

TRILHAS URBANAS: A CIDADE E O ENSINO DE GEOGRAFIA¹

Graziele Cristina Guimarães NERIS²

Claudivan Sanches LOPES³

RESUMO

O presente artigo tem por finalidade desenvolver e potencializar o estudo da problemática da cidade e da produção do espaço urbano no ensino de Geografia tendo como referência a cidade de Maringá, Paraná. Por meio de revisão bibliográfica que contempla essa temática e da realização de trabalhos de campo buscou-se, como produto final da pesquisa, a elaboração de um Guia Didático de Percurso Urbano da cidade de Maringá, no qual procurou-se destacar e analisar as transformações de sua paisagem urbana ao longo de sua história – dando enfoque ao arquitetônico, socioeconômico, cultural e ambiental –, assim como traçados urbanos, assinalando espaços simbólicos da identidade dessa cidade. Buscou-se, despertar maior interesse dos professores em ensinar e dos alunos em aprender essa importante e atual temática geográfica.

Palavras-chave: Geografia. Educação geográfica. Cidade. Leitura da paisagem. Maringá.

¹ Este artigo é resultado de Projeto de Iniciação Científica (PIC) intitulado: “Trilhas Urbanas: a cidade e o ensino de geografia”, já concluído e desenvolvido junto ao Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá. Agradecemos ao Museu da Bacia do Paraná e ao Sr. Kenji Ueta pela gentileza na disponibilização de fotografias utilizadas neste trabalho.

² Acadêmica do curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Estadual de Maringá (UEM).

³ Professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós Graduação em Geografia da UEM.

CITY ROUTES: CITIES AND THE TEACHING OF GEOGRAPHY

ABSTRACT

The development and potentialization of studies on the issues of town and cities coupled to the production of urban space in the teaching of Geography are provided, with special reference to Maringá PR Brazil. At the end of current research, a bibliographical review on the theme and field works generated a Didactic Guide of Urban Routes of Maringá. The transformations of the city's urban landscape throughout its history are highlighted and investigated, with a special focus on architecture, culture, environment and social and economical characteristics. In fact, the above are urban traits that signalize symbolic spaces of the city's identity. The study's main aim has been greater interest in teachers to teach and in students to learn this important current geographic theme.

Keywords: Geography; geographic education; city; landscape interpretation; Maringá.

1 INTRODUÇÃO

Os guias de percurso urbano, normalmente na forma de panfletos, folders, etc., são materiais informativos [roteiros] encontrados em diversas partes do mundo e visam a fornecer ao visitante de uma cidade, mas também aos próprios moradores do lugar, informações relevantes a respeito das formas que compõem sua paisagem, sejam elas naturais ou construídas e que, pelo seu valor histórico ou estético, poderão ser visitadas. No entanto, como afirmam Gelpi e Schäffer (1998, p. 117) “[...] este mesmo roteiro pode transformar-se em excepcional recurso de apoio aos professores que, atuando nos mais diferentes níveis de ensino, trabalham como a cidade para atingir objetivos de aprendizagem”. Ao introduzir, então, o qualificativo “didático” ao título do guia que apresentamos neste artigo, objetivamos incorporar e, ao mesmo tempo, superar o aspecto turístico que normalmente se sobressai nesses guias de percurso urbano, fornecendo elementos teóricos e metodológicos que possam subsidiar os professores no ensino das cidades de modo geral e, mais especificamente, de Maringá.

Elegendo como tema central de observação e estudo as transformações ocorridas ao longo do tempo na paisagem urbana do centro de Maringá, interior do Estado do Paraná, buscamos analisar e oferecer possibilidades para que professores e alunos possam identificar permanências e transformações nesse espaço, que alcancem uma visão mais crítica a respeito da produção do espaço urbano da cidade e valorizem seu patrimônio histórico e natural. Visando, simultaneamente, o resgate do passado e a compreensão de aspectos de sua configuração e funcionalidade atual, destacaremos algumas formas de paisagem, preservadas ou não, que marcam ou que marcaram a história da cidade conferindo-lhe certa identidade. Na proposta que apresentamos o estudo da cidade, tem por escopo a promoção de uma educação que se volta à formação da cidadania e capaz de levar o aluno a pensar sobre seu papel como agente de construção e de preservação do espaço por meio da análise crítica da realidade que o cerca (GELPI; SCHÄFFER, 1998). Desejamos, mais amplamente, promover o raciocínio geográfico de estudantes de diferentes níveis e fortalecer a educação geográfica na atualidade.

Consideramos, enfim, que a elaboração de um guia didático de percurso urbano da cidade de Maringá, se apresenta como um recurso importante para subsidiar professores da área de Geografia e de outras disciplinas afins em sua tarefa de proporcionar aos alunos um contato

direto com a cidade e o espaço urbano, mostrando-lhes uma visão que se estenda para além daquela baseada no “do senso comum”.

A cidade de Maringá, como se pode observar na Figura 1, está localizada no Norte do Paraná, região Sul do Brasil e compõe uma extensa área de terras colonizada, a partir de 1930 pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sua sucessora a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (MORO, 2003). Foi fundada em 10 de maio de 1947, como distrito de Mandaguari e elevada à categoria de município em 1951.

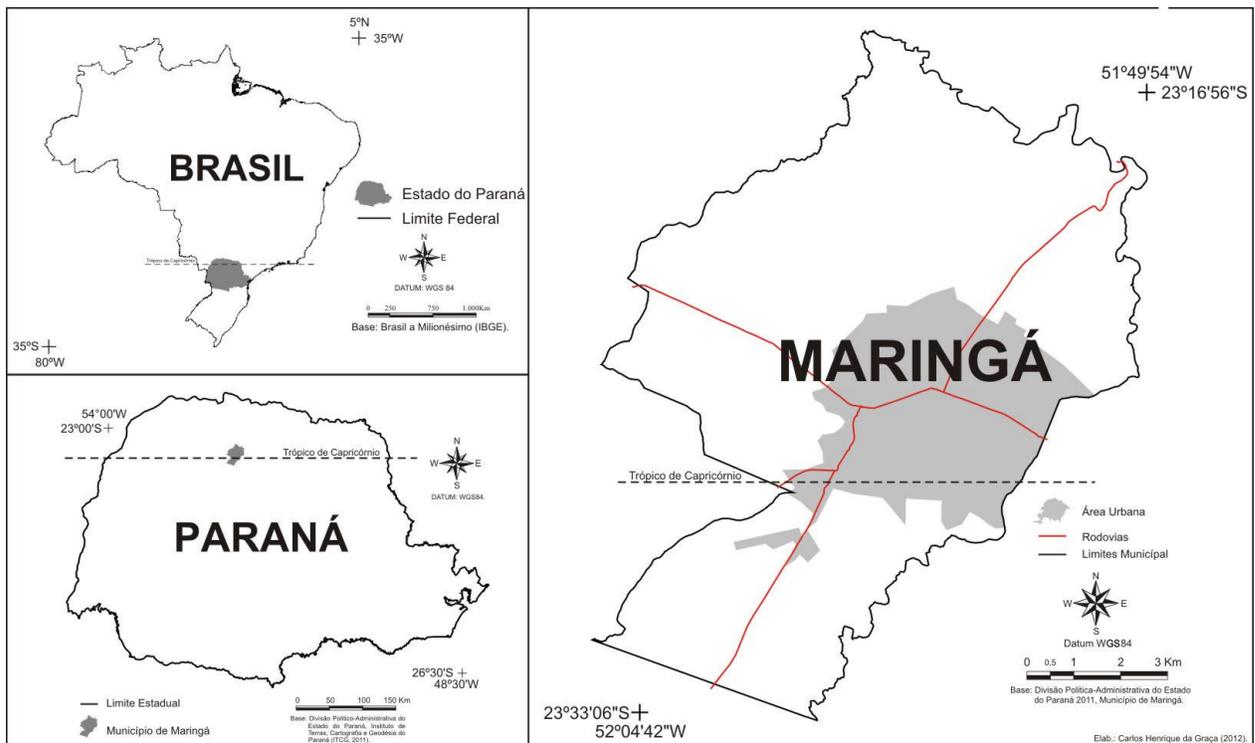


Figura 1: Localização da cidade de Maringá

Como afirma Moro (2003, p. 49), “desde a fundação, no fronte de expansão da frente pioneira cafeeira paulista, Maringá nunca deixou de conhecer um contínuo e progressivo desenvolvimento urbano”. Atualmente, tem uma posição de destaque no contexto das cidades paranaenses constituindo-se em um importante polo regional. De acordo com o Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), conta com população total de 357.117 habitantes, sendo que, destes, 349.120, ou seja, 98,2% são moradores da área urbana⁴.

2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E ENCAMINHAMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa que subsidiou a produção deste artigo se iniciou como a busca de referências bibliográficas que possibilitassem a compreensão e aprofundamento de conceitos importantes e afins ao tema de estudo, tais como cidade, urbano, paisagem, lugar, território, espaço geográfico (CAVALCANTI, 2001; 2007; 2008; CARLOS, 2001) e do resgate histórico relativo à fundação e ao desenvolvimento da cidade de Maringá (MORO, 2003; ANDRADE; CORDOVIL, 2008).

Em um segundo momento, considerando o tema-foco para a elaboração do guia de percurso urbano – a mudança da paisagem ao longo do tempo na área central da cidade de Maringá – procedemos à coleta de fotos antigas desse espaço em fontes diversas, mas principalmente junto ao acervo do Museu da Bacia do Paraná da Universidade Estadual de Maringá. Após a análise conjunta das fotos coletadas e dos referenciais teóricos que embasam a pesquisa, organizamos um trabalho de campo na área selecionada para a definição do percurso – a trilha urbana – e a tomada de registros fotográficos da paisagem atual.

Buscamos, no trabalho de campo, identificar e pontuar lugares e itinerários, pedagogicamente impactantes, que possibilitassem ao estudante de Geografia ou a qualquer outro morador ou visitante para além do olhar turístico, o desenvolvimento de um olhar geográfico sobre a cidade e suas transformações. As cidades,

[...] devem ser consideradas como verdadeiros espaços de aprendizagem, organizando, sistematizando e aprofundando o conhecimento informal que adquirimos dela espontaneamente na vida cotidiana [...] Trata-se de aprender a ler a cidade, aprender que ela constitui um sistema dinâmico em contínua evolução. Para isso é necessário ultrapassar a parcela da cidade que constitui o *habitat* concreto de cada um. Também significa aprender a lê-la criticamente, a utilizá-la e a participar de sua construção (BRARDA; RIOS, 2004, p. 31).

⁴ Para aprofundamento da gênese e evolução da estrutura urbana de Maringá, no tempo e no espaço, no contexto do desenvolvimento socioeconômico contemporâneo da sociedade brasileira, sugerimos o texto de Moro (2003) referenciado neste artigo.

Nesse contexto, o presente trabalho e o roteiro de observação e interpretação da paisagem urbana de Maringá visam a contribuir, também, para a ampliação do conhecimento pedagógico-geográfico dos professores, possibilitando o desenvolvimento e a concretização de caminhos metodológicos que favoreçam e oportunizem às aulas de Geografia constituir-se em espaços de criação, recriação e participação, contribuindo com a formação educativa e cidadã do aluno. A preocupação central, como enuncia Cavalcanti referindo-se à importância do conteúdo cidade no ensino de Geografia (2007, p. 24) “[...] é de formar uma cidadania ativa, crítica, participativa, responsável e aberta para a diversidade; para a potencialidade da vida da cidade, com espaços comuns, e usos e funções múltiplas que atendam a diversidade”.

Buscando, desse modo, valorizar o ensino de Geografia e contribuir para mudar a forma desinteressada e desinteressante com que a cidade e o urbano, não raras vezes, são tratados no ensino dessa disciplina escolar, foi possível a elaboração de um guia didático de percurso urbano com o objetivo de dinamizar e aprofundar o conhecimento em torno da cidade, podendo assim o professor, não só de Geografia, uma vez que o conteúdo cidade possibilita um trabalho interdisciplinar, trabalhar com o espaço de vivência dos alunos e os problemas vivenciados coletivamente.

Procurando alcançar os objetivos já elencados sugerimos um percurso que, como veremos mais adiante, prevê cinco paradas para a observação e o exame mais detalhado da paisagem urbana da cidade. Sem a pretensão de esgotar as possibilidades de análise e considerando a necessária mediação do professor, apresentamos, em cada ponto de observação, breve descrição/análise da configuração da paisagem visando, voltamos a afirmar, o desenvolvimento do raciocínio espacial dos alunos e a promoção da educação geográfica.

3 A CIDADE, A CIDADANIA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A cidade, nas palavras de Callai; Cavalcanti; Castellar (2007, p. 93), é:

[...] uma expressão da complexidade e da diversidade da experiência dos diferentes grupos que a habitam. Seu arranjo vai sendo produzido para que cada habitante possa viver o cotidiano, compartilhando desejos, necessidades, problemas com os outros habitantes. Ela é, nesse sentido, espaço da vida coletiva, espaço público.

A cidade, deste modo, é uma aglomeração de pessoas (habitantes e visitantes) e de diferentes objetos (edifícios, casas, ruas, praças), que se estrutura e se constitui conforme as necessidades oriundas da organização da vida social e do processo produtivo. Todos esses elementos reunidos “[...] vão configurando a *paisagem urbana*, que é a aparência e a forma da cidade, a forma que vai sendo produzida” (CAVALCANTI, 2002, p. 54, grifo nosso).

A apropriação e mobilização do conceito paisagem é, assim, um passo fundamental no estudo da cidade porque permite instrumentalizar o estudante para a prática de “ler o mundo”. A partir da leitura da paisagem urbana o aluno pode, considerando a mediação do professor, avançar na compreensão da dinâmica que a produz e a reproduz.

Logo, da paisagem, não se pode considerar apenas aquilo que é visível. É necessário ver através das formas que as compõem as relações sociais, o trabalho humano, os conflitos, as desigualdades. A paisagem da cidade ganha “vida” com a sociedade que a organiza, e que a dão função e valor. Segundo Santos (2004, p. 109) “Não existe dialética possível entre formas enquanto formas”. E, conclui: “A sociedade se geografiza através dessas formas, atribuindo-lhes uma função que, ao longo da história, vai mudando. O espaço é a síntese, sempre provisória, entre conteúdo social e as formas espaciais” (p. 109).

Vale ressaltar, destarte, que a paisagem além de frequentemente ser interpretada de maneiras diferentes por indivíduos distintos, não é estática, pois está em constante mudança conforme os movimentos da sociedade estabelecida, bem como da própria natureza. Como Santos (1988, p. 68) registra:

[...] suscetível a mudanças irregulares ao longo do tempo, a paisagem é um conjunto de formas heterogêneas, de idades diferentes, pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de construir o espaço.

A cidade é, portanto, o lugar da movimentação e do convívio das pessoas, pessoas estas que são cidadãos, mas o que é um cidadão? Cidadão é toda pessoa presente em uma sociedade e que exerce o direito a ter direitos de forma democrática, respeitando os demais e contribuindo para a construção do bem comum. Esse cidadão, consciente de seus direitos políticos, sociais, individuais, culturais e territoriais, para poder lutar e conquistar seus direitos, bem como cumprir com seus deveres individuais e coletivos, deve conhecer e compreender a cidade, desenvolvendo assim um sentido ético e estético sobre ela.

[...] ser cidadão não tem a ver apenas com os direitos reconhecidos pelos aparelhos estatais para os que nasceram em um território, mas também com as práticas sociais e culturais que dão sentido de pertencimento, e fazem com que se sintam diferentes os que possuem uma mesma língua, formas semelhantes de organização e de satisfação das necessidades (CANCLINI, 2006, p.22).

Como sabemos, mais da metade da população mundial atualmente vive nas cidades e esse número tende a crescer cada vez mais, pois o atual modelo de vida e de desenvolvimento aponta para o progressivo aumento dos aglomerados urbanos. Com isso, as pessoas precisarão de moradia, serviços públicos como transporte e hospitais, saneamento básico, etc., e isso é um direito de todo cidadão. Infelizmente esses direitos nem sempre são respeitados e os mais prejudicados normalmente são as classes populares. Devido ao atual modelo de governança, que privilegia os interesses de determinados setores econômicos veem-se preteridos em seus interesses na organização do território da cidade (HARVEY, 2006).

Os espaços públicos urbanos se caracterizam como lugares de trocas, de encontros e de vivências múltiplas, ou seja, lugares de vida pública, e que por lei são direitos de todos; tais direitos, entretanto, não raramente, são negados às pessoas nos processos de desigualdade social, segregação espacial e violência urbana que marcam a realidade das cidades contemporâneas (SANTOS, 1993).

Andando pela cidade, é possível observarmos as desigualdades que esta produz; não a cidade em si, evidentemente, mas as desigualdades geradas pela lógica do sistema econômico que as engendra. Portanto, a observação da cidade – nesse caso, uma observação orientada – compõe nosso cotidiano e pode ser uma atividade importante para aprendizagens sistematizadas, propiciadoras de *práxis* e que apontem para a possibilidade da instalação de melhores condições de vida a todos os seus habitantes.

O fato é que as cidades de hoje, especialmente as metrópoles brasileiras, estão longe de serem territórios marcados pela solidariedade e pela inexistência de muros. Estes, ainda que invisivelmente, se estendem por toda a área urbana, ou seja, revelam processos de segregação espacial. É tarefa dos professores, pais, políticos, enfim, de todos os cidadãos, contribuir para garantir às futuras gerações e a si mesmos o acesso aos conhecimentos que lhe permitam compreender o seu papel na cidade, aproveitando todas as suas potencialidades e derrubando os “muros” que a tornam injusta e reprodutora de desigualdades. Ou seja, é necessário a criação

contínua de movimentos de resistência aos interesses do capital e a favor do acesso democrático à cidade, o direito à cidade e à cidadania. Como afirma Carlos, (2001, p. 88),

O espaço não se constrói apenas em função do processo de produção, distribuição e troca de bens e mercadorias. Produz-se também na luta por rede de água, luz, esgoto, transporte coletivo, por regulamentação de loteamentos, pela criação de infra-estrutura de lazer, pela luta pro creches, espaços de cultura, por uma lei de zoneamento, etc. A luta emerge da consciência do cidadão como manifestação pelo direito à cidade e à cidadania. O direito à cidade envolve, por exemplo, a luta pela manutenção dos espaços públicos que têm sido subtraídos da população ao longo do processo de constituição da metrópole: o lugar da festa, das manifestações tanto políticas quanto de júbilo pela conquista de um campeonato esportivo.

Depreendemos, assim, de modo evidente, o quanto o desenvolvimento sistemático do raciocínio geográfico (uma educação geográfica) pode ser importante no processo de desvelamento das lógicas que fundam a vida social e a dinâmica de uma determinada sociedade. A observação atenta e a análise das características do lugar que um indivíduo ou grupo ocupa em um determinado território podem ser extremamente reveladoras das injustiças e das mazelas da sociedade que, numa perspectiva emancipatória, necessitam ser historicamente transformadas (SANTOS, 1993).

Uma educação dessa natureza poderia contribuir significativamente para afrouxar as amarras da ideologia hegemônica que naturaliza os processos de construção das paisagens e do espaço geográfico. Negando explicações simplistas baseadas no “senso comum” (em seu sentido mais banal), poderia, simultaneamente, instrumentalizar uma possível ação política que vise a uma transformação. Ultrapassando uma simples constatação e descrição de fatos isolados, estar-se-ia, nessa circunstância, diante de uma educação das consciências de caráter prospectivo, ou seja, favorecedora de uma *práxis*. Ao expor as injustiças sociais reveladas pela análise da *dimensão espacial da sociedade*, a Geografia oferece instrumentos valiosos para a compreensão e superação daquelas injustiças que, de acordo com Santos (1993, p. 112), “[...] devem ser corrigidas em nome da cidadania”.

4 O GUIA DIDÁTICO DE PERCURSO URBANO DE MARINGÁ

O roteiro que apresentamos na Figura 2 compreende, como já anunciado, uma caminhada que prevê cinco “paradas” em pontos julgados significativos para a observação e o estudo das formas que compõem a paisagem em áreas da zona central da cidade de Maringá. Trata-se de uma caminhada que considerando o tempo necessário para as observações/registros e os momentos de hidratação, não excedem quatro horas de duração. Torna-se, assim, adequada para atividades com alunos do terceiro e quarto ciclos do Ensino Fundamental e do Ensino Médio.

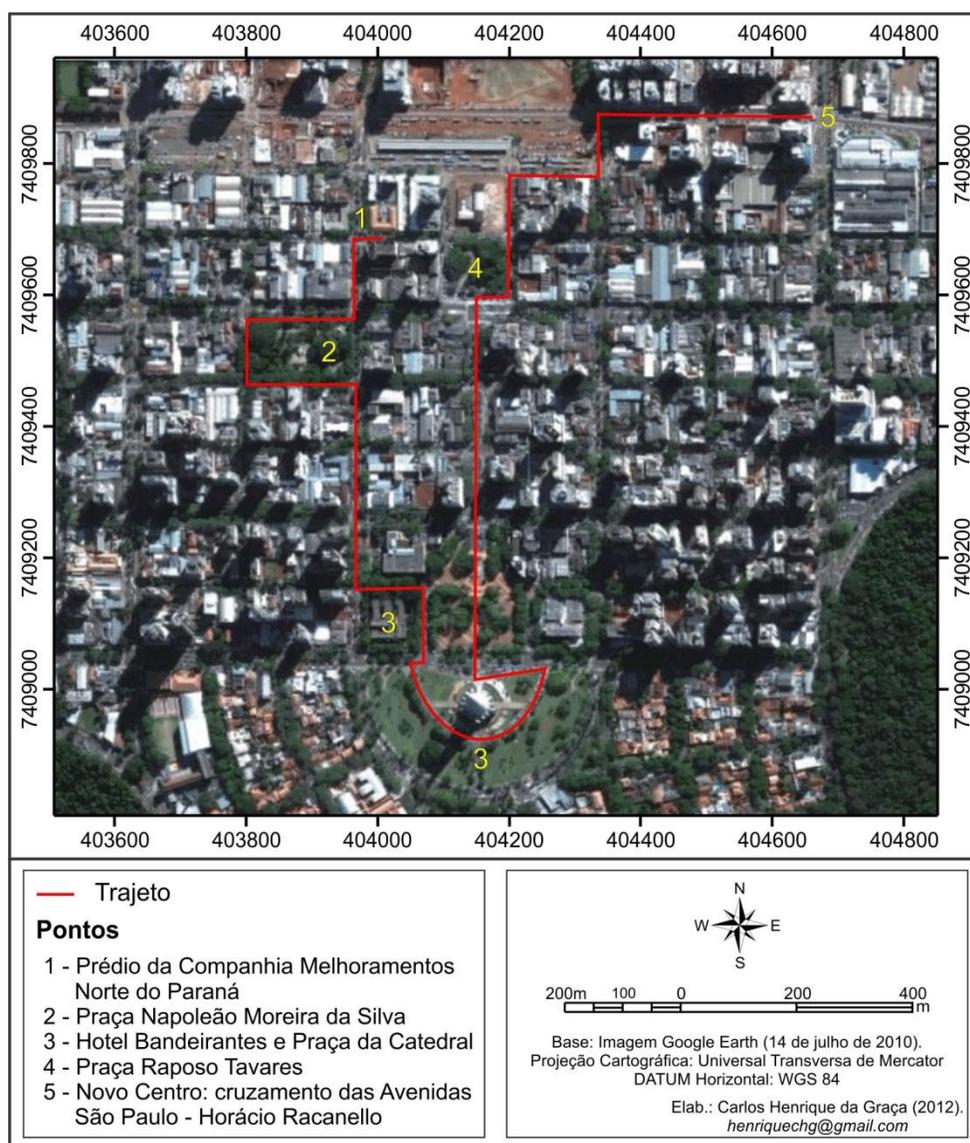


Figura 2: Trajeto para observação da paisagem

4.1 Primeiro ponto de observação: o prédio da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná

O prédio da sede da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná em Maringá – CMNP, situado na Avenida Duque de Caxias, esquina com a Rua Joubert de Carvalho, é um marco na história da cidade. Foi edificado ao final da década de 1940, e de acordo com Passini *et al* (2006), foi a primeira edificação construída com tijolos na cidade. Devido ao fato desse prédio, que já foi tombado pelo patrimônio histórico no ano de 2004, ser o principal centro econômico de Maringá nos primeiros anos de sua fundação, pois era nele que eram comercializados os lotes urbanos e rurais do município na época, escolhemos iniciar por ele. Atualmente, o prédio mudou de função e abriga a Secretaria Municipal de Educação. Observemos as Figuras 3, 4, 5 e 6 que ilustram permanências e transformações da paisagem dessa importante área da cidade.



Figura 3: Prédio da CMNP, 1952
Fonte: Osterroht, 1997



Figura 4: Prédio da CMNP, 2011
Fonte: Autores



Figura 5: Prédio da CMNP, 1980
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 6: Prédio da CMNP, 2011
Fonte: Autores

4.2 Segundo ponto de observação: a Praça Napoleão Moreira da Silva

A Praça Napoleão Moreira da Silva abrigou, como podemos verificar na fotografia de 1953, representada pela Figura 7, a estação rodoviária de Maringá. Conserva em suas adjacências prédios antigos, como o que abriga a Relojoaria Ômega, na esquina da Avenida Brasil com Rua Basílio Saltchuk, construído por volta do ano de 1948, portanto, um ano depois do surgimento e da fundação do núcleo urbano de Maringá. A praça, no formato de hoje, foi concluída no final de 1961. As fotografias antigas (Figuras 8 e 9) revelam, assim, características importantes de outros tempos. Já a Figura 10, apresenta a realidade contemporânea.



Figura 7: Praça Napoleão M. da Silva, 1953
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 8: Praça Napoleão M. da Silva, 1962
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 9: Praça Napoleão M. da Silva, 1972
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 10: Praça Napoleão M. da Silva, 2011
Fonte: Autores

Um prédio que se encontra relativamente preservado em suas características originais e que inclusive pode ser identificado nas fotografias de 1953, 1962 e 1972 representadas, respectivamente, pelas Figuras 7, 8, e 9, é o prédio ocupado atualmente pela Relojoaria Ômega, situado na esquina da Avenida Brasil com a Rua Basílio Saltchuk (prédio situado à esquerda), como já referimos⁵. Vejamos esse prédio nas fotografias que seguem: a primeira, Figura 11, é de 1950 e a segunda, Figura 12, de 2012.



Figura 11: Prédio da Relojoaria Ômega, 1950
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 12: Prédio da Relojoaria Ômega, 2012
Fonte: Autores

4.3 Terceiro ponto de observação: a Praça da Catedral e o Hotel Bandeirantes

A Catedral Basílica Menor de Nossa Senhora da Glória, um dos símbolos da cidade⁶, teve sua construção iniciada em 1959 e concluída em 1972. Chama grande atenção por sua arquitetura moderna e arrojada e foi idealizada por Dom Jaime Luiz Coelho, bispo nesse período, e projetada pelo arquiteto José Augusto Bellucci. De forma cônica, possui uma altura externa de 114 metros, sustentando uma cruz de 10 metros, perfazendo um total de 124 metros de altura. Sua capacidade é de 3.500 pessoas, que podem ser distribuídas em duas galerias internas superpostas.

⁵ Na foto de 2011, representada pela Figura 11, a arborização impede sua visualização.

⁶ A catedral é oficialmente símbolo da cidade pela Lei Municipal n. 5.533 de 2001.

Nas imediações desta praça encontramos diversos prédios públicos que compõem o que comumente é denominado de Centro Cívico: a Prefeitura, a Câmara de vereadores, o Fórum, o Correio, entre outros.

A sequência de fotos que apresentamos na Figura 13 mostra, em diferentes momentos históricos (1958-2011), a construção da catedral e revela aspectos interessantes da transformação da paisagem dessa área da cidade, notadamente, o desaparecimento da antiga igreja feita de madeira e o processo de construção da atual em concreto armado e em forma de cone.



Figura 13: Construção da Catedral de Maringá (1958-2011)

Fonte: Museu da Bacia do Paraná e Autores

Do alto da catedral (no sentido Sul-Norte) podemos observar o eixo monumental da cidade de Maringá: uma série de áreas públicas ligadas por uma larga avenida, a Avenida Getúlio Vargas. Essa avenida liga a praça D. Pedro II, atualmente Praça do centro cívico ou Deputado Renato Celidônio, à Praça Raposo Tavares, tendo, na sequência, o espaço da antiga rodoviária Américo Dias Ferraz, o terminal urbano da cidade, a Vila Olímpica e, mais adiante, o campus da Universidade Estadual de Maringá.

Nas suas imediações, encontramos outro prédio tombado pelo patrimônio histórico, o único bem da cidade tombado por lei estadual até a presente data, refletido nas Figuras 14, 15 e 16. Trata-se do Grande Hotel Maringá (que mais tarde passaria a chamar-se Maringá Bandeirantes Hotel), construído entre 1952 a 1955. Foi tombado como patrimônio cultural da cidade no dia 30 de maio de 2005, com o número de inscrição de tomo 156 II, por uma ação realizada através da Comissão de Patrimônio Histórico do Estado do Paraná.



Figura 14: Grande Hotel em Construção, 1953

Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 15: Grande Hotel em 1957

Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 16: Prédio do antigo hotel, 2011

Fonte: Autores

4.4 Quarto ponto de observação: a Praça Raposo Tavares

A Praça Raposo Tavares abrigou durante muito tempo a rodoviária Américo Dias Ferraz, mais conhecida como “rodoviária velha”, que foi inaugurada em 1962. Contudo, com o desabamento de parte da cobertura em 2007, o poder público entrou com um processo para que a rodoviária fosse demolida, alegando falta de estrutura. Após muitos protestos e polêmica – já que alguns setores da sociedade desejavam, considerando seu valor arquitetônico e histórico, que o prédio fosse preservado como patrimônio cultural da cidade –, a rodoviária começou a ser demolida no dia 5 de março de 2010 e foi concluída apenas em 8 de novembro de 2010. Na fotografia de 1958, representada pela Figura 17, podemos observar, ao centro, a Praça Raposo Tavares e, à direita, o espaço, então reservado à construção da rodoviária Américo Dias Ferraz.



Figura 17: Praça Raposo Tavares, 1958

Fonte: Museu da Bacia do Paraná

Já as Figuras 18, 19, 20 e 21 revelam aspectos da evolução e transformação da paisagem dessa área da cidade:



Figura 18: “Rodoviária velha”, década de 1970
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 19. “Rodoviária velha” década de 1980
Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 20 Demolição da rodoviária, 2010.
Fonte: O Diário do Norte do Paraná



Figura 21: Área da antiga rodoviária, 2012.
Fonte: Autores

Um dos projetos do Governo municipal para a área pode ser observado na figura 22. Como no início do empreendimento do “Novo Centro”, conta com maior parte designada para espaços públicos. O projeto prevê a construção de um hotel, um pavimento com estacionamento subterrâneo, uma biblioteca, um centro cultural e um edifício comercial ou residencial.

Todavia, enquanto se aguarda a efetivação, licitação e o início desse projeto, a área será usada como estacionamento e será administrada pelo Estacionamento Rotativo Regulamentado Pago (ESTAR⁷), demonstrado anteriormente na Figura 22. Essa medida inicial, de acordo com o

⁷ O ESTAR foi implantado pelo governo público municipal de Maringá pelo decreto 070/2007. Visa, portanto, regular o uso dos estacionamentos e vias e logradouros públicos da cidade.

atual governo municipal (2012), é algo provisório e visa a ampliar as vagas de estacionamento na área central de Maringá.

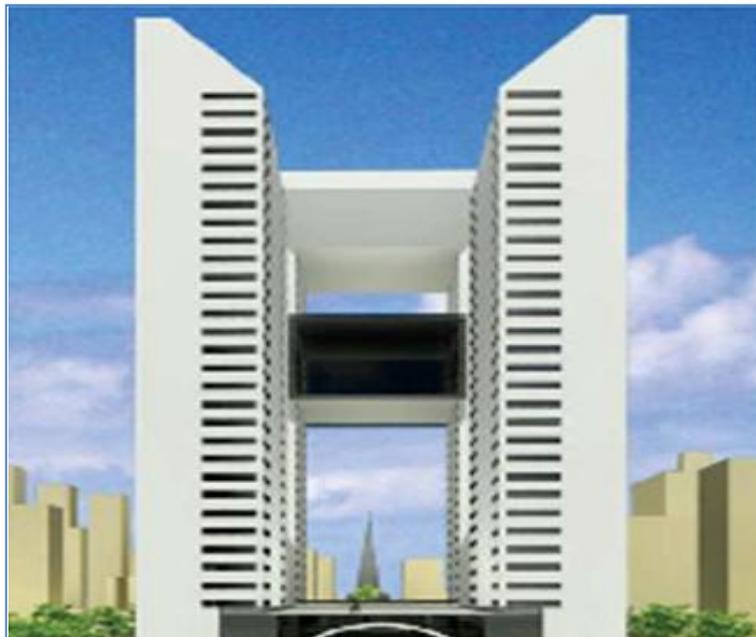


Figura 22: Imagem do projeto da união de duas construtoras maringaenses que disputam a licitação que prevê a concessão urbanística do terreno onde estava localizada a rodoviária Américo Dias Ferraz, a “rodoviária velha”, 2008

Fonte: Portal Projeto Maringá

É fundamental, neste caso, como em situações similares, a discussão coletiva e popular sobre o destino desse espaço público para que se evite a ocorrência de processos segregação e expulsão de camadas da população do centro da cidade e, particularmente, desta área. Trata-se, como neste texto já defendemos da criação contínua de movimentos a favor do acesso democrático à cidade em sua totalidade e contra a eliminação progressiva dos pontos de encontro e de convivência solidária da população, os lugares de festa (CARLOS, 2011). Ou seja, o estabelecimento de processos de resistência aos interesses do capital e de defesa do “patrimônio ambiental urbano”. O “patrimônio” como bem define Yázigi (2003, p. 254) “[...] se distingue da banalidade por sugerir algo que mereça ser preservado devido às cargas de trabalho, apropriação e quaisquer outros valores investidos em sua elaboração”.

4.5 Quinto ponto de observação: “Novo Centro”, cruzamento da Avenida Horácio Racanello com Avenida São Paulo

Não podemos tratar de transformações e permanências da paisagem urbana de Maringá sem dar o devido enfoque para a área denominada “Novo Centro”. O projeto do “Novo Centro” vem confirmar a tendência de intensa verticalização nessa área, pois devido ao alto valor dos terrenos (evidentemente vinculados aos interesses dos setores imobiliários), as construções verticalizadas reduzem o custo do terreno por unidade e aumentam os lucros.

O ponto de partida para a idealização e construção do projeto do “Novo Centro” foi a incompatibilidade da área central de uma cidade do porte de Maringá ser “cortada” pela linha férrea.

O Projeto Ágora, cuja primeira formulação aconteceu em 1985 por Oscar Niemeyer, ilustra bem os mecanismos utilizados para legitimar as alterações. Argumentou-se que seria um novo símbolo de progresso, sobrepujando o lugar da estação ferroviária. A cidade precisava ser eficiente e isso se constatava, principalmente, em relação ao transporte de pessoas e mercadorias (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, p. 2).

Entretanto, com o passar dos anos foram introduzidas inúmeras modificações ao projeto inicial, como as relacionadas ao tamanho dos terrenos e área de aproveitamento. Do projeto inicial se tornou realidade apenas o rebaixamento da linha férrea e as construções imobiliárias verticalizadas.

Escolhemos como ponto de observação das transformações dessa área a esquina da Avenida São Paulo com a Avenida Horácio Racanello, apresentado pelas Figuras 23, 24 e 25. As transformações nesse espaço ocorreram, fundamentalmente, em função da necessidade de facilitar o crescente fluxo de veículos que circulam pela cidade e dos interesses, como já afirmamos, do setor imobiliário da cidade (ANDRADE; CORDOVIL, 2008; MENDES; TOWS, 2009). Na foto de 1957, podemos observar que a linha férrea “cortava” a Avenida São Paulo (bem como outras importantes avenidas da cidade naquela época) no nível do terreno, o que, evidentemente, causava sérios transtornos à população, já que a passagem dos trens bloqueava momentaneamente a circulação de pessoas e veículos.



Figura 23: Cruzamento da Av. S. Paulo com a linha férrea, 1957

Fonte: Ueta. K.



Figura 24: Viaduto do Café, 1972

Fonte: Museu da Bacia do Paraná



Figura 25: Cruzamento da Av. S. Paulo com a Av. Horácio Racanello, 2012

Fonte: Autores

O “viaduto do Café”, que pode ser observado na Figura 24 (1972), foi inaugurado em 1966 e tencionava, justamente, como já assinalamos, facilitar a circulação de pessoas e de veículos vindos do centro e da zona sul da cidade para a zona norte. O “viaduto do Café”, uma forma da paisagem com a qual a população maringaense conviveu durante 30 anos, desapareceu em 1996 para possibilitar o rebaixamento da linha férrea e andamento das obras do projeto do “Novo Centro” já mencionado. Notemos, comparando as Figuras 23, 24 e 25 que seguem, datadas, respectivamente de, 1957, 1972 e 2012, a intensa transformação ocorrida nessa área da cidade de Maringá.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O guia didático de percurso urbano que apresentamos neste artigo – a trilha urbana – está centrado no estudo das transformações da paisagem na área central da cidade de Maringá ao longo do tempo e na necessária reflexão sobre a dinâmica que as produziu. É fundamental, portanto, que exercitando as habilidades de observação, descrição, comparação, representação, etc., os alunos levantem hipóteses a respeito do processo que estão analisando, visando adquirir hábitos e habilidades do pesquisador de modo geral e, especialmente, do geógrafo.

Consideramos que a incorporação dos referenciais teóricos da Geografia no estudo da cidade, ou de qualquer fenômeno geográfico, permite a superação da observação ingênua da

paisagem – uma visão turística ou idílica – a favor de uma compreensão crítica da realidade (científica e política) por ela materializada. Nesse sentido, o estudo da cidade no ensino de Geografia não deve focar ou interessar-se apenas pelos lugares raros e/ou esteticamente fantásticos, os grandes monumentos, etc. O professor deve chamar atenção dos alunos para as formas e os acontecimentos do dia-a-dia, as cenas do lugar e do cotidiano, por mais banais que aparentemente sejam. Com essa atitude se adquire o espírito próprio da investigação e não deixará de suscitar nos jovens o desejo de participar, em momento oportuno, dos espaços de discussão a respeito do futuro das cidades e, particularmente, da em que vive.

A transformação da paisagem urbana reflete, frequentemente, ordenamentos políticos e econômicos definidos a priori, ou seja, as mudanças atendem a determinados interesses. Considerando o conflito de interesses que marca a sociedade em que vivemos podemos afirmar que a mudança da paisagem é o resultado de lutas sociais e territoriais que só pode ser bem compreendida quando situada/aninhada em um contexto maior que a molda e a torna inteligível. Vale sublinhar: a paisagem urbana está em constante mudança, mas, tais mudanças não estão baseadas no consenso, não são naturais. Na maioria das vezes as mudanças visam atender determinados interesses que, não raramente, subtraem outros, de grande parte da população da cidade.

O que se verifica em Maringá, evidentemente, não é diferente. Deste modo, o contato direto com a paisagem e as questões identificadas ao longo da trilha permite aos alunos, mediada pela teoria geográfica, uma apreensão crítica da cidade. A visita in loco favorece a observação detalhada das permanências e transformações da paisagem dessa área da cidade e pode desencadear o planejamento e desenvolvimento de estudos e pesquisas mais específicas para o aprofundamento de temas correlatos em fontes diversas tais como livros e pesquisas acadêmicas, pesquisas em acervos fotográficos públicos ou privados, notícias em jornais, entrevistas com moradores antigos da cidade etc.

Questionando, deste modo, a naturalização das formas que compõe a paisagem de seu lugar de vivência, os alunos podem compreendê-la com um fenômeno ao mesmo tempo imagético e sociocultural. Trata-se de uma atividade que, à semelhança dos trabalhos de campo e dos estudos do meio (LOPES; PONTUSCHKA, 2009), atividades tradicionais do ensino de Geografia, carregam um forte caráter motivador e lúdico e pode ser um elo integrador de práticas interdisciplinares em diferentes níveis de ensino. A realidade cotidiana, neste caso a paisagem

urbana de Maringá é vista assim como um laboratório a partir do qual, em articulação com outras escalas de análise, permite a professores e alunos uma compreensão ampla e profunda dos temas tratados nas aulas de Geografia e particularmente sobre o conteúdo cidade. São inúmeras as atividades complementares que, considerando seus objetivos, podem ser propostas pelos professores usuários desse material. Esperamos, portanto, uma recepção criativa e crítica.

6 REFERÊNCIAS

ANDRADE, C. R. M.; CORDOVIL, F. C. de S. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. Scripta Nova. **Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociais**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (53). Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm>> Acesso em: 03 março de 2012.

BRARDA, A. A.; RIOS, L. G. Argumentos e estratégias para a construção da cidade educadora. In: GADOTTI, M.; PADILHA, P. R.; CABEZUDO, A. (Orgs.). **Cidade Educadora: princípios experiências**. São Paulo: Cortez, 2004. p.15-44.

CALLAI, H. C.; CAVALCANTI, L. S.; CASTELLAR, S. M. V. Lugar e Cultura Urbana: Um estudo comparativo de saberes docentes do Brasil. **Terra Livre**, Presidente Prudente, v. 1, n.28, p. 91-108, jan/jul. 2007.

CANCLINI, N. (2006). **Consumidores e cidadãos**. 6ª Edição. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2006.

CARLOS, A. F. A. Apresentando a metrópole na sala de aula. In: CARLOS, A. F. A (org.). **A Geografia na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 2001. p. 79-91.

CAVALCANTI, L. S. **A Geografia escolar e a cidade**. Campinas: Papirus, 2008.

CAVALCANTI, L. S. (Org.). Uma Geografia da cidade: elementos da produção do espaço urbano. In: **Geografia da cidade: a produção do espaço urbano em Goiânia**. Goiânia, GO: Alternativa, 2001.

CAVALCANTI, L. S. Cidade e vida urbana: a dinâmica do/no espaço intra-urbano e a formação para a participação em sua gestão. In: PAULA, F. M. A.; CAVALCANTI, L. S (Orgs.). **A cidade de seus lugares**. Goiânia: Vieira, 2007, p. 10-28.

GELPI, A. SCHÄFFER, N. O. Guia de percurso urbano. In: Castrogiovanni, A. C. et al. **Geografia em sala de aula: práticas e reflexões**. Porto Alegre: UFRGS, 1998, p. 109-128.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

LOPES, C. S. PONTUSCHKA, N. N. Estudo do meio: teoria e prática. **Geografia**, Londrina, v. 18, n. 20. p. 173-191, 2009. Disponível em <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/2360>> Acesso em: 27 de julho 2012.

MENDES, C. M; TOWS L.R. (Org.) **A Geografia da verticalização urbana em algumas cidades médias no Brasil**. Maringá: Eduem, 2009.

MORO, D. A. Maringá espaço e tempo. In: MORO, D. A. (Org.) **Maringá espaço e tempo: ensaio de geografia urbana**. Maringá: PPG em Geografia-UEM, 2003. p. 49-87.

OSTERROHT, E. W. **Homenagem ao cinquentenário de Maringá: Década de 1950-60**. Maringá: Regente, 1997.

PASSINI, E. Y. et al. (org.) **Atlas Escolar de Maringá: ambiente e educação**. Maringá, Eduem, 2006.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1993.

YÁZIGI, E. Patrimônio ambiental urbano: refazendo um conceito para o planejamento urbano. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (Org.). **Dilemas Urbanos – Novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 253-265.