

A EXPANSÃO DA MALHA URBANA E OS EIXOS VIÁRIOS REGIONAIS: UM ESTUDO DOS MUNICÍPIOS DE MARINGÁ, MANDAGUAÇU, PAIÇANDU E FLORESTA.

Lucila Emi Rubira Babata (PIBIC/CNPq/FA/Uem), Fabiola Castelo de Souza Cordovil (Orientador), Leonardo Cassimiro Barbosa (Coorientador), e-mail: lucilababata@gmail.com

Universidade Estadual de Maringá / Centro de Tecnologia/Maringá, PR.

Arquitetura e Urbanismo - Fundamentos de Arquitetura e Urbanismo

Palavras-chave: Mobilidade urbana, eixos rodoviários, expansão urbana

Resumo:

A relação entre a expansão da malha urbana e os eixos rodoviários regionais constitui-se num elemento chave para entender a mobilidade urbana entre municípios que compõem a Região Metropolitana de Maringá - RMM. Diante da significativa piora dos padrões de mobilidade e dos desafios contemporâneos, a presente pesquisa busca estudar a formação das malhas urbanas dos municípios até os atuais padrões de dispersão urbana, evidenciados na relação dos eixos viários com o desenvolvimento regional. Assim, este trabalho ilustra o estudo de quatro municípios da RMM (Maringá, Mandaguaçu, Paiçandu e Floresta) a partir do processo histórico de constituição de três eixos regionais que se vinculam ao setor oeste de Maringá - BR-376, PR-323 e PR-317 -, analisando-se a partir de mapeamento e dados secundários os vínculos espaciais que se modificam de 1940 à atualidade nos municípios, com alteração dos ciclos e fluxos produtivos e econômicos.

Introdução

O tema da mobilidade urbana vem ganhando cada vez mais visibilidade no cenário atual das cidades, considerando uma significativa piora nas condições de deslocamento. Nesse sentido, diversos autores, como Villaça (2011) e Reis Filho (2006), investigam tal tema na cidade contemporânea, atribuindo os processos de transformação dos tecidos urbanos a diversos fatores. Tais autores revelam sobre a tendência das rodovias e ferrovias atraírem o crescimento urbano pelo fato de melhorarem a acessibilidade dos tecidos adjacentes. Reis Filho (2006) destaca que a crescente aceleração do processo de urbanização ao longo da segunda metade do século XX aumentou a demanda por espaços urbanos e, conseqüentemente, o preço dos terrenos edificáveis. Assim, as principais conseqüências deste processo foram a formação de regiões metropolitanas, verticalização e congestionamento das áreas já urbanizadas, elevação dos preços dos imóveis e dispersão nas áreas periféricas. Isso foi possível visto que, com a crescente mobilidade no território,

tornou-se viável a dispersão de bairros residenciais, para que a população - em busca de melhores condições de vida - conseguissem residir próxima aos novos locais de trabalho. Além disso, a descentralização industrial e residencial atraiu os comércios e serviços, atrelados aos eixos rodoviários (REIS, 2006). Nesse sentido, a presente pesquisa objetiva-se a estudar como ocorreu o processo de expansão urbana dos municípios (Mandaguaçu, Maringá, Paiçandu e Floresta), considerando o crescimento urbano atrelado aos eixos viários e o papel da mobilidade neste processo, relacionando com os ciclos produtivos e econômicos das cidades.

Materiais e métodos

Para o desenvolvimento da pesquisa, inicialmente realizou-se um levantamento teórico e histórico a partir de livros e artigos - discutidos em reuniões periódicas juntamente dos orientadores. A partir disso, definiram-se duas linhas teóricas que serviram de base para o desenvolvimento da pesquisa: as teorias sobre as evoluções urbanas e a historiografia local dos municípios. Realizou-se também um levantamento de acervos dos municípios, verificando-se as legislações das cidades, somados à análise de imagens aéreas da região, notícias na mídia, fotografias e dados estatísticos. Com base nisso, foi possível traçar um panorama histórico das cidades e identificar a formação de suas malhas urbanas, contribuindo para a confecção de mapeamentos que ilustram o crescimento urbano desde 1940 até 2018. Para a elaboração dos mapas, utilizou-se como base o Google Earth - para o período de 2000 a 2018 - e os mapas confeccionados pelo PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social - e Plano Diretor de cada município para períodos anteriores a 2000. Após o entendimento do contexto histórico em que cada cidade estava inserida, realizou-se o levantamento de dados secundários, como os dados do censo demográfico do IBGE, dados de frota da região, IPARDES, do Atlas de Desenvolvimento Humano e de números de acidentes nos eixos viários em estudo. Assim, juntamente com os mapeamentos foi possível identificar e analisar os diferentes crescimentos ao longo dos eixos viários das cidades (BR-376, PR-323 e PR-317), analisando os processos que levaram as mudanças de função, formas e estruturas das cidades de 1940 até 2018 na região de estudo.

Resultados e Discussão

A Região Metropolitana de Maringá foi formada a partir de duas principais linhas de crescimento, a primeira delas relacionada ao caminho das tropas - originado ainda no século XVIII e XIX -, e a segunda ligada ao eixo rodoferroviário do projeto de colonização da CTNP/CMNP, a partir de 1930 (CORDOVIL e BARBOSA, 2018). Dentre as cidades em estudo, Mandaguaçu, Paiçandu e Maringá foram projetadas pela Companhia, enquanto apenas Floresta foi fundada por um grupo de famílias que se instalaram na região. Além disso, conforme afirma Rosanelli (2009), as distâncias configuravam-se como elementos de primeira ordem de preocupação, revelando a atribuição das ferrovias e estradas de rodagem como “agentes de povoamento”. O autor acrescenta que as cidades foram sendo fundadas sempre acompanhadas de outras, o que mostra a interdependência entre os núcleos urbanos, uma vez que uma cidade dependia da outra para se desenvolver.

A partir dos mapeamentos e dos levantamentos realizados foi possível analisar a lógica de crescimento e expansão das cidades objeto de estudo. O município de Mandaguaçu, fundado pela CTNP, apresenta como principal eixo de acesso à cidade o anel de integração no trecho BR 376 e PR 317, o qual concentra a maior parte das indústrias da região. Seu processo de urbanização se iniciou no ano de 1944 na região conhecida como Vila Guadiana, sendo implantada às margens da antiga estrada que ligava Maringá a Ourizona. Nas décadas seguintes, sua expansão ao longo ocorreu sempre em torno de um eixo viário ou a partir dele.

A cidade de Paiçandu, também projetada pela Companhia de Terras Norte do Paraná teve sua urbanização iniciada em 1948, quando se iniciou as obras no território através da abertura de estradas, formando o primeiro núcleo da região - Gleba Paiçandu - nas proximidades da estação ferroviária. A partir disso, durante muitas décadas sua expansão ocorreu de forma nucleada e no entorno da estação e, mais recentemente, começou a expandir nas proximidades da PR 323 e em direção à Maringá, tornando-se praticamente conturbada com Maringá.

Apesar de ser localizada na mesma região, Floresta não faz parte dos municípios traçados pela Companhia, porém contribui com a configuração de cidades satélites implantada por aquela. A urbanização do município iniciou-se na década de 1940 no conjunto denominado Quilômetro 12, a partir da abertura de loteamentos ao longo da antiga estrada que ligava Maringá à Campo Mourão. Diante disso, assim como Mandaguaçu, verifica-se que a cidade se desenvolveu e expandiu a partir de eixos rodoviários e apresenta como acesso à cidade a PR 317. Além disso, nos últimos 10 anos a cidade começou a crescer de forma tentacular e em torno da PR 546.

Diante disso, verifica-se que as cidades que se desenvolveram no entorno de eixos rodoviários apresentam um crescimento linear e polinucleado, enquanto as cidades formadas no entorno das estações ferroviárias possuem uma expansão nucleada, comprovando o exposto por muitos autores como Villaça (2001) e Reis Filho (2006). Além disso, verificou-se que a proximidade territorial dos municípios com a cidade polo da região, Maringá, atreladas às boas condições de acessibilidade proporcionada pelos eixos viários contribuem para algumas relações de dependência. Isto se reflete nos setores de educação, saúde, comércio, serviços e produtos especializados e no setor de emprego. Ademais, devido à atração que exerce sobre as populações vizinhas, interessadas na proximidade com Maringá, as cidades passaram a crescer em razão do aumento da oferta de loteamentos populares, e das melhores condições de segurança e serviços públicos e, conseqüentemente sua população aumentou nos últimos anos.

Além dos dados populacionais, observou-se que os índices sociais, econômicos, de serviços e infraestrutura urbana dos municípios satélites melhoraram demonstrando o aumento do desenvolvimento das cidades. Concomitante a isso, constatou-se que ao longo dos últimos dez anos ocorreu um significativo aumento do número de frota na região objeto de estudo, possibilitando a dispersão das estruturas no território. Inicialmente essa dispersão foi industrial e, mais recentemente, residencial. Entretanto, apesar do aumento de frota, conforme aborda Rodrigues (2013), o automóvel não é de fato uma solução para os problemas de mobilidade, considerando que apesar da crescente motorização, tem ocorrido também um aumento no tempo dos deslocamentos, congestionamentos e acidentes.

Destaca-se ainda a localização de polos de atração nas bordas da cidade polo e nas cidades satélites, como shoppings, universidades e comércios e serviços especializados, que se deslocam para as margens das rodovias para atender os diversos municípios.

Conclusões

O estudo mostrou que os fatores que condicionaram o crescimento urbano destas cidades estão fortemente vinculados ao município polo. A partir dos dados, conclui-se que o município polo permanece com os melhores índices sociais, econômicos, de serviços e infraestrutura urbana dos quatro municípios e, por conta disso, é o grande foco de atração dos deslocamentos. Verificou-se ainda que na região de estudo o aumento do transporte individual possibilitou a dispersão residencial e de serviços e as cidades tendem a crescer em direção aos locais que apresentam maiores fluxos populacionais e de mercadoria. Além disso, a região abrange três eixos rodoviários de interligação das cidades que proporcionam a divisão dos fluxos de tais cidades em direção à cidade polo em comparação a outras cidades dispostas em eixos lineares.

Agradecimentos

Agradeço ao DAU/UEM, aos professores Fabiola Castelo de Souza Cordovil e Leonardo Cassimiro Barbosa pelo auxílio na realização desta pesquisa.

Referências

CORDOVIL, F. C. de S.; BARBOSA, L. C. Estruturação viária e mobilidade urbana: Tendências recentes no aglomerado urbano de Maringá. In: CONGRESSO OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES 20 ANOS, 1, 2018, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 2019. p. 314-330.

ROSANELI, A.F. **Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no norte do Paraná.** 2009. 268 f. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano.** 1. ed. São Paulo: Via das Artes, 2006.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

RODRIGUES, J.C. Transformações urbanas e crise da mobilidade urbana no Brasil: hipóteses sobre o caso do Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos. **eMetropolis**, Rio de Janeiro, n 14, p. 39-51, set. 2013. Disponível em: <<http://www.emetropolis.net/artigo/111?name=transformacoes-urbanas-e-crise-da-mobilidade-urbana-no-brasil-hipoteses-sobre-o-caso-do-rio-de-janeiro-no-contexto-dos-megaeventos>>. Acesso em: 10 jul. 2019.