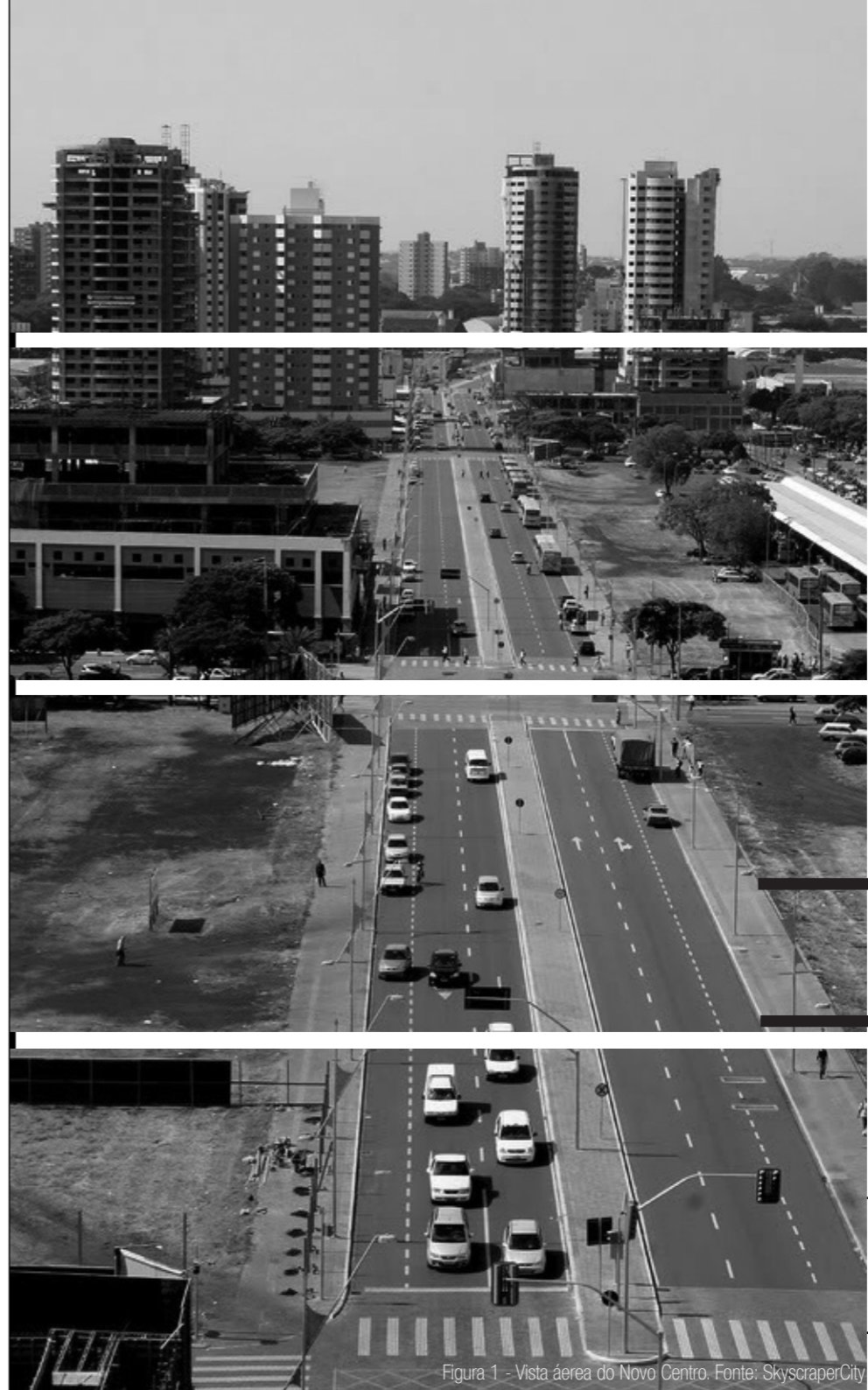




2014.1

Trabalho de Conclusão de Curso
Sofia Arrias Bittencourt
Prof. Renato T. Saboya

ENSAIO URBANO EM
MARINGÁ



ENSAIO URBANO EM MARINGÁ - PR

Introdução ao Trabalho de Conclusão de Curso
Sofia A. Bittencourt
Prof. Renato T. Saboya

CENTRO TECNOLÓGICO
Departamento de Arquitetura e Urbanismo

I. Introdução

Apresentação

Objetivos

Objetivo Geral

Objetivos Específicos

Metodologia e estrutura do trabalho

2. Maringá

Localização

Inserção e Papel na Região

Histórico

Cidade-Jardim

3. O recorte

Localização

Histórico

Problemas

Questionário

Análises

Sistema Viário

Usos

Gabarito

Equipamentos

Entorno

Plano Diretor

4. Estudos de Caso

C-LIFE – Vencedor do Concurso Low2No– Helsinki – ARUP

ZAC Boissière Acacia – Montreuil, Paris– SOA Architectes

Projeto 04 – Premiado na categoria 03 do Concurso de Ensaios Urbanos para São Paulo – Nathália C. Pantolfi e equipe

5. Diretrizes Gerais

6. Referências

INTRODUÇÃO

Com a expansão dos núcleos e população urbanos, as próximas décadas irão marcar o crescimento do Planejamento Urbano como uma necessidade, especialmente para a regulamentação de cidades já existentes.

Uma vez que a maioria das cidades ocorre de maneira espontânea, as tarefas de um arquiteto e urbanista geralmente se reduzem a remediação de problemas existentes. Por sua vez, estes profissionais costumam identificar como raiz dos problemas urbanos a falta de planejamento e criar estratégias de resolução a partir do pré-estabelecido.

Porém e se o objeto de estudo de uma revitalização urbana for uma cidade planejada? É possível uma cidade sem melhorias a serem feitas? Quais são as implicações que uma intervenção racionalizada por um arquiteto traz?

Portanto, o exercício de estudar uma cidade que foi criada a partir de um planejamento pode auxiliar no esclarecimento de quais práticas são benéficas e maléficas. A investigação de tal premissa implica na compreensão da teoria aplicada à época e quais são suas falhas, enriquecendo o campo do Planejamento com retornos sobre suas experiências aplicadas e seus resultados.

O presente projeto busca utilizar uma área da cidade de Maringá-PR, pouco apropriada pela população, para compreender quais características projetuais causam esse esvaziamento e, principalmente, o que pode ser feito para alterá-lo.

Objetivos

Objetivo Geral

Compreender as causas da falta de apropriação da região central de Maringá, considerando as especificidades do seu planejamento, e elaborar um ensaio urbanístico para essa área incentivando a sua vivacidade.

Objetivos Específicos

Compreender a conformação espacial da cidade de Maringá, considerando seu histórico como cidade planejada.

Estudar a evolução histórica da região central, sua relação com a linha férrea e a influência das alterações nas imediações.

Levantar os aspectos socio-econômicos e físicos da região central, comparando-os com os outros bairros do plano original.

Analisar as proposições do poder público para a área, contrastando positivos e negativos.

Estudar casos similares que forneçam referências para a elaboração da proposta

Desenvolver diretrizes gerais espacializadas para o recorte

Metodologia e organização do trabalho

Nessa primeira etapa do Trabalho de Conclusão de Curso, o objetivo principal foi de compreender o objeto de estudo em sua plenitude.

Para isso foi realizada uma pesquisa bibliográfica sobre a cidade de Maringá, sobre as teoria urbanas contemporâneas à cidade e sobre estudos de decadência de centros urbanos e áreas em desuso. A partir desse estudo, foi possível ampliar o recorte de intervenção abarcando as diversas características determinadas como repelentes de usuários.

Em seguida, foi realizado um estudo aprofundado sobre as características do recorte determinado. Foram levantadas informações socio-econômicas e espaciais da área e entorno, ampliando a compreensão das diferenças entre esta e suas áreas circun-

dantes.

Além disso, foram levantados projetos similares realizados para estudo e referências projetuais para a segunda etapa do trabalho, embasando as possíveis intervenções.

E por fim, foram espacializadas algumas diretrizes para a área que serão desenvolvidas ao longo da próxima etapa.

MARINGÁ

Maringá é um município localizado no norte do Paraná de urbanização na década de 40, cortada pelo Trópico de Capricórnio. É uma cidade de médio porte com população de 385 753 habitantes (IBGE, 2013), constituindo na terceira maior cidade do Paraná. Maringá é também a cidade principal de uma região metropolitana com outros 25 núcleos urbanos, totalizando uma população de 679 324 habitantes (IBGE, 2013)

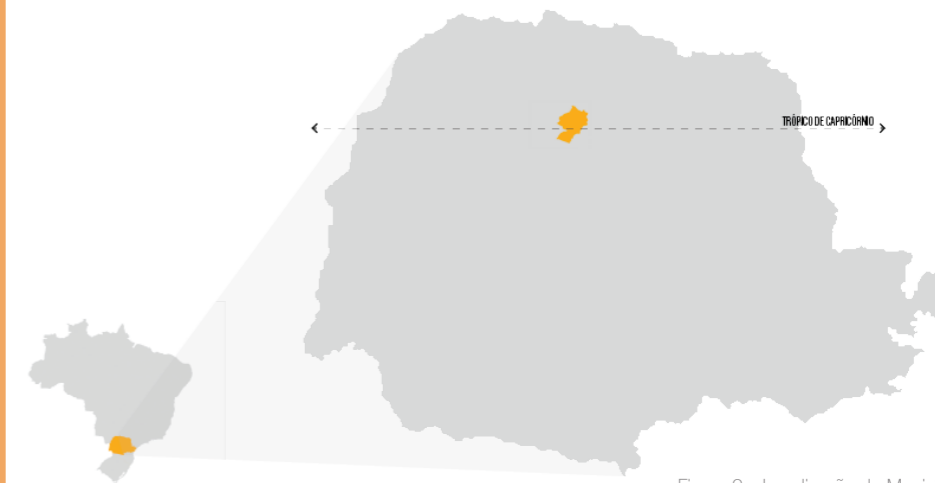


Figura 2 - Localização do Município.

HISTÓRICO | Norte do Paraná

A região do Norte do Paraná compreendendo as cidades de Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama foi desenvolvida numa iniciativa da Companhia de Terras do Norte do Paraná. Essa companhia foi criada, juntamente com a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, pela Paraná Plantations Limited, uma iniciativa britânica de investimento em terras brasileiras.

As companhias tinham seus objetivos interligados, uma pretendia ligar a região Norte do Paraná, e sua produção cafeeira, ao Porto de Santos e a outra desenvolver núcleos urbanos próximos a essa via férrea.

A Companhia de Terras optou por estabelecer esses núcleos planejados a cada 25 quilômetros, com cidades de maior porte a cada 100 quilômetros, criando pólos de serviço e comércio distribuídos para servir as cidades menores. Maringá foi disposta como uma dessas cidades-centrais, assim como as cidades anteriormente citadas.

HISTÓRICO | Maringá

O projeto específico da cidade de Maringá é de autoria de Jorge Macedo Vieira, um profissional ligado à Companhia desde o início da sua formação como engenheiro.

O plano inicial da cidade demonstra a intensa ligação com a ferrovia pretendida pelo empreendimento. A linha do trem passava na região central da cidade, tornando-se partido para o traçado das ruas que se seguiram, das quais se destaca a Avenida Brasil (1) _um boulevard que liga a cidade no sentido Leste-Oeste, até o Aeroporto_ e as Avenidas Cerro Azul (2), Paraná (3) e São Paulo (4) _que cruzam a cidade no sentido Norte-Sul.

Assim como o planejamento viário, a disposição dos bairros foi feita de maneira orientada a função. Os bairros próximos a região central (Zonas 01 e 02) eram destinados àqueles com maior poder aquisitivo, já os bairros próximos a região industrial (Zonas 03 e 07) possuíam preços considerados mais acessíveis.

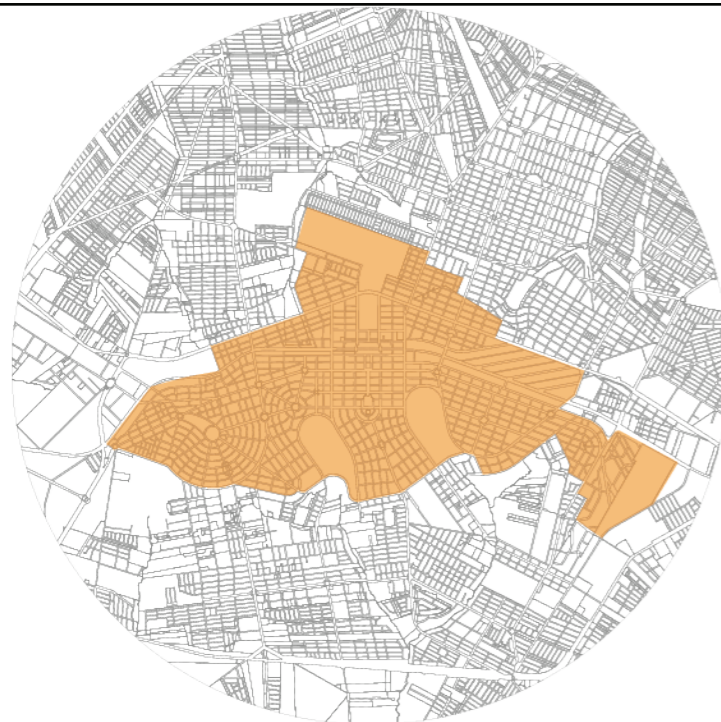


Figura 3 - Contorno do Plano Original da cidade.

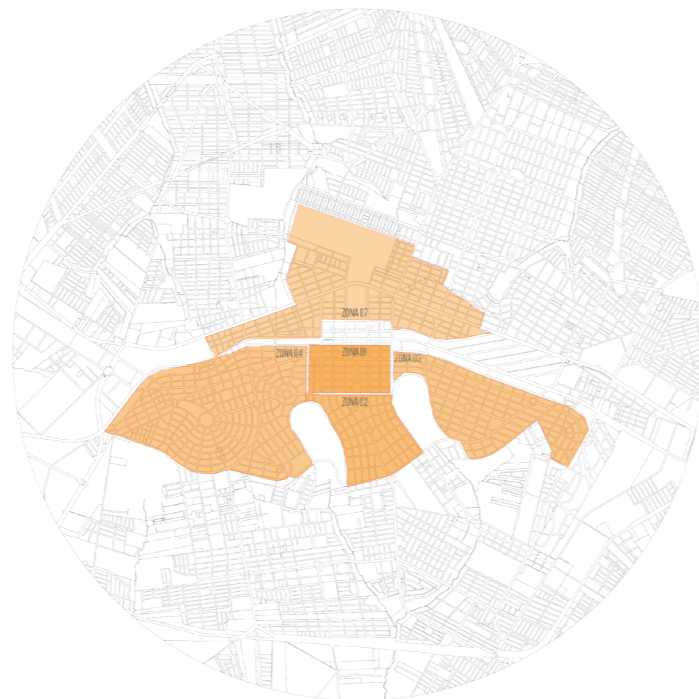


Figura 4 - Bairros do Plano Original.

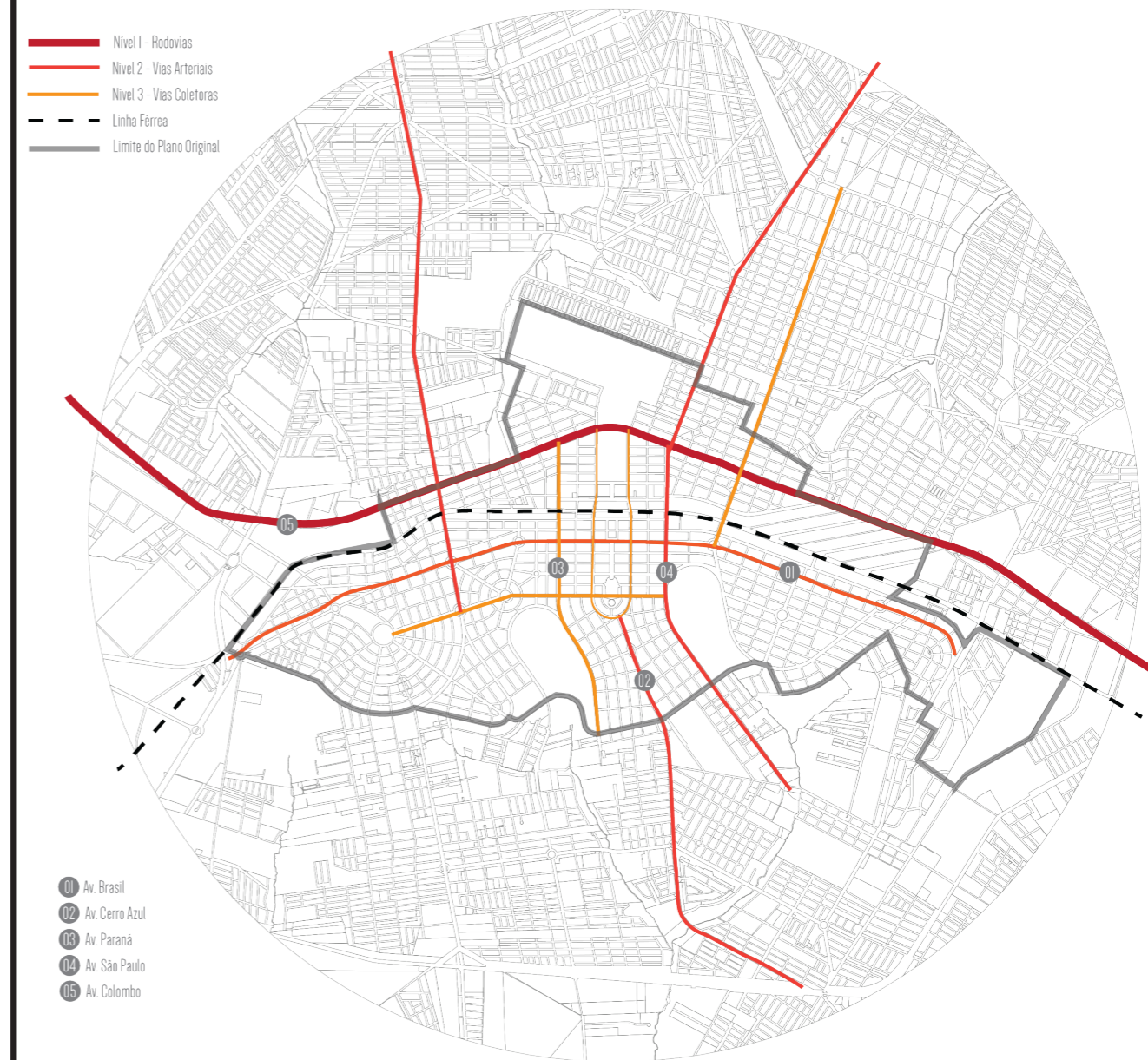


Figura 5 - Sistema Viário do Município.

Inserção e Papel na Região

Conforme discutido anteriormente, Maringá foi alocada como uma das cidades-centrais do desenvolvimento da CMNP. Sendo assim, desde o início, Maringá teve um papel de pólo na sua região, povoada pelos mais diversos serviços e comércios, além de instituições educacionais.

Atualmente, a Região Metropolitana, instituída em 1998, conta com 27 municípios com destaque para as cidades de Paiçandu e Sarandi, que formam a mancha urbana da cidade. Ao contrário de Maringá, Paiçandu e Sarandi não foram planejadas mas ocorreram de loteamentos espontâneos para suprir a demanda por moradias de padrão médio-baixo que não tinham poder aquisitivo para adquirir terrenos nos bairros de Maringá.

O estabelecimento desses outros municípios a partir de uma exclusão de uma faixa da população do núcleo original foi um fenômeno crucial na formação das características destes até hoje. Utilizando os níveis de Desenvolvimento Humano e Renda dos Municípios é possível observar essa diferença, enquanto Maringá ostenta um IDHM de 0,808 e Renda de R\$ 1.202,63 Sarandi e Paiçandu possuem IDHM 0,695 e 0,716 e renda de R\$ 554,48 e R\$ 610,64, respectivamente. (ATLAS BRASIL, 2010).

A relação entre Maringá e as cidades próximas é de interdependência. Grande parte da população dessas cidades se locomove diariamente para Maringá e constituem na força de trabalho, como em uma relação de centro-periferia que ocorre na maioria das cidades.

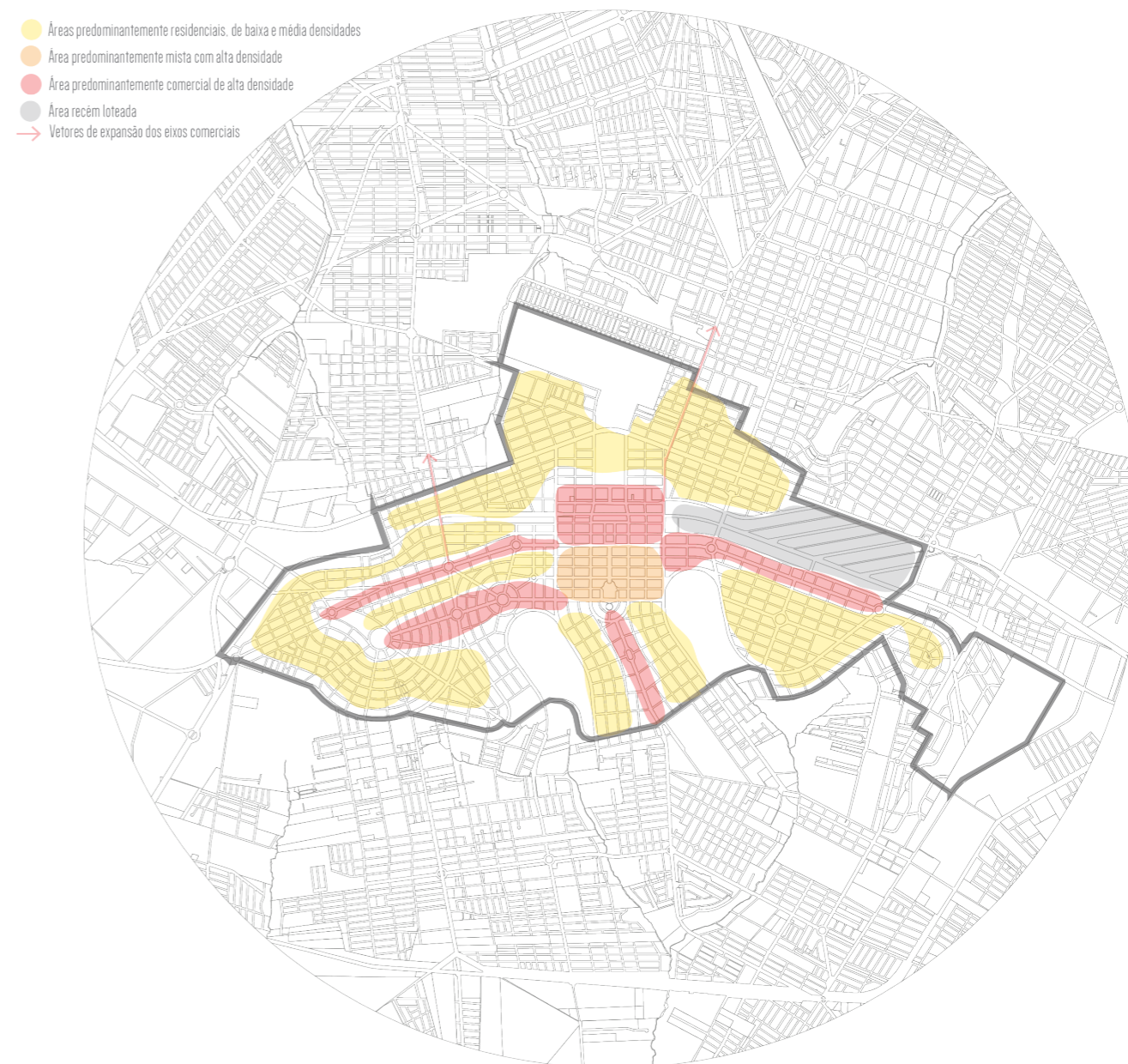
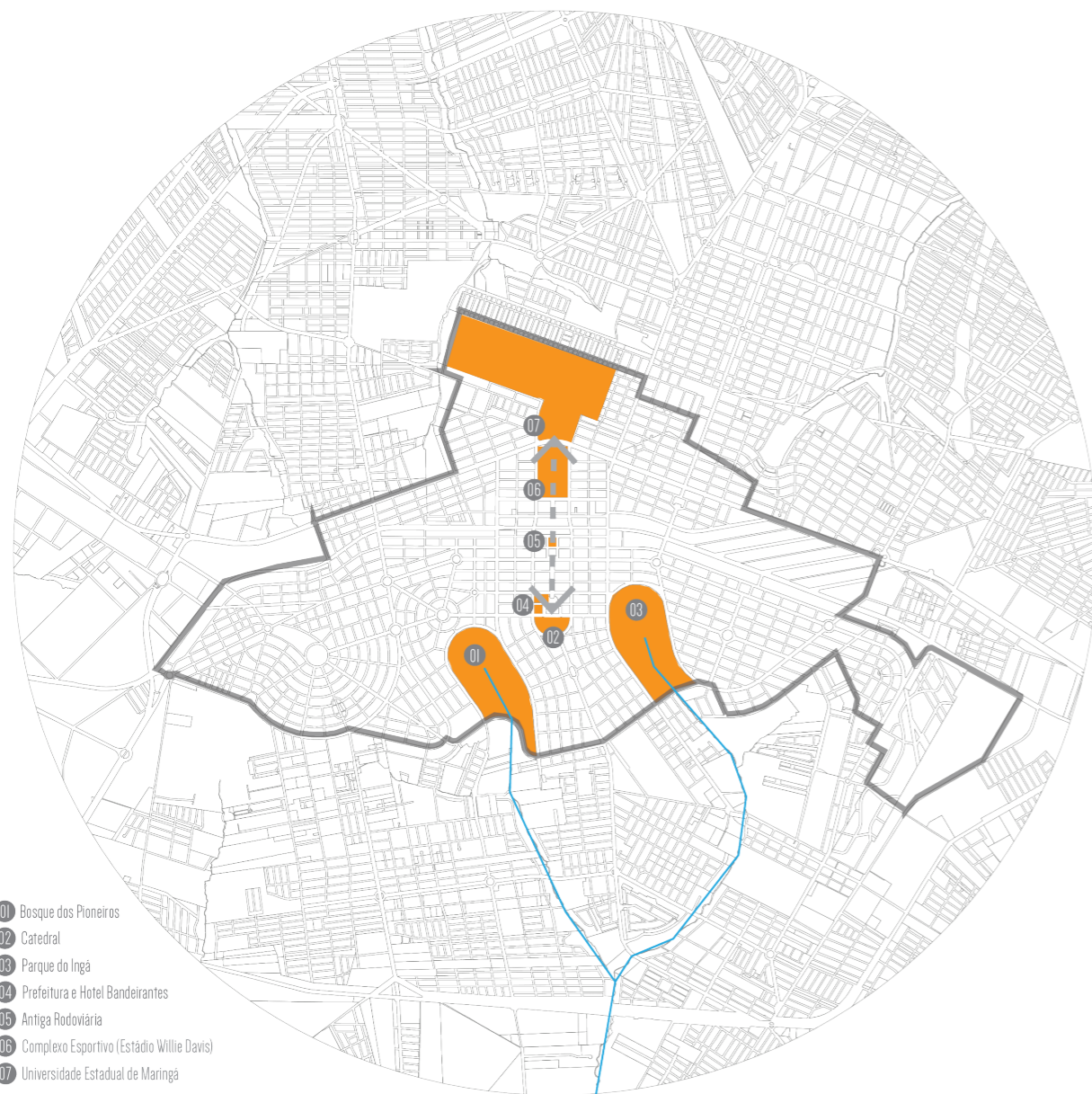


Figura 6 - Áreas Homogêneas.



- 01 Bosque dos Pioneiros
- 02 Catedral
- 03 Parque do Ingá
- 04 Prefeitura e Hotel Bandeirantes
- 05 Antiga Rodoviária
- 06 Complexo Esportivo (Estádio Willie Davis)
- 07 Universidade Estadual de Maringá

Figura 7 - Pontos de Referência.

CIDADE-JARDIM

O conceito de Cidade-Jardim foi desenvolvido a partir do livro "Garden Cities of Tomorrow" de Ebenezer Howard, editado em 1902.

Segundo Howard, as cidades eram áreas sem natureza com grande ocorrência de enchentes, favelas, má qualidade do ar e alugueis caros, porém eram também áreas com vivacidade social, oportunidades de empregos e salários mais altos.

Em oposto, as áreas rurais tinham ótimas qualidades ambientais (Ar puro, água abundante, iluminado) e péssimas qualidades sociais; como a falta de organização em sociedade e espírito público, salários baixos e piores condições de emprego, entre outros.

Desta maneira, o autor propôs o conceito de Cidade Jardim como sendo a mistura dos pontos positivos de cada uma das categorias existentes, uma cidade planejada para manter características de contato com a natureza do ambiente rural mas com a criação de oportunidades sociais.

O formato proposto por Ebenezer Howard compreendia ambos os aspectos físicos quanto administrativos do núcleo urbano, determinando uma organização espacial ideal das cidades além de como realizar a gestão monetária. Para fins de correlação com o objeto de estudo, iremos nos ater aos aspectos físicos descritos e como eles se relacionam com Maringá.

No ideal de Howard, a grande área central da cidade constituiria um parque, com os edifícios públicos no centro e circundado por uma larga avenida com uma fita edificada com atividades comerciais, denominada Palácio de Cristal por Howard. Deste centro partiriam seis boulevares que cruzariam a cidade até o seu perímetro externo. As residências começam a aparecer na circulo que sucede o Palácio de Cristal, e como o autor coloca "com excelente construção"

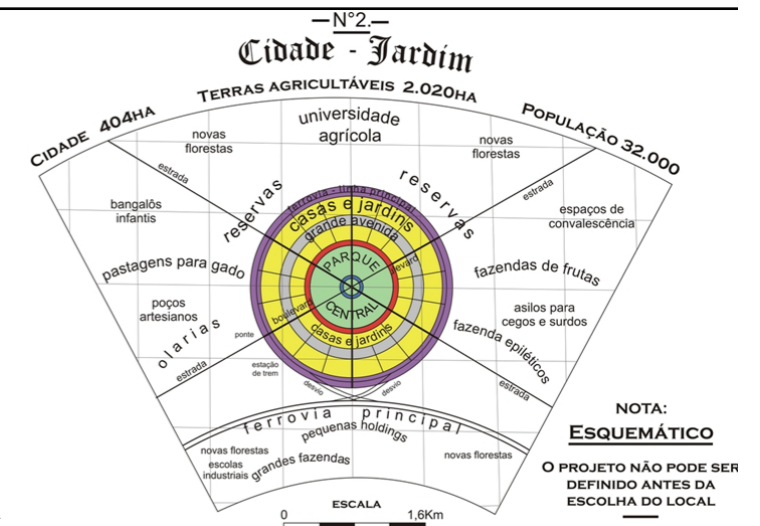


Figura 8 - Esquema Geral da Cidade Jardim. Fonte: Urbanidades, 2014

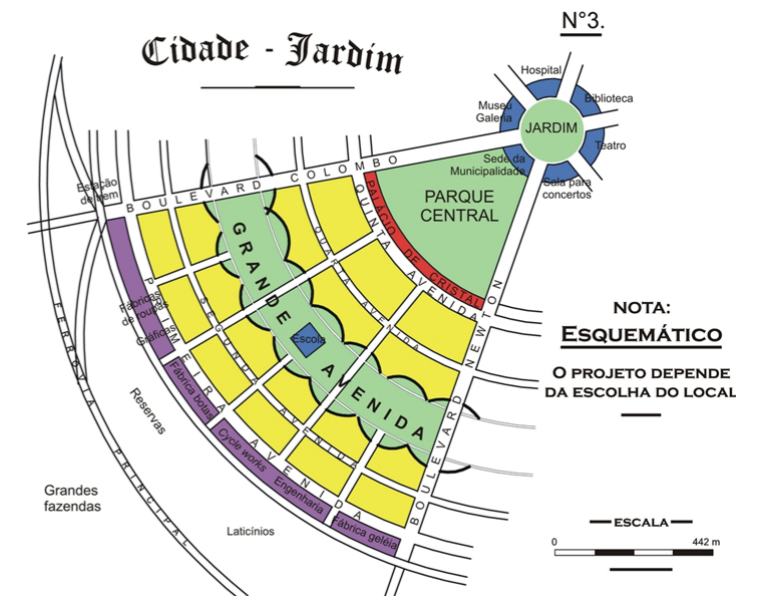


Figura 9 - Esquema Específico da Cidade Jardim. Fonte: Urbanidades, 2014 e se organizam nas avenidas concentricas ao Parque.

Na metade do raio, localizaria-se uma larga avenida-parque, onde seriam alocados os serviços religiosos, educacionais, além de mais residências. Previa-se um ideal de arquitetura variada que por vezes agruparia unidades residenciais, criando jardins comuns e cozinhas cooperativas, ampliando o senso de comunidade.

Já no anel mais externo da cidade instalariam-se os serviços industriais que, em conexão com a ferrovia, agilizaria a entrada e saída de insumos e produção.

Esse núcleo previsto por Howard constituiria uma cidade central que deveria possuir uma população de até 58.000 habitantes, após isso, a ampliação deveria ser feita através de cidades satélite num sistema circular. O sistema seria conectado por trens de velocidade, permitindo acesso rápido de todas as cidades à cidade-centro, mantendo as cidades independentes, porém sem ne-

De maneira geral, a implementação de cidades de maior porte a cada 100km da ferrovia e de menor-porte nesse sub-trechos, lembra a organização em núcleos proposta por Howard. Porém ao ser conformada em linha criou o desenvolvimento de cidades-satélite fora do plano original e sem algum planejamento. Outros aspectos que se assemelham é o uso amplo de vegetação e parques, além das avenidas largas e conformação circular dos bairros residenciais de baixa densidade.

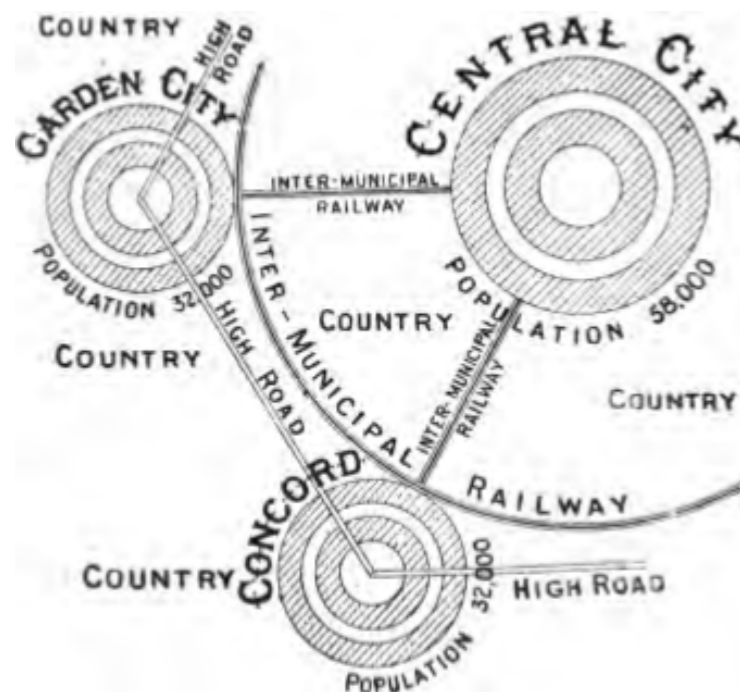


Figura 10 - Esquema Geral do conglomerado de Cidades Jardins. Fonte: Howard, 1902

cessitar a criação de infraestrutura em todos os núcleos.

Maringá é geralmente identificada como uma cidade-jardim no Brasil, especialmente pela alocação macro no Norte do Paraná. Como já descrito no histórico, a cidade foi implantada pela Companhia de Terras Norte do Paraná, o “braço imobiliário” da Parana Plantations Limited. Essa ligação com o capital e ideais britânicos trouxe grande influência no planejamento da cidade.

O RECORTE

A área escolhida localiza-se região central mais antiga da Cidade, compreendendo o espaço entre as Avenidas Brasil e Prudente de Moraes (Sul-Norte) e São Paulo-Paraná (Leste-Oeste).

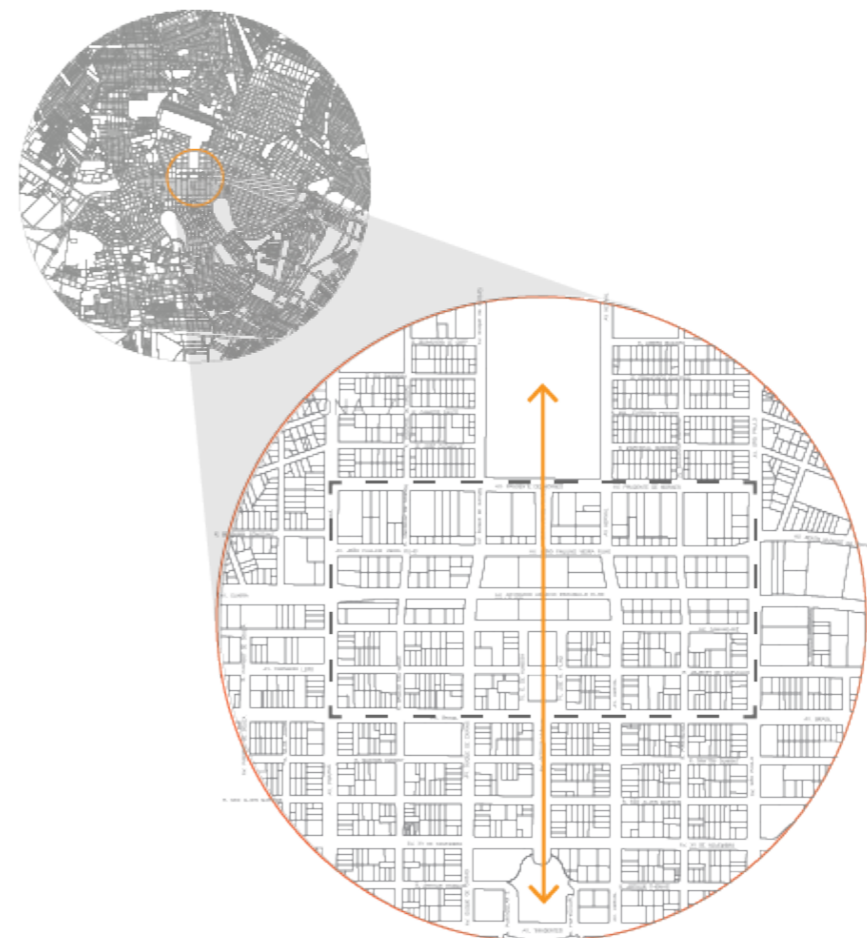


Figura 11 - Localização do Recorte na cidade.

O interesse na área surgiu após experiências e recorrentes relatos de problemas relacionados a usuários de drogas, prostituição e assaltos na região. Características que contrastam fortemente com as áreas adjacentes, que também centrais, são locais considerados seguros, tem movimento em diferentes horários do dia, e não apresentam as atividades que o recorte apresenta.

Histórico

O desenvolvimento do recorte acontece em 3 períodos e espacialidades devido, principalmente, a sua ligação com a linha férrea e seu pátio de manobras.

Nas implementações do plano original da cidade, a área central do recorte era marcada pela presença da estação ferroviária, o pátio de manobras dos trens e os armazéns relacionados a atividade.

A partir da década de 80, a passagem do trem pela superfície do núcleo urbano constituía um bloqueio de integração entre as diferentes partes da cidade e logo estudos sobre como alterar essa passagem foram desenvolvidos. Desses estudos, que incluíram projetos de um novo Centro Cívico pelo arquiteto Oscar Niemeyer, permaneceu apenas a idéia de alterar a passagem do trem para o subterrâneo em 1992. Após extensa negociação entre as diferentes esferas do poder público, a prefeitura da cidade propôs uma troca do terreno da Ferrovia no centro por outro localizado mais distante do centro

da cidade, possibilitando o parcelamento e a venda da área central.

No início dos anos 2000 persistia a idéia de manutenção do eixo monumental da cidade através da criação de um espaço com atividades de lazer e cultura, além da preservação da antiga rodoviária.

No entanto, esses planos não foram executados pela prefeitura, que não só construiu o Terminal Urbano rompendo a passagem pelo eixo, como demoliu a rodoviária em 2010 e a utiliza como estacionamento até a construção de um empreendimento privado que cederá um centro cultural à população.

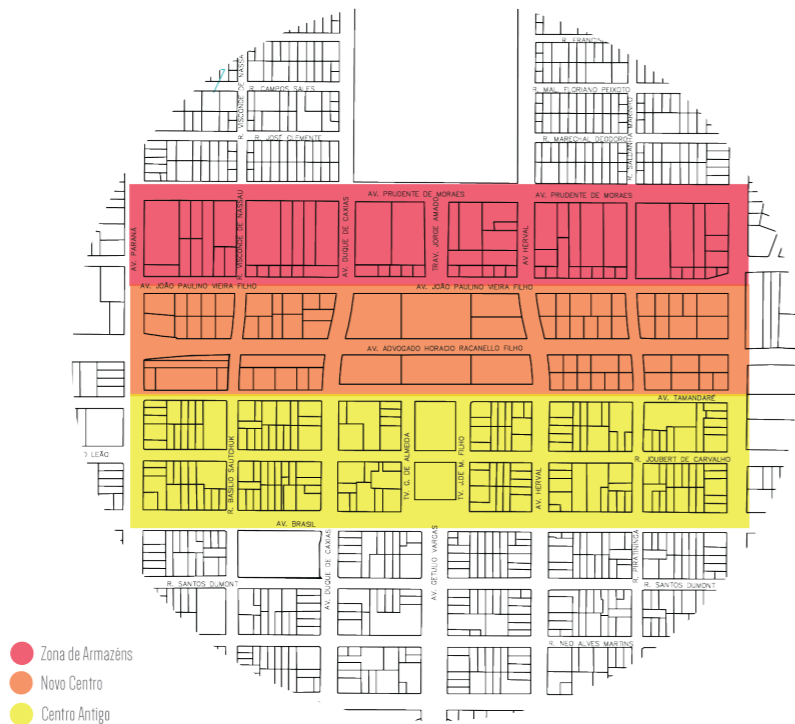


Figura 12 - Subdivisão do recorte.



Figura 13 - Vista da Área na década de 60, com rodoviária e Estádio ao fundo. Fonte: Dinossauros de Maringá, 2014

Figura 14 - Vista do terreno da antiga rodoviária



Figura 15 - Praça Raposo Tavares



Figura 16 - Terminal Urbano - Vãos utilizados como estacionamento.

Problemas

Apesar da sua localização central, intensa integração com a cidade e bairros e infra-estrutura, o recorte possui algumas ameaças ao seu desenvolvimento sadio.

O primeiro sendo a insegurança do local, a área apresenta intensa atividade durante o dia, especialmente na sua relação com o Terminal Urbano. Porém, o panorama não poderia ser mais distinto à noite e aos finais de semana, onde o esvaziamento do local gera insegurança e práticas como o consumo de drogas e a prostituição.

A área é povoada com vazios subutilizados como estacionamento, tornando o espaço extremamente desagradável para a travessia a pé e com alta propensão de permanecer como espaço residual devido a sua especulação.

Porém, apesar da grande oferta de espaços, a locação de alguns equipamentos públicos foi mal pensada e cria grandes barreiras a continuidade do eixo monumental, como o Terminal Urbano e o estacionamento no terreno da antiga Rodoviária, que é cercado em todo o seu perímetro.

Questionário

Para tentar compreender a percepção dos moradores da cidade sobre a área de estudo, foi realizado um questionário online que, divulgado através de redes sociais e conhecidos, obteve 54 respostas às suas 7 perguntas:

- Qual a sua faixa etária?
- Qual a sua escolaridade?
- Você já foi assaltado/furtado em algum local da cidade?
- Caso sim, onde?
- Das regiões destacadas a seguir, qual você considera mais insegura?
- Por quê?
- Das medidas a seguir, qual você gostaria de ver implementada na área?

O objetivo dessas sete perguntas passam por dois princípios: Compreender o perfil dos entrevistados e determinar a existência de alguma experiência de perigo na cidade, relacionando-a com a sensação de insegurança.

Formulário de Pesquisa sobre Maringá

A presente pesquisa busca determinar a qualidade urbana de Maringá e suas áreas compreendidas como negativas por seus habitantes. O formulário é anônimo, e os dados pessoais requisitados são para possibilitar a determinação dos perfis entrevistados.

* Required

Você já foi assaltado/furtado em algum local da cidade? *

- Sim
 Não

Se sim, onde?

Das áreas destacadas a seguir, qual você considera a mais insegura? *

- Área 1 (Zona 2 próximo ao Instituto de Educação)
 Área 2 (Zona 2 próximo ao Parque do Ingá)
 Área 3 (Centro próximo a Prefeitura)
 Área 4 (Proximidades da Av. XV de Novembro)
 Área 5 (Proximidades da antiga Rodoviária e atual Terminal Urbano)
 Área 6 (Novo Centro)

Áreas Centrais 1 a 6



Descreva o motivo que torna essa área mais insegura. *

Das medidas a seguir, quais você gostaria de ver implementadas na área? *

- Aumento na presença policial
 Maior fluxo de pessoas em diferentes horários
 Melhor iluminação
 Comércio de padrão mais elevado
 Manutenção dos espaços públicos

Qual sua faixa etária? *

- 0-15 anos
 15-30 anos
 30-45 anos
 45-60 anos
 60+ anos

Qual a sua escolaridade? *

- Ensino Fundamental Incompleto
 Ensino Fundamental Completo
 Ensino Médio Completo
 Ensino Superior Incompleto
 Ensino Superior Completo
 Pós-Graduação (Mestrado e Doutorado)
 Other:

Submit

Never submit passwords through Google Forms.

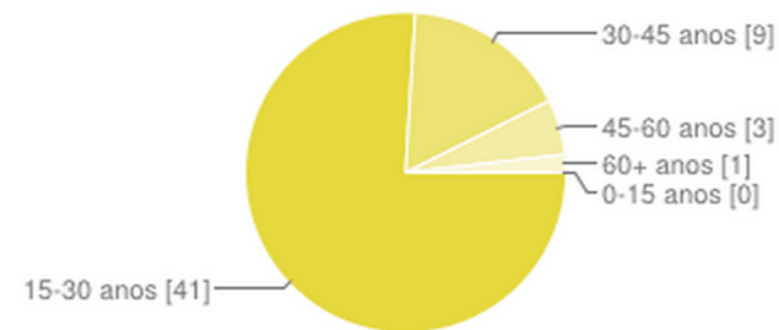
100%: You made it.

Powered by Google Forms

This content is neither created nor endorsed by Google. Report Abuse - Terms of Service - Additional Terms

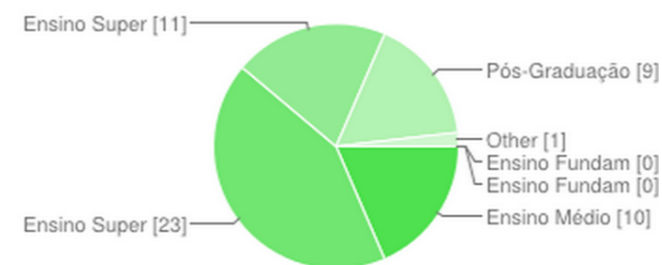
Figura 17 - Visualização do questionário online

Qual sua faixa etária?



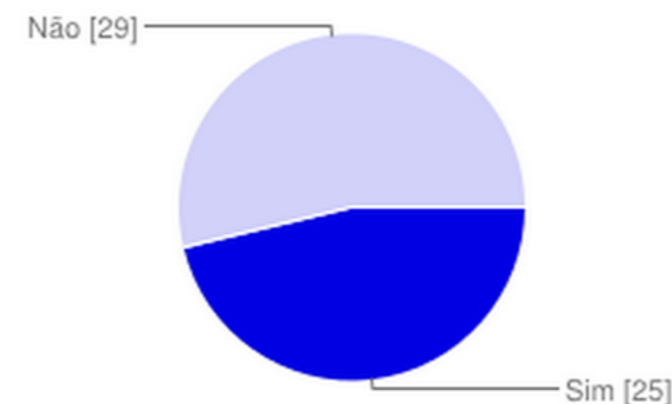
Faixa Etária	Quantidade	Porcentagem
0-15 anos	0	0%
15-30 anos	41	76%
30-45 anos	9	17%
45-60 anos	3	6%
60+ anos	1	2%

Qual a sua escolaridade?



Escolaridade	Quantidade	Porcentagem
Ensino Fundamental Incompleto	0	0%
Ensino Fundamental Completo	0	0%
Ensino Médio Completo	10	19%
Ensino Superior Incompleto	23	43%
Ensino Superior Completo	11	20%
Pós-Graduação (Mestrado e Doutorado)	9	17%
Other	1	2%

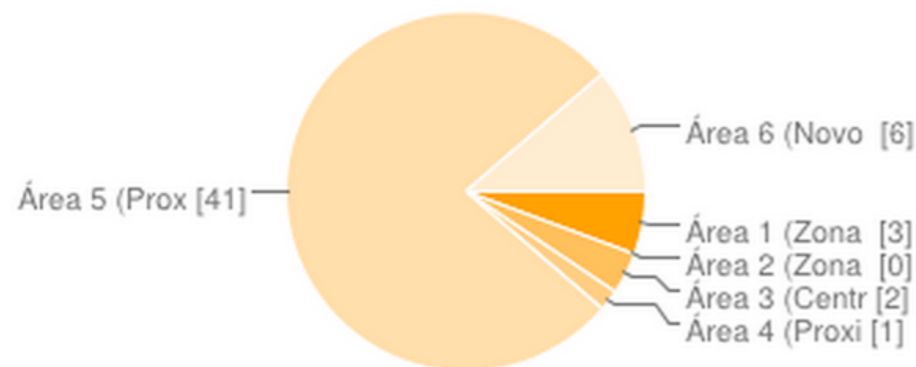
Você já foi assaltado/furtado em algum local da cidade?



Resposta	Quantidade	Porcentagem
Sim	25	46%
Não	29	54%

Figura 18, 19 e 20 - Gráficos com resultados do questionário. Fonte: Google Forms, 2014

Das áreas destacadas a seguir, qual você considera a mais insegura?



Área 1 (Zona 2 próximo ao Instituto de Educação)	3	6%
Área 2 (Zona 2 próximo ao Parque do Ingá)	0	0%
Área 3 (Centro próximo a Prefeitura)	2	4%
Área 4 (Proximidades da Av. XV de Novembro)	1	2%
Área 5 (Proximidades da antiga Rodoviária e atual Terminal Urbano)	41	77%
Área 6 (Novo Centro)	6	11%

Figura 21 - Gráficos com resultados do questionário. Fonte: Google Forms, 2014

POR QUÊ?

“Prostituição e tráfico de drogas”

“falta de revitalização da praça raposo tavares que se tornou um reduto de usuários de crack”

“Por ser uma das mais antigas e ficar abandonada após a demolição da rodoviária.”

“Praças abandonadas, muitos usuários de drogas, e zona de prostituição.”

“Praças abertas com pouca movimentação no período noturno.”

“tráfico de drogas em grande parte da área central e trânsito de pessoas desocupadas na praça Raposo Tavares.”

“Grande fluxo de pessoas que parecem suspeitas. Pode parecer preconceito, mas eu não andaria lá sozinho sem motivo.”

“A área 5 é mais insegura pois tanto a praça da antiga rodoviária, quanto as ruas da região são ocupadas à noite por usuários de drogas. Além disso, por se tratar de uma região central da cidade, ela é praticamente toda ocupada apenas por edificações comerciais, o que acarreta um esvaziamento abrupto após o horário comercial.”

A maioria dos entrevistados (88%) respondeu que considera a região do recorte como a mais insegura do centro da cidade, e os motivos que se repetem em diversos depoimentos: prostituição e drogas.

Quando contrastamos tais resultados com as experiências de assalto torna-se evidente como é subjetivo a sensação de segurança de um espaço. Já que pessoas que tiveram experiências ruins em outros lugares, apontam a região 4 e 5 como mais insegura devido as características de uso.

Das medidas a seguir, quais você gostaria de ver implementadas na área?

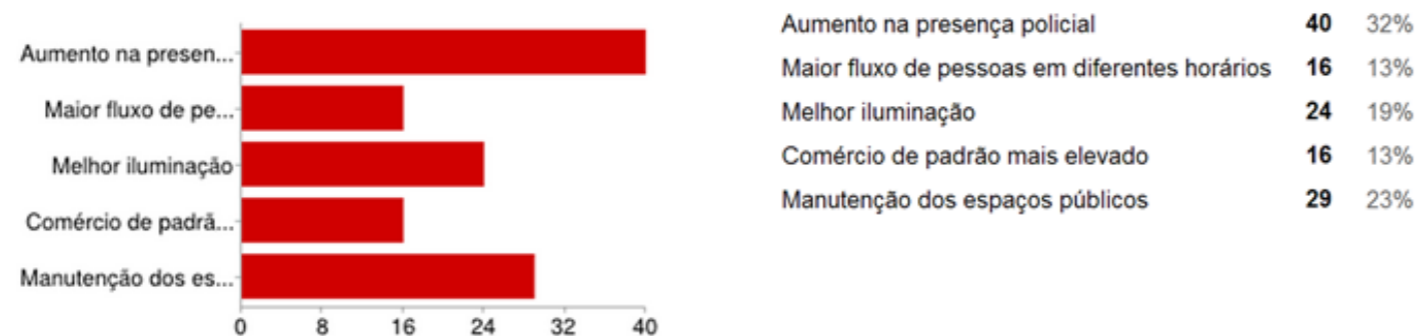


Figura 22 - Gráficos com resultados do questionário. Fonte: Google Forms, 2014

Além disso, na percepção dos usuários, coisas pontuais como Aumento na presença policial e Manutenção dos espaços públicos poderiam melhorar o problema da insegurança da área.

Análises

Para tentar compreender as origens dos problemas da área e a sua conformação, realizou-se uma análise dos seus diversos componentes físicos, como Sistema Viário, Usos, Gabaritos e Equipamentos. Em seguida, estas foram comparadas com os bairros do entorno.

Sistema Viário

Por estar localizada no centro exato do Plano Original da cidade, a área é circundada por Vias Arteriais que possuem importância na conexão interbairros, como as Avenidas Brasil, Paraná e São Paulo. Além disso é cruzada por Avenidas e Ruas que percorrem toda a região central, tornando-a bem conectada nas diferentes escalas urbanas. Tais características, criadas no lançamento inicial da cidade, justificam a localização do Terminal Urbano da cidade na área, bem como da antiga Rodoviária.

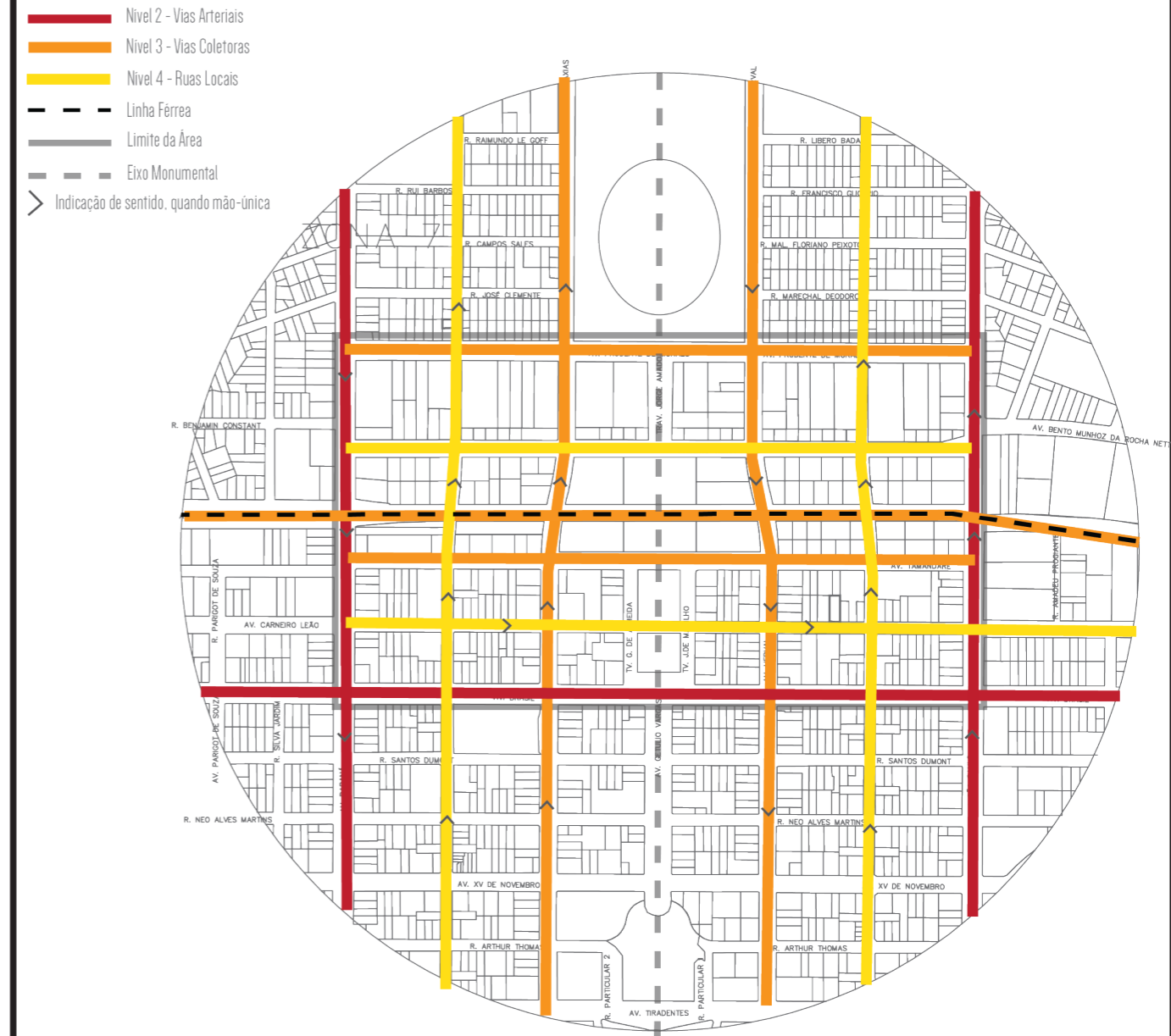


Figura 23 - Sistema Viário do recorte.

Uso e Ocupação

A partir da análise do grão e dos usos da área é possível observar 2 correntes: das áreas que já eram construídas e permaneceram com alterações em níveis diferentes e as que eram vazias e foram adaptadas ao uso previsto a partir do seu loteamento.

Na primeira categoria, a região do Centro Antigo devido à sua ocupação logo no início da cidade e próximo ao ponto de chegada concentra usos comerciais de pequeno grão assim como pequenos hotéis. Com a saída do terminal rodoviário dessa localização os hotéis da região caíram em franca decadência, absorvendo usos ilícitos como a prostituição.

Na região dos armazéns ocorreu pouca alteração no tamanho dos lotes e as edificações foram apropriadas para diferentes usos, em sua maioria comerciais mas também abarcando algumas instituições.

Já a maior alteração consiste na região do Novo Centro, que por ser um vazio foi loteada e organizada do início. Nessa área é possível observar um grande número de edificações mistas que são incentivadas pelo plano diretor.

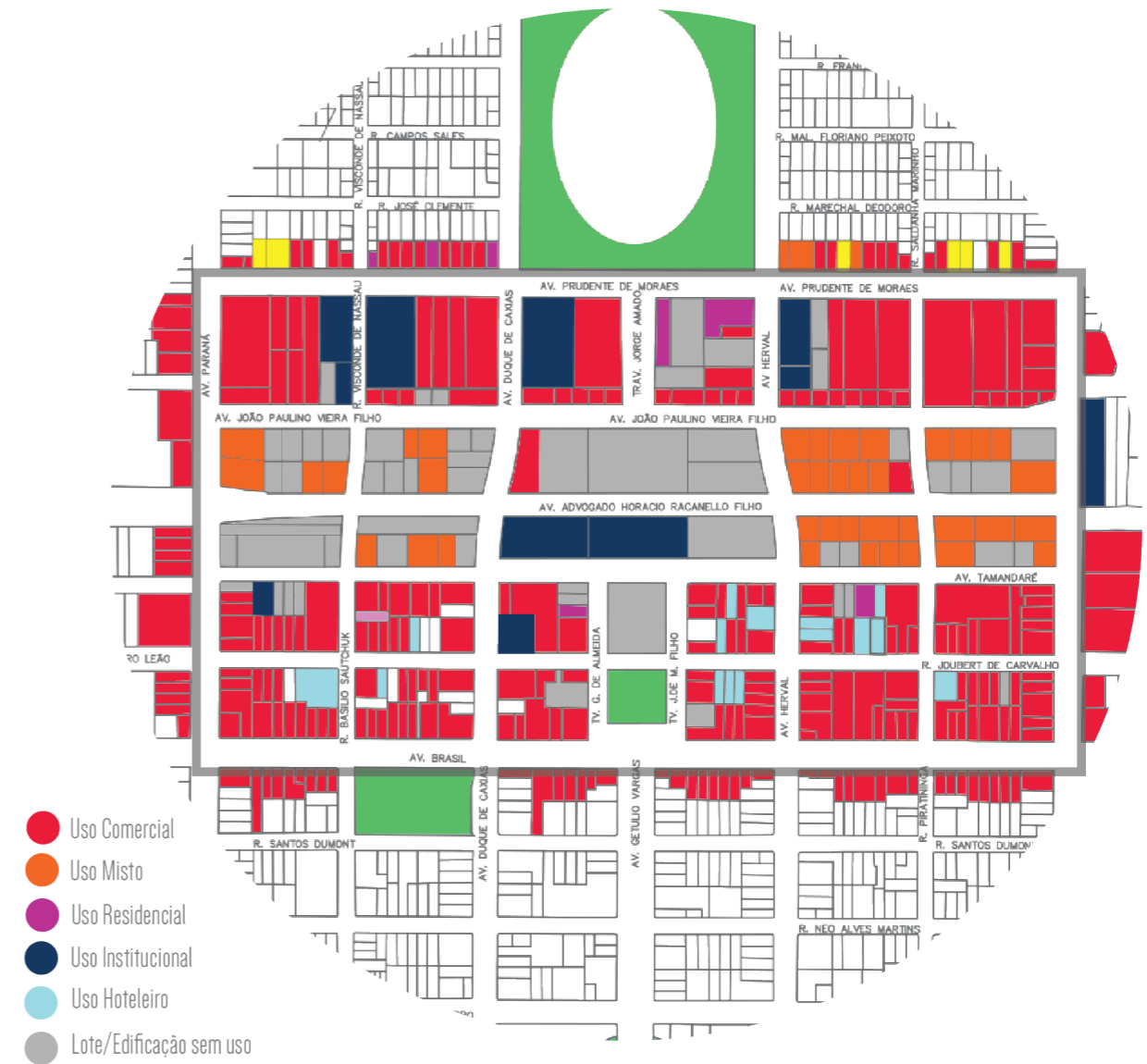
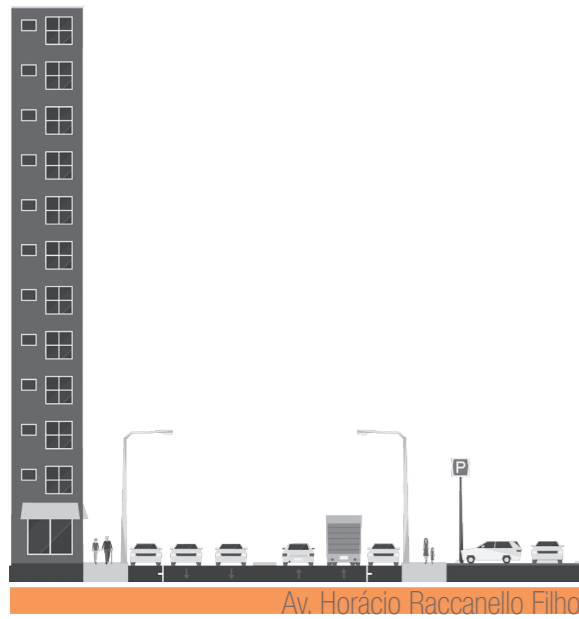


Figura 24 - Mapa de Uso e Ocupação



Av. Horácio Raccanello Filho



Ruas Perpendiculares - Novo Centro

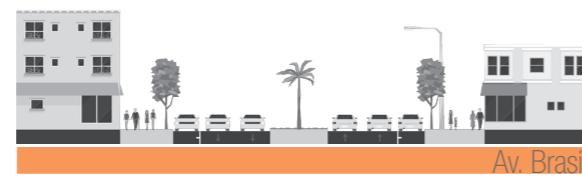
Figura 25 - Perfis das Vias. Fonte: StreetMix, 2014



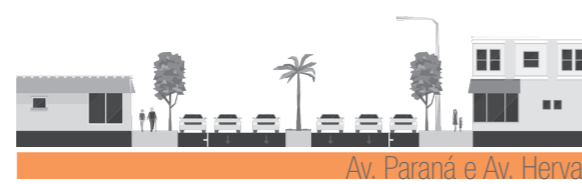
Ruas Perpendiculares - Centro Antigo



Av. Duque de Caxias e Av. São Paulo



Av. Brasil

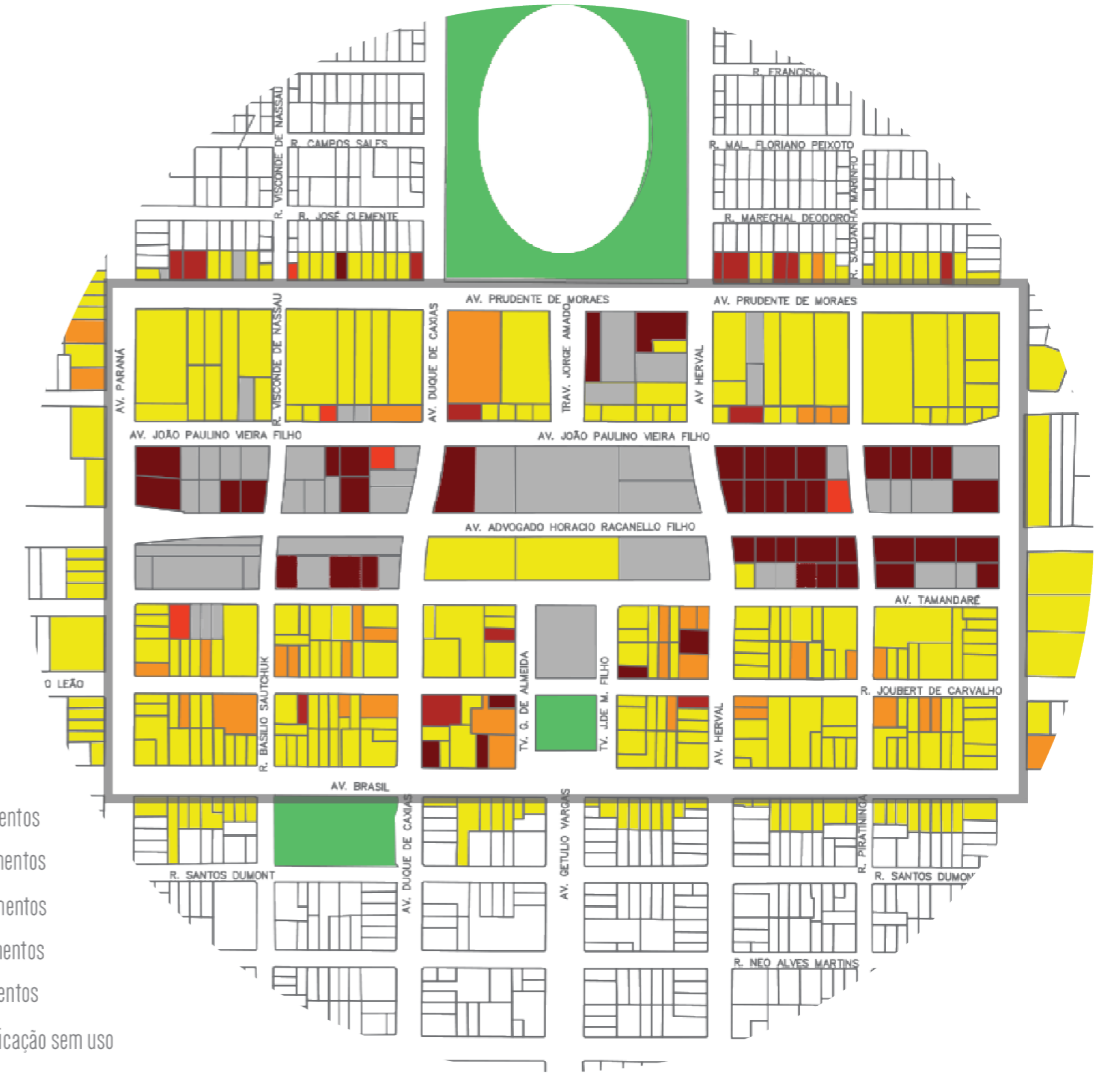


Av. Paraná e Av. Herval

Figura 26 - Perfis das Vias. Fonte: StreetMix, 2014

Gabarito

O recorte é marcado por um gabarito baixo em sua maioria, devido a sua composição majoritariamente antiga e pelos vazios ainda existentes. No entanto é bem marcada a verticalização da região do Novo Centro, onde edificações de mais de 10 pavimentos estão sendo construídas em praticamente todos os lotes.



- 1-2 pavimentos
- 3-4 pavimentos
- 5-6 pavimentos
- 7-8 pavimentos
- 8+ pavimentos
- Lote/Edificação sem uso

Figura 27 - Mapa de Gabaritos

Equipamentos

Devido a sua localização no eixo monumental da cidade, o recorte se articula com diversos equipamentos públicos importantes da cidade. Estes são, de baixo para cima, o Paço municipal e a Biblioteca, o Terminal Urbano e o Estádio Willie Davis e complexo esportivo.

Além desses, vale destacar a presença da edificação do antigo Cine Teatro Plaza nas proximidades da Praça Raposo Tavares, da Pontifícia Universidade Católica próxima ao Mercado Municipal e algumas escolas de nível Fundamental e Médio.



Figura 28 - Equipamentos existentes

Bairros do Entorno

O recorte proposto, devido a sua localização central, é circundado pelos bairros propostos no plano original, a maioria com suas características de ocupação ressoante com o que organizado anteriormente.

A **Zona 01**, prevista como região central e comercial da cidade, agregou também a função de habitação em densidade na região próxima ao Parque do Ingá. Atualmente é a região com maior densidade e renda por domicílio do município. A área é classificada com ZC pelo Plano Diretor, permitindo usos mistos e incentivando densidade, o que ocorre de maneira espontânea na área através da alternância de edificações residenciais com lojas, serviços e edificações mistas.

Já a **Zona 02** com sua localização privilegiada entre os dois parques mantém quase por completo as disposições do plano original. É uma área de baixa densidade com predomínio do uso residencial de alto poder aquisitivo. Vale ressaltar que isso deve a manutenção dessa área através da legislação municipal que a privilegia em detrimento de outras.

A **Zona 03** devido a sua proximidade ao uso industrial seria a chamada Vila Operária, destinada a habitação dos funcionários dessa região. Porém com o processo de especulação ocorrido teve seu caráter bastante alterado e apesar de ainda ostentar edificações de menor gabarito, possui previsões de expansão da região central.

A **Zona 04** foi planejada e é uma região de baixa densidade majoritariamente residencial, com algum comércio em suas avenidas principais. O bairro mimetiza a região da Zona 02 em sua composição e proximidade de renda da sua população.

Por fim, a **Zona 07** que circunda a Universidade Estadual, possui um caráter mais diverso, com tipologias usos distintos, marcado principalmente pela grande quantidade de estudantes.

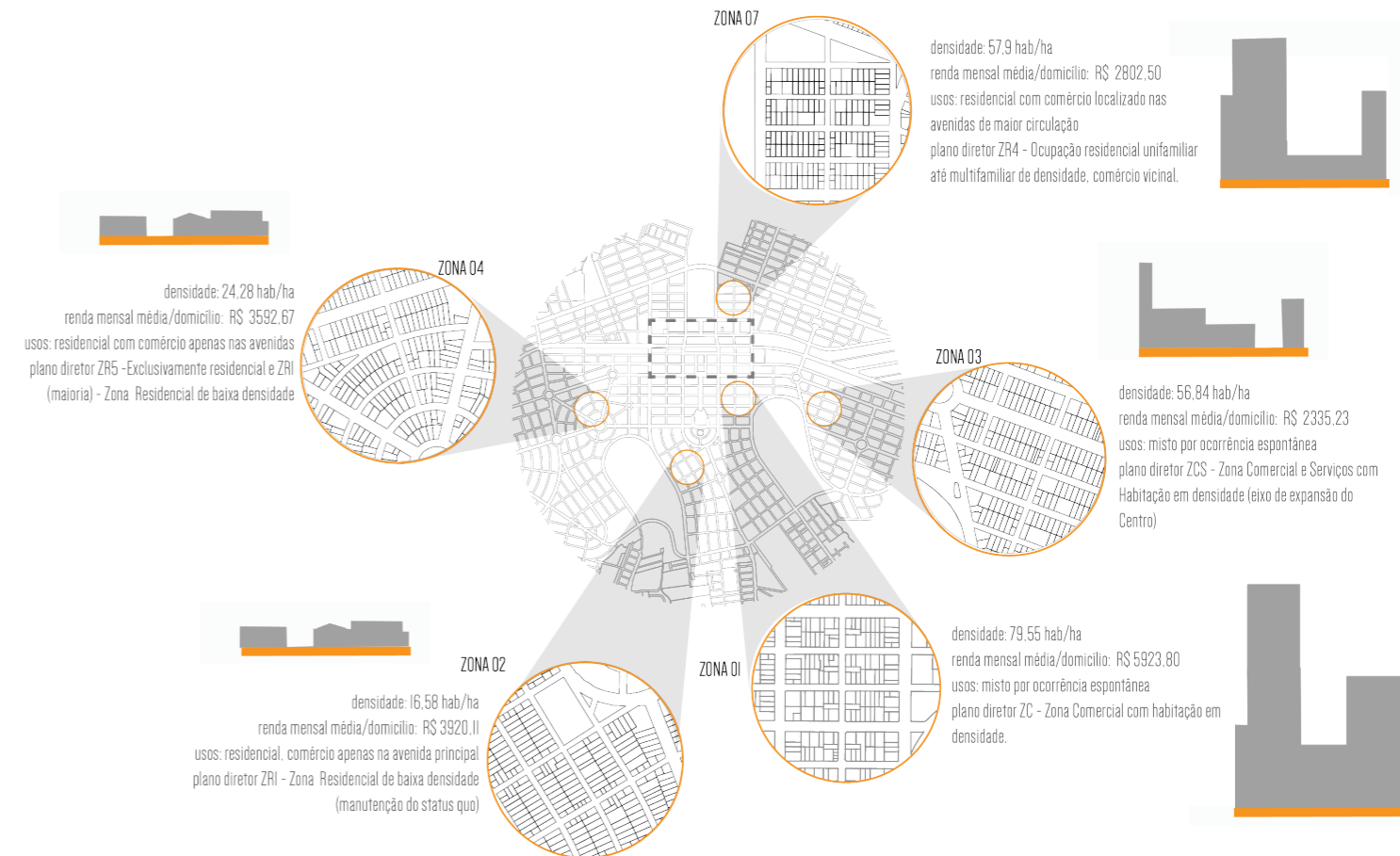


Figura 29 - Características dos bairros do entorno.

Plano Diretor

O plano diretor vigente de Maringá, sancionado em 2006, divide a cidade em diversas zonas a partir das definições de uso e densidade. As principais, de maneira sintetizada, para compreensão do recorte organizam-se em:

I - Zona Central - ZC - Usos de comércio e serviços centrais e vicinais; atividades de animação e a concentração de empregos; uso residencial com padrão de ocupação multifamiliar de alta densidade;

II - Zona de Comércio e Serviços Setoriais - ZCS - Usos de comércio e serviços especializados de atendimento à economia e à população, além do uso residencial com padrão de ocupação multifamiliar de alta densidade;

IV - Zonas Residenciais - ZR - destinadas ao uso residencial em caráter exclusivo ou predominante, subdividem-se em:

a) Zona Residencial Um - ZR1 - exclusivamente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar de baixa densidade, permissível a atividade individual de autônomos e profissionais liberais no próprio domicílio

c) Zona Residencial Três - ZR3 - residencial, com padrão de ocupação unifamiliar, bifamiliar ou multifamiliar de média densidade;

d) Zona Residencial Quatro - ZR4 - residencial, com padrão de ocupação unifamiliar, bifamiliar ou multifamiliar de alta densidade, permitidos comércio e serviços centrais e vicinais;

VI - Zonas Especiais - ZE - destinadas a abrigar padrões urbanísticos específicos em áreas onde haja a presença de atividades, usos ou funções urbanas de caráter excepcional, não enquadráveis nas zonas definidas neste artigo

A partir de uma análise rápida sobre as proposições de densidade so plano para a região central da cidade é possível observar a predileção pela expansão do centro no eixo da Av. Brasil e ao Norte, preservando os bairros residenciais ao sul e densificando a região dos vetores de expansão da cidade, além da inexistência de ZEI's nas proximidades do centro

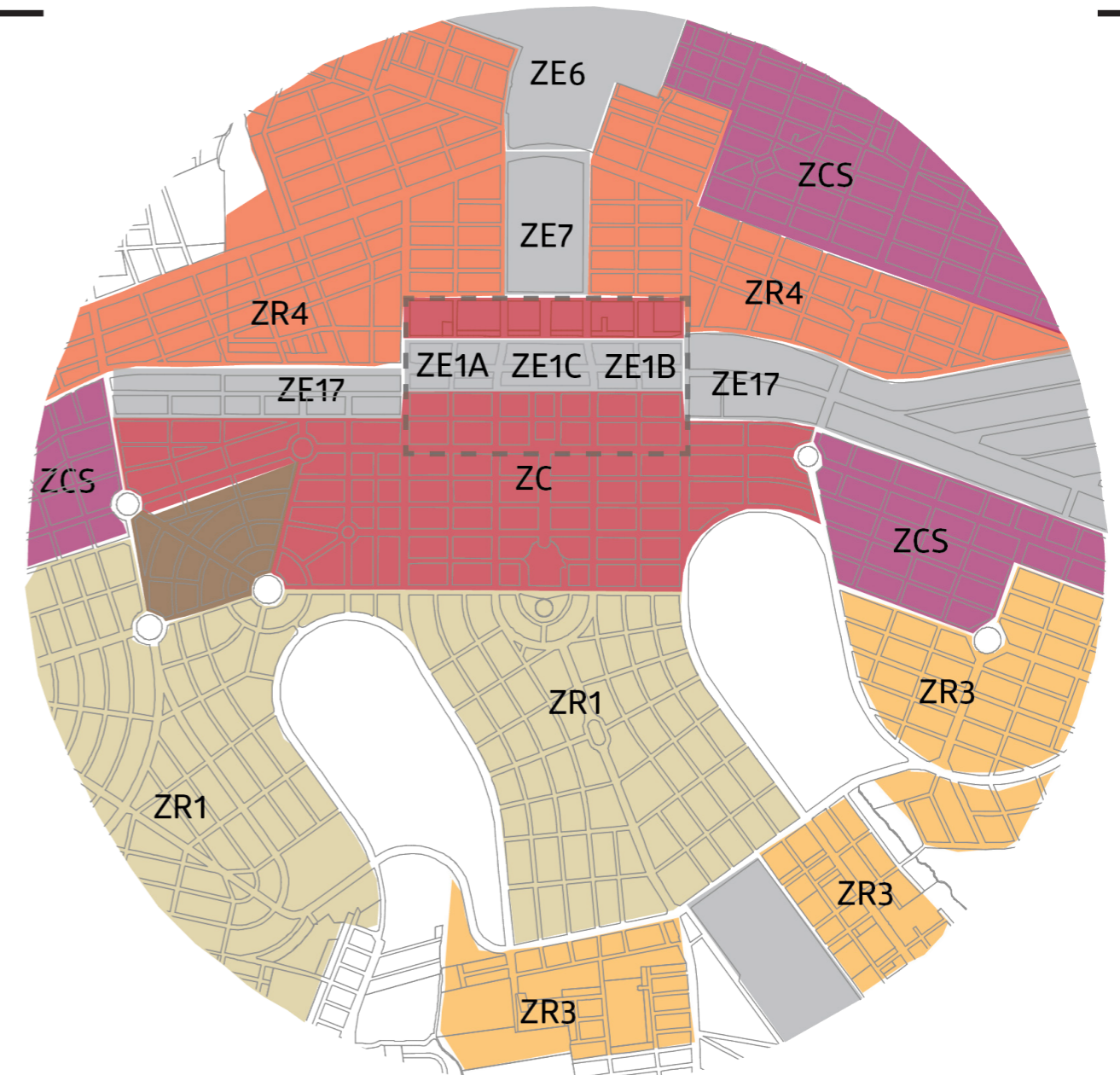


Figura 30 - Plano Diretor Municipal. Fonte: Prefeitura de Maringá, adaptado pelo autor.

Porém na região do recorte estão dispostos basicamente dois tipos de Zona, Central e Especial, das quais iremos analisar mais profundamente, a partir de seus usos permitidos e parâmetros de ocupação.

ZONA	USOS PERMITIDOS	USOS PERMISSÍVEIS	USOS PROIBIDOS
ZC	COMÉRCIO E SERVIÇOS CENTRAIS E VICINAIS. OCUPAÇÃO MULTIFAMILIAR.	PEQUENAS INDÚSTRIAS NÃO INCOMODAS, NOCIVAS, OU PERIGOSAS, LIGADAS AO COMÉRCIO VAREJISTA.	TODOS OS DEMAIS USOS.
ZCS	USOS PERMITIDOS NA ZC. COMÉRCIO E SERVIÇOS SETORIAIS.	USOS PERMISSÍVEIS NA ZC. INDÚSTRIAS NÃO NOCIVAS, NEM PERIGOSAS.	TODOS OS DEMAIS USOS.
ZI1	INDÚSTRIAS NÃO NOCIVAS NEM PERIGOSAS.	POSTOS DE COMBUSTÍVEIS E SERVIÇOS.	TODOS OS DEMAIS USOS.
ZI2	INDÚSTRIAS INCOMODAS E NOCIVAS.	USOS PERMISSÍVEIS NA ZI1.	TODOS OS DEMAIS USOS.
ZE1	GLEBAS A E B: COMÉRCIO E SERVIÇOS CENTRAL E VICINAL. OCUPAÇÃO MULTIFAMILIAR.	COMÉRCIO E SERVIÇOS VICINAIS.	GLEBAS A E B: TODOS OS DEMAIS USOS.
	GLEBA C: EQUIPAMENTOS SOCIAIS E COMUNITÁRIOS. EQUIPAMENTOS CULTURAIS.	COMÉRCIO E SERVIÇOS CENTRAIS DE INTERESSE DO PODER PÚBLICO.	GLEBA C: TODOS OS DEMAIS USOS.

ZONAS	DIMENS. MÍNIMA DE LOTES MEIO DE QUADRA / ESQUINA TESTADA (m) / ÁREA (m²)	ALTURA MÁXIMA DE EDIFIC. (m)	COEFIC. MÁXIMO DE APROV. (un.)	TAXA MÁXIMA DE OCUPAÇÃO DO LOTE (1) (%)	AFASTAMENTO MÍNIMO DAS DIVISAS (m)								
					FRONTAL R=RES C=COM.	LATERAIS				FUNDOS			
						ATÉ 02 PAV. S/ ABERT. C/ ABERT.	ATÉ 08 PAV	ATÉ 15 PAV	ATÉ 20 PAV	+ 20 PAV	ATÉ 02 PAV. S/ ABERT. C/ ABERT.	+ 2 PAV.	
ZC	13 / 520 15 / 600	COTA 610, C/ OUT. COTA 650	4,5 C/ OUT. 6,0	TÉRR. E 2º PAV. 90 TORRE 50	R=5 / C=DISP.	S=DISP / C=1,5.	2,5	3	4	5	S=DISP / C=1,5.	5	
ZCS	13 / 520 15 / 600	COTA 610, C/ OUT. COTA 650	3,5 C / OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 90 TORRE 50	R=5 / C=DISP.	S=DISP / C=1,5.	2,5	3	4	5	S=DISP / C=1,5.	5	
ZI	1	20 / 1000 30 / 1500	TERR + 1	1,6	TÉRR. E 2º PAV. 80	5	2,5	-			2,5	-	
	2												-
ZE	1	CONFORME PROJETO DE PARCELAMENTO	COTA 610, C/ OUT. COTA 650	6	TÉRR. SOBRELOJA 90 TORRE 50	3 ZERO 3	ZERO	3,5	5	6	7	S=DISP / C=1,5.	5
	16	40 / 4000	2 PAV., C/ OUT. COTA 650	1,4 C/ OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 50 TORRE 30	10	3,5	5	7,5	10	12,5	5	10
	17	20 / 1000	COTA 610, C/ OUT. COTA 650	3,5 C/ OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 60 TORRE 40	5	S=DISP / C=1,5.	2,5	4,5	6	7	2,5	5
	18	40 / 4000	COTA 610, C/ OUT. COTA 650	3,5 C/ OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 60 TORRE 40	10	3,5	5	7,5	10	12,5	5	10
ZEIS	10 / 200 13 / 260	TERR. + 1	1,6	TÉRR. E 2º PAV. 80	3	S=DISP / C=1,5.	-				S=DISP / C=1,5.	-	
	VARIÁVEL	TERR. + 3											TÉRR / DEMAIS 80

Figura 31 - Tabelas de Uso e Ocupação. Fonte: Prefeitura de Maringá

A partir da observação mais detalhada dos índices previstos pelo plano diretor de Maringá para o recorte de intervenção é possível compreender que a intenção para a região do Novo Centro é de replicar as características encontradas na região da Av. XV de Novembro, com alta densidade e uso misto de alto-poder aquisitivo.

A medida de gabarito utilizada na cidade é a partir de uma cota do nível do mar, ou seja, prevê uma composição de altura final constante, mesmo com as alterações de relevo. Como Maringá está localizada aproximadamente à 555m do nível do mar, a cota 610 significaria edificações de 18 andares sem outorga onerosa, e com a compra da outorga de 30 andares (cota 650).

Além disso é possível perceber um grande incentivo às edificações com embasamento comercial, permitindo menores afastamentos e maiores taxas para os primeiros pavimentos.

ESTUDOS DE CASO

Para auxiliar no desenvolvimento de diretrizes e espacialização do projeto, foram escolhidos três estudos de caso em escala urbana, um brasileiro e dois estrangeiros.

C-LIFE – Vencedor do Concurso Low2No– Helsinki – ARUP

A proposta vencedora do Concurso para a criação de um novo bairro em Helsinki – Finlândia se autodenomina “C-Life – City as a Living Factory of Ecology” e além do grande enfoque em emissão zero de carbono propõe diversas iniciativas urbanísticas positivas.

Seus sete princípios se organizam em:

1. A cidade como fábrica de ecologia: a criação de um bairro que seja baseado em princípios ecológicos.
2. A mistura: que exista uma intensa relação entre Habitar, Lazer, Inovação e Empreendedorismo.
3. Emissão negativa de Carbono: criação de soluções de redução para emissão de carbono que sejam replicáveis
4. Replicabilidade de edificações: que as soluções propostas se organizem em um processo de Projeto, Demonstração, Encanto e Difusão dos conceitos aplicados
5. Ferramentas para a mudança: que o processo de tomada de decisões seja acessível e transparente a todos moradores.
6. Mudança de comportamento: implementação de iniciativas para alteração do comportamento humano em relação a sustentabilidade.



Figura 32 e 33 - Imagens do projeto C-Life Fonte: C-Life Strategy Manual, 2009.

7. Empreendimento credível: a realização de um projeto concreto e viável.

Todos estes combinados propõe um ambiente que demonstra como viver, trabalhar, se divertir e aprender, produzindo inovação que beneficie a população, o meio-ambiente e a economia.

Os incentivos para criar esse ambiente se localizarão na atração de empresas inovadoras, regulação do aluguel de 30% das unidades habitacionais para manutenção da diversidade social e descontos no financiamento das unidades para funcionários da área reduzindo o tempo de deslocamento casa-trabalho.

Já as iniciativas físicas se organizam nas diferentes escalas do projeto:

Bairro

A disposição das ruas segue a separação de espaços públicos, semi-públicos e privados de acordo com o tipo de veículo que transita. Boulevares tem alto tráfego e trams, Ruas tem tráfego local e Vieiras são exclusivas a pedestres e ciclistas. O bairro também terá estacionamento mínimo, com a opção de um clube de aluguel de veículos elétricos.

Além disso, as edificações possuem gabarito determinado a partir da sua proximidade a água com a criação de um parque próximo, e praças de vizinhança no térreo e em patamares elevados, incentivando o senso de comunidade entre os moradores.

Edificações

As edificações propostas se organizam com um embasamento maior e torre mais delgada de acordo com as funções propostas. O andar térreo possuirá atividades relacionadas com o movimento do público, seguida por escritórios e studios no primeiro e segundo andar e residências nos seguintes, onde a espessura das torres favorece a ventilação e a insolação.

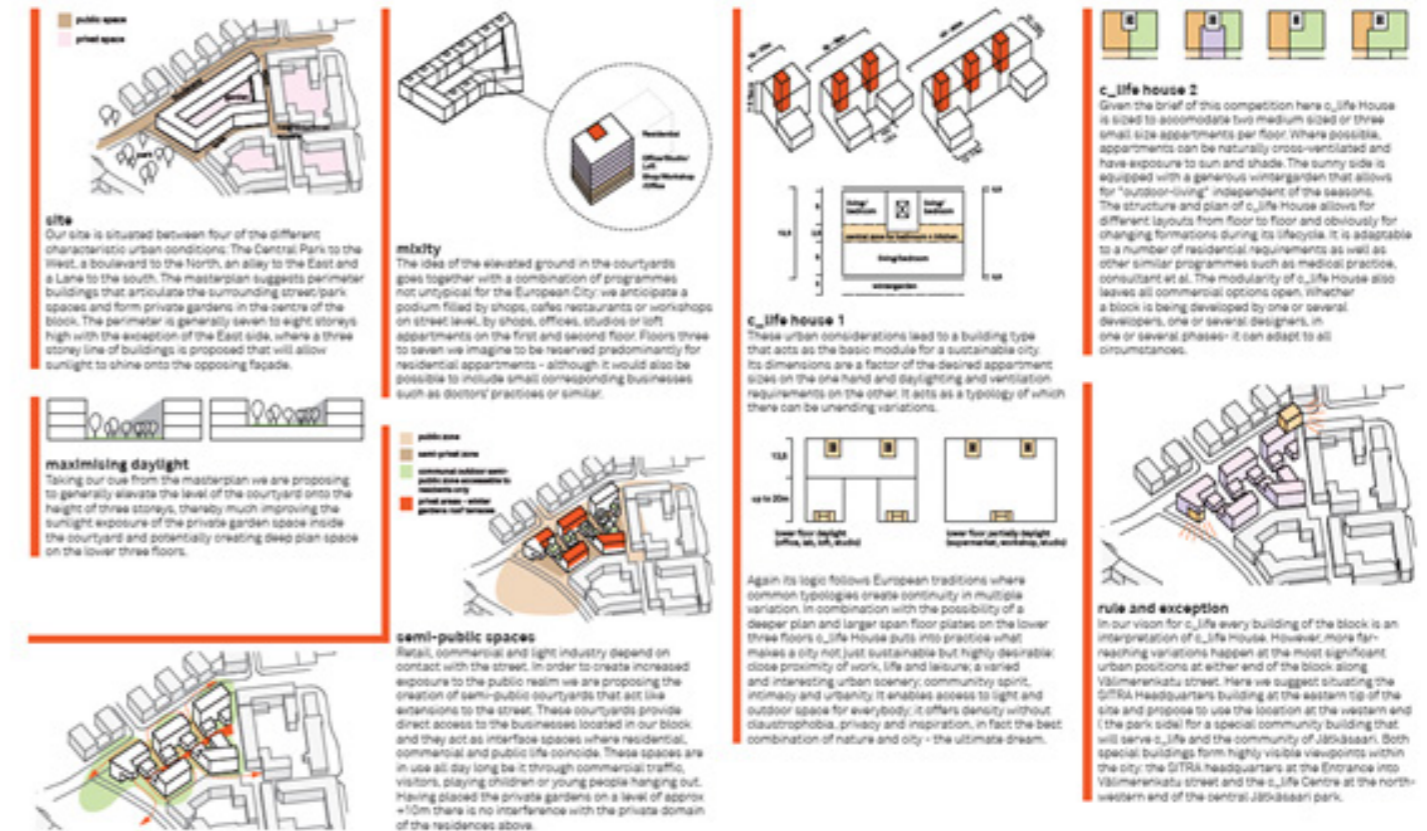


Figura 34 - Imagens do projeto C-Life Fonte: C-Life Strategy Manual, 2009.

ZAC Boissière Acacia – Montreuil, Paris – SOA Architectes

O projeto foi desenvolvido a partir de um ZAC – Zone d'Aménagement Concerté que em tradução livre consiste em “Áreas em que uma autoridade ou instituição pública são decide intervir para conduzir ou desenvolvimento de terra e/ou equipamentos, incluindo aqueles que comunidade ou instituição adquiriu ou irá adquirir para atribuir ou licenciá-los posteriormente à desenvolvedores públicos ou privados” (Fief des Dompierres, 2014)

O terreno em questão foi uma doação de 13ha que pertenciam ao órgão gerenciador da água em Paris e onde se localizam alguns reservatórios. O plano foi de desenvolver um quarteirão misto com 900 unidades habitacionais, das quais 40% deveriam ser de interesse social, além de equipamentos como creche e escolas maternal e fundamental. (Ville de Montreuil, 2014)

Os blocos determinados pelo Masterplan foram desenvolvidos pelo escritório SOA Architectes de Paris.

Foram executadas quadras com o seu interior liberado para uso comum e com edificações conformando os espaços. Estas também tem suas alturas organizadas para otimizar a insolação.

Além disso, os arquitetos procuraram minimizar a intervenção nos espaços verdes, mantendo-os como jardins elevados nos prédios.

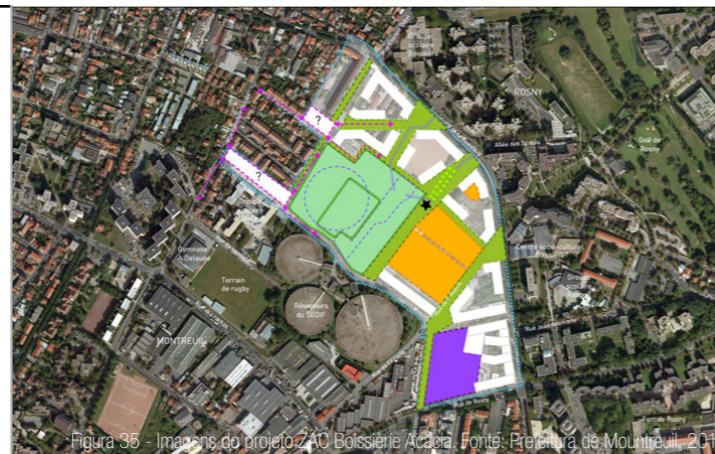


Figura 35 - Imagens do projeto ZAC Boissière Acacia. Fonte: Prefeitura de Montreuil, 2014



Figura 36 e 37 - Imagens do projeto ZAC Boissière Acacia. Fonte: SOA Architectes, 2014



Projeto 04 – Premiado na categoria 03 do Concurso de Ensaio Urbanos para São Paulo – Nathália C. Pantolfi

O propósito de escolher esse projeto dentre os vários premiados no Concurso de Ensaio Urbanos para São Paulo, promovido pelo IAB-SP, foi o método com o qual o tema foi abordado pelos participantes, a partir de ideais de cidade norteadores da proposta.

Os ideais considerados como imprescindíveis eram: os interesses coletivos sobre os individuais, a participação da população na tomada de decisões, a eliminação de barreiras, a diversidade social, espaços plurifuncionais e a relação com os recursos naturais.

Para atingir tais objetivos, agruparam-se ações que trariam as características desejadas ao espaço urbano:

Interagir: Criar a possibilidade de interação física e visual entre os domínios público e privado

Habitar: Aproveitar o pavimento térreo para uso como habitação, utilizando níveis para privacidade

Proteger: Criar coberturas e elementos que protejam o pedestre.

Fluir: Incentivar aberturas e conexões nas edificações através de galerias e praças.

Diversificar: Estabelecer diferentes usos e composições de fachada, combatendo a monotonia.

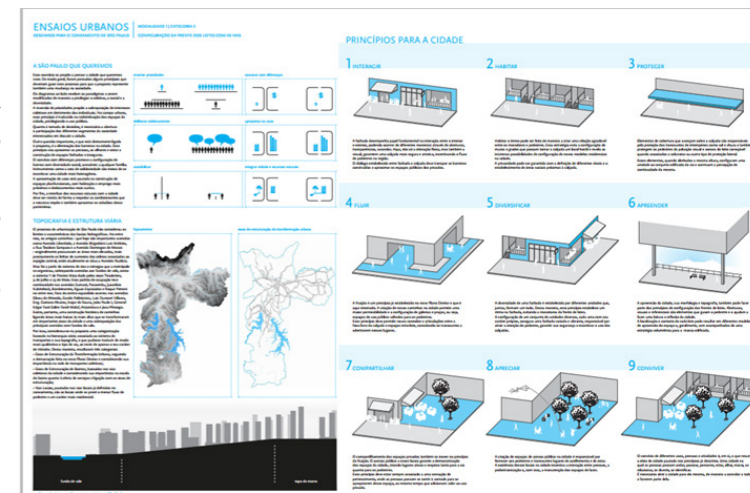
Aprender: Utilizar aberturas, visuais e referenciais da cidade para a compreensão e localização do pedestre.

Compartilhar: Favorecer a abertura de espaços privados para o público, criando atividades e espaços ampliados de circulação.

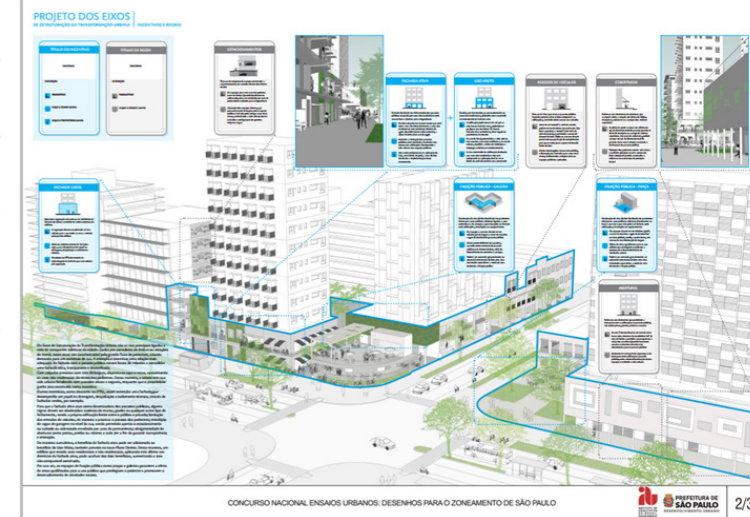
Aprender: Aumento da criação de espaços públicos na cidade

Conviver: Convívio de diferentes usos, pessoas e atividades no espaço urbano.

Para implementar tais ações foram criados dois tipos de intervenção, através de incentivo e regulamentação municipal, que desenham um novo espaço de rua.



CONCURSO NACIONAL ENSAIOS URBANOS: DESENHOS PARA O ZONEAMENTO DE SÃO PAULO



CONCURSO NACIONAL ENSAIOS URBANOS: DESENHOS PARA O ZONEAMENTO DE SÃO PAULO

Figura 38 e 39 - Imagens do projeto. Fonte: IAB-SP, 2014

DIRETRIZES GERAIS

A partir das análises realizadas e conclusões chegadas sobre a posição e relação do recorte na cidade e nas imediações, é possível estabelecer duas necessidades principais, e as ações que se seguem para atingí-los:

DIVERSIFICAR

- Criar variação nas tipologias e usos empregados na região do Novo Centro, encorajando indústrias compactas e limpas, como as tecnológicas e criativas.
- Incentivar edificações de diferentes padrões sociais nos lotes vazios, através de reserva para Habitação Social e incentivo a Minha Casa, Minha Vida.
- Possibilitar a utilização do Centro Antigo para usos noturnos, criando legislação que favoreça a criação de bares e ampliando os horários noturnos do transporte coletivo.
- Inserir caráter cultural ausente na região Central na região do Eixo, utilizando edificações subutilizadas (Cine Teatro Plaza) e criando novas.

CONECTAR

- Restabelecer a relação do eixo monumental da cidade, possibilitando a sua ligação principalmente pelo pedestre e ciclista.
- Priorizar meios alternativos de transporte, que sejam estendidos à outras regiões, através da criação de corredores de ônibus nas avenidas do sistema binário, ciclovias e ciclofaixas.

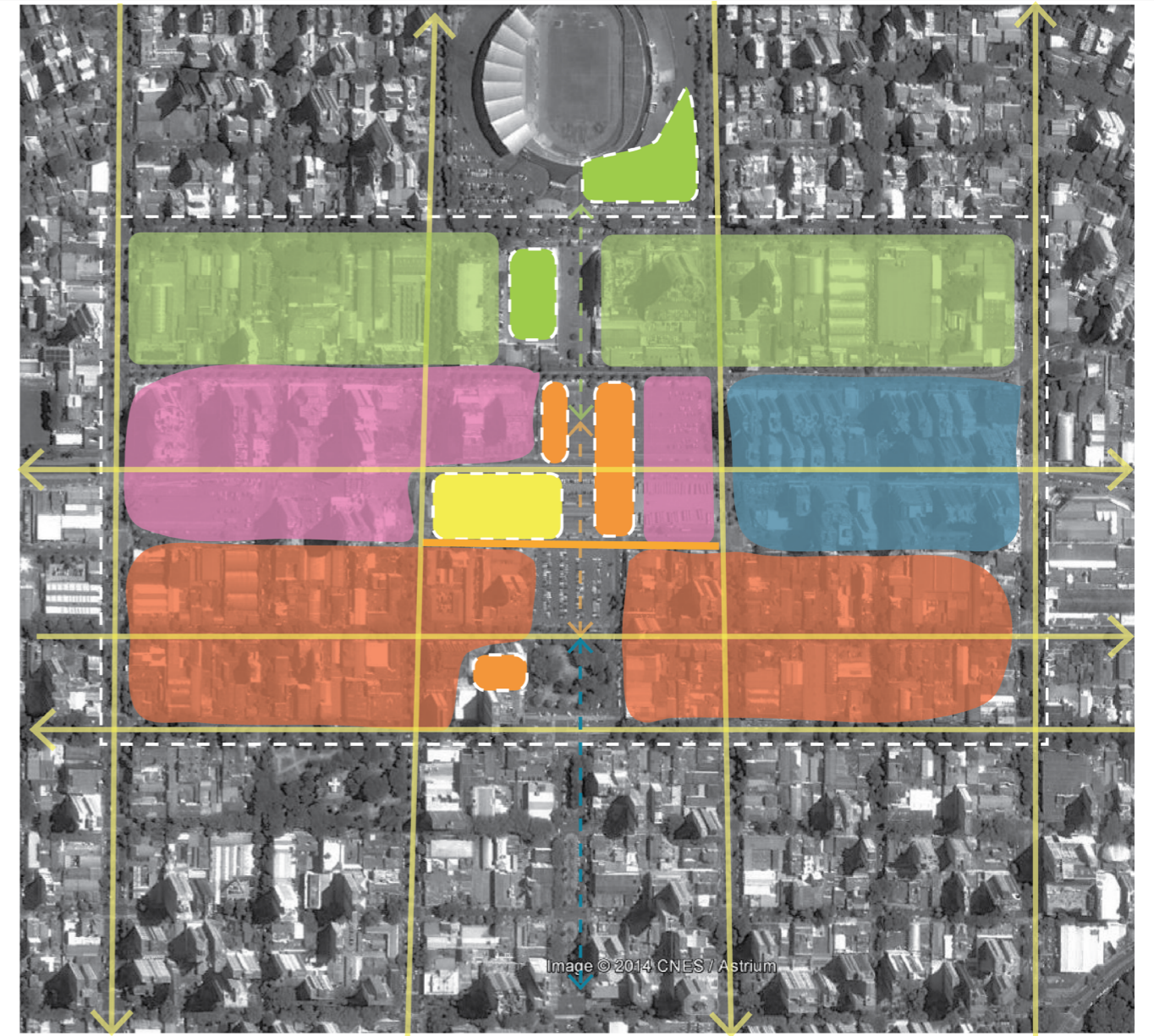


Image © 2014 CNES / Astrium

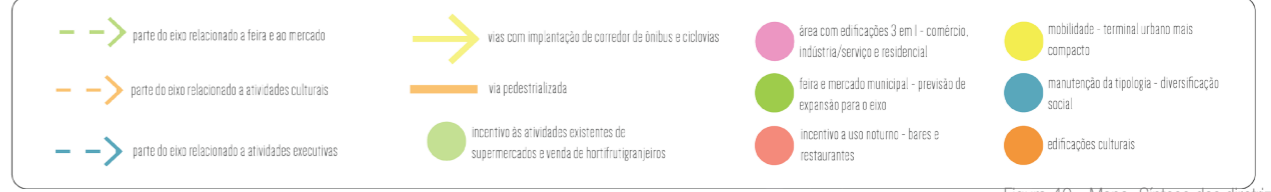


Figura 40 - Mapa Síntese das diretrizes gerais

REFERÊNCIAS

Fontes de artigos e livros consultados para a realização do trabalho, bem como das imagens utilizadas quando não de propriedade do autor

Gainesville, Fl, p.347-359, 2011.

NOVO centro de Maringá (Conheça o projeto). 2006. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=516438>>. Acesso em: 12 jul. 2014.

Qu'est-ce qu'une ZAC ? Disponível em: <<http://www.fiefdes-dompierres.com/zac>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

ZAC BOISSIÈRE ACACIA. 2011. Disponível em: <<http://www.soa-architectes.fr/en/projects/show/94>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

COMPETITION Entries. 2008. Disponível em: <<http://www.low-2no.org/pages/outcomes>>. Acesso em: 18 jul. 2014.
GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. How to Study Public Life. Londres: Island Press, 2013.

DINOSSAUROS de Maringá. 2014. Disponível em: <<https://www.facebook.com/dinossaurosmaringa>>. Acesso em: 15 jul. 2014.

HOWARD, Ebenezer. **Garden Cities of To-morrow.** 2. ed. Londres: Swan Sonnenschein & Co. Ltd., 1902. 188 p.

IAB-SP (São Paulo) (Org.). **CONCURSO NACIONAL ENSAIOS URBANOS: DESENHOS PARA O ZONEAMENTO DE SÃO PAULO. 2014.** Disponível em: <<http://iabsp.org.br/?concursos=curso-nacional-ensaios-urbanos-desenhos-para-o-zoneamento-de-sao-paulo-2>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

LE QUARTIER Boissière-Acacia. 2011. Disponível em: <<http://www.montreuil.fr/grands-projets/les-hauts-de-montreuil/le-quartier-boissiere-acacia/>>. Acesso em: 18 jul. 2014.

MACEDO, Joseli. **Maringá: A British Garden City in the tropics.** Elsevier: The International Journal of Urban Policy and Planning,