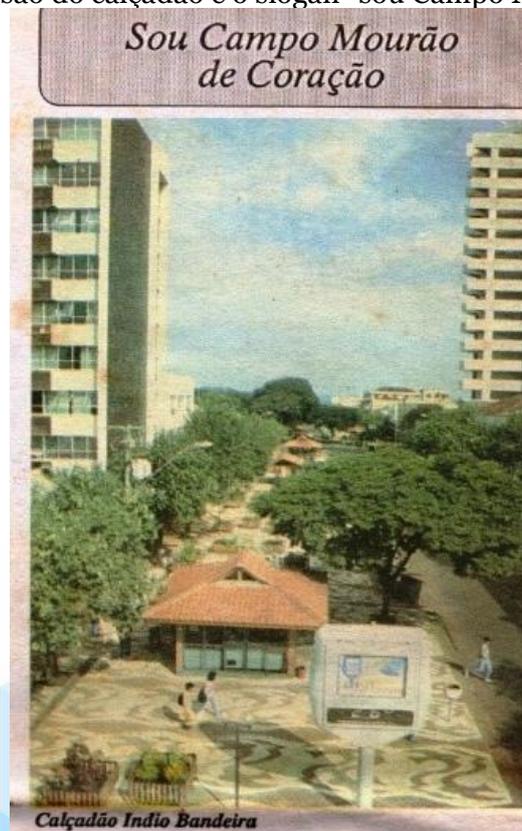
Segundo Barakat (2019), é importante evidenciar que a construção do calçadão homenageou o espírito participativo da população mourãoense junto a políticas públicas. Dessa forma, idealizou-se o memorial “boca maldita”. A Boca Maldita (era sediada onde atualmente é o bar do Raul) era ponto de encontro na qual se discutiam reivindicações públicas, na época a principal reivindicação era a estrada boiadeira. O grupo realizava pesquisas eleitorais, entre outras atividades. Na época, a “boca maldita” era um grupo grande e atuante que acompanhou todo o processo de construção do calçadão.

Considerando o cronograma físico-financeiro, Barakat (2019) explica que o piso e mobiliário urbano (as floreiras, lixeiras e quiosques) foram idealizados pelo arquiteto Alberto Folloni, em consonância com o recurso financeiro que o município dispunha naquele momento. Os prismas de Basalto foram trazidos da região de Paranavaí/Maringá.

Na época, a gestão municipal tinha intenção de ampliar o calçadão em duas quadras (uma em cada extremo). Para Barakat (2019), a ideia não vingou devido à complexidade e audácia necessária para executar uma obra tão arrojada, enquanto que, para Vecchi (2019), o projeto existiu, mas foi descartado pela gestão subsequente.

Por fim, a intervenção (década de 1990) surge a partir de uma campanha promovida pela prefeitura e gestão atuante: “Sou Campo Mourão de Coração”, ainda com os dizeres: “esta obra é parte integrada de uma ampla reforma urbanística visando uma cidade mais bonita” (figura 8). Para Rodrigues (2019, p. 1), o chefe do poder executivo municipal destacava que a intervenção urbanística visava “uma cidade mais bonita na sua expressão física e espiritual”. A campanha incentivava a participação da população no desenvolvimento do município: “a cidade é a soma da participação de cada um”.

Figura 8: “Conclusão do calçadão e o slogan “sou Campo Mourão de coração”



Fonte: O estado do Paraná (1992) Acervo Barakat (2019).

A década de 1990 é marcada por profunda transformação espacial, depois do “quebra-quebra e transtornos” da revitalização urbana, a até então Avenida Capitão Índio Bandeira, que antes privilegiava o automóvel, passa a proporcionar urbanidade. A larga avenida dá lugar ao calçadão, ao mesmo tempo, sua largura reduzida, minimiza a velocidade dos automóveis.

Nesse momento, o pedestre e as atividades desenvolvidas na localidade passam a ser o foco, o ambiente seguro (livre dos automóveis) propicia ao pedestre as atividades peatonais e de permanência. A presença do frequentador impacta nas atividades comerciais, culturais e sociais do ambiente. Consequentemente há uma intrínseca relação entre calçadão, frequentador e estabelecimentos comerciais. Lojas e calçadão se fundem (um torna-se extensão do outro), enquanto que o frequentador proporciona vitalidade a ambos os espaços.

De acordo com Vecchi (2019), o calçadão mudou o visual e a vitalidade da Avenida Capitão Índio Bandeira e demais espaços públicos adjacentes. A população não era acostumada aos espaços públicos, no entanto em seu primeiro natal (pós-conclusão) foi um espetáculo, permitindo circulação do povo, diversidade e lazer. Contestando Vecchi (2019), Barakat (2019) defende que a população necessitou de tempo para se adequar à nova configuração formal e às novas funcionalidades.

Segundo Barakat (2019), a construção do calçadão no início não trouxe significativas modificações em suas formas de apropriação, levou-se um tempo para que a sociedade se readaptasse e se acostumassem ao local. Era um novo espaço, exigia novas formas de apropriação e utilização. Cita a existência de diversos eventos existentes na atualidade como feira, eventos científicos, playgrounds, mas para chegar a tal utilização, exigiu-se tempo.

A conclusão do calçadão trouxe impactos significativos (de ordem financeira, cultural e social) para a cidade de Campo Mourão. Para Vecchi (2019), o calçadão consolidou Campo Mourão como cidade Polo da região da Comcam (Comunidade dos Municípios de Campo Mourão). A melhoria do calçadão atraiu grandes empresas. Num contexto mais amplo, nessa época implantou-se na cidade o SESI (Serviço Social da Indústria), SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial), SESC (Serviço Social do Comércio) e o parque industrial.

Para Rodrigues (2019), o calçadão trouxe beleza, graça e progresso ao centro urbano, trazendo novas funcionalidades e um espaço público mais humano ao privilegiar o pedestre. O ambiente veio a ser propício às compras e lazer contemplativo. No entanto, juntamente com os inúmeros benefícios, surgiram pontos conflitantes, como: trânsito confuso, redução de estacionamento, remoção de semáforos.

Marcando uma nova era, em 2014 (figura 9), 25 anos após o início do projeto, o calçadão passou por nova reforma, e nela houve basicamente a substituição da pavimentação e equipamentos públicos danificados, “Numa nova onda de progresso, em abril de 2014, nova intervenção no calçadão fez as andorinhas voarem e virarem lembrança. A antiga revitalização do calçadão dos anos 1990 ganhou outro aspecto. O antigo material *petit-pavé* foi substituído pelo novíssimo “paver” (RODRIGUES, 2019, p.1).

De acordo com Rodrigues (2019, p.1), a nova mudança dividiu opiniões, para muitos o desenho das andorinhas devia ser mantido “[...] O calçadão de antes havia enchido de orgulho os que o viram e o viveram”.

Para Vecchi (2019), a substituição do piso fez o calçadão perder sua essência, sua identidade e originalidade. Augustinho não entende aceitação popular, para ele o povo atualmente é pacífico e desinteressado por políticas públicas.

Favorável à revitalização, Barakat (2019) vê a revitalização do calçadão como benéfica “houve uma substituição do piso por um mais moderno, de tecnologia mais avançada, melhorando as condições”. Tem se como ponto negativo, a extinção dos desenhos das andorinhas visto ser difícil sua execução em pisos intertravados.

Figura 9: Vista do calçadão pós reforma de 2020



Foto: Anderson Franciscan- 2020.

Decorridos trinta anos do início do projeto (1989-2019), o calçadão preserva sua estrutura espacial. Para Barakat (2019), é necessário desenvolver estudos voltados a sua ampliação, realizando um projeto específico em frente ao colégio Santa Cruz, ao mesmo tempo, estendê-lo por mais duas quadras no extremo oposto (entre as ruas Brasil e Mato Grosso).

Exige-se projeto específico, visto haver utilizações distintas, em uma das extremidades a continuidade da zona comercial, enquanto que na outra há a presença de edifícios institucionais, no caso o colégio Vicentino Santa Cruz, explica Barakat (2019).

Vecchi (2019) critica as condições atuais das calçadas adjacentes ao calçadão, criticando a sua não-uniformidade e as condições de acessibilidade, dificultando a locomoção de pessoas debilitadas fisicamente. Para Augustinho, tanto a gestão pública, quanto os municípios têm privilegiado os automóveis em contraponto ao homem.

## Considerações finais

A rua enquanto espaço público, inicialmente projetada para os automóveis, principalmente nas décadas entre 1940 – 1970, nas décadas seguintes passou a ser vista como elemento antiurbanidade, ou seja, uma barreira, um divisor de territórios. Diante de um urbanismo pouco atrativo em que moradores de Campo Mourão-PR migrava para outras cidades em busca do lazer comercial, diante de uma adversidade, o então prefeito Augustinho Vecchi optou por revitalizar o centro comercial, minimizando o fluxo de veículos e favorecendo a urbanidade.

Entendemos que o processo do projeto foi complexo, envolvendo uma equipe multidisciplinar (chefe do executivo, arquitetos, engenheiros, artistas plásticos), além do mais, a gestão municipal trabalhou em consonância com os proprietários do local. Tanto na fase de projeto, quanto em sua execução, surgiram adversidades, como dificuldades executivas (desvio do trânsito, funcionamento das lojas) quanto financeiras.

Dentre as transformações, podemos citar: modificação estrutural no sistema viário e ampliação/integração da calçada e outros ambientes, privados e públicos; as transformações culturais são marcadas, sobretudo pela intensidade e diversidade em sua utilização; enquanto

que as transformações econômicas são marcadas pelo fortalecimento do comércio local, tanto no âmbito legal, quanto informal, o calçadão é ponto comercial de referência em toda a região da COMCAM. Simbolicamente o calçadão gerou uma imagem ao município, sendo facilmente identificado; por fim, socialmente, trata-se do conjunto aqui relatado.

Dessa forma, entendemos que ao longo da história de Campo Mourão, o calçadão assume importante papel na sociedade mourãoense, assumindo talvez, o papel de obra mais importante para o município, assumindo um “antes e depois”. Antes: o comércio era fraco, o fluxo de veículos intenso; depois: comércio forte em nível regional, urbanidade, instalações de comércios e industriais, além de instituições de ensino. Para finalizarmos, entendemos que a presente pesquisa trouxe importantes contribuições (de forma materializada) no entendimento do processo metamórfico ocorrido na sociedade mourãoense ao longo de sua história urbana.

## Referências

AGOSTINHO, M. G. **Espaço público urbano e cidadania nas cidades contemporâneas**: O caso do parque da luz em Florianópolis/SC. 2008. 248 f. (Tese) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, UFSC. Florianópolis.

ARENDT, H. **A Condição Humana**. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004.

BARAKAT, M. [Entrevista concedida em 05 de julho de 2019]. Campo Mourão, 2019.

BORJA, J. **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza Editorial, 2003.

BORJA, J.; MUXÍ, Z. **El espacio público, ciudad y ciudadanía**. Barcelona: 2000.

BORTOLO, C. A. O espaço público do parque do povo – Presidente Prudente SP: reflexões geográficas. **Revista Geografia em Atos**, n. 13, v.1, p. 50-65, 2013. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/view/2306>. Acesso em agosto de 2020.

BOVO, M. C.; ANDRADE, T. B. Produção do espaço histórico-cultural de Campo Mourão (PR) Brasil: um estudo de suas praças centrais. **Formação (Online)**, v. 1, n. 19, 2012. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/919/1714>>. Acesso agosto de 2020.

BRANDÃO, P. **A identidade dos lugares e a sua representação colectiva**. Lisboa: Europress, Editores e Distribuidores de Publicações, Lda, 2008.

BRANDÃO, P; REMESAR, A. **Design de Espaço Público: deslocação e proximidade**. Lisboa: CPD, 2003.

CALLIARI, M. **Espaço público e urbanidade em São Paulo**. São Paulo: BEI Comunicações, 2016.

CAMPO MOURÃO. **Plano Diretor Municipal de Campo Mourão**. 2007

CARMONA, M.; HEATH, T.; OC, T.; TIESDELL, S. **Public places, urban spaces: the dimensions of urban design**. Londres: Architectural Press, 2003.

CARR, S.; FRANCIS, M.; RIVLIN, L. G.; STONE, A. M. **Public Space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

CASTRO, Alexandra. Espaços públicos, coexistência social e civilidade: contributos para uma reflexão sobre os espaços públicos urbanos. **Cidades, comunidades e territórios**, n. 5, 2002. Disponível em: <<https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/3392>>.

CHOAY, F. **O urbanismo**: Utopias e Realidades - uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1979.

GAZETA DO CENTRO OESTE. Campo Mourão, bem recebida a revitalização do centro. Campo Mourão, 02 a 04 de julho de 1989.

\_\_\_\_\_. Campo Mourão, o maior desenvolvimento de sua história. Campo Mourão, 04 a 07 de maio de 1991.

GEHL, J.; GEMZOE, L. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2002.

GIDDENS, A. **Sociologia**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 2008.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

INDOVINA, Francesco. O Espaço público: tópicos sobre a sua mudança. **Cidades, comunidades e territórios**, n. 5, 2002. Disponível em: <<https://revistas.rcaap.pt/cct/article/view/9168>>. Acesso agosto 2020.

LOBODA, C. R. **Práticas socioespaciais e espaços públicos em Guarapuava-PR**. 2008. 352 f. Tese (doutorado), Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista.

MATOS, B. [Entrevista concedida em 23 de agosto de 2019]. Campo Mourão, 2019.

MIRANDA, Y. C.; LARocca, A. G.; DE ANGELIS, B. L. D. A evolução do traçado urbano e da malha viária de Campo Mourão –PR. In: **Anais**. I simpósio brasileiro on-line: Gestão urbana, 2017. Disponível em: <<https://www.eventoanap.org.br/data/inscricoes/1840/form9196415.pdf>>. Acesso agosto 2020.

MUSEU MUNICIPAL DEOLINDO MENDES PEREIRA. CAMPO MOURÃO. 2019

NARCISO, C. A. F. Espaço público: acção política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, v. 9, n. 2, p. 265-291, 2009. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/4518/451844629002.pdf>>. Julho 2020.

O ESTADO DO PARANÁ. Campo Mourão. Em debate o projeto de revitalização comercial. Curitiba; 02 de julho de 1989.

\_\_\_\_\_. Campo Mourão: O maior crescimento de sua história. Curitiba; julho de 1992.

ONOFRE, Gisele Ramos. **Campo Mourão**: colonização, uso do solo e impactos socioambientais. 2005. 206 f. Dissertação (mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, UEM.

RÉ, T. M. **A pequena cidade e a praça**: memória e funcionalidade do espaço público. 2017. 129 f. Dissertação (mestrado), Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento.

RODRIGUES, J. T. Sobre andorinhas, árvores e pedras: Conflitos da memória na construção do calçadão de Campo Mourão. **Revista metrópole**, 2019.

ROLNIK, R. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 2004.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, V. **Formação histórica do Território da Microrregião de Campo Mourão (a origem de seus 24 municípios)**. Curitiba: CompuArt's, 1995.

SENNETT, R. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SERPA, Â. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

VECCHI, A. [Entrevista concedida em 05 de julho de 2019]. Campo Mourão, 2019.

**Recebido em:** 24/06/2019

**Aprovado para publicação em:** 17/12/2019