

| 548 | DA RUA AO BOULEVARD: A INFLUÊNCIA DA PROPOSTA DOS EIXOS ESTRUTURAIS LINEARES DE JORGE WILHEIM NO PLANEJAMENTO URBANO DE MARINGÁ/PR

Elise Savi, Fabiola Castelo de Souza Cordovil

Resumo

O presente trabalho analisa a difusão das idéias de planejamento urbano aplicadas pelo arquiteto Jorge Wilhelm no Plano Diretor de Desenvolvimento de Curitiba-PR, na década de 1960, aos municípios do Paraná, em especial Maringá. Conjunturas favoráveis possibilitaram a transferência de conhecimento entre a capital e o interior, tais como: i) as estratégias de planejamento formuladas pelo Governo do Estado do Paraná para o desenvolvimento regional; ii) o estudo da SAGMACS (Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais) que orientou a elaboração dos planos diretores de desenvolvimento municipais e iii) a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá em 1967. A idéia base do planejamento urbano de Curitiba proposto por Wilhelm foi a estruturação da cidade através de eixos lineares. Influenciada por estes princípios, a equipe executora do Plano de Maringá apresenta em 1967, para este município, solução similar que, no entanto, não foi executado. Recentemente este conceito voltou à tona com a proposta de transformação da Avenida Colombo em um eixo residencial, para o qual o poder público faz alusão às características de um boulevard e, também, a parâmetros urbanísticos de adensamento similares à idéia de Wilhelm para Curitiba. Ao que tudo indica, a implantação da idéia fortalecerá o processo de especulação imobiliária, tal qual ocorreu na capital paranaense, além do adensamento voltado para classes de maior poder aquisitivo.

Palavras-chave: Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá, Plano Diretor de Desenvolvimento de Curitiba, eixos estruturais lineares.

Introdução

A formação da cidade de Maringá, localizada no norte do estado do Paraná, partiu de um plano urbanístico projetado e viabilizado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP, dentro de um empreendimento agrícola imobiliário de ocupação de 515 mil alqueires no norte e noroeste do Paraná. A história da ocupação do norte paranaense vincula-se à evolução da cultura do café no Brasil. A cafeicultura estabeleceu-se como a principal atividade da economia paranaense a partir de meados da década de 1940. Sobre o processo de ocupação do norte e noroeste do estado, o geógrafo Pedro Calil Padis (1981, p. 117) assegura que "...não constitui nenhum exagero afirmar-se que a história da ocupação desta área confunde-se, amplamente, com a evolução da economia cafeeira ali registrada".

Maringá foi desenhada pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira através de “concepção fortemente permeada pela idéia de cidade-jardim de Ebenezer Howard, entre outras influências européias e norteamericanas” (Cordovil; Rodrigues, 2010). O projeto foi totalmente executado em 1947, ocupando uma área de 1.583,66 ha, considerando abrigar uma população de 200.000 pessoas (Luz, 1997). Atualmente possui 357.077 habitantes (IBGE, 2010). O plano inicial se destaca por uma série de elementos que lhe atribuem qualidade urbanística, dentre eles, verifica-se a preocupação de Vieira em hierarquizar as vias, destacando avenidas largas (35 a 45 metros de largura) e ruas locais (16 a 20 metros de largura). As vias foram cuidadosamente adequadas à topografia do sítio, levando em consideração o sistema de drenagem urbana. Aliado a isto, o urbanista reservou dois grandes bosques com reserva de mata nativa que perduram até hoje contribuindo, juntamente com a farta arborização urbana, para a imagem de cidade verde.

O percurso principal de acesso à cidade e de escoamento de mercadorias era constituído, em sentido longitudinal ao plano, pela Avenida Brasil e a linha férrea (figura 1). Ambas formavam o eixo rodoferroviário de penetração criado pela CMNP para facilitar o acesso a novas áreas e permitir o escoamento rápido e seguro à produção da região, além de assentar núcleos urbanos básicos de colonização ao longo do eixo. Nesse eixo, inseriram-se inúmeras ramificações e nos cruzamentos localizaram-se as cidades. Todos os lotes eram articulados por caminhos e havia nas proximidades um centro comercial (Monbeig, 1984). Portanto, a Avenida Brasil dava acesso aos municípios de Sarandi e Londrina pelo leste e de Paranavaí e Campo Mourão pelo oeste. O plano era delimitado a norte pela Avenida Colombo.

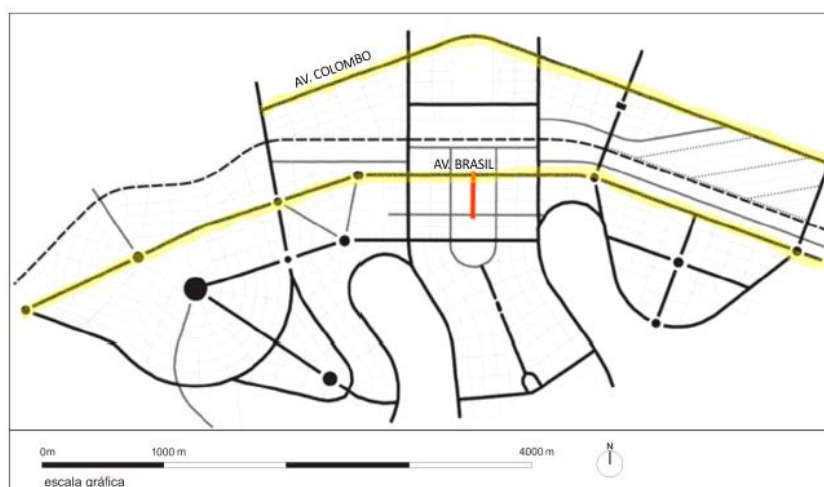


Figura 1 - Hierarquização viária do plano de Maringá. Em vermelho, o eixo central, que mede 46m de largura. As vias em preto medem 35m e as vias cinzas medem 30m .

Fonte: Cordovil, 2010.

A abordagem deste texto trata de resgatar as propostas apresentadas no plano diretor de desenvolvimento de Maringá, de 1967, para o ordenamento viário da cidade, e a aproximação destas propostas com a solução apresentada para Curitiba, considerada por Oliveira (2000) o único exemplo de sucesso no campo do planejamento urbano brasileiro. A ressonância dessa idéia de ordenamento do território foi possível dentro de um cenário propício, conforme descrito a seguir.

A influência da SAGMACS no planejamento urbano no Paraná nas décadas de 1950 - 1960

Ainda na década de 1950, o plantio do café sucumbiu ao clima demonstrando a fragilidade desta cultura¹. Também neste período se iniciou a política industrializante no Paraná. Com o objetivo de diagnosticar a economia do estado, foi criado, em 1958, a PLADEP - Comissão de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Estado do Paraná. Constatava-se, naquele momento, que os mecanismos de apropriação da renda do café se destinavam a São Paulo, já que o escoamento da produção se dava no porto de Santos. No início dos anos 1960 foi fundada a CODEPAR - Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná. Este órgão representou “a consciência de que não adiantava se aventurar em políticas de desenvolvimento e industrialização sem programas ou sem conhecer as deficiências da economia local” (Dudeque, 2010, p. 107). O Governo do Estado contratou, então, o Plano de Desenvolvimento do Paraná, que foi elaborado em 1963 pela SAGMACS - Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas a Complexos Sociais. A SAGMACS foi um organismo vinculado e influenciado pelo grupo francês *Mouvement Économie et Humanisme*, coordenado pelo Pe. Lebreton (Cestaro, 2009), e havia realizado estudos para a Aglomeração Paulistana (1957) e para a Aglomeração de Belo Horizonte (1961).

O estudo elaborado pela SAGMACS tentou inserir a idéia de planejamento integrado ao Paraná, que melhoraria não só as estruturas políticas e econômicas, mas também o nível de vida da população marginalizada. Ou seja, estabeleceu-se a idéia de analisar as cidades considerando os problemas sociais e a relação destas com seu entorno, já prevendo um planejamento regional. Para tanto, o estudo definiu alguns centros regionais formados por cidades pólos que apresentavam localizações estratégicas e exerciam influência

¹ As constantes quedas do valor do café a partir dos anos 50 se devem as oscilações de preços nos mercados brasileiros e, em particular, internacional e a fragilidade desta cultura perante o clima. Ainda assim o café predominou na região do Norte Novo até a década de 60. As grandes geadas de 1965 e 1975 dizimaram a lavoura cafeeira (Cancian, 1977).

sobre sua região de entorno e sobre o Estado. Recomendou que, a partir do plano geral, o estado elaborasse os planos diretores dos municípios, de acordo com princípios comuns e integrados.

Inicialmente, [a SAGMACS] dividia o estado em sete regiões e catorze sub-regiões, passando em seguida para oito regiões e dezesseis sub-regiões, com a escala de autonomia e dependência vinculada ao pólo urbano principal. Os pólos identificados foram: Curitiba, Ponta Grossa, União da Vitória, Guarapuava, Jacarezinho, Londrina, Maringá e Campo Mourão (...) (Mansur, 2008, p.52)

As recomendações do Plano SAGMACS levaram à criação de um sistema estadual de financiamento de planos urbanísticos, comandado pela CODEPAR. O resultado seria um conjunto de planos diretores para os principais centros urbanos do Paraná, definidos pelo estudo da SAGMACS, quais sejam: Curitiba, Maringá, Londrina e Ponta Grossa. Os oito pólos definidos pela SAGMACS formariam eixos para que o estado do Paraná se desenvolvesse integrando a sua estrutura territorial, com a criação de um sistema unificado de pólos integrados que abrangeriam os eixos de comunicações, para as trocas comerciais, atrações sociais e relações de comando administrativo. O intuito era reverter a desintegração que enfraquecia a unidade político-administrativa. Os três eixos paralelos seriam Jacarezinho–Maringá, Ponta Grossa–Cascavel e Curitiba–Pato Branco, e o transversal, que os interligaria, seria Curitiba–Londrina (Paraná, 1963).

Este esquema, correspondendo às tendências naturalmente esboçadas, atribuem a polarização do eixo Norte a Londrina, do eixo do Centro-Oeste a Ponta Grossa e Curitiba e do eixo Sudoeste somente a Curitiba. Cria-se, porém, pelo eixo transversal Curitiba– Londrina um elemento de integração que leva para todo o Estado a influência da capital. Serão estes eixos que possibilitarão o abastecimento de uma região por outra... (Paraná, 1963, p. 48).

Para tanto, para desenvolver essa estrutura territorial unificada, o plano de 1963 aponta que uma das intervenções seria “promover o desenvolvimento urbano planejado dos pólos regionais mais importantes do Estado, isto é, Curitiba, Londrina, Ponta Grossa e Maringá” (Paraná, 1963, p.49). Para a elaboração dos planos diretores das cidades pólos mais importantes, criou-se uma Comissão de Desenvolvimento Municipal, a CODEM, composto por uma equipe multidisciplinar cujo escritório mantinha-se em Curitiba. A CODEM elaborou o plano diretor de Maringá, em 1967, e o de Curitiba foi desenvolvido pelo escritório Serete e por Jorge Wilhelm, em 1966. A CODEPAR financiava 80% do plano, cabendo os 20% restantes às prefeituras (Maringá, 1967).

Do plano da SAGMACS, a ação imediata foi a pavimentação da PR 376 que ficou conhecida como "Rodovia do Café", ligando o norte do Paraná à Curitiba e possibilitando o escoamento da produção cafeeira pelo Porto de Paranaguá. Tal rodovia estabeleceu-se dentro do perímetro urbano da cidade de Maringá, denominada Avenida Colombo. Inicialmente, como já mencionado, a avenida limitava o plano urbanístico de Vieira. Porém, com o êxodo rural e a rápida urbanização verificada na década de 1960, a avenida foi incorporada à estrutura urbana devido à abertura de loteamentos a norte do plano. Com isso, o tráfego de veículos pesados, característico de uma rodovia, passou a fazer parte do cenário da cidade.

A seguir trataremos de enfatizar algumas características do plano de Curitiba e do plano de Maringá, no intuito de analisar o ressurgimento da proposta de "eixos lineares" densificados na mais recente reformulação da lei de uso do solo de Maringá, aprovada em 2012. Verificamos que tal idéia apresenta flagrantes semelhanças com o plano diretor de 1966 para Curitiba.

As idéias de Wilhelm no Plano Diretor de Desenvolvimento de Curitiba (1966)

Antes da CODEPAR iniciar a empreitada de financiamento de planos diretores nas cidades do interior do Paraná, a capital do estado apresentou, em 1966, seu Plano Diretor de Desenvolvimento, precedido de um Plano Preliminar de Urbanismo. Seis empresas participaram do concurso para elaboração do plano preliminar: o escritório de arquitetura MMM Roberto e as empresas SERETE (em conjunto com Jorge Wilhelm), SAGMACS, ASPLAN (Assessoria em Planejamento), URPLAN (Urbanismo e Planejamento) e URBS (Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba) (Dudeque, 2010). O vencedor foi a empresa SERETE em conjunto com o arquiteto Jorge Wilhelm.

O Departamento de Urbanismo de Curitiba dispunha do plano Agache, elaborado entre 1941 e 1943. Segundo Gnoato (2006), o plano Agache era um plano de avenidas concêntricas com vias de grande largura e extensão. As principais propostas, além do desenho urbano das avenidas, foi o conceito de zoneamento, foram a organização da cidade através de centros funcionais e a adoção de um Código de Edificações que previa adequadas soluções sanitárias para os novos edifícios. O plano não apresentava uma proposta definida de adensamento e de verticalização.

No final da década de 1960 os urbanistas brasileiros voltavam-se com grande interesse às propostas funcionalistas aplicadas na capital federal. Os investimentos no sistema viário, a partir da política rodoviarista de Juscelino Kubitschek, podem ser

observados em várias cidades do país. Entre elas, a proposta do plano diretor de Curitiba enfatiza os eixos viários.

Apesar de se posicionar contra a ortodoxia modernista, o Plano de Wilhelm assimilava as funções elementares da urbanística definida nos CIAM's. "Mesmo que de maneira sutil, Brasília era a principal referência dos planejadores urbanos de Curitiba" (Dudeque, 2010). Existia no plano o ideal modernista de reorganizar o espaço em um local onde o homem pudesse exercer suas atividades básicas de morar, trabalhar, recrear e circular. Propunha-se, aos moldes de Brasília, criar superquadras que transformariam os eixos em grandes parques lineares (figura 3). A idéia de superquadras foi, entretanto, descartada pela impossibilidade de se alterar a posse dos lotes que historicamente foram parcelados à maneira tradicional (Dudeque, 2010).

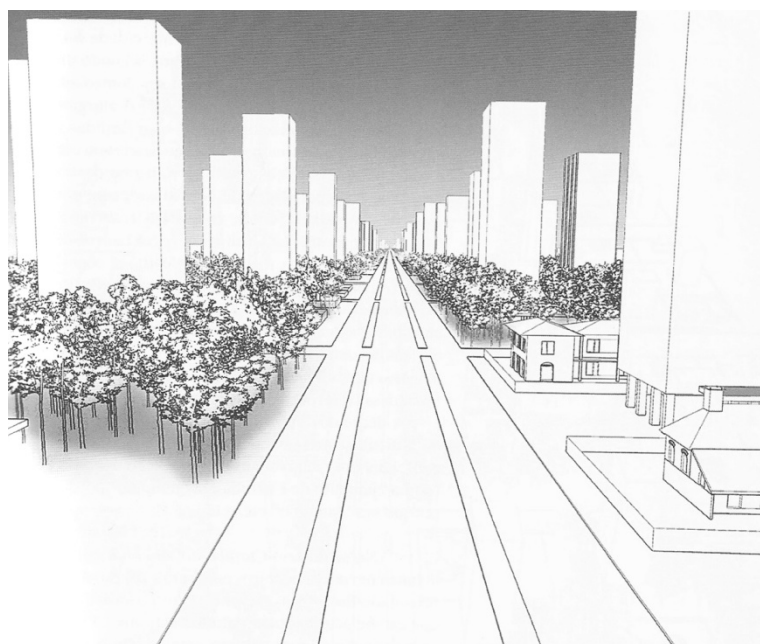


Figura 3 - Previsões de parques lineares ao longo dos eixos estruturais, na lei que institui o Plano de Wilhelm (1966). Fonte: Recriação eletrônica de Dudeque (2010).

Os primeiros estudos para Curitiba, segundo Dudeque (2010), surgiram de um mapeamento no qual Wilhelm constatou que as pessoas (bairros mais populosos) e os fluxos (de ônibus e automóveis) de Curitiba se concentravam numa fita urbana. O estudo permitiu-lhe entender que as formações geológicas determinavam a ocupação do sítio de Curitiba e fez emergir os conceitos de "linearização e cidade linear".

De acordo com Oliveira (2000), a primeira versão do Plano desenvolvido por Wilhelm para Curitiba propunha uma estrutura de desenvolvimento linear que concentrasse habitação, serviços e infra-estrutura e conectasse centros secundários. Nestas vias lineares de

circulação, ditas “estruturais”, haveria incentivos legais ao adensamento, à formação de pequenos centros de comércio e serviços e a organização do transporte coletivo. As duas avenidas teriam no mínimo 30 metros de largura, divididas em faixas específicas, a faixa central serviria ao tráfego em alta velocidade e aos ônibus; as faixas laterais serviriam ao tráfego lento, de apoio ao comércio.

O plano para Curitiba foi concebido num ambiente propício para o uso do automóvel. Mas Wilhelm percebeu que algumas das grandes cidades do planeta, como São Paulo, conviviam com a iminência de um colapso, devido ao excesso de automóveis. “Tanto na definição desse zoneamento quanto no detalhamento do sistema viário prevalecia a idéia de que toda a ênfase deveria ser dada ao transporte coletivo, desestimulando-se o transporte individual” (Oliveira, 2000). Nesse ponto, o urbanista deu um passo à frente de Brasília ao considerar o transporte de massa em seu estudo. A idéia foi incrementada por Rafael Dely (presidente do Ippuc - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba na época), em 1971, com a inclusão de outras duas vias paralelas ao eixo ligando a Cidade Industrial, também projetada por Wilhelm (Wilhelm, 2003). Nesta proposta, as duas vias laterais serviriam ao tráfego de automóveis em alta velocidade e a via central continuaria dividida em três partes, servindo ao ônibus na faixa central e aos automóveis em baixa velocidade nas faixas laterais. A proposta recebeu o nome de sistema trinário. O Ippuc foi criado a partir do Plano Preliminar de 1965 com o objetivo de detalhar e executar o Plano Diretor de Curitiba. O órgão de planejamento tem tido um papel determinante nos rumos do planejamento da capital do estado desde a década de 1960.

O Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá - 1967

Como já mencionado, o esquema de regionalização proposto pela SAGMACS para o Paraná resultou na elaboração dos Planos Diretores dos principais municípios do período, entre eles o de Maringá, em 1967, e o de Londrina em 1968. Ambos foram executados pela CODEM / DATM - Departamento de Assistência Técnica aos Municípios. O DATM hoje se intitula PARANACIDADE e é o órgão estadual responsável pela análise e fiscalização dos planos diretores executados no estado. A CODEM era formada por uma equipe multidisciplinar de técnicos, muitos deles residentes e formados na capital. O curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal do Paraná (UFPR) havia formado a primeira turma em 1965. A equipe principal da CODEM era composta por três economistas (incluindo o coordenador), uma assistente social, um administrador, dois arquitetos, um educador e uma socióloga. Outros sete profissionais compunham a equipe de apoio

(Maringá, 1967). Conforme relata o arquiteto Vicente Alves do Socorro, formado pela UFPR e membro da equipe de elaboração dos planos, os dados, documentos e informações foram coletados *in loco*, porém, o trabalho foi realizado no escritório da CODEM em Curitiba (Socorro, 2012).

No Plano Diretor de Maringá fica evidente a influência da proposta viária tal qual se propunha no plano de Curitiba. Os aspectos metodológicos do plano diretor de Maringá foram baseados nos procedimentos sugeridos pelo Pe. Lebrez, sistematizados por Francisco Whitaker Ferreira no Brasil e difundido SAGMACS. O Plano abrangeu estudos nos âmbitos, econômico, social e, principalmente, físico-territorial. O diagnóstico sobre o sistema viário informa que Maringá apresentava uma rede viária deficiente, resultante do traçado inicial da cidade, “sem a mínima hierarquização quanto à prioridade de vias e suas características” (Maringá, 1967, p. 190). O diagnóstico considera extremamente problemático que a Avenida Brasil, constituída como via estrutural da cidade, seja cortada por 5 avenidas largas (com 30 metros de largura cada). A equipe da CODEM apresenta, então, uma reformulação viária com base no fortalecimento de vias estruturais no sentido leste-oeste, justificada em função do traçado e da predominância dos fluxos neste sentido. A hierarquia proposta apresenta a seguinte composição (figura 3):

- Via de Estrutura Regional: a Av. Colombo, que deveria ser duplicada e pavimentada;
- Via Estrutural Comercial: a Av. Brasil, que deveria ser pavimentada e urbanizada tornando-se agradável para os pedestres;
- Vias Estruturais Residenciais: Av. Tiradentes e outras que deveriam cortar os parques fazendo ligação entre os bairros. Destaca-se também a proposta de um contorno rodoviário ao sul.

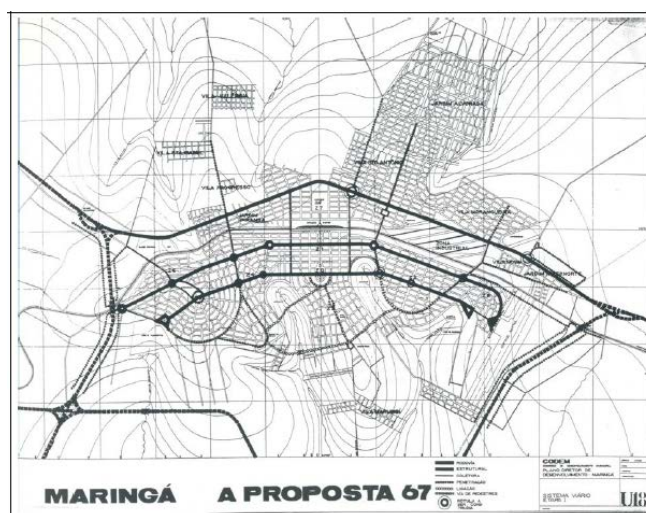


Figura 3 – Planta U18, intitulada “Sistema Viário – Etapa I” do documento do Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá. Fonte: Maringá, 1967.

Segundo Soccorro (2009) *apud* Cordovil (2010), os três eixos longitudinais da proposta foram inspirados nos temas que estavam sendo discutidos no meio acadêmico em meados dos anos 1960, como eixos estruturadores, desenvolvimento linear e transporte de massas.

*Em Maringá, a gente tentou, de alguma maneira, aproveitar os conceitos que se estavam desenvolvendo em Curitiba. Se você notar essas três estruturas [avenida Tiradentes, Brasil e Colombo], você vai ver que elas guardam uma semelhança muito grande com o eixo estrutural de Curitiba, uma via central e duas vias laterais de tráfego rápido. Então, o que eu imaginava era a Avenida Brasil como se fosse a via central do sistema, com algumas vias laterais de apoio, representando uma espécie de alternativa também. Então, isso estava muito claro. A idéia de ter grandes estruturas, de ter eixos estruturadores da ocupação urbana, de uma ocupação urbana de preferência linear, que era o modelo que se pretendia para Curitiba também. Todo ele centrado em cima dos eixos estruturais, procurando negar um pouco a forma radioconcêntrica que, na verdade, é a tendência natural da cidade. Então, o modelo linear, eu acho, que é uma certa forma de forçar a barra, porque as cidades (...) dificilmente crescem de acordo com o modelo linear. (...) E essa questão dos eixos, se pensava que eles deveriam tanto quanto possível, ser o leito do sistema de transporte de massa. (...) Nessa época, [esses] conceitos (...) não tinham se explicitado assim de forma tão madura, como aconteceu em Curitiba a partir de 72, mas essa discussão já estava no ar (Soccorro, 2009 *apud* Cordovil, 2010, p.362).*

A remodelação do sistema viário também propunha cortar ao meio as três rotatórias da Avenida Brasil, na dimensão de sua caixa e, ainda, a execução de *cul de sacs* para diminuir o número de cruzamento nas vias estruturais de tráfego rápido, ou seja, nas avenidas Colombo e Tiradentes. Fica evidente no plano a preocupação em se organizar o sistema viário para permitir fluidez da circulação de automóvel quando se propõe a execução de estacionamentos laterais, o alargamento e o estímulo à velocidade nas vias. Além do mais, a idéia de transporte de massa incorporada ao sistema viário, presente nas propostas para Curitiba, não foi considerada em Maringá.

Quanto ao zoneamento, o Plano Diretor de 1967 descreve que o plano inicial de Maringá foi baseado em princípios de zoneamento rígido de usos e níveis de habitação, enunciados na Carta de Atenas (Maringá, 1967). Apesar de ser uma referência equivocada, pois as divisões de funções não foram dispostas de forma rígida, com exceção da zona industrial, o plano inicial considera a cidade dividida em zonas de comércio, indústria, armazéns, habitação (de vários padrões) e uma zona de serviços público-administrativos, embora não exclusivos tal como se deu em Brasília. O primeiro Plano Diretor sugere que a

cidade seja ordenada em “pólos” que contenham os equipamentos sociais necessários para “uma maior coesão social” (Maringá, 1967, p.235). Foram identificados 4 pólos: na Zona 3, Zona 2, Zona 4 e na Vila Santo Antônio; Já a zona 7 seria um provável embrião de bairro, que seriam, segunda a definição do Plano Diretor: “pontos cujas vocação é a de pólo, quando suas áreas de influência estiverem totalmente ocupadas” (Maringá, 1967,p. 236).

No entanto, apesar do consistente diagnóstico, poucas diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá foram efetivadas. A cidade e os técnicos locais entendiam que o plano urbanístico de Vieira havia organizado exemplarmente a cidade, incluindo a hierarquização viária. Entre as sugestões que se efetivaram está a localização proposta para alguns equipamentos de lazer e a preservação da faixa de proteção da mata ao longo dos córregos que, segundo Cordovil (2010), pode ter sido o fato que deu corpo a idéia das diretrizes viárias que viriam a ser traçadas em 1979. A criação do Escritório Técnico de Planejamento (Eteplan), em 1968, também é fruto deste Plano. O Eteplan, assim como o Ippuc de Curitiba, tinha como tarefas acompanhar e implantar o Plano Diretor, além de assessorar a administração Municipal. Cordovil (2010) destaca que a composição do conselho diretor do Eteplan seguia a mesma composição do Ippuc que reunia, além dos titulares dos departamentos da administração municipal relacionados às ações territoriais, representantes da Câmara Municipal e das autarquias. O Eteplan foi extinto em 1973 enquanto que o Ippuc permanece ativo.

Da Rodovia ao *Boulevard*

Apesar de guardar semelhanças em relação às propostas de sistema viário, como foi dito, a solução para Maringá não se efetivou. No entanto, recentemente assiste-se à tentativa de resgatar algumas características da experiência de Curitiba na formulação dos eixos residenciais de adensamento para a cidade. Especialmente para a Avenida Colombo, ou Rodovia PR-376, a nova denominação cunhada pelo poder público passou a ser a de *Boulevard*.

Faz necessário, no entanto, destacar que o sucesso no campo do planejamento urbano de Curitiba, que lhe rendeu o título de “cidade planejada”, guarda algumas mazelas. O processo mais visível da implantação dos eixos estruturais, segundo Oliveira (2000), foi a valorização imediata das terras localizadas ao longo dos eixos, resultando obviamente em um processo de especulação imobiliária. Passados 45 anos da formulação do primeiro Plano Diretor de Maringá, recentemente a idéia de “eixo linear” veio à tona com a proposta apresentada pela Secretaria de Planejamento Urbano de Maringá para a reurbanização da

Avenida Colombo. A execução do Contorno Rodoviário Norte, em vias de finalização, deverá desviar do tráfego pesado e intenso que circula diariamente na avenida em questão (figura 4) possibilitando a alteração de seu uso.

Figura 4 - Imagem aérea da área urbana da cidade de Maringá destacando em amarelo o Contorno Rodoviário Norte e em vermelho a proposta de Eixo Residencial A.



Fonte: Google Earth, 2012.

A proposta apresentada pela prefeitura considera transformá-la em um Eixo Residencial com incentivos legais ao adensamento e à diversidade dos usos residenciais, comerciais e de serviços. Através da Lei Complementar Municipal nº 914, de 10 de abril de 2012, a via foi classificada em Eixo Residencial A (ERA) que “tem como finalidade a criação de uma via morfológica e funcionalmente diferenciada na cidade, de refinado conteúdo urbanístico e paisagístico, e destinada a abrigar edificações de elevada qualidade arquitetônica, reproduzindo as características de um *boulevard*” (Maringá, 2012). A lei considera *boulevard* como sendo uma “avenida em pista dupla com largura total superior a 35,00m (trinta e cinco metros), arborizada e tratada paisagisticamente” (Maringá, 2012). Para se atingir este objetivo a lei obriga área permeável de no mínimo 20% do lote e edifícios em pilotis remetendo à proposta de parques lineares nos eixos estruturais do plano de Curitiba (figura 3). O pavimento térreo ocupado por jardins não permitira o uso misto no edifício, ou

seja, comércio no térreo. No entanto, para diversificar o uso do solo, fica permitida a construção de edifícios comerciais ao longo do eixo viário. As ruas perpendiculares à Avenida também receberá comércios e serviços.

A mudança das funções da Avenida Colombo ao longo das décadas, de limite do plano inicial à via eminentemente urbana, certamente não comporta o seu uso rodoviário há muito tempo. São inúmeros os conflitos entre as modalidades de transportes rodoviários e urbanos e os pedestres, provocando recorrentes situações de risco e inúmeras fatalidades. No entanto, a reformulação viária pretende uma transformação que vai além de adequações funcionais que a aproxima da proposta adotada em Curitiba em meados da década de 1960.

De fato, a Avenida Colombo representa uma barreira física na malha urbana, o que justifica um projeto de requalificação da via. No entanto, a proposta do poder público não trata apenas de uma adaptação formal do modelo de estrutura linear realizado em Curitiba mas, também, objetiva a elitização do eixo remetendo a referências ao *boulevard* e o adensamento. Essa ação certamente irá fortalecer e aumentar o custo da terra urbana. Ora, os termos utilizados na própria lei, como “refinado conteúdo urbanístico e paisagístico” e “elevada qualidade arquitetônica” existentes, segundo dizem, no *boulevard* europeu, revelam o comprometimento do poder público com a substituição dos atuais proprietários dos serviços e comércios pouco “refinados”, além dos moradores que ocupam o pavimento superior das lojas de autopeças, de materiais de construção, etc. Tais usos comerciais e moradores são incompatíveis com a “elevada qualidade arquitetônica” e, portanto, inadequados na nova proposta.

Apesar da tentativa de aproximação da cidade de Curitiba, não se pretendeu a adaptação de uma solução realizada em outro período e em situação diversa. As propostas de Wilhelm para o plano de Curitiba se efetivaram no final da década de 1960. O plano diretor de Maringá, do mesmo período, felizmente não se realizou, pois a ênfase dada ao sistema viário era tanta que se retalhavam áreas verdes importantes do plano inicial.

É importante destacar, ainda, que na adaptação do modelo curitibano, a proposta maringaense não contempla soluções de mobilidade urbana. Se por um lado houve uma imensa especulação imobiliária nos eixos estruturais de Curitiba, como relatado anteriormente, por outro lado, estes eixos serviram para fortalecer o uso do transporte coletivo, transformando a cidade em um exemplo a ser seguido.

Assim, analisamos que as referências que transformam a Avenida Colombo em *boulevard*, adaptando a proposta de eixos lineares de Curitiba, foram utilizadas para justificar

a elitização e o adensamento voltado para a especulação imobiliária desse importante eixo viário da cidade de Maringá.

Referências

- Cancian, N. A. 1977. *A cafeicultura paranaense: 1900/1970*, São Paulo, Tese (Doutorado em História) Universidade de São Paulo.
- Cestauro, L. R. 2009. *Urbanismo e Humanismo: A SAGMACS e o estudo da Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana*, São Carlos, Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.
- Cordovil, F. C. de S. 2010. *A Aventura Planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947-1982*, São Carlos, Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade de São Paulo.
- Cordovil, F. C. de S., Rodrigues, A. L. 2010. Da tecnocracia à participação popular: a institucionalização e os novos rumos do planejamento urbano em Maringá, Paraná, Brasil. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* [Online], v. 14. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-40.htm> [Acessado 17 agosto 2012].
- Dudeque, I. T. 2010. *Nenhum dia se uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba*, São Paulo, Studio Nobel.
- Gnoato, L. S. 2006. *Curitiba, cidade do amanhã: 40 depois. Algumas premissas teóricas do Plano Wilhelm-IPPUC*. Arqtextos Vitruvius. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/06.072/351>, [Acessado 28 nov. 2011]
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2010. *Censo Populacional 2010*. Disponível: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/link.php?codmun=411520>, [Acessado 25 fev. 2012].
- Luz, F. 1997. *O fenômeno urbano em uma zona pioneira: Maringá*, Maringá, Prefeitura do Município de Maringá.
- Mansur, D. C. 2008. *O planejamento e a regionalização da administração direta do estado do Paraná como aporte às ações e à política de desenvolvimento econômico*, Curitiba, Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) Universidade Federal do Paraná.
- Maringá (Prefeitura do Município) 1967. *Plano Diretor de Desenvolvimento*. Volumes I e II. CODEM/DATM.

- Maringá (Prefeitura do Município). 2012. *Lei Complementar Municipal nº 914*, de 10 de Abril de 2012.
- Monbeig, P. 1984. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo, Husitec.
- Oliveira, D. 2000. *Curitiba e o mito da cidade modelo*, Curitiba, UFPR.
- Socorro, J. V. A. do. 2012. *José Vicente Alves do Socorro: depoimento [jul. 2012]*, Maringá, Entrevistadora: E. Savi.
- Padis, P. C. 1981. *Formação de uma Economia Periférica: o caso do Paraná*. São Paulo, Husitec.
- Paraná (Governo do Estado). 1963. *Plano de Desenvolvimento do Paraná*. Curitiba. Documento elaborado pela SAGMACS.
- Wilhelm, J. 2003. *A obra pública de Jorge Wilhelm: 50 anos de contribuição às cidades e à vida urbana*, São Paulo, DBA Artes Gráficas.