

VIOLÊNCIA URBANA EM CIANORTE – PR: ATROPELAMENTOS, AGRESSÕES E FERIMENTOS POR ARMA DE FOGO

Pedro Dias Mangolini Neves

Mestrando em Geografia pelo Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá- PGE/UEM.
pmangolini@hotmail.com

Vanessa Kimie Iceri

Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá- PGE/UEM.
vankimie@hotmail.com

Juliana Paula Ramos

Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá- PGE/UEM.
julianapaula2@hotmail.com

RESUMO: O medo e a insegurança são sentimentos cada vez mais presentes na população das cidades em geral, porém no contexto atual da vida urbana a violência não é só a ação física que um indivíduo sofre e sim o medo que deixa o cidadão impossibilitado de realizar as ações do dia-a-dia. Este trabalho é o resultado de uma pesquisa realizada com dados de atropelamentos, agressões e ferimentos por arma de fogo no município de Cianorte do estado do Paraná. Tais dados foram adquiridos pelo Corpo de Bombeiros de Cascavel que possui um site com dados de todos os tipos acidentes e agressões de todos os municípios do estado do Paraná. Tais dados foram separados por faixa etária e por gênero, facilitando assim a visualização dos dados, e depois passada para um gráfico. Como resultado foi possível observar que os homens com a faixa etária de 18 a 24 anos de idade são mais atingidos fisicamente por estes tipos aqui citados de violência.

Palavras-chave: violência urbana. hospitalidade urbana. Cianorte-PR.

URBAN VIOLENCE IN CIANORTE - PR: ROADKILL, AGRESSION AND INJURY BY FIREARMS

ABSTRACT: Fear and insecurity are feeling increasingly present in the population of cities in general, but in the current context of urban life violence is not only the physical action that an individual suffers, but the fear that leaves citizens unable to perform the actions day-to-day. This

work is the result of a survey of data of running over, aggression and firearms in the city of Cianorte the state of Parana. These data were acquired by the Fire Department of Cascavel that has a site with data from all types of accidents and aggression all municipalities in the state of Parana. These data were grouped by age and gender, thus facilitating the visualization of data, and then passed to a chart. As a result it was observed that men with ages ranging from 18 to 24 years old are more physically affected by these types of violence cited here.

Keywords: urban violence. urban hospitality. Cianorte-PR.

1. INTRODUÇÃO

Histórico da Ocupação do Norte do Paraná

Com base na história do município de Londrina pode-se afirmar que o norte do Paraná, uma região de terra roxa e muito fértil, era até algumas décadas uma extensa floresta. A colonização espontânea foi marcada pelo arrojo de homens saídos de Minas Gerais ou São Paulo, que foram chegando à área de Cambará, entre 1904 e 1908.

Rapidamente, a faixa entre Cambará e o Rio Tibagi - uma linha que representaria o futuro percurso da ferrovia São Paulo-Paraná - foi tomada por grandes propriedades cujos donos, via de regra, as subdividiram em pequenas parcelas vendidas como lotes urbanos ou rurais.

Enquanto isso, vastas áreas de terra roxa de domínio estadual, localizadas a Oeste do Rio Tibagi, permaneciam praticamente inexploradas, sofrendo os efeitos de um lento e ineficaz plano de colonização do governo. Em 1920, percebia-se uma séria frustração nas expectativas de ocupação da área, em virtude da morosidade do Estado.

A partir de 1922, o governo estadual começa a conceder terras a empresas privadas de colonização, preferindo usar seus recursos na construção de escolas e estradas. Em 1924, inicia-se a história da Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária da firma inglesa Paraná Plantations Ltda., que deu grande impulso ao processo desenvolvimentista da área.

Naquele ano, atendendo a um convite do governo brasileiro - que sabia do interesse dos ingleses em abrir áreas para o cultivo de algodão no exterior - chega a Missão Montagu, chefiada por Lord Lovat, técnico em agricultura e reflorestamento. Lord Lovat ficou impressionado com a exuberância do solo norte-paranaense e acabou adquirindo duas glebas para instalar fazendas e máquinas de beneficiamento de algodão, com o apoio de "Brazil Plantations Syndicate", de

Londres. O empreendimento fracassou, devido aos preços baixos e à falta de sementes sadias no mercado, obrigando a uma mudança nos planos. Foi criada, assim, em Londres, a Paraná Plantations e sua subsidiária brasileira, a Companhia de Terras Norte do Paraná, que transformaria as propriedades do empreendimento frustrado em projetos imobiliários. Na verdade, era uma tentativa de ressarcir o grupo inglês do prejuízo do projeto anterior.

A grande novidade introduzida pela Companhia e que lhe valeria o "slogan" de "a mais notável obra da colonização que o Brasil já viu" foi a repartição dos terrenos em lotes relativamente pequenos. Segundo MORO (1998 p. 25), o projeto imobiliário colonizador previa a organização espacial entre os núcleos urbanos, previamente hierarquizados, através de rodovia mestras traçadas ao longo do divisor de águas principal e rodovias captoras – vicinais que percorriam os espigões secundários.

A Companhia seguia a seguinte política: "Favorecer e dar apoio aos pequenos fazendeiros, sem por isso deixar de levar em consideração aqueles que dispunham de maiores recursos". Este sistema estimulou muito a concentração da produção - principalmente cafeeira -, a explosão demográfica, a expansão de núcleos urbanos e o aparecimento de classes médias rurais.

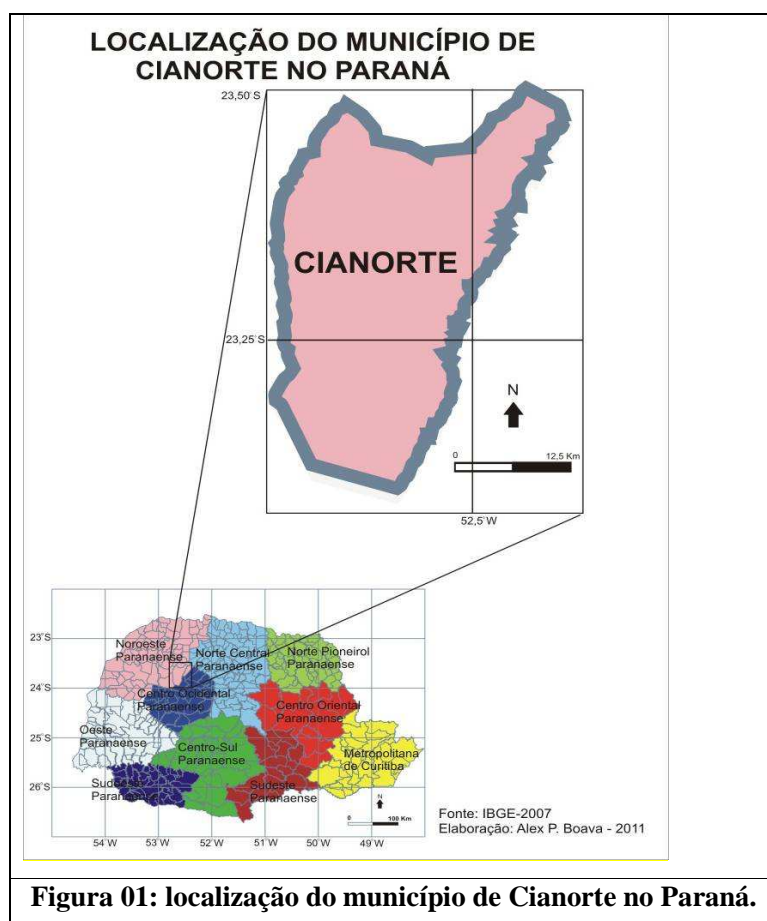
O projeto de colonização, além disto, trouxe outras inovações, como a propaganda em larga escala, transporte gratuito para os colonos, posse das terras em quatro anos, alguma assistência técnica e financeira, levantamento de toda a área e até o mapeamento do solo em algumas zonas.

Caracterização da área

A cidade de Cianorte está localizada na mesorregião Noroeste do Paraná (Figura 01). De acordo com dados do IPARDES – 2010, o município conta com uma população de 69.958 habitantes, sendo 89,1% residentes na área urbana e 10,1% na área rural. Com uma área total de 811,668 km², a densidade demográfica é de 86,19 hab/km².

Ferreira (1999, p. 225) coloca que o ano de 1950 marca a chegada dos primeiros colonizadores ao município. Nesta época as dificuldades a serem vencidas eram imensas, estradas ruins e falta de comunicação eram as maiores. Mesmo assim deu-se início à tomada de posse de terra. Pouco tempo depois da construção da primeira casa no ano de 1950, já se podia vislumbrar

uma cidade. Em 1953 o núcleo foi elevado à categoria de Distrito Administrativo, com território pertencente ao município de Peabiru. Em 13 de junho de 1955, a Lei Estadual nº 2.412 criou o município de Cianorte, com território desmembrado de Peabiru, sendo que a instalação oficial ocorreu no dia 15 de dezembro de 1955. O Plano Diretor da cidade foi executado pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, o mesmo que projetou a cidade de Maringá.



A cultura cafeeira foi o que impulsionou a economia cianortense até os anos 1970, quando novas culturas passaram a ser utilizadas, diversificando, assim, a agricultura da cidade, e posteriormente passou a contar com indústrias, principalmente com a do vestuário. Cianorte é um dos maiores centros atacadistas do vestuário do país, conhecida como Capital de Vestuário, por possuir mais de 500 grifes, que são conhecidas nacional e internacionalmente pela ótima qualidade. Grifes essas que são exportadas para todas as regiões da América e alguns países de

outros continentes. A cidade possui duas edições da Expovest (Exposição do Vestuário), numa das quais é realizado o lançamento da coleção primavera-verão e em outra o lançamento da coleção outono-inverno, atraindo para a cidade milhares de turistas durante a feira e durante o ano todo. Por possuir muitas grifes não faltam empregos no setor do vestuário, tanto do setor de produção, divulgação e venda, quanto nos setores de metalurgia e construção civil.

Dentro desse território ocupado e colonizado é que vamos trabalhar com a temática da Geografia da Saúde, que desde a sua origem, tem sido calcada na resolução de problemas, permitindo a identificação de lugares e situações de risco, o planejamento territorial de ações de saúde e o desenvolvimento das atividades de prevenção e promoção de saúde.

A história da Geografia médica começa com Hipócrates (460 a 377 AC), o pai da Medicina que abandonou as explicações sobrenaturais para a origem das doenças, voltando sua atenção para o espaço geográfico. Dizia que o médico deveria investigar a origem das enfermidades no ambiente. Conhecer o lugar onde ocorrem as doenças seria o primeiro passo para entendê-las.

Atualmente a área da geografia da saúde apresenta aspectos difusos e abrangentes, ganhando novamente um campo fértil para atuação, desenvolvimento de estudos e pesquisas aos profissionais dedicados à matéria, devido às novas questões impostas pela realidade globalizada e o intercâmbio cada vez mais frequente de elementos vivos entre diferentes áreas.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Os procedimentos utilizados para a produção deste artigo contaram com a captação de dados externos cuja origem foi site do do Corpo de Bombeiros de Cascavel (<http://www.bombeiroscascavel.com.br>) que fornece informações quantitativas de todas classes de atendimento prestado, além de selecionar por município, período, gênero, idade, intensidade do acidente, entre outros.

Desde então, a busca de dados foi direcionada aos atropelamentos, agressões e ferimentos por armas de fogo no município de Cianorte, depois foram gerados gráficos que expressaram as informações coletadas facilitando a compreensão dos mesmos.

O aporte numérico desta pesquisa foi analisado à luz das características deixadas pela colonização, quanto à estrutura do município e pela perspectiva de duas linhas geográficas, a da saúde e da percepção.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 HOSPITALIDADE URBANA

A hospitalidade é uma relação espacializada entre os atores locais, aqueles que recebem sujeitos, e os atores externos, os turistas, por exemplo, que são os sujeitos recebidos. É nesse sentido, uma qualidade social, antes de ser uma qualidade individual. A hospitalidade supõe a acolhida, é a permissão, a inclusão do estranho no espaço próprio.

Ao estudarmos a cidade devemos ir além das constatações óbvias sobre o material que se manifesta no urbanismo, deve-se considerar outras variáveis que dão referências e valores ao espaço urbano, bem como seu caráter hospitaleiro ou não, sua referência visual, sua história, onde a compreensão de patrimônio deixou de corresponder apenas a qualidade estética do bem em si, ampliando-se ao cotidiano da vida, no exercício da cultura e do desenvolvimento socioeconômico das comunidades urbanas, responsável pela sua identidade e sua qualidade de vida.

As reflexões sobre território se tornam pertinentes a partir de tal análise, assumindo o território como um espaço com significado, apoderado por aqueles que compõem o espaço e dele se utilizam. O território como catalisador de potencialidades na reinvenção da cidadania permite introduzir elementos caracterizadores da qualidade de vida, de políticas públicas voltadas para a inclusão social, visando melhorias tanto para a população local, como para a hospitalidade urbana, que interfere nas relações sociais entre visitantes e moradores.

Tratar, então, da vertente territorial, nos coloca novos elementos para a discussão da ética e da cidadania nas políticas públicas; implica considerar a cultura das populações, suas especificidades locais e os lugares onde se dão seus anseios, onde vivem e se relacionam, e, sobretudo, considerar suas potencialidades (GRINOVER, 2006, p. 34).

As discussões em torno do território estão trazendo a tona o debate sobre o “lugar” e o “local”, resgatando assim os valores de pertencimento, pois este é vital tendo em vista que, o despertencimento e a desapropriação de nossas raízes nos tornam transeuntes por nossas cidades, sem simbologias que nos conectam aos lugares, somos assim desagregados e sem coesão.

Assim, estudar a cidade implica em realizar uma busca nos elementos e estruturas que podem conferir o estado de hospitalidade para esta, isto é, “as categorias sociais, culturais, históricas, econômicas e ambientais, consubstanciadas na acessibilidade, legibilidade e identidade desse espaço que denominamos cidade” (GRINOVER, 2006, p. 37).

3.2 GEOGRAFIA DO MEDO

O medo e a insegurança são sentimentos cada vez mais presentes na população das cidades em geral, não mais somente dos grandes centros urbanos. No contexto atual da vida urbana é ingênuo pensar somente em agressão física quando se fala de violência, pois ela é tudo aquilo que gera dano à outra pessoa. A palavra força usualmente se posiciona atrelada à violência, costumam estar próximas na língua e pensamento cotidiano, porém enquanto que força designa, em sua acepção filosófica, a energia ou "firmeza" de algo, a violência caracteriza-se pela ação corrupta e impaciente.

Vieira e Moura (2006) afirmam que o cidadão que tem seus espaços de lazer e circulação transformados em “lugares proibidos”, que geram uma terrível sensação de medo, está cada vez mais preso em sua residência, tornando-se dessa maneira um “prisioneiro maquinal” em seu próprio lar.

De acordo com Guimarães (2003) as circunstâncias externas levam à gênese do medo, que abrange diversas formas de ameaça. Além disso, para Guimarães (2003) a paisagem, que também é fruto de uma construção mental pode variar o estado psicológico, oscilando entre as manifestações topofílicas e/ou topofóbicas.

Uma pesquisa realizada em 2002 pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) apontou que o medo acentuou-se não só nas grandes, como também nas médias cidades do Brasil. O índice de percepção do medo, realizado por entrevistas, ainda apontou que roubo à mão armada, arrombamento e latrocínio são os crimes mais temidos e com isto os hábitos da população destas

idades mais violentas mudaram, pois deixaram de freqüentar as praças, desviam de certas ruas, tidas como perigosas e preferem não sair à noite.

O medo tem sido explorado por diversas formas em diferentes setores e vão do marketing político para eleições, até o financeiro imobiliário, como afirma Felix (2002). Além disso, Felix (2002) aponta como consequência deste “mercado de segurança” que o crescimento do medo e da insegurança são maiores do que os índices criminais, dizendo ainda que existem alguns afirmando que enquanto o crime cresce em progressão aritmética, o medo aumenta em progressão geométrica.

Portanto, a sensação de insegurança tem sido citada em cidades grandes e mesmo naquelas cuja característica era a tranqüilidade e segurança. Dessa forma o sentimento de medo chega a influenciar a vida diária, os padrões de circulação, o uso dos espaços públicos coletivos e as próprias formas espaciais.

4. RESULTADOS

4.1 ATROPELAMENTOS

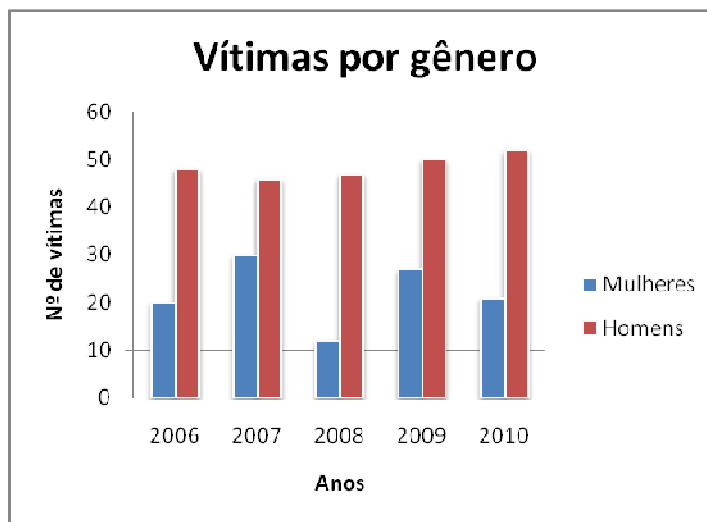


Figura 2: Vítimas de atropelamento de acordo com o gênero

Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

A Figura 2 apresenta o número de vítimas por atropelamento entre os anos de 2006 a 2010, de acordo com o gênero. Em todos os anos o número de vítimas masculinas se mantém

superior ao feminino, com média entre 45 a 50 atropelamentos. Em contrapartida, no caso das mulheres o numero de atropelamentos por ano é muito variável, com picos de 30 casos em 2007 e 12 em 2008.

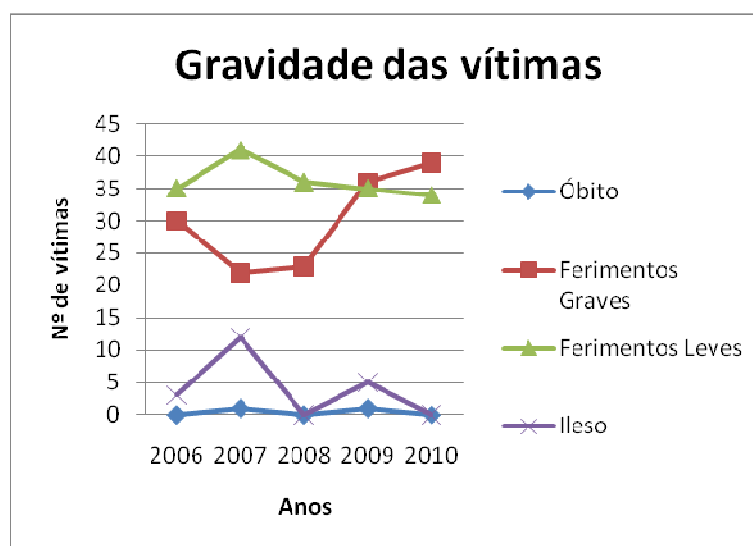


Figura 3: gravidade dos ferimentos das vítimas de atropelamento

Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

A Figura 3 apresenta os dados da gravidade das vítimas envolvidas em atropelamentos nos anos de 2006 a 2010 e, a partir destes, são observados que dentre os acidentes de trânsito os ferimentos leves têm em média maior ocorrência, principalmente no ano de 2007 com 41 vítimas. Por sua vez, os acidentes com ferimentos graves tiveram uma queda no número de vítimas de 2006 para 2007 e, a partir de 2008 aumentaram de 23 para 39.

Os casos de óbito, tendo como fonte o corpo de bombeiros, foram baixos em 2007 e 2009, com apenas 1 caso em cada ano e nulo nos demais. Já as vítimas de acidentes de trânsito que saíram ilesas ficaram, em média, entre 0 e 5 vítimas, com picos de crescimento somente em 2007 cujos números passaram para 12 casos.

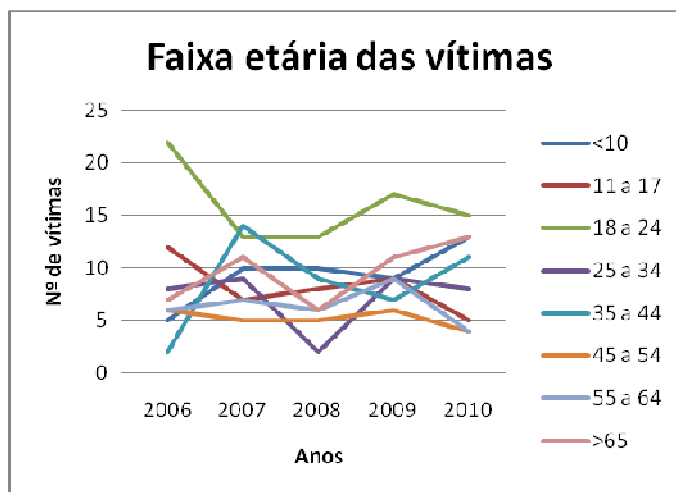


Figura 4: faixa etária das vítimas de atropelamento
Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

As vítimas por atropelamento estão classificadas por diferentes faixas etárias como pode-se observar na Figura 4. Os casos que merecem destaque são os da classe entre 18 a 24 anos com índice de 22 atropelamentos em 2006, seguido de queda para 13 casos em 2007 e 2008. A mesma faixa apresenta crescimento do número de atropelamentos de 2008 para 2009, chegando a 17 casos. Nota-se que a faixa etária mais atingida é formada por jovens, sendo inesperado, uma vez que a faixa etária acima de 65 anos seria provavelmente a mais vulnerável à atropelamentos, pela falta de agilidade e atenção ao atravessar as ruas, principalmente. As demais faixas etárias tiveram numa média 8 casos de atropelamento entre os anos de 2006 a 2010.

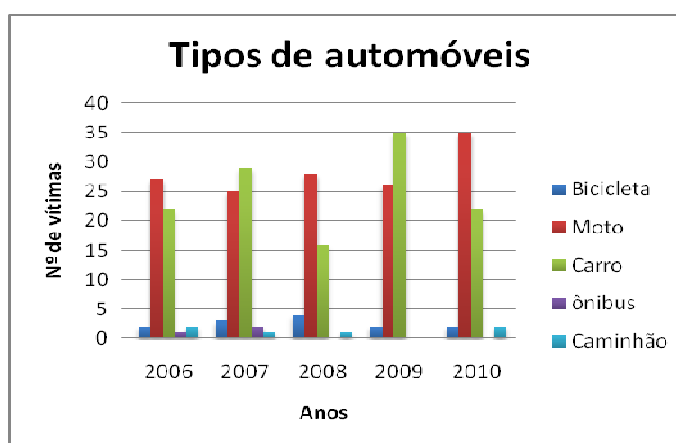


Figura 5: tipos de automóveis envolvidos em atropelamentos
Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

A Figura 5 apresenta quais foram os tipos de automóveis envolvidos nos atropelamentos, havendo um grande destaque para as motos e os carros, com índice superiores a 25 casos por ano para motos e 15 para carros. Nos anos de 2009 e 2010 houve um pico de acidentes com 35 casos, sendo em 2009 de carros e em 2010 de motos.

Os demais meios de transportes, ônibus, caminhão e bicicleta, apresentaram baixos índices, não ultrapassando 4 casos por ano.

4.2 AGRESSÃO

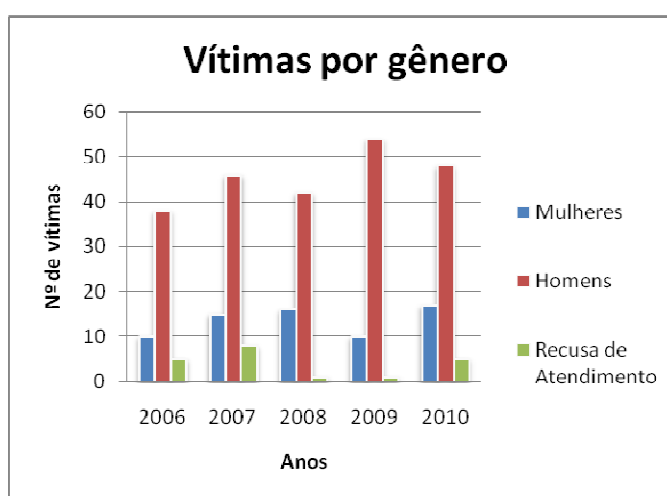


Figura 6: vítimas de agressão de acordo com o gênero

Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

Na Figura 6 estão dispostos o atendimento às vítimas por agressão de acordo com o gênero. Os homens majoritariamente foram os mais agredidos, sendo cerca de 3 vezes maior que o número de agressões sofridas pelas mulheres, que em média aproximada apresentam 13 agressões por ano enquanto os homens obtiveram média aproximada de 45 casos por ano, destacando o ano de 2009 que apresentou 54 casos. Outra variável presente neste gráfico é a de recusa de atendimento, que teve seu pico em 2007 com 8 casos. Tal dado, mesmo computado como agressão, não possui distinção de gênero.

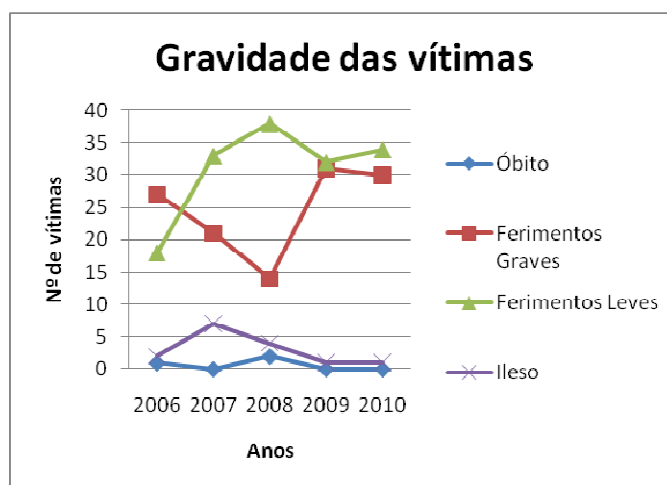


Figura 7: gravidade dos ferimentos da vítimas de agressão

Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

Quanto a gravidade das vítimas de agressão a Figura 7 apresenta um aumento de 18 casos de ferimentos leves em 2006 para 33 casos em 2007, mantendo assim uma média de 34 casos por ano, até 2010. Em relação aos ferimentos graves, o número de agredidos teve uma queda de 27 casos em 2006 para 14 casos em 2008. A partir deste ano o número de agressões com ferimentos graves elevou-se para 31 casos em 2009 e apresentou 30 casos em 2010.

Os óbitos, segundo a fonte, foram nulos em 2007, 2009 e 2010 e nos anos de 2006 e 2008 apresentaram respectivamente 1 e 2 casos. Dentre os casos de agressão existem aqueles que não sofreram ferimentos, que foram classificados como ilesos. Tiveram um pico em 2007 com 7 casos.

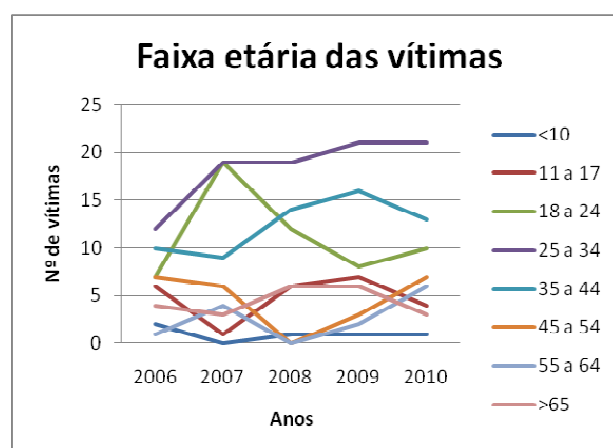


Figura 8: faixa etária das vítimas de agressão

Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

A Figura 8 representa o número de vítimas agredidas de acordo com a faixa etária, dentre elas a de 25 a 34 anos se destaca com um aumento de 12 casos em 2007 para uma média de 20 casos por ano, entre 2007 e 2010. Já na faixa dos agredidos entre 18 a 24 anos o número de casos que era de 7 em 2006 subiu para 19 em 2007, mas posteriormente declinou continuamente até 2009, chegando a 8 casos. A faixa de 35 a 44 anos não apresentou grande variação quanto ao número de vítimas por agressão, porém manteve uma média de 12 casos por ano.

4.3 FERIMENTOS POR ARMA DE FOGO

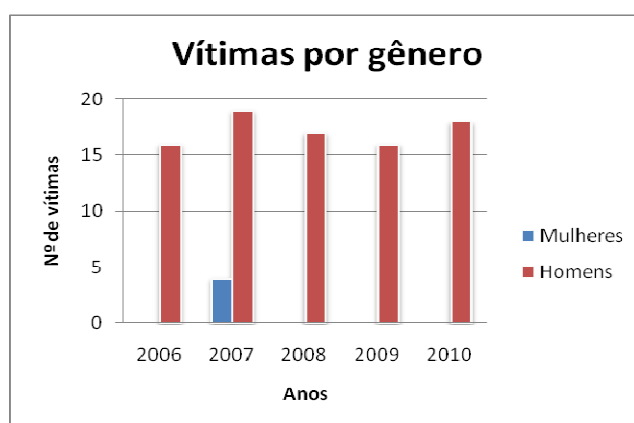


Gráfico 9: vítimas por arma de fogo de acordo com o gênero

Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

O destaque desta Figura 9, que representa as vítimas de arma de fogo por gênero, se dá pela ausência das mulheres, havendo somente 4 casos em 2007. E um elevado número de vítimas do sexo masculino, apresentando uma média de 17 casos por ano.

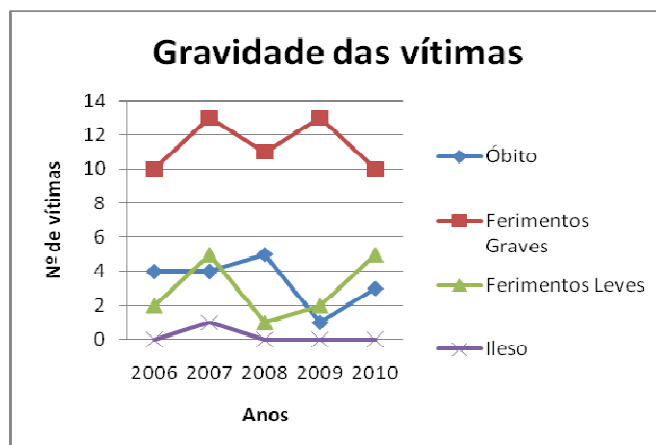


Figura 10: gravidade dos ferimentos das vítimas por arma de fogo
 Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

Por se tratar de ferimentos por arma de fogo, como mostra a Figura 10, o número de ferimentos graves teve uma maior ocorrência, apresentando uma média de 12 casos por ano. Quanto aos ferimentos leves o número passou de 2 casos em 2006 para 5 casos em 2007, diminuindo para 1 caso em 2008, e voltando a subir para 5 casos em 2010. Os casos de óbito mantiveram uma média de 4 casos por ano de 2006 a 2008, decaindo para 1 caso em 2009 e aumentou para 3 casos em 2010. Poucas pessoas foram computadas como ilesas de agressões por arma de fogo, somente houve 1 caso em 2007.

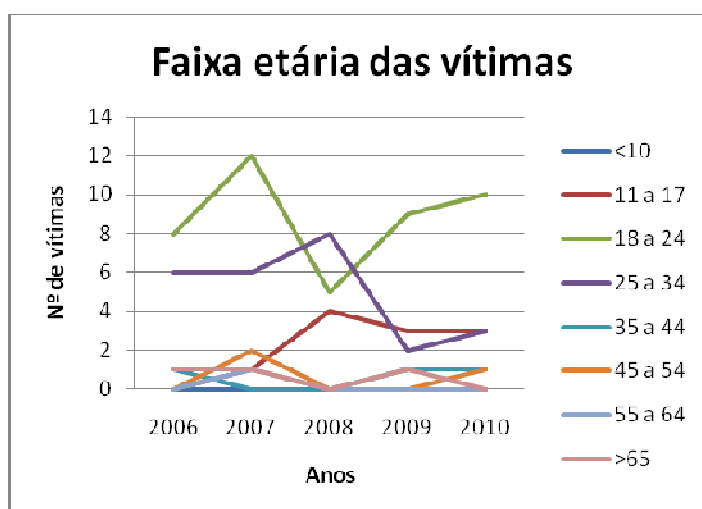
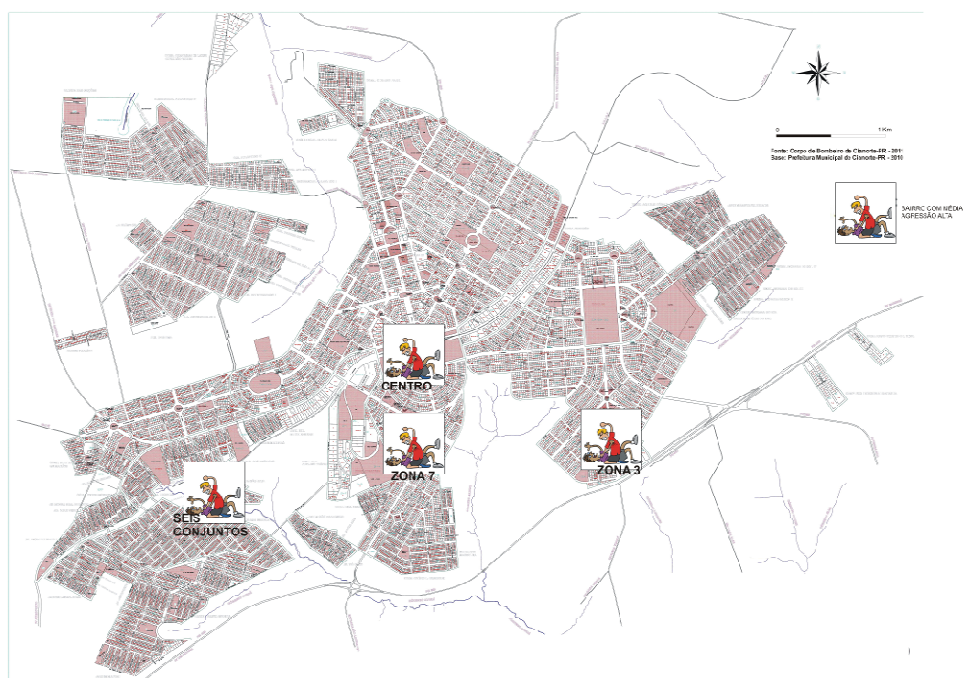


Figura 11: faixa etária das vítimas por arma de fogo
 Fonte: Corpo de Bombeiros, 2011.

A figura 11 apresenta a faixa etária das vítimas por arma de fogo, e nele como nas demais analisadas, se destaca a faixa de 18 a 24 anos, que teve uma variação de 8 casos em 2006 para 12 casos em 2007, diminuindo para 5 casos em 2008, e novamente subindo para 10 casos em 2010. Na faixa de 25 a 34 anos o número se manteve o mesmo em 2006 e 2007 com 6 casos, e subiu para 8 casos em 2008, decaindo posteriormente para 2 casos em 2009 e subiu para 3 casos em 2010. Outro destaque foi a faixa etária de adolescentes de 11 a 17 anos, que em 2006 não apresentou nenhum caso, elevou-se para 4 casos em 2008 e caiu para 3 casos em 2009 e 2010.

A partir da apresentação das ocorrências registradas no Corpo de Bombeiros Cascavel foi possível localizar as áreas com maior número de casos, tomando como base o mapa do plano diretor do município, disponível no site da prefeitura de Cianorte. Dessa forma serão apresentados a seguir 3 mapas que identificam, pontualmente, as áreas que tiveram as maiores ocorrências registradas nos casos de agressão, ferimentos por arma de fogo e atropelamentos, segunda a média das ocorrências.

BAIRROS COM AS MAIORES MÉDIAS DE AGRESSÕES NO PERÍODO DE 2006 a 2010 - CIANORTE-PR

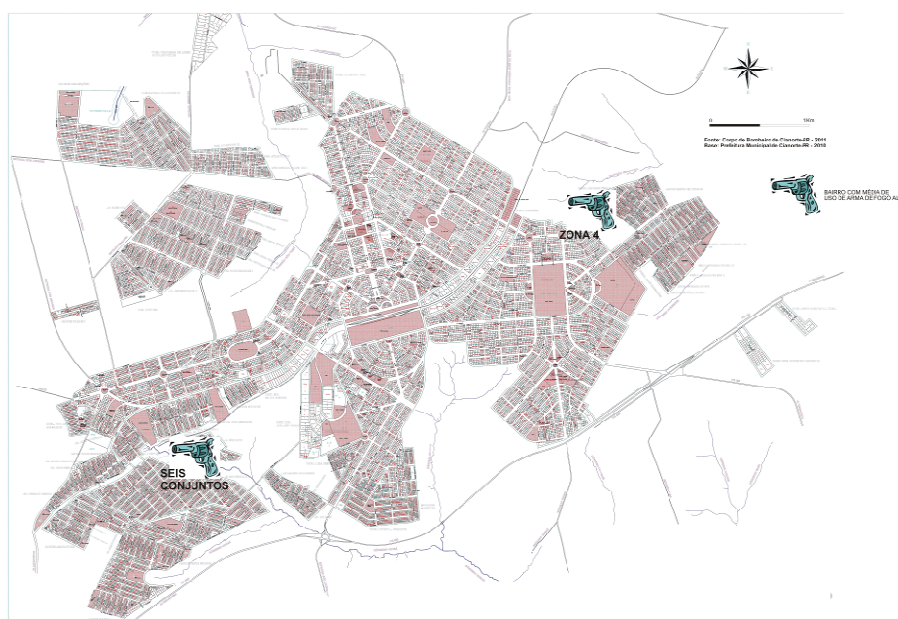


Mapa 1: localização das áreas com as maiores médias de agressões de 2006 a 2010 em Cianorte.

Elaboração: Alex Boava, 2011.

O Mapa 1 apresenta a localização dos bairros com maiores médias de casos registrados por agressão em Cianorte de 2006 a 2010. Neles estão representadas as região central e os bairros Zona 7, Zona 3 e Seis Conjuntos, ou seja, áreas de bairros periféricos e o centro, que no contra turno do horário comercial fica mais deserto, apesar de existirem alguns bares que também são considerados como fatores que propiciam os números de ocorrências registrados.

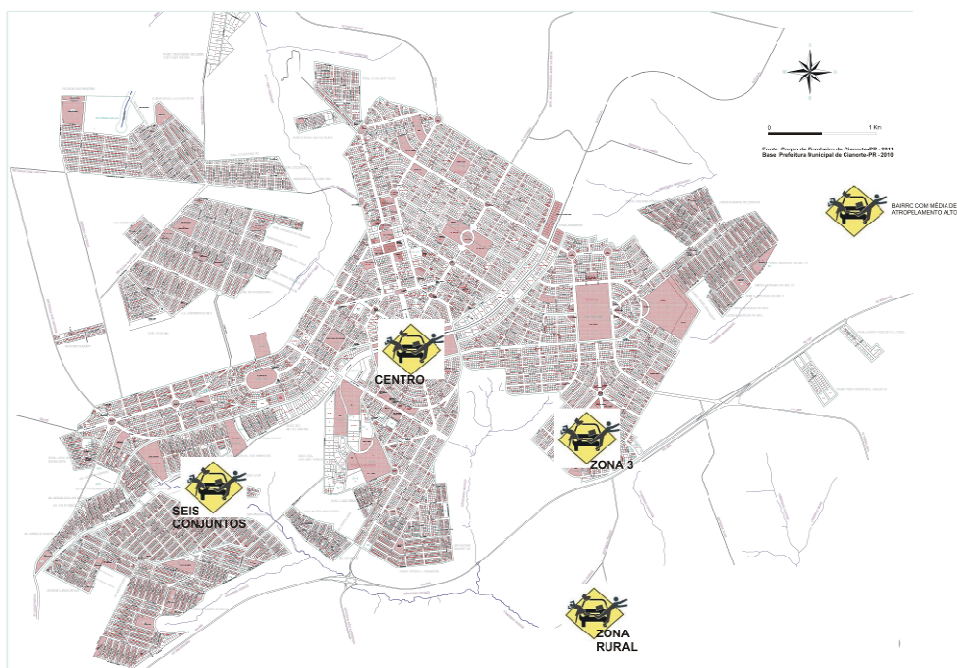
BAIRROS COM AS MAIORES MÉDIAS DE CASOS DE ARMAS DE FOGO NO PERÍODO DE 2006 a 2010 - CIANORTE-PR



Mapa 2: localização das áreas com as maiores médias de ferimentos por arma de fogo entre 2006 a 2010 em Cianorte.

Elaboração: Alex Boava, 2011.

No Mapa 2 estão representados os dois bairros que tem destaque pela maior ocorrência de registros de ferimentos por arma de fogo. Nota-se que tanto o bairro Seis Conjuntos, quanto a Zona 4 são periféricos e distantes entre si, um a oeste da cidade e o outro a leste. Além disso, podemos perceber que no bairro Seis Conjuntos além do destaque em ocorrências de agressões, também há existirem muitos registros de ferimentos pelo uso de arma, o que aponta a grande carência que o bairro tem no setor da segurança principalmente, mas que deva estar atrelado à muitas outras necessidades a serem sanadas pelo poder público vigente no município.

BAIRROS COM AS MAIORES MÉDIAS DE ATROPELAMENTOS NO PERÍODO DE 2006 a 2010 - CIANORTE-PR

Mapa 3: localização das áreas com as maiores médias de atropelamento entre 2006 a 2010 em Cianorte.

Elaboração: Alex Boava, 2011.

A disposição dos bairros com maiores ocorrências de atropelamento estão no Mapa 3, que apontam a região central, pela grande movimentação de pessoas e automóveis, a Zona 3, pela proximidade com a rodovia e o bairro Seis Conjuntos como as áreas urbanas de maior destaque no quadro de atropelamentos. O que nos chama atenção é que, novamente, o bairro Seis Conjuntos está entre os destaques das ocorrências, reforçando a expressão de sua necessidade e carência em ações que proporcionem melhorias efetivas para o bairro. Além disso, podemos observar que a Zona Rural também é palco significativo dos casos de atropelamento no município, o que também leva a inquietação das condições das estradas e vias de passagens dos pedestre e motoristas rurais.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A breve discussão teórica realizada sobre o medo e a insegurança nos levam à reflexão do fenômeno da violência urbana, cada vez mais popular em nosso cotidiano e ao mesmo tempo que

banalizado pela frequência em que são transmitidos pela mídia, também são absorvidos pelo espectador e dessa forma intensificam as sensações trazidas pelo suposto medo criado.

Podemos observar que existem algumas contradições apontadas pelos dados do corpo de bombeiros de Cianorte e os estudos realizados por alguns teóricos que apontaram o maior crescimento do medo, principalmente com as mulheres e idosos, e não da própria violência em si. Porém, ao contrário dessa afirmação os homens em todos os quesitos observados (atropelamento, agressão e ferimento por arma de fogo) foram computados como os mais afetados.

Outro ponto levantado sobre a mesma discussão é de que por sua vez, o medo pode levar à uma prevenção excessiva por parte das mulheres, que com relação aos acidentes de trânsito, principalmente, tiveram um número de casos menor em relação aos homens. Acredita-se, portanto que as mulheres sejam mais precavidas e atentas ao trânsito, e/ou dirijam menos que os homens.

Quanto a gravidade dos ferimentos a maior parte foram leves exceto no caso dos ocasionados por arma de fogo, os quais foram considerados graves e tiveram 57 ocorrências registradas entre 2006 a 2010. Cabe lembrar que os dados de ferimentos graves computados no atendimento ao local pode se agravar e ser novamente registrado como óbito após o atendimento e encaminhamento ao hospital.

Os aspectos levantados como possíveis estimuladores à violência nas cidades brasileiras se matêm em torno da discussão das desigualdades sociais que possibilita a convivência de pessoas de extrema pobreza e extrema riqueza, e que a revolta determinada pela indignação e pela necessidade leva ao roubo, à transtornos psicológicos, envolvimento com bebidas alcólicas e drogas, perda da identidade como ser humano, cidadão. Além disso, a impunidade na justiça, as leis pouco severas ou não aplicáveis também propiciam a continuidade das ações de violência e acidentes de trânsito.

Acreditamos que a punição não é a principal forma de controlar e eliminar o problema da violência, mas sim o tratamento radical que reinsira indivíduos na sociedade e dê oportunidades de autosustento; cuidados com a saúde mental, programas educativos sobre o uso de bebidas alcoólicas e drogas. Com tantas medidas preventivas não haveria necessidade do porte de armas, legalizado no país, e que também é responsável por uma grande porcentagem de acidentes e ferimentos por arma.

Uma outra medida a ser tomada quanto aos acidentes de trânsito, que estão cada vez mais frequentes, é a otimização de transportes públicos e com isso maior uso dos mesmos. Dessa forma, acredita-se num incentivo ao uso de transportes coletivos e redução de acidentes envolvendo motoristas com cansaço, stress no trânsito, embriaguez e imprudência.

Fica, portanto, em aberto e para ser continuada a discussão das consequências da violência urbana e do medo ocasionado por elas na compreensão do território como categoria social, que leve em consideração medidas de atendimento à vítima e principalmente uma política pública que trabalhe com a integridade física e mental dos cidadãos.

REFERÊNCIAS

Corpo de Bombeiros de Cascavel- 4º Grupamento de Bombeiros. Disponível em: <http://www.bombeiroscascavel.com.br/>. Acesso em 01 de junho de 2011.

IPARDES. **Cadernos municipais**. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br>>. Acesso em: 01 de junho de 2011.

FERREIRA, João Carlos Vicente. **O Paraná e seus municípios**. Cuiabá: Memória do Brasil, 1999, 3ª ed.

MORO, D. A. **Desenvolvimento Econômico e Dinâmica Espacial da População no Paraná Contemporâneo**. Boletim de Geografia; Maringá-PR; DGE-UEM; ano 16, nº 1, 1998, p. 1-30.

Prefeitura Municipal de Londrina. **História da cidade**. Disponível em: http://www1.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3&Itemid=5 . Acesso em 09 de junho de 2011.

GUIMARÃES, S. T. L. **Paisagens e ciganos: uma reflexão sobre paisagens do medo, topofilia, topofobia**. In: ALMEIDA, M. G.; RATTI, A.; (Orgs.) *Geografia: leituras culturais*. Goiânia: Alternativa, 2003.

VIEIRA, M. V.; MOURA, R. A. **A Cidade do Rio de Janeiro e suas representações na/da paisagem: beleza e medo**. Rio de Janeiro-RJ. Disponível em: www.geografia.ufpr.br/neer/NEER-1/.../rachel-marcos.pdf , 2006.

FELIX, A. F. **Geografia do crime: interdisciplinaridade e relevâncias**. Marília:UNESP, 2002.

GRINOVER, L. **A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade**. Revista Hospitalidade, São Paulo, ano III, n. 2, p. 29-50, 2º sem. 2006.