

## **O FUTURO DO PASSADO NA AVENIDA TAMANDARÉ EM MARINGÁ - PR**

**Fernanda Beatriz Marostica**

Universidade Estadual de Maringá – Programa de Pós Graduação em Geografia – bolsista Cnpq

**Bruno Luiz Domingos De Angelis**

Universidade Estadual de Maringá – Departamento de Agronomia

**Lídia Maria da Fonseca Marostica**

Universidade Estadual de Maringá – Programa de Pós Graduação em Geografia

**Generoso De Angelis Neto**

Universidade Estadual de Maringá – Departamento de Engenharia Civil

### **RESUMO**

A Avenida Tamandaré é uma via de fundamental interesse histórico para o município de Maringá. Traçada pelo Urbanista Jorge de Macedo Vieira ela acompanha o eixo ferroviário no sentido leste-oeste. A princípio encontravam-se as estações rodoviária e ferroviária, localizadas uma em frente à outra sendo as mesmas separadas pela avenida.

A presença dessas estações destinadas ao transporte de passageiros e cargas ocasionou no local e seus arredores edificações que comportavam armazéns, galpões, hotéis e estabelecimentos que atendessem a esse público e que ali permanecem até os dias de hoje.

O pátio de manobras da rede ferroviária ali implantado limitou a expansão do município no sentido norte-sul, dificultando a integração da malha urbana. Após diversas negociações ocorreu a transferência do pátio e estação da rede ferroviária promovendo a integração da área ao centro tradicional do município, sendo a Avenida Tamandaré o limite entre o antigo – Projeto Piloto de Jorge de Macedo Vieira – e o novo – Projeto Novo Centro.

A Avenida Tamandaré sofre conseqüências de intervenções a que foi submetida no passado. A primeira delas foi à decadência do comércio e a degradação em função da implantação do terminal de ônibus urbano.

Atualmente a Avenida passa por um processo denominado de “revitalização” que preocupasse com questões urbanísticas sem levar em consideração a história e a degradação local.

### **INTRODUÇÃO**

É indissociável falar da Avenida Tamandaré sem relacioná-la ao desenvolvimento histórico e urbano do município de Maringá.

No início do século XX a cultura cafeeira, amplamente difundida pelo interior de São Paulo, estendeu-se para o Norte do Paraná. A região começou a ser colonizada por uma empresa inglesa, denominada Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Em 1944 a mesma foi adquirida por um grupo de empresários brasileiros e passou a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP –, sendo responsável direta pela fundação e planejamento da Cidade de Maringá. Inicialmente fundada em 10 de maio de 1947 como Distrito de Mandaguari, Maringá foi elevada à categoria de Município em 14 de fevereiro de 1951, e à categoria de Comarca em 9 de março de 1954.

Projetada pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira que, segundo Menguetti (2003), inspirado nas cidades-jardins de Ebenezer Howard e na Carta de Atenas buscou um traçado orgânico, compatível com a topografia e adequado às características da paisagem e clima, criando-se amplos parques integrados à malha urbana.

Projetada para abrigar uma população de 200.000 habitantes num prazo de 50 anos, hoje, em 2003 com 56 anos, Maringá apresenta uma população estimada de 288.465 habitantes, sendo 98,3% residentes na área urbana e possuindo ainda uma população flutuante de 50.000 habitantes (IBGE, 2000).

O centro da cidade foi projeto para desempenhar tanto as funções urbanas locais como para atender as necessidades regionais. A princípio a área do centro foi delimitada após a definição

do local que abrigaria a estação ferroviária e o pátio de manobras, denominada, inicialmente, de centro, ou Zona 01, tendo a Avenida Tamandaré como um de seus perímetros.

Para Mendes e Grzegorzcyk (2003, p. 90) a cidade foi planejada apoiada em um sistema de transporte de carga e de passageiros centralizados na área central, o que favoreceu a concentração de atividade que se beneficiam das vantagens locais e da intensa circulação de pessoas, o mesmo modelo das cidades que se desenvolveram após a revolução industrial. As estações ferroviária e rodoviária foram instaladas uma em frente à outra, no eixo central da cidade separadas pela Avenida Tamandaré.

Com tempo, a configuração e a implantação do projeto inicial do pátio de manobras tornou-se um obstáculo para expansão urbana do município no sentido norte-sul ocasionando a dificuldade principalmente de ligação da região norte e a área central do município (foto1).



**Foto 1** –Cruzamento entre as Avenidas Tamandaré e Herval – elo de ligação entre área central e região norte do município (meados de 1990).

Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá - URBAMAR

A integração do Novo Centro na malha urbana possibilitou o fluxo entre a área norte e sul.

Segundo Moro (2003, p. 82):

Durante muito tempo, à medida que o povoamento urbano expandia-se, sobretudo para o Norte, a estação ferroviária e seu pátio de manobras transformou-se não só num freio à expansão radiocêntrica das atividades inerentes ao núcleo central, como também numa barreira física dificultando, sobremaneira, as múltiplas articulações e interações socioespaciais com os populosos bairros do setor Norte.

### **DESENVOLVIMENTO**

A Avenida Tamandaré é uma importante via que delimita a expansão urbana para zona norte da cidade, possuindo características singulares em função da formação histórica e urbana do município.

No processo histórico de expansão do município, previa-se que o mesmo cresceria ao longo do eixo ferroviário no sentido leste-oeste. Com a expansão para o Norte, o antigo pátio de manobras e estação ferroviária torna-se um obstáculo para a integração da malha urbana.

Segundo Meneguetti (2001, p.85)

A barreira física causada pelo pátio de manobras e a própria linha férrea, reforçada pela localização das áreas industriais e de armazéns ao longo desse eixo, e a barreira psicológica causada pela degradação que estes usos causam ao entorno, forçaram a ampliação do comércio central ao longo da Avenida Brasil, de forma linear e concentrada.

A tendência de expansão da cidade é no sentido Norte-Sul, sendo que o crescimento maior se verifica na região Norte, onde a densidade demográfica já é hoje a maior da cidade, sendo reforçada através da instalação da Universidade Estadual de Maringá na década de 1970.

Na região sul, onde existem grandes vazios urbanos, apresenta-se melhores condições para a ocupação, já que a sua topografia favorável facilita a resolução das questões de saneamento básico dentre outras.

Desde o fim da década de 1960 e meados de 1970 a população já reivindicava a retirada da estação ferroviária e dos trilhos que cortavam a cidade dividindo-a em Norte e Sul.

Foi em 1984, na administração do então prefeito Said Felício Ferreira, que ocorreram as primeiras negociações para a transferência do pátio e estação da Rede Ferroviária Federal. A demora nas negociações deu-se em função de desentendimentos entre a Rede a Prefeitura e conflitos gerados com a Companhia colonizadora, processo este que atrasou a viabilização da implantação do projeto de rebaixamento dos trilhos e integração da área com a malha urbana.

A demora no processo de negociações possibilitou a cada legislatura a modificação dos projetos apresentados para a área. Apesar das diversas alterações por que passou, pode-se definir três grandes projetos ao longo do tempo denominados: Projeto Ágora 1ª versão - uma obra monumental, elaborado pelo arquiteto Oscar Niemeyer entre 1985 e 1989; Projeto Ágora Plano Diretor - um projeto arrojado em 1990; e Projeto Novo Centro em 1998 - o que se encontra em implantação.

É importante esta introdução histórica para entender o que ocorre hoje na via, pois é exatamente nela que se nota a transição entre o antigo - Projeto Piloto do Jorge de Macedo Vieira – e novo – Novo Centro.

Nas proximidades destas estações instalaram-se armazéns de estocagem e as indústrias com o objetivo de diminuir os custos com os transporte de mercadorias. Maringá desenvolveu-se com esta característica, sendo pólo regional de abastecimento, armazenamento e distribuição.

Por isso, atualmente as edificações na Avenida Tamandaré são caracterizadas basicamente por construções antigas que comportam atividades diversificadas como pequenos hotéis, atacadistas, comércio em geral, botecos, armazinhos, igrejas e supermercado. Em sua maioria as atividades ali encontradas são resquícios da época em que ali funcionava a antiga estação rodoviária – Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz que se manteve em atividades até 6 de maio de 1998.

Embora na década de 1990 principalmente na área central e suas proximidades tenha iniciado um lento movimento de reformas ou demolições das antigas edificações para abrigar novas atividades; na Avenida Tamandaré, a paisagem predominante ainda é dos antigos armazéns de estocagem, sendo muitos abandonados ou subutilizados.

A caracterização de Maringá como pólo regional faz com que se concentre na cidade depósitos atacadistas, exigindo que se discipline a localização espacial desse comércio, o qual dever ser acompanhado de um controle sobre as áreas em que ele vai se desenvolver, já que acarreta um grande fluxo de veículos de carga. Sendo os mesmo que no início da colonização concentravam-se na Tamandaré e adjacências. Em função do incentivo Federal ao transporte rodoviário tais estabelecimentos passaram a operar ao longo ou próximo dos eixos rodoviários do município (Avenida Colombo e Contorno Sul).

Pequenos hotéis que ainda resistem na Tamandaré transformaram-se em casas de prostituição e segundo Mendes (2003, p. 92) esse processo ocorre desde o final dos anos de 1970 provocando a degradação social da área, o que estimulou críticas de diversos setores da sociedade e obrigou o poder público em meados da década de 1980 a adotar medidas que dificultassem a permanência de tais estabelecimentos, como a não renovação de alvarás de funcionamento, inspeção sanitária dentre outras atitudes. O resultado foi apenas parcial, pois ainda encontramos na Avenida Tamandaré hotéis com alta rotatividade noturna.

Conseqüência do desenvolvimento e das sucessivas transformações urbanística a que a área questão foi submetida é que a mesma encontra em atual processo de degradação.

A falta e/ou a deterioração dos equipamentos, as calçadas destruídas, irregulares ou inexistentes, a iluminação deficiente danificada por atos vandálicos ou prejudicada pelas densas copas das árvores além do comércio decadente, complementam uma cenografia de abandono e desordem.

A degradação paisagística, a sujeira aliada à depredação, a vacância e a desvalorização imobiliária, a poluição sonora, visual e os prejuízos à circulação de pedestres, fazem da via um local inseguro e sem qualidade, seja ela estética, ambiental ou urbana.

O primeiro grande processo de intervenção ocorrido na Avenida Tamandaré foi à implantação de um terminal de ônibus urbano, denominado Sistema Integrado de Transporte, sendo inaugurado em 12 de dezembro de 1989 na gestão do então prefeito Ricardo Barros.

O mesmo quebrou a continuidade da via prevalecendo no local à circulação de ônibus. Tal intervenção contribuiu ainda mais para a deterioração local uma vez que reduziu significativamente o tráfego de veículos, congestionando outras vias centrais e enfraquecendo o comércio local.

A implantação deste terminal interrompeu o fluxo de veículos particulares no trecho da Avenida compreendido entre a Avenida Duque de Caxias e a Travessa Julio Mesquita Filho.

O comércio passou a atender basicamente a população de baixa renda, usuárias do transporte coletivo, que circulam no local diariamente.

As pessoas sentem-se inseguras e intimidadas ao caminhar pensosamente por espaços atravancados como se nota no pequeno trecho compreendido entre a Avenida Duque de Caxias e Travessa Guilherme de Almeida, onde, a presença de grade da grade que envolve o terminal impedindo a circulação de pedestres pelo mesmo juntamente e os limites do edifício da antiga sede da CMNP confinam o pedestre a caminhar num corredor perigoso.

Segundo comerciante local, é comum a marginalidade neste trecho, principalmente pelo fato da falta de policiamento e presença de edifícios abandonados.

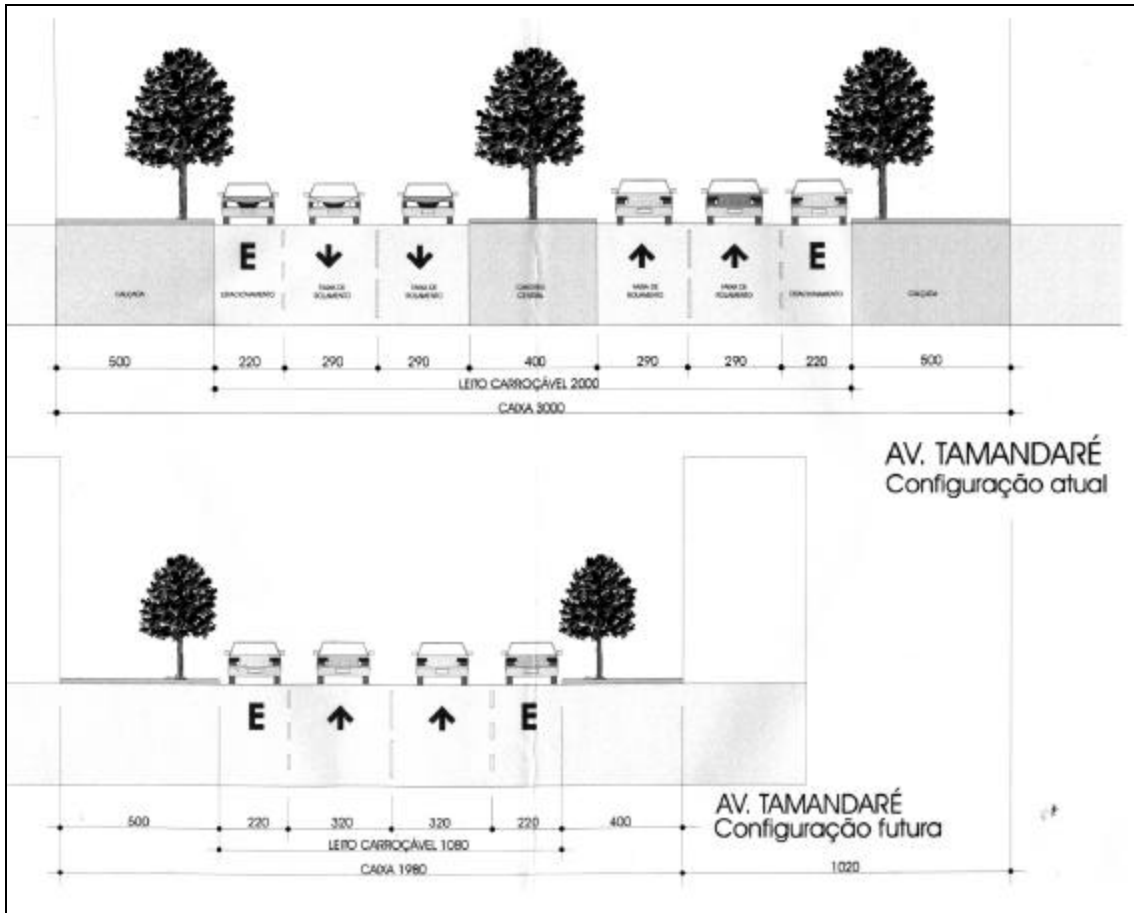
A solução encontrada pela atual administração do prefeito José Cláudio Pereira Neto foi a execução do projeto denominado “revitalização da Av. Tamandaré”.

Em fase de execução o projeto de revitalização da Avenida Tamandaré teve início em 28 de julho de 2003 sendo coordenada pela URBAMAR – Urbanização de Maringá S/A, sendo o primeiro ato promovido, a retirada das árvores na face norte da via e as localizadas no canteiro central. O gerou grande polêmica entre o poder público em defesa da sua proposta e a população em conjunto com ambientalistas.

É incompreensível que um projeto que vise a revitalização, que segundo o mestre Aurélio quer dizer “dar nova vida, revigorar” possa tomar partido como este.

O projeto reduz a avenida de 30 metros de largura separada por um canteiro central a uma rua com 19,80 metros de largura como mostra a figura 1.

Com o estreitamento da Avenida Tamandaré, descaracteriza-se mais uma vez o projeto inicial de Jorge Macedo Vieira e também o já tão alterado projeto para o Novo Centro. Isso ocorre uma vez que todos os lotes que faziam o lado norte da Avenida iram deslocar-se 10,20 metros sobre a mesma, com o objetivo de alargar a caixa da via central que irá dividir o Novo Centro no sentido leste-oeste. Esta via a se não for mais alterada, deverá ser executada sobre o túnel onde se encontram os trilhos rebaixados da rede ferroviária.



**Figura 1** – Configurações da Avenida Tamandaré antes e após o projeto de revitalização  
 Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá - URBAMAR

Prevê-se no projeto de “revitalização” a transferência do terminal de ônibus urbanos da Avenida Tamandaré, provisoriamente para a praça Raposo Tavares, não solucionando o problema, mas apenas mudando ele de lugar.

Como intitulado “revitalização” o projeto devia contemplar outros fatores que vão além da alteração da caixa que comporta a via, como a valorização do espaço existente, o resgate histórico, deveria estudar os processos da dinâmica urbana, a degradação social, os interesses imobiliários, políticos e da população

A revitalização ou qualquer atitude de cunho que venha a modificar o espaço urbano deve primar pela qualidade. O que deve mover tal princípio é a capacidade de um corpo técnico argumentar e defender suas idéias perante o poder político em prol da qualidade do espaço, social e urbana e não de interesses sejam eles quais forem.

A revitalização é na realidade um processo que não pára: se houve revitalização, há que se conservar o que foi feito e ampliar a idéia para as áreas próximas. É possível construir o novo sem desvalorizar o antigo desde que as transformações sejam articuladas.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Maringá vive desde a década de 1980 um permanente e intenso processo de transformação e transfiguração. Os ajustes variam em escala e intensidade conduzidos por um objetivo principal: adapta-la as funções que o desenvolvimento, algumas vezes no sentido amplo – econômico, social e cultural – comandou. Muitas vezes as transformações não passa de arremedos de modernização, restringindo-se a arranjos superficiais.

Faz-se necessário a implantação de um planejamento visando a revalorização da área através da reintegração da mesma na malha urbana primando o padrão de segurança e qualidade de vida inserindo-a no contexto geral do município.

Qualquer intervenção no âmbito urbano deve ser feita para durar e não provisoriamente movida pelos interesses do momento. As cidades que atravessaram milênios foram projetadas para durar, todas elas se adequaram a modernidade sem destruir sua história, seu patrimônio.

Se não houver interesse políticos e instrumentos que defendam o patrimônio urbanístico, a cada gestão municipal alteração desenfreadas nos projetos já aprovados e/ou existentes, acarretará na descaracterização do todo urbano e chegará o dia em que quando se falar de antiga estação ferroviária ou rodoviária, zona de armazéns, início da colonização na área central de Maringá, ninguém mais saberá onde ocorreu, onde se localiza, se não por meio da literatura, pois as referências concretas e visuais se esvaem a cada nova gestão. Ou será intervenção?

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Censo demográfico*. Maringá, 2000.
- MENDES, Cesar Miranda; GRZEGORCZYK, Vanderlei. Centro, centralidade e verticalização em Maringá. In: MORO, Dalton (Org.). *Maringá espaço e tempo*: ensaio de geografia urbana. Maringá: Programa de Pós Graduação em Geografia – UEM, 2003.
- MENEGUETTI, Karen Schwabe. Desenho urbano e qualidade de vida – o caso de Maringá – PR. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós - graduação em Geografia. UEM, Maringá, 2001.
- MENEGUETTI, Karen Schwabe. Maringá: o desenho urbano, a imagem da cidade e a qualidade de vida. In: MORO, Dalton (Org.). *Maringá espaço e tempo*: ensaio de geografia urbana. Maringá: Programa de Pós Graduação em Geografia – UEM, 2003.
- MORO, Dalton Áureo. Maringá espaço e tempo. In: MORO, Dalton (Org.). *Maringá espaço e tempo*: ensaio de geografia urbana. Maringá: Programa de Pós Graduação em Geografia – UEM, 2003.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ. *Perfil de Maringá*, Maringá, Secretaria de Planejamento, 1996.

#### Nomes dos Autores

Fernanda Beatriz Marostica – [fmarostica@teracom.com.br](mailto:fmarostica@teracom.com.br)  
Mestranda do Curso Pós – Graduação em Geografia – bolsista Cnpq

Bruno Luiz Domingos De Angelis – [brucagen@uol.com.br](mailto:brucagen@uol.com.br)  
Prof. Adjunto dos Departamentos de Agronomia e Programas de Pós -  
Graduação em Geografia e Pós -graduação em Agronomia

Lidia Maria da Fonseca Marostica – [lidiamarostica@bol.com.br](mailto:lidiamarostica@bol.com.br)  
Bióloga - Prefeitura Municipal de Maringá

#### Endereço para correspondências

Rua Joaquim Nabuco, 402  
87014-100, Maringá, Paraná  
fone: 44 2243526  
fax: 44 3028 3458  
Rua Monte Carlo, 287  
87010-060, Maringá, Paraná  
fone: 44 227 5097

Rua Joaquim Nabuco, 402  
87014-100, Maringá, Paraná  
fone: 44 2243526