

MARINGÁ E O MITO DA CIDADE PLANEJADA

Carla Fernanda Rocha Garcia
Universidade Estadual de Maringá
e-mail: arquitetacarla@hotmail.com

Fabíola Castelo de Souza Cordovil
Universidade Estadual de Maringá
e-mail: fabiolacordovil@gmail.com

Introdução

A cidade de Maringá, localizada no noroeste do Paraná, foi construída a partir de um plano urbanístico moderno, elaborado em meados da década de 1940. A especificidade de um estudo sobre este espaço urbano reside no fato de Maringá ter sido uma cidade planejada. O plano urbanístico moderno, que adequou o traçado da cidade ao sítio, é dotado de uma inegável qualidade técnica e teve uma enorme influência na construção da paisagem urbana.

O plano igualmente assumiu uma importância fundamental na propaganda utilizada para a comercialização dos lotes, pois se tratava de um imenso empreendimento imobiliário proposto pelas empresas da CTNP – Companhia de Terras Norte do Paraná/CMNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Não raras foram a exaltação das qualidades oriundas de uma cidade planejada. Maringá nasce, desse modo, enquanto mercadoria, como um grande empreendimento da Companhia e como um produto a ser vendido, com o rótulo de ser planejado.

A ideia de planejamento urbano ganha ainda mais força no momento em que as políticas nacionais de desenvolvimento urbano, durante o período da ditadura civil militar, se tornaram política de estado. Ao mesmo tempo, o planejamento era defendido no discurso nacional, convertendo-se em uma ideologia. As verbas federais aplicadas em infraestrutura e programas habitacionais transformaram as cidades brasileiras.

Maringá, mesmo tendo levado a cabo e tenha produzido uma imagem publicitária, cujo planejamento atribui a esta cidade uma qualidade ímpar, não se consolidou aqui uma estrutura de planejamento que orientasse o crescimento de modo que houvesse o predomínio de aspectos técnicos e urbanísticos em detrimento do mercado imobiliário. Estes, por sua vez, lançaram na lógica da reprodução do espaço, uma processualidade que possibilitou uma maior

especulação do solo urbano.

Um fato emblemático e revelador dessa dinâmica é extinção do Eteplan, o Escritório Técnico de Planejamento, em 1973. O órgão foi implantado em 1969, por orientação da lei do Plano Diretor, de 1968. Era um escritório de planejamento que funcionava com autonomia financeira, capaz de induzir de maneira técnica a conformação do espaço urbano.

O Eteplan, durante sua curta duração, realizou muitos estudos e levantamentos do espaço urbano maringense. Além disso, era um órgão que contava com a colaboração de diversos profissionais, como geógrafos, economistas, engenheiros, sendo gerenciado por um arquiteto e urbanista. A equipe do escritório técnico atualizou o cadastro municipal, ampliando a arrecadação da receita do município. Além disso, a equipe elaborou diversos estudos urbanísticos, atuando como órgão de pesquisa urbana em parceria com a recém criada Universidade Estadual de Maringá.

Foi uma época áurea em Maringá, se considerarmos a possibilidade do planejamento ordenar e conduzir o espaço urbano. A autonomia administrativa e financeira que o Eteplan possuía o capacitava de arranjar e manter o legado urbanístico da cidade. Fatos como a implantação da universidade e a urbanização do Parque do Ingá simbolizam a potencialidade deste órgão.

O Eteplan, enquanto marco da desmistificação do planejamento urbano de Maringá, é apreendido não pela sua presença ou realizações, mas pela sua ausência. A extinção do órgão tem um significado muito mais expressivo do que sua criação. Na gestão seguinte à sua implantação, o escritório foi desfeito por não possibilitar autonomia ao novo prefeito.

Notadamente, os anos que sucederam à extinção do Eteplan foram um período de intenso subsídio de verbas de programas federais para a implementação de infraestrutura na cidade de Maringá. Ocorre, nesta mesma gestão, a primeira ampliação do perímetro urbano. A malha urbana maringense é expandida, gerando vazios urbanos e imprimindo, em uma cidade planejada, a marca da incapacidade técnica do controle do seu crescimento.

Ratificando esta desorganização no controle do solo urbano, durante a mesma

gestão municipal que dissolveu o Eteplan, foi constatada a aprovação de diversos loteamentos irregulares que impediriam a continuidade de vias elementares da malha urbana. É importante ressaltar que neste período Maringá emprestou um enorme montante do BNH que financiou e induziu sua configuração urbanística.

Desse modo, no maior momento de crescimento urbano nacional, durante a ditadura civil militar, o processo de produção do espaço urbano maringaense seguiu a mesma lógica que resultaram os problemas, guardadas as devidas proporções, que existiam nas regiões metropolitanas. Problemas estes que tinham sua origem justamente na "falta de planejamento".

1. A particularidade do traçado de Maringá

Maringá foi fundada em 1947 pelas companhias colonizadoras que atuaram no Norte do Paraná, em especial a Companhia de Terras do Norte do Paraná (CTNP) e a Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná (CMNP). O plano urbanístico da cidade foi desenhado por Jorge Macedo Vieira (Ver figura 01).



Figura 01: Ante-projeto para a cidade de Maringá, de autoria de Jorge Macedo Vieira, elaborado em meados da década de 1940.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná, *apud* Cordovil, 2010.

Eu pretendi, não sei se consegui, projetar uma cidade moderna. Uma cidade em que o

traçado das ruas não obedecia ao xadrez que os portugueses nos ensinaram aqui, que nos deixaram aqui na colônia. Eu segui um processo moderno que era de acompanhar o terreno o mais possível. E a cidade já pré-traçada, o zoneamento estudado, com os seus parques, os seus lugares de lazer, os seus verdes todos caracterizados (...) uma cidade completa com todos os predicados de uma cidade moderna (VIEIRA, 1971 *apud* CORDOVIL, 2010, p. 94).

O cuidado do seu traço se percebe na flexão das ruas, que acompanham o relevo. Do ponto de vista projetual, segundo Rego (2007), o plano urbanístico de Maringá é ressaltado por seu "caráter eminentemente artístico, destacando-se pelo desenho orgânico das vias, o contraste entre o traçado regular e irregular e pela adaptação da forma urbana à circunstância geográfica" (REGO, 2007, p.13).

Entre as lições apresentadas pelo plano de Maringá, segundo Rego (2007), está a "individualidade como aspecto positivo da forma urbana", pois através do entendimento do sítio, a cidade foi organizada e conformada de uma maneira única. Assim, "Vieira conferiu às irregularidades naturais uma organização artística". (REGO, 2007, p.13).

Ainda sobre a importância do sítio na formulação do plano urbanístico, Cordovil (2010) observa que o próprio terreno definiu os elementos estruturadores do plano. O desenho urbano de Jorge Macedo Vieira aproveitou-se das elevações para introduzir elementos de destaque, reservando e preservando a vegetação nativa nos locais onde as inclinações são mais íngremes e onde estão os córregos. O plano, além de utilizar o sistema ortogonal, emprega vias sinuosas, conferindo a alguns trechos, diferentes perspectivas.

2. O planejamento de Maringá e seu aspecto mitológico

Entre os aspectos que constituíram o planejamento empreendido pela CMNP/CTNP, segundo Gonçalves (2007), estão: a forma hierarquizada e funcional urbana, a distribuição das propriedades, a atenção especial ao traçado das cidades, a delimitação da rede viária e a integração entre zonas rurais e urbanas. Em Maringá, especificamente, a planificação de todas as operações abrangeu desde a publicidade sistemática até a rigorosa delimitação das formas de assentamento nas áreas agrícolas e nas cidades (GONÇALVES, 1999).

O plano urbano de Maringá foi utilizado como um recurso para seu destaque em um núcleo regional. A ideia de planificação conferia credibilidade para atrair a preferência de

colonizadores. Segundo Cordovil (2010), a "concepção da cidade foi sustentada a partir do discurso que a criou". (CORDOVIL, 2007, p.88).

Segundo Rodrigues (2007, p.102), "Maringá é fundada como parte de um lucrativo empreendimento imobiliário", uma condição que perdura até os dias atuais, quando se busca a "manutenção dos mecanismos que garantam que a posse do solo urbano se mantenha como investimento lucrativo". Assim, a concepção do projeto da cidade entendia que a realidade podia ser reproduzida através de mecanismos contidos no planejamento, seja de iniciativa dos agentes imobiliários ou do poder público.

Para Gonçalves (2007), a cidade de Maringá nasceu dotada de um caráter fortemente publicitário. Além da propaganda realizada pela CTNP/CMNP e por outros agentes imobiliários, os pesquisadores igualmente contribuíram para a promoção da região ao glorificarem os pioneiros de Maringá.

Ao analisar os atores verbais do período de 1930 a 1980 sobre o processo de formação do Norte (Novo) do Paraná, Gonçalves (2007) identifica as "claras feições mitológicas" no conjunto de publicações sobre a região. Dentro deste sistema "mitologizante" regional, as obras eram realizadas pelos intitulados "heróis", como os empresários imobiliários e os pioneiros. Esses agentes cravaram seus nomes na história através da produção de matérias jornalísticas e publicitárias sobre seus feitos, produzindo um vasto material de consulta sobre a região (GONÇALVES, 2007, p.29).

Ao meio destas "mensagens mitologizantes" encontradas nas publicações sobre o norte do Paraná, o projeto urbano de Maringá destaca-se pela determinação da "polaridade: *espontaneidade versus planejamento*". Como ressalta o autor, o próprio aniversário da cidade, no dia 10 de maio de 1947, é celebrado no dia de sua implantação como desenho territorial (GONÇALVES, 2007, p.31).

Diante do exposto, ao desenho urbano foi delegado a confiança no futuro. Em sua sede traçada com os requisitos da moderna engenharia urbanística, apresentando avenidas largas e extensas e ruas de traços sinuosos, Maringá era candidata a uma das mais belas cidades do Paraná. Era a "previsibilidade apaziguadora euclidiana contrapondo-se à feiúra fractalizada do urbanismo intuitivo". Desde o final da Segunda Guerra Mundial, o prestígio da ideia de planejamento foi difundido, em função das maciças intervenções estatais

realizadas pela URSS, Alemanha Nazista e nos Estados Unidos (GONÇALVES, 2007, p.32).

Desde os últimos anos do século XIX, o planejamento era defendido como solução para o impedimento dos processos de favelização e distribuição do espaço. Acreditava-se que o planejamento urbano poderia resolver os conflitos sociais. Assim, de acordo com Gonçalves (2007, p.33), "os empresários da CMNP foram de uma invejável capacidade de perceber para onde soprava o vento". A defesa do plano urbanístico pela CMNP não se dava com a intenção de resolver questões urbanas, mas tratava-se de um mecanismo da máquina colonial. Em suma, "uma tecnologia de dominação que dava continuidade, em tom modernista, ao longo processo de apropriação do território pelos agentes do modo de Produção Capitalista" (GONÇALVES, 2007, p.33).

3. Período Militar: a institucionalização do planejamento urbano em Maringá

O regime militar, desde seus primórdios em 1964, se amparou no planejamento como forma de legitimar socialmente suas políticas. Segundo Lucchese (2004), as principais questões presentes neste projeto político transmitiam a ideia da presença de racionalidade técnica em sua concepção. Estes projetos eram traduzidos ao público como isentos de intenções e interesses políticos, apresentados sob o respaldo do planejamento tecnocientífico.

De acordo com Villaça (1999), o planejamento urbano foi muito associado à tecnocracia no período ditatorial, marcado pela legitimação da técnica pela ação do Estado. Através dos planos setoriais e regionais, o Estado procurou justificar as obras ou decisões que eram executadas. Em síntese, a análise de Bonduki (1998) sobre este período conclui que :

A ação do BNH (...) que centralizou praticamente todos os recursos disponíveis para o investimento em habitação e saneamento urbano, difundiu um tipo de intervenção que foi adotado em quase todas as cidades do país, independente de suas especificidades urbanas, sociais e culturais, caracterizando-se pela gestão centralizada, ausência de participação comunitária, ênfase na produção de casas prontas por empreiteiras, localização periférica e projetos medíocres. (BONDUKI, 1998, p.319).

Após 1964, ano do golpe militar, a primeira gestão municipal de Maringá foi administrada por Luiz Moreira de Carvalho (1964-1969). De acordo com Beloto (2004), as leis aprovadas em 1968, como a Lei do Plano Diretor e a lei sobre a criação do Eteplan, imprimiram uma concepção tecnicista ao planejamento urbano da cidade. Essas leis

representam uma tentativa de organizar e ordenar o território, abrangendo aspectos sociais, econômicos e físico-territoriais.

A visão desenvolvimentista implementada no país no governo dos militares marcaria profundamente esta região. Segundo Boeira (2005), sendo o planejamento urbano uma das estratégias privilegiadas dessa visão, e os Planos Diretores a ferramenta fundamental, "não é de estranhar que o primeiro Plano Diretor de Maringá tivesse sido concebido já no período de governo que assumiu logo após o Golpe Militar" (BOEIRA, 2005, p. 156).

Através de seu Art. 4º, a lei do Plano Diretor, lei 621/68, instituiu o "sistema local de planejamento" cujo objetivo era a elaboração de programas para orientar o processo de desenvolvimento local. Dentre os órgãos que constituiriam este sistema, destaca-se o Escritório Técnico de Planejamento de Maringá, o Eteplan, como marco da tentativa de institucionalização do planejamento urbano na cidade.

De acordo com a Lei nº 622/68, as funções atribuídas ao Escritório Técnico de Planejamento eram relacionadas ao planejamento físico-territorial e administrativo, como a elaboração de projetos para a administração pública. O escritório deveria funcionar em regime de autonomia administrativa e financeira, sendo um órgão descentralizado da administração municipal. Merece destaque o artigo 2º, da lei acima, que atribui ao órgão o controle interno do processo orçamentário municipal, além da promoção de pesquisas relacionadas ao desenvolvimento urbano.

O Eteplan era, assim, responsável pela elaboração e atualização dos Planos Plurianuais de investimento, pelo acompanhamento e o controle da execução dos programas, elaboração da proposta orçamentária da prefeitura e o controle de sua execução. Além disso, deveria elaborar ou coordenar projetos de aplicação de capital, com vista à obtenção de financiamento e projetos de obras públicas.

A lei 654/68, que dispõe sobre a estrutura administrativa do Eteplan, foi aprovada em 30 de novembro de 1968, no último mês da gestão de Luiz Moreira de Carvalho. A situação legal para a institucionalização de um planejamento acompanhado e autônomo em Maringá estava pronta e caberia à próxima gestão dar continuidade a essas medidas. Desse modo, a implantação efetiva do Escritório Técnico de Planejamento aconteceria na gestão

seguinte, sob o mandato de José Adriano Valente (1969-1973).

É importante ressaltar a potencialidade que o Eteplan representava para a institucionalização do planejamento urbano em Maringá. A implantação de um escritório técnico de planejamento em uma cidade previamente organizada era uma das maiores possibilidades da manutenção do traçado urbanístico ímpar que dava forma à Maringá desde o seu plano. A criação deste escritório tem um significado simbólico marcante para a instituição do planejamento da cidade através da intenção de ordenar seu crescimento com autonomia.

3.1. *A Implantação do Eteplan*

A partir de 1969 foi estabelecida em Maringá uma estrutura técnica de órgão autônomo, vinculado aos órgãos de assessoramento da prefeitura. A função desse escritório seria a de orientar as ações de planejamento da cidade, reafirmando o caráter de planejamento que a imagem publicitária de Maringá tanto defendia desde seu plano inicial.

A vocação de Maringá vem da atenção e pré-dimensionamento que a ela foram aplicados pela empresa colonizadora, a CMNP. Uma cidade projetada, cujo traçado urbano, elaborado pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, revela preocupação de, conjugando o plano à realidade topográfica, dotar a paisagem urbana do espírito de amplitude na dimensão de suas avenidas parques, onde não esteve presente o espírito especulativo do lucro imobiliário. (Eteplan, 1970b, p. 66, *apud* Cordovil, 2010, p.383).

O prefeito em mandato José Adriano Valente, que implantou o Eteplan, defendia que a nova estrutura administrativa, com o órgão de assessoria direta do executivo municipal, possibilitaria o planejamento das ações públicas e o fortalecimento de Maringá como pólo regional.

E eu vim com uma ideia de implantar em Maringá uma administração moderna, planejada, de equipe. Porque achei que poderíamos, através da administração, dar a Maringá aquela ambição com que ela foi construída: em ser uma cidade parque, uma cidade moderna, uma cidade em que não pudesse fazer apenas o orgulho do Paraná, mas de toda a nossa região (...) Então, contratamos o Escritório Técnico de Planejamento, contratamos não, fundamos este Escritório Técnico de Planejamento que começou a dar uma nova dimensão não só aos trabalhos da Prefeitura municipal, mas também a nível regional (Valente, 1993 *apud* Cordovil, 2010, p.369).

Os trabalhos realizados pelos Eteplan ilustram bem a contribuição deste órgão para o planejamento da cidade, destacando-se a elaboração do cadastro técnico municipal através de fotografias aéreas e o cálculo de alíquotas para o imposto predial e territorial, que

permitiram um melhor monitoramento do espaço construído e a ampliação da arrecadação de impostos municipais.

De acordo com Cordovil (2010), o Eteplan, por ser um órgão de assessoria direta do prefeito, tinha mais influência do que as secretarias, como a Secretaria de Obras e Viação. O escritório era responsável pelo orçamento e monitorava a execução de diversas obras públicas. Essa condição provocava certo conflito na relação com os outros comandos da administração. O coordenador do escritório, o arquiteto Fernando Queiroga, solicitou ao prefeito que os técnicos do Eteplan fossem incluídos nas secretarias a fim de reunir dados para elaborar o orçamento, dando a impressão de intervenção do escritório nas secretarias.

O Eteplan que formatava o orçamento e monitorava a execução. Era um órgão com bastante poder e foi isso que criou um mal-estar muito grande (...). Começaram a ter atritos pessoais também. Não que houvesse bate-boca, mas não era uma comunidade, ficaram algumas arestas (...). De qualquer modo, havia gente dentro das secretarias que não via com bons olhos a presença do Eteplan lá. Mas, isso durou pouco tempo. Mas, o fato de ter ido lá [nas secretarias] e mais o fato de ser órgão de assessoramento direto já foram suficientes. [Eram] as duas coisas conjugadas (SFORNI, 2009, *apud* CORDOVIL, 2010, p.389).

A implantação desse escritório, mesmo existindo respaldo na legislação municipal e um discurso nacional em defesa do planejamento, foi algo extraordinário para a época de sua implantação. Este fato pode ser percebido na entrevista de Luiz Moreno de Carvalho, engenheiro e filho do ex-prefeito Luiz de Carvalho, indicando que mesmo o prefeito da gestão anterior, que aprovou a lei relacionada ao sistema administrativo da prefeitura, não imaginava que o Eteplan se concretizasse em tão pouco tempo.

O novo prefeito que entrou, o Dr. Adriano Valente, ele chegou, viu aquelas leis, principalmente a lei de reforma administrativa, e ele resolveu implantar aquilo. Só que o projeto que tinha sido feito era um projeto para se fazer implantações gradativas. Mas, ele entendeu que tinha que fazer tudo de uma vez só. Daí ele criou o Eteplan – Escritório Técnico de Planejamento. Só que ele forçou muito a situação pra fazer com que o Eteplan ficasse um órgão muito forte. E ele entregou praticamente essa questão nas mãos dos técnicos do Eteplan (CARVALHO, 2009).

Uma possível explicação sobre o estabelecimento do Eteplan e de sua autonomia administrativa pode ser encontrada no pensamento do prefeito que administrava na época e que concentrou esforços para a efetivação do órgão, José Adriano Valente. Em sua gestão

foram implantados alguns dos mais importantes equipamentos urbanos da cidade, como a Universidade e o Parque do Ingá.

Durante a gestão de Adriano Valente, o discurso nacional que clamava por planejamento encontra um campo fértil para a sua aplicação, através da defesa do planejamento que a CMNP, visionária, como ressaltou Gonçalves (2009), já tentara imprimir na imagem publicitária de Maringá.

Desse modo, ao encontrar um gestor municipal que compartilhava da mesma visão de planejamento e defendia a continuidade do traçado da cidade, através da efetivação e autonomia dada ao Eteplan, Maringá, uma cidade de porte médio, possuía um escritório de cidade de grande porte. Com a implantação deste órgão, Maringá consegue estabelecer uma combinação entre o ideal de planejamento local, de manutenção do seu traçado inovador, e nacional, como a defesa do planejamento pelo governo ditatorial.

No que concerne à institucionalização do planejamento na cidade, outra importante lei aprovada na administração de José Adriano Valente foi a lei nº876/71, que autoriza convênio com o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU. A partir da aprovação desta lei, a política federal de desenvolvimento urbano, através do BNH, estaria habilitada a estruturar a produção da cidade.

3.2. *A Exclusão do Eteplan e a expansão urbana*

O Eteplan, mesmo com todas as suas realizações de estudos e projetos para o município, durou apenas uma gestão municipal. O sucessor de José Adriano Valente, Silvio Barros I (1973-1977), após cinco meses de mandato, excluiu o órgão. Através da lei nº 991/73, aprovada em 01 de junho de 1973, as atribuições do órgão que havia sido determinadas pela lei nº654/68 foram extintas. Desse modo, as atribuições que eram específicas do órgão foram incorporadas ao gabinete do prefeito.

Uma das possíveis razões para a extinção do Escritório de Planejamento foram o controle e a centralização do orçamento público, dificultando a autonomia do prefeito. De acordo com Boeira (2005, p.168), a supressão do órgão por Silvio Barros e a alteração da

estrutura administrativa anterior, "salientou um traço do que seria sua forma de governar".

Além disso, Carvalho (2009) reitera este posicionamento do novo prefeito:

Quando o Dr. Adriano saiu, entrou o Sílvio Barros. Daí o Sílvio Barros chegava lá na prefeitura e isso não pode ser feito porque o ETEPLAN não autorizou. Ou isso não pode ser feito porque o ETEPLAN não fez o projeto ainda. Aí ele falou assim: O quê? Mas o ETEPLAN manda mais do que eu? Eu fecho o ETEPLAN agora! E fechou. (CARVALHO, 2009).

Em entrevista a Cordovil (2010), o engenheiro e empresário Domingos Bertoncello, o primeiro Secretário de Obras e Viação da gestão de Sílvio Barros, tendo participado da equipe do Eteplan, explica os motivos da dissolução do escritório :

... Embora todas as pessoas pensassem que, com o Sílvio Barros, o Eteplan seria uma espécie de supersecretaria, de onde sairiam todas as decisões, o Sílvio centralizou as decisões no gabinete e realmente o Eteplan foi esvaziado. A extinção do Eteplan talvez não fosse o receio de virar uma supersecretaria. Porque o Sílvio era uma pessoa de personalidade muito forte e eu acredito que ele conseguiria dar o dimensionamento pra cada secretaria da forma que ele queria. O que existe é que o Eteplan era um órgão com muitos poderes e a dificuldade que existia para se escolher um nome pra coordenar essa equipe, se se mantivessem esses poderes, era difícil. E não havia confiança do Sílvio no Queiroga. Então, a gente percebeu que isso fez com que ele esvaziasse de imediato, que ele extinguisse o Eteplan (BERTONCELLO, 2010 *apud* CORDOVIL, 2010, p.440).

Simultaneamente à extinção do Eteplan, ainda no que se refere a mudanças na estrutura administrativa, o prefeito Sílvio Barros criou o Serviço Autárquico de Pavimentação - SAP. O órgão foi aprovado pela lei nº 978/73, em 26 de março de 1973, três meses antes da extinção do Eteplan. De acordo com o artigo 2º da lei acima citada, o SAP tinha por objetivo a execução, direta ou por empreitada dos serviços de pavimentação e obras preliminares, tais como galerias e meios-fios. Além disso, os cargos de diretores seriam nomeados pelo prefeito municipal.

Segundo Boeira (2005), a criação da SAP deu claros sinais de que o governo de Barros "se orientaria mais no sentido de execução de obras do que de planejamento e previsão" (BOEIRA, 2005, p.168). Desse modo, em 1973, a pavimentação passou a ser da esfera do Serviço Autárquico de Pavimentação. Nessa época verificam-se empréstimos do BNH para prover a infraestrutura de pavimentação e drenagem urbana dos conjuntos habitacionais.

As principais ações desta administração, se concretizaram na área habitacional e de infraestrutura de esgotos, certamente mais em decorrência da política de investimento e desenvolvimento dos governos federal e estadual, do que propriamente por uma decisão de política local ou por uma recomendação de planejamento (BOEIRA, 2005, p. 169).

Seguindo o programa do governo federal, através de ações do BNH e SFH, é implantado no Jardim Alvorada e na Vila Santo Antônio, o primeiro dos projetos CURA - Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada. Havia também os projetos de desfavelamento, como o PROFILURB, implantado no bairro Santa Felicidade. Além disso, "a instalação da rede de esgotos e ampliação do sistema de abastecimento de água foram os pilares da Gestão de Silvio Barros". (BOEIRA, 2005, p.170).

Outra lei importante desta gestão foi a lei 1063/74 que ampliou o perímetro urbano de Maringá em aproximadamente duas vezes e meia o seu tamanho (Ver figura 02). Esta ampliação foi responsável pelo surgimento dos primeiros vazios urbanos da cidade, em função da fragmentação do espaço. A lei em vigor na época, nº 625/68, de parcelamento do solo, que determinava a seqüência da malha como condição para a abertura de novos loteamentos, foi ignorada. O prefeito justificou a aprovação do novo perímetro pelo aumento da receita através do lançamento de novos impostos (BELOTO, 2004).

Desse modo, mesmo com os empréstimos do BNH, a cidade não conseguiu manter um crescimento organizado. Segundo Beloto (2004), o plano de 1967 previa uma área de expansão tecnicamente dimensionada que não foi considerada na nova lei do perímetro. Diante deste contexto, podemos afirmar que a exclusão do Eteplan desestruturou as ações de planejamento da cidade e sua continuidade com o traçado urbanístico inicial. Na gestão de Silvio Barros, foram aprovados vários loteamentos irregulares, que não estabeleciam nenhuma diretriz projetual implantada no plano.

No final da administração do Silvio Barros, em termos de aprovação de projetos de loteamentos, foi um desastre. Eles aprovaram projetos de qualquer forma, sem uma análise correta (...) sem requisitos urbanísticos, principalmente no mês de janeiro, no último mês da administração. Qualquer um que chegasse [na Prefeitura] e apresentasse um rabisco, aprovava como loteamento. Aí o Dr. João Paulino, que já era prefeito eleito, viu aquela movimentação (...) completamente sem sentido, de aprovar 30 loteamentos no último mês, sem análise, sem nada. Ele assumiu e cassou o alvará de todos os loteamentos (CARVALHO, 2009, *apud* CORDOVIL, 2010, p.555).

Ao analisar a gestão de Silvio Magalhães Barros, Boeira (2005) reitera essa ruptura com a institucionalização do planejamento na cidade:

Como se pode verificar, não há menção explícita para uma ação deliberada de planejamento global ou mesmo setorial na cidade. O estilo do governo era o político executor de obras, no sentido de investir naquelas obras ou setores em que havia os recursos externos disponíveis, como habitação e saneamento, ou que representassem algum apelo popular mais intenso (BOEIRA, 2005, p.170).

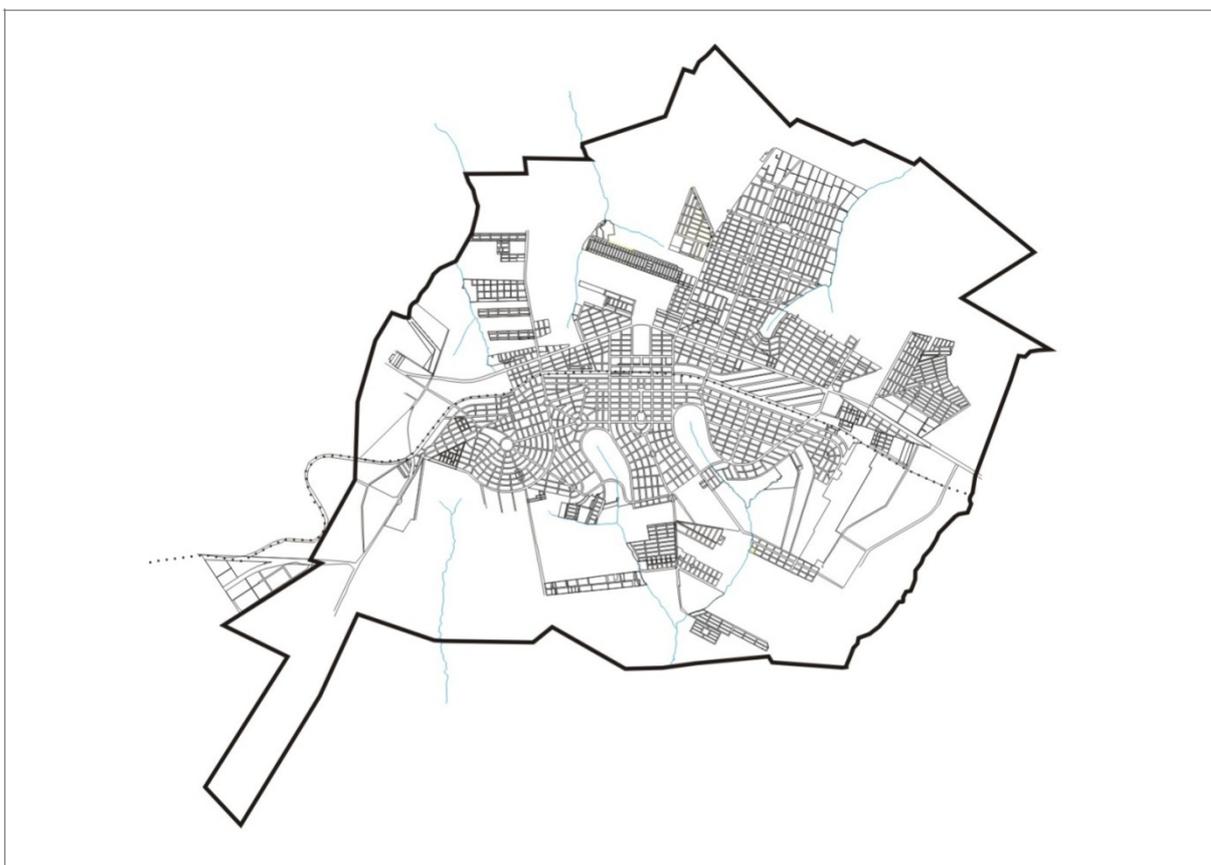


Figura 02: Mapa destacando o perímetro urbano, de acordo com a Lei nº 1063/74
Fonte: Mapa base da PMM, 2002, e Beloto (2004), editado por Cordovil, 2010.

3.3. *O plano de diretrizes viárias e a continuação da expansão urbana*

No que concerne as ações simbólicas relacionadas a tentativa de controle do espaço urbano, uma das propostas mais significativas foi o Plano de Diretrizes Viárias proposto pela gestão seguinte, de João Paulino Vieira filho (1977-1982). Segundo Boeira (2005), na esfera do planejamento urbano, o plano de diretrizes é “o segundo ato mais

importante relacionado ao desenvolvimento da cidade, depois do plano de Jorge Macedo Vieira” (BOEIRA, 2000, p.180).

De acordo com Cordovil (2010), logo que João Paulino assumiu a chefia do executivo municipal, tomou medidas efetivas em relação aos loteamentos aprovados no final da administração anterior, que considerava irregulares, cancelando diversos alvarás. A tentativa de retomada do ideário urbanístico do plano inicial se deu através do Plano de Diretrizes Viárias, com o prolongamento das vias já definidas no projeto original. Assim, João Paulino executa as principais artérias que permitiram o parcelamento de áreas afastadas do núcleo urbanizado. A justificativa foram os conjuntos habitacionais estrategicamente dispostos a grande distância da malha urbana ocupada (BOEIRA, 2005).

Diante deste contexto, a situação que se apresentou no início da gestão de João Paulino levou a se considerar a necessidade de se estabelecerem as definições para a continuidade viária. No entanto, mesmo que o novo mandato tivesse "elegido o sistema viário como o setor de planejamento promotor da ordem urbana, projetando uma nova malha que continuasse a malha existente, os novos loteamentos não foram contínuos a ela” (BELOTO, 2004, p.104). Embora o plano inicial tenha sido fundamental para a elaboração das diretrizes viárias, o seu traçado não contemplou as formulações propostas por Jorge de Macedo Vieira.

Segundo Cordovil (2010), os principais objetivos do plano viário eram coordenar e orientar o crescimento urbano, estabelecendo regras e normas para loteamentos, através da criação de um novo perímetro urbano que os englobassem. Assim, a gestão de João Paulino ampliou novamente o perímetro, através da lei nº1259/79, significando um aumento de 50% da área existente (Ver figura 03). Outra justificativa seria a “possibilidade de implantação de loteamentos para fins sociais em áreas distantes do centro urbano consolidado”, representando a política empregada pelo BNH, através do financiamento de conjuntos habitacionais em Maringá a partir de 1975. (BELOTO, 2004, p.103).

De acordo com Beloto (2004), através de um olhar tecnicista, o plano viário foi uma solução que contribuiu para a minimização dos problemas de acessibilidade viária no processo de crescimento da cidade, sendo determinante na formação do espaço. Contudo, segundo Boeira (2005)¹⁵, tal plano somente foi efetivado porque seguiu a lógica imobiliária,

pois "a sua expansão estava condicionada ao investimento que, pela magnitude, somente o poder público poderia arcar, como o acesso viário a áreas mais distantes do perímetro" (BOEIRA, 2005, p.178).

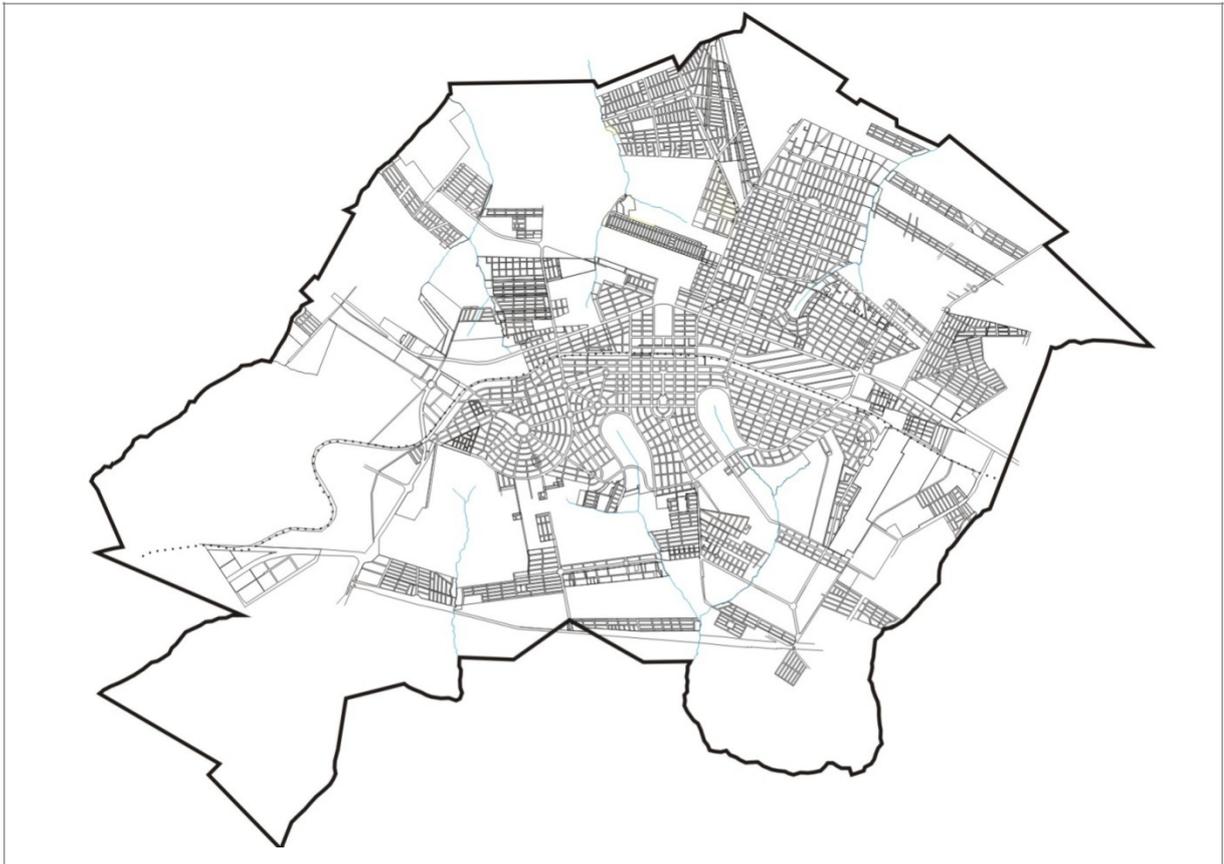


Figura 03: Mapa destacando o perímetro urbano, de acordo com a Lei nº 1259/79
Fonte: Mapa base da PMM, 2002, editado por Cordovil, 2010.

De maneira geral, os estudos sobre a expansão urbana de Maringá estão vinculados à implantação dos programas federais e sua relação com a produção e organização da cidade. Nesta conjuntura, a gestão de João Paulino, foi a mais expressiva no que diz respeito ao aumento de infraestrutura de pavimentação de Maringá, atingindo mais da metade do que havia sido realizada até então. Muitos destes investimentos partiram dos projetos financiados pelo BNH. (CORDOVIL, 2010).

Esta afirmação é ratificada na entrevista realizada com o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho que, ao fazer referência à distância do Conjunto Cidade Alta, cujo acesso foi financiado pelo BNH, em relação a área urbanizada, relata que:

O engenheiro do BNH vinha e ele olhava assim (era a cidade aqui e as casas populares lá longe, na cidade alta) e falava: “Mas cadê a cidade? Nós estamos financiando estas 2 avenidas de pista dupla com nove metros cada uma. Mas nós não fazemos financiamento rural ainda, o que é isso? O que esta acontecendo aqui?” Isso foi um trabalho de João Paulino no sentido de implantar fisicamente o planejamento das diretrizes do arruamento. (CARVALHO, 2009 *apud* CORDOVIL, 2010, p.526).

Considerações Finais

Este trabalho procurou desconstruir o viés ideológico que a situação de ser planejada confere à historiografia de Maringá. A cidade se apresenta, desde sua implantação, como empreendimento, explorando a grande potência publicitária presente no plano urbanístico. No processo de construção da cidade, após a consolidação do plano inicial, as principais diretrizes do projeto de Jorge Macedo Vieira foram abandonadas. Isso demonstra que a importância de ser planejada se mostrou muito mais relevante para o seu mecanismo publicitário, do que para a ordenação de seu crescimento.

A dissolução do Eteplan representa oficialmente a ruptura com o discurso de planejamento para a organização do território de Maringá. Sem o controle do escritório, além da ampliação do perímetro urbano, verificamos a aprovação de loteamentos irregulares que desestruturaram e desorganizaram a expansão da malha.

No mandato seguinte, mesmo com a tentativa de reorganização da malha urbana, através do plano de diretrizes viárias, o perímetro é ampliado novamente, apesar dos vazios urbanos existentes. Desse modo, as verbas federais induziram na malha planejada problemas semelhantes aos apresentados pelas cidades brasileiras, como os vazios urbanos e localização de conjuntos habitacionais em áreas periféricas.

Em um contexto nacional de crescimento urbano e financiamento em infraestrutura, as primeiras ampliações urbanas de Maringá não deram continuidade as peculiaridades de seu traçado. A cidade que nasce planejada como garantia de ordenamento territorial, ao encontrar um contexto de exaltação do planejamento urbano, no âmbito nacional, escancara a fragilidade da aplicação deste discurso. Assim, a dinâmica imobiliária, no caso da expansão de Maringá, apresentou um maior poder de transformação e direcionamento da morfologia urbana do que um padrão de desenho urbano.

Maringá que, em tese, não deveria apresentar problemas de planejamento urbano iguais ao de uma cidade marcada pelo crescimento desorganizado, implanta esses problemas através de programas federais criados para os solucionarem. Esta aparente contradição e desordem revela a verdadeira ordem da produção do espaço urbano como sendo subordinada a uma sociabilidade a qual sua compreensão escapa à ordem do dia.

REFERÊNCIAS

Beloto, G. E. 2004. *Legislação urbanística: instrumento de regulação e exclusão territorial – considerações sobre a cidade de Maringá*, Maringá, Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Estadual de Maringá.

Boeira, J. G. 2005. *O planejamento urbano na produção da cidade de Maringá: alcances e limites*, São Paulo. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Bonduki, N. 1998. *Origens da Habitação Social no Brasil*, São Paulo, Estação Liberdade.

Carvalho, L. D. M. de. 2009. *Luiz Domingos Moreno de Carvalho : depoimento [agosto 2009]*, Maringá, Entrevistadora :F.C.S. Cordovil.

Cordovil, F. C. de S. 2010. *A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 a 1982*, São Carlos, Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo.

Cordovil, F. C. de S. 2007. O projeto urbano como propaganda: a construção da imagem da cidade de Maringá. *Pensar Maringá: 60 anos de plano*, Maringá, Massoni.

Gonçalves, J. H. R. 2007. Maringá: algumas facetas coloniais do projeto urbano. *Pensar Maringá: 60 anos de plano*. Maringá: Massoni.

Lucchese, M. C. 2004. *CURAm-se cidades: uma proposta urbanística da década de 70*, São Paulo, Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo.

Rego, R. L. 2007. Curvas, descompassos, aproximações e distanciamentos. *Pensar Maringá:*

60 anos de plano, Maringá, Massoni.

Rodrigues, A.L. 2007. Maringá: A segregação planejada. *Pensar Maringá: 60 anos de plano*, Maringá, Massoni.

Villaça, F. 1999. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *O processo de urbanização no Brasil*, São Paulo, Fupam/Edusp.