



7 e 8 Novembro 2012

IMPACTO DO CONTORNO NORTE EM ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS LINDEIROS NA PERIFERIA DE MARINGÁ-PR

Hugo Sefrian Peinado¹

Marisa Fujiko Nagano²

Fernanda Antonio Simões³

RESUMO

A Rodovia Contorno Norte está sendo executada na cidade de Maringá, PR, visando melhorias nas condições urbanas da população, desviando o tráfego de veículos pesados da região central da cidade para a periferia desta, proporcionando maior fluidez no trânsito, descongestionamento da Avenida Colombo e benefícios para os bairros situados nas regiões abrangidas pelo Contorno. Neste contexto, objetivando uma análise do impacto causado pela obra da Rodovia Contorno Norte de Maringá-PR nos estabelecimentos comerciais das áreas externas à este, foi realizada uma pesquisa junto aos comércios localizados nas regiões adjacentes à esta obra de infraestrutura viária, em especial na região compreendida pelos Bairros Jardim Colina Verde, Jardim Andrade e Loteamento Sumaré, por meio de questionários e registros fotográficos. Desta forma, foi possível verificar que a obra tem causando transtornos e insatisfação aos comerciantes estabelecidos à margem externa da Rodovia Contorno Norte em virtude da demora no processo de execução, do impacto nas vendas em seus estabelecimentos e da propaganda ilusória realizada pelos agentes imobiliários de que a rodovia se daria como uma avenida comercial.

Palavras-chave: Contorno Norte. Estabelecimentos Comerciais. Obra de Infraestrutura Viária. Impacto Comercial.

¹ Mestrando, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, hspeinado@gmail.com

² Mestranda, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, nfmarisa@hotmail.com

³ Prof^a Dr^a, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Departamento de Engenharia Civil-DEC, fasimoes@uem.br

1. INTRODUÇÃO

A cidade de Maringá destaca-se por ser um importante entroncamento rodoviário regional, pelo seu projeto urbanístico, que lhe proporciona alta qualidade ambiental e de vida, e por seu patrimônio arquitetônico moderno. É uma cidade com 473.064.190m² de área total e 128.260.000m² de área urbana. De acordo com dados do Censo 2010, Maringá possui uma população de 357.077 habitantes, o que lhe confere a posição de 3^a cidade mais populosa do estado do Paraná (IBGE CIDADES, 2012).

O município de Maringá foi colonizado pela Companhia de Terras Norte do Paraná/Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CTNP/CMNP –, com projeto urbanístico definitivo elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Jorge de Macedo Vieira, encarregado pela Companhia. Rego (2001) sintetiza o contexto em que Maringá foi projetada:

Maringá é uma cidade (...) diretamente associada a um grande empreendimento agrícola e imobiliário, ela é decorrente da marcha pioneira que avançou em direção ao norte do Paraná e à região noroeste de São Paulo na primeira metade do século XX, tendo como eixo as linhas ferroviárias então abertas e trazendo consigo os grandes cafezais no lugar da mata atlântica (REGO, 2001, p. 1571).

Luz (1997, p. 73) relata que, a partir de uma análise funcionalista, “a planta da cidade previa a conveniente localização dos bairros, determinando-lhes previamente a função”, o que resultou em um zoneamento de uso do solo de forma que foram previstas zonas residenciais destinadas às classes sociais mais elevadas e outra para as mais populares, zonas comerciais, industriais, centro cívico, aeroporto, estádio municipal, áreas verdes, parques, dentre outros. Este enfoque ainda é corroborado por Gonçalves (2007) e Rodrigues (2007), no entanto com a ênfase de que esta distinção funcional caracteriza claramente uma classificação socioeconômica, apresentando o aspecto segregador no planejamento urbano da cidade de Maringá.

A cidade de Maringá cresceu rapidamente, ultrapassando o número de habitantes para o qual foi planejada, qual seja, 200 mil. Dessa forma, é possível notar que, conforme relata Rodrigues (2004, p. 36), “a produção do espaço urbano constituído pela atual Região Metropolitana de Maringá se desenvolveu através de objetivos impostos pela Companhia loteadora” que resultou em uma concepção de projeto para Maringá e “trazia consigo o entendimento de que a realidade urbana podia ser planejada e mantida através de mecanismos contidos somente em planejamento, seja de iniciativa dos agentes imobiliários, do poder público, ou dos dois agentes, como ocorreu nessa cidade”.

Assim, em função do rápido crescimento da cidade, deu-se a realização de importantes projetos de ampliação do sistema viário urbano a partir da década de 1960. Nos anos 90, em função de o tráfego de veículos da Avenida Colombo constituir-se um problema na mobilidade urbana, tanto para pedestres quanto para veículos, no sentido norte-sul da cidade, causando acidentes e congestionamentos, o Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Paraná (DER-PR) desenvolveu um projeto denominado Contorno Norte de Maringá, pista dupla com 17,2 km, que resultaria no descongestionamento da Avenida Colombo com o desvio de caminhões, principalmente. Segundo Rodrigues (2011, p. 06), no intuito de não permitir que o Contorno Norte se tornasse um vetor que interferisse nas vias locais da cidade, “a Prefeitura Municipal de Maringá adequou o projeto tornando-o uma ‘via expressa’ com o controle de acesso, cuja concepção foi um ‘greide’ do projeto com pistas rebaixadas em relação aos terrenos adjacentes, evitando assim interferência com o sistema viário local”.

Apesar de sua concepção ter se dado na década de 90, apenas no ano de 2009 teve início a construção do Contorno Norte na periferia norte de Maringá que ligaria, a leste, o trevo na divisa entre as cidades de Maringá e Sarandi – localizado no início da Avenida Sincler Sambatti (Contorno Sul) – ao trevo da Coca-Cola, na zona oeste da cidade de Maringá, onde está o entroncamento com

a Avenida Sabiá (RODRIGUES, 2011). No entanto, já neste período, havia loteamentos com estabelecimentos comerciais nesta região que, após o início das construções, ficaram no lado externo da cidade.

Neste contexto, estabelece-se o foco da presente pesquisa, a qual teve por objetivo verificar os impactos causados pela obra de infraestrutura Contorno Norte de Maringá (PR) nos estabelecimentos comerciais situados à margem externa da rodovia, em especial na região compreendida pelos Bairros Jardim Colina Verde, Jardim Andrade e Loteamento Sumaré, por meio de questionários e registros fotográficos.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. Aspectos de projeto do Contorno Norte

No projeto inicial de implantação do Contorno Norte, estudos já previam a necessidade de uma rodovia, onde o trânsito fluísse livre, sem interrupções, com pouca declividade, se tornando uma alternativa viável para o uso do mesmo. Desta maneira, foi projetada uma rodovia, segundo as normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), órgão implantado em fevereiro de 2002 para desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação da infraestrutura dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, classificada como classe I-B (DNIT, 2006), tendo velocidade de projeto de 80 km/h, rampa máxima de 5% e pista dupla. A adoção destes parâmetros resultou em escavações com a formação de trincheiras executadas em vários trechos, no intuito de se conseguir menores declividades na pista. No entanto, estas trincheiras se tornaram empecilho para transeuntes e carros que necessitam atravessar de um lado ao outro, cruzando o Contorno Norte, conforme constatação dos autores.

2.2. Metodologia

A metodologia utilizada no trabalho contempla análise do entorno do eixo do Contorno Norte por meio de visitas ao longo de todo o percurso, seleção de área de maior concentração comercial, caracterização e avaliação da área selecionada e avaliação do impacto da implantação do Contorno no comércio local.

Na apresentação dos bairros da área de pesquisa e verificação da percepção dos moradores em relação ao ambiente, foi feita a análise morfológica do espaço ocupado, com um estudo elencando os elementos presentes no meio urbano: bairro, vias, pontos nodais, limites e marcos, que são critérios da Metodologia de Kevin Lynch e, em trajeto proposto, foi realizada a avaliação do ambiente do ponto de vista da sensação que provoca aos transeuntes, utilizando alguns critérios do Método de Gordon Cullen.

A Metodologia de Kevin Lynch propõe a análise perceptiva da cidade para identificação de elementos que o desenho urbano contém, conforme se observa em Lynch (1982). Desta forma, são elencados os cinco principais elementos (LYNCH, 1981):

- **Vias:** canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove podendo os mesmos ser ruas, canais, ferrovias;
- **Limites:** elementos lineares não considerados como ruas. São geralmente, mas nem sempre, as fronteiras entre dois tipos de áreas;
- **Bairros:** determinados por características físicas que são representadas por vários elementos tais como textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de construção, uso, atividade, habitantes, estado de conservação e topografia.
- **Marcos:** elementos físicos, tendo como principal característica física a singularidade, um aspecto único e memorável no contexto. Eles se tornam fáceis de identificar quando possuem uma forma clara;

- **Pontos Nodais:** lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar; são os focos a partir dos quais ele se locomove, podendo ser junções, cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma para outra.

O Método de Gordon Cullen aborda dois tipos de análise visual: a ótica e o local. A ótica considera as surpresas que a paisagem urbana oferece ao transeunte ao transitar por um determinado local. Estas impressões podem ser provocadas por curvas, trajetos, barreiras, ou algum elemento que obstrua uma visão. Essa sucessão de surpresas ou revelações súbitas pode ser entendida como Visão Serial, que são obtidas no local, através de um caminhar a passos uniformes e sequenciais, as observações são gravadas com registros fotográficos, esse método é uma técnica de leitura de um percurso do espaço urbano que visa analisar os efeitos que as imagens da configuração do ambiente, ocasionam nas pessoas (CULLEN, 1983).

Para avaliação dos impactos ocasionados pelo Contorno Norte junto aos comércios lindeiros, foi elaborado e aplicado um questionário aos proprietários e funcionários dos estabelecimentos visitados, visando obter informações referentes ao processo participativo dos comerciantes na concepção do projeto, se houveram impactos e quais os geradores destes impactos resultantes da construção do Contorno Norte, conforme modelo apresentado na Tabela 01.

2.3. Delimitação da área de estudo

No intuito de verificar os impactos causados pela obra, ainda em andamento, de infraestrutura Contorno Norte de Maringá (PR) nos estabelecimentos comerciais situados à margem externa da rodovia, inicialmente, foram feitas vistorias técnicas com o objetivo de se verificar os pontos que, visualmente, fossem os mais críticos no que se refere à dificuldade de travessia devido às obras de infraestrutura (escavações com trincheiras, viadutos e pontes), conforme demonstram os registros fotográficos apresentados nas Figuras 01, 02, 03 e 04.

Constatou-se que o Contorno Norte possui 13 viadutos e 3 pontes, seis passarelas para pedestres, sendo uma definitiva e cinco provisórias conforme apresenta a Figura 03, uma passagem para veículos em nível sem pavimentação, uma escada em condições precárias usadas por moradores para ter acesso ao fundo das escavações que se encontra em fase de execução exibida na Figura 04.



Figura 01 – Escavações no Contorno Norte - Trecho entre o Loteamento Sumaré e o Jardim Colina Verde



Figura 02 – Escavações no Contorno Norte em fase de execução



Figura 03 – Pontos improvisados de travessia do Contorno Norte



Figura 04 – Contorno Norte - Escada de acesso à escavação em condições precárias

Observou-se a existência de atividades comerciais apenas em alguns trechos: entre a Fábrica da Coca-Cola até o Conjunto Ney Braga, onde não há escavações em trincheiras e entre o Conjunto Requião e o Loteamento Sumaré, onde foram realizadas escavações em trincheiras. Os demais trechos que margeiam a rodovia são predominantemente residenciais, havendo também áreas vazias sem atrativos para ocupação (Figura 5), e outras partes ainda a serem executadas, inviabilizando o acesso.

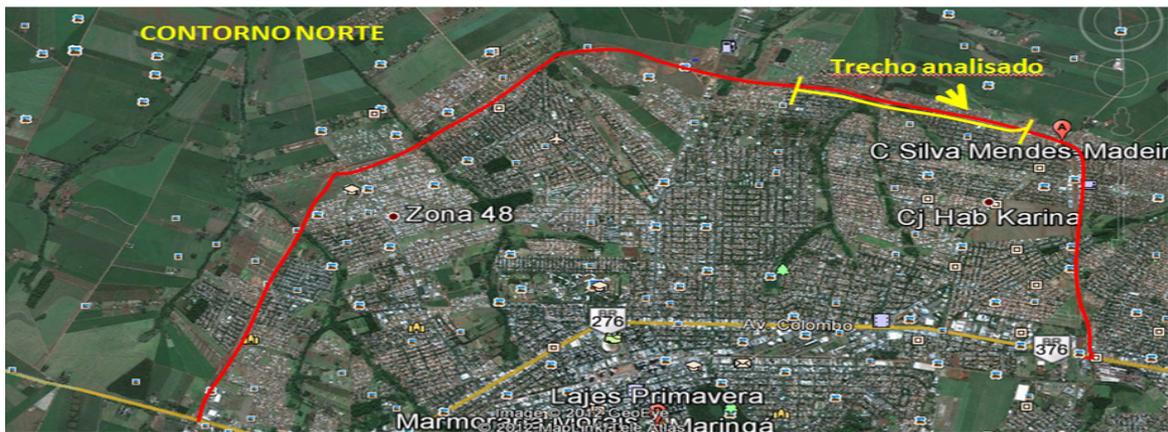


Figura 05 – Contorno Norte de Maringá (em vermelho) e o trecho analisado (em amarelo)

Fonte: Google Earth (2012), adaptada.

Dessa maneira, escolheu-se como foco principal de estudo a região abrangida pelos Bairros Loteamento Sumaré, Jardim Andrade e Jardim Colina Verde, expressos na Figura 06, devido à existência de atividades comerciais em maior quantidade quando comparada a todo o percurso do Contorno Norte (Figura 05) e da existência de profundas escavações que atingem até 11m de profundidade (ver Figura 01), formando trincheiras, que constituem-se em elementos de separação entre os bairros situados à margem interna (Jardim Novo Alvorada, Conjunto Itaparica e Grajaú) e os situados na margem externa (Loteamento Sumaré, Jardim Andrade e Jardim Colina Verde).



Figura 06 – Bairros analisados na pesquisa - Loteamento Sumaré, Jardim Andrade e Bairro Colina Verde

Fonte: Google Earth (2012), adaptada.

Foi levantado um total de 44 estabelecimentos comerciais distribuídos ao longo da margem externa do Contorno, sendo 9 estabelecimentos situados no trecho entre Loteamento Sumaré e Jardim Colina Verde. As Figuras 07, 08 e 09 mostram a localização dos estabelecimentos comerciais em cada um dos bairros em estudo.



Figura 07 – Estabelecimentos comerciais no Loteamento Sumaré

Fonte: Google Earth (2012), adaptada.



Figura 08 – Estabelecimentos comerciais no Jardim Andrade

Fonte: Google Earth (2012), adaptada.



Figura 09 – Estabelecimentos comerciais no Jardim Colina Verde
 Fonte: Google Earth (2012), adaptada.

2.4 Resultados e discussão

Observa-se que a região escolhida para estudo (bairros Jardim Colina Verde, Jardim Andrade e Loteamento Sumaré) é predominantemente residencial, tendo como área comercial única a avenida que margeia o Contorno Norte, possuindo como marco a própria rodovia. O trecho em estudo foi executado em forma de trincheiras, nas quais as escavações chegam a atingir 11m de profundidade, sendo um divisor e obstáculo de integração entre a região em estudo com as regiões centrais de Maringá, caracterizando-se como um limite.

A falta de vias de ligação entre os bairros em estudo e os demais agrava ainda mais o isolamento do local, ou seja, observa-se a insuficiência de pontos nodais no Contorno Norte. Com a análise desses pontos elencados pela metodologia de Kevin Lynch, na região em estudo tem-se que os bairros apresentam condições precárias de infraestrutura que causam desconforto para os moradores (Figuras 10, 11, 12 e 13).



Figura 10 – Ponto nodal: Cruzamento por viadutos



Figura 11 – Limites: Contorno separa bairro e área central



Figura 12 – Marco: Ponto de referência no bairro



Figura 13 – Vias: Avenida à margem do contorno principal avenida comercial do bairro

Desta forma, aplicou-se o Método de Gordon Cullen, transitando-se a passos uniformes e sequenciais e fazendo registros, procurou-se obter, por meio da observação do local, a percepção do transeunte ao atravessar por uma das passarelas metálicas para pedestres que faz a ligação entre a região em estudo e o outro lado do Contorno, com o auxílio de registros fotográficos mostrados pela sequência das Figuras 14, 15, 16 e 17. Ao se fazer uso da passarela, tem-se a sensação de insegurança pela aparência improvisada da travessia, revolta pelo cenário de isolamento e pelos transtornos ocasionados pelas escavações.



Figura 14 – Início da passarela do Contorno Norte



Figura 15 – Visão da primeira etapa de subida da passarela provisória



Figura 16 – Travessia do vão do Contorno Norte com 11m de altura



Figura 17 – Descida - Etapa final da passarela

2.4.1 Avaliação do impacto do Contorno Norte junto ao comércio

A coleta de dados foi realizada por meio de entrevista aos trabalhadores dos estabelecimentos comerciais lindeiros ao Contorno Norte localizados no trecho compreendido entre o Loteamento Sumaré e o Jardim Colina Verde. Todos os estabelecimentos foram visitados, sendo que 5 (cinco) deles tem atuação na construção civil, 2 (dois) na alimentação e 2 (dois) em outras áreas, observando-se que 7 (sete) deles iniciaram suas atividades antes e 2 (dois) depois das escavações do Contorno.

Os entrevistados corresponderam a 9 (nove) pessoas, sendo 6 (seis) proprietários e 3 (três) funcionários, todos com idade superior a 30 anos e grau de escolaridade equivalente ao ensino fundamental (3 pessoas), médio (5 pessoas) e superior (1 pessoa). Os resultados das entrevistas estão expressos na Tabela 01.

Na avaliação final quanto à interferência da construção do Contorno no desenvolvimento do negócio comercial, houve oito respostas negativas com indicação de Ruim e somente uma resposta positiva de Bom.

Tabela 01 – Resultado dos questionários aplicados junto aos comerciantes

Perguntas	Respostas	
	Sim	Não
Houve participação sua no processo decisório da construção do Contorno Norte?	0	9
Na compra do terreno, houve influência da propaganda imobiliária quanto à valorização do local em virtude da construção do Contorno Norte?	9	0
Na compra do terreno, havia a expectativa que o Contorno seria uma grande avenida comercial (como a Av. Colombo)?	9	0
Houve alterações prejudiciais às vendas e ao movimento do comércio em função da construção do Contorno Norte?	7	2
Vocês sabiam que depois de concluído, o Contorno ficaria com insuficiência de passagens (passarelas, viadutos, dentre outros)?	0	9
Vocês pretendem realocar o comércio em virtude do Contorno Norte?	0	9

Observa-se, pelos estudos realizados, que a obra de infraestrutura Contorno Norte, em execução na cidade de Maringá/PR, com o objetivo de proporcionar melhorias para toda a população, em alguns pontos ao longo da rodovia, em especial nos bairros em estudo, tem causado grandes prejuízos e transtornos aos comerciantes. A análise, por meio de questionários, indica a insatisfação dos comerciantes, destacando a influência que estes sofreram dos agentes imobiliários, fazendo-os acreditar que as características da rodovia Contorno Norte seriam de uma ampla avenida da rede urbana, uma vez que não tinham conhecimento do processo executivo da obra.

Desta forma, pode-se notar que o Contorno Norte caracteriza-se mais como uma via periférica de Maringá, em função da proximidade com a área urbana e ocupação lindeira, que como uma rodovia ou contorno rodoviário. Provavelmente, em um curto período haverá necessidade de outro contorno.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os bairros em estudo não oferecem perspectivas para uma continuidade no planejamento no que se refere às diretrizes do planejamento inicial de Maringá, uma vez que não podem ser caracterizados como núcleos secundários, ou seja, bairros dotados de infraestrutura que atendam às necessidades dos moradores locais, sem a necessidade de se deslocarem para o bairro central da cidade, segundo conceito de Cidade Jardim defendido por Rego (2001).

Assim, nestes bairros, observa-se pouca atividade comercial, uma série de áreas vazias as quais não possuem atrativos para serem ocupadas, além de proprietários de imóveis comerciais e residenciais insatisfeitos com a desvalorização do local proporcionada pela construção do Contorno Norte, uma vez que adquiriram imóveis esperando grande valorização imobiliária, sugestionados pelos agentes imobiliários.

REFERÊNCIAS

CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

DNIT. **Projeto de Engenharia do Contorno Norte da Cidade de Maringá/PR**, 2006.

GONÇALVES, J. H. R. Maringá: algumas facetas coloniais do Projeto Urbanístico. In: Macedo, O. L. C.; Cordovil, F. C. S.; Rego, R. L. (Org.). **Pensar Maringá: 60 anos de Plano**. Maringá: Massoni, 2007, p. 47-67.

IBGE CIDADES. **Maringá-PR**. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/>>. Acesso em: 25 abr.2012.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1981.

LUZ, F. **O Fenômeno Urbano numa zona pioneira: Maringá**. Maringá: PMM, 1997.

REGO, R. L. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. In: **Revista Acta Scientiarum**. Maringá, v.23, n.6. p.1569-1577. 2001. Disponível em: <edueojs.uem.br/ojs/index.php/ActaSciTechnol/article/1853>. Acesso em: 25 abr.2012.

RODRIGUES, A.L. Maringá: *A segregação planejada*. In: Macedo, O. L. C.; Cordovil, F. C. S.; Rego, R. L. (Org.). **Pensar Maringá: 60 anos de Plano**. Maringá: Massoni, 2007, p. 47-67.

_____. **PAC MARINGÁ “Contorno Norte”**: Aprofundando o Processo de Segregação Sócio Espacial, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais-Observatório das Metrôpoles-Núcleo Região Metropolitana de Maringá, 2011.

_____. **A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na região metropolitana de Maringá**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2004.