

O “FALSO” NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PR

César Miranda Mendes* e Silvio Moisés Negri**

RESUMO. A finalidade desse projeto é mostrar sobre uma ótica crítica, a construção do Novo Centro de Maringá, tanto no tocante a proporção de um projeto dessa envergadura, como no tocante ao impacto econômico e social, que tal obra deverá exercer na cidade. Via categoria de análise – Estado/Governo.

Palavras-chave: espaço urbano, novo centro, estado.

THE “FALSE” NEW CENTER OF MARINGÁ

ABSTRACT. The aim of this paper is to show, under a critical point of view, the building of Maringá New Dntow, concerning both the huge of this projet and its social economical impact on the city. Analysing: State versus Government.

Key words: urban espace, new centre, estate.

1. INTRODUÇÃO

A cidade de Maringá tem apresentado nas últimas décadas um crescimento espacial bastante acentuado (horizontalmente e verticalmente). Nesse sentido, medidas vem sendo tomadas com o intuito de dotá-la de equipamentos apropriados para se integrar a globalização mundial.

A presente pesquisa tem por objetivo apreender a produção do espaço urbano de Maringá no que se refere a construção de um novo centro, levando-se em conta alguns mecanismos que interagem na transformação da paisagem urbana.

O referido trabalho, intitulado “O “Falso” Novo Centro de Maringá-PR”, tenta esclarecer que do ponto de vista urbanístico o empreendimento em tela não é mais do que uma “nova” incorporação de um espaço às margens do centro tradicional, que por intermédio do Estado e suas instâncias, sintoniza-se com o mercado.

O que está se fazendo é promover a área em questão de ponto geográfico privilegiado, como uma nova área de valorização de terrenos prontos para uma especulação imobiliária. É claro, que do ponto de vista funcional esta obra será importante para a cidade, mas por outro lado, seu custo social será muito elevado, fora dos padrões das cidades brasileiras.

O que queremos deixar claro, é que a área em questão é apenas uma nova incorporação do centro tradicional, que pelo menos a curto e médio prazo não deixará de ser o principal pólo econômico e comercial da cidade.

A avaliação de desempenho de uma política urbana pode ser feita de várias maneiras, empregando-se consultores externos ou internos, métodos científicos e até mesmo pesquisa de campo.(NETO, 1995).

Na presente pesquisa realizada nas proximidades do “Novo Centro” de Maringá, optou-se por fazer uma avaliação mais qualitativa que quantitativa, uma vez que não estava a nossa disposição um programa numérico de computador para o cruzamento completo dos dados. Com isso, teremos um panorama geral com 4 ou 5 pontos percentuais de desvio para mais ou menos de acerto, das opiniões de todas as pessoas pesquisadas.

* Docente do Departamento de Geografia – UEM.

** Acadêmico de Graduação do Departamento de Geografia – UEM.

Optou-se por uma avaliação dividida entre Sexo, Faixa Etária, Escolaridade, Renda e Habitação; sendo que, estas duas últimas foram descartadas por serem irrelevantes à nossa pesquisa. A maioria da população entrevistada ganhava até 5 salários mínimos.

Assim, decidiu-se fazer a avaliação de campo junto à população que trabalha ao redor da área e transeuntes que circulam pelo local a ser reformulado.

Foram consultadas 50 pessoas, próximas das avenidas Tamandaré, Paraná, Prudente de Moraes e São Paulo.

Uma cópia do questionário encontra-se em anexo e consta de 16 questões, abertas e fechadas, com ou sem desvios de caminhos nas respostas. Esta pesquisa de campo foi realizada nos dias 19,20 e 21 de Fevereiro de 1.997.

As pessoas pesquisadas eram abordadas em seu trabalho e nas vias de circulação próximas a área a ser reurbanizada.

As cinco primeiras perguntas teve por objetivo a caracterização da pessoa entrevistada. As perguntas de 6 a 9 referem-se ao conhecimento do entrevistado sobre o projeto, como também, a opinião deste sobre a readequação da área, destacando-se a questão de número 10, que cita a URBAMAR.

As de número 11 e 12 tem por objetivo questionar a população sobre os impactos econômicos e sociais, que a obra causará na cidade.

As perguntas 13, 14 e 15 dizem respeito aos custos da obra aos cofres públicos.

A questão 16 teve por finalidade saber da população as suas expectativas sobre a política urbana desenvolvida pela administração municipal, na área do "Novo Centro", por meio de notas que variam de 01 à 10.

Do total entrevistado, 26 pessoas eram do sexo masculino e 24 do sexo feminino.

Os resultados desta avaliação foram catalogados manualmente, um a um, devido a indisponibilidade de um programa numérico de computador, já anteriormente citado.

A seguir, no capítulo quatro têm-se os resultados da pesquisa de campo em forma de comentários, interpretações e alguns gráficos dos mesmos.

2. BREVES CONSIDERAÇÕES HISTÓRICAS SOBRE A CIDADE DE MARINGÁ-PR

A colonização do Norte do Paraná começou a ser ativada no princípio do século, por iniciativa de agricultores paulistas e mineiros, que visavam expandir suas terras para o plantio do café. Isto se deve a alguns fatores conjunturais, como: o esgotamento da fronteira agrícola paulista, a saturação do mercado mundial de café e a proibição de seu plantio no Estado de São Paulo.

Em 1925 era fundada a Companhia de Terras Norte do Paraná (C.T.N.P), subsidiária da empresa Paraná Plantations Limited, da Inglaterra, adquirindo frente ao Governo do Estado do Paraná 515.000 alqueires no norte do Estado. Tal processo de ocupação teve na estrada de ferro, meio de acesso às suas terras, ligando Ourinhos (SP) ao Norte do Paraná. Em 1932, a estrada chegava até o rio Tibagi.

Porém, no princípio da década de 40, fase inicial da 2a Guerra Mundial, o governo inglês vendeu a Companhia de Terras Norte do Paraná a um grupo de brasileiros - tendo em vista que uma nova lei brasileira proibia qualquer capital estrangeiro possuir algum bem no país - passando esta então a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, adquirindo mais 30.000 alqueires das terras da região.

Para colonizar essas terras, a companhia adotou três princípios básicos:

- a) construção de um eixo rodoferroviário de penetração;
- b) na rota desse eixo rodoferroviário, foram assentados os núcleos básicos de colonização estabelecidos progressivamente a uma distância de 100 quilômetros uns dos outros, na seguinte ordem: Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama. Foram estas as cidades previamente planejadas para se tornarem grandes centros prestadores de serviços. Entre estes centros urbanos principais, fundaram-se de 15 em 15 quilômetros, pequenos patrimônios, cidades bem menores, com a finalidade de servir como centro de abastecimento da população rural;
- c) a zona rural foi dividida seguindo um módulo ajustado à produtividade do solo e à cultura cafeeira de área média, não superior a 14 alqueires, e foram demarcadas de modo a incluir, todos eles, uma parte na baixada servida por água corrente, e uma parte no espigão, limitado pela estrada. (NETO, 1995)

Foram mais de 50 cidades fundadas pela C.M.N.P, quase todas bem sucedidas e algumas, atualmente, em processo de metropolização (Londrina e Maringá). Na região norte paranaense, houve muita violência ligada à ocupação de suas glebas (mortes, destruição.).

As matas foram destruídas, legando aos nossos tempos as erosões e a desertificação, na busca do lucro fácil. Muitas fortunas foram construídas à custa do sacrifício de vidas nessas colonizações, mas em contraposição muitas foram erguidas à base de muito trabalho. (CORRÊA JÚNIOR, 1991)

Por isso:

“Considerada pela própria Companhia Melhoramentos Norte do Paraná como “expoente” de seus trabalhos, a cidade de Maringá foi projetada pelo Urbanista Jorge de Macedo Vieira. De acordo com os planos de colonização, este projeto continha algumas propriedades, a saber: a) a divisão das glebas em lotes pequenos e médios; b) a fundação de núcleos urbanos; c) o prosseguimento da construção da estrada de ferro através das terras da própria CMNP em direção a oeste”. (LUZ, 1988: 98 apud: COSTA, 1991: 24)

2.1. A Formação Da Cidade Maringá-PR

A cidade foi dividida em várias zonas distintas, através de padrões de zoneamento rígidos de habitação, tais como: a do comércio, da indústria, armazéns, habitações de vários padrões e uma zona de serviços públicos, definindo assim, suas funções urbanas. (Figura 1)

Observa-se ainda, a segregação social produzida entre as diversas zonas residenciais da cidade, em função do preço cobrado pelo solo urbano.

Com a implantação do projeto original em 1947, a cidade desenvolveu-se no sentido oeste/leste, a partir do núcleo urbano, hoje denominado “Maringá-Velho”, em direção ao futuro centro da cidade localizado a 2km do local.

Observa-se ainda, a segregação social produzida entre as diversas zonas residenciais da cidade, em função do preço cobrado pelo solo urbano.

Com a venda dos primeiros lotes urbanos realizados pela C.M.N.P, ainda em 1947, a gradativa evolução da produção agrícola e o fortalecimento do setor comercial, fizeram com que houvesse um crescimento populacional rápido e conseqüentemente o fortalecimento do espaço urbano maringaense.

No caso da venda de lotes pela C.M.N.P, observa-se que:

"No caso de Maringá, a ocupação de seu perímetro urbano refletiu o interesse da companhia responsável pela sua implantação, voltado para a valorização rápida do solo urbano. Refletiu os interesses de uma empresa colonizadora particular voltados para a obtenção de lucro. Com a venda dos lotes em suas terras, estas foram divididas e, ao nível da sociedade, atenderam aos interesses capitalistas. Sendo assim, obedeceu a um plano da colonizadora, que colocava à venda determinadas zonas e quadras conforme uma ordem preestabelecida, algumas previamente mais valorizadas que outras". (MENDES, 1992: 110)

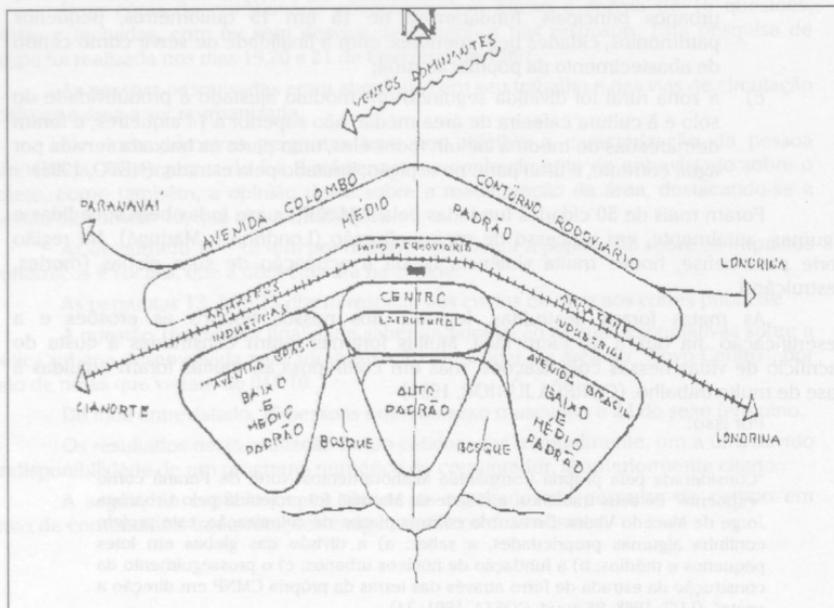


Figura 1. Plano Urbanístico Básico de Maringá

Fonte: Plano Diretor, P.M.M. (1967)
Org: NEGRI, Silvio Moisés

E ainda, ficou obrigatório por parte do comprador, fazer a edificação do terreno no prazo máximo de um ano, acarretando com isso, uma rápida expansão urbana, verificada já em 1948.

Maringá foi elevada a categoria de município em 14 de novembro de 1951. Este foi um marco importante na sua história.

A partir de então, a cidade se desenvolveu rapidamente, transformando-se em importante aglomerado urbano, em franco processo de metropolização. Hoje, centro cultural, econômico e social de uma região que abrange dezenas de municípios e uma população de mais de dois milhões de habitantes.

Com o processo acelerado de urbanização, ocorreu a perda do controle do planejamento urbano, pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Após sua elevação a município, já começava o comprometimento da estrutura urbana, pois ainda, em 1947 foi loteada a Vila Santo Antônio, ao norte da Avenida Colombo (fora do projeto inicial). Isto deveu-se, principalmente, a incapacidade técnica e sócio-cultural de seus novos administradores.

Iniciava-se a ocupação do espaço urbano em todos os sentidos, partindo da área central, sobretudo em direção a Zona Norte da cidade, agravado com o loteamento das

Em 1950, a população urbana da cidade era de 7.270 habitantes; em 1960 atinge 47.592; em 1970 eleva-se a 100.100; em 1980 a população chega a 160.689 e no censo de 1991 a 233.937 habitantes.

Atualmente, após cinquenta anos de sua fundação, a estimativa é de 257.336 habitantes em sua área urbana e de 270.000 no município. (IBGE, 1996) (09)

Em Maringá, no ano de 1950, 18,84% da população do município vivia na cidade, nos dias atuais, esta proporção atingi 97,40%. (Figura 3)

TABELA 1. POPULAÇÃO URBANA (U) E RURAL (R) DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ-PR. Figura 3.

Localidades	1950	%	1960	%	1970	%	1980	%	1991	%	1996	%	
U	7.270	18.84	47.592	45.71	100.100	82.47	160.645	95.51	233.732	97.41	260.909	97.40	
Maringá	R	31.318	81.16	56.639	54.29	21.274	17.53	7.549	4.49	6.198	2.59	6.969	2.60
T	38.588	100	104.231	100	121.374	100	168.194	100	239.930	100	267.878	100	

Fonte: IBGE – Censo Demográfico de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, e 1996. (10)

Organização: NEGRI, Sílvio Moisés

Este acelerado processo de urbanização deve também ser associado às mudanças na distribuição da população economicamente ativa ao longo das décadas. Na cidade de Maringá, o setor primário que agregava em 1960 cerca de 56,7% da mão-de-obra, chegou a ocupar em 1994 (estimativa) apenas 2,5%. Em contrapartida, observa-se que os setores secundário e terciário, com suas atividades localizadas no meio urbano, apresentou um comportamento inverso ao setor primário, com saldo positivo de crescimento. O setor secundário que empregava em 1960 cerca de 8,1% da mão-de-obra; em 1970 passou para 14,9%; em 1980 para 22,1% e em 1994 (estimativa) para 25% da população economicamente ativa. Já o setor de comércio e serviços, que mais cresceram nestes vinte anos, em 1960 ocupava 35,2%; em 1970 passou para 61,7%; em 1980 a 69,5% e em 1994 (estimativa) chegou a 72,5% da população economicamente ativa. (COSTA, 1991)

O processo de desenvolvimento de Maringá, com a predominância da exploração agrícola, atraiu muitos investimentos para o setor terciário para atender as necessidades da população crescente, como também, comercializar a grande produção agrícola.

Através dessa evolução, a cidade atingiu um caráter progressivamente terciário.

De acordo, com esse aspecto, observa-se a evolução da mancha urbana de Maringá, que evoluiu de acordo com as necessidades especulatórias impostas pelo mercado imobiliário, nem sempre seguindo o plano inicial.

3. CATEGORIA DE ANÁLISE – ESTADO

O Estado como categoria de análise, e a sua capacidade transformadora da paisagem urbana nos leva a algumas considerações teóricas. É através da consolidação do capitalismo que grandes capitalistas usam o Estado como instrumento de sua política de dominação dos países menos avançados (subdesenvolvidos).

O Estado age de diversas formas no espaço urbano. Sua capacidade transformadora é basicamente usada com o objetivo de favorecimento das classes ou grupos dominantes.

Sendo assim, ele usa diversos meios para obter controle sobre o espaço urbano. Assim, destacamos:

- a) direito de desapropriação e precedência na compra de terras;
- b) regulamentação do uso do solo;
- c) controle e limitação dos preços de terras;
- d) limitação da superfície da terra de que cada um pode se apropriar;
- e) impostos fundiários e imobiliários que podem variar segundo a dimensão do imóvel, uso da terra e localização;
- f) taxação de terrenos livres, levando a uma utilização mais completa do espaço urbano;
- g) mobilização de reservas fundiárias públicas, afetando o preço da terra e orientando especialmente a ocupação do espaço;
- h) investimento público na produção do espaço, através de obras de drenagem, desmontes, aterros e implantação de infra-estruturas;
- i) organização de mecanismos de crédito à habitação;
- j) pesquisas, operação – tese sobre materiais e procedimentos de construção, bem como o controle de produção e do mercado deste material." (SANSON, 1980 apud CORRÊA, 1989: 25-26)

É através destes instrumentos de dominação que o Estado se mostra soberano no urbano. Na realidade, a cada novo momento, o Estado cria e dispõe de novos mecanismos de controle que tendem a se tornar cada vez mais rígidos com o decorrer do tempo, a fim de ratificar os privilégios da classe ou o grupo dominante. (MENDES, 1992).

No entanto, é através da implantação de serviços públicos, como ruas, calçamentos, água, esgoto, coleta de lixo, entre outros, que a atuação do Estado se faz de modo mais corrente e esperado.

É preciso salientar que a ação do Estado se processa em vários níveis político-administrativos e espaciais: federal, estadual e regional.

Mas, é no municipal que a ação do Estado se mostra mais evidente e direta.

A atuação do Estado visa criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações. (CORRÊA, 1989).

Tendo em vista estes propósitos, verifica-se que:

"O Estado capitalista cria mecanismos que levam à segregação residencial e à sua ratificação, assim, os diferenciais do imposto territorial e predial são fortes fatores discriminantes, afetando o preço da terra e dos imóveis e, como consequência, incidindo na segregação social: os grupos de renda mais elevadas residem em imóveis mais caros localizados em bairros onde o preço da terra é mais elevado e os de renda mais baixa na periferia, onde geralmente os preços são menores." (MENDES, 1992:39-40).

Esta segregação pode, muitas vezes, ser verificada já no planejamento inicial de uma cidade, sendo que desde o princípio o Estado criou mecanismos para isso. O que se pode constatar ao nível da realidade maringense.

O Estado, com isso, acaba sendo um produtor imobiliário que usa principalmente os impostos para delimitar o uso do espaço urbano, desocupando áreas e/ou loteando outras quando preciso, desde que isso o favoreça ou a terceiros.

Completando as idéias já expostas anteriormente, recordamos que sempre que o poder público dota uma zona qualquer da cidade de um serviço público, como: água encanada, escola pública ou ainda de ônibus, por exemplo, ele chama a atenção para esta zona, demandas de moradores e/ou empresas que, anteriormente devido à falta do(s) serviço(s) básico(s), davam preferência à outras localizações. Estas novas demandas,

deve-se supor, estão preparadas a pagar pelo uso do solo, e acabam expulsando as que não têm condições de pagar o "ticket" do uso do solo, em termos de compra ou aluguel. Daí, geralmente ocorre a rápida valorização dessas áreas. (MENDES, 1992).

Percebemos então, como o Estado age ligado a interesses bem particularizados, acarretando uma segregação social gradativa e impedindo a população de mais baixa renda ao acesso de mínimas condições de subsistência social.

Por isso, podemos dizer que:

"Não se entende o Estado de forma idealista, que paira sobre a sociedade, disposta a resolver os problemas. Adotando-se uma postura mais crítica, entende-se o Estado como representação das classes ou classe dominante, constituindo-se num instrumento de divisão e controle das classes dominadas". (FERREIRA, 1987:76 apud MENDES, 1992:41).

Como se observa, o Estado está longe de ser autônomo e soberano, pairando acima das classes ou grupos sociais e econômicos. Mas sim, a atuação do Estado se faz principalmente visando criar condições para a produção e reprodução do capital, viabilizando o processo de acumulação do capital das classes dominantes.

O espaço, como a sociedade, não estão inertes, mas sim, em constante mutação. O Estado, como agente transformador do espaço, contribui para esta constante evolução, fazendo parte de uma sociedade capitalista. O espaço, por sua vez, se converte numa gama de especulações de ordem econômica, ideológica e política, isoladamente ou em conjunto.

"Os construtores do espaço não se desembaraçam da ideologia dominante quando concebem uma casa, uma estrada, um bairro, uma cidade." (SANTOS, 1986).

Por isso, hoje os habitantes das grandes cidades estão perdendo suas "identidades", sendo objeto no dia-a-dia de um neurótico "emaranhado" de concreto.

Desta maneira o Estado acaba sendo um instrumento do capital, como ressalta SOUZA (1988).

"O capital e sua estratégia de produção, coisificada no espaço. O Estado, pelas mediações que realiza e pelo instrumento que gera, implicando diretamente na produção e apropriação do espaço (sistemas de planejamento, legislação urbana, etc.). A renda da terra, onde o espaço é assumido como uma mercadoria, o que vale dizer, investir no espaço e agregar-lhe valor - neste sentido, fica mais fácil entender e delimitar o perímetro de atuação insistente do Estado e do grande capital na produção do espaço..."

Com isso, o Estado, através das legislações urbanas, transforma o espaço de acordo com os interesses do grande capital. Neste contexto, pode-se dizer que a desigualdade espacial é produto da desigualdade social. (CARLOS, 1992).

Numa primeira observação, percebe-se que o Estado atua de diversas formas no espaço urbano, como grande industrial, consumidor de espaço, proprietário fundiário e promotor imobiliário.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS OBTIDOS NA PESQUISA DE CAMPO

Como já exposto anteriormente, as questões de 01 à 05 visam a caracterização da pessoa entrevistada, sendo que, a de número 05 nos pareceu irrelevante, de pouca colaboração para a análise desenvolvida, tendo sua tabulação deixada de lado.

4.1. O que você acha que está acontecendo nesta área do centro da cidade?

Tanto os homens, com 61%, quanto as mulheres, com 46%, ou seja, a maioria destes, sabiam que no local em questão estava sendo construído o “Novo Centro” de Maringá. Porém, isto ficou mais evidente dentre as pessoas que tinham idades entre 21 a 40 anos, com 69%, e que possuíam curso superior completo ou incompleto, com 100%.

4.2. Você conhece o projeto que está sendo executado no Novo Centro?

Esta pergunta foi incluída ao questionário para verificar se a população estava ciente sobre o que realmente estava sendo construído no local (construção das avenidas projetadas, escavação do túnel ferroviário, entre outros).

Mesmo se tratando de uma obra que envolve diretamente e diariamente a vida dos cidadãos maringaenses, observamos, no entanto, que a maioria desconhece o projeto que está sendo executado na área estudada, apenas 6% entre homens e mulheres, disseram conhecer o projeto.

4.3. Se você pudesse escolher, que obra você implantaria neste espaço?

Esta questão visava saber das pessoas entrevistadas quais as obras que estes gostariam que fossem implantadas no local, de acordo com a necessidade que cada um julgar mais prioritária.

Verificou-se nesta questão que, apenas 13% das mulheres e 12% dos homens entrevistados querem que neste local seja implantado o projeto do “Novo Centro”.

Este índice eleva-se um pouco mais entre as pessoas de curso superior completo ou incompleto, 17%.

Observa-se ainda que, uma parcela significativa de homens, 46%, e de mulheres, 24%, gostariam que fosse construído no local áreas de lazer (Praças, Parques, Teatros e Esportes); enquanto, o restante se dispersa em várias outras opiniões.

Talvez, tenha faltado uma ampla consulta com a sociedade em geral, com vistas a um melhor aproveitamento do local.

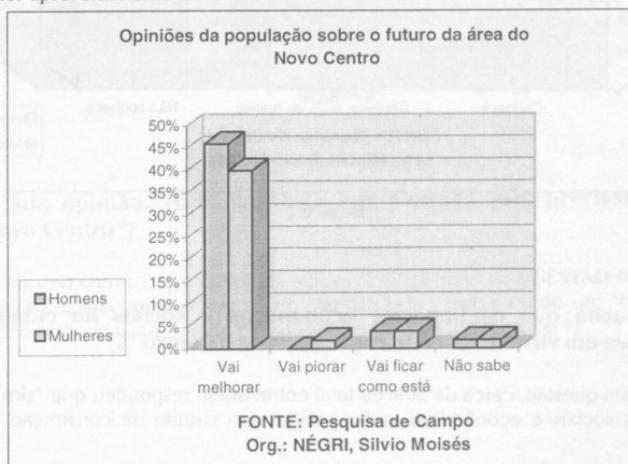


Gráfico 1

4.4. Com estas transformações, como você acha que será o futuro desta área da cidade?

Mesmo com o baixo índice de aprovação do projeto registrado na questão anterior, 86% dos entrevistados comentaram que a área vai melhorar com o “Novo Centro”. Isto também é verificado nas outras variáveis (Faixa Etária e Escolaridade), (Gráfico 1)

Porém, isso demonstra que qualquer que seja a mudança (desde que fosse removido o pátio de manobras do local), trará melhorias a área.

4.5. Você conhece a origem e a função da URBAMAR?

Em relação ao total pesquisado, cerca de 74% nem desconfia do que seja ou do que se trata a URBAMAR. E apenas 8% disseram conhecê-la, ficando mais evidente na faixa etária de 0 a 20 anos e naqueles que possuem curso superior completo ou incompleto, (Gráfico 2)

A falta de uma participação mais efetiva da população e de campanhas mais esclarecedoras, por parte da Prefeitura Municipal e URBAMAR, pode ter levado a estes resultados.

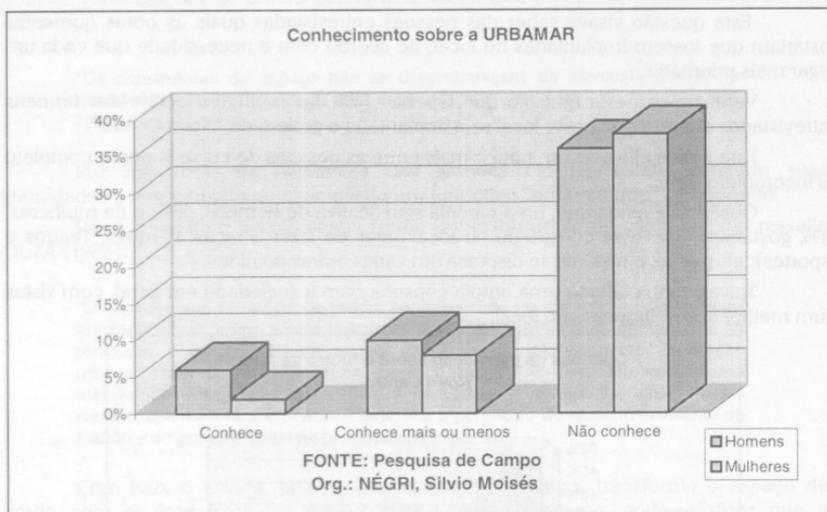


Gráfico 2

4.6. Você acha que os impactos econômicos e sociais na cidade serão grandes em virtude da construção do “Novo Centro” ?

Nesta questão, cerca de 50% do total entrevistado respondeu que “sim”, ou seja, os impactos sociais e econômicos serão grandes em virtude da construção do “Novo Centro”.

Entretanto, 67% das mulheres e 53% dos homens entrevistados não souberam responder quais seriam estes impactos. (QUESTÃO N° 12), ficando mais evidente na faixa

etária de 41 á 60 anos, 73%, e naqueles que possuem curso primário completo ou incompleto, 78%.

Isto demonstra que muitos responderam “sim”, quando não sabiam ao menos do que se tratava direito a questão (Apesar das explicações dadas pelo entrevistador).

4.7. Você sabe como será pago e quem pagará os custos desta obra?

Observamos nesta questão a completa desinformação da população quanto aos custos da obra, pois apenas 34% dos entrevistados sabiam como e quem pagará os custos da obra. Enquanto, 28% sabiam mais ou menos e 38% não sabiam nada sobre o assunto.(Gráfico 3)

Entre aqueles que responderam “sim”, várias respostas justificativas se dispersaram, entre elas, podemos citar as principais: a Prefeitura Municipal, o Governo e o Povo.

A questão demonstra mais uma vez a falta de esclarecimento da Prefeitura Municipal, junto aos cidadãos maringáenses.

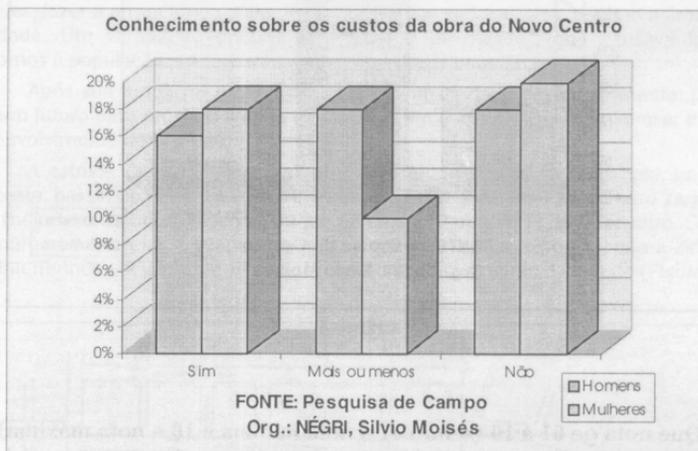


Gráfico 3

4.8. Na sua opinião, você concorda que Maringá está precisando de um “Novo Centro”?

Mesmo com o baixo índice de aprovação registrado na **QUESTÃO N° 08**, 74% das pessoas entrevistadas responderam que Maringá está precisando de um “Novo Centro”; apenas 22% responderam “não” e 4% não sabiam responder. (Gráfico 4)

4.9. Você concorda que a Prefeitura Municipal pague 57% da obra com terrenos do “Novo Centro”?

Procurou-se aqui a opinião dos entrevistados sobre o pagamento de 57% dos custos totais da obra com terrenos do próprio “Novo Centro”, haja visto, que a população não foi novamente consultada pela Prefeitura Municipal. Esta desinformação foi verificada em 100% dos entrevistados que não sabiam qualquer coisa a respeito. Após as explicações necessárias dadas pelo entrevistador, obtivemos os seguintes resultados: 60% do total aprovam esta forma de pagamento; apenas 20% não aprovam e os 20% restantes não souberam responder.

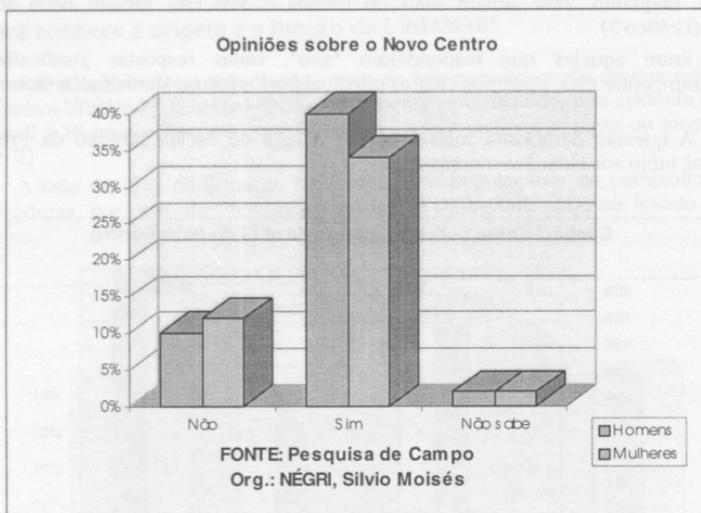


Gráfico 4

4.10. “Que nota de 01 á 10 (sendo 01 a nota mínima e 10 a nota máxima) você daria a Administração Municipal, pela política urbana desenvolvida no “Novo Centro” ?”

A presente questão, talvez, seja a que melhor represente a opinião da população pesquisada junto a política urbana desenvolvida no “Novo Centro” de Maringá.

A média de 6,36 pontos, caracteriza a quase completa desinformação da população quanto a obra e seus custos reais. Este resultado reflete o desejo da população em ver a área reurbanizada.

Embora não se trate de uma pesquisa estratificada, na qual, o universo da pesquisa é dividido por sexo, escolaridade, renda e idade, os pesquisadores saem aleatoriamente por várias zonas da cidade, em busca de pessoas a serem pesquisadas que se encaixam nestes perfis.

Os dados coletados são introduzidos em computadores e se obtém o cruzamento de todas as informações necessárias, tendo-se um panorama geral, com 3 ou 4 pontos percentuais de desvio das opiniões de todo o universo populacional pesquisado. (NETO, 1995)

Por isso, há muito tempo a população maringaense já ansiava por este empreendimento. Muitos candidatos a prefeito prometeram em suas campanhas políticas a remoção do pátio de manobras e o rebaixamento da linha férrea, mas devido a inviabilidade do projeto e a seus altos custos, muitos acabaram por desistir temporariamente da obra.

O Projeto Àgora (projeto que visava o rebaixamento da linha férrea e a remoção do pátio de manobras) foi idealizado pelos próprios cidadãos maringaenses, que sonhavam há muito com a obra, haja visto, como já exposto acima, os mesmos causavam vários transtornos à população.

Em 1972, durante a gestão do então prefeito Silvio Magalhães Barros, iniciou-se as conversações com a Rede Ferroviária Federal S.A, sobre a possível remoção do pátio de manobras do local próximo ao centro da cidade.

Conversações estas que se perderam através dos anos devido a grandiosa burocracia brasileira e os interesses de grupos locais e regionais. Por isso veio à aflorar somente em 1.985, durante a gestão do prefeito Said Felício Ferreira, com a criação da URBAMAR (Urbanização de Maringá S.A), em 4 de setembro de 1.985, pela lei nº1.934/85 da Câmara Municipal de Maringá. Sendo criada com a única finalidade de viabilizar junto a R.F.F.S.A. a remoção e transferência do pátio de manobras.

A área abrangida pelo projeto Àgora possuía uma área de 206.600 metros quadrados, encontrando-se na área periférica do centro da cidade, sendo que, seu trecho principal se localiza entre as Avenidas São Paulo e Paraná, onde justamente se situava o citado pátio de manobras, no sentido leste/oeste, e no sentido norte/sul, pelas avenidas Projetada e Tamandaré.

Vários foram os fatores que impulsionaram a reestruturação do local, já anteriormente citado, localizado em uma área próxima ao centro de Maringá. Dentre esses fatores destacamos os seguintes:

- a) a segregação social que existia entre os setores norte ("pobre") e sul ("rico") da cidade, onde a linha férrea e o pátio de manobras dividiam a cidade em duas zonas distintas entre si;
- b) redução da interferência da linha férrea no tráfego viário da cidade, para isto, foi retirado o pátio de manobras e serão retiradas todas as cancelas das avenidas, já que o rebaixamento da linha férrea, através de um túnel ferroviário, foi projetado para dar maior dinamismo para o trânsito;
- c) adequação da área para outros fins, de acordo com o anseio da população, uma vez, que o espaço em questão era um local degradado do ponto de vista urbanístico;
- d) valorização da área para uma melhor qualidade de vida para aqueles que habitam perto e transitam pelo local. Isto de acordo com o ponto de vista da Prefeitura Municipal;
- e) aproveitamento do rebaixamento da linha férrea, para um futuro meio de transporte de massa.

Para a retirada do pátio de manobras, e posteriormente sua recolocação, a URBAMAR solicitou junto a Itaipu Binacional terrenos cedidos a esta empresa pelo então prefeito Silvio Magalhães Barros em 1972, em regime de comodato, localizados entre Maringá e Paçandu, que voltou ao domínio da municipalidade. Sendo realizado no dia 06 de Abril de 1987, através de contrato, a permuta de imóveis entre a URBAMAR e a R.F.F.S.A.

Nesse contexto, resgata-se o seguinte:

" O extenso documento detalhou todos os imóveis que passariam ao domínio da Rede Ferroviária Federal S.A. pertencentes à Urbanização de Maringá S.A, nas proximidades da estação de transbordo da Itaipu Binacional, em Maringá, na saída para Paçandu. Esses bens figuram na escritura ao valor total de Cz\$ 38.688.365,60. A área ainda ocupada pela Rede Ferroviária Federal S.A, que passava para a Urbanização de Maringá S.A, estava escriturada na contabilidade da Rede ao valor total de Cz\$ 45.318.531,03 ". (CORRÊA JÚNIOR, 1988:97-98).

Vale ainda salientar que no presente contrato não era previsto qualquer restituição em dinheiro, isto porque, a primeira promitente se obriga no documento a realizar todas as obras necessárias para a adequação do pátio ferroviário.

Organizou-se então uma nova infra-estrutura com casas, galpões, terraplanagem, iluminação, entre outros. **Mas a que custo? Quem pagou? Como foi pago?** Se até hoje existem inúmeros terrenos do Novo Centro à venda, sendo esta a única receita oficial da empresa.

Em 21 de março de 1986, foi publicado no Diário Oficial do município o edital de concorrência para a contratação de empresas construtoras, pela Prefeitura Municipal e URBAMAR.

Dentre os detalhes técnicos destacava-se o fato de que a vencedora teria que auto-custiar a obra, recebendo como pagamento da URBAMAR lotes de datas do próprio empreendimento. E ainda não seria admitida a participação de empresas na forma de consórcios. A empresa ainda teria que provar que possuía um capital igual ou superior a Cz\$ 300 milhões.

Apenas três construtoras no Brasil atendiam a essas exigências: a Andrade Gutierrez, a C.R Almeida e a Mendes Júnior.

Ficava claro a intenção de se excluir da concorrência as empresas maringenses, e mais, em se tratando das três das maiores empresas ligadas a construção civil do país, envolvidas em inúmeros processos de concorrências ilícitas, ficava evidente que o edital direcionava a vitória a uma das concorrentes.

Em 12 de junho do mesmo ano, foi declarada vencedora da concorrência a única participante, a construtora Mendes Júnior S.A (MG). **Qual ou quais os interesses envolvidos?** Não se sabe, o que podemos dizer é que a obscuridade deste processo de concorrência só poderia estar relacionado a interesses de grupos econômicos altamente comprometidos com o capital.

Em 1989, já na administração do prefeito Ricardo José Magalhães Barros , foram promovidas diversas alterações na URBAMAR, dentre elas se destaca a rescisão do contrato firmado com a construtora Mendes Júnior S.A. Assim fora aberta uma nova licitação, apoiando-se desta vez as empresas maringenses, que possuíam nesta nova concorrência a vantagem de 100 pontos a mais, por serem da cidade.

Na administração anterior, como já foi observado, as empresas de Maringá estavam impossibilitadas da participação no projeto Àgora.

Foram vencedoras desta concorrência na forma de consórcio, a Construtora Mendes Júnior S.A e a Construtora Sanches Tripoloni Ltda, de Maringá.

Ressalta-se ainda a contratação de empresas para a execução de serviços de adequação da linha férrea da R.F.F.S.A, no trecho entre Ourinhos e Cianorte. Foram vencedoras desta concorrência as empresas CESB S.A - Engenharia e Empreendimentos e Conterpavi - Construção, Terraplanagem e Pavimentação Ltda, também de Maringá.

Nesta mesma gestão, o projeto Àgora (plano diretor), feito pelo conceituado arquiteto Oscar Niemayer, deixou de ser prioritário, após o município ter pago uma enorme soma ao arquiteto pelo projeto. Este, certamente, é apenas mais um exemplo de descaso com o dinheiro público, por parte do Estado. (Figura 7).

O início das obras do Novo Centro de Maringá, ocorreram em março de 1990, cercado de muitas dúvidas sobre o custo de seus vultuosos investimentos. Apesar de muitas pessoas ligadas ao projeto negarem, esta obra está pesando muito aos "cofres" públicos. (Fotos 1 e 2).

Outro fato a ser destacado, é a entrevista de George Khoury - um dos maiores empresários do setor imobiliário de Maringá - cedida ao O Jornal de Maringá, em 2 de agosto de 1987:

"Segundo as palavras do imobiliária seria de suma importância retirar a linha férrea do centro da cidade, pois isso vem causando problemas de trânsito, dividindo a cidade e obrigando-a a crescer ao longo dos trilhos, quando ela é plana e deveria ter um crescimento norte/sul como todas as cidades. O pátio ferroviário e o aeroporto estagnaram do plano viário da cidade. Com a retirada destes dois pólos, a cidade deverá ter uma integração natural de crescimento, ocorrendo com isso uma **valorização geral** (grifo nosso) de Maringá. (...) Khoury analisou ainda que, considerando o preço do terreno, mais o custo para o rebaixamento da linha férrea (aproximadamente 1.4 bilhão de cruzados) chega a quase 2 bilhões, o que seria um valor que o terreno não vale e não haveria compradores, tomando a construção inviável". (apud: CORRÊA JÚNIOR, 1988:108).

Após todos esses anos depois da entrevista, percebemos que a área em questão continua supervalorizada, custando em torno de U\$ 70.00 dólares o metro quadrado. Isso se reflete nas vendas, sendo pequena a procura para a aquisição desses lotes.

Até mesmo as construtoras, que receberam a maior parte do valor da obra (cerca de 57%) em terrenos do próprio local, não estão conseguindo vendê-los facilmente. Este é um exemplo das dificuldades na execução de um projeto de tal envergadura.

Os 43% restantes serão pagos com recursos da própria Prefeitura Municipal, oriundos do Banestado/BNDES, Paraná Urbano/BIRD e fundos da própria municipalidade. Mas fica a indagação: **Qual a soma total destes financiamentos?** Procuramos a resposta junto a Prefeitura Municipal, mas não obtivemos êxito.

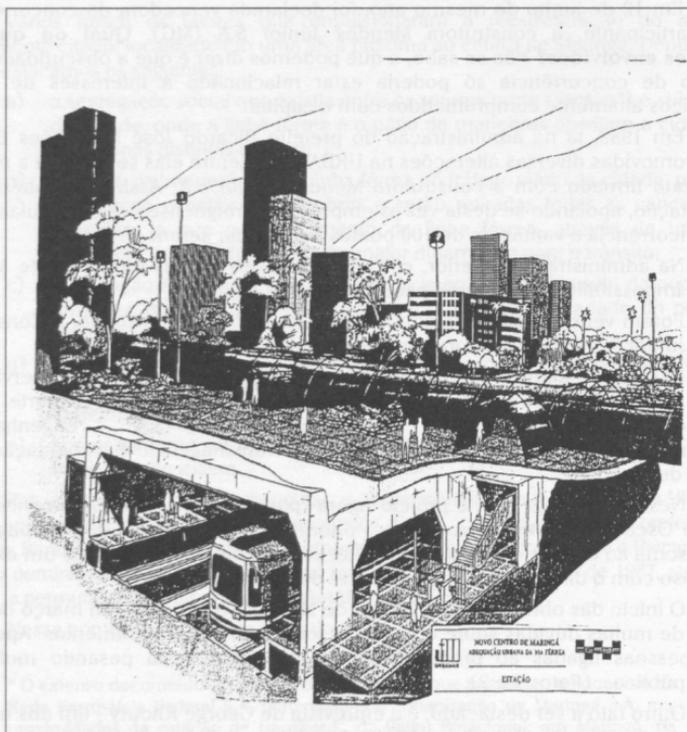


Figura 7. Planta de Adequação Urbana da Via Férrea

Fonte: Plano Diretor, P.M.M. (1997)
Org.: NEGRI, Silvio Moisés

Vale ainda ressaltar outro artigo publicado no O Jornal de Maringá, no dia 18 de outubro de 1987 (apud: CORRÊA JÚNIOR, 1988) na qual:

“O vereador maringaense Massao Tsukada(...) refere-se às pretendidas construções do novo centro da cidade-canção taxando-as de obras faraônicas(...)inviáveis e inoportunas.(...) o prefeito não fez consulta qualquer o bolso do povo, para saber da viabilidade de comprometimento dos recursos do município com o empreendimento”.

Esse projeto de reurbanização vem criando novos cenários (ambientais, organização do espaço, desenho urbano), que **na realidade é uma incorporação de uma nova área ao centro tradicional, que tem como objetivos a especulação e a supervalorização da área.**



Foto 1. Vista Parcial do Novo Centro de Maringá-PR. NEGRI, Silvio Moisés

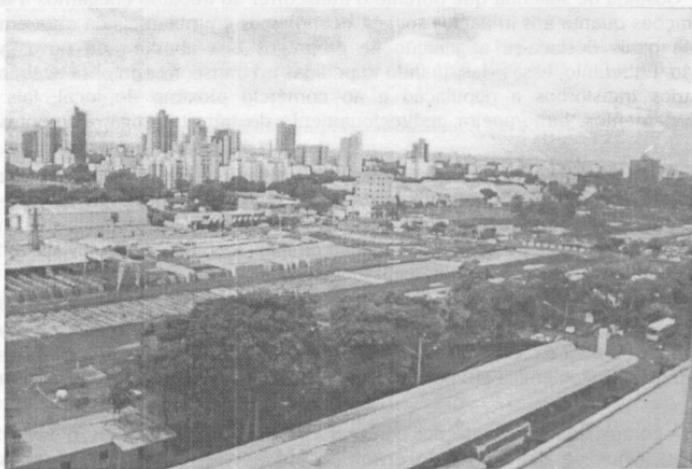


Foto 2. Vista Parcial do Novo Centro de Maringá-PR. NEGRI, Silvio Moisés

A área do “Novo Centro” é denominada pela Prefeitura Municipal de Maringá como “Zona Especial”, exatamente quando ali havia o pátio ferroviário.

Ora, a área está sendo reestruturada com o objetivo de mudar sua função original, porque então continua sendo chamada de “Zona Especial”, ao invés de Zona 1?, que é a denominação do centro comercial.

Uma obra de tal importância para o município não pode ser alvo de interesses políticos e econômicos, com o único objetivo de captação de recursos, junto ao governo federal. Ainda, não se pode permitir que interesses de uma minoria se sobressaiam aos interesses de uma coletividade, envolvida com o progresso do município.

A legislação de uso e ocupação de solo deve ser aqui salientada, pois a Lei Complementar nº23/93, em seu artigo 2º, parágrafo 2º, determina que o **Novo Centro de Maringá é constituído por duas glebas laterais (glebas A e B), destinadas ao uso residencial, de comércio e serviços, e uma gleba central (gleba C), para atividades cívicas, culturais, de lazer, e uso de comércio e serviços restritos.**(P.M.M, 1990) (27).

Como podemos observar, o local não será totalmente voltado ao comércio, mas também para o uso residencial, para atividades cívicas, culturais e de lazer. A área com as dimensões atuais (206.600 m²) não possuirá um contingente comercial polarizador suficiente para se transformar em um novo centro comercial da cidade a um curto prazo, mas sim, a médio e/ou a longo prazo.

Enfim, gostaríamos de salientar que os maringenses querem a reurbanização do local, e que se implante o projeto Ágora, entretanto, que se diminuam os erros, as especulações, as distorções, planejando e executando-o de forma racional.

A necessidade de se pesquisar o desenvolvimento urbano se dá em função de desenvolver o planejamento, uma vez que este possa prever as necessidades futuras e provê-las de soluções

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto apreendido vem se configurando num grande marco na história de Maringá, sendo finalmente transposta a linha divisória entre as regiões sul e norte da cidade.

Gostaria de salientar que durante o transcorrer do trabalho chegamos a algumas considerações quanto aos impactos sociais, econômicos e ambientais da obra em curso, dentre os quais destaca-se a geração de empregos e a abertura de novas vias de circulação. Entretanto, essas vias quando impedidas no transcorrer da obra acabaram por gerar vários transtornos a população e ao comércio próximo do local, tais como, congestionamentos, barro/poeira, redirecionamento do trânsito, engarrafamentos, entre outros.

Ainda, seguindo a mesma linha, observa-se o conseqüente aumento do comércio, o crescimento urbano, a minimização da segregação social que existia entre os setores norte e sul da cidade, valorização da área (economicamente e socialmente), aumento da temperatura do local e diminuição da infiltração de águas pluviais, tendo em vista as construções que estão sendo realizadas no local.

Destaca-se ainda, o erro de cálculo dos engenheiros envolvidos na obra que gerou uma elevação além do planejado na Av. Paraná, trazendo inúmeros prejuízos aos comerciantes da área ao redor da enorme “lombada”, se pode assim chamá-la. Este erro foi motivo de muita polêmica em toda a cidade, se já não bastasse o custo astronômico da obra.

A complexidade das relações e interesses de grupos dominantes, o envolvimento de grandes cifras de dinheiro, tudo envolvido em apenas uma obra; obra esta que concentrou uma quantidade exorbitante de recursos do município, deixando os bairros

mais afastados do centro sem infra-estrutura alguma (água, esgoto, saneamento básico, asfalto, energia elétrica, entre outros). É claro, que uma obra desta envergadura no centro da cidade é mais interessante politicamente do que uma na periferia.

Como se pôde observar, no decorrer deste trabalho, a falta ou a sonegação de informações refletiu na baixa aceitação da população quanto a política urbana desenvolvida pela Prefeitura Municipal. Muitas vezes, os anseios da população não correspondem aos "objetivos" da Administração Pública.

Por fim, certamente o término da obra acarretará novos impactos na vida do maringaense.

Por enquanto, o que nos vêm em princípio considerar é que pelo menos a curto e médio prazo este espaço será parte integrante do atual centro de Maringá, que durante este tempo não deixará de ser o principal eixo econômico e comercial da cidade.

O espaço é o que nele se produz, planeja e transforma, restando ao homem fazer com que este seja bem utilizado, com racionalidade e equilíbrio.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARLOS, A.F.A. 1992. **A Cidade**. São Paulo: Contexto.
- _____. Op., Cit. (1995).
- CORRÊA JÚNIOR, J. A. 1988. **A Maria Fumaça**. Maringá: (sem editora), p. 97-98.
- _____. Op., Cit. (1988) p. 108.
- _____. Op., Cit. (1988) p. 109.
- _____. 1991. **O Trem de Ferro!**. Maringá: Editora 5 de Abril Ltda.
- CORRÊA, R.L. 1989. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, p. 25-26.
- _____. Op., Cit. (1989) p. 26.
- _____. Op., Cit. (1992) p. 35.
- _____. Op., Cit. (1992) p. 40.
- _____. Op., Cit. (1992) p. 40.
- _____. Op., Cit. (1992) p. 41.
- COSTA, A.G. da. 1991. **Os Conjuntos Habitacionais e a sua Contribuição e Construção do Espaço Urbano Maringaense**. Maringá: DGE-UEM. (Monografia de Especialização).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), 1996. **Censo Demográfico**.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), 1996. **Tabela da População Urbana e Rural do Município de Maringá-PR**. (Censo Demográfico de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991 e 1996).
- _____. Op., Cit (1991) p. 30.
- MENDES, C.M. 1992. **O Edifício no Jardim: um plano destruído. A Verticalização de Maringá**. São Paulo: DG-USP. (Tese de Doutorado).
- NETO, G. de A. 1995. **A Reestruturação do Centro de Maringá- PR**. São Paulo: USP.
- _____. Op., Cit. (1995).
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ, 1967. **Alterações do Plano Urbanístico de Maringá**.
- _____. Op., Cit. (1991) p. 27.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ, 1967. **Plano Urbanístico Básico de Maringá**.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ, 1990. **Lei de Uso do Solo Urbano**.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ, 1997. **Planta de Adequação Urbana da Via Férrea**.
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ, 1997. **Planta de Situação do Centro a ser Reestruturado - Maringá-PR**.
- SANTOS, M. 1986. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: Hucitec, 2º Edição.
- SOUZA, M.A. de. 1988. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel.