

## Projeto PAC “Contorno Norte” de Maringá: os impactos da obra e o aprofundamento do processo de segregação socioespacial na Região Metropolitana de Maringá\*

FELIPE FONTANA\*\*

FERNANDA MARTINS VALOTTA\*\*

**Resumo:** Uma construção com a magnitude estrutural e contábil como o Anel Viário PAC-Contorno Norte do município de Maringá não deve ser justificada apenas por seus fins econômicos. Preocupados com esta fundamental questão, os pesquisadores do Observatório Nacional das Metrôpoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá realizaram pesquisas nas regiões que sofreram diretamente com os impactos desta obra. Este artigo apresentará os dados oriundos da aplicação de questionários nos bairros localizados no entorno deste Anel Viário. Tais questionários tinham o objetivo de revelar as transformações e as expectativas dos moradores fixados nessas localidades. Os resultados obtidos com a pesquisa mostram a insatisfação da população acerca da obra, o fato da mesma não ter sido consultada acerca desta edificação e as mudanças em toda a vida cotidiana de cada indivíduo que ali habita. Tomando como pressuposto que a produção das cidades se dá através de complexos processos que impactam diretamente a vida da população, nossos dados e análises se deterão sobre a constituição e reprodução do espaço urbano de Maringá no contexto das obras do PAC-Contorno Norte de Maringá.

**Palavras-chave:** PAC-Contorno Norte; Espaço Urbano; Maringá; Segregação Socioespacial; Sociologia Urbana.

**Abstract:** A construction with the structural and accounting magnitude as the Beltway PAC-Contorno Norte of Maringá should not be justified only by their economic purposes. Concerned about this critical issue, researchers from the Observatório Nacional das Metrôpoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá conducted research in areas that have suffered directly with the impacts of this project. This article will present the data from the application of questionnaires in neighborhoods located in the vicinity of this Beltway. These questionnaires were designed to reveal the changes and expectations of the residents fixed in these locations. The results obtained from the research show the dissatisfaction of the population on this construction, the fact that these people were not consulted about this building and the changes throughout the daily life of every individual who living there. Taking the assumption that the production of cities occurs through complex processes that directly impact in people's lives, our data and analyzes will focus on the formation and reproduction of urban space of Maringa in the context of construction and edification of the PAC-Contorno Norte.

**Key word:** PAC-Contorno Norte; Urban Space; Maringá, Socio-Spatial Segregation; Urban Sociology.

\* Artigo reformulado e revisto para a publicação na **Revista Espaço Acadêmico**. Contudo, este trabalho já possui uma primeira versão publicada nos Anais do XI Seminário de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, 2013.



\*\* **FELIPE FONTANA** é Mestre em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PGC-UEM); doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Federal de São Carlos (PPG-Pol/UFSCar).



\*\* **FERNANDA MARTINS VALOTTA** é Mestre em Ciências Sociais /UEM; Pesquisadora assistente do Observatório das Metrôpoles - Núcleo Região Maringá; Integrante do projeto " Organização Social do Território e Criminalidade Violenta " – INCT. Atua ainda na modalidade de Educação à Distância desempenhando a função de tutoria em cursos de graduação ofertados pela Universidade Estadual de Maringá.

## Introdução

Observando a importância dos estudos sobre as recentes transformações inerentes às cidades brasileiras, os pesquisadores do Observatório das Metrópoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá/PR da Universidade Estadual de Maringá iniciaram estudos com o objetivo de entender e analisar os diferentes impactos das obras do PAC edificadas na Região Metropolitana de Maringá. Nesse sentido, sob a supervisão da Coordenadora Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Ana Lúcia Rodrigues, buscou-se compreender como se deu a construção do PAC-Contorno Norte na cidade de Maringá e como ele afetou e afeta a vida dos moradores que residem em seu entorno.

O município de Maringá localiza-se no norte central do Estado do Paraná e é uma cidade de médio-grande porte, planejada e de recente urbanização. Maringá também é uma cidade relativamente grande em extensão com 473.064.190 m<sup>2</sup> de área total e 128.260.000 m<sup>2</sup> de área urbana, sendo a terceira maior do Estado do Paraná e a sétima mais populosa da região sul do Brasil. Destaca-se pela qualidade de vida e por ser um importante entroncamento rodoviário regional. De acordo com dados do Censo 2010, Maringá possui uma população de 357.077 habitantes. Maringá foi fundada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná; seu traçado obedece a um plano urbanístico previamente estabelecido pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira.

Para a sua fundação, praças, ruas e avenidas foram demarcadas considerando, ao máximo, as características topográficas da área escolhida, revelando preocupação lúcida no que se refere à proteção de áreas verdes. Com esta filosofia,

caracteristicamente contemporânea, nasceu Maringá, a 10 de maio de 1947, como um distrito de Mandaguari. Em 1951 Maringá foi elevada a Município, sendo detentora dos distritos de Iguatemi, Floriano e Ivatuba. Em 1954 foi instalada a Comarca de Maringá. No ano de 1998 instituiu-se mediante a lei complementar estadual 83, a Região Metropolitana de Maringá, composta atualmente por 25 municípios. Planejada para ser uma cidade de duzentos mil habitantes levando em consideração uma concepção considerada na época como "Visionária" e "Moderna", Maringá transformou-se num grande centro de convergência econômica, cultural, educacional, etc. (CORDOVIL, 2010).

Claramente observamos que a cidade de Maringá cresceu, e muito; já ultrapassou o número de habitantes para o qual foi planejada, e hoje sofre as consequências, que aliada à especulação imobiliária e ao descompromisso do Poder Público, atinge a população de baixo poder econômico. Dessa forma, notamos que "a produção do espaço urbano constituído pela atual Região Metropolitana de Maringá se desenvolveu através de objetivos impostos pela Companhia loteadora", nesse sentido, "o ideário do projeto que inspirou os fundadores de Maringá 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." (RODRIGUES, 2004).

Falando especificamente da Expansão Viária da cidade de Maringá desde o momento em que o sistema viário da cidade foi delineado, percebemos que a Avenida Colombo foi incluída como um eixo limitador do plano urbanístico da

cidade. Essa avenida foi desenhada com 35 metros de largura, com duas pistas e um canteiro central; teoricamente, ela deveria receber o tráfego mais pesado e funcionar, ao mesmo tempo, como um perímetro urbano. Tal expectativa em relação a esta avenida não se efetivou, obviamente, após a expansão da cidade de Maringá<sup>1</sup>.

Com a grande expansão demográfica da cidade de Maringá a partir da década de 80 – saltando de 240.000 mil habitantes para cerca de 370.000 – a construção civil se desenvolveu muito com a edificação de prédios residenciais e condomínios horizontais fechados. A expansão do perímetro urbano e a consolidação de Maringá como centro regional acelerou o mercado imobiliário, havendo a necessidade de criar novas soluções para adequar a infraestrutura urbana, principalmente viária, a fim de acomodar o tráfego intenso e permitir um escoamento mais rápido e adequado da produção, dos serviços e das pessoas. Afinal, o tráfego de passagem da Avenida Colombo continuou um problema na mobilidade da cidade, tanto para pedestres quanto para veículos. Esta situação causa além dos congestionamentos diários, inúmeros acidentes, caracterizando esse eixo rodoviário como líder no ranking de estatísticas de acidentes, segundo a Secretaria Municipal de Transportes de Maringá.

---

<sup>1</sup> Em resposta a esse crescimento surpreendente e rápido da cidade, foi elaborado pela prefeitura e pelo poder público O Plano de Diretrizes Viárias, de 1979, liderado pelo arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha. Esse plano, baseado em um levantamento aerofotogramétrico de toda a área do município, considerou as distorções entre o projeto original, as manchas urbanas antigas e atuais dispersas pela cidade e as restrições ambientais relativas ao relevo e corpos d'água. (VILLALOBOS, 2003).

Para superar os problemas e transtornos existentes na Avenida Colombo, o DER-PR (Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Paraná) desenvolveu um projeto denominado de PAC-Contorno Norte de Maringá, o qual possibilitaria o desafogamento da Avenida Colombo com o desvio de carros e caminhões ao redor da cidade. Com o intuito de não permitir que esse contorno 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.

No ano de 2009 iniciou-se nas regiões periféricas de Maringá uma grande obra, a construção do PAC-Contorno Norte: uma pista que tem 17,2 quilômetros de extensão com a função de ligar 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. Parte do traçado desta grande obra seguirá os trechos projetados e os já existentes da Avenida Major Abelardo José da Cruz. A nova via pretende aliviar o tráfego pesado de caminhões da Avenida Morangueiro e Colombo, duas principais vias de acesso à cidade de Maringá.

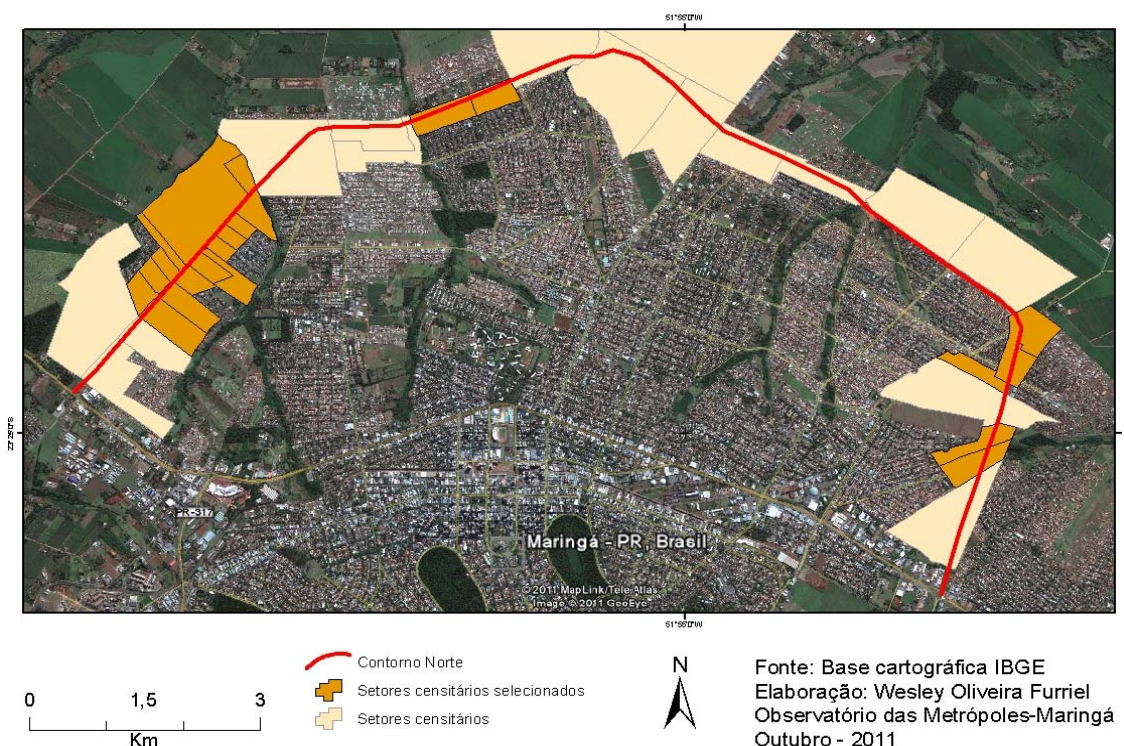
Para além de uma análise puramente técnica acerca desta obra, também é preciso compreender como ela se relaciona diretamente com a vida de muitos moradores que residem em seu entorno. É consenso que, para o bom desenvolvimento da cidade, os benefícios gerados por mudanças orquestradas/administradas pelo poder público devem ser gerais, nesse sentido, notamos que uma obra da dimensão do



PAC-Contorno Norte de Maringá deveria primar pelo benefício de uma gama significativa da população maringaense, contrariando assim, o triste diagnóstico de Ruben George Oliven acerca dos processos que engendram o desenvolvimento e brasileiro; segundo o autor: “Atualmente, o que caracteriza o Brasil é uma contradição entre uma crescente modernidade tecnológica e a não realização de mudanças sociais que propiciem o acesso da maioria da população aos benefícios do progresso material”. (OLIVEN, 2001).

Infelizmente, como veremos com mais calma, o PAC-Contorno Norte explicita claramente a idéia de Ruben George Oliven, uma vez que, apesar de ter por objetivo a melhoria do tráfego nas principais avenidas da cidade, trouxe diversos pontos negativos para a vida cotidiana da população localizada no entorno de sua construção. Nota-se que a

edificação do Contorno Norte ao invés de contornar a cidade de Maringá (Mapa 01), como o próprio nome da obra sugere, ela rasga o interior de alguns bairros do município, separando-os, o que leva a constituição simbólica e pejorativa do lado de “cá” e o lado de “lá” desta obra. Esta clara separação dentro da cidade dá lugar a um lado que ficará, no âmbito simbólico e material da vida social e coletiva, melhor por estar localizado no interior das mediações do Contorno Norte, e outro lado que ficará pior por estar posicionado do lado externo desta grande construção, longe, portanto, do acesso aos equipamentos urbanos básicos e do centro da cidade (local que, por excelência, concentra importantes serviços – privados e públicos – e que fornece à população o acesso a atrações culturais, vinculadas ao lazer, etc.).



**Mapa 01: Setores Censitários/Bairros com residências que foram cortados pelo Contorno Norte. Fonte: IBGE.**

O PAC-Contorno Norte é a maior obra pública da história de Maringá, com traçado estipulado desde a década de 1990. Na percepção dos responsáveis pela execução da obra do DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte), o contorno é de fundamental importância para o contexto viário local e regional. Além de desviar o fluxo pesado da cidade pela BR-376/PR, segundo estes responsáveis, o contorno trará inúmeros benefícios à região metropolitana de Maringá, dentre eles estão: i.) separar o tráfego rodoviário de média e longa distância do tráfego local urbano; ii.) facilitar a fluidez do tráfego minimizando o índice de acidentes aos usuários da cidade, como também dos viajantes que passam por ela; iii.) diminuir o tempo de viagem principalmente dos veículos pesados que transportam cargas; iv.) reduzir a emissão de poluentes e ruídos no trecho em que a BR- 376/PR corta a cidade; v.) beneficiar a região lindeira atraindo investimentos com a criação de novos loteamentos devido à facilidade logística de acesso e valorização da área.

Contudo, a realidade não condiz com tal discurso, afinal, essa intervenção urbana (uma via expressa com quase vinte pontes e viadutos) prevê que seus futuros usuários terão a liberdade de transitar por ela sem redutor de velocidade. No entanto, o acesso dos moradores dos bairros às marginais do Contorno ficou restrito. Adicionado a isso, verificamos o aumento do processo de segregação urbana com a implantação de loteamentos destinados a população de baixa renda nas regiões localizadas além do perímetro citadino – o qual deveria ser limitado pelo contorno – com infraestrutura aquém da necessária segundo padrões legais.

A construção do Contorno Norte tem como premissa a solução de problemas

primordialmente viários que a cidade enfrenta com o elevado fluxo de veículos de grande porte na porção da Avenida Colombo, mas ignora uma série de fatores sociais ao instalar uma obra de tal magnitude em uma área já transposta pela malha urbana. Se originalmente o contorno seria uma barreira limitadora para a ocupação urbana ao norte da cidade, ao ser executado anos após o projeto, modificações condizentes com a realidade deveriam ter sido feitas. Dessa forma, os problemas concentrados na Avenida Colombo, como poluição e ruídos, foram apenas transpostos. Dessa forma, acreditamos que é importante entender as diversas implicações que envolvem a implantação do Contorno Norte nas condições em que ela foi feita, pois tais implicações não se relacionam apenas com questões viárias, mas também sociais, provocando múltiplos impactos aos cidadãos que residem na porção lindeira à via expressa.

### **A construção do nosso Plano de Trabalho e Atividades: Metodologia da Pesquisa**

Levando em consideração a necessidade de compreendermos de maneira efetiva quais foram os impactos inerentes à construção do PAC-Contorno Norte para a população localizada em seu entorno, realizamos um *Survey* com a intenção de identificar quais as principais interferências, positivas e negativas, existentes na região do entorno dessa obra e quais os problemas e vantagens que são frequentemente identificados pela população residente em suas mediações. O questionário aplicado no entorno do Contorno Norte foi elaborada exclusivamente pelos pesquisadores e colaboradores do Observatório das Metrópoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá da

Universidade Estadual de Maringá. Tal questionário buscava identificar uma série de importantes aspectos; são eles: demografia, transporte, locomoção e sinalização de trânsito, moradia e qualidade de vida, as mudanças inerentes à vida cotidiana dessa população, laços de vizinhança, a participação dos moradores nas tomadas de decisão sobre a obra em questão, as percepções dos moradores do entorno em relação ao Contorno Norte e as expectativas que estes possuem após a sua finalização.

Os mapas utilizados para construir nossa metodologia de pesquisa foram elaborados pela equipe de Geoprocessamento do Observatório das Metrópoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá; neles foram usadas bases digitais do próprio Observatório e do IBGE (Instituto brasileiro de Geografia e Estatística), ambas foram processadas no software de Geoprocessamento ArcGIS 9.

As bases para a pesquisa foram os setores censitários separados pelo IBGE no último Censo em 2010. Dessa forma, identificamos trinta e oito setores censitários que são cortados ou que fazem divisas com o Contorno Norte. Todavia, apenas dezessete setores censitários foram contemplados com a aplicação dos questionários. O primeiro motivo para a escolha específica destes setores está no fato de que os demais não possuem moradores residindo efetivamente em mediações próximas ao Contorno Norte. Ou seja, apesar dos setores censitários fazerem divisa com o Contorno ou serem cortados por ele, muitos de seus moradores moram de maneira mais interiorizada no setor censitário, não estabelecendo ou sofrendo assim, um contundente contato com o Contorno Norte e as implicações oriundas de sua construção. O segundo

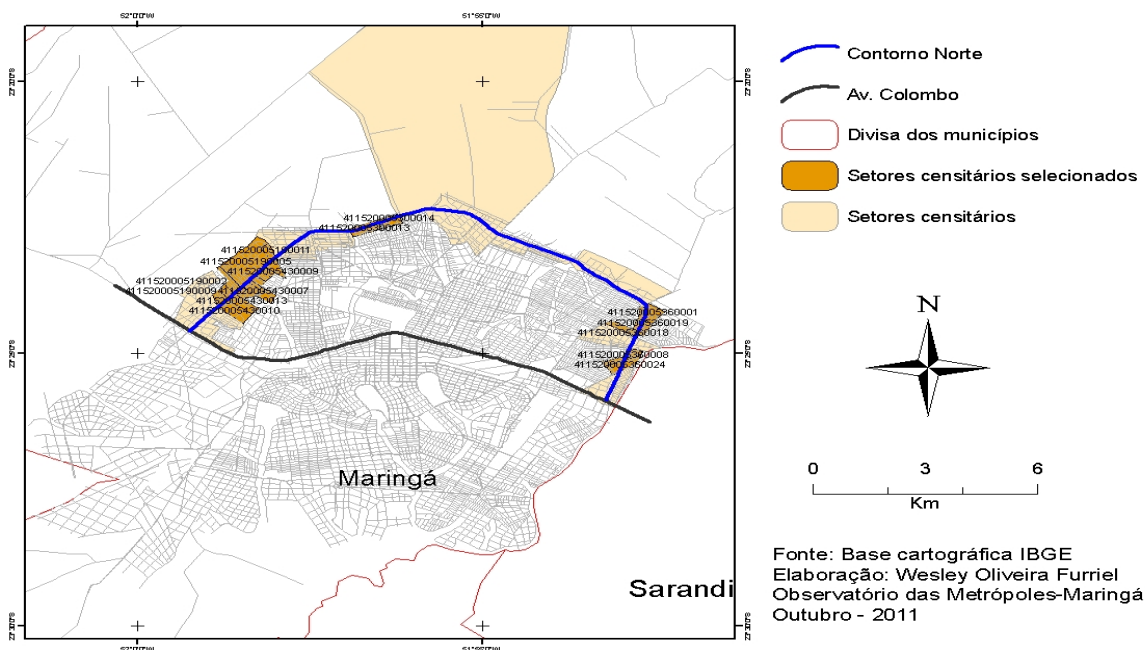
motivo é pontual: alguns setores não possuem moradores; configuram-se como grandes loteamentos, ou ainda, como grandes áreas dedicadas à agricultura, como por exemplo, o plantio de soja. O terceiro motivo vincula-se com uma questão ligada ao transporte e a locomoção da equipe de pesquisa. Em determinados trechos do Contorno Norte o acesso é impossível; levando em consideração que a obra ainda está em realização, alguns setores censitários não possuem entradas ou áreas de acesso através das pistas paralelas do Contorno Norte, inviabilizando assim, o acesso dos pesquisadores a determinadas regiões<sup>2</sup>.

No mapa abaixo (Mapa 02), podemos identificar então todos os setores censitários que são cortados ou que perpassam o Contorno Norte. Deve ficar claro que os setores identificados com cores diferenciadas no mapa são aqueles que foram contemplados pelo nosso *Survey*. Por fim, os setores ou áreas pesquisadas não foram apenas aquelas que se encontram na parte externa da divisão imposta pelo Contorno Norte (áreas ou setores externos, ou seja, localidades que no mapa aparecem após a linha azul no sentido norte); também pesquisamos as áreas internas dos setores que são cortados ou que fazem divisas com o Contorno Norte e que sofreram menores impactos, principalmente naquilo que concerne ao transporte e locomoção, em relação às obras do Contorno.

---

<sup>2</sup> Essas informações sobre a especificidade do campo de pesquisa foram obtidas pela ida prévia de pesquisadores a ele, assim como por dados do IBGE e pelo trabalho da equipe de Geoprocessamento do Observatório das Metrópoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá.





**Mapa 02: PAC-Contorno Norte e os setores censitários que ele corta e nos quais realizamos nossa pesquisa.**

Os setores censitários selecionados possuem, de acordo com o IBGE, 4.112 domicílios permanentemente ocupados<sup>3</sup>. Levando em consideração esse valor como o de nossa população e realizando um cálculo para se obter uma amostra aleatória simples com margem de erro de 5,6 pontos percentuais para mais ou para menos obtivemos o número de 308 domicílios a ser investigados como um valor altamente significativo.

A aplicação dos trezentos e oito questionários foi realizada em cinco dias por uma equipe de vinte e dois alunos, colaboradores e funcionários ao Observatório das Metrôpoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá. A pesquisa foi feita através de uma abordagem *intercept*, mais conhecida

como ponto de fluxo, em cada setor censitário selecionado. Os pontos de fluxo selecionados foram as avenidas que se localizam paralelamente ao contorno. Ficou por parte do pesquisador e seu supervisor a responsabilidade de não ultrapassar os limites destas avenidas. Afinal, caso o pesquisador adentrasse aos bairros paralelos às avenidas e recorresse aos moradores em suas residências a aleatoriedade da pesquisa seria comprometida ou ainda os limites dos setores censitários poderiam não ser respeitados.

O perfil de nosso entrevistado foi composto por algumas características. São elas:

- Ser morador do setor censitário no qual a pesquisa está sendo aplicada (característica primordial e mais importante do entrevistado);
- Ser maior de dezoito anos e responsável pelo domicílio (declarar-se maior de dezoito

<sup>3</sup> Nota-se que os dezessete setores por nós selecionados representam, em número de domicílios permanentemente ocupados, aproximadamente 50% do universo de trinta e sete setores censitários; afinal, o número total de domicílios nos trinta e sete setores é de 8.355 domicílios segundo os dados do Censo de 2010.

anos e responsável pelo domicílio)<sup>4</sup>;

- Por fim, caso o entrevistado não seja o responsável pelo domicílio aonde reside, ele deveria se declarar maior de dezoito anos e informar qual o grau de parentesco que possuía com o responsável pela residência.

O número de questionários aplicados em cada setor foi proporcional ao número de domicílios ali existentes. No caso de setores que são cortados pelo Contorno Norte foi dividido o número de questionários e os aplicamos tanto na parte interna quanto na parte externa. Obviamente, identificamos os questionários pelos setores nos quais eles foram aplicados<sup>5</sup>; e no caso dos setores divididos/rasgados pelo contorno as marcações *INTERNO*<sup>6</sup> e *EXTERNO*<sup>7</sup> foram feitas nos questionários.

---

<sup>4</sup> Nos resultados de nossa pesquisa nota-se que 1,6% de nossa amostra entrevistada são menores de dezoito anos. Essa mudança ocorreu devido a alguns problemas encontrados no campo, são eles: falta de fluxo e público para responder as questões, impossibilidade de passar mais tempo no campo do que o determinado pelos responsáveis e supervisores da pesquisa e, em alguns casos isolados, o fato de um menor ser o responsável pelo domicílio. No entanto, devido ao pequeno número de menores entrevistados, acreditamos que os impactos em nossa pesquisa graças a isso não são significativos.

<sup>5</sup> Após os questionários tabulados levando em consideração a identificação de *INTERNO* e *EXTERNO* dos questionários, tivemos a oportunidade de fazer alguns cruzamentos e apresentarmos as semelhanças e diferenças entre os vários setores pesquisados naquilo que concerne às informações obtidas.

<sup>6</sup> Região previamente identificada como a que mais sofreu com a construção dessa obra principalmente naquilo que concerne o transporte, locomoção e desvalorização do imóvel.

<sup>7</sup> Região previamente vista como privilegiada.

Para que houvesse a possibilidade dos moradores expressarem suas opiniões de modo mais livre, o questionário aplicado possuía algumas questões abertas. Contudo, o questionário foi composto por 90% de questões fechadas, as quais foram tabuladas pela equipe técnica do Observatório das Metrôpoles utilizando-se do *software* SPSS (Statistical Package for the Social Sciences).

Falando especificamente do questionário e de sua elaboração, podemos afirmar que ele foi construído através de uma investigação prévia realizada pelos pesquisadores e colaboradores do Observatório das Metrôpoles – Núcleo Região Metropolitana de Maringá em uma importante pesquisa denominada “*Terra Morta: Representação Social dos Moradores em Frente aos Paredões do Contorno*”. Nesse primeiro trabalho, notamos que a desvalorização dos imóveis, por exemplo, foi relatada por alguns moradores como um grande impacto oriundo da edificação do Contorno Norte.

Conseguimos constituir essa percepção justamente porque alguns indivíduos que ali habitam afirmaram que as obras inerentes à construção do Anel Viário estão fazendo com que empreendimentos comerciais tais como farmácias, oficinas e lojas de componentes eletrônicos fechassem ou mudassem de local. Segundo os entrevistados, as obras resultaram em uma diminuição do movimento do comércio lá instalado, uma vez que dificulta a travessia das pessoas de um lado ao outro do Contorno Norte. Um deles relata da seguinte forma: “*Agora você vê ali mesmo, lá naquele sobrado ali, tinha a farmácia no térreo, a farmácia fechou. Tinha outro negócio lá que também fechou. É que não tem movimento. É igual a um rapaz que tem uma oficina, uma eletro, aqui atrás.*”



*Esses dias eu tava conversando com ele e ele disse que quando começou isso aqui [a construção do Anel Viário] ele entrou até em depressão, porque fechou o movimento. Ele caiu, né? Ficou horrível.*” Esta desvalorização também é relatada por aqueles que passaram a perceber, com o início das obras do Contorno Norte, que suas casas começaram a sofrer rachaduras em suas estruturas. Estes episódios de desvalorização chegaram a ganhar sentido poético na fala de um dos moradores. Segundo ele, “*é, no meu caso desvalorizou e ficou como um pedaço de terra morta*”. Assim, foi graças à fala desses moradores que notamos que a desvalorização e o desgaste comercial, físico e imobiliário dos imóveis localizados nas mediações do Anel Viário deveriam ser investigados em uma pesquisa de maior fôlego<sup>8</sup>.

De maneira geral, foi diante das narrativas resultantes das entrevistas realizadas nessa primeira pesquisa que categorias foram estabelecidas graças a maior recorrência das mesmas em determinadas falas e narrativas, as quais, por sua vez, estavam preenchidas de denúncias, reclamações, reinvidicações, etc. Sistemáticamente, foram estas as categorias mais recorrentes e utilizadas por nós na formulação dos questionários: transporte, locomoção e sinalização de trânsito; moradia e qualidade de vida; mudanças inerentes à vida cotidiana dessa população; laços de vizinhança; desvalorização e desgaste comercial, físico e imobiliário dos imóveis; a

participação dos moradores nas tomadas de decisão sobre a obra em questão; as percepções dos moradores do entorno em relação ao Contorno Norte; e as expectativas que estes possuem após a sua finalização. Nesse sentido, levando em consideração tais categorias, é que fizemos um questionário fechado, o qual possibilitou a realização de uma pesquisa com maior representação.

## **Desenvolvimento e Resultados da Pesquisa**

### **PARTE I – Perfil dos entrevistados dados da pesquisa**

A pesquisa com os moradores do entorno do anel viário em construção foi realizada no segundo semestre de 2011, quando 308 pessoas foram indagadas a respeito dos impactos desta obra em suas vidas. A maioria dos entrevistados são chefes dos seus respectivos domicílios, totalizando 73,1% dos entrevistados. Os companheiros dos chefes de domicílio que responderam os questionários correspondem a 9,1% dos entrevistados e os filhos (as) dos chefes de domicílios que responderam os questionários representam 13,6% dos entrevistados. Outros graus de parentesco, como neto, neta, pai, mãe, sogro, sogra etc. correspondem a 4,7% da amostra. 47,4% dos entrevistados eram do sexo feminino e o grupo de homens indagados corresponde a 52,3%.

Sobre a faixa etária dos entrevistados apenas 17,1% possuem idade igual ou inferior a 29 anos, divididos em 1,6% na faixa entre 0 a 17 anos, 3,2% entre 18 a 24 anos e 12,3% entre 25 a 29 anos. Por outro lado, quase metade da amostra (47,8%) possui idade entre 30 e 49 anos, sendo 26 % para pessoas entre 30 e 39 anos e 21,8% para moradores entre 40 e 49 anos. O número de entrevistados com

<sup>8</sup> De maior fôlego justamente para dimensionar a proporção dessa percepção negativa acerca da valorização e da desvalorização dos imóveis localizados nas mediações da obra; ou seja, verificar, mantendo posições de imparcialidade, qual a percepção mais geral dos moradores acerca do quesito valorização/desvalorização.

mais de 50 anos também é relevante, totalizando 34,7% da amostra.

A maioria absoluta dos entrevistados possui formação escolar igual ou inferior ao ensino médio, compondo 86,6%. Dentro deste quadro 16% possui somente a primeira parte do ensino fundamental completo ou incompleto, 25,7% pelo menos cursou parte da segunda etapa do ensino fundamental, enquanto 43,3 % cursaram parte ou a totalidade do ensino médio ou correspondente. Por outro lado, a população entrevistada com grau superior completo ou incompleto é de apenas 13,4 %, sendo que apenas 0,3% destes possui pós-graduação em nível de mestrado.

Dos entrevistados, 62,3% (192 pessoas) se auto-declararam da cor branca. Os de cor preta e pardos somaram 34,7%, sendo 9,1% do primeiro grupo e 25,6% do segundo. A população pesquisada que se autodeclarou de cor preta é superior à média nacional que tem a seguinte estrutura: brancos correspondem a 47,7%, com 90 milhões<sup>9</sup>, de cor preta 7,6% com 14 milhões e pardos 43,1% com 82 milhões (IBGE, 2010). Contudo, podemos dizer que isso é incomum porque o percentual da população de cor preta em Maringá é menor que o nacional (Maringá, segundo IBGE 2010 apresentou 3,4% de pessoas que se autodeclararam da cor preta).

Quanto ao quesito profissão, observamos uma variação significativa das ocupações, não havendo um tipo de trabalho predominante na amostra. Neste quadro, a maior representação encontra-se na categoria de trabalhadores do terciário especializado, o que corresponde a 25,4% da amostra, enquanto outros 14,5% desempenham

funções não especializadas no setor terciário. Outra ocupação relevante é a dos trabalhadores do setor secundário, equivalente a 16,2% da amostra. Donas de casa correspondem a 10,9% da amostra, enquanto aposentados estão representados em 10,2% dos entrevistados. É possível verificar ainda que 48,6 % dos responsáveis pelo domicílio entrevistados trabalham com carteira assinada, enquanto 38,2% dos trabalhadores exercem sua atividade de outras formas que não com carteira assinada. Pessoas que declaram não trabalhar no momento da pesquisa correspondem a 9,8% da amostra.

A maioria da população entrevistada possui renda familiar entre 1 e 3 salários mínimos, sendo que 25,4% dos entrevistados possui renda familiar entre 1 e 2 salários, enquanto 25,7% disse possuir renda familiar entre 2 e 3 salários mínimos. Outros 27,7% disseram receber entre 3 e 5 salários e 7,5% entre 5 e 10 salários mínimos. A porcentagem de famílias que ganham entre ½ e um salário mínimo são de 7,2%. O reduzido de 32 famílias recebe benefícios de projetos sociais, correspondendo assim a 10,4% dos entrevistados. Todos indicaram que este benefício era provido graças à inclusão da família no Programa Bolsa Família.

Sobre a forma de utilização do tempo livre, utilizamos uma questão aberta perguntando ao entrevistado como a família utiliza o tempo livre. A partir das informações coletadas classificamos as respostas em quatro categorias. Quase 50% dos entrevistados realizam atividades domésticas ou descansam em sua residência em seu tempo livre. Outros 35% indicaram que realizam atividades afetas a cultura, lazer e atividades esportivas quando liberados do trabalho, enquanto 10% se ocupam de atividades religiosas em seu tempo livre.

<sup>9</sup> IBGE, Censo Demográfico, 2010.

## PARTE II – O Impacto do PAC-Contorno Norte – Maringá/PR

A segunda parte do questionário apresentou questões relacionadas ao impacto da obra Contorno Norte sobre a vida dos moradores de seu entorno. Ao serem indagados se houveram mudanças em relação às formas de transportes que os moradores ou suas famílias utilizavam depois do início da construção do Contorno Norte 74,07% dos entrevistados disseram não ter alterado seus meios de transporte, mas 25,93% afirmaram ter alterado seus meios de locomoção, como por exemplo, deixar de utilizar o carro e começar a fazer uso de moto.

A pesquisa também indagou acerca dos meios de transporte mais utilizados antes e após a construção do Contorno Norte. Anteriormente à construção 44,2% do total dos entrevistados utilizavam como principal meio de locomoção o transporte coletivo, o que praticamente não se alterou, apresentando um aumento para 44,5% após a construção. O dado mais expressivo se refere ao uso de automóveis particulares, pois antes da construção 37,7% da população da amostra utilizava esse meio de transporte e após a obra 46,4% declarou que passou a utilizar este veículo; a principal justificativa para essa mudança, segundo a população, foi em decorrência das modificações que o trajeto sofreu, afinal, o Contorno Norte é materialmente um obstáculo em forma de trincheira com poucas áreas de passagem para travessia. Quanto ao uso de motocicletas, anteriormente à construção, 13% utilizava este tipo de transporte. Esse número subiu para 14,9% de usuários de motocicletas após a construção do contorno. A modalidade de transporte que não sofreu alteração foi a de bicicleta, com 3,2% de usuários. Nota-se ainda que houve um decréscimo no

número de pessoas que circulavam a pé. Antes da construção desta obra, 3,7% se movimentavam desta forma e, após o Contorno Norte, 2,3% passaram a transitar a pé. Dessa forma, as modificações oriundas do Contorno Norte ocasionaram o aumento do número de moradores que passaram a utilizar carros e motocicletas como meio de transporte<sup>10</sup>.

Quando perguntado se houve mudanças no trajeto da família após a edificação da obra, mais de 58% dos entrevistados disseram que sim. No caso do entrevistado responder “SIM” para a questão que indagava sobre a mudança de trajeto, o pesquisador apresentava algumas opções de respostas que ajudavam a classificar essas mudanças. As opções fornecidas pelo pesquisador aos entrevistados que os ajudavam a qualificar essas novas mudanças de trajeto eram: “POSITIVA”, “NEGATIVA” ou “INDIFERENTE”. Nesse sentido, notamos que mais de 70% dos entrevistados indicaram que as mudanças verificadas por eles foram de cunho negativo para o desenvolvimento de suas atividades diárias. Após classificar as mudanças de trajeto, essa mesma parcela de nossa amostra que identificou alterações de trajeto após a edificação do Contorno Norte pode responder de maneira aberta quais foram essas principais mudanças.

---

<sup>10</sup> Deve-se ressaltar que o Contorno Norte é, ainda hoje, uma obra inacabada e que, justamente por isso, possui falhas em sua estrutura que possibilitam que os moradores transitem, em determinadas localidades, de um lado para o outro sem recorrer aos viadutos ou às passarelas para pedestres; além disso, não há, oficialmente, trânsito de carros nas pistas deste Anel Viário. Nesse sentido, esses números, que já expressam um significativo crescimento, tendem a aumentar cada vez mais.

Quando perguntado sobre as outras mudanças no trajeto após a edificação da obra, a categoria mais mencionada é a referente ao aumento da distância, engarrafamento, lentidão e violência no trânsito com 10,5% ou 19 entrevistados. Faz-se necessário atentar para o fato que nessa questão o número total que indicou mudanças de trajetos foi de 180 entrevistados, os demais (128) não indicaram quais foram as mudanças. De acordo com os entrevistados a segunda mudança mais significativa é sobre a dificuldade de mobilidade e de acesso aos serviços e equipamentos urbanos com 8,8% ou 16 pesquisados.

Quanto ao fator segurança, a pesquisa abordou dois elementos, as passarelas provisórias para a travessia dos pedestres sobre a obra e as outras estruturas direcionadas a retenção de acidentes (sinalização de trânsito, quebra-molas, semáforos, etc.). Relacionado a isso, 67,76% dos entrevistados estão insatisfeitos quanto às passarelas provisórias instaladas para travessia da população sobre a via; ou seja, que estas estruturas não satisfazem suas necessidades individuais de deslocamento, assim como de sua comunidade e família. Da amostra 32,24% se dizem satisfeitos quanto a este equipamento de segurança. Além disso, 85% dos pesquisados acreditam que elementos para a segurança do trânsito, tais como, faixas de sinalização, barras de contenção, placas, faixas para pedestre, sinalizador, placas e iluminação, entre outros, são pouco seguros e inseguros. E um pouco mais de 14% consideram seguras ou muito seguras as instalações do entorno do Contorno Norte.

Os entrevistados também foram indagados acerca dos impactos da obra em suas moradias e suas vidas cotidianas. Dos entrevistados, mais de

70% indicaram que houve impactos sobre seu cotidiano e moradia e quase 30% apontaram que não houve nenhum tipo de interferência. Em seguida a esta pergunta, se a resposta do morador fosse “SIM”, o questionário solicitava aos pesquisados uma resposta aberta que apresentasse quais eram então os impactos por eles observados.

Dos mais de 70% que indicaram alterações em suas vidas cotidianas e moradias, 32% disseram ter passado por problemas relacionados à poeira durante a construção do Contorno e 11% apontaram o aparecimento de rachaduras em suas residências em consequência da obra. Deste montante, 4% indicaram ter notado a valorização imobiliária de sua casa, mas 14% apontaram o contrário, que houve desvalorização de seu imóvel. Outros fatores assinalados foram a falta de visibilidade que o Anel Viário impôs aos moradores, indicado por 10% dos pesquisados que apontaram alterações em suas moradias, e a mudança da paisagem foi verificada por 16% deles. E 6% apontaram o fator desenvolvimento do bairro e da região como uma mudança positiva advinda da construção do Contorno Norte/Maringá.

Quando perguntado sobre outros fatores que interferiram no cotidiano e também na moradia dos entrevistados após a edificação do Contorno Norte, 217 moradores indicaram a opção “outros”, isso significa que os demais (91) não indicaram essa alternativa. Dessa forma, 25,8% indicaram a categoria referente à dificuldade de acesso e de mobilidade aos serviços, aos equipamentos públicos e ao lazer. A segunda categoria mais indicada refere-se ao aumento da insegurança e ocorrência de alguma modalidade de violência, contabilizando 13,8% dos entrevistados. E por fim, uma parcela reduzida, com 1,8% indicou



melhorias das condições de urbanização e de qualidade de vida.

Também foi mensurado na pesquisa o impacto que a construção do contorno causou nas relações estabelecidas entre vizinhos frontais e da redondeza que foram separados pela fundação do anel viário. Entre os entrevistados 54,33% disseram que tiveram seu convívio afetado com os moradores que agora estão do outro lado do contorno ou se encontram na redondeza e 45,67% disseram não ter sofrido alterações em suas relações de vizinhança após o início da obra. Também foi pesquisado como os entrevistados classificavam suas relações de vizinhança. Nesse sentido, 37,8% disseram ter um ótimo relacionamento com os seus vizinhos, 52,4% bom relacionamento, 6,8% consideram regular e 0,7% ruim, o percentual de pessoas que não estabelecem relações de vizinhança gira em torno de 2%.

Os dados apresentados abaixo nos permitem perceber que não foram realizados estudos de impacto de vizinhança e que as obras do contorno não levaram em consideração a vida cotidiana entre os moradores que se localizam em seu entorno. A participação destes moradores nos processos de decisão revela que não foram adotadas medidas democráticas de construção coletiva do projeto, conforme orientações técnicas para obras de grande impacto. Somente 6,21% dos entrevistados responderam ter participado do processo de decisão da viabilidade da construção e 93,79% disseram não terem participado em nenhum momento de qualquer evento para serem discutidas questões referentes ao projeto, sobretudo, não tiveram suas opiniões consultadas.

Conforme mostrado, o processo participativo não foi levado em consideração dentro do projeto de construção do contorno. Todavia, foi realizada, através do *survey* em sua última questão fechada, uma avaliação sobre a construção do contorno norte. A maioria avaliou de maneira negativa, sendo que, 45% dos pesquisados apontaram índices entre ruim e péssimo. Já as variáveis classificadas em ótima e boa totalizaram 26,3% das entrevistas. Por fim, a variável regular teve índices expressivos com 17,6% de apontamentos.

Assim, se considerarmos a variável regular como pessoas que ainda não conseguiram estabelecer uma avaliação positiva ou negativa poderemos ter esses dados alterados até o final da construção do contorno, contudo tais dados também sofrerão alterações uma vez que cerca de 10% dos entrevistados não souberam avaliar a obra.

Finalmente, os entrevistados foram indagados acerca de suas expectativas em relação à moradia, deslocamento e bem-estar após o término do contorno norte, sendo que nesta questão poderiam responder livremente, sem alternativas preestabelecidas. Deste modo, devido ao amplo número de formulações coletadas, elaboramos três categorias que indicaram a natureza valorativa dessas expectativas, em outras palavras, as respostas giravam em torno de expectativas positivas, negativas ou indiferentes. Em específico para os que se posicionaram de forma indiferente, predomina uma descrença quanto às possibilidades de mudanças de qualquer tipo, sendo este grupo composto por 26,6% dos entrevistados. Por outro lado, 35,7% nutrem esperanças positivas em relação à moradia deslocamento e bem-estar após o término do contorno,

enquanto que as expectativas negativas compõem 26,6% da amostra.

### Conclusão

A cidade é muito mais do que apenas o local de habitação dos indivíduos. Ela também representa o espaço onde serão concretizados os laços comunitários de um determinado grupo. Além disso, ela é meio no qual a vida de uma determinada população se constitui, por vezes, por intermédio das políticas públicas aplicadas ao local, como a prestação de serviços públicos, bem como a implantação de equipamentos públicos.

A ausência destes serviços e equipamentos públicos combinada com o processo de segregação sócio-espacial que permeia os espaços urbanos atualmente constitui uma questão primordial a ser debatida a fim de compreender este processo sociológico que tende a afetar primordialmente os menos favorecidos em todos os aspectos (estrutura de oportunidades, econômico, social, cultura e político).

Por considerar ser de extrema importância empreender estudos em relação às cidades e sobre seus desafios e limitações em relação à vida dos indivíduos que constituem a sociedade, é essencial o desenvolvimento de pesquisas com o objetivo de entender e analisar os vários aspectos e impactos de obras direcionadas a modificar profundamente os espaços urbanos. Um exemplo interessante para este tipo de estudo é o já citado Contorno Norte de Maringá.

Para além de uma análise que visa contemplar as dimensões arquitetônicas dessa obra, é preciso compreender que estas se relacionam diretamente à vida de muitos moradores de seu entorno e,

por vezes, da população da cidade como um todo. Nesse sentido, buscar o entendimento, através de uma perspectiva sociológica, da forma como a construção de tais obras, afetaram e afetam a vida dos moradores que residem em suas mediações é primordial para que se possa compreender os aspectos comuns de como os processos de sociabilização se dão em situações semelhantes. Ou seja, para que se entenda como as vidas das pessoas que moram nas mediações dessas construções são alteradas e modificadas artificialmente por obras, na maioria das vezes, fomentadas pelo poder público. Traduzindo assim uma gama significativa de incoerências e contradições. No caso de Maringá, pode-se explicitar no mínimo duas.

A primeira vincula-se ao fato de que o poder público, no caso o governo municipal, ao implantar sem nenhuma modificação o projeto Contorno Norte, desenhado e confeccionado há mais vinte anos, sobre uma malha urbana altamente povoada, claramente traduz uma postura contrária a sua função de resguardar o bem estar de uma dada população circunscrita em seu território de atuação.

A segunda liga-se ao fato de que uma obra tal como a do Contorno Norte nega a uma determinada população os seus direitos à cidade criando e ressaltando assim, uma dimensão altamente segregadora. No caso de Maringá, o contorno literalmente separa uma determinada parte da população do resto e do centro da cidade, dificultando em muito, o acesso de uma parte da população maringaense, dentre outras coisas, a aparelhos públicos (escolas, postos de saúde, hospitais, etc.), eixos de serviços (mercados, bancos, etc.) e o centro da cidade (espaço que concentra locais de lazer, eventos culturais e

serviços fundamentais para a população). Essa triste forma de segregação fica mais explícita quando a interpelamos levando em consideração as palavras de Pierre Bourdieu versadas acerca d'*Os Efeitos do Lugar*: “Inversamente, os que não possuem capital são mantidos à distancia, seja física, seja simbolicamente, dos bens socialmente mais raros e condenados a estar ao lado das pessoas ou dos bens mais indesejáveis e menos raros. A falta de capital intensifica a experiência da finitude: ela prende a um lugar”. (BOURDIEU, 1997).

Levando em consideração a problematização que se acabou de realizar, podemos dizer que este estudo foi fundamental para se apreender, de maneira geral, quais as relações entre as modificações do território urbano e a vida das pessoas que são diretamente afetadas por elas. De modo específico, esta pesquisa evidenciou quais os impactos da obra Contorno Norte na vida cotidiana dos moradores que estão localizados em sua mediação.

Tomando por base de análise os dados levantados nas entrevistas, pode se elencar alguns elementos que reforçam o pressuposto da presença e aprofundamento de processos de segregação nessa intervenção urbana:

- o contorno comporta-se como uma barreira física e segmenta duas parcelas da cidade de Maringá: antes e depois do contorno.
- as áreas próximas ao contorno são destinadas às classes relativamente de rendas mais baixas da população, às quais não resta outra escolha a não ser morarem às margens do contorno (principalmente à margem norte), cujos valores da terra são

relativamente mais baixos que o das demais áreas localizadas dentro do perímetro do contorno.

- essa ideia se reforça com a informação de que os loteamentos encontrados antes do contorno são cerca de 20% mais caros que os localizados depois do contorno.
- existem poucas interligações entre os dois lados do contorno, o que facilita a situação de abandono a que a população está sujeita dificultando-lhe o acesso à cidade de Maringá.
- nem todos os loteamentos existentes depois do contorno são providos de infraestrutura adequada, o que contribui para as más condições de sobrevivência da população.

O que pressupomos inicialmente e que foi possível confirmar então, por meio do conjunto das informações apresentadas, é que essa obra reproduz e aprofunda a segregação socioespacial presente no desenvolvimento da cidade e região, inclusive, constituída à revelia daqueles que serão os que arcarão com os ônus da implantação, os moradores, os que sofrem cotidianamente os resultados dos processos segregadores.

Como ficou explicitado nos dados da pesquisa e nas reflexões realizadas, a principal alteração da vida das pessoas que moram nas imediações da obra vincula-se principalmente ao fato de que o poder público municipal implantou um projeto elaborado há vinte anos, portanto num tempo em que a malha urbana não estava povoada como hoje naquela região e que a barreira física em forma de trincheira traz a dimensão segregadora, pois separa uma determinada parte da população do resto

e do centro da cidade, dificultando muito o acesso desta população aos equipamentos públicos necessários à vida urbana: escolas, postos de saúde, hospitais, eixos de serviços e o centro da cidade (espaço que concentra locais de lazer, eventos culturais e serviços fundamentais para a população).

Considerados todos os aspectos constitutivos do espaço urbano, destaca-se o fato de que ao se planejar uma mudança no sistema viário, em relação ao trânsito urbano, todas as variáveis devem ser analisadas. Afinal a mobilidade é um princípio básico para a constituição urbana e o bem estar da população. Assim, os benefícios deveriam ser estendidos para todos, tanto para os motoristas como para os pedestres (muitos dos quais idosos ou portadores de necessidades especiais), motociclistas, ciclistas, motoristas vindo de outras cidades e que nos visitam diariamente.

A cidade é muito mais do que apenas o local de habitação dos indivíduos. Ela também representa o espaço onde serão concretizados os laços comunitários dos agrupamentos garantidos principalmente pelos espaços públicos onde os equipamentos coletivos oferecerão a prestação de serviços necessários à vida urbana.

A ausência destes serviços e equipamentos públicos combinada com o processo de segregação socioespacial que caracteriza a maioria dos espaços urbanos atualmente no país, constitui uma questão primordial a ser debatida a fim de compreender este processo na sua totalidade.

Também vimos que a implementação do Contorno Norte desvalorizou a terra localizada em seu entorno e concentrou, na extremidade norte da cidade, uma gama significativa da população com

uma renda inferior em relação à média dos maringenses. Sem querer discutir aqui os vários significados fornecidos por diferentes autores acerca do conceito de Segregação Socioespacial, acreditamos que este dado por nós evidenciado com a pesquisa ratifica uma importante constatação de Flávio Villaça sobre a formação e constituição das cidades e metrópoles brasileiras. Para o autor, há uma tendência, das classes sociais com maior poder aquisitivo exibir um processo de segregação; qual seja: se aglomerarem em uma mesma região da cidade, segundo o pesquisador: se “entende por segregação a alta concentração de camadas sociais em determinada parcela do espaço urbana.” (VILLAÇA, 1999). O que de “pronto nos fere a retina” é justamente o fato de essa nítida separação entre diferentes camadas sociais ter sido engendrada, na cidade de Maringá, pelo poder público.

A organização do espaço urbano nunca é resultado de ações puramente espontâneas dos atores sociais, por vezes, as grandes intervenções impetradas por organizações do poder público e da iniciativa privada promovem significativos e nem sempre positivos impactos para a população circunscrita a um determinado espaço urbano. Desta intervenção urbana resta à população local o sofrimento direto e cotidiano com os efeitos do projeto implantado, mas é, entretanto, esta que tem sua voz silenciada pelo discurso dominante. Ouvir os moradores do entorno de uma obra como esta, possibilita entender como a organização do espaço urbano não pode ser realizada unicamente segundo critérios técnico-burocráticos, mas se faz necessário também incorporar a voz dos moradores na constituição dos critérios elaborados em conjunto com os que terão sua vida



alterada por meio de intervenções dessa magnitude.

A pesquisa nos permitiu reconhecer de maneira mais concreta o sentido de conceitos sociológicos que podem parecer tão abstratos, como, por exemplo, o de segregação socioespacial, mas que representam muito bem um fenômeno concreto vivenciado dia-a-dia por tantos que, nesse caso, ficaram para o “lado de lá” ou para o “lado de cá” do espaço que um morador chegou a classificar de “terra morta”.

#### Referências

BARBETTA, P. A. 2002. **Estatística Aplicada às Ciências Sociais**. Ed. UFSC, Florianópolis. 5ª Edição.

BELOTO, G. E; MENEGUETTI, K. S.; REGO, R. L. **Maringá – A paisagem urbana e o sistema de espaços livres**. Paisagem Ambiente: ensaios, n. 26, São Paulo, p. 29 – 50. 2009.

BOURDIEU, Pierre. **Efeitos do Lugar**. In: BORDIEU, P. (org.) *A miséria do mundo*. Rio de Janeiro: Vozes, 1987.

CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. *Escola de engenharia de São Carlos*, São Carlos, Set. 2010.

\_\_\_\_\_. **A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”**. *Universidade de Barcelona*, X Colóquio Internacional de Geocrítica: Diez años de cambios em el mundo, em la geografía y em las ciencias sociales, 1999-2008, Barcelona, mai. 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm>>. Acesso em: 28 de Out. 2011.

MENEGUETTI, K. S. **Desenho urbano e qualidade de vida – O caso de Maringá – Pr. 2001**. Programa de Mestrado em Geografia. Maringá - PR. UEM: 2001.

MOTA, A. A., MENDES, C. M. **Considerações sobre as estratégias e ações dos promotores imobiliários na produção do espaço urbano**. *Sociedade & Natureza*. Uberlândia. p.123-130. Dez. 2006.

OLIVEN, Ruben George. **Cultura e Modernidade no Brasil**. *Perspectiva*, nº 15, São Paulo, p. 3 – 12, 2001. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392001000200002&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392001000200002&script=sci_arttext)>. Acessado em: 15/10/2011.

RODRIGUES, Ana Lúcia. **A ocupação urbana da região metropolitana de Maringá: uma história de segregação**. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, p. 61 – 86, janeiro / julho. Curitiba, 2005.

\_\_\_\_\_. Ana Lúcia. **A pobreza mora ao lado: Segregação Socioespacial na Região Metropolitana de Maringá**. Programa de Estudos pós-graduados em Ciências Sociais-Doutorado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. **A segregação Planejada in:\_\_\_** *Pensar Maringá: 60 anos de Plano*. p. 101-114 Maringá: Editora Massoni, 2007.

SIMÕES, F.; SIMÕES, E. **Sistema Viário e Trânsito Urbano; Série de Cadernos Técnicos, CREA-PR**. Disponível em: <[ftp://creaweb.crea.pr.org.br/Graficas/cadernos\\_agenda\\_parlamentar/02\\_09/ppm\\_sistema-viario\\_transito\\_urbano\\_0000.pdf](ftp://creaweb.crea.pr.org.br/Graficas/cadernos_agenda_parlamentar/02_09/ppm_sistema-viario_transito_urbano_0000.pdf)> Acessado em: 18/01/2014.

VAINER, Carlos B. **Pátria, empresa e mercadoria - notas sobre a estratégia discursiva do planejamento Estratégico Urbano**. In: *A cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*. Vozes, Petrópolis, 2000, p.75-103.

VILLAÇA, Flávio. **Efeitos do Espaço Sobre o Social na MetrÓpole Brasileira**. In: *MetrÓpole e Globalização: Conhecendo a Cidade de São Paulo*. Org. Maria Adélia Aparecida de Souza. 1ªEd. São Paulo: Editora CEDESP. 1999. (Capítulo 15).

Recebido em 2014-01-18  
Publicado em 2014-04-13