

O IMPACTO DOS EIXOS REGIONAIS NA ESTRUTURAÇÃO DE MARINGÁ, PARANÁ

Carolina Rossetto Batista da Silva (PIBIC/CNPq/FA/Uem), Fabíola Castelo de Souza Cordovil (Orientadora), Leonardo Cassimiro Barbosa (Coorientador), e-mail: ra115103@uem.br.

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

Arquitetura e Urbanismo – Fundamentos de Arquitetura e Urbanismo

Palavras-chave: eixos regionais, expansão urbana, urbanização

Resumo:

O projeto de pesquisa tratou de compreender a expansão e o adensamento na malha urbana de Maringá entre 1947 e 2018, e também o processo de implantação dos principais eixos regionais da cidade, assim como seus impactos e sua relação com o padrão de segregação socioespacial de Maringá. Para isso, foram realizados levantamentos documentais e iconográficos, bem como mapeamento, análises e discussões. Como resultado, foram apontados a influência dos eixos regionais na estruturação do município, além de problemas relacionados à exclusão socioespacial consequente de sua criação.

Introdução

A cronologia de implantação e o papel na estruturação de Maringá dos principais eixos regionais retrata a importância destes na história do município. Pode-se dizer que eixos regionais são vias que interligam regiões e influenciam no adensamento habitacional e na mobilidade onde estão inseridos. A sua efetividade influencia na qualidade urbana. Villaça (2001) afirma que um eixo regional pode incorporar as funções de um eixo urbano. A relação da gênese maringaense com os eixos regionais é evidenciada por Cordovil (2010), Barbosa (2016) e Nunes (2016), assim como a formação e a estruturação de Maringá, a expansão urbana e a história dos eixos regionais na cidade. O primeiro eixo maringaense com destaque foi a avenida Brasil, logo nos primeiros anos de implantação do plano da cidade, no início da década de 1950. Nunes (2016) identifica os principais limites propostos por Vieira, dentre eles a avenida Colombo, “um limite claro e definido para a cidade” (NUNES, 2016, p.85), que atuava na contenção da malha urbana planejada e logo viria a ser uma importante via de conexão regional, recebendo parte do fluxo de veículos que cruzava a avenida Brasil. No entanto, dentro de poucos anos, a ideia da via ser outra alternativa para o intenso fluxo de veículos se tornou obsoleta: após a expansão da cidade, a via regional em questão já apresentava funções de via urbana, causando conflitos no cotidiano dos moradores. Villaça (2001) aborda temas que auxiliaram o desenvolvimento da presente pesquisa, relacionados à reconversão do uso das vias e ao processo de urbanização.

A partir da expansão urbana, já na década de 1980, a avenida Colombo passou a não comportar a função original para o sistema viário da época, fazendo necessária a criação de um novo eixo: o Contorno Sul. Boso (2019) destaca que na época a expansão urbana se destacou na região sul e sudeste, protagonizada pelas camadas de baixa renda. Nos anos 2000 identificou-se novamente a necessidade de mudanças no tráfego, visando melhor escoamento. Em função disso, no ano de 2009 nasceu o projeto PAC-Contorno Norte de Maringá. Fontana e Vallota (2014) apontam os principais impactos socioespaciais causados pelo novo eixo regional, relatando, também, seu processo de criação.

No entanto, considerando o crescimento da cidade, o alto fluxo de veículos nos eixos regionais continua sendo um problema. Como uma terceira via, o projeto de um novo eixo regional entra em questão: o Contorno Sul Metropolitano. Ainda não executado, o novo contorno promete ser uma alternativa para o fluxo da avenida Colombo e da região metropolitana. O objetivo desta pesquisa foi verificar e analisar os impactos que os eixos regionais supracitados tiveram no território maringaense.

Materiais e métodos

A metodologia se deu em quatro etapas principais: embasamento teórico, levantamento de fontes documentais e materiais iconográficos, mapeamento e análise. O primeiro item é referente aos textos discutidos nas reuniões, que abordam tópicos como a história urbana de Maringá e seu espaço regional; mobilidade urbana; crescimento e expansão; e processos de urbanização em geral. Como autores de destaque, pode-se citar Villaça (2001), Rolnik (1988) e Jacobs (2014), cujos materiais teóricos foram discutidos em reuniões virtuais periódicas envolvendo orientanda e orientadores, além dos textos de Nunes (2016), Barbosa (2016), Cordovil (2010) e Rodrigues (2004). O levantamento de fontes documentais foi pautado na leitura de dissertações, teses e artigos, que tiveram como objeto de estudo a história e a realidade maringaense, como os mencionados acima. Essas pesquisas contribuíram como fontes secundárias, inclusive, para o levantamento de materiais iconográficos e para a investigação acerca dos eixos regionais abordados. Somado a isso, para fins comparativos e de análises do adensamento e da expansão urbana, realizou-se o mapeamento do município de Maringá, entre os anos de 2003 e 2018, com base em imagens extraídas do programa *Google Earth Pro*. Nos limites deste texto, não é possível ilustrar os mapeamentos.

Resultados e Discussão

A fundação de Maringá ocorreu em 1947, a partir de um plano urbanístico moderno, elaborado por Jorge de Macedo Vieira. Nunes (2016) aponta que no ano de inauguração da cidade, a ocupação apresentava dois núcleos separados pela mata: o Maringá Velho, como núcleo pioneiro, e o início do processo de implantação do plano. Nos anos de 1950, o principal eixo de crescimento da cidade era a avenida Brasil, que também servia como ligação entre os núcleos urbanos citados anteriormente, sendo,

consequentemente, uma via regional importante. Juntamente com a estrada de Ferro, a avenida em questão conformava o principal eixo estruturador da malha urbana. Até a aprovação do Código de Obras e Posturas, em 1959, o plano urbanístico contemplava majoritariamente a área central, não acompanhando o crescimento urbano mais distante. Nunes (2016) destaca que a partir disso, a necessidade de uma via que pudesse limitar e conter a malha urbana planejada resultou na implantação da avenida Colombo, ao norte do plano inicial. A nova avenida passou a receber boa parte do fluxo de veículos que antes cruzava a avenida Brasil e se tornou a artéria de acesso à cidade (CORDOVIL, 2010).

No entanto, à medida que a urbe se expandia, a população crescia e o fluxo de veículos aumentava, deixando a avenida Colombo cada vez mais sobrecarregada. Além disso, até a década de 1990, a malha urbana continuava aumentando sem muito controle, pois ainda não havia planos urbanísticos que organizassem a nova periferia. Com objetivo de reduzir o perímetro da cidade no setor norte e sul “para que os eixos rodoviários, denominados de Contorno Norte e o Contorno sul, realmente funcionassem como um limite para a malha urbanizada” (NUNES, 2016, p. 103), foi criada a Lei do Perímetro Urbano (Lei n. 03/91) (NUNES, 2016). Além disso, a configuração desses novos eixos também tinha o intuito de aliviar o tráfego na avenida Colombo.

A construção do Contorno Norte iniciou-se a partir da PAC-Contorno Norte de Maringá, no ano de 2009. Fontana e Vallotta (2014) realizaram entrevistas com a população local e concluíram que, embora a finalidade do projeto fosse a melhoria do tráfego na região central, a execução da obra apresentou desvantagens para a população localizada próxima ao contorno. Apesar de a pista rebaixada evitar a interferência do sistema viário local, como o contorno atravessa alguns bairros isso dificulta a locomoção e travessia desses moradores, principalmente daqueles que residem além do contorno. Consequentemente, estes enfrentam maior dificuldade para acessar às áreas centrais, refletindo e intensificando o aspecto segregador causado pela obra (FONTANA e VALOTTA, 2014). No caso do Contorno Sul, é possível perceber certa precariedade na qualidade urbana na via, já que não há presença de ciclovias, passarelas ou faixas de pedestres suficientes, além da escassa conexão entre os dois lados do contorno e dos bairros locais com a região central (BOSO, 2019). Tais fatores, assim como ocorre na realidade próxima ao Contorno Norte, comprometem a circulação dos moradores e dificultam o seu acesso aos bairros da região e à região central, distanciando a população –majoritariamente de baixa renda– dos equipamentos urbanos básicos e da diversidade de serviços, assim como da oferta de emprego, comércio e lazer que a parte central proporciona, caracterizando a condição segregadora presente na região.

Mesmo com a consolidação desses novos eixos, o crescimento urbano, o aumento populacional e o fluxo de veículos crescente logo fizeram com que a solução se tornasse obsoleta: apesar da diminuição do tráfego de caminhões, a movimentação de veículos segue intensa na avenida Colombo e agora nos novos contornos, que foram envolvidos pela expansão urbana.

Com o intuito de ser um complemento para o Contorno Norte e ainda servir como um desvio para o tráfego de longa distância nas regiões envolvidas, foi projetado o Contorno Sul Metropolitano de Maringá. Esse contorno tem por objetivo receber o fluxo das rodovias BR-158/PR-317 e BR-487/PR-323, sendo uma rota alternativa para o tráfego de longa distância, dispensando o acesso pelas áreas urbanas. A obra ainda não foi executada.

Conclusões

A partir dos levantamentos e das análises realizadas, verifica-se a influência dos eixos regionais na formação e estruturação do território maringaense. Além disso, foi possível observar que a atual organização e segregação socioespacial são reflexos dessa formação inicial que priorizava as áreas centrais, voltadas à população de maior renda, marginalizando as classes sociais mais baixas. Nessas regiões mais afastadas habitadas pela população de menor renda, percebe-se a insuficiência de infraestrutura urbana e a dificuldade de conexão com a área central, local com maior disponibilidade de comércios, serviços e lazer, o que pode ser observado nas proximidades dos contornos. Embora a periferia incorpore áreas com melhor infraestrutura mais recentemente, não é certamente para ela que se destinam as camadas populacionais mais pobres.

Conclui-se, portanto, que são necessárias melhorias na infraestrutura urbana desses bairros segregados, envolvendo a iluminação pública, o asfaltamento de qualidade e a instalação áreas de lazer, além de melhorias no que tange à mobilidade urbana, como a instalação de ciclovias e faixas de pedestres. Tais articulações políticas e de mobilidade são fundamentais para que a lógica segregativa e desigual em que se encontra o território de Maringá atualmente não siga sendo reproduzida.

Agradecimentos

Agradeço aos professores e orientadores desta pesquisa, Fabíola Cordovil e Leonardo Barbosa, aos colegas Gabriela e Danilo e ao CNPq.

Referências

BOSO, I. L. **Segregação socioespacial e revitalização urbana: Estudo de caso Contorno Sul de Maringá**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado)-Centro Universitário de Maringá, Maringá, 2019.

CORDOVIL, F. C. S. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 – 1982**. 2010. Tese (Doutorado)-Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

FONTANA, F.; VALOTTA, F. M. **Projeto PAC “Contorno Norte” de Maringá: os impactos da obra e o aprofundamento do processo de segregação socioespacial na Região Metropolitana de Maringá**. Revista Espaço Acadêmico, 13(155), 106-122. 2014.

NUNES, L. A. **Para além do plano de Jorge Macedo Vieira: a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963**. Tese (Doutorado)-Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. 2ª edição. São Paulo, 2001.