



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES.
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

ARISTEU VIEIRA JUNIOR

**O parcelamento do solo no bairro Jardim Paris na cidade de
Maringá, PR no período de 2000 à 2010.**

MARINGÁ
2011



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES.
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

ARISTEU VIEIRA JUNIOR

**O parcelamento do solo no bairro Jardim Paris na cidade de
Maringá, PR no período de 2000 à 2010.**

Trabalho apresentado ao curso de Geografia da Universidade Estadual de Maringá, como exigência para obtenção de nota na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso.

Orientador: Prof. Doutor Cesar Miranda Mendes

MARINGÁ
2011

ARISTEU VIEIRA JUNIOR

**O PARCELAMENTO DO SOLO NO BAIRRO JD PARIS NA CIDADE DE
MARINGÁ, PR NO PERÍODO DE 2000 À 2011.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Estadual de Maringá como requisito para obtenção de Bacharel em Geografia, sob orientação do Professor Doutor Cesar Miranda Mendes.

BANCA EXAMINADORA

Cesar Miranda Mendes

Prof. Doutor Cesar Miranda Mendes – (Orientador)

Emília Bandeira Perissato

Ms. Emília Bandeira Perissato

Jaqueline Telma Vercezi

Ms. Jaqueline Telma Vercezi

Aprovado em 21/11/2011.

Para Roberta, minha maravilhosa esposa,
e para Pedro, meu inestimável filho.

AGRADECIMENTOS

A pesquisa apresentada é o fruto de um processo de conhecimento que assim configura apenas um fragmento de análise geográfica sobre o parcelamento do solo na cidade de Maringá. Devo isso aos amigos e colegas que contribuíram para que esta pesquisa fosse realizada.

Agradeço a Deus e a minha família, que teve muita paciência durante esses quatro anos de estudo.

Aos professores do curso de geografia, em especial, ao meu orientador Cesar Miranda Mendes que mostrou os caminhos para a realização deste trabalho.

A Universidade Estadual de Maringá, pela a oportunidade de realizar um bom aprendizado.

Aos moradores do bairro Jardim Paris, que abriram suas portas para que as entrevistas fossem realizadas.

Finalmente a meus colegas de graduação, em especial a Eduardo, Laís, Maria Cleonice, Natália, Maicon e Renato, que compartilharam comigo momentos agradáveis e engraçados nestes quatro anos de graduação.

“a cidade não pertence a seus habitantes, e sim aos agentes que a produzem”
Horácio Capel, 1983.

RESUMO

O parcelamento do solo no bairro Jardim Paris na cidade de Maringá, PR.

O presente trabalho tem como objetivo de estudo o parcelamento dos terrenos do bairro Jardim Paris, localizado na Cidade de Maringá no Estado do Paraná, os motivos desta fragmentação dos terrenos e o que ela influencia no espaço geográfico da cidade de Maringá. Para a realização desta pesquisa e compreender toda a dinâmica do processo de adensamento do Jardim Paris, foi desenvolvida uma pesquisa bibliográfica referente à Geo-História de Maringá, processos relacionados ao espaço urbano. Ainda em complementariedade, desenvolveu-se uma pesquisa empírica através de análise de campo, entrevistas com moradores e agentes imobiliários, coleta de dados junto à prefeitura e aplicação de questionário. A partir desta constatação foi possível constatar que o processo de adensamento provocado pelo parcelamento e fragmentação dos lotes no Jardim Paris é muito intenso e que este processo tem significativa interferência no espaço geográfico, através do uso intenso e saturado de alguns equipamentos urbanos e influenciando consequentemente no trânsito da região.

Palavras-chave: parcelamento urbano, adensamento, Jardim Paris, Maringá.

ABSTRACT

The parcelling of the soil in the neighborhood Jardim Paris in the city of Maringá, PR.

The present job, is about a study on the parcel out of neighborhood Jardim Paris' lands, located in the City of Maringá in the State of Paraná, and the reasons of this fragmentation of the lands and the one that fragmentation influences in the geographical Maringá space. For the accomplishment of this research and to understand the whole dynamics of the process of densification of the Jardim Paris, bibliographical research was accomplished regarding GeoHistory of Maringá, processes related to the urban space and development of empiric research, that is analyze of field, interviews with inhabitants and real state agents, collects data of city hall and questionnaire application. Starting from this verification it was possible to determine that the densification process provoked by the parcel out and fragmentation of the lots in the Jardim Paris is very intense and that this process has great interference in the geographical space, through the intense and saturated use of some urban equipments and in the traffic of the area.

Keywords: Urban Parcelling, densification, Jardim Paris, Maringá.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
ORGANOGRAMA	10
1 – ESPAÇO URBANO	11
1.1 – OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO	13
1.1.1 – Os Proprietários dos Meios de Produção	13
1.1.2 – Os Proprietários Fundiários	14
1.1.3 – Os Promotores Imobiliários	14
1.1.4 - O Estado	15
1.1.5 – Os Grupos Sociais Excluídos	16
2 - URBANISMO	18
3 – EXPANSÃO URBANA E ADENSAMENTO	21
4 – MARINGÁ E SUAS ORIGENS	22
4.1 - LEGISLAÇÃO E EXPANSÕES URBANAS EM MARINGÁ.....	28
4.2 – PARCELAMENTOS DA TERRA EM MARINGÁ	30
4.3 – BAIRRO JARDIM PARIS DE MARINGÁ.....	34
CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
REFERÊNCIAS	51
ANEXOS	53

INTRODUÇÃO

No início da formação da cidade de Maringá todas as casas dos bairros eram construídas em terrenos maiores. A partir de 1999 nota-se uma mudança no perfil das construções residenciais, principalmente em nos novos loteamentos, onde os construtores dividem o terreno ao meio e assim constroem duas casas. Processo este chamado de Casas Geminadas¹.

Esta pesquisa tem como objetivo quais são os principais motivos que levaram a esse processo e também os problemas que essa mudança causou no espaço urbano do bairro Paris e conseqüentemente em Maringá?

Esta mudança causa várias conseqüências para a cidade. Os terrenos quase sempre são divididos ao meio, onde se estabelecem duas residências com área do terreno de 150m². Esta divisão foi ocasionada pela especulação imobiliária que por sua vez fez com que houvesse uma grande valorização da terra. Tal divisão provoca adensamento urbano, o que ocasiona um maior uso dos serviços e meios urbanos, ou seja, limpeza pública, coleta de lixo, serviço de saúde, segurança, etc. Com um maior numero de famílias ocupando um mesmo espaço, aumenta-se o numero de veículos provocando assim um maior fluxo nas principais avenidas da cidade, principalmente aquelas de acesso aos bairros mais populosos. Estas alterações urbanas tem grande influência no espaço geográfico do município.

Seguindo o Organograma Teórico-Metodológico (figura 1), o trabalho fez uso de referências como: os documentos, imagem aéreas e terrestres da prefeitura municipal de Maringá, Museu da Bacia do Paraná como também imagens fotográficas de pesquisa empírica atual do bairro Jd. Paris e a fim de comparar os tamanhos dos terrenos e também a influência da mudança dos tamanhos dos lotes e a sua relação com o espaço urbano. Elaborou-se ainda entrevistas com os moradores do bairro e os agentes imobiliários e por fim uma comparação desta mudança de padrão dos terrenos apontando as causas e conseqüências deste processo.

¹ Prefeitura Municipal de Maringá, Lei Complementar 331/99. Art. 13. Consideram-se Residências geminadas as edificações contíguas para uso habitacional que possuam uma parede em comum.

ORGANOGRAMA

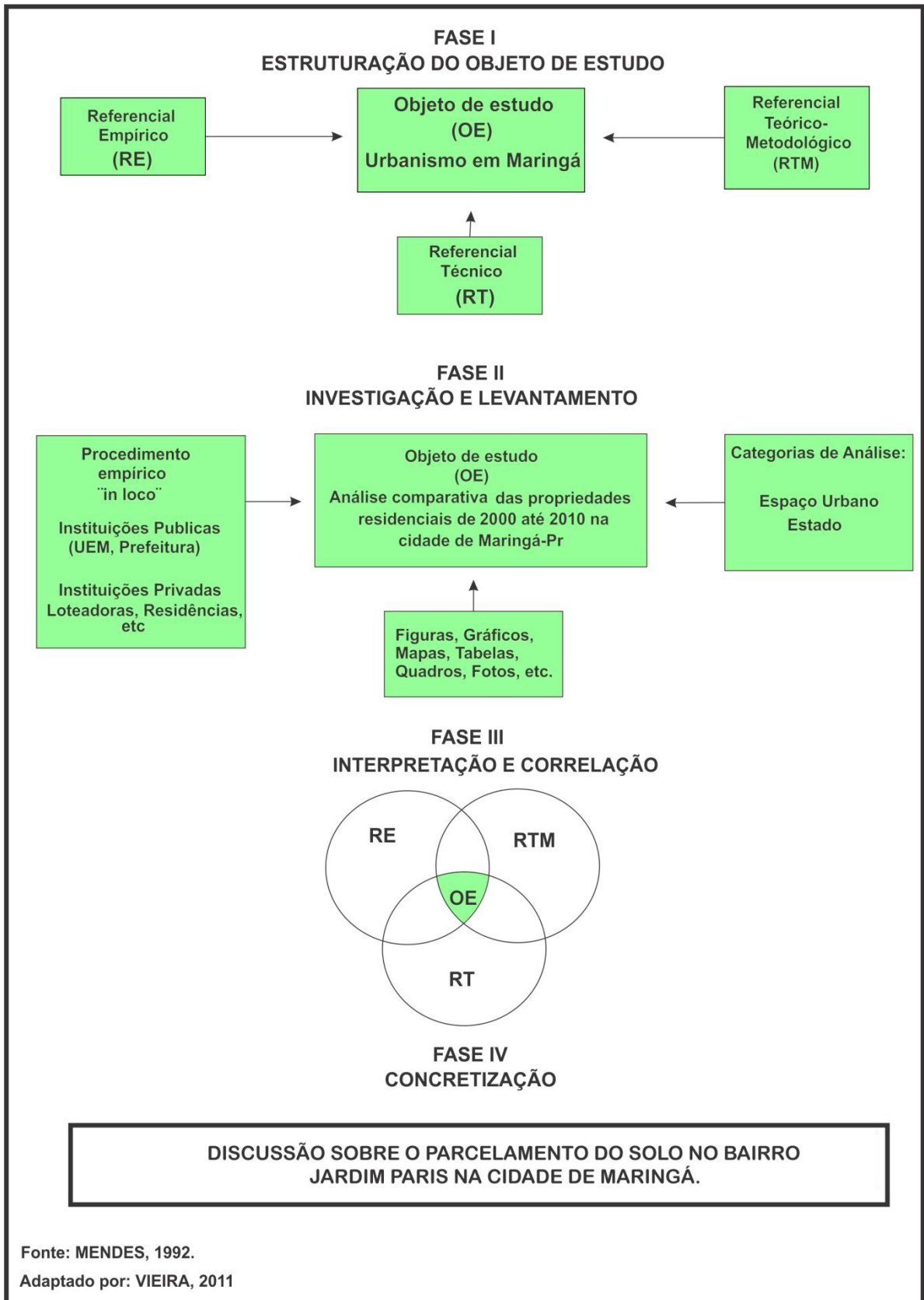


Figura 1 - Organograma Teórico Metodológico

1 – ESPAÇO URBANO

O espaço urbano é caracterizado pela aglomeração de pessoas, atividades humanas, construções, edificações e todas as interconexões que dinamizam e colaboram para definição do conceito de cidade. A cidade acaba trazendo consigo todas as transformações históricas que são determinadas por vários momentos da arquitetura, da cultura, composição paisagística, etc.

Corrêa (2004), diz que o espaço urbano é um complexo conjunto de diferentes usos do solo. Áreas do município como exemplo o centro da cidade, locais de concentração de comércio, indústrias e áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e também aquelas reservadas para futura expansão. Portanto a cidade possui diferentes áreas segundo seu contexto social:

Primeiramente por ser reflexo social e fragmentado, o espaço urbano, especialmente o da cidade capitalista, é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista. Em segundo lugar, por ser reflexo social e porque a sociedade tem a sua dinâmica, o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados. (CORRÊA, 2004, p. 8)

O espaço urbano é fragmentado e ao mesmo tempo articulado, cada parte mantém relações de intensidade muito variável. A cidade é um lugar onde as diversas classes sociais vivem e se reproduzem, envolvendo assim as suas crenças, valores e mitos. Em muitos casos é demonstrado nas formas espaciais, ou seja, monumentos, lugares sagrados e também em determinadas regiões “ruas especiais ou temáticas”. Desta maneira o espaço urbano assume uma visão simbólica, mas, variável de acordo com os diferentes grupos sociais. A fragmentação desigual do espaço acaba levando a conflitos sociais urbanos, ou seja, a cidade acaba virando cenário e objeto das lutas sociais visando assim o direito à cidade, à cidadania plena que deveria ser igual para todos.

As relações também são manifestadas de forma aleatória através do trânsito de veículos e pessoas como também a logística de carga e descarga de mercadorias e produtos e toda a dinâmica que envolve uma cidade. Esta divisão articulada é a demonstração física dos processos sociais, é um reflexo da sociedade.

O espaço urbano é organizado por diferentes usos da terra, e acaba sendo um resultado das ações dos agentes que produzem e consomem o espaço. A atuação dos agentes é baseada na dinâmica de acumulação de capital, da reprodução dos modos de produção e dos conflitos de classe, *“a ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem”* (CORRÊA, 2004, p.11).

Os agentes sociais são classificados como proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e também os grupos sociais excluídos. As ações destes agentes são todas reguladas dentro da lei, mas em muitos casos, sofre a influência de acordo com os interesses de um, ou mais agentes e assim, em muitos casos, permite transgressões dependendo do interesse do agente dominante.

Em relação aos agentes proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários e promotores fundiários podem definir que, ainda que existam diferenças estratégicas entre eles, existem também interesses que os unem, exemplo é a apropriação de uma renda da terra, ou seja, a posse do controle do uso da terra urbana. A ação destes agentes, segundo Roberto Lobato Corrêa, *“serve ao propósito dominante da sociedade capitalista, que é o da reprodução das relações de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação, este aspecto cabendo particularmente ao Estado.”* (CORRÊA, 2004, p. 12).

1.1 – OS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO

Os agentes do espaço urbano são classificados como sendo os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Apesar da ação destes agentes seguir toda uma norma jurídica, em muitos casos estas regras são influenciadas por interesses dominantes de alguns agentes, permitindo assim mudanças de acordo com a vontade dos agentes.

1.1.1 – Os Proprietários dos Meios de Produção

São os grandes consumidores do espaço urbano e são caracterizados pelos grandes proprietários industriais e grandes empresas comerciais em virtude do tamanho das suas atividades. Eles necessitam de grandes áreas, geralmente baratas, de boa localização e acesso, e que supram todas as necessidades pertinentes às suas atividades.

O grande problema enfrentado pelos proprietários dos meios de produção é a especulação fundiária, isto porque onera os custos para a aquisição da terra e conseqüentemente prejudica o processo de expansão. Também os aumentos do valor dos imóveis acabam atingindo o poder de compra dos trabalhadores que assim, visam melhores salários e conseqüentemente reduzindo o lucro das grandes empresas.

Os conflitos que emergem tendem a ser, em princípio, resolvidos em favor dos proprietários dos meios de produção, que, no capitalismo, comandam a vida econômica e política. A solução desses conflitos se faz através de pressões junto ao Estado pra realizar desapropriações de terras, instalação de infraestrutura necessária às suas atividades e para a criação de facilidades com a construção de casas baratas pra a força de trabalho. (CORRÊA, 2004, p. 14)

O aumento do valor da terra causa conflito entre os proprietários industriais e fundiários.

1.1.2 – Os Proprietários Fundiários

Os proprietários de terras procuram obter maior renda das suas propriedades, ou seja, o uso do solo mais remunerador possível seja comercial ou residencial de status. Estão interessados no valor de troca da terra e não no seu valor de uso. Exercem uma pressão sobre o Estado de forma a criar ou modificar leis de uso do solo e do zoneamento urbano, e que em alguns casos os imóveis poderão ser valorizados indiretamente através de obras públicas.

A valorização da terra é diretamente proporcional à demanda, ou seja, a necessidade de terras e habitações depende do aparecimento de novas camadas sociais, proveniente quase sempre de fluxos migratórios de uma população que possui um nível de renda a fim de participar do mercado. Essa demanda por terra e habitações também interfere na transformação de terra rural para terra urbana.

1.1.3 – Os Promotores Imobiliários

Os promotores imobiliários são responsáveis pela incorporação, na qual a terra é transformada em mercadoria, ou seja, em imóvel. Também promovem o financiamento, estudos técnicos seguindo parâmetros do código de obra, construção ou produção física propriamente dita do imóvel e por fim a comercialização.

Segundo Corrêa, *“A atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual, criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista.”* (CORRÊA, 2004, p. 24).

A estratégia dos agentes imobiliários é a de produzir habitações para a população solvável, ou seja, quem pode pagar. Só é possível haver produção de habitações para grupos de baixa renda quando estas habitações são ocupadas por várias famílias ou várias pessoas solteiras que alugam um imóvel ou um cômodo; se a qualidade da construção for péssima, com seu custo mínimo ou quando se verifica a enorme escassez de habitações, elevando assim os valores dos imóveis a níveis insuportáveis.

1.1.4 - O Estado

O Estado também tem a função de organizar a cidade interferindo diretamente na dinâmica da sociedade. Devemos observar que o Estado também atua como grande industrial, consumidor do espaço, proprietário fundiário e promotor imobiliário, por outro lado ele também é regulador do uso do solo e por isso acaba sendo alvo dos movimentos sociais urbanos.

O Estado detém certos instrumentos que influenciam de forma explícita na produção do espaço (...), o Estado intervém na produção do espaço através de: alocação de recursos, realização de empreendimentos, exercício de controle e fiscalização, prestação ou concessão de serviços públicos, taxaçaõ diferenciada dos imóveis estimulando a especulação, fornecimento de crédito e elaboração da legislação (TOWS, 2010, p.32).

As terras públicas acabam sendo uma reserva fundiária que o estado dispõe para usos diversos no futuro. O Estado atua de uma maneira mais relevante no processo de implantação e manutenção de serviços públicos como o calçamento, saneamento básico, iluminação pública, limpeza pública e coleta de lixo, entre outros, que é de suma importância para as empresas como também a população de uma maneira geral. Outro atributo importante do Estado em relação ao espaço urbano é a criação de leis normativas referentes ao uso do solo.

Como o Estado atua espacialmente de forma desigual no espaço urbano, principalmente no que se refere aos serviços públicos, acaba ele sendo alvo de reivindicações dos segmentos da população. Isto acaba gerando a criação de mecanismos que levam à segregação residencial, um exemplo claro é o diferencial de imposto territorial e predial que é um fator discriminante, pois acaba afetando o preço da terra e dos imóveis, ou seja, os grupos de renda mais alta moram em imóveis mais caros e melhor localizados. Por outro lado a segregação residencial pode gerar uma ação direta do Estado no planejamento de núcleos urbanos.

O Estado possui um conjunto de instrumentos que podem ser empregados, para que assim o Estado possa regulamentar e ajustar o espaço urbano de acordo as necessidades e interesses públicos. Estes instrumentos são:

- a) "Direito de desapropriação e procedência na compra de terras;
- b) Regulamentação do uso do solo;

- c) Controle e limitação dos preços de terras;
- d) Limitação da superfície da terra de que cada um pode se apropriar;
- e) Impostos fundiários e imobiliários que podem variar segundo a dimensão do imóvel, uso da terra e localização;
- f) Taxação de terrenos livres, levando a uma utilização mais completa do espaço urbano;
- g) Mobilização de reservas fundiárias públicas, afetando o preço da terra e orientando espacialmente a ocupação do espaço;
- h) Investimento público na produção do espaço, através de obras de drenagem, desmontes, aterros e implantação da infraestrutura;
- i) Organização de mecanismos de crédito à habitação; e
- j) Pesquisas, operações-teste sobre materiais e procedimentos de construção, bem como o controle de produção, bem como o controle de produção e do mercado deste material.” (CORRÊA, 2004, p.25).

O Estado, muitas vezes, tende a privilegiar os interesses dos segmentos da sociedade que estão ligados ao poder. O mesmo atua nas três esferas políticas, ou seja, na escala federal, estadual e municipal e para cada esfera de poder a atuação do Estado muda, “(...) visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações.” (CORRÊA, 2004, p. 26).

1.1.5 – Os Grupos Sociais Excluídos

Na sociedade existem diferenças sociais referentes ao acesso aos bens e serviços, principalmente na sociedade capitalista e ainda mais nos países mais pobres e subdesenvolvidos. A moradia acaba sendo um desses bens e o acesso a ela é seletivo, ou seja, não possui uma renda suficiente para alugar um imóvel e muito menos para compra-lo. A dificuldade do acesso à habitação são sinais de exclusão social. Muitas vezes a dificuldade não é somente em adquirir moradia, vem acompanhada de diversos fatores agravantes de exclusão como o baixo nível de escolaridade, o desemprego ou subemprego ou emprego mal remunerado e associado a isso a má alimentação e doenças.

Estes grupos sociais excluídos, segundo Roberto Lobato Corrêa (2004), acabam ocupando cortiços, casas produzidas pelo sistema de autoconstrução em loteamentos periféricos e favelas. Os conjuntos habitacionais que na maioria dos

casos é patrocinado pelo poder público a fim de minimizar a questão da casa própria, direcionada para a população de baixa renda, também estão nesta classe de ocupação.

A segregação urbana é marcada pela predominância social de uma classe em uma área específica, predominância que por sua vez é determinada pela sua localização dentro do espaço urbano: mais central ou mais periférica aos equipamentos e serviços urbanos. BELOTO (2004, p.17).

No exemplo da favela, oriunda de invasões de terrenos públicos ou privados, é que os grupos sociais excluídos se tornam agentes modeladores do espaço urbano, isto porque eles produzem o seu próprio espaço e na maioria das vezes é independente em relação aos outros agentes. Assim a favela acaba sendo a luta pelo direito da cidade, a resistência e a sobrevivência sobre as adversidades impostas pelos outros agentes.

“A produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência. Resistência e sobrevivência às adversidades impostas aos grupos sociais recém expulsos do campo ou provenientes de áreas urbanas submetidas às operações de renovação, que lutam pelo direito à cidade.” (CORRÊA, 2004, p.30).

De qualquer maneira, a favela tem sua progressiva urbanização até que em um dado momento se torna um bairro popular, resultado da ação dos seus próprios moradores através da melhoria das suas residências e pressão sobre o Estado que acaba por realizar obras de infraestrutura, que, em muitos casos, é realizado a partir de interesses eleitoreiros. De certa forma esta urbanização da favela, transformando-a em bairro popular, resulta em uma valorização do solo e assim acaba expulsando alguns de seus moradores e atraindo outros.

2 - URBANISMO

O urbanismo tem como seu principal objeto de estudo a cidade e surge como campo do conhecimento, ou seja, uma ferramenta para ajudar a compreender as dinâmicas e transformações que envolvem o cotidiano das cidades.

De acordo com Santos (2011) ainda hoje existe um conceito tradicional sobre o urbanismo, mas este não é mais visto desta forma, não se limitando em apenas em técnicas de engenharia ou arquitetura para modificar o espaço urbano, mas também leva em consideração o campo da comunidade e também o da planificação social.

O Urbanismo é dinâmico e esta em constante mudança, ou seja, não existe um padrão puramente físico e matemático, mas considera-se também aspectos sociais e humanos da sociedade. Ele tem como essência o estudo da realidade do espaço urbano e suas manifestações a fim de buscar uma melhor qualidade de vida.

As cidades na sua complexidade contém uma história que reflete no que são hoje. De acordo com a colonização e urbanização de uma área é possível definir possíveis causas das desigualdades e segregação existentes na maioria delas.

A urbanização nada mais é que o resultado de velhos fatores, isto porque com a crise do sistema rural houve uma mudança econômica que favoreceu o mercado urbano, ou seja, grande parte da mão-de-obra utilizada no campo migrou-se para a cidade. Segundo Ruben Oliven (1984) é necessário fazer uma referencia ao passado para assim compreende-la:

A formação de um modo de produção urbano-industrial capitalista no Brasil está ligada ao enfraquecimento da economia colonial e o surgimento de uma economia de mercado [...] o longo período de crescimento das exportações de café levou ao uso crescente de mão-de-obra na agricultura de exportação, em detrimento das atividades de subsistência e de manufatura. A isto se deve acrescentar a substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre (principalmente imigrantes) e o crescimento das cidades devido às atividades de exportação (OLIVEN, 1984, p. 61).

A influência do modo de colonização adotada no Brasil ainda persiste nos dias de hoje, a oposição entre os senhores de engenho e os escravos foram substituídos

pela relação entre patrão e empregado. A distância entre Casa Grande e Senzala foi substituída pelo centro e a periferia. Segundo Corrêa (2004), O Estado e os agentes imobiliários continuam criando espaços particulares que diferenciem e separem as classes com maiores ou menores condições financeiras.

Silva (2007), diz que a urbanização está diretamente ligada ao processo de industrialização. A criação de fábricas, indústrias ou empresas de grande porte procuram atrair um grande número de trabalhadores no local ou cidade onde se instalam, gerando assim empregos diretos e indiretos e conseqüentemente novos loteamentos, imóveis comerciais e prestadores de serviços se instalem na proximidade.

Após a década de 1950 a industrialização no Brasil não tem somente a função da criação de atividades industriais, mas também na formação de um processo social complexo, ou seja, formando um mercado nacional, aumentando o consumo, motivando as relações e agilizando a urbanização, e assim, segundo Santos (1998), envolvendo todo o país e acelerando o processo urbanístico das médias e grandes cidades, que são as primeiras a receber estas indústrias. Mas urbanização não necessariamente se confunde com industrialização:

A urbanização, entretanto, apresenta um padrão diferente da industrialização. A primeira se torna muitas vezes relativamente independente do desenvolvimento industrial regional. O crescimento das cidades menos industrializadas apresenta um ritmo quase tão intenso como o das cidades mais industrializadas. As cidades que crescem se espalham por todo o litoral brasileiro, não se observando uma macrocefalia urbana, nem uma concentração geográfica da industrialização semelhante à que ocorre na indústria (OLIVEN, 1984, p. 70).

Ainda existem outros fatores que favorecem o desenvolvimento das cidades, como a migração interna; polos educacionais, econômicos e políticos; pontos turísticos, de qualidade de vida e dos serviços de saúde, entre outros.

De acordo com Maria Adélia A. de Souza (1999) o espaço urbano não se limita a cidade, ou seja, a cidade e o espaço rural se combinam, a partir desta definição podemos pensar a urbanização como um local onde se localiza a produção, as classes sociais e a divisão do trabalho. A urbanização acaba sendo o resultado de

um conjunto de ações antrópicas que procuram modificar a natureza para o seu conforto e a melhoria da qualidade de vida.

Por outro lado com o acúmulo crescente de habitantes, as cidades se tornam grandes áreas de risco com altos índices de miséria, desigualdades, desemprego e violência entre outros problemas, principalmente nas metrópoles. As cidades, de uma maneira geral, contém uma característica comum, todas são marcadas de um lado pela exclusão de muitos e de outro pelas melhores condições de vida de poucos. A urbanização acaba criando grandes problemas, segundo Milton Santos (1998):

Por um lado, há a hipótese de que a urbanização é necessária para o processo do crescimento nacional pelas economias de aglomeração e escala que cria pelas oportunidades de emprego e melhoramento de posição social que oferece e, finalmente, por seu clima favorável à elaboração de ideologias progressistas. Por outro lado, porém, acusa-se a urbanização de agravar desequilíbrios socioeconômicos e disparidades regionais, de gerar subemprego, degradação da habitação e deficiência de serviços essenciais. As pessoas reagem como se a origem, tanto das boas coisas como das más, fosse à cidade e, por consequência, devesse esta elaborar suas respostas em seu próprio interior (SANTOS, 1998, p. 181).

No geral, a cidade não estava e ainda hoje não está preparada, em alguns casos, para absorver o contingente de pessoas que mudaram do campo. A cidade cresceu de forma descontínua e sem o planejamento devido e isso prejudica seriamente a qualidade de vida, de forma a não disponibilizar a todos o emprego, saúde, educação, moradia e lazer. Para Milton Santos “Quanto mais intensa é a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são uma das outras” (SANTOS, 1998, p. 52).

O processo de urbanização tem seus altos e baixos, veio para melhorar a qualidade de vida da população urbana e diminuir as distâncias, mas acabou tornando-se uma questão complexa, pois criou grandes problemas que cada vez aumentam e se tornam difíceis de serem solucionados.

3 – EXPANSÃO URBANA E ADENSAMENTO

O crescimento demográfico das cidades brasileiras tem como consequência a expansão das áreas urbanas, principalmente nas cidades grandes e medias. BARREIRAS (1998) relata que o processo de urbanização esta proporcionalmente ligado ao crescimento demográfico, ou seja, a população do Brasil em 1960 era de aproximadamente 70 milhões de habitantes e em 1991 a população mais que dobrou, chegando a 147 milhões. De acordo com o censo 2010 a população brasileira já ultrapassou a marca dos 190 milhões de habitantes.

O adensamento urbano é a intensificação do uso e da ocupação do solo e é uma questão mais politica do que urbanística. Ele pode ocorrer de várias maneiras, a mais conhecida é a verticalização, mas na cidade de Maringá o adensamento mais evidente é o parcelamento dos terrenos, pois em uma área que supostamente era destinada a construção de uma casa, hoje contém duas construções distintas, popularmente conhecidas como casas geminadas, formando assim aglomerados de casas e conseqüentemente de pessoas.

A preocupação com o urbano nas cidades tem aumentado, assim como tem aumentado também a população urbana, mas o adensamento populacional, sem planejamento, pode trazer conseqüências negativas ao cotidiano urbano, tais como: enchentes, tráfego intenso de veículos, sobrecarga do transporte urbano como também o aumento da poluição.

Com a expansão das cidades ocorre também à exclusão social e conseqüentemente a criação de periferias sem os equipamentos urbanos e comunitários. Há valorização de áreas nobres acompanhada da especulação imobiliária, promovendo assim a verticalização, o parcelamento do solo e por conseqüência a sobrecarga das estruturas urbanas já estabelecidas.

Conseqüências estas que o adensamento populacional traz não só nas grandes cidades, mas nas cidades de médio porte como Maringá, que além da grande verticalização no novo centro, área nobre da cidade, acontece também o parcelamento dos lotes, terrenos estes afastados do centro, no qual são destinos das famílias de classe media baixa.

4 – MARINGÁ E SUAS ORIGENS

Maringá, localizada no noroeste do Estado do Paraná, construída pela Companhia de Terras Norte do Paraná empresa esta fundada em 1925 por um grupo de Ingleses e posteriormente vendida para um grupo de empresários paulistas e recebendo o nome de Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (figura 2).

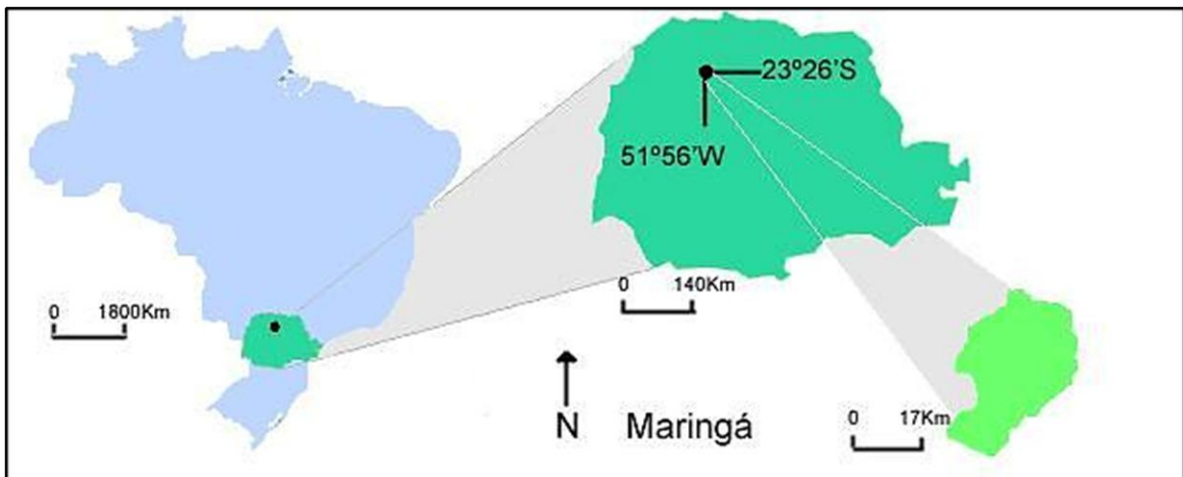


Figura 2 - Localização de Maringá.

Fonte: IBGE, Adaptado, 2011.

Maringá é uma cidade privilegiada em virtude da sua localização geográfica, topografia como também o clima, ela foi escolhida propositalmente para a construção de um dos mais importantes centros urbanos do norte do Paraná. Surgiu como fenômeno urbano, fazendo uso do mais completo aparelhamento urbano da época, ou seja, bens públicos e privados de utilidade pública necessários ao funcionamento de uma cidade, promovendo assim um dinâmico de desenvolvimento em relação à maioria das cidades da região.

Luz (1997) diz que as definições para a construção da cidade foram estabelecidas pelo Dr. Cássio Vidigal e o engenheiro Jorge de Macedo Vieira. Usaram para isso dados importantes sobre a região, estes fornecidos pela Companhia, para planejar a cidade.

As linhas mestras para a construção da futura cidade foram estabelecidas pelo Dr. Cássio Vidigal, cabendo ao engenheiro Dr. Jorge de Macedo Vieira traçar o seu plano geral e definitivo. Com os dados indispensáveis sobre a topografia, o clima e a vegetação da região, que lhe foram fornecidos pela

companhia, o referido urbanista planejou Maringá de acordo com a mais avançada concepção de cidade existente na época. (LUZ, 1997, p. 72)

Alguns dos fatores contribuíram para um rápido desenvolvimento de Maringá, um deles foi a construção da estrada de ferro, ou seja, a continuação da construção da ferrovia, uma obra assumida pelo governo federal da época e com previsão para estender os trilhos até a cidade de Guaíra. Outro fator que contribuiu para o desenvolvimento de Maringá foi a construção de rodovias e estradas como também as vias de acesso a área rural, a fim promover a mobilidade da região. À medida que a Companhia Melhoramentos loteava eram abertas e construídas as vias de acesso:

Para atender a essa população que se dirigia para a zona rural era necessário construir estradas que ligassem as glebas e seus respectivos lotes ao patrimônio mais próximo. A companhia oferecia aos compradores os lotes já delimitados e providos de uma via de acesso. (LUZ, 1997, p.60).

O nome da cidade foi derivado da canção composta por Joubert Carvalho – Maringá, criada em 1931, que retratava o drama da seca nordestina e também a história de uma imigrante chamada “Maria do Ingá”. O nome foi aceito e por este motivo a cidade tem hoje o apelido de “Cidade Canção”.

No início da área urbana, em 1938, foi estabelecido um pequeno povoado denominado “Maringá Velho” (Figura 1), isso porque era necessária a construção de um ponto de apoio para a construção definitiva da cidade e também porque aguardavam a definição da construção da ferrovia que passaria pela cidade, mas a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, a responsável pela construção da cidade, não tinha a intenção que o centro se acomodasse neste local, ou seja, no Maringá Velho, eles possuíam um plano urbanístico mais arrojado e para isso precisariam de um terreno menos acidentado que fosse possível a expansão da cidade, e que a área central da cidade de Maringá deveria ser próxima à estrada de ferro.

A cidade em seu plano original é idealizada visando misturar o traçado das ruas entre o desenho xadrez tradicional no centro da cidade e as circunscrições das zonas residenciais, definidas sempre pela topografia do terreno.

O traçado das ruas e avenidas foi feito segundo vários critérios. Há arrumamentos ortogonais que dão origem a quadras em xadrez, na zona plana comercial. Já nos bairros residenciais os arrumamentos são curvos, com avenidas perimetrais e radiais, estas de acesso mais rápido ao centro da cidade. (LUZ, 1997, p.73).

Como já dito anteriormente, Maringá iniciou-se primeiramente a partir do núcleo Maringá Velho, logo depois seguindo o plano original os demais bairros com uma atenção especial as zonas 1 e 3, isto porque na zona 1, a mais central, era interessante a ocupação de muitas famílias para assim provocarem a valorização dos demais lotes e a zona 3 porque foi planejada para atender, os operários que trabalhavam na construção da cidade e os compradores com menor poder aquisitivo e que representavam uma faixa importante pra o mercado imobiliário.

No contexto deste plano ficaram reservados 44 alqueires para dois bosques de florestas naturais localizados dentro do perímetro urbano. A planta da cidade já traçava a localização de alguns bairros determinando suas funções como, por exemplo: Residencial, industrial, operário, de armazéns entre outros. O centro cívico e administrativo foi previsto na parte central da cidade.

As avenidas também foram cuidadosamente planejadas tendo entre elas 46, 35 e 30 metros de largura, com duas mãos de trânsito e refúgios centrais, que hoje são os conhecidos canteiros arborizados.

Maringá surgiu como cidade em 10 maio de 1947 com um projeto urbanístico moderno que, de certa forma, ainda hoje mantém bons indicadores que proporcionam uma boa qualidade de vida. Com áreas verdes espalhadas por toda a cidade, é considerada uma das cidades mais arborizadas do país e também uma das mais seguras segundo dados de 2005 do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Em contra partida Maringá vem apresentando um trânsito caótico devido ao grande número de veículos e transporte público ineficiente.

No início a construção da cidade Maringá obedecia a um projeto pré-definido em seu traçado urbanístico onde suas ruas, praças e avenidas foram estabelecidas valorizando as características topográficas do terreno. Havia a preocupação de que o terreno urbano obrigatoriamente possuiria uma área onde os compradores poderiam usufruir de um espaço considerável para as suas construções e também

uma boa separação entre as mesmas. Na evolução da cidade podemos constatar que este projeto urbano não foi obedecido na expansão da cidade em relação ao modelo do plano original, causando assim uma perda de qualidade urbanística, devido ao rápido crescimento da cidade.

O projeto de ocupação de Maringá previa para 50 anos uma população em torno de 200 mil habitantes, mas no ano 2000 Maringá já tinha quase 289 mil habitantes, ou seja, a planejada ocupação não se efetivou totalmente, que segundo Rodrigues (2011), foi devido ao processo de adensamento demográfico decorrente do êxodo rural na década de 1970 motivado pela modernização do campo. Caracterizando-se assim a periferização da pobreza no início da expansão da área urbana.

Esta periferização decorrente da migração em massa do campo para a cidade ocorre porque, segundo Milton Santos (1959), as populações que lotam as cidades, principalmente a dos países subdesenvolvidos, são atraídas pelas facilidades oferecidas pelo aparato urbano, mas na verdade esta população acaba de certa forma expulsa da área rural. O campo é incapaz de suprir as necessidades e anseios desta população e também em decorrência da mudança do modo de produção, a falta de oportunidades e mecanismos que evitassem o êxodo rural.

Na verdade estas cidades na maioria dos casos, não são capazes de atrair a população através dos seus próprios mecanismos, mas sim o que acontece é uma migração campo-cidade de forma rápida e muitas vezes desordenada, criando assim sérios problemas urbanos.

Em Maringá não foi diferente, no início a sua ocupação obedeceu a regras e interesses da Companhia responsável pela sua implantação. Interesses estes voltados para a comercialização e valorização das terras, tanto para fins de atividade agrícola quanto para as áreas de povoamento urbano. Houve um planejamento que proporcionou a minimização dos problemas urbanos.

Hoje o planejamento da cidade já não é o mesmo; com o tempo e a expansão muito do primeiro planejamento se perdeu. Devido a essa mudança a cidade hoje assume um perfil de adensamento populacional e habitacional nos bairros periféricos.

Maringá foi projetada por Jorge de Macedo Vieira, e em seu desenho inicial (figura 3), apresentaram-se os elementos modernos para época e assim ostentava a vanguarda e a modernidade em seu plano.

O plano urbanístico de Maringá destaca-se a presença de áreas verdes que assim constituem parques urbanos cuja uma das funções é preservar a mata nativa, os córregos que drenam a área urbana e também amenizar a temperatura. Além dos parques, Maringá se diferencia em seu desenho urbano com ruas largas e grandes canteiros centrais, e a sua abundante arborização em praticamente toda a cidade, caracterizando-a como uma verdadeira cidade jardim.

Em linhas gerais, o plano urbanístico de Maringá possui, como diretrizes de implantação principais, 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. (ANDRADE, 2008. p.2)

Na verdade a criação de Maringá foi destaque como um núcleo regional, isto porque a cidade é localizada no centro de uma grande área relativamente plana e de grande acesso.

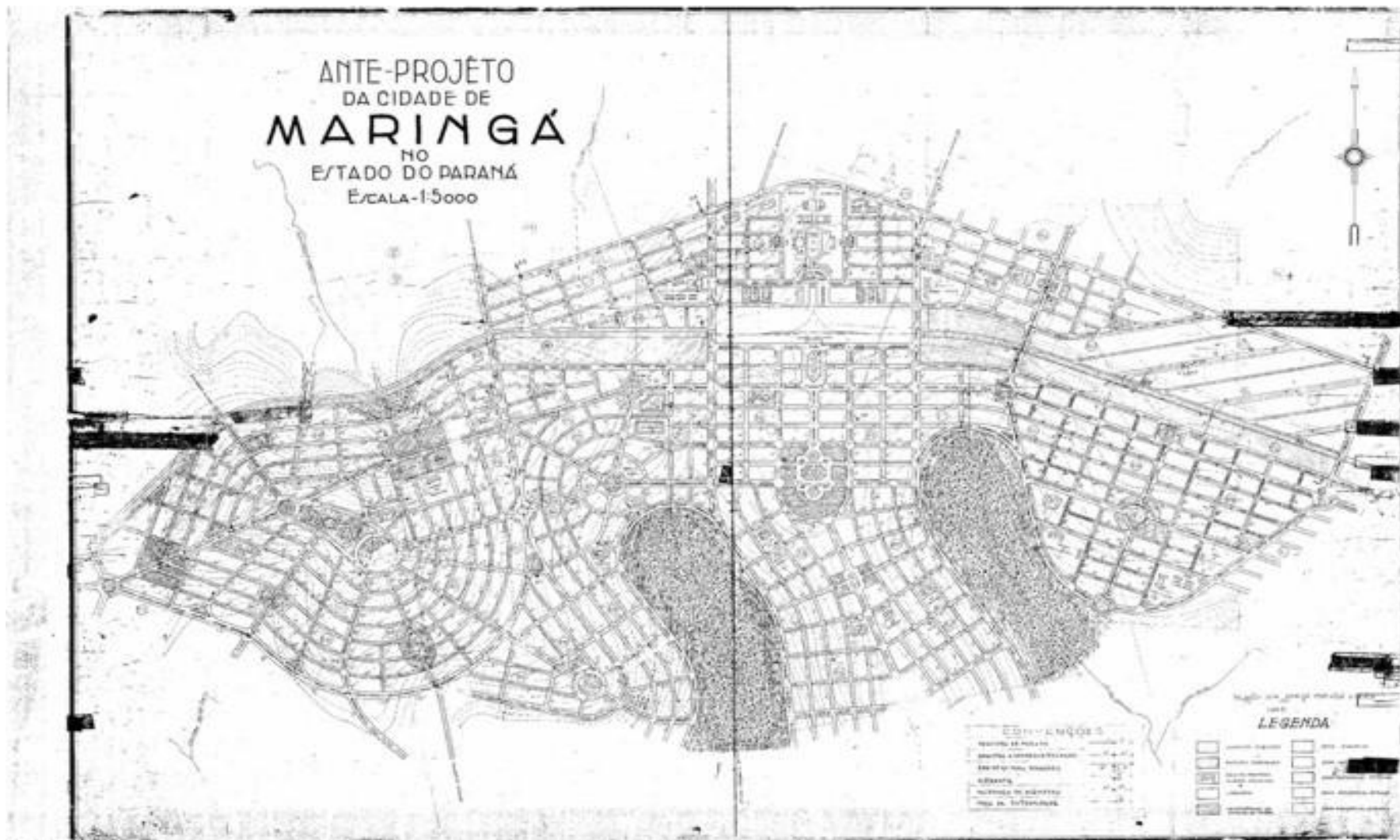


Figura 3 - Anteprojeto da Cidade de Maringá

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná (1945), modificado.

4.1 - LEGISLAÇÃO E EXPANSÕES URBANAS EM MARINGÁ

A primeira legislação urbanística de Maringá foi o Código de Postura e Obras, a Lei nº 34/59. Em geral a lei estimulou mudanças nos índices urbanos e refletiu diretamente na formação da paisagem urbana. Muitos centros secundários foram sendo estruturados e distribuídos pela malha urbana e sendo assim os moradores procuravam se estabelecer próximo a estes centros (escolas e serviços locais necessários a comunidade).

A lei 34/59 contribuiu para a expansão sem limites do perímetro urbano e também a proposta de verticalização das zonas comerciais favoreceu para a criação de novos loteamentos nos limites da cidade, ou seja, a concentração do comércio nas vias principais da cidade proporcionou a especulação imobiliária elevando o valor do solo e assim segregou a população que por sua vez migrou-se para os novos loteamentos nos limites da cidade. O resultado foi que Maringá se tornou uma cidade que segrega, isto porque expulsa a população de baixa renda para fora dos limites do plano inicial e principalmente para as cidades circunvizinhas, principalmente Sarandi e Paiçandu.

A partir de 1960 o perímetro urbano de Maringá sofreu uma expansão para a zona norte da cidade e conseqüentemente um deslocamento urbano para esta região. Surgiu o bairro Jardim Alvorada, com áreas conjuntas e ainda hoje é um dos maiores bairros da cidade.

Atualmente o que regulamenta o uso e ocupação do solo de Maringá é um conjunto de leis que tem por objetivo definir o uso e ocupação do solo, ou seja, “disciplinar a localização de atividades no Município, prevalecendo o interesse coletivo sobre o particular e observados os padrões de segurança, higiene e bem estar da vizinhança” e “estabelecer padrões adequados de densidade na ocupação do território” (Lei 331/99), “assegurar a continuidade do arrumamento existente nos novos parcelamentos do solo no município” (Lei 333/99).

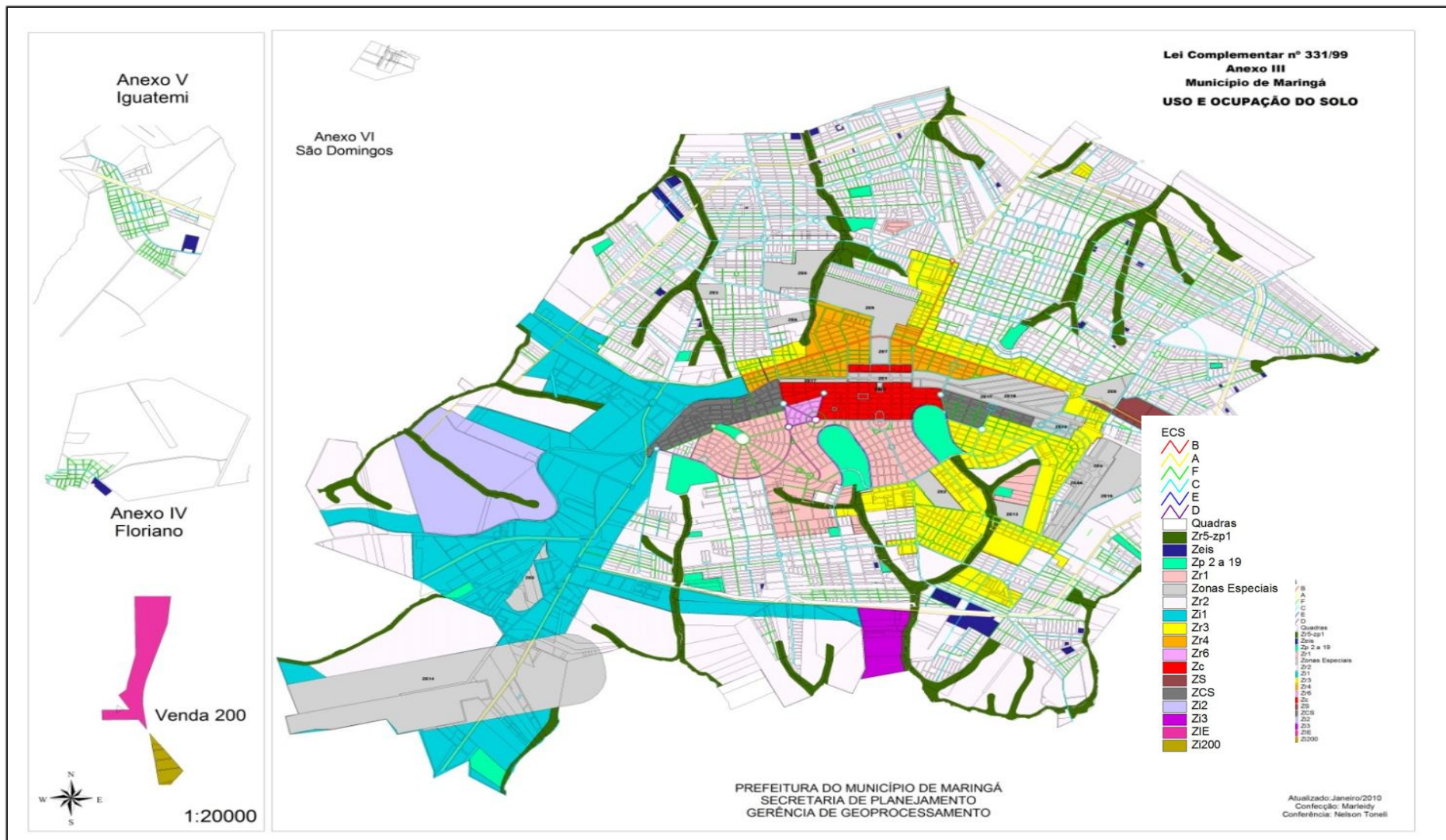


Figura 4 - Mapa de Zoneamento de Maringá.

Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá (2011), modificado.

Em 2005 são criadas as ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) cuja sua função como instrumento urbanístico do plano diretor é contribuir para a utilização dos vazios urbanos (figura 4), e proporcionar assim a queda do preço da terra, ou seja, segundo Ana Lucia Rodrigues, professora do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, as Zeis são "uma categoria de zoneamento que permite o estabelecimento de um padrão urbanístico próprio e diferenciado para determinadas áreas da cidade". Assim com essas áreas diferenciadas é possível realizar projetos habitacionais de cunho social, evitando assim excluir a população de menor poder aquisitivo para as cidades vizinhas.

4.2 – PARCELAMENTOS DA TERRA EM MARINGÁ

De acordo com BARREIROS (1998), o processo de urbanização e produção de novas áreas urbanas nos municípios brasileiros se realiza através do parcelamento do solo sob a forma de loteamento. E ainda o autor cita:

“Para poder propiciar a sustentação das atividades que serão desempenhadas nestas novas áreas urbanas, a expansão dos limites geográficos das áreas urbanas deve ser adequadamente organizada. A organização espacial desse novo tecido deve permitir o pleno desenvolvimento da população ali residente e integrar-se adequadamente à estrutura urbana existente. Para que isso se realize, é necessário que essa expansão física obedeça a regras e normas de cunho técnico e jurídico.” (BARREIROS, 1998, p. 2).

Com o adensamento e a expansão urbana, Maringá acabou se consolidando como centro regional. Com a disputa imobiliária houve a necessidade da adequação da infraestrutura a fim de comportar o tráfego e assim garantir o escoamento rápido da produção, mobilidade das pessoas e serviços. Com isso novas áreas residenciais foram construídas e conseqüentemente haverá valorização da terra.

Com o valor alto dos lotes, isto devido à especulação imobiliária dos agentes, os terrenos tiveram uma mudança de tamanho. Esta alteração foi notada principalmente nos bairros construídos a partir de 2000, onde o tamanho dos lotes são em média de 300m². Nos bairros mais antigos, como é o caso da zona 6, os terrenos são bem maiores com área em torno de 500m². Nos bairros novos além de

os terrenos serem menores, geralmente são divididos e assim dão origem as construções “geminadas”, ou seja, casas construídas em meio terreno, 150² em media, com área de construção de 100m². Obedecem a um padrão pré-definido entre os construtores onde as construções são muito parecidas e seguindo um mesmo projeto arquitetônico na maioria dos casos. Este padrão de construção é voltado para um perfil de morador onde, são na maioria das vezes casais com poucos filhos ou até sem eles, senhores e senhoras aposentados e também por solteiros (republicas). Em media, as casas geminadas são habitadas por famílias formadas por 4 integrantes.

Devido a esses terrenos pequenos e geminados, ocorre um grande adensamento populacional nos bairros e isso causa sérios problemas à mobilidade, ou seja, o trânsito, e ao aumento do consumo dos serviços públicos e também de todo aparato urbano (consumo de agua, tratamento de esgoto, energia elétrica, coleta de lixo, limpeza publica, entre outros.). Mesmo que todos ainda paguem seus impostos, muitos serviços acabam sendo ineficientes e assim causam transtornos a sociedade.

Nos últimos anos houve um crescimento do adensamento urbano e também das preocupações com relação à qualidade de vida nas cidades, tendo em vista que o adensamento populacional, sem o devido planejamento, tem gerado uma série de consequências negativas à vida urbana, como enchentes, transito intenso, sobrecarga do transporte urbano e poluição.

O processo de urbanização trouxe para as cidades muitos problemas. Dois deles são: a exclusão social e a especulação imobiliária e em Maringá não é diferente. Para tentar reverter à degradação do meio ambiente urbano, o Governo Federal promulgou em 2001 o Estatuto da Cidade - Lei Federal 10.257, esta lei dá ao administrador municipal os instrumentos necessários para planejar e controlar o uso da propriedade, visando à qualidade de vida dos cidadãos.

Na prática estes instrumentos não estão sendo aplicados de forma efetiva, contudo, esta lei torna obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes a formularem seu Plano Diretor que visa orientar investimentos, políticas, programas, projetos e regulamentações para o desenvolvimento sustentável da cidade, de forma que ela cresça planejada, tanto em seus aspectos socioeconômicos, quanto territoriais e ambientais.

Porém, mais do que estabelecer normas disciplinadoras quanto à convivência da sociedade com e no seu habitat, o Plano Diretor deve propor um modelo de organização e construção da cidade capaz de promover seu crescimento adequado.

Como podemos ver o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor trazem preocupações com a harmonia entre os fatores econômicos, sociais ambientais e sociais urbanos para a formação de uma cidade sustentável. Em Maringá o Plano Diretor está disponível no site da prefeitura e traz muitas especificações sobre o crescimento da cidade. Embora o município tenha um Plano Diretor ele possui muitos problemas urbanos e um deles é o adensamento populacional fruto do crescimento da cidade e também das políticas públicas.

No Plano Diretor da cidade de Maringá, no que diz respeito ao desenvolvimento territorial ele traz os seguintes artigos:

Seção II - DO DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E AMBIENTAL

Art. 22. A Política de Desenvolvimento Territorial e Ambiental visa fortalecer as potencialidades existentes na paisagem de Maringá, proteger e recuperar o meio ambiente, permitindo o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território, dentro dos princípios fundamentais dessa Lei.

Art. 23. A Política de Desenvolvimento Territorial e Ambiental tem como objetivos:

- I – garantir o uso e a ocupação sustentável do solo;
- II – promover a mobilidade do trânsito com fluidez e segurança;
- III - garantir a preservação, o controle e a recuperação da paisagem e IV – promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização e da produção do espaço;
- V – promover o acesso à habitação, priorizando a população de baixa renda.

Art. 24. Para a consecução dessa política devem ser observadas as seguintes estratégias:

- I - definir modelo de ordenamento territorial que:
 - a) integre uso do solo, sistema viário e transportes;
 - b) facilite a diversidade de usos e atividades.
- II - definir diretrizes para uso e ocupação do solo que respeitem características específicas do ambiente natural e construído;
- III - otimizar o funcionamento das redes de infra-estrutura, equipamentos e serviços públicos existentes;

- IV - monitorar a distribuição, capacidade e qualidade dos equipamentos de saúde, educação, lazer e cultura;
- V - promover a readequação dos espaços públicos como incentivo à convivência cidadã;
- VI - promover a acessibilidade universal, por meio da adequação das normas urbanísticas e de edificações para atender as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida;
- VII – elaborar e implementar um Sistema de Gestão Socioambiental Integrada e Sustentável;
- VIII - monitorar o desenvolvimento urbano, definindo indicadores de qualidade de vida;
- IX – redefinir critérios da política habitacional do município;
- X - articular a Política Habitacional de Maringá com as políticas habitacionais dos demais municípios da região metropolitana de forma integrada e sustentável obedecendo às normas e padrões técnicos vigentes.;
- XI - potencializar os instrumentos do Estatuto da Cidade para os fins da política habitacional;
- XII - implementar consórcios imobiliários para a construção de moradia para população de baixa renda;
- XIII - criar Unidades Territoriais de Planejamento com a finalidade de possibilitar análises comparativas e prioridade de investimentos;
- XIV - articular a política ambiental de Maringá com as políticas ambientais dos demais municípios da Região Metropolitana de Maringá.
- XV - definir política municipal de habitação, com ênfase em baixa renda, contemplando:
 - a) destinação de áreas para Habitação de Interesse Social;
 - b) criação de mecanismos de financiamento;
 - c) moradia rural;
 - d) combate à exclusão sócio-territorial;

BRASIL, **LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília DF, 2001. 180^a da Independência e 113^a da República. Disponível em (www.maringa.pr.gov.br acesso 16/08/2011)

Segundo o Plano Diretor, a política de desenvolvimento territorial e ambiental deve garantir fluidez e mobilidade na cidade. Atualmente podemos ver que principalmente o trânsito na área urbana de Maringá possui dificuldades no quesito fluidez e com isso a mobilidade fica comprometida pelo grande número de veículos. Também pelo Plano Diretor a cidade deveria promover a habitação priorizando a população de baixa renda, contudo nota-se uma grande especulação imobiliária na cidade e a população de baixa renda acabaram ficando nas extremidades, ou seja, reforçou a periferização. Outro quesito que a seção traz é o transporte público, que não é eficaz, não atende a demanda da cidade.

4.3 – BAIRRO JARDIM PARIS DE MARINGÁ

A pesquisa foi baseada em uma revisão bibliográfica sobre algumas abordagens associadas ao espaço urbano, e uma investigação empírica, na qual foi aplicado um questionário (anexo) junto aos moradores, investigando os problemas e as sugestões apontadas pela população do bairro. Tendo em vista que o questionário foi realizado de maneira aleatória, buscando coletar dados em todas as regiões do bairro Jardim Paris.

O Jardim Paris localiza-se na região norte da cidade de Maringá, mais especificamente na zona 32 (figura 5 e 6), e é delimitado na sua porção Leste/Oeste pela Rua Titanita e Av. Mandacaru e na porção Norte/Sul pela Rua Aníbal Borin e Rua Paulo Jorge Carolino (figura 6).

O bairro pertence ao lote 123, 124, 125 e 126 da gleba Ribeirão Maringá e seu alvará datam de 08 de julho de 1999. Contém um total de 46 quadras divididas em 872 datas originais, ou seja, sem divisões e distribuída juntamente com o sistema viário e equipamentos em uma área total de 524.978,12m² (tabela 1).

Por ser o primeiro loteamento do conjunto de bairros Jardim Paris, que começa com Jardim Paris e prossegue até Jardim Paris VI, ele foi escolhido para ser o objeto de estudo e também porque apresenta a maior área em relação aos outros bairros daquela região.

Tabela 1 - Dados Estatísticos do Bairro Jardim Paris.

DADOS ESTATÍSTICOS	%	UNIDADES (m²)
Área líquida das datas	55,6739	292.275,79
Equipamentos Comunitários	9,0398	47.457,13
Equipamentos Urbanos	4,26	22.364,03
Sistema viário	31,0263	162.881,17
TOTAL	100	524.978,12

Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá (2011), elaboração própria

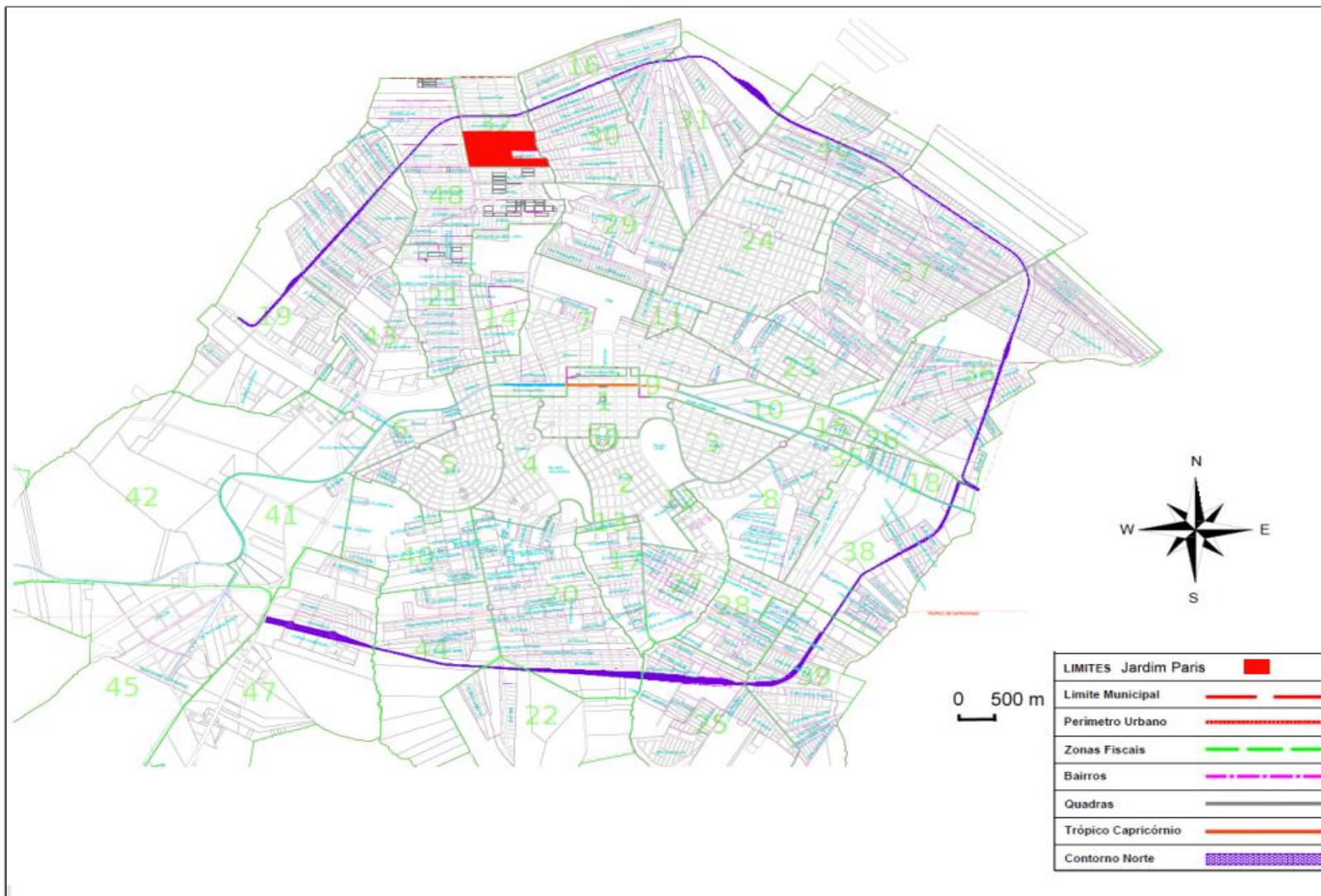


Figura 5 - Localização do Jardim Paris.

Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá (2011), modificado.

Assim podemos dizer que neste bairro se deu o que Silva (2007), apresenta que a urbanização esta diretamente ligada ao processo de industrialização. A criação de fabricas, indústrias ou empresas de grande porte procuram atrair um grande número de trabalhadores no local ou cidade onde se instalam, gerando assim empregos diretos e indiretos e conseqüentemente novos loteamentos, imóveis comerciais e prestadores de serviços se instalem na proximidade. Neste caso não foi a industrialização, mas sim a implantação de uma instituição de ensino superior, que fez com que a especulação imobiliária inflasse os preços da região e conseqüentemente o parcelamento do solo para um maior lucro.



Figura 7 – PUC, Campus Maringá.

Fonte: Jornal de Londrina, 2011.

Ao longo da consolidação do Jardim Paris, houve um processo de adensamento, este bairro é o retrato dos novos bairros que estão surgindo, pois sua localização é afastada do centro da cidade, os terrenos que em média medem 300 m², são parcelados e onde teria uma casa com um tamanho razoável, existem duas casas geminadas em um espaço de 150 m², deixando as residências menores e sem quintal, ou seja, ausentes de espaço para lazer ou áreas verdes. São chamadas de casas geminadas, embora estas, muitas vezes não dividam paredes, ou seja, as casas são iguais mas não possuem paredes em comum.



Figura 8 - Casas Geminadas do Jarim Paris

Org.: VIEIRA, 2011.

Toda essa mudança urbana traz consequências não só para o desenvolvimento urbanos e seus equipamentos, mas também ao ambiente pois ocorre a diminuição da radiação solar, da velocidade do vento e da umidade relativa do ar, aumento da temperatura, da poluição, entre outros. Com a urbanização e o adensamento tem-se aumentado a impermeabilização ocasionada pela ocupação do solo por concreto.

Outro problema que não deve ser esquecido e que é causado pelo crescimento urbano, são as fontes poluidoras, uma delas são os automóveis. Com o aumento de carros em circulação, além de piorar o trânsito e a quantidade de poluentes na atmosfera também aumenta o estresse, o número de acidentes e atropelamentos.



Figura 9 - Casa geminada no Jardim Paris, falta de espaço para mais de um veículo.

Org.: VIEIRA, 2011.

A questão do trânsito com seus congestionamentos também é um problema bastante evidente em Maringá, principalmente na região da zona 32 onde está situado o Jardim Paris, pois a Av. Mandacaru, tornou-se principal via de escoamento de carros causando congestionamentos nos horários de picos e atualmente o rebaixamento da linha férrea, obra para melhorar a fluidez, está trazendo mais problemas relacionados a questão.

Comparando as figuras 10 e 11 pode-se notar uma significativa transformação na área de ocupação correspondente e também no entorno do Bairro Jardim Paris. A área rural ali estabelecida deu origem a ocupação urbana em um intervalo de apenas quinze anos. O que pode se perceber neste bairro, foi que a maior influência foi a dos agentes imobiliários, pois houve uma supervalorização dos terrenos da região devido à especulação feita por eles.



Figura 10 - Delimitação aproximada do bairro Jardim Paris

Fonte: Universidade Estadual de Maringá, 1995, modificado.



Figura 11 - Área do Jardim Paris.

Fonte: Google Earth, 2010, modificado.

Toda esta modificação ocorrida no Jardim Paris advém dos agentes sociais, principalmente dos proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários e o Estado. As ações destes agentes são todas reguladas dentro da lei, mas em muitos casos, sofre a influência de acordo com os interesses de um, ou mais agentes e assim, em muitos casos, permite transgressões dependendo do interesse do agente dominante.

“De fato, a ação dos promotores imobiliários se faz correlacionada a:

- (a) – preço elevado da terra e alto status do bairro;
- (b) – acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transporte;
- (c) – amenidades naturais ou socialmente produzidas; e
- (d) - Esgotamento dos terrenos para construção.

(...)Estas características em conjunto tendem a valorizar diferencialmente certas áreas da cidade, que se tornam alvo da ação maciça dos promotores imobiliários.” (CORREA, 2004, p. 23).

Segundo o Sr. João Emilio representante da Loteadora Santa Alice, empresa que loteou o Jardim Paris, a aérea antigamente era rural e a partir da Lei Complementar 332/99 se tornou urbana e foi oferecida a empresa para loteamento, seguindo os planos da prefeitura de Maringá para a expansão urbana do município.

Analisando as linhas limites do bairro Jardim Paris nota-se que a delimitação do bairro contorna uma pequena área. De acordo com Emilio a área em questão não foi ocupada na ocasião por pertencer a SANEPAR, Companhia de Saneamento do Paraná, e ali existia uma lagoa de decantação. Posteriormente a área foi adquirida e deu origem ao bairro Jardim Paris 2.

Como pesquisa empírica da região do bairro Jd. Paris foi aplicado um questionário, no qual os moradores da região foram indagados a respeito dos problemas e das melhorias que deveriam ser feitas. Foram realizadas entrevistas para conhecer a realidade dos moradores de forma aleatória mas também procurando mostrar as necessidades e reclamações de todas as partes do bairro.

Pela pesquisa pode-se verificar que os lotes foram parcelados em sua grande maioria, passando de 300m² para 150m² (gráfico 01), e grande parte dos moradores são proprietários dos imóveis e possuem meio de transporte próprio, muitas vezes mais de um m (gráfico 02).

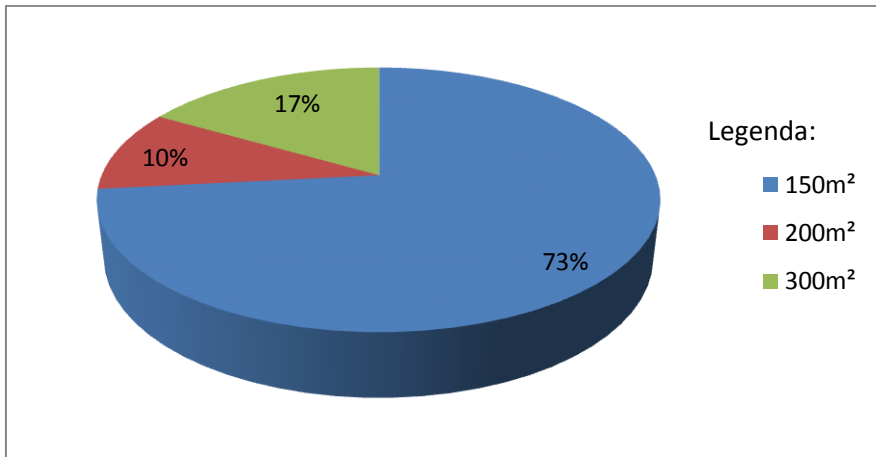


Gráfico 01 – Dimensão dos lotes do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

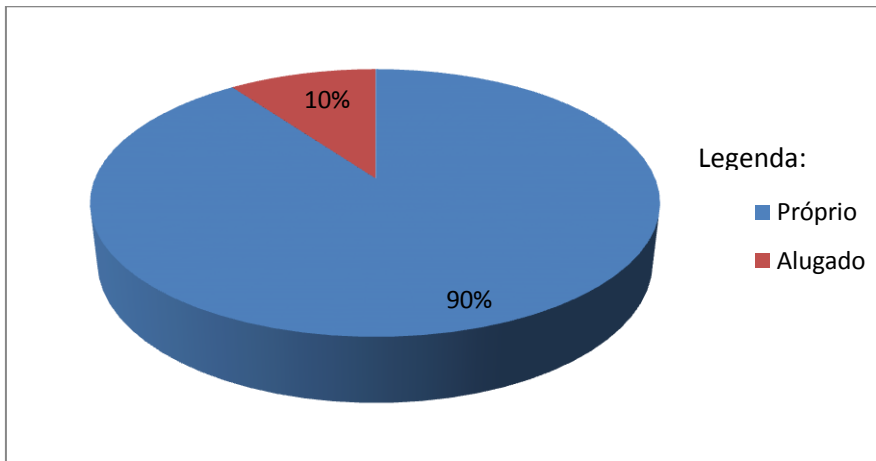


Gráfico 02 – Situação da ocupação dos imóveis no Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

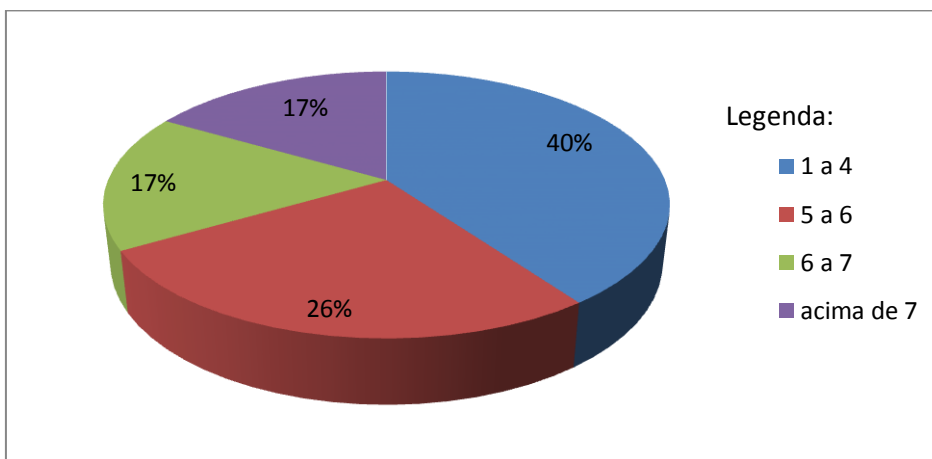


Gráfico 03 – Renda per capita por família do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

Outro dado interessante é que 40% dos entrevistados tem renda que varia de um a quatro salários mínimos (gráfico 3), então podemos deduzir que o bairro Jardim Paris não é um bairro relativamente pobre. Outro fator é que as famílias são pequenas, compostas de dois ou três indivíduos (gráfico 4) e também principal fator o que motivou os moradores a se estabelecerem no bairro foi o quesito tranquilidade (gráfico 5).

Milton Santos (1998), afirma que o crescimento das cidades provocam grandes diferenças socioeconômicas, mas no Jardim Paris, como podemos ver pela pesquisa o bairro apesar de se localizar em uma região periférica, não possui desigualdades como nas periferias das grandes cidades, pelo contrario, houve uma supervalorização do local, devido à especulação imobiliária, conseqüentemente quem mora neste local possui uma boa renda familiar.

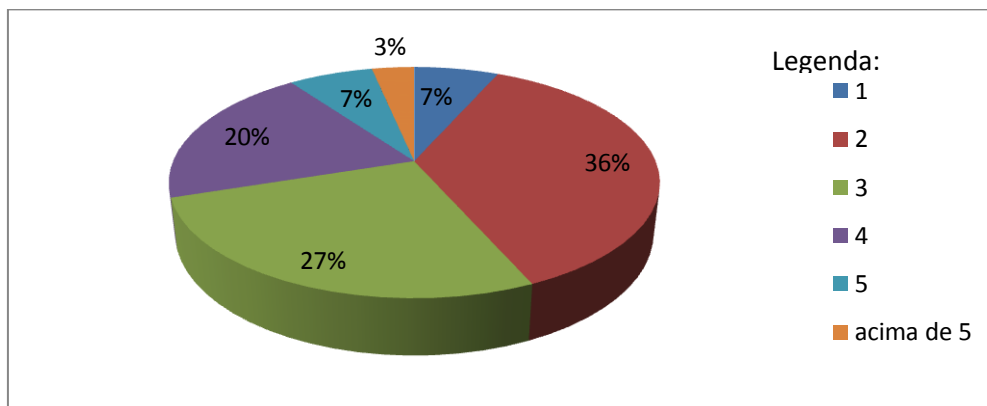


Gráfico 04 – Numero de moradores por residência no Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

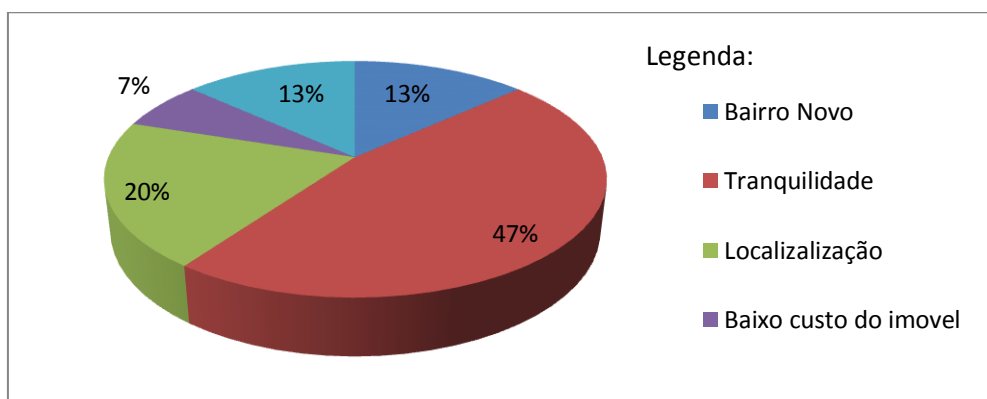


Gráfico 05 – Principais motivos a residir no Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

Dentro dos problemas apontados pelos moradores os mais citados são: o trânsito, transporte público e saúde, pois o bairro não possui posto de saúde e também não tem escolas e nem creches (gráfico 6). Quanto ao trânsito a pesquisa mostrou que os moradores estão insatisfeitos, pois 64% marcaram como ruim este item (gráfico 7).

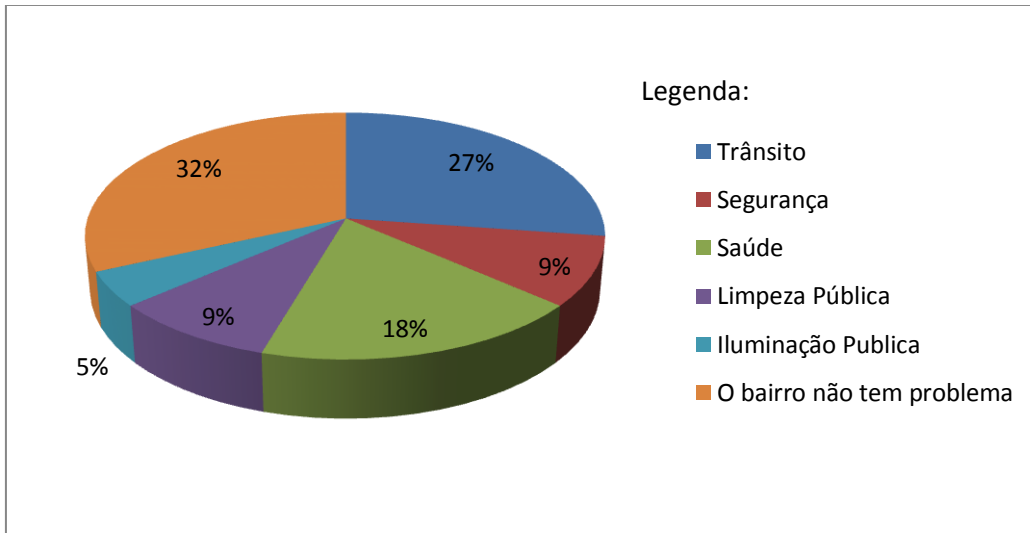


Gráfico 06 – Principais problemas enfrentados pelo Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

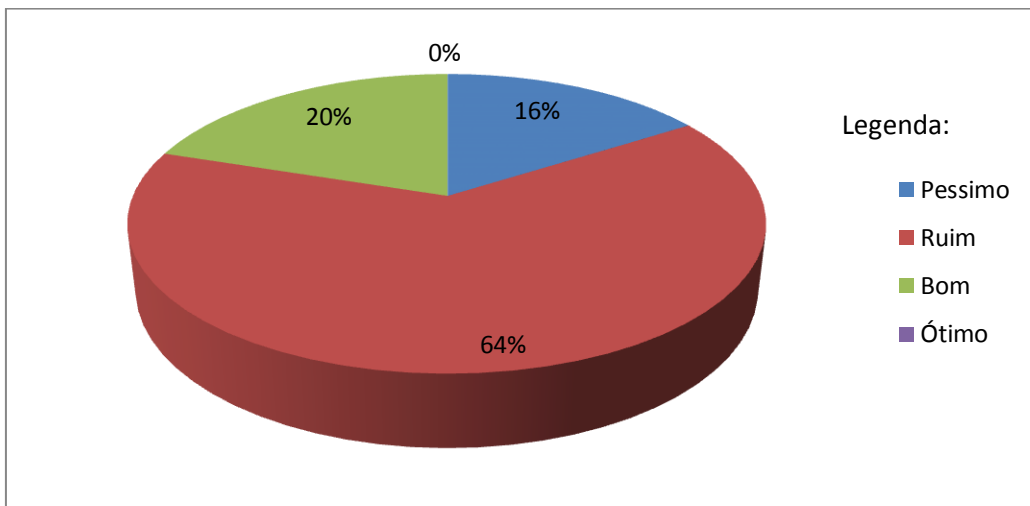


Gráfico 07 – Condição do trânsito segundo os moradores do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011

Verificou-se que o bairro é novo foi fundado em 1999, apesar de ser um bairro relativamente novo, acaba não possuindo equipamentos urbanos, talvez os

moradores não sintam tanto a inexistência destes equipamentos, pois são famílias com nível de renda bom, que possuem carros (gráfico 8), e que portanto quando precisam de alguma coisa saem do bairro para suprir suas necessidades em outras regiões (gráfico 9). Quando isto acontece em bairro com moradores de baixa renda os problemas ficam mais evidentes.

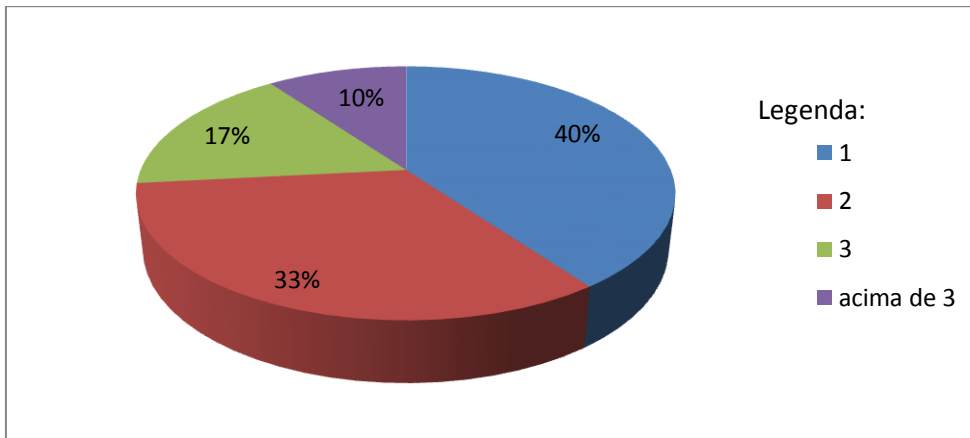


Gráfico 08 – Quantidade de veículos por família no Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

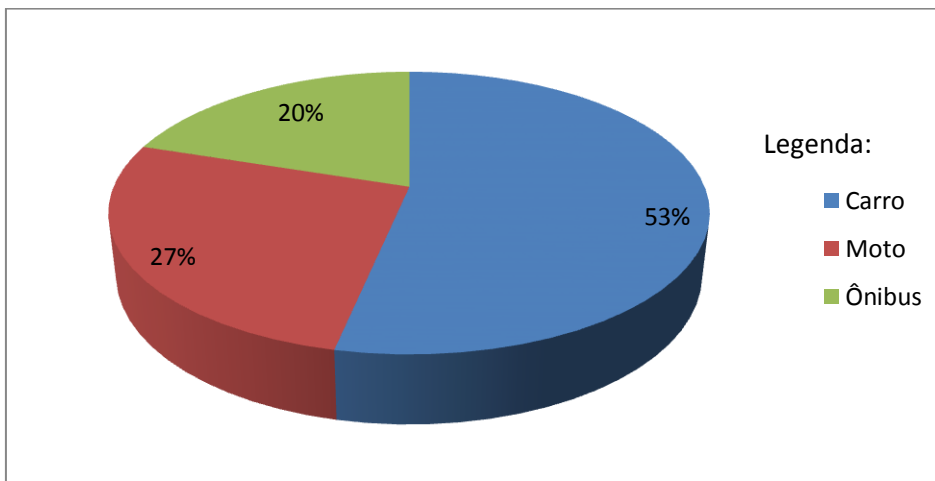


Gráfico 09 – Meio de Transporte utilizado pelos moradores do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

Considerando o Plano Diretor da cidade, esta área do Jd. Paris é identificada como Macrozona Urbana de Qualificação, que é denominada por ser área urbana ocupada em torno da Macrozona Urbana de Consolidação, caracterizada pela alta taxa de

crescimento populacional, pela não consolidação da infraestrutura, do desenho urbano e da paisagem urbana e pela grande quantidade de terrenos não edificados. Isto justifica a falta dos equipamentos urbanos nesta área.

Mas o Plano Diretor, não traz um prazo para que os equipamentos urbanos sejam implantados, pois o bairro já possui onze anos e ainda não tem estes equipamentos, que são de grande importância para a sociedade. É necessária a mobilização dos moradores do Jardim Paris junto ao poder legislativo e executivo do município de Maringá para que se façam alterações no Plano Diretor e que assim os equipamentos urbanos sejam instalados.

No que diz respeito o trânsito, outro fator bastante citado, ele sofre o agravante do adensamento populacional, pois o bairro possui o dobro de famílias em relação ao bairro onde não houve o parcelamento dos lotes (gráfico 10). Considerando que toda casa possui um ou mais carros, e que a população é o dobro de um bairro comum, o trânsito realmente sofre alterações, com congestionamentos, acidentes de baixa gravidade e com isso a população também sofre, pois leva um longo tempo para chegar ao trabalho, escola, hospital tendo em vista que o bairro não possui estes equipamentos.

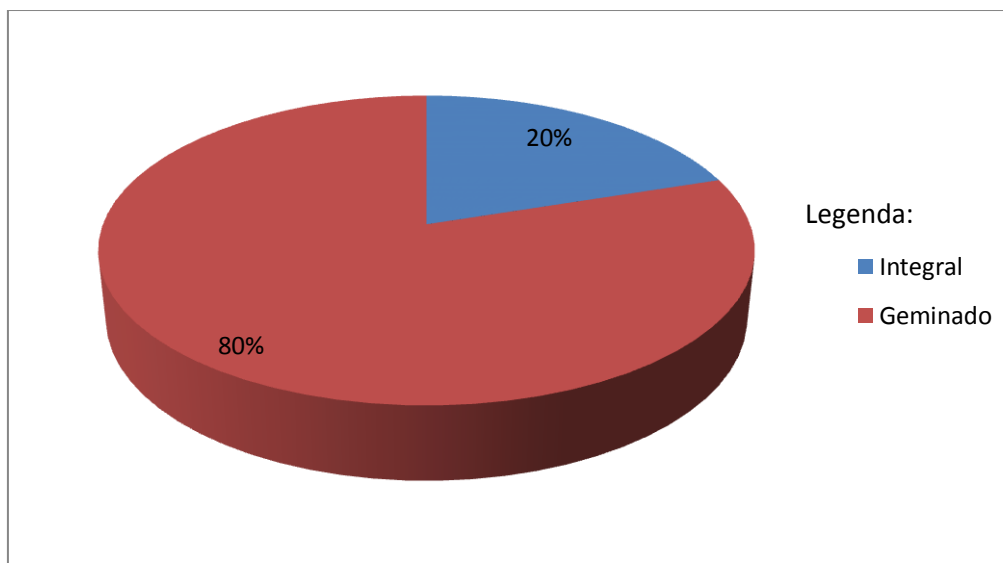


Gráfico 10 - Parcelamento do terreno no Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

A cidade não estava preparada para um crescimento exagerado, e assim o planejamento, fato tão exaltado em Maringá, passou a ser feito depois dos problemas instalados, vemos isso claramente no trânsito, com a implantação do sistema binário, que apesar de facilitar o fluxo na suas vias, acaba sobrecarregando as vias paralelas ao sistema. Outros itens que fazem com que não exista fluidez no trânsito são a quantidade de veículos nas vias e também o sistema ineficiente de semáforos que na maioria dos casos não são sincronizados. Tudo isso faz com a mobilidade fique cada vez mais difícil, principalmente no sentido bairro centro nos horário de picos.

Com base no questionário e entrevistas foram levantados ainda alguns dados relevantes ao perfil dos moradores do bairro. A seguir apresentam-se os gráficos, que demonstram o tempo em que os entrevistados residem no bairro e suas sugestões para melhorias do local e também melhorias específicas relacionadas com o trânsito (gráficos 11,12 e 13).

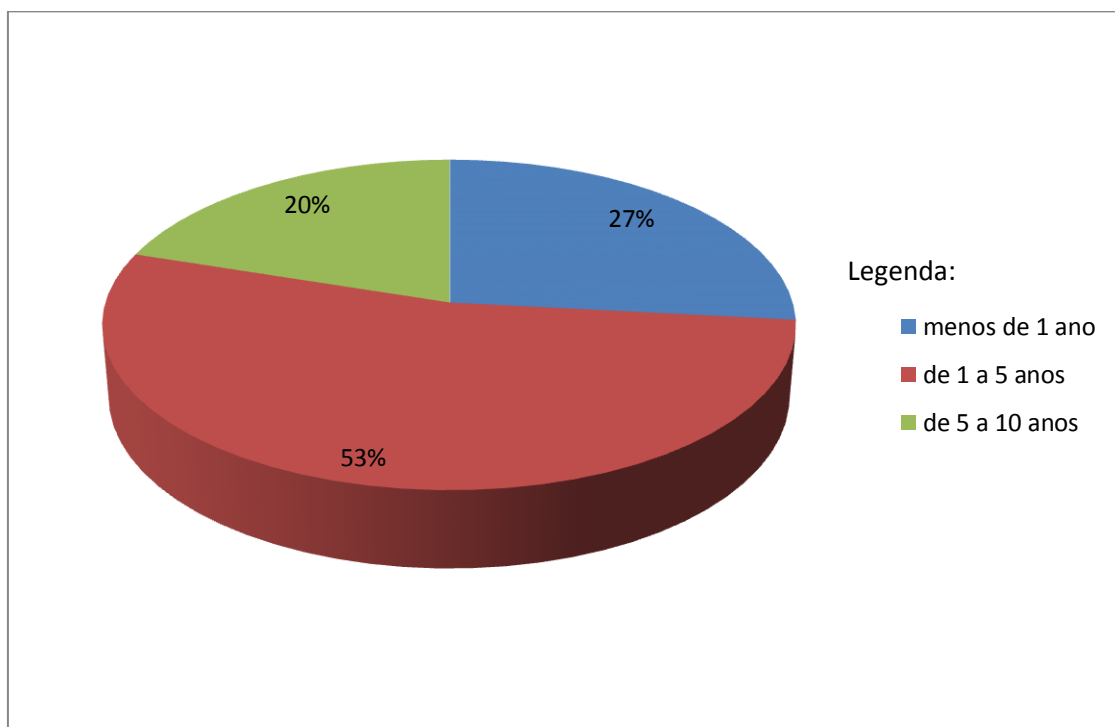


Gráfico 11 – Tempo de residência dos moradores do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

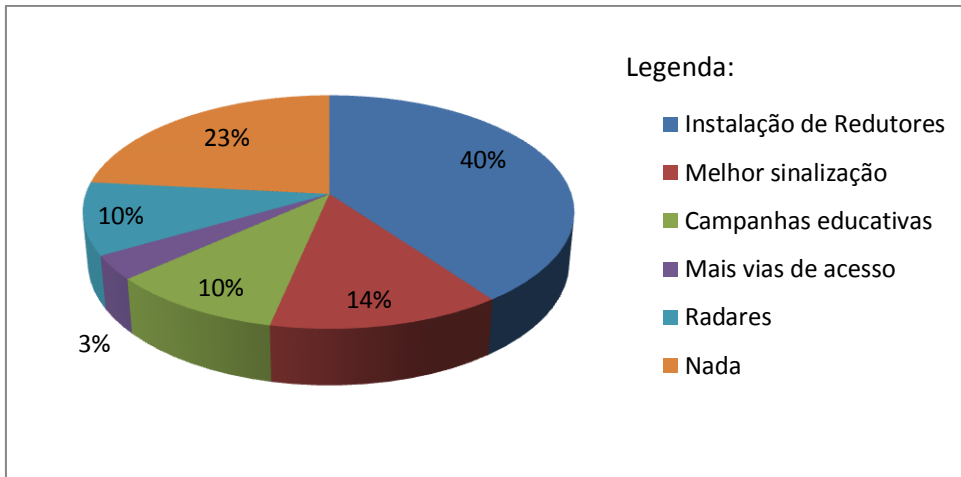


Gráfico 12 - Sugestões para a melhoria do trânsito, segundo os moradores do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

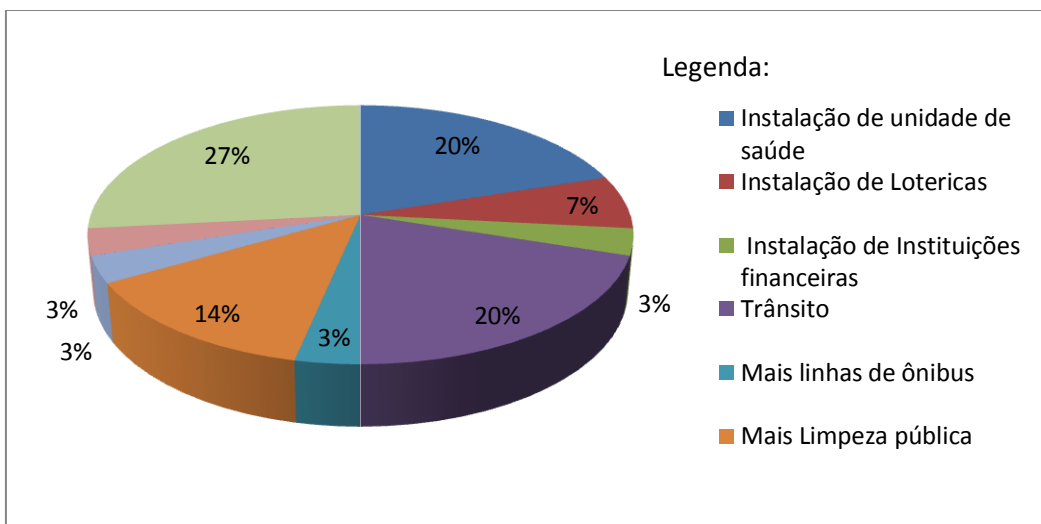


Gráfico 13 - Sugestões para melhoria, segundo os moradores do Bairro Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

Nota-se que a maioria da população do bairro mora a mais de um ano no local, e sente falta dos equipamentos urbanos.

Assim como pode ser visto no bairro Jd. Paris, o adensamento populacional, ou urbano, traz consequências que influenciam a toda a cidade, considerando que este bairro é apenas um de muitos loteamentos que sofrem o mesmo processo.

Embora Maringá possua um Plano Diretor, que segundo o Estatuto da Cidade é obrigatório, este não trouxe relevantes mudanças, pois como é descrito no Plano Diretor, os loteamentos novos estão na zona de qualificação, portanto não há obrigatoriedade que se construam equipamentos urbanos nestas regiões, pois ainda estão em crescimento. E isto faz com sobrecarregue outras regiões, trazendo desconforto para a população.

O adensamento urbano é uma realidade, e na cidade de Maringá está sendo acentuado pela instalação das casas geminadas, embora tenha algumas características diferentes das grandes capitais, como por exemplo a renda da população do bairro objeto de estudo .

A tendência nas cidades é o adensamento populacional, primeiro pelo natural crescimento da população, segundo pelo crescimento das pessoas que moram sozinhas e com famílias pequenas, como já foi mencionado nesta pesquisa, e a especulação imobiliária, que como um agente modificador, se tornou o principal fator para o adensamento em Maringá.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como resultado, a pesquisa buscou conhecer como foi o processo de ocupação e de parcelamento do bairro Jardim Paris, na cidade de Maringá/PR.

Por ser um bairro jovem o Jardim Paris obedeceu a um projeto onde os terrenos residenciais, na sua grande maioria, ocuparam uma área de 300 metros quadrados, e, em virtude de um conjunto de processos influenciados principalmente pela especulação dos agentes imobiliários e também a legislação vigente, contribuiu fortemente para a fragmentação do bairro, isto porque a grande maioria dos lotes foram parcelados e deram origem as construções denominadas Geminadas.

A fragmentação e conseqüentemente a construção de casas geminadas contribui, e muito, para o adensamento populacional, e este adensamento provoca o exaustão no uso dos equipamentos urbanos, isto quando eles existem. O bairro Jardim Paris por estar inserido em uma zona de qualificação, não recebeu certos equipamentos urbanos, como escolas, creches e postos de saúde entre outros. Vale lembrar que este adensamento e conseqüentemente o numero de veículos influencia diretamente na mobilidade, refletindo também na fluidez do trânsito principalmente nos horários de pico.

Com o preço alto da terra, por influencia da ação especulativa de alguns agentes, o sistema geminado de construção de casas é o mais comum utilizado atualmente em Maringá e vai perdurar por algum tempo, até que o poder público desenvolva mecanismos através da forma da lei para assim tentar resolver o problema.

A Prefeitura que autorizou a construção das casas geminadas, tenta hoje através do projeto de Lei Complementar 1331/2011, em seu artigo 39 dificultar a construção das mesmas. O projeto é muito polêmico, mas é necessário que o governo municipal crie normas para o planejamento territorial do município, ocasionando assim uma melhor distribuição populacional visando melhor qualidade de vida ao cidadão maringaense.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza: A Cidade de Maringá, PR. O plano Inicial e as “requalificações urbanas”, Barcelona, 2008. <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm> acessado em 10/07/2011.

BARREIROS, Mário Antônio Ferreira; ABIKO, Alex Kenya: Reflexões Sobre o Parcelamento do Solo Urbano, São Paulo, 1998.
<http://publicacoes.pcc.usp.br/PDF/BT201.pdf> acessado em 11/09/2011.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A aventura Planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR. 1947 a 1982, EESC-USP, São Carlos, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Espaço Urbano. São Paulo: Ática, 2004.

BELOTO, Gislaine Elizete. Legislação urbanística: instrumento de regulação e exclusão territorial: considerações sobre a cidade de Maringá – Maringá, 2004.
<http://www.pge.uem.br/teses/pdf/gebeloto.pdf> acessado em 10/09/2011.

DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo. Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional. Maringá: Eduem, 1999.

ENDLICH, A. M. *Maringá e o tecer da rede urbana regional*. Dissertação (Mestrado em geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente: 1998.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística <http://www.ibge.gov.br/> acessado em 11/09/2011.

JORNAL DE LONDRINA, <http://www.jornaldelondrina.com.br> acessado em 10/11/2011.

LUZ, France. O Fenômeno urbano numa zona pioneira Maringá – Maringá: A Prefeitura, 1997.

MACEDO, Oigres Leici Cordeiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza; REGO, Renato Leão. Pensar Maringá: 60 anos de plano. Maringá: Massoni, 2007.

MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei nº 34/59 de 31 de outubro de 1959. *Lex*: Código Obras de Maringá, Maringá.

MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei nº 331/99 de 23 de dezembro de 1999. *Lex*: Uso e ocupação do solo de Maringá, Maringá.

MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei nº 332/99 de 23 de dezembro de 1999. *Lex*: Institui os perímetros das zonas urbanas do município de Maringá, Maringá.

MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei nº 335/99 de 23 de dezembro de 1999. *Lex*: sistema viário básico do município e Maringá, Maringá.

MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei nº 340/2000 de 29 de março de 2000. *Lex*: Altera as leis complementares n. 331/99, 332/99, 334/99, 335/99, Maringá

MARINGÁ (Câmara de Vereadores). Lei nº 565/05 de 08 de setembro de 2005. **Lex**: Cria Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) no município de Maringá, Maringá.

MARINGÁ (Prefeitura) Plano Diretor de Desenvolvimento. Maringá: 1967.

MENDES, Cesar Miranda; TOWS, Ricardo Luiz. Geografia urbana e temas transversais - Maringá: Eduem, 2009.

OLIVEN, Ruben George. "Urbanização e mudança social no Brasil". 2. Ed., Petrópolis: VOZES, 1982.

RODRIGUES, Ana Lúcia. "Como baixar o preço da terra urbana"; <http://www.humbertohenrique.com.br/artigos/38-sociedade/839-como-baixar-o-preco-da-terra-urbana-.html> acessado em 18/07/2011

SANTOS, José Lázaro de Carvalho. Reflexões por um Conceito Contemporâneo de Urbanismo - http://sburbanismo.vilabol.uol.com.br/reflexoes_urbanismo.htm acessado em 29/03/2011.

SANTOS, Milton. "A urbanização brasileira". 1. Ed., São Paulo: HUCITEC, 1998.

SOUZA, Maria Adélia A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEÁK, Csaba & SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). "O processo de Urbanização no Brasil". 1. Ed., São Paulo: EDUSP, 1999.

SILVA, Keli de Oliveira "A periferização causada pela desigual urbanização brasileira", Nº 11 –dez./jan./fev./mar./2007 – Quadrimestral - Maringá - <http://www.urutagua.uem.br/011/11silva.htm> acessado em 04/07/2011.

TOWS, Ricardo Luiz. O processo de verticalização de Londrina e de Maringá (PR) Brasil: o Estado e o capital imobiliário na produção do espaço – Maringá, 2010. <http://www.pge.uem.br/teses/2010/RicardoLuizTows.pdf> acessado em 10/09/2011.

ANEXOS

Figura 12 - Terreno geminado localizado no Jardim Paris

Org.: VIEIRA, 2011.



Figura 13 - Sequencia de casas geminadas no Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.



Figura 14 - Construção de novas casas geminadas, Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.



Figura 15 - Construção de novas casas geminadas, Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.



Figura 16 - Casas geminadas, Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.



Figura 17 - Casas geminadas do Jardim Paris.

Org.: VIEIRA, 2011.

Tabela 2 – Questionário aplicado aos moradores do Jardim Paris em Maringá – PR.

1 – Qual a renda per capita da família?	De 1 a 4 salários	De 5 a 6 salários	De 6 a 7 salários	Acima de 7 salários						
	12	8	5	5						
2 – Quantos <i>moradores</i> na residência?	1 morador	2 moradores	3 moradores	4 moradores	5 moradores	+ de 5 moradores				
	2	11	8	6	2	1				
3 – Quantos automóveis?	1 automóvel	2 automóveis	3 automóveis	+ de 3 automóveis						
	12	10	5	3						
4 - Condição do Imóvel?	Próprio	Alugado	Outro							
	27	3	0							
5 – Qual o tamanho do lote?	300m ²	150m ²	Outro							
	5	22	3							
6 – Em Relação ao Lote?	Geminado	Inteiro								
	24	6								
7 – Financiou a compra do imóvel?	Sim	Não								
	2	28								
8 – A quanto tempo reside no local?	Menos de 1 ano	De 1 a 5 anos	De 5 a 10 anos	De 10 a 20 anos	+ de 20 anos					
	8	16	6	0	0					
9 – Qual o motivo que levou a residir no bairro?	Bairro novo	Tranquilidade	Localização	Preço acessível	Novo imóvel					
	4	14	6	2	4					
10 – Quais os principais problemas do bairro?	Trânsito	Segurança	Saúde	Limpeza	Vizinhos	Iluminação	Nada			
	6	2	4	2	2	1	13			
11 – O que pode ser melhorado no bairro?	Saúde	Lotérica	Bancos	Trânsito	Limpeza publica	Ônibus	Escola	Mercado	Nada	
	6	2	1	6	4	1	1	1	8	
12 – O que acha do trânsito na região?	Péssimo	Ruim	Bom	Ótimo						
	4	16	10	0						
13 – Qual é o meio de transporte para o trabalho?	Carro	Moto	Ônibus	Bicicleta	A pé	Outro				
	16	8	6	0	0	0				
14 – Com o trânsito, o que pode ser melhorado?	Redutores	Sinalização	Pardal eletrônico	Campanhas educativas	Mais acesso	Nada				
	12	4	3	3	1	7				

Fonte: Pesquisa empírica (2011), elaboração própria.

Questionário em branco aplicado aos moradores do Jardim Paris.



Universidade Estadual de Maringá

Questionário sobre o parcelamento do solo e a sua influência na região do Jardim Paris em Maringá-Pr.

- 1- Qual a renda per capita da família?
 - de 1 a 4 salários
 - de 5 a 6 salários
 - de 6 a 7 salários
 - acima de 7 salários

- 2- Quantos moradores na residência?
 - 1 2 3 4 5 acima de 5

- 3- Quantos automóveis?
 - 1 2 3 acima de 3

- 4- Imóvel
 - próprio alugado outro

- 5- Qual é o tamanho do lote? _____ m²

- 6- Em relação ao lote:
 - Geminado Inteiro

- 7- Faz ou fez uso de financiamento na aquisição do imóvel?
 - sim não

- 8- Há quanto tempo reside no local?
 - menos de 1 ano de 1 a 5 de 5 a 10 de 10 a 20 +de 20 anos

- 9- Quanto pagou pelo lote/imóvel na época da compra? _____

- 10- Quanto vale hoje o imóvel? _____

- 11- Qual o motivo que levou a residir neste bairro? _____

- 12- Quais os principais problemas enfrentados pelo bairro? _____

- 13- Em sua opinião, o que pode ser melhorado no bairro? _____

- 14- O que acha do trânsito na região?
 - péssimo ruim bom ótimo

- 15- Qual é o meio de transporte para o trabalho?
 - carro moto ônibus Bicicleta a pé outro, qual? _____

- 16- Com relação ao trânsito, o que pode ser melhorado? _____

Amostra de questionários preenchidos pelos moradores do Jardim Paris.



Universidade Estadual de Maringá

Questionário sobre o parcelamento do solo e a sua influência na região do Jardim Paris em Maringá-Pr.

- 1- Qual a renda per capita da família?
 de 1 a 4 salários
 de 5 a 6 salários
 de 6 a 7 salários
 acima de 7 salários
- 2- Quantos moradores na residência?
 1 2 3 4 5 acima de 5
- 3- Quantos automóveis?
 1 2 3 acima de 3
- 4- Imóvel
 próprio alugado outro
- 5- Qual é o tamanho do lote? 150 m²
- 6- Em relação ao lote:
 Geminado Inteiro
- 7- Faz ou fez uso de financiamento na aquisição do imóvel?
 sim não
- 8- A quanto tempo reside no local?
 menos de 1 ano de 1 a 5 de 5 a 10 de 10 a 20 +de 20 anos
- 9- Quanto pagou pelo lote/imóvel na época da compra? 100.000,00
- 10- Quanto vale hoje o imóvel? 139.000,00
- 11- Qual o motivo que levou a residir neste bairro? tranquilidade
- 12- Quais os principais problemas enfrentados pelo bairro? NADA
- 13- Na sua opinião, o que pode ser melhorado no bairro? tudo ok
- 14- O que acha do trânsito na região?
 péssimo ruim bom ótimo
- 15- Qual é o meio de transporte para o trabalho?
 carro moto ônibus Bicicleta a pé outro, qual? _____
- 16- Com relação ao trânsito, o que pode ser melhorado?
tudo ok



Universidade Estadual de Maringá

Questionário sobre o parcelamento do solo e a sua influência na região do Jardim Paris em Maringá-Pr.

- 1- Qual a renda per capita da família?
 - de 1 a 4 salários
 - de 5 a 6 salários
 - de 6 a 7 salários
 - acima de 7 salários
- 2- Quantos moradores na residência?
 - 1 2 3 4 5 acima de 5
- 3- Quantos automóveis?
 - 1 2 3 acima de 3
- 4- Imóvel
 - próprio alugado outro
- 5- Qual é o tamanho do lote? 150 m²
- 6- Em relação ao lote:
 - Geminado Inteiro
- 7- Faz ou fez uso de financiamento na aquisição do imóvel?
 - sim não
- 8- A quanto tempo reside no local?
 - menos de 1 ano de 1 a 5 de 5 a 10 de 10 a 20 +de 20 anos
- 9- Quanto pagou pelo lote/imóvel na época da compra? 70.000,00
- 10- Quanto vale hoje o imóvel? 170.000,00
- 11- Qual o motivo que levou a residir neste bairro? Facilidade p/ o trabalho
- 12- Quais os principais problemas enfrentados pelo bairro? Vizinh@
- 13- Na sua opinião, o que pode ser melhorado no bairro? tudo q tá
- 14- O que acha do trânsito na região?
 - péssimo ruim bom ótimo
- 15- Qual é o meio de transporte para o trabalho?
 - carro moto ônibus Bicicleta a pé outro, qual? _____
- 16- Com relação ao trânsito, o que pode ser melhorado?
 - colocar alguma loja em vias de trabalho, escola mercado



Universidade Estadual de Maringá

Questionário sobre o parcelamento do solo e a sua influência na região do Jardim Paris em Maringá-Pr.

- 1- Qual a renda per capita da família?
 - de 1 a 4 salários
 - de 5 a 6 salários
 - de 6 a 7 salários
 - acima de 7 salários
- 2- Quantos moradores na residência?
 - 1 2 3 4 5 acima de 5
- 3- Quantos automóveis?
 - 1 2 3 acima de 3
- 4- Imóvel
 - próprio alugado outro
- 5- Qual é o tamanho do lote? 300m² m²
- 6- Em relação ao lote:
 - Geminado Inteiro
- 7- Faz ou fez uso de financiamento na aquisição do imóvel?
 - sim não
- 8- A quanto tempo reside no local?
 - menos de 1 ano de 1 a 5 de 5 a 10 de 10 a 20 +de 20 anos
- 9- Quanto pagou pelo lote/imóvel na época da compra? 18.000,00
- 10- Quanto vale hoje o imóvel? 300.000,00
- 11- Qual o motivo que levou a residir neste bairro? TRANQUILIDADE, SOLAREL
- 12- Quais os principais problemas enfrentados pelo bairro? NÃO TEM PASTO NA SAÍDA
- 13- Na sua opinião, o que pode ser melhorado no bairro? implantação de um pasto próximo
- 14- O que acha do trânsito na região?
 - péssimo ruim bom ótimo
- 15- Qual é o meio de transporte para o trabalho?
 - carro moto ônibus Bicicleta a pé outro, qual? _____
- 16- Com relação ao trânsito, o que pode ser melhorado? MAIS ACESSO GARANO KENTAO