



7 e 8 Novembro 2012

ASPECTOS DO PLANEJAMENTO ORIGINAL DE MARINGÁ RECOMENDÁVEIS AO PROJETO DE CIDADES

Olindo Savi¹

Cristiane Galassi²

Renato Leão Rego³

Juares José Pereira⁴

Grasielle Cristina dos Santos Lembi Gorla⁵

RESUMO

A beleza das cidades antigas está fundamentada na arquitetura de seus edifícios e na forma de sua disposição em relação ao traçado urbano. Já as cidades mais modernas foram implantadas segundo conceitos de urbanismo bem definidos, procurando buscar na topografia do sítio os aspectos formais que possam lhe conferir individualidade e beleza própria. Dentro deste panorama, o objetivo do presente estudo foi analisar a forma urbana de Maringá, localizada no noroeste do Paraná, à luz dos princípios da “cidade do amanhã” estabelecidos por Howard no começo do século passado e formalizados por Unwin e Parker no projeto da cidade-jardim de Letchworth na Inglaterra. A análise dos resultados demonstrou que muitos dos aspectos da cidade de Maringá poderão ser utilizados no planejamento de novas cidades ou bairros, dentre eles: o traçado orgânico respeitando a topografia do sítio; a individualidade do traçado urbano; a escolha do local para o centro e a estruturação do centro principal; a divisão da cidade em centros poli-nucleares; a hierarquia do sistema viário; o uso de rotatórias nas convergências das principais vias; a forma de construir a paisagem urbana e a forma de organização espacial da cidade.

Palavras-chave: Planejamento urbano. Projeto de cidades. Cidade-jardim.

¹ Mestrando, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, o.savi@terra.com.br

² Mestranda, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, crisgalassi@yahoo.com.br

³ Prof. Dr., Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, rlrego@uem.br

⁴ Mestrando, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, juares_pereira@hotmail.com

⁵ Mestranda, Universidade Estadual de Maringá-UEM, Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana-PEU, gralembi@hotmail.com

1. INTRODUÇÃO

Uma característica essencial para a cidade se destacar é possuir atributos que lhe confirmem individualidade, que para Unwin (1984), deriva da adaptação do seu traçado ao sítio, que se por si só não resultar na beleza da cidade, será a base para seu surgimento.

As cidades devem ser projetadas para interligarem-se e estabelecer processos de comunicação entre si, constituindo-se em nós de uma rede, na qual os habitantes de uma cidade possam usufruir das estruturas e benefícios oferecidos pelas demais. Assim, as cidades se complementarão para atender as necessidades dos seus moradores. Para Howard (2002), defensor da criação de constelações de cidades, as quais denominou Cidades Sociais, as cidades deveriam ser implantadas de forma interligadas entre si e articuladas por uma cidade central.

O objetivo do presente estudo foi caracterizar os aspectos positivos de uma cidade, nos conceitos de urbanismo moderno, que poderão ser utilizados em projetos de novas cidades ou na implantação de bairros. Foram salientados, para tanto, a conceituação de cidade social e cidade-jardim. Como estudo de caso, foi abordada a cidade de Maringá, localizada no noroeste paranaense.

1.1 Planejamento regional

O conceito de cidade-jardim foi proposto por Ebenezer Howard em 1902, quando publicou seu livro *Garden Cities of Tomorrow - Cidades-Jardins de Amanhã*. Visualizando a decadência e o caos das cidades inglesas no século XIX, época em que houve um grande crescimento a partir da revolução industrial, Howard (2002) formulou sua proposta de criação de cidades com especial atenção aos cuidados sanitários e de conforto ambiental, salientando a importância de serem projetadas com amplos espaços abertos e áreas verdes. Neste contexto, os lotes urbanos deveriam ter dimensão tal que permitisse a implantação de jardins e áreas verdes em seu interior.

As cidades-jardins propostas por Howard (2002) deveriam ainda ter tamanho limitado, possuir forma circular e ser dividida em seis setores. Tais setores seriam delimitados por seis bulevares arborizados com 36 metros de largura que convergiam para um parque central, e teriam estrutura viária composta por cinco avenidas concêntricas, também arborizadas. No planejamento de Howard, as cidades seriam auto-organizadas e interligadas por um sistema de transporte público eficiente. Seriam constituídas por estabelecimentos industriais e circundadas por cinturões verdes de belos jardins e pomares, que permitiriam aos habitantes usufruir da beleza harmoniosa entre a cidade e o campo.

A visão ideológica de Howard se propagou para vários países, entre eles, os Estados Unidos, a França, o Canadá e o Brasil. Suas idéias tiveram continuidade nos trabalhos de Unwin e Parker, no projeto e na implantação da cidade de Letchworth, a 56 quilômetros de Londres. A primeira cidade-jardim possuía traçados simples, com ruas no sentido leste-oeste, seguindo a ferrovia que ligava Londres a Cambridge, cortadas por duas grandes avenidas em direção norte-sul. Essa cidade foi projetada com a mesma proposta de Howard, constituída de grandes espaços públicos, áreas verdes em parques, praças e jardins, áreas agrícolas circundantes, habitação, comércio e indústrias separados em setores (HALL, 2000).

Howard (2002) propõe a implantação das cidades-jardins formando um sistema de cidades unidas em conglomerados, na qual, pudessem ao mesmo tempo ter sua característica individual, com desenho próprio, e se articular com as demais, formando um único conjunto. Se localizariam próximas entre si, ligadas por rodovias e ferrovias, permitindo aos habitantes de uma cidade atingir a outra em poucos minutos. As cidades-jardins seriam articuladas com uma cidade central e formariam o que Howard (2002) chamou de "constelação de cidades".

Com a organização das cidades em conjunto, que Howard (2002) denominou Cidades Sociais, criar-se-ia a possibilidade de uso em comum das atividades comerciais, culturais e de lazer disponíveis em cada uma das cidades. Isso enriqueceria a vida individual e coletiva de seus

habitantes, que mesmo morando em pequenas cidades, poderiam desfrutar dos benefícios e vantagens de uma grande cidade.

1.2 Princípios formais das cidades

Para Unwin (1984) o traçado urbano é considerado um aspecto importante da cidade, pois dele deriva a sua individualidade. No desenho urbano a escolha do local para os centros principal e secundários da cidade devem merecer atenção especial, pois para Unwin (1984), eles devem ser implantados nas partes altas, para que o visitante ou morador tenha a possibilidade de visualizar os seus edifícios, e assim, utilizá-los como elementos de orientação de qualquer ponto da cidade. Também devem permitir o reconhecimento da estrutura urbana, que Lynch (1999) destaca como elemento importante para a legibilidade do cenário urbano. Na escolha do sítio, Unwin (1984) aconselha a escolha de uma topografia onde o centro da cidade apresente pequenas variações de altitude, evitando-se pendentes muito fortes para os terrenos, para não comprometer a circulação.

No desenho do traçado urbano destacam-se duas categorias distintas, regulares e irregulares, cada qual com sua própria beleza, constituindo duas diferentes escolas de urbanismo (UNWIN, 1984). O autor ressalta que as linhas curvas são aconselháveis para os trechos longos, pois oferecem uma imagem urbana satisfatória, que se alterna constantemente e quebra a monotonia imposta pelos trechos retos, aconselháveis em trechos curtos.

Na escolha do traçado urbano, outro aspecto a ser observado, segundo Unwin (1984), é a localização da estação ferroviária, que deve estar próxima ao centro da cidade, sendo conectada a ele através de ruas e avenidas largas e importantes.

A forma urbana de uma cidade não deve ser imposta por uma idéia pré-concebida (UNWIN, 1984), deve buscar a expressão artística das necessidades e tendências de uma cidade, nascendo como resultado da relação entre o tecido urbano e o terreno, demonstrando respeito e conhecimento do sítio pelo planejador (DALBERTO; REGO, 2009).

Para Lynch (1999), a legibilidade também é importante para o cenário urbano, pois uma cidade de boa legibilidade convida o olho e o ouvido a ter uma maior participação neste convívio.

Rego *et al.* (2004) recomendam que as cidades sejam divididas em poli-núcleos, com os bairros com seu próprio centro comercial, articulado com o principal através de uma hierarquia clara. Esta estrutura foi idealizada por Howard (2002), que a denominou de unidades de vizinhança. Tais idéias foram colocadas em prática por Unwin e Parker nos projetos das primeiras cidades-jardins. A estrutura poli-nuclear da cidade também é defendida por Lynch (1999), que define as unidades de vizinhança como espaços reconhecíveis por possuírem características físicas em comum, com continuidade temática e identidade própria. Assim, podem se tornar referência na cidade.

Outro aspecto relevante a ser observado no traçado urbano é o parcelamento do solo em lotes de grandes dimensões. Unwin (1984) estima como ideal a implantação de 25 a 30 lotes por hectare, o que favorece a implantação de jardins nas áreas internas dos terrenos e o estabelecimento de recuos das construções em relação ao alinhamento predial, ampliando o efeito visual sobre a paisagem urbana.

As vias são reconhecidas como canais de tráfego, que estabelecem entre si, uma relação de hierarquia, representada pela sua largura. Unwin (1984) recomenda no planejamento do sistema viário, a implantação de rótulas como elementos de articulação, que facilitam a circulação, na medida em que organizam os fluxos, e conferem efeitos arquitetônicos para a paisagem urbana.

1.3 Paisagem urbana

A paisagem urbana é definida por Mascaró, Mascaró e Freitas (2008), como um espaço

aberto que se abrange com um só olhar, e neste sentido, o projetista da paisagem concebe a forma do espaço onde a vegetação entra como um material que confere plasticidade. Para Rego (2001), a utilização do verde como elemento de composição do espaço urbano, é recomendada no planejamento das cidades, pois combate a monotonia e serve como um espaço de repouso. Quando bem utilizados, espaços verdes conferem ao traçado urbano a característica de organismo vivo.

Os parques urbanos são espaços abertos de vários hectares com vegetação que se impõe sobre os materiais inertes, geralmente com vias de circulação que permitem o acesso de visitantes. As praças são espaços abertos, com tamanhos entre 1 e 2 quarteirões, geralmente rodeados por vias de circulação e ajardinados, mesmo que parcialmente (MASCARÓ; MASCARÓ; FREITAS, 2008).

Para Mascaró (2005), a arborização urbana tem diversas funções, sendo a mais importante delas, o sombreamento, principalmente em regiões de clima temperado. Serve também para a purificação do ar, alimentação, decoração, barreira sanitária, redução da poluição sonora e promoção do bem estar psíquico, entre outras. Para Dwyer, Nowak e Watson (2000), a arborização, individual ou em pequenos grupos de árvores, é valiosa para muitas finalidades, cujo valor pode ser medido em termos econômicos, estéticos, psicológicos, sociais e ecológicos. A arborização teve tratamento de destaque na proposta das cidades-jardins de Howard (2002), a qual deveria conter parques, praças, vias, bulevares e vegetação nos lotes privados.

2. DESENVOLVIMENTO

A metodologia teve como base a leitura de textos de Howard (2002), Unwin (1984) e de outros trabalhos científicos pertinentes. Por meio da análise dos projetos do plano original da cidade de Maringá foi estabelecida uma comparação entre os conceitos atuais de planejamento urbano, nos seus diversos aspectos, e o que foi observado nos projetos do plano original.

2.1 A cidade de Maringá (PR)

Maringá foi criada em 1947, como Distrito de Mandaguari, e elevada a município em 1951. A cidade está situada no Noroeste do Paraná e foi fruto de um grande empreendimento de colonização implantado pela Companhia de Terras Norte do Paraná/Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CTNP/CMNP (Figura 1).

A CMNP perseguiu o objetivo de construir um eixo rodoferroviário de penetração, com a finalidade de facilitar o acesso a novas áreas e permitir o escoamento rápido e seguro à produção da região, além de assentar núcleos urbanos básicos de colonização ao longo do eixo rodoviário.

Uma das diretrizes adotadas pela Companhia era que cidades destinadas a tornarem núcleos de maior importância seriam demarcadas de cem a cem quilômetros, aproximadamente. Seguindo essa proposta, Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama foram fundadas sucessivamente e implantadas estrategicamente ao longo da ferrovia, com intervalos regulares.

O critério adotado pela CMNP na distribuição espacial dos núcleos urbanos foi o de implantar cidades e patrimônios distanciados de 10 a 15 km um do outro, Figura 2 (CMNP, 1977).

No parcelamento do solo das cidades e patrimônios foi definida a divisão entre lotes residenciais e comerciais, com cinturões verdes no entorno da cidade, formados por pequenas propriedades (chácaras) que deveriam servir para a produção de alimentos para abastecimento da população local, como aves, ovos, frutas, hortaliças e legumes (CMNP, 1977).

Algumas cidades foram previamente planejadas para se tornarem grandes centros prestadores de serviços da região, entre elas, Maringá aponta como um dos mais importantes centros urbanos do Norte do Paraná, sendo propulsor do desenvolvimento regional (FERNANDO, 1996).



Figura 1 - Mapa do Estado do Paraná - Terras adquiridas pela CMNP

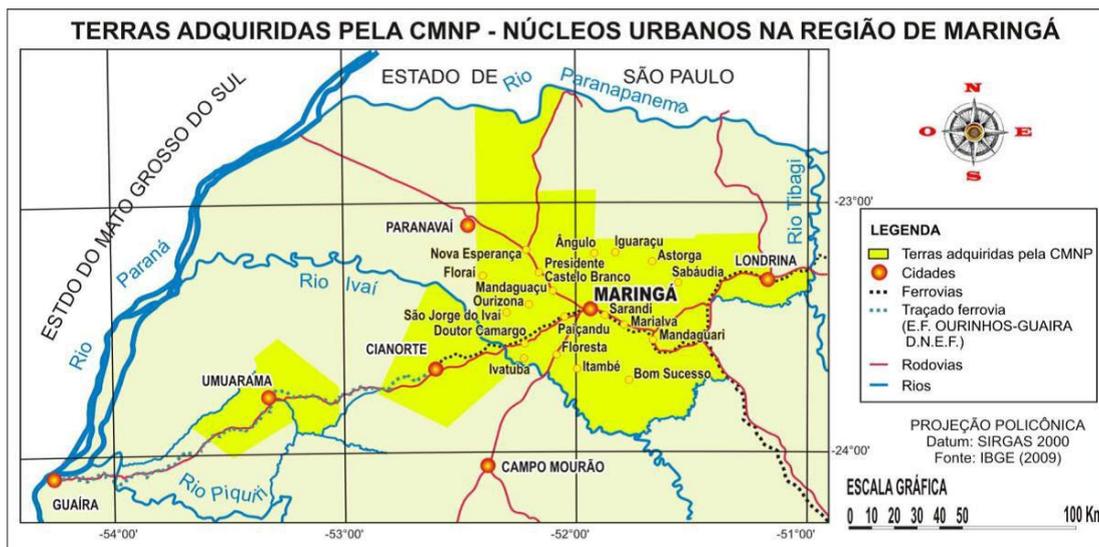


Figura 2 - Mapa parcial do Estado do Paraná com a localização das terras adquiridas pela CMNP

Diante da proposta que lhe foi apresentada, a Companhia concedeu a elaboração do projeto de Maringá ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira (REGO; MENEGUETTI, 2008), que trabalhava na Companhia City de Loteamentos, em São Paulo, no mesmo período em que Barry Parker desenvolveu os projetos dessa empresa para os bairros paulistanos Jardim América, Alto da Lapa e Pacaembu. Parker era sócio de Raymond Unwin e juntos haviam desenhado as primeiras cidades-jardins inglesas. Desta forma, Jorge Macedo Vieira foi impulsionado e influenciado pela “arte inglesa de projetar cidades” e muitas de suas idéias e soluções foram aplicadas no anteprojeto de Maringá (REGO, 2001). O plano urbano de Maringá foi utilizado como recurso para o destaque de um núcleo regional que se criava, localizado no centro geográfico de uma extensa área planejada e com acessibilidade eficiente.

Segundo Luz (1997), o local escolhido para a implantação de Maringá, Figura 3, propiciava

as melhores condições quanto à topografia, caracterizado por um relevo suave e composto por cursos d'água: o Pirapó e o Ivaí, afluentes dos principais rios que banham a região Norte, o Paranapanema e o Paraná, respectivamente.



Figura 3 - Mapa do relevo e do perímetro urbano da cidade de Maringá dentro do sítio

Em linhas gerais, o plano urbanístico de Maringá possui, como diretrizes principais de sua implantação, o eixo da ferrovia e o eixo monumental que o corta transversalmente. O eixo da ferrovia foi traçado no sentido leste-oeste e conforma-se na parte mais alta e plana do sítio e, a partir dela, configuram-se as vias paralelas. O eixo monumental segue a mesma lógica do eixo da ferrovia, situando-se no espigão que divide os dois córregos, Moscados e Cleópatra. Estes possuem a vegetação nativa preservada e abrigam dois parques, o Parque Ingá e o Horto Florestal.

Segundo Rego (2001), as curvas de nível foram determinantes para o desenho de Maringá, definindo a forma urbana alongada e o traçado orgânico. Foi neste contexto que Jorge Macedo Vieira observou as condições naturais e realizou em seu projeto, traçados de forma irregular na maior parte da malha urbana, contribuindo para a implantação das primeiras áreas verdes urbanas do município, Figura 4.

Em respeito à topografia do sítio, o traçado orgânico de Vieira combina linhas curvas, nas áreas mais onduladas do terreno e retas nas mais planas.

O projeto de Maringá foi inspirado no modelo de cidade-jardim, pois previa a estruturação espacial das zonas funcionais residencial, comercial, industrial, médico-hospitalar e administrativa previamente estabelecidas entre si por amplas avenidas com várias rótulas para amortização do tráfego, ruas com largos passeios e quatro amplos bosques no espaço urbano. Segundo Luz (1997), o projeto urbanístico de Maringá dispôs a localização dos bairros de forma favorável, determinando previamente a função de cada um deles.

A cidade é dividida em 8 bairros: Zonas 1 a 7 e a Zona Armazém, com o centro principal localizado na Zona 1. As Zona 2 a 7 possuem seus próprios centros comerciais, articulados com o centro principal da cidade, e posicionados em praças com formato circular, constituindo-se numa espécie de praça fechada.

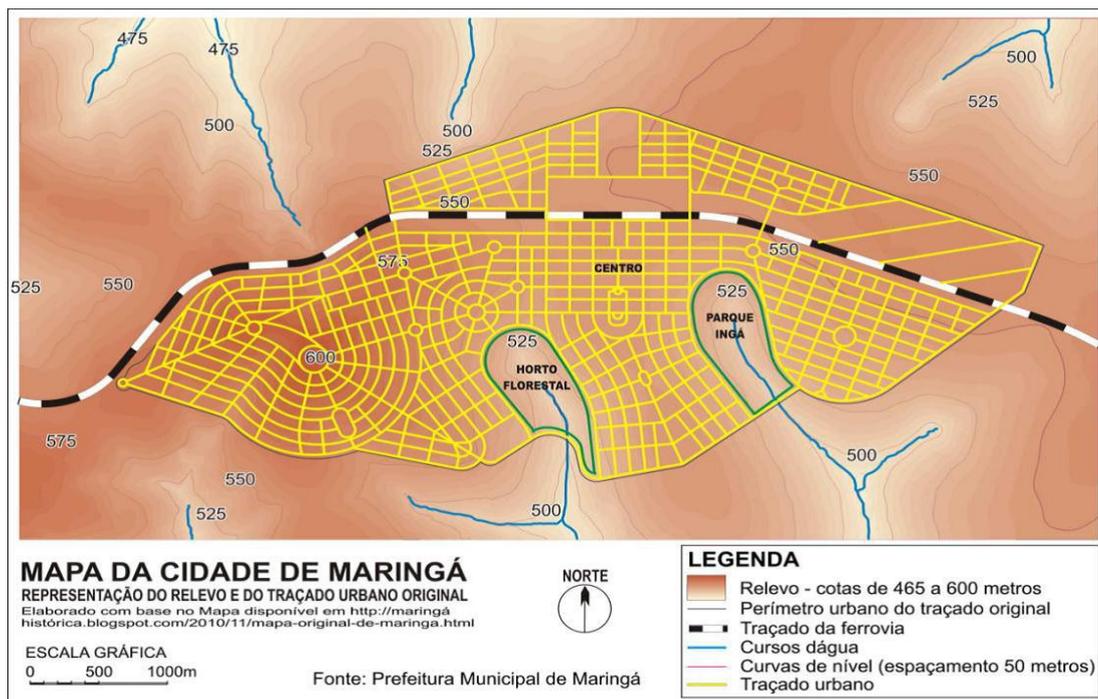


Figura 4 - Mapa do relevo e do traçado original da cidade de Maringá dentro do sítio

O centro da cidade, localizado na Zona 1, apresenta-se como um eixo formado por uma via com 46 metros de largura e cerca de 600 metros de comprimento, Figura 5, que possui um canteiro central amplo e passeios para pedestres. O eixo possui, numa das extremidades (área em vermelho na Figura 5) a Estação Ferroviária, que forma um conjunto com uma ampla praça e na extremidade oposta (parte de baixo da Figura 5) o Centro Cívico, formando um conjunto com a praça principal da cidade.

As quadras foram subdivididas em lotes comerciais e residenciais que apresentam superfícies de cerca de 500 m² em média, de acordo com o padrão indicado por Unwin (1994) de 25 a 30 lotes por hectare, dando lugar a jardins privados que ampliam para dentro do lote a massa verde que cobre as largas calçadas públicas.

O plano de Maringá se distingue pela presença de inúmeros elementos que vão conferir uma qualidade urbanística diferenciada à cidade, como o desenho das principais avenidas e ruas com calhas amplas e canteiros centrais e a presença de rotatórias-jardins nos principais cruzamentos viários. Segundo Rego (2001), o sistema viário da cidade, Figura 6, apresenta um traçado relativamente simplificado, bastante perceptível e com clara hierarquia das vias.

A cidade foi planejada com vias de larguras diferenciadas, que variam de 20 a 46 metros e amplas avenidas com larguras entre 30 e 40 metros.

O conceito de cidade-jardim de Howard foi seguido por Jorge Macedo Viera no traçado de Maringá, o qual buscava a adequação do espaço urbano através das características da paisagem local e da presença de extensos parques e lugares públicos amplos e abertos, respeitando as imposições da topografia e a proteção dos mananciais. Isso se verifica nos quatro parques urbanos, no sistema viário de pouca declividade e na notável arborização, que conferiram à cidade uma originalidade única dentro do contexto urbanístico brasileiro.

Ao projetar a cidade, Viera tinha consigo o ideal preservacionista, por isso, deixou em sua



Figura 5 - Centro principal da cidade de Maringá

parte central duas reservas nativas, com o formato de pulmões humanos. Os dois vales com nascentes que dão origem a formação do Córrego Borba Gato foram aproveitados para a implantação destes parques: o Parque Ingá, voltado para visitação pública e o Horto Florestal, com cerca de 37 ha, segundo a CMNP (1977), implantado para se tornar um núcleo inicial de um futuro instituto científico e como base para a produção de espécies vegetais a serem utilizadas na arborização e ajardinamento das vias urbanas. No total, são quatro amplos bosques no espaço urbano: além dos mencionados, o Bosque 2 (Parque dos Pioneiros) e o Parque das Grevíleas.

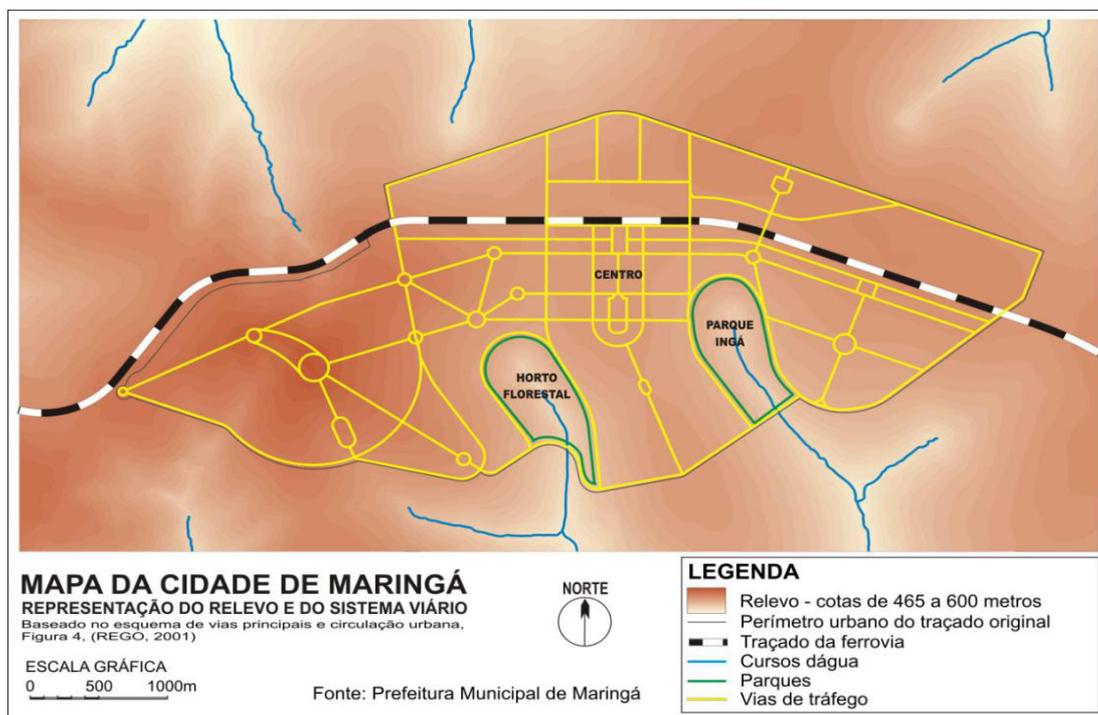


Figura 6 - Mapa do sistema viário de Maringá e dos parques centrais

Segundo Meneguetti, Rego e Beloto (2009), Maringá conta ainda com 35 praças. Muitas delas estão circundadas por rotatórias implantadas nas convergências das principais vias de tráfego da cidade.

Desta maneira, o planejamento urbano centra-se nos princípios da relação homem/natureza, uma vez que pressupõe uma relação harmoniosa entre o habitante e o verde, garantindo o status de cidade-jardim (BOVO; AMORIM, 2011).

Iniciada em 1949, a arborização urbana de Maringá tem merecido atenção especial desde seu projeto inicial. O idealizador da paisagem urbana foi o Dr. Luiz Teixeira Mendes, que primeiro se preocupou em formar canteiros, dentro do Horto Florestal, para acomodar as diversas mudas que vinham principalmente de São Paulo, encomendadas pela CMNP para serem plantadas na cidade. A partir de 1952, ele foi auxiliado e depois substituído pelo engenheiro agrônomo Aníbal Bianchini da Rocha, que procurou seguir o plano paisagístico em consonância com o traçado original: para cada rua, avenida ou praça era escolhida uma espécie de árvore, conferindo a Maringá a possibilidade de ter árvores floridas durante todo o ano. Um terceiro nome a ser lembrado referente à paisagem urbana da cidade é de Geraldo Pinheiro Fonseca, encarregado do plantio das árvores.

Atualmente Maringá possui uma diversificada vegetação, que garante à cidade seu status de cidade verde. Dentre as espécies encontradas, pode-se citar: Alecrim, Palmeira Imperial, Sibipiruna, Cedro, Tipuana, Flamboyant, etc.

Segundo Sampaio (2006), Maringá divulga sua condição de cidade com farta arborização urbana e belos parques, colhendo frutos de uma iniciativa ambientalmente melhor do que de outras

idades brasileiras, se tornando atrativa para os turistas.

2.2 Análise dos resultados

Diversos aspectos do planejamento original da cidade de Maringá (PR) são recomendáveis para o planejamento de novas cidades e bairros.

No planejamento de conjunto de cidades, a espacialização dos pólos da região com distância de cerca de 100 km, como planejado pela CMNP para a cidade de Maringá (PR) em relação às cidades de Cianorte (PR) e Londrina (PR) mostrou-se adequado.

Para o planejamento de cidades e bairros, o traçado urbano, desenhado consoante a topografia e respeitando as condições naturais, com concordância de linhas retas e curvas, é bom, pois cria um desenho orgânico, que confere aspecto agradável, podendo, como ocorre com a cidade de Maringá, emprestar-lhe uma característica de cidade plana. O traçado, desenhado com bastante critério, utilizando linhas retas em áreas mais planas e de trechos curtos e traçados sinuosos em trechos mais longos e ondulados, confere à cidade uma forma única, que atende a um dos conceitos de Unwin (1984), de se criar uma imagem urbana satisfatória, fazendo alternância de cenários, quebrando a monotonia imposta por longos trechos retos.

A implantação do centro da cidade em parte alta do terreno, conforme propõe Unwin (1984), com um traçado regular e simétrico, é outro aspecto da cidade de Maringá (PR) recomendável para o planejamento, emprestando o formalismo e a monumentalidade descrita por Rego (2001) como um dos principais elementos de composição do traçado, garantindo um "caráter artístico" e a importância que este espaço público merece, formando a individualização do desenho urbano da cidade.

O centro da cidade, com um eixo de cerca de 600 metros, formado por uma via em formato de bulevar, com largura de 46 metros, tendo a praça de acesso à estação ferroviária numa extremidade e na outra a Praça Central, com formato semicircular, junto a qual foi implantado o Centro Cívico representa a aplicação dos conceitos de Unwin (1984), que recomenda a utilização de vias retilíneas combinadas com traçados curvos, simples e regulares, para proporcionar um efeito majestoso, e sua aplicação é aconselhável no planejamento de novas cidades.

A estruturação da cidade em zonas, cada qual com seu centro secundário, que para Rego *et al.* (2004), se apresenta com uma estrutura poli-nuclear, com clara hierarquia entre o elemento principal do plano e os centros secundários é indicado para o planejamento de novas cidades.

A hierarquização das vias de tráfego, claramente definida por suas larguras, com vias de 20 metros destinadas ao tráfego local e de 30 a 40 metros fazendo a ligação entre o centro da cidade e os bairros, que Rego (2001) definiu como de proporções adequadas para formar as linhas claras de comunicação entre o centro principal e os bairros, apresentam um aspecto relevante a ser observado no projeto de cidades.

Dentro do traçado orgânico da cidade, chama a atenção a presença de rotatórias nas convergências das principais vias de tráfego, em pontos de articulação de vias retas e curvas, que segundo Meneguetti, Rego e Beloto (2009), foram originalmente propostas como elementos de articulação do sistema viário, mas tornaram-se praças, e se caracterizam em pontos focais da paisagem, que servem para a referência de quem se desloca pela cidade. Trata-se de elementos indicados para a utilização do planejamento de novos bairros e cidades.

A arborização, elemento marcante da cidade, que está presente nos bosques, praças, nos passeios e canteiros centrais de avenidas, com diversas espécies nativas e exóticas, forma um harmonioso conjunto, interagindo com a arborização existente no interior dos lotes. Conforme Sampaio (2006), isso confere a Maringá um atrativo para o turismo e de novos moradores que buscam boa qualidade de vida, sendo indicado para o planejamento de cidades.

Maringá apresenta aspectos importantes, que aplicados com critério adequado, permitiram

definir uma cidade estruturada, com um sistema viário bem articulado e com uma arborização marcante, que conferem à cidade as características de um organismo vivo, onde o centro monumental representa a cabeça e o coração, os dois parques centrais os pulmões, e as vias de ligação entre o centro principal e os secundários, as artérias que fazem a conexão do coração com o tecido urbano, desenvolvido de forma regular quando em trechos planos e curtos e assumindo traços orgânicos quando em trechos de grandes dimensões.

3. CONCLUSÃO

Os resultados demonstram que a cidade de Maringá foi concebida segundo propostas modernas e adequadas de urbanismo, utilizando conceitos das cidades-jardins e da prática do urbanismo, apresentando diversos aspectos que podem ser utilizados no planejamento de novas cidades e de bairros.

A localização espacial da cidade a coloca como um pólo regional de grande expressão, no que Howard (2002) definiu como cidade central das cidades sociais, e é uma característica recomendável no planejamento de conjunto de cidades, estabelecendo-se uma cidade central, em torno da qual orbitam cidades de menor porte.

Para o planejamento de novas cidades e de bairros, outros aspectos relevantes de Maringá são aconselháveis, como a opção pelo respeito ao sítio natural, que no caso da cidade de Maringá foi decisiva para caracterizar a individualidade do traçado urbano, a implantação do centro principal na parte alta e plana, torna-o facilmente identificável pelo visitante, no que Unwin (1984) definiu como forma de permitir o reconhecimento da estrutura urbana e servir de orientação para o deslocamento dos habitantes, sua estruturação com um bulevar de cerca de 600 metros com duas praças em sua extremidade, a praça central com formato semicircular onde foi implantado o centro cívico e na outra a estação ferroviária, que empresta à cidade o formalismo e monumentalidade descrita por Rego (2001), como um dos principais elementos de composição do traçado, a divisão da cidade em poli-núcleos, é outro bom aspecto a ser utilizado no planejamento de cidades, pois possibilitou a formação de tipologia diferenciada em cada bairro, a implantação de uma estrutura viária hierarquizada, com amplas vias, como ocorreu em Maringá, favorece a conexão dos centros dos bairros com o centro principal, a implantação de rótulas nos pontos principais de articulação organiza o fluxo de tráfego e agregam valor ao cenário urbano e o parcelamento da cidade com grandes lotes, que em conjunto com a arborização das vias públicas, abundantes em Maringá, formam um cenário característico de uma cidade com preocupação ambiental.

A aplicação dos aspectos do planejamento original da cidade de Maringá, em projetos de novas cidades e de bairros, poderá definir estruturas urbanas com formas impares, marcadas pela originalidade e individualidade, podendo caracterizar a própria beleza e imponência, definidas pela topografia do sítio por um traçado único e harmonioso, formando cenários facilmente reconhecíveis pelos turistas.

REFERÊNCIAS

BOVO, Marcos Clair e AMORIM, Margarete Cristiane de Costa Trindade. **Maringá: uma (re) leitura da imagem da cidade verde**. I Simpósio de Estudos Urbanos: Desenvolvimento Regional e Dinâmica Ambiental, 29 a 31 de agosto de 2011.

CMNP - Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná**. Publicação Comemorativa do Cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (1975). 2. Ed. 1977.

DALBERTO, Anelise Guadagnin; e REGO, Renato Leão. **O traçado urbano e o sistema viário de Cianorte - PR**. Revista Tecnológica. Edição Especial ENTECA, 2009. p. 211-219. 2009.

DWYER, John F.; NOWAK, David J. e WATSON, Gary W. **Urban Forestry Research in the United States: The State of the Art and Future Prospects**. Forest and Social Services the Role of Research. Proceedings of IUFPRO Research Groups 6.01, 6.11.04 and 6.14 sessions in the XXI IUFRO World Congress. Malaysia. 2000.

FERNANDO, Miguel. **Maringá: Urbanização e arborização**. Instituto da árvore: Comissão do Meio Ambiente e Recursos Naturais da OAB-Maringá e Núcleo Regional de Educação do Estado do Paraná de Maringá. 1996.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. Annablume Editora Comunicação. São Paulo. 2002.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Martins Fontes. São Paulo. 1999.

LUZ, France. **O Fenômeno Urbano numa zona pioneira: Maringá**. Prefeitura Municipal de Maringá. 1997.

MASCARÓ, Juan Luis; MASCARÓ, Lucia e FREITAS, Ruskin Marinho de. **Infra-estrutura da Paisagem**. Masquatro Editora. Porto Alegre. 2008.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos Urbanos**. 2. Ed. Masquatro Editora. Porto Alegre. 2005.

MENEGUETTI, Karin Schwabe; REGO, Renato Leão e BELOTO, Gislaíne Elizete. **Maringá - A paisagem urbana e o sistema de espaços livres**. Paisagem Ambiente: ensaios - n. 26, p. 29-50. São Paulo. 2009.

REGO, Renato Leão. **O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim**. Acta Scientiarum Maringá, v. 23, n. 6, p. 1569-1577. 2001.

REGO, Renato Leão e MENEGUETTI, Karin Schwabe. **O Território e a Paisagem: A Forma da Rede de Cidades no Norte do Paraná e a Construção da Forma Urbana**. Paisagem Ambiente: ensaios - n. 25 (p. 37 - 54). São Paulo. 2008.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe; ANGELIS NETO, Generoso de; JABUR, Rodrigo Sartori e RISSI, Queila. **Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná**. Acta Scientiarum Technology, v. 26, no. 2, p. 141-150. Maringá. 2004.

SAMPAIO, André Cesar Furlaneto. **Análise da Arborização de Vias Públicas das principais Zonas do Plano Piloto de Maringá - PR**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Maringá. 2006.

UNWIN, Raymond. **La Pratica del Urbanismo. Una Introduccion al Arte de Proyetar Ciudades y Barrios**. Editorial Gustavo Gilli S. A. Barcelona. 1984.