



SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E A NEGLIGÊNCIA AO PATRIMÔNIO CONSTRUÍDO: LEGADO DOS PROJETOS E PRÁTICAS DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM MARINGÁ – PR (BRASIL)

Ana Lúcia Rodrigues

Departamento de Ciências Sociais – Universidade Estadual de Maringá
alrodrigues@uem.br

Fabiola Castelo de Souza Cordovil

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Estadual de Maringá
fabiolacordovil@hotmail.com

Segregação socioespacial e a negligência ao patrimônio construído: legado dos projetos e práticas do poder público municipal em Maringá – PR (Resumo)

O legado da atuação do poder público municipal em Maringá, Paraná, Brasil, vem sendo composto pelo sistemático desrespeito ao patrimônio construído e por um intenso processo de segregação socioespacial com vistas à valorização imobiliária. O plano inicial definia áreas para edifícios e espaços públicos e coletivos. Embora parcialmente efetivadas, tais áreas resultaram num patrimônio edificado no âmbito de uma constante disputa entre os interesses públicos e os privados. Investigamos o processo de transição da cidade idealizada para a cidade construída, notadamente na construção e demolição dos primeiros edifícios centrais, onde as principais atividades se concentraram e cujos edifícios não foram mantidos como símbolo desse importante período da história. Ainda a partir do plano moderno, analisamos a disposição de um zoneamento determinado pelo padrão econômico que se desenvolveu e consolidou uma ocupação urbana caracterizada por recorrentes processos de segregação socioespacial, implementada pelas ações conjuntas dos agentes imobiliários e do poder público.

Palavras chave: requalificação urbana, segregação socioespacial, projeto moderno.

Social and spatial segregation and the negligence to the built constructions: the legacy of the projects and actions by the municipal government in Maringá-PR (Abstract)

The legacy provided by the performance of the municipal government in Maringa, Parana, Brazil, has been composed by a systematic disregard for the built constructions and an intense process of segregation aimed at the real estate appreciation. The initial plan defined areas for

buildings and spaces of public and collective nature. Although it were partially implemented, such areas have resulted in a set of buildings built under a constant struggle between the public and private interests. We investigated the process of transition from the ideal and planned city to the built and real city, especially in the construction and demolition of the first central buildings, where the main activities had once been concentrated and even so, these buildings were not kept as a symbol of this important historical period. Further, from the modern plan, we analyzed the availability of a zoning determined by the economic pattern that has developed and therefore established an urban occupation characterized by intense processes of segregation, implemented by the joint actions of the real estate agents and the public authorities.

Key words: urban requalification, social and spatial segregation, modern plan.

Introdução

A cidade de Maringá, embora tenha sido criada há um pouco mais de 60 anos, tem gravada em sua breve existência aspectos relevantes da construção de sua materialidade e de processos segregadores de desenvolvimento urbano.

A atuação do poder público municipal, desde o início de sua institucionalização, empreendeu obras relevantes que viriam a compor o seu patrimônio edificado. Por ter sido criada por uma empresa privada, a formação da municipalidade foi assinalada por uma complexa demarcação entre o público e o privado. Para o primeiro gestor público, seria necessário retirar a CMNP – Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná – dos mandos e desmandos quanto ao que se relacionava ao público, além de regular e tributar o que era de sua propriedade. Porém as sobreposições do que era da Companhia, os seus deveres para com a municipalidade, e o que deveria ser público, não raro, deram origem a querelas e conflitos que culminaram no processo litigioso de cassação do mandato do prefeito pela Câmara Municipal, somente revertido na justiça.

Apesar da incipiente municipalidade e a consequente carência de recursos financeiros para os investimentos em redes de infraestrutura, muitas práticas e ações públicas se traduziram na efetividade do espaço construído. Desde a sua concepção, o autor do projeto, Jorge de Macedo Vieira, estabeleceu, no plano inicial de Maringá, espaços bem definidos de uma cidade planejada e idealizada, que abrigariam diversos edifícios e espaços públicos e coletivos.

Como resultado dessas diretrizes, a cidade de Maringá (PR) é frequentemente reconhecida associada a uma imagem urbanística muito positiva oriunda do planejamento de que resultou. Mas, esse plano inicial já previa um processo de ocupação residencial do território urbano que consolidava a característica de uma sociedade hierarquizada. Foram destinados espaços distintos segundo as possibilidades econômicas dos adquirentes em áreas denominadas zonas residenciais principais, populares e operárias.

O objeto de análise deste artigo, portanto, pauta-se no processo de transição de uma cidade idealizada para uma cidade construída e materializada, notadamente na construção e demolição dos primeiros edifícios da área central, na qual as principais atividades se concentraram e cujos edifícios não foram mantidos como símbolo desse importante período da história. Ainda a partir do plano inicial, analisamos a disposição de um zoneamento

determinado pelo padrão econômico que se desenvolveu e consolidou uma ocupação urbana caracterizada por recorrentes processos de segregação socioespacial, implementada pelas ações conjuntas dos agentes imobiliários e do poder público.

No período de 64 anos de existência do município de Maringá, procuramos explicar processos deliberados de degradação e posterior apropriação privada dos edifícios e espaços reservados no plano inicial ao uso público e coletivo, paralelamente ao aprofundamento da segregação socioespacial no desenvolvimento do município. Tomamos como exemplo a recente reestruturação urbana encaminhada pelo poder público que, em nossos pressupostos, repete uma antiga prática pela flagrante semelhança dos processos. Em 1985, apresentou-se o Projeto Ágora, de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, que propunha a reformulação do antigo pátio de manobras da ferrovia; Em 2012, a municipalidade encaminhou um projeto de lei para adequação da legislação urbanística ao Projeto Eurogarden, de autoria do escritório francês Archi 5, que reestrutura parte da área o antigo aeroporto, incluindo uma grande gleba privada.

Contextualização regional

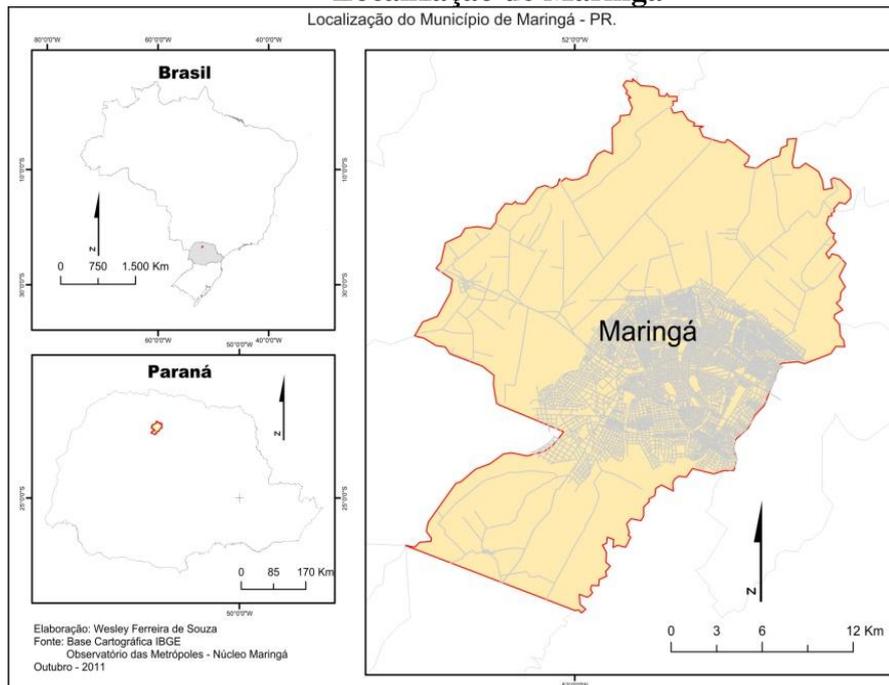
A cidade de Maringá, localizada no Norte do Paraná, Brasil, fez parte de um processo de urbanização e de formação de uma rede regional empreendida pela Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP, sucedida pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP (ver figura 1).

Os planaltos ocidentais do Norte do Paraná foram palco de um notável processo de ocupação urbana decorrente da expansão do complexo cafeeiro proveniente do estado de São Paulo. No seu desenvolvimento, foram marcantes o ritmo acelerado com que as culturas se implantaram, principalmente a cafeeira, a atração que a região exerceu sobre diversos tipos de trabalhadores e o estabelecimento das vias de comunicação ligando zonas rurais aos centros de comercialização dos produtos agrícolas. Esses fatores foram determinantes para que a região se transformasse rapidamente.

Fruto de um empreendimento privado, Maringá estabeleceu-se em um território onde não havia ocupação urbana anterior a partir da década de 1940. A sua demarcação territorial deu-se exclusivamente baseada num plano. A rede regional, na qual a cidade se inseriu como polo e centro de escoamento de safras, fez parte de um processo de abertura de fronteiras agrícolas nas quais as cidades, previamente planejadas e conectadas por uma ferrovia, urbanizaram o território.

As concepções planificadoras nortearam a atuação das companhias colonizadoras da região Norte do Paraná, especialmente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, que teve sua ação baseada em pressupostos que definiram um território polarizado por modernos núcleos urbanos que funcionariam como pólos de desenvolvimento local e regional.

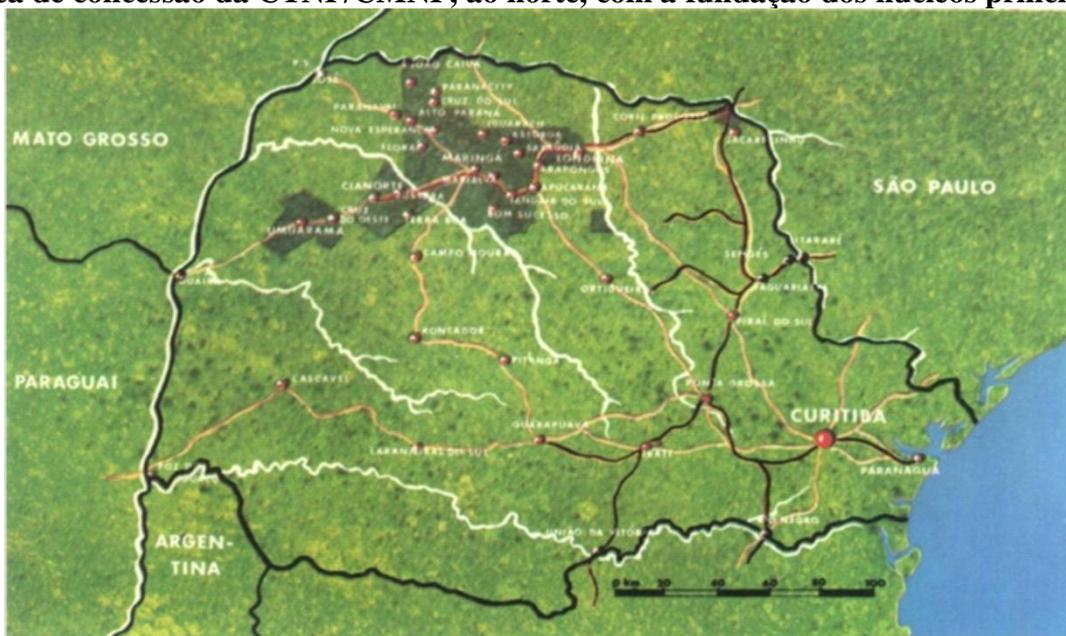
Figura 1.
Localização de Maringá



Fonte: Base Cartográfica. Observatório das Metrôpoles – Núcleo Maringá, outubro/2011. Elaboração: Wesley de Souza.

Na estruturação da rede norte-paranaense, destacava-se a relação estreita entre o avanço da estrada de ferro e a fundação dos núcleos urbanos. Proliferaram os núcleos fundados em direção norte e oeste. A garantia do abastecimento e do escoamento de produtos fazia parte da propaganda dirigida aos colonos (ver figura 2).

Figura 2.
Área de concessão da CTNP/CMNP, ao norte, com a fundação dos núcleos principais



Fonte: CMNP, 1975.

O plano inicial e a segregação planejada

O plano inicial de Maringá despontou como exemplo de padrão urbanístico, vinculando-se ao ideário cidade-jardim. Não foi sem propósito, portanto, que tal desenho foi traçado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, que projetava, na época, vários bairros na cidade de São Paulo, além de outros no interior daquele estado e na cidade do Rio de Janeiro.

De tal modo, Maringá se insere nesse mesmo padrão urbanístico. No plano formulado, verifica-se uma concepção fortemente permeada pelo pensamento e prática urbanísticos em voga na Europa e nos Estados Unidos.

A configuração do traçado inicial caracteriza-se pelo eixo marcado no sentido leste-oeste e pela sobreposição ao eixo da ferrovia na área plana do terreno. O espigão divide os dois córregos na área central do núcleo, o Moscados e o Cleópatra, que possuem vegetação nativa preservada e abrigam os dois parques da cidade.

O plano urbano de Maringá foi utilizado como recurso para o destaque de um núcleo regional que se criava no centro geográfico de uma extensa área planificada e com acessibilidade eficiente.

Figura 3.
Ante-projeto para a cidade de Maringá, de autoria de Jorge de Macedo Vieira,
elaborado em meados da década de 1940



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Como já nos referimos, a cidade de Maringá é frequentemente associada a uma imagem urbanística muito positiva oriunda do planejamento de que resultou. Mas o próprio plano inicial já previa uma segmentação dos terrenos no território urbano cujo resultado foi a consolidação de uma ocupação hierarquizada em função das possibilidades econômicas dos

moradores. Portanto, um território em que a segregação socioespacial é um dos legados da urbanização.

De tal modo, na efetiva espacialização funcional da cidade, estabelecida pelo projeto de vocação modernista, em que as zonas residenciais definidas como “principal”, “popular” e “operária” configuram-se não apenas enquanto funções, mas enquanto expressão de objetivos econômicos que, com esta prática, auferiram maiores lucros (ver figura 4).

Figura 4.
Legenda do plano inicial, mostrando a diferença de ocupação a partir do padrão econômico



Fonte: Acervo Departamento de Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo.

Assim sendo, a produção do espaço urbano de Maringá e região legou intensa segregação socioespacial, pois predominou desde os primeiros momentos de seu desenvolvimento o atendimento aos interesses do capital imobiliário que, ao segmentar as áreas a serem comercializadas segundo as especificidades socioeconômicas dos adquirentes, fomentou uma ocupação residencial claramente segregada e segregadora.

A segregação supõe a segmentação do espaço segundo condições de igualdade entre os seus ocupantes. Portanto, se insere na própria estrutura da sociedade desigual, expressando e, ao mesmo tempo, consolidando a divisão social hierarquizada moderna. Assim, os processos de segregação residencial garantem os mecanismos constitutivos de valor imobiliário por meio da distribuição da população no território urbano, segundo suas condições econômicas de acesso ao preço da terra. A organização do espaço urbano se constitui pela manutenção da desigualdade que caracteriza a sociedade e, concomitantemente, mantém e aprofunda essa desigualdade.

Segundo Kaztman (2007), são diversas as formas que a desigualdade social assume, mas a segregação constitui seu ápice. Alicerçada na diferenciação que compõe os fundamentos da sociedade, que distribui desigualmente uma série de atributos entre os seus membros, se expande pela segmentação relacionada às relações que os elementos constitutivos da estrutura social estabelecem. Ou seja, o aprofundamento se dá graças “... à existência de barreiras para a passagem a outra categoria diferenciada”, (Kaztman, 2007, p. 320), que impossibilita a ascensão social mediante uma frequência de interação muito baixa entre os grupos ou estratos sociais.

A institucionalização do poder municipal e a efetivação do plano inicial

Em 1947, o definitivo traçado da ferrovia já havia sido demarcado, as principais vias foram abertas pelos técnicos da Companhia, conforme determinado pelo plano do engenheiro Vieira, e a cidade inaugurava-se no dia 10 de maio daquele ano. Porém as primeiras eleições para prefeito e para os membros do legislativo somente puderam ocorrer após a emancipação do município, que se deu no ano de 1951.

Eleito prefeito pelo mesmo partido de Getúlio Vargas, o PTB – Partido Trabalhista Brasileiro, em oposição ao candidato apoiado pela Companhia, Inocente Villanova Júnior tinha a vultosa tarefa de estruturar minimamente a administração pública, além de iniciar a construção da cidade propriamente dita, ou seja, sua infraestrutura básica, e definir efetivamente os espaços de uso público.

Inicialmente, essa tarefa traduzia-se numa complicada demarcação entre o público e o privado. Para o prefeito, como já nos referimos, seria necessário retirar a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná do controle do que se relacionava ao público, além de regular e tributar o que era de sua propriedade. Porém a indefinição do que era da Companhia, as suas obrigações para com a municipalidade, e o que se tinha como de caráter público deram origem a situações conflituosas que culminaram no processo litigioso de cassação do mandato do prefeito pela Câmara Municipal, revertido somente na justiça.

Emancipado o município, estabeleceram-se as primeiras leis municipais e, entre elas, as leis que instituíram normatizações sobre o meio urbano.

Diante da precariedade material dos primeiros anos de emancipação do município, é compreensível que os edifícios e áreas públicas indicados por Vieira ficassem somente no papel no início da formação da cidade, sendo que muitos simplesmente foram parcelados para venda pela Companhia. De imediato, era necessário estabelecer o local da Prefeitura; para isso, no plano de Vieira, havia uma área destinada à instalação de diversos edifícios e equipamentos públicos.

No entanto, a vitória de Inocente Villanova Júnior sobre o candidato apoiado pela poderosa Companhia Melhoramentos antevia que o prefeito digladiaria com os interesses da empresa e, obviamente, essa disputa recairia principalmente sobre a propriedade territorial. Em outras cidades fundadas pela Companhia, a eleição do prefeito apoiado por ela foi determinante para o incremento da infraestrutura urbana, com o objetivo de obter vantagens fiscais. O geógrafo Vanderlei Grzegorzcyk (2000, p. 57) explica que,

Quando da implantação de um núcleo urbano, a Companhia realizava muitos serviços de competência do setor público, pois era necessário um mínimo de infraestrutura para dar credibilidade ao loteamento, garantindo a valorização e a comercialização dos primeiros lotes. (...) Quando das primeiras eleições municipais das cidades fundadas, a Companhia, ainda possuidora de inúmeros lotes nas áreas urbanizadas e lugares reservados para novos loteamentos, procurava estabelecer um bom relacionamento com o novo poder público, utilizando o seu prestígio e o poder econômico na eleição para eleger o primeiro prefeito e seus sucessores. Na maioria das cidades fundadas pela colonizadora, as primeiras administrações foram ocupadas por homens de sua confiança. Geralmente o prefeito era um ex-funcionário da Companhia (...) O apoio da Companhia aos candidatos de sua confiança tinha como objetivo principal conseguir a isenção do IPTU sobre os terrenos que ainda pertenciam a ela.

Em Maringá, a perda de poder político pela Companhia ao não eleger o seu representante significou que, além de não assumir certas tarefas em relação à implantação e ao incremento da infraestrutura, como fazia em outros municípios, ela por certo não manteria as vantagens das taxas tributárias incidentes sobre as suas terras.

Em vista disso, o maior litígio ocorrido na primeira gestão relaciona-se às vantagens fiscais que o primeiro Código Tributário concedeu à Companhia Melhoramentos. Não é nosso objetivo explicar as denúncias e os processos que levaram à cassação do mandato do prefeito pela Câmara Municipal, revertida somente pelo Tribunal de Justiça do Estado; a intenção é apenas destacar que, com a sua influência para que fossem aprovados os benefícios tributários sobre os seus terrenos, a Companhia, de certa forma, mantinha o seu mando na cidade, pelo menos no que se refere ao pagamento dos impostos sobre as suas terras, arregimentando os vereadores.

Segundo Duque Estrada (1961, p.142), quando a Prefeitura ajuizou uma ação executiva contra os devedores de impostos, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná apresentou bens à penhora que muito revelam sobre a dificuldade de estabelecer o que era de sua propriedade e o que era do município. O autor refere-se ao que consta nos Autos 658/54, da Escrivania Cível, Comércio e Anexos da Comarca de Maringá, em resposta à ação executiva do dia 5 de julho de 1954. Os bens penhorados pela Companhia foram os seguintes: prédio onde se instalara a Prefeitura, garagem municipal, matadouro municipal, depósito de lixo da Prefeitura, Grupo Escolar Maringá Novo, Grupo Escolar Vila Morangueira, terreno e prédio da delegacia de polícia, prédio da cadeia pública, gleba Paranapanema com 600 alqueires, quadra 36 com 45.000m² na Zona 7. O episódio certamente atrasou a construção da cidade, prejudicando sobremaneira a consolidação dos espaços públicos e o desenvolvimento do município.

A efetivação do plano e a redução de espaços públicos e coletivos – 1947 a 1957

A partir de uma peça gráfica datada de 1957, comparamos a proposta final de Vieira com a que efetivamente havia sido implantada até aquele ano, com o intuito de verificar as semelhanças e as diferenças entre elas. A peça gráfica é composta por uma planta da cidade na escala 1:7000, editado pela Sociedade Comercial e Representações Gráficas Ltda., de Curitiba, formulado a partir de original fornecido pela CMNP. Identificamos quais foram os equipamentos que se mantiveram na planta de 1957, bem como sua modificação ou sua eliminação em duas zonas do projeto e na área central. Para tanto, comparamos três trechos do projeto inicial e da planta de 1957, ou seja, três situações, a da Vila Operária, ou Zona 3, a da Zona 2 e a do Centro Cívico. Nos limites deste trabalho, exemplificaremos um dos casos, o da Zona 3 ou Vila Operária, por considerarmos significativo para explicitar o parcelamento de áreas em detrimento dos espaços públicos e coletivos em um bairro destinado à população com menor poder aquisitivo.

Na proposta de Vieira para a Vila Operária, ou Zona 3, os equipamentos urbanos previstos foram hospital, escola e parque infantil, instituto profissional, campo de esportes, praça de lazer e igreja. Como o próprio nome diz, a Vila Operária foi pensada para ser a residência dos trabalhadores da área industrial que deveria ter usos mistos – residencial, comercial e industrial – e oferecer lotes com preços mais baixos em relação às zonas 1 e 2 (Maringá, 2002).

Na efetivação da proposta até 1957, as áreas destinadas aos equipamentos mencionados foram significativamente substituídas por áreas parceladas (ver figura 5). Há a supressão da rotatória ao sul, mas a rotatória ao centro foi conservada, bem como as que limitam o bairro a oeste e a leste da Avenida Brasil. A área reservada à igreja também foi mantida. Os cantos ajardinados foram incorporados às subdivisões de novas quadras e transformaram-se em lotes. Os destaques em vermelho da figura 5 comprovam que mais de 70% da área destinada aos equipamentos foram transformadas em lotes comercializados.

Figura 5.
Zona 03 ou Vila Operária. A primeira imagem mostra a proposta final de Vieira. A segunda imagem é a efetivação do plano em 1957



Fonte da primeira imagem: Acervo DPH/PMSP. Fonte da segunda imagem: Acervo BCE/UEM.

A Zona 02 deveria ser zona popular, segundo a proposta de Vieira. Porém, na estratégia de vendas promovida pela CMNP, tornou-se a área nobre da cidade. Considerou-se que aquela área tinha localização privilegiada pela proximidade ao centro cívico e por inserir-se entre os dois parques.

O bairro tem uma via central, que é o espigão que divide os dois córregos, nas margens dos quais se implantaram os dois parques. A via central liga o bairro diretamente ao centro cívico. Os preços dos lotes vendidos, no período de 1946 a 1952, variavam de Cr\$ 10.000,00 a Cr\$ 20.000,00, enquanto que na Zona 3, ou Vila Operária, variavam de Cr\$ 5.000,00 a Cr\$ 10.000,00 (Luz, 1997). O preço dos lotes era diferenciado de acordo com a metragem e, principalmente, com a localização. Por isso, a Zona 2 concentrou uma população de maior poder aquisitivo em relação à Vila Operária: "...na área central e nas zonas residenciais melhor localizadas, os preços mais elevados provocaram uma certa seleção dos compradores, atraindo os que possuíam maiores recursos" (Luz, 1997, p. 82).

Não somente a localização da Zona 2 era privilegiada, mas percebemos que a implantação de equipamentos ocorreu de maneira desigual em relação à Vila Operária, sendo que naquela todos os equipamentos previstos no plano inicial foram implantados, o que não aconteceu com a Vila Operária.

Assim como ocorreu inicialmente, os pressupostos que animam nossas reflexões reconhecem a cidade como um espaço eivado de conflitos de interesses, agravado pelo fato de que os interesses privados sobrepujam freqüentemente os coletivos.

Os edifícios públicos na área central – as estações ferroviária e rodoviária

A área central, em linhas gerais, segundo a proposta de Vieira, abrigaria o centro cívico, que seria diretamente ligado por um eixo principal à estação ferroviária com a sua praça principal. O pátio de manobras da ferrovia localizou-se logo atrás da estação ferroviária, ocupando uma grande área no centro do plano. A área, de aproximadamente 20 ha, tinha um grande espaço esportivo ao norte, de aproximadamente 14 ha.

Fato marcante na estrutura da cidade foi a inauguração da estação ferroviária no local determinado no plano de Vieira. Segundo Duque Estrada (1961), a chegada do primeiro trem de passageiros proveniente de Curitiba ocorreu no dia 31 de janeiro de 1954. A estação ferroviária marcava o eixo principal da cidade e representava o seu dinamismo econômico.

Ao centro cívico destinaram-se os edifícios públicos, mas na efetivação da proposta verificamos que a ocupação não se deu de modo exclusivo. Na quadra onde deveria localizar-se a igreja, implantou-se o hotel da Companhia, deslocando a matriz para o centro do espaço destinado ao centro cívico. Os edifícios desse centro cederam lugar não só à igreja católica, mas a um grande espaço verde em volta dela.

Comparando a proposta inicial com a planta de 1957, observamos que duas quadras foram loteadas e assinalados os usos dos edifícios públicos, bem como do hotel. Os equipamentos públicos que estariam no centro cívico, chamado de “zona central”, eram Prefeitura, Correios, Fórum, praça e centro de saúde, além da igreja, que é indicada por uma cruz. A estação rodoviária foi localizada na Praça Napoleão Moreira da Silva, no eixo longitudinal de acesso à cidade.

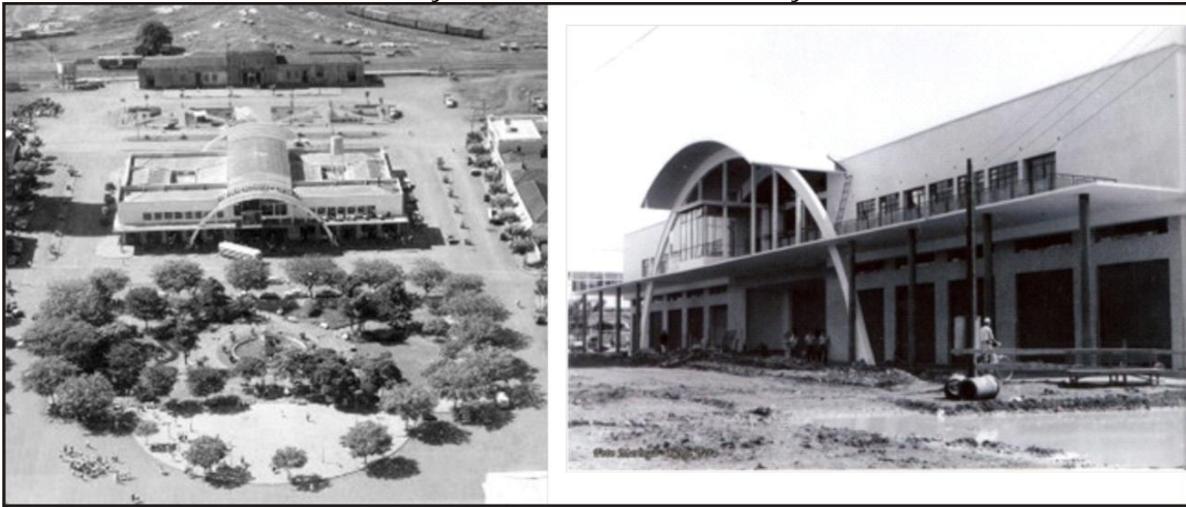
Apesar das recomendações do plano inicial, observa-se que em 1960 a estação rodoviária passou a se localizar diante da estação ferroviária, com sua praça fronteira num lugar de destaque, sobrepujando a estação ferroviária e ocupando parte da praça planejada (ver figura 6).

Na década de 1960, a rodoviária inseriu-se em um local de fácil acesso viário, com a opção de uma aproximação periférica, ou seja, por uma via onde os usos eram voltados para os armazéns industriais e não interferiam no fluxo central. Apesar de ter sido inaugurada em 1962, foi concluída somente em 1963, na gestão de João Paulino Vieira Filho (Santos *et al.*, 2007).

A demolição da estação ferroviária deu-se em 1991, para dar espaço ao Projeto Ágora, de autoria de Oscar Niemeyer. O projeto moderno, elaborado pela primeira vez em 1985, propunha um novo conceito urbano, arquitetônico e de ocupação para a área da estação ferroviária e para o seu pátio de manobras. O programa previa três superquadras e destinou a superquadra central para a área pública e de equipamentos coletivos, mantendo a antiga estação rodoviária, mas suprimindo completamente quaisquer vestígios da estação ferroviária (ver figura 7).

Figura 6.

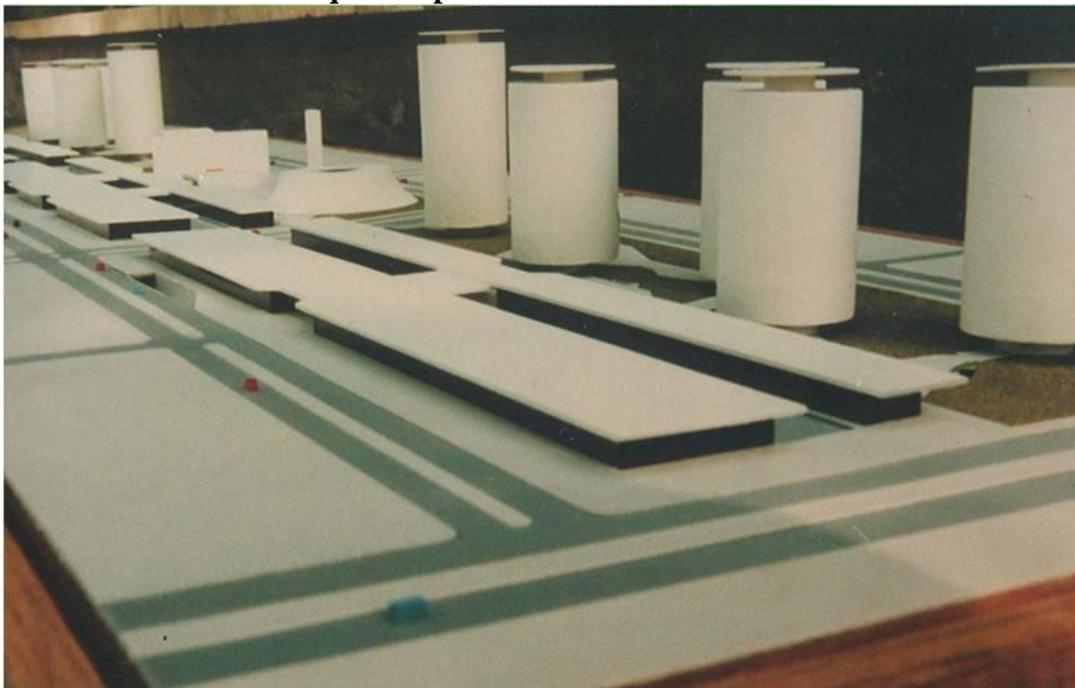
Fotos da estação rodoviária. A primeira mostra as duas estações, a ferroviária e a rodoviária, com a Praça Raposo Tavares em frente à rodoviária. A segunda foto mostra a estação rodoviária em construção.



Fontes: a primeira foto é do acervo do Museu da Bacia do Paraná, a segunda foto é do acervo de Keiji Ueta *apud* Santos *et al.* (2007).

Figura 7.

Foto da maquete da segunda versão do Projeto Ágora, lançado em 1985, alterado em 1991 e 1993 quando passou a denominar-se Novo Centro



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Em relação à primeira grande transformação na estrutura do plano inicial, Grzegorzcyk (2000) trata dos interesses políticos e econômicos envolvidos na reformulação do pátio de manobras da ferrovia e da estação ferroviária. Sobre a reformulação da área central, Andrade e Cordovil (2008), fazem a seguinte análise:

As propostas foram utilizadas como argumento para a retirada da estação ferroviária e do seu pátio de manobras. Em seu lugar, assiste-se à sistemática proliferação de edificações particulares, construídas pelo capital imobiliário da cidade, e que se voltam para a imagem de progresso visto no alto padrão dos edifícios construídos. O fim não é mais o projeto de caráter e uso público elaborado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, mas a própria transformação de um local no qual a existência da estação ferroviária e do seu pátio de manobras, bem como a linha férrea, remetia ao atraso (Andrade; Cordovil, 2008, p. 15).

A paisagem resultante do espaço destinado ao Projeto Ágora é uma série de edifícios construídos utilizando-se da ocupação máxima do terreno, determinada pelos altos índices urbanísticos existentes na lei de uso e ocupação do solo. O chamado “Novo Centro” foi tomado pelos interesses imobiliários, nada restando do projeto modernista de Niemeyer. A quadra central, reservada para implantação de espaços e equipamentos públicos, vem sendo progressivamente parcelada e ocupada por edifícios privados.

Apesar do Projeto Ágora não interferir na estação rodoviária, em 2009, assistimos à sua derrubada em nome de um novo projeto. Mais uma vez veiculou-se a imagem da substituição da paisagem antiga por uma nova paisagem, chamada de “futurista” pelos meios de comunicação. Novamente o projeto de um escritório de arquitetura renomado foi alardeado como a imagem positiva e necessária para renovar o espaço em degradação, que se referiu não só à materialidade, mas, também, às pessoas que por ali transitavam e permaneciam.

O projeto apresentado pela municipalidade não foi efetivado e hoje assistimos à paisagem desoladora do espaço em que a rodoviária ocupava estar sendo utilizado como um pátio de estacionamentos. O uso privado se dá no lugar daquela que seria um dos poucos marcos históricos em uma cidade de 64 anos (ver figura 8).

Figura 8
Estacionamento no local da antiga rodoviária. As imagens mostram o espaço que foi ocupado pela estação rodoviária durante 38 anos. Atualmente o local serve de estacionamento



Fonte: Fabíola Cordovil, abril/2012.

Do Projeto Ágora ao Eurogarden – a repetição da velha prática

Atualmente, o poder público municipal está encaminhando uma proposta de transferência do Centro Cívico que hoje se localiza na área central de acordo com as diretrizes do plano inicial. O local para onde o Centro Cívico irá se deslocar é uma grande área pública onde funcionava o antigo aeroporto. É importante destacar que nenhuma das estruturas nem tampouco os prédios deste importante equipamento da cidade estão sendo preservados no projeto apresentado

Porém, ao invés de se limitar apenas à transferência do local, o poder público vinculou a esta iniciativa a implantação de um projeto privado, denominado *Zona Especial Eurogarden*. Trata-se de um processo similar ao que se deu com o *Projeto Ágora* em que, como já exposto, a municipalidade, por meio de uma grande reestruturação arquitetônica e urbanística, que substituiu antigas funções urbanas, viabilizou empreendimentos privados. Em nossa avaliação, a situação que se apresenta atualmente possui flagrantes semelhanças com o que se alardeou a respeito do projeto de Niemeyer, a partir de meados da década de 1980.

Vislumbramos, portanto, outra iniciativa pública municipal exemplar das ações de que trata este artigo. O poder executivo enviou recentemente ao Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial, um projeto de lei que cria a “Zona Especial Vinte e Três - ZE23 – Eurogarden” regulamentando a implantação de um mega projeto privado, anunciado para “alterar o desenvolvimento urbano de Maringá” (ver figura 9). O empreendedor encomendou um projeto arquitetônico e paisagístico a um respeitado escritório francês, denominado Archi 5. O projeto integrou ao terreno particular do empreendedor, de 31 alqueires paulistas, o terreno vizinho, constituído por uma área pública de propriedade da União, com 33 alqueires, onde funcionava o antigo aeroporto de Maringá e que hoje está vazio.

Figura 9
Projeto Eurogarden, elaborado pelo escritório francês Archi 5, na área do antigo aeroporto de Maringá



Fonte: <http://www.archi5.fr/flash8/index.html>.

Cabe ressaltar que esta ação sequer está plenamente amparada nos termos da legislação vigente, pois o Plano Diretor do município define que as zonas especiais são “... destinadas a abrigar padrões urbanísticos específicos em áreas onde haja a presença de atividades, usos ou funções urbanas de caráter excepcional” (LC 888/2011). Esse empreendimento não se caracteriza como tal, pois se trata de parcelamento e ocupação residencial, comercial e de serviços de caráter privado, que não se constitui para atendimento ao bem-estar público.

Considerações Finais

Refletimos acerca das bases de atuação do poder público municipal em Maringá que lega ao presente um composto de segregação socioespacial, que expressa e aprofunda a desigualdade característica dessa urbanidade, e de negligência ao patrimônio construído como marca de ações que priorizam os interesses do capital imobiliário em detrimento dos da maioria da população.

O plano inicial de Maringá assegurava áreas para edificação de um conjunto de prédios e logradouros públicos e coletivos que alocariam as diversas funções. Mas, além do litígio dos primeiros anos com a Companhia, no processo de implantação e de recorrente re-implantação efetiva da cidade, a demolição dos primeiros edifícios tornou-se uma constante, impedindo que se preservasse a memória materializada nas construções. Contrariamente, houve razoável preservação do que se definiu no plano inicial quanto à definição do zoneamento determinado pelo padrão econômico, que se desenvolveu e consolidou uma ocupação urbana segregada e segregadora, numa atuação que vinculou os agentes do capital imobiliário e do poder público municipal.

Foram os investimentos públicos em infraestrutura que ampliaram o plano inicial, configurando-se entre os fatores que elevaram sobremaneira o valor de muitas áreas que se destinavam a fins habitacionais. No entanto, até hoje, ainda não foram totalmente ocupadas, gerando alta rentabilidade ao detentor da propriedade.

Por meio de alguns exemplos foi possível evidenciar como as ações e práticas do poder público municipal promoveram, em atendimento aos interesses da indústria da construção civil, o desmantelamento do patrimônio construído e, contrariamente, a manutenção do planejamento que periferizou as camadas de população de baixa renda.

O poder público municipal não só permitiu como propôs a derrubada das estações ferroviária e rodoviária. Especialmente a chamada “Rodoviária Velha” teve o seu processo de demolição orquestrado pelo poder municipal em diversos atos, com desdobramentos que resultaram na concessão da área de alto valor imobiliário para a iniciativa privada, onde serão edificadas duas torres comerciais, reservando apenas 10% da futura edificação para área pública. Tal ação reproduz o histórico atendimento aos interesses privados que, em Maringá, sobrepujam os interesses da coletividade.

A transferência do Centro Cívico é modelar de tal atuação e a mais recente ação do poder público no município de Maringá reproduz a velha apropriação do espaço público que deveria ser acessível a todos e se torna, a cada dia, usurpado por alguns. Governos se sucederam no município, marcadamente caracterizados por atuação pública que não preservou o espírito público que promove cidadania, afinal ninguém é cidadão no espaço privado, onde imperam geralmente estruturas baseadas em hierarquia (Serpa, 2007).

O público é, para além de um significativo símbolo material da sociedade contemporânea, o espaço simbólico da reprodução das diferenças, a única possibilidade de constituição da sociabilidade que dá coesão e existência ao social.

Bibliografia

- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (53). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-53.htm>> [ISSN: 1138-9788]. [10 de dezembro de 2011].
- ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. In ARANTES, O. et al. (org). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ARCHI 5 [En línea]. < <http://www.archi5.fr/flash8/index.html>> [Acesso: 05 de janeiro de 2012].
- BIDOU-ZACHARIASEN, C. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2006.
- COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP. *Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná*. Publicação comemorativa dos 50 anos da CMNP. São Paulo, 1975.
- CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza y RODRIGUES, Ana Lúcia. Da tecnocracia à participação popular: A institucionalização e os novos rumos do planejamento urbano em Maringá, Paraná, Brasil. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (40). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-40.htm>>. [ISSN: 1138-9788]. [20 de fevereiro de 2012].
- CÔRREA, R. L. *O Espaço Urbano*. Serie Princípios. Editora: Ática. 3ª edição, 1995.
- DUQUE ESTRADA, J. F. *Terra Crua*. Maringá: Edição do autor, 1961.
- GRZECORCZYC, V. *Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2000.
- KATZMAN, R. A dimensão espacial nas políticas de superação da pobreza urbana. In RIBEIRO, L. C. Q. (org). *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2007.
- LUZ, F. *O Fenômeno Urbano numa Zona Pioneira*: Maringá. Maringá: Prefeitura, 1997.
- MARINGÁ (Câmara de Vereadores), Lei Complementar nº 888/2011, de 26 de julho de 2011. *Lex*: Substitui Lei nº 331/99 (que dispõe sobre Uso e Ocupação do Solo), e dá outras providências.
- MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei Complementar nº 632/06 de 06 de outubro de 2006. *Lex*: cria o Plano Diretor do município de Maringá, Maringá.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). *Lista de bairros com área e população*. Maringá, 2002.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal) *Projeto de requalificação urbana e social – ZEIS Santa Felicidade*, 2008.
- Revista *Tradição*, ano XI, número 118, Maringá: agosto de 1991.
- RODRIGUES, A. L. *A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na Região Metropolitana de Maringá*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

SANTOS, M. O.; GONÇALVES, J. H. R.; MACEDO, O. L.C.; Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz: importância histórica e arquitetônica para Maringá, PR. In ENCONTRO TECNOLÓGICO DE ENGENHARIA CIVIL E ARQUITETURA, VI, 2007, Maringá. *Anais...* [CD-ROM].Maringá: UEM, 2007.

SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*, São Paulo: Contexto, 2007.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria - notas sobre a estratégia discursiva do planejamento Estratégico Urbano. In ARANTES, O. et al. (org). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

XII Coloquio de Geocrítica 2012
Bogotá, 7 al 11 de Mayo

