



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

3. PROPOSTAS

No presente Capítulo, são apresentadas as propostas voltadas à correção das deficiências identificadas no atual estágio de desenvolvimento do Município, bem como ao aproveitamento das potencialidades que se oferecem para alavancar o crescimento da sua economia, assegurar a integração social de sua população e promover a melhoria na qualidade do seu espaço urbano. Embora, como referido na introdução deste documento, o presente trabalho se revista de cunho eminentemente físico-territorial, julga-se importante o agenciamento de propostas urbanísticas que possam criar condições para otimizar a realização das atividades produtivas urbanas, da mesma forma que para proporcionar a elevação dos padrões de qualidade de vida da população, principalmente a de menor poder aquisitivo.

O conjunto das propostas a seguir relacionadas foi dividido em três subconjuntos, a saber:

- o primeiro constituído pelas obras de infra-estrutura que se identificou como necessárias para melhor estruturação do espaço urbano;
- o segundo composto pelas medidas envolvendo as atividades-meio da Administração Municipal, visando aperfeiçoar o atendimento às necessidades básicas da população e a preservação ambiental;
- o terceiro compreendido pelas minutas das leis urbanísticas destinadas à implementação do modelo de assentamento proposto e ao efetivo controle da apropriação, uso e ocupação do solo no Município.

Tendo em vista, contudo, que nem todas as propostas se revestem do mesmo grau de importância, é necessário estabelecer *a priori* uma hierarquia entre elas de modo a diferenciar as que são condicionantes - por deterem a qualidade de criar as condições necessárias para a viabilização das demais propostas - e estas, que se poderia chamar de condicionadas, por dependerem da implementação das primeiras. Além disso, certas propostas são mais prioritárias que outras por possuírem repercussão social mais ampla, pelo fato de localizarem-se em setores mais populosos da malha urbana, com taxas mais elevadas de crescimento demográfico, ou com populações de menor poder aquisitivo. Essa prática constitui a etapa intelectual do trabalho chamada de "estratégia", a qual, além de proporcionar às instâncias superiores de decisão do Município, elementos para o estabelecimento das suas prioridades de ação, também fornece, como subproduto, a base para o escalonamento das propostas no tempo, que permite informar a montagem do orçamento-programa da Administração Municipal.

3.1. ESTRATÉGIA

É fato conhecido que o desenvolvimento econômico do Município de Apucarana, em grande parte, depende das atividades produtivas da Região Norte Central do Paraná onde está inserido, especialmente aquelas localizadas na sub-região da AMUVI. Essa última funciona como mercado consumidor para os bens produzidos em Apucarana, ou distribuídos pelo seu comércio, assim como para os serviços nela ofertados. Ademais, é dessa região que provem grande parte da matéria-prima utilizada pelas indústrias sediadas no Município e pelo seu setor de comercialização de produtos agrícolas por atacado.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

Por esses motivos, é de suma importância a diversificação da pauta de produtos primários da citada região, visando criar condições para o aumento da integração da sua economia com a do polo regional, bem como para efeito de desconcentrar e ampliar a renda da sua população, que constitui boa parte da clientela do setor terciário apucaranense. Para tanto, devem ser mobilizadas as lideranças políticas, empresariais e intelectuais de Apucarana e dos municípios que compõem a AMUVI, no sentido de, em conjunto, reivindicarem das instâncias de poder pertinentes a implementação de medidas voltadas à diversificação, modernização e aumento da produtividade e produção das atividades agrícolas da região.

No âmbito municipal, é extremamente importante a implementação de uma política de fomento ao desenvolvimento industrial, destinada ao aumento do emprego, da renda e da arrecadação tributária, a qual deve contemplar tanto a atração de novas indústrias quanto a ampliação das existentes. Deve ser estimulada a diversificação dos gêneros de indústrias, a qual contribui para o fortalecimento do setor como um todo, tornando-o menos vulnerável a eventuais crises do setor agrícola regional, bem como a atração de pequenas e médias indústrias, pelo fato de, proporcionalmente, gerarem mais empregos que as indústrias de grande porte e alta tecnologia.

Quanto ao setor terciário, é preciso melhorar as condições de acessibilidade viária e ampliar a oferta de vagas de estacionamento no centro da Cidade para incentivar a população das áreas vizinhas a procurar o comércio e os serviços nele localizados, o que virá a reforçar as suas condições de desenvolvimento. Seriam igualmente positivas, para o fortalecimento dessas atividades, a ampliação e flexibilização do seu horário de funcionamento, principalmente nos sábados à tarde, o que estimularia também os habitantes de cidades mais longínquas a virem a Apucarana para adquirir os bens e serviços de que necessitam.

Paralelamente às medidas acima referidas, faz-se necessária a execução de determinadas obras de infra-estrutura a nível regional, principalmente no campo rodoviário, que muito poderiam contribuir para fortalecer a economia do Município e que, por isso, devem ser motivo de reivindicação firme por parte de suas lideranças junto aos níveis de decisão competentes. Dentre estas se destaca a duplicação de rodovias, sendo prioritário, em curto prazo, o trecho da BR-369/376 entre Apucarana e Jandaia do Sul, para efeito de melhorar o acesso ao polo regional, não só para a população dos municípios da AMUVI, como para os moradores daqueles situados na região do curso médio do Rio Ivaí. Em prazo mais longo, seria importante estender essa duplicação até Mandaguari, incluindo os contornos dessa última cidade e de Jandaia do Sul, de modo a que a ligação Maringá-Apucarana fosse toda duplicada, o que viria a facilitar o acesso da porção meridional do Mato Grosso do Sul e do Noroeste do Paraná a Curitiba e Paranaguá, através de Apucarana, o que certamente viria a beneficiar suas atividades produtivas urbanas, principalmente as agroindústrias e os serviços voltados ao atendimento das necessidades da população e do segmento de transportes.

Seria importante, igualmente, a pavimentação de certos trechos da malha rodoviária a nível micro-regional, a exemplo da estrada do Barreiro, e seu prolongamento até a PR-444, o que possibilitaria, ainda que modo parcial, o retorno, de Apucarana à principal arteria de ligação entre Londrina e Maringá. Da mesma forma, é necessária a recuperação da Rodovia Erwin Schindler, que une o Distrito de São Pedro a Apucarana, bem como a pavimentação das estradas que demandam ao Distrito de Correia de Freitas e ao povoado de São Domingos,



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

para beneficiar a população e a economia dessas localidades em suas ligações com a sede municipal.

No que se refere à capacidade de investimento do Poder Público Municipal, considera-se imprescindível o aumento da arrecadação de tributos próprios, principalmente do Imposto Sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPPTU, através de medidas como a atualização da Planta de Valores Imobiliários e o recadastramento de unidades prediais e territoriais nas áreas urbanas do Município. Há boas razões para crer que esteja ocorrendo evasão na cobrança desse imposto, derivada do sub-registro de unidades prediais no Cadastro Técnico Municipal, déficit esse que, além de configurar injustiça fiscal, debilita a capacidade de investimento do Município, apontando para a necessidade de se promover a atualização urgente no cadastro dos imóveis prediais, como providência vital para melhorar, a curto prazo, a saúde financeira e a governabilidade do Município.

Com relação ao aperfeiçoamento ou ampliação das ações da Administração Municipal, ao nível das suas atividades-fim, destaca-se, em primeiro lugar, a necessidade de se aumentar a qualidade de vida da população, o que poderia ser obtido através de medidas tais como a expansão da rede de creches na cidade com horário dilatado de funcionamento, a ampliação do atendimento médico a domicílio que também alivia pressão sobre a rede hospitalar e o aumento do número casas de abrigo para os idosos de baixa renda, as quais revestem-se de profundo significado social, não só pelos benefícios intrínsecos que produzem, como pelo aumento na renda indireta das famílias que proporcionam.

Além disso, é preciso que a Municipalidade atue também no sentido de promover a elevação da qualidade urbana de Apucarana, nos aspectos interdependentes da preservação ambiental e da oferta de opções de lazer ao ar livre para a população nos fundos de vale, compreendendo o reflorestamento, onde indicado, das suas nascentes e leitos, bem como o seu aproveitamento para recreação, através da instalação de equipamentos de lazer, ou da construção de barragens para a formação de um maior número de lagos. No campo do meio ambiente apresentam-se ainda como medidas prioritárias, a substituição das árvores enfermas ou condenadas da arborização pública, principalmente na área central da cidade.

3.2. PROPOSTAS A NÍVEL FÍSICO-TERRITORIAL

3.2.1. Organização Territorial

Com relação à proposta de organização territorial para Apucarana, cabe ressaltar inicialmente que, a despeito dos graves problemas identificados no atual estágio do seu processo de desenvolvimento, não se julga necessário formular um padrão urbanístico novo que rompa radicalmente com o modelo vigente, uma vez que as deficiências nele identificadas quanto à estruturação do espaço, articulação dos usos e funções, integração com o meio ambiente e acervo de infra-estrutura, podem, perfeitamente, ser superadas com a instauração



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

de um processo de planejamento que racionalize os investimentos e estabeleça a adequada gestão do espaço urbano. Deve-se lembrar também que, à exceção de uma Lei de Uso e Ocupação do Solo atualizada, existe um instrumental legal relativamente eficaz para disciplinar a apropriação do solo para fins urbanos e o direito de construir na cidade, devendo-se registrar como carência importante a inexistência de uma estrutura administrativa municipal capaz de exercer o efetivo controle do desenvolvimento urbano. A despeito dessas deficiências, entende-se que as propostas do presente trabalho devem tomar como ponto de partida o modelo de desenvolvimento vigente proposto no Plano Diretor de 1994, indicando as correções de curso julgadas pertinentes para torná-lo mais eficiente e atualizado.

Tal reconhecimento requer que se evite qualquer tentação revolucionária de “reinventar” a cidade, mas, ao contrário, que seja adotada uma postura “evolucionária” que implique em propor, para a realidade observada, a eliminação ou minimização dos aspectos negativos hoje nela identificados e o estabelecimento das condições necessárias para que ocorra a eclosão das suas potencialidades. Essa postura coincide com o conceito de que é mais fácil incentivar comportamentos da sociedade afins com as diretrizes de desenvolvimento, do que proibir condutas contrárias a elas, o que significa atribuir maior ênfase no estímulo e premiação a procedimentos convergentes com as propostas que se quer implementar, do que na proibição e penalização das ações divergentes dessas diretrizes, pois essa última alternativa envolve ações restritivas que subtraem, ou pelo menos enfraquecem, a adesão da população ao projeto de cidade que se pretende construir e, sem tal apoio, pouco se pode esperar quanto ao sucesso dessa empreitada.

No tocante às propostas de intervenção sobre a cidade de Apucarana, é preciso, em primeiro lugar, abordar a questão da ocupação do solo, destacando-se, de imediato, a necessidade de redução na superfície do seu perímetro urbano, dos atuais 110,1km², previstos na Lei do Perímetro Urbano, para cerca de 60,0km², o que representa um corte de aproximadamente 45,4% naquele total. Essa diminuição deve ser mais radical nos quadrantes norte e oeste da cidade, pelo fato de envolverem a bacia do Rio Pirapó que, segundo o Instituto Ambiental do Paraná - IAP, é considerada não-apta ou apta com severas restrições à urbanização, não só pelo fato de seu manancial abastecer vários municípios localizados a jusante de Apucarana, como também pelas dificuldades topográficas e geotécnicas que o terreno aí opõe à edificação. No setor meridional do quadro urbano, por sua vez, o perímetro urbano deve adotar como limite a faixa de domínio do contorno sul, enquanto no quadrante leste, o limite seria a faixa de domínio de um novo contorno rodoviário da Cidade, cujo traçado será mostrado no capítulo referente às propostas do sistema viário, sendo digno de comentário o fato de que o projeto de tal contorno levou em consideração, não apenas o relevo, mas, também, a criação de uma faixa razoável de terra para absorver a expansão urbana no futuro, em vista das suas boas condições geotécnicas e topográficas.

Com respeito ao uso do solo, foi proposta na Lei de Uso e Ocupação do Solo a localização da zona de comércio e serviços de caráter central em torno do eixo da Avenida Curitiba, desde a Praça Manoel Ribas até a Avenida Minas Gerais, a qual é representada pela Zona Central de Comércio - ZC1. Além dessa zona de comércio, foram propostas duas zonas de comércio atacadista e serviços especializados ao longo da Avenida Minas Gerais, bem como no Bairro da Barra Funda, denominadas Zonas de Comércio e Serviços – ZC3. Quanto ao uso industrial, foi adotada a manutenção das atuais zonas localizadas ao longo dos três



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

acessos rodoviários da cidade, sendo proposta a criação de mais uma no setor sul, delimitada pela linha férrea, pelo Córrego Juruba e pela Estrada Expedicionário Akira Nishioka.

No que se refere ao uso residencial, ficou evidente a pouca diferenciação de padrões construtivos nos bairros residenciais na cidade, contando-se apenas três zonas de alto padrão, vários núcleos habitacionais da COHAPAR e da Municipalidade, além de algumas poucas áreas de habitações subnormais, sendo as demais zonas residenciais compostas por moradias de razoável padrão construtivo, muito provavelmente habitadas por famílias de classe média. Por outro lado, constatou-se que o modelo de organização funcional de Apucarana não traduz uma correlação entre os gradientes de densidade demográfica e de infra-estrutura, como recomendaria o preceito de proporcionalidade entre densidade populacional e oferta de infra-estrutura e serviços.

Nesse sentido, foi proposta a concentração do uso residencial com maior nível de densidade na Zona Comercial Um - ZC1, em coexistência com o comércio e os serviços do tipo central e onde é maior o acervo de infra-estrutura urbana, sendo delimitada de cada lado dessa zona duas faixas destinadas ao uso comercial, considerada como Zona Comercial Dois - ZC2. O pano de fundo da malha urbana foi considerado como de densidade média-baixa, com a denominação de Zona Residencial Dois - ZR2, sendo definidas algumas zonas residenciais unifamiliares de baixa densidade, destinadas àquelas famílias de maior poder aquisitivo que preferem morar com maior larguezza e privacidade, mesmo que pagando mais caro pela terra, as quais foram enquadradas como Zona Residencial Um - ZR1, enquanto as áreas caracterizadas por habitações subnormais foram classificadas como Zona de Urbanização Específica - ZUE.

Foram considerados como setores especiais, a Praça do Clube 28, o Terminal Rodoviário, o Cemitério da Saudade, o Cemitério Cristo Redentor, o Parque do Lagoão, o Parque de Exposições, a área do antigo Aeroporto Municipal, entre outros. Finalmente, foram considerados como áreas verdes de preservação permanente os parques Biguaçu, Jaboti e Raposa, além das faixas de terra num raio de 50,0m (cinquenta metros) em torno das cabeceiras e de 30,0m (trinta metros) de largura de cada lado do leito dos cursos d'água, devendo tais faixas ser sempre delimitadas por vias paisagísticas, de modo a permitir o fácil acesso da fiscalização municipal a esses mananciais.

No que se refere ao sistema viário, foi proposta a criação de uma Lei do Sistema Viário Básico destinada a definir a hierarquia das vias da cidade, capaz de disciplinar os fluxos de circulação e a orientar os investimentos públicos em viação, bem como a estabelecer uma classificação das vias segundo o seu grau de carregamento, para subsidiar os projetos de pavimentação, sobretudo nos novos loteamentos. A referida lei incorporou também o projeto de um conjunto de vias consideradas estratégicas para a estruturação da malha urbana nas áreas do perímetro ainda não parceladas, segundo os objetivos de restabelecer a coesão do tecido urbano e de assegurar a necessária conectividade e fluidez viária nos novos loteamentos, o qual recebeu a denominação de Diretrizes do Sistema Viário Básico da cidade.

Visando aperfeiçoar a lei de loteamentos, foi proposta a sua reformulação no sentido de eliminar ou reduzir as possibilidades de burla às suas exigências de infra-estrutura urbana e doação de áreas para o Município, inclusive as praças destinadas à recreação e lazer da população, bem como a ampliar os itens de infra-estrutura a serem executados nos novos



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

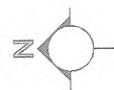
ESTADO DO PARANÁ

loteamentos e a tornar mais claros os procedimentos a serem seguidos pelos loteadores na aprovação de projetos de parcelamento. Procedeu-se também a uma ampla revisão na Lei de Edificações, visando torná-la mais racional e adequada às características do mercado imobiliário e às tendências construtivas atualmente em vigor no Município, da mesma forma que dotá-la de mecanismos mais eficazes para desestimular a infringência aos seus dispositivos.

Tendo em vista a recente aprovação da Lei Federal 10.257/01 - Estatuto da Cidade - procurou-se incorporar à legislação urbanística proposta os dispositivos da referida lei federal julgados compatíveis com o atual estágio de desenvolvimento do Município, a exemplo do parcelamento, edificação ou utilização compulsórias, do direito de preempção, da concessão de direito real de uso, do direito de superfície, da outorga onerosa do direito de construir, das operações urbanas consorciadas e da regularização fundiária, entre outros. No caso da outorga onerosa do direito de construir, considerando-se a necessidade do Município dispor de um mecanismo próprio de captação de recursos para aplicação em programas habitacionais de interesse social, foi proposto que o pagamento dessa outorga fosse feito através da doação para o Município de áreas a serem destinadas à construção de conjuntos habitacionais ou de moeda corrente a ser depositado à conta de um fundo municipal de habitação. Ver Mapa 1.2.

APUCAIARA

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO



MAPA 1.2 MACROZONEAMENTO

■■■ Perímetro urbano	Área central
■■■ Vias arteriais	Área comércio serviço
■■■ Vias coletoras/conectoras projetadas	Área industrial
■■■ Vias coletoras/conectoras	Área industrial de expansão
■■■ 1º e 2º anel - central - trânsito lento	Área residencial 3
■■■ 3º anel - interbairros	Área residencial de expansão
■■■ 4º anel - contorno urbano proj.	Área de preservação ambiental
■■■ Contorno rodoviário proj.	Setores especiais

0 500 1.000 1.500 m





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

3.2.2. Edifícios Públicos

Conforme comentado anteriormente, Apucarana precisa dotar-se de determinados equipamentos requeridos pelo *status* de pólo regional que alcançou, os quais, basicamente, referem-se a um centro de convenções e a uma biblioteca municipal informatizada multimídia. No primeiro caso, várias alternativas apresentam-se para a sua localização, havendo, em princípio, três possibilidades, referindo-se a primeira a um equipamento de grandes dimensões acoplado ao Centro de Exposições existente, com amplos espaços externos para mostras ao ar livre e estacionamento de veículos; a segunda correspondendo a um centro de eventos localizado na zona central da Cidade, provavelmente em terreno menor e com reduzida oferta de espaços ao ar livre para exposições e vagas para estacionamento, porém desfrutando da benéfica proximidade do comércio e de todos os serviços aí existentes, tais como hotéis, restaurantes, bancos, livrarias, etc. Por último, oferece-se a opção de um centro de convenções com programação dirigida mais especificamente a atividades universitárias, podendo estar associado e localizado próximo à Faculdade Estadual de Ciências Econômicas de Apucarana - FECEA, caso em que também atenderia às futuras instalações da Faculdade de Apucarana - FAP, do outro lado da BR-376. Quanto à biblioteca municipal informatizada multimídia, a melhor alternativa consistiria em construí-la na própria Praça Semíramis Braga, em substituição ou ampliação à biblioteca ali existente, devido à sua excelente localização.

Com relação a outras categorias de edifícios públicos, observou-se, durante a etapa do diagnóstico, a carência, em determinados setores da malha urbana, de equipamentos públicos que se revestem de profundo significado social, tais como creches, escolas de ensino fundamental, de ensino médio e postos de saúde. Tendo em vista a multiplicidade de situações em que essas deficiências ocorrem, quanto à população a ser atendida, procurou-se definir, *a priori*, uma hierarquia entre tais situações, para cada uma das categorias de edifícios considerados, objetivando estabelecer uma ordem de prioridade e, portanto, de escalonamento temporal dos investimentos a serem realizados pelo Poder Público, visando à superação das referidas deficiências.

Verificou-se no diagnóstico que, de modo geral, as carências relativas a creches acompanham as das escolas de ensino fundamental, no que se refere à sua quantidade e expressão espaciais. Utilizando-se os mesmos critérios adotados para o escalonamento das propostas para estas últimas, obtém-se o ordenamento abaixo, que também está mostrado no Mapa 1.3.

3.2.2.1. Escolas

Conforme indicado no diagnóstico, existe a necessidade de construção de mais 2 escolas de ensino fundamental em determinados setores da malha urbana, hoje ainda não cobertos pela área de abrangência das escolas existentes. Essas carências expressam-se de maneiras distintas, requerendo um tratamento também diferenciado quanto à sua superação, tendo sido construído, para tanto, um quadro de prioridades a partir da classificação do setor quanto à densidade demográfica em 2000 e à taxa de crescimento populacional no período 1991/00. Como decorrência desse tratamento, resultou o ordenamento abaixo, cuja configuração espacial está mostrada no Mapa 1.3.

Prioridades:



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

I - Jardim das Flores - densidade entre 20,1 e 40,0 hab/ha e taxa de crescimento superior entre 20,1% e 40,0%;

II - Região do Jardim Catuaí - dados não disponíveis pelo fato do loteamento localizar-se em setor censitário rural.

3.2.2.2. Postos de Saúde

Com respeito aos postos de saúde, as carências identificadas no diagnóstico apontam para a necessidade de 2 novos pontos de atendimento na cidade, segundo a ordem de prioridade abaixo, que também está mostrada no Mapa 1.3.

Prioridades:

I - Região da Vila Santa Terezinha - densidade entre 40,1 e 60,0hab/ha e taxa de crescimento negativa de até 10%;

II - Região da Vila Apucarana - densidade entre 20,1 e 40,0 hab/ha e taxa de crescimento entre 10,1 e 20,0%.

3.2.2.3. Creches

No que se refere a creches, observou-se a deficiência de atendimento em três regiões da Cidade, conforme mostrado abaixo.

Prioridades:

I - Região do Jardim Alvorada e Vila Planalto - densidade entre 60,1 e 80,0 hab/ha e taxa negativa de crescimento de até 10,0%, mas rodeada de áreas com taxas de crescimento positivo na faixa de 20,1% a 40,0%;

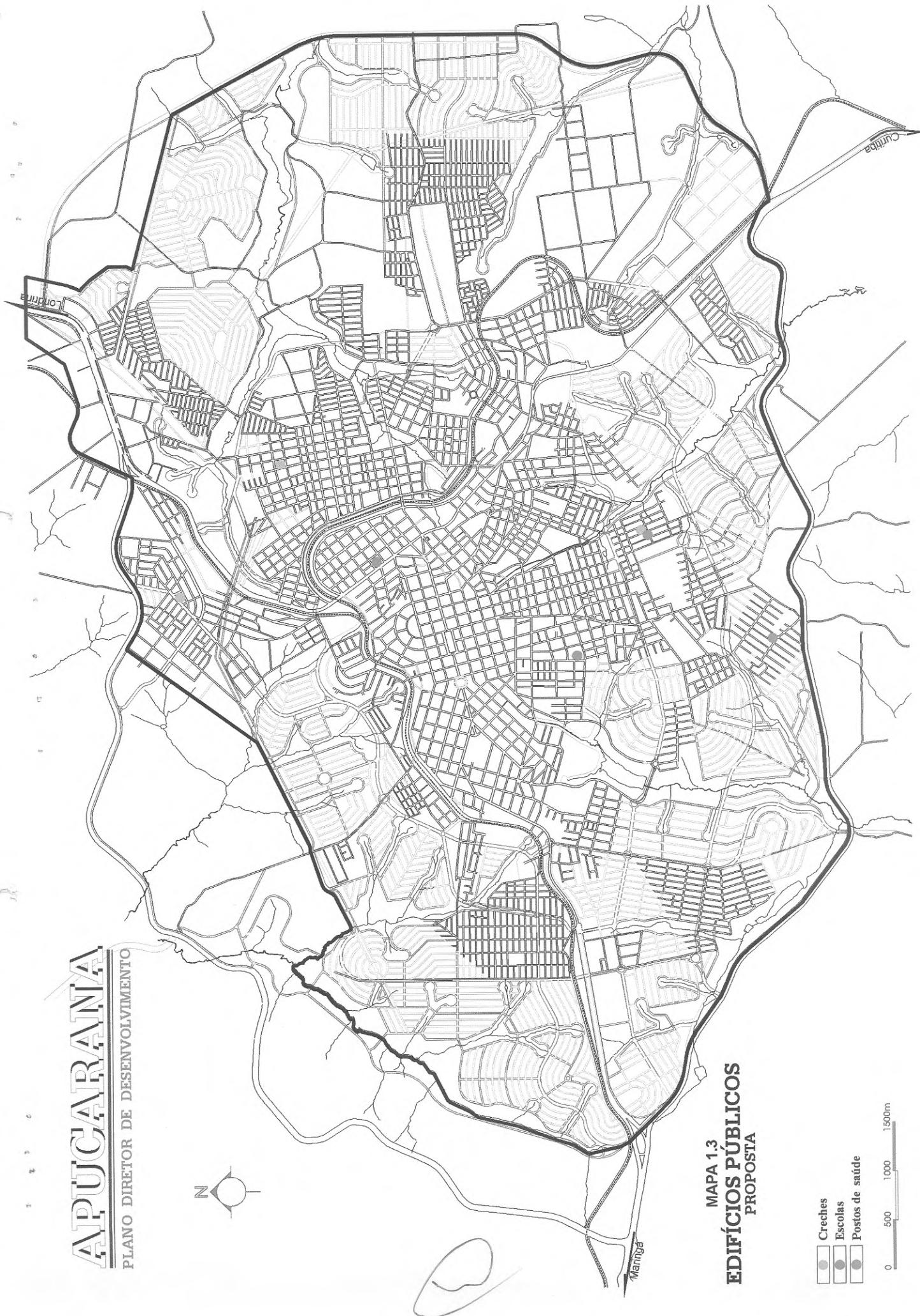
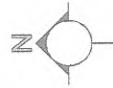
II - Região dos loteamentos Residencial Uirapuru, Jardim Cidade Alta e Núcleo Habitacional Affonso Alves de Camargo - densidade entre 60,1 e 80,0 hab/ha e taxa de crescimento negativa de até 10,0%;

III - Jardim das Flores - densidade entre 20,1 e 40,0hab/ha e taxa de crescimento entre 20,1% e 40,0%.

Além das prioridades acima indicadas, cabe fazer referência também à necessidade de ampliar a oferta de casas destinadas ao abrigo e/ou recuperação de pessoas da terceira idade, principalmente as de menor poder aquisitivo e aquelas acometidas de enfermidades degenerativas ou incuráveis que necessitam de cuidados permanentes. Tais edificações, cuja demanda será cada vez mais aguda no futuro em função do crescimento proporcional desse estrato da população, tanto poderiam ser representadas por casas alugadas como por residências especificamente construídas para esse fim, devendo, porém, em quaisquer dos casos, serem convenientemente equipadas para atender às necessidades próprias dessa parcela da população. Não serão indicadas no presente trabalho, nem a quantidade nem a localização dessas casas, uma vez que no momento não se dispõe de informações sobre o assunto com a abrangência e atualização requeridas, recomendando-se que sejam levantamentos para determinar a quantidade de pessoas nessas condições a serem atendidas e as formas como tal demanda se explicita, para instrumentalizar a montagem de um programa especial voltado ao atendimento de tal objetivo.

APUCARANA

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

3.2.3. Sistema Viário

Com respeito ao modelo de circulação intra-urbana, conforme referido no diagnóstico, verificou-se que as disfunções nele identificadas constituem, na verdade, os problemas urbanísticos mais graves encontrados atualmente em Apucarana. Para superar tais deficiências, foram formuladas propostas referentes ao sistema de circulação da Cidade, as quais foram subdivididas em duas linhas de apresentação, sendo a primeira relativa aos serviços e obras que se revestem de caráter prioritário para aperfeiçoar a estruturação e configuração do sistema viário intra-urbano, enquanto a segunda se refere ao modelo de trânsito proposto para disciplinar e otimizar os fluxos de tráfego nesse sistema de circulação.

3.2.3.1. Obras Viárias

Dentre os serviços considerados preponderantes, destaca-se o recapeamento de vias pavimentadas que apresentem pistas danificadas, defeituosas ou desgastadas e que, pelo fato da sua pavimentação representar investimento custeado pela população, precisam ser recuperadas e mantidas. Para tanto, deverá ser efetuado um levantamento das vias urbanas com pistas de rolamento nas condições acima referidas e estabelecer uma ordem de prioridade para o respectivo recapeamento, baseada no grau de deterioração da via, seu nível de carregamento de tráfego e sua importância dentro do modelo de circulação.

Quanto à execução de novas vias ou o prolongamento de existentes foi proposto, inicialmente, um modelo constituído por duas redes superpostas de vias principais, sendo a primeira representada por um par de anéis concêntricos, destinados a viabilizar ligações interbairros tangenciais ao centro, de forma a evitar a passagem obrigatória por este e a conectar bairros que hoje se encontram separados por fundos de vales, linhas ferroviárias ou reservas florestais, e a segunda formada por um sistema radial com origem no centro da cidade, objetivando facilitar as ligações centro-bairro. Em segundo lugar, foi idealizado um conjunto de obras viárias em arruamentos existentes destinadas a corrigir certas distorções que ocorreram quando da aprovação dos respectivos loteamentos ou a melhorar as condições de uso nesses arruamentos. Por último, cabe destacar que o conjunto dessas obras viárias, além dos objetivos acima referidos, também visa criar alternativas para artérias com carregamento de tráfego já beirando a saturação.

Para evitar que as ligações tangenciais à zona central tenham que passar por ela - como hoje ocorre - faz-se necessária a abertura da "Avenida Integração", cujo traçado sofreu algumas adaptações no presente trabalho, conforme mostrado no Mapa 1.4. Diferentemente dos dois anéis resultantes de modificações no trânsito do centro - detalhados no item 3.2.3.2. - Modelo Geral de Trânsito - e que são anéis centrais, este último seria um verdadeiro anel interbairros, que poderia ser chamado também de "terceiro anel". Além da finalidade precípua de interligar bairros, principalmente aqueles situados do outro lado da ferrovia em relação ao centro, o mesmo permitiria aos caminhões que recebem carga nas indústrias da Barra Funda e do setor industrial oeste da Cidade, e que demandam a Curitiba ou Paranaguá, a terem uma opção viária para tomar o Contorno Sul sem ter que passar pela zona central, do mesmo modo que possibilitaria aos caminhões que desejem rumar a São Paulo e Santos, a terem acesso à Avenida Minas Gerais, desviando do centro.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

Cabe citar, finalmente, a proposta de um “quarto anel” que seria posicionado externamente ao terceiro, de forma a constituir uma estrutura intermediária entre este último e os contornos rodoviários da Cidade, os quais foram projetados muito distantes da malha urbana, o que os levou a manter pouco contacto funcional e a ligações com ela. Esse “quarto anel” possuiria as mesmas funções do terceiro, porém abrangendo bairros mais afastados da zona central, e teria como objetivo organizar os fluxos de tráfego e ordenar a ocupação e/ou o adensamento do solo na periferia urbana, funcionando na verdade como um verdadeiro “contorno urbano” de Apucarana. Como esse anel é mais distante do centro, alguns de seus trechos passam por áreas que ainda não foram loteadas, os quais, por isso, seriam abertos e pavimentados sem custo para o Município e para a sociedade, quando da implantação dos respectivos loteamentos. Ver Mapa 1.4.

Ortogonalmente a esse conjunto de anéis, que tem por objetivo desafogar a zona central das ligações tangenciais que hoje obrigatoriamente passam por ela, propõe-se um conjunto de estruturas viárias radiais, destinadas a promover, facilitar e tornar mais rápidas as ligações “centro-bairros” na Cidade, principalmente para o transporte coletivo urbano, cuja implementação, em muitos casos, depende de obras de arte para a transposição dos ramais ferroviários e cursos d’água que cortam a malha urbana, além de obras de alargamento ou prolongamento de vias. Estas últimas, sobretudo as de alargamento, têm que ser executadas para que tais vias possam escoar adequadamente os fluxos de tráfego cada vez maiores que deverão suportar no futuro, o que fatalmente deverá implicar em vultosos dispêndios com desapropriações, uma vez que no passado, por falta de planejamento e visão estratégica, não foram previstas vias radiais com largura suficiente, quando da aprovação dos inúmeros loteamentos abertos na Cidade.

Além desse sistema básico, foram propostas outras medidas envolvendo modificações no sistema viário, seja de caráter pontual para melhorar as condições de tráfego em determinados locais, seja de cunho mais abrangente, no sentido de definir ou melhorar o perfil geométrico de vias com traçados mais extensos, destinadas a escoar fluxos de longo percurso tangencialmente ao centro ou de penetração nos bairros. Como exemplos poder-se-ia citar os eixos a serem constituídos pelas ruas Bela Vista-Alexandra-Humberto Contatto-Pérola e pelas vias René de Camargo Azambuja-Violeta-Antônio Almeida-João Vidor. No primeiro caso, busca-se uma alternativa à Rua Noboru Fukushima destinada a promover a ligação dos bairros situados nos setores leste e oeste da Cidade, ao sul dessa última via, enquanto no segundo é proposta uma alternativa de ligação do centro com o setor sul da malha urbana a oeste da Rua Professora Talita Bresolin, com o objetivo de desafogá-la. Para que as obras apresentadas, independentemente de seu escalonamento no tempo, sejam viabilizadas é preciso que a Prefeitura implante desde já uma política de condicionar a aprovação de novos loteamentos e edificações à obediência aos projetos de alargamento ou prolongamento de vias e as diretrizes viárias ora propostos, para que as desapropriações que se façam necessárias venham a envolver, tanto quanto possível, apenas imóveis territoriais e não prediais.

Para a implementação do modelo de circulação aqui formulado são consideradas prioritárias em uma primeira etapa, para execução em curto prazo, as seguintes obras:

- abertura e pavimentação da Avenida Integração, de acordo com as diretrizes mostradas no Mapa 1.4, a qual constituiria o terceiro dos quatro anéis referidos em parágrafos anteriores e que funcionaria, não apenas, como elemento de integração inter-bairros sem passar pela





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

zona central, mas, também, como um contorno que desviaria destas os fluxos de transporte pesado originados nas zonas de indústrias e armazéns, localizadas no setor oeste da Cidade e que demandam às rodovias para Londrina e Curitiba;

- execução do viaduto sobre a ferrovia Central do Paraná, ligando o Jardim Apucarana ao Jardim Ponta Grossa, possivelmente utilizando o traçado da Avenida Mato Grosso, como forma de desafogar o tráfego no viaduto da Rua Firman Neto/Avenida América sobre aquela ferrovia ;
- execução do viaduto da Rua Marcílio Dias sobre essa mesma ferrovia, de modo a ligar a Vila Nova com o setor leste da Cidade, para efeito de desafogar o tráfego da Avenida Aviação, no trecho entre essa rua e a Avenida América, para os fluxos entre a zona central e o referido setor do quadro urbano;
- remanejamento das pistas de rolamento e dos meio-fios na Praça Interventor Manoel Ribas, de modo a suprimir a pista externa e aumentar tanto a largura da pista interna quanto da calçada, junto ao perímetro externo;
- remanejamento das pistas de rolamento na Praça Rui Barbosa, de modo a reduzir a largura da pista e alargar os passeios interno e externo, além de aumentar o número de vagas de estacionamento na mesma;
- desapropriação de uma faixa de terreno na testada da Quadra 1 do Jardim Bom Jesus da Lapa lindeira à Avenida Curitiba e construção de uma rotatória na sua confluência com as avenidas Paraná, Carlos Schmidt e Rio de Janeiro;
- remanejamento da Praça Duque de Caxias visando transformá-la em rotatória, com o alargamento de seus passeios laterais;
- remanejamento das pistas de rolamento e dos meio-fios nas praças Eliseu Cilião e Frederico Ozanam, de modo a transformá-las em duas rotatórias conjugadas, para efeito de eliminar os conflitos do tráfego na confluência das ruas Oswaldo Cruz, Professora Talita Bresolin, Nova Ucrânia, Alexandra, Bela Vista e José Marchiori;
- construção de uma ponte de concreto na Rua Alexandra sobre o Ribeirão Biguaçu e prolongamento pavimentado da mesma até conectar-se com a Rua Humberto Contatto.

Em uma segunda etapa, para execução em médio prazo, apresentam-se como prioritárias as seguintes obras.

- abertura e pavimentação do Contorno Urbano, de acordo com as diretrizes mostradas no Mapa 1.4, a qual constituiria o quarto dos quatro anéis referidos em parágrafos anteriores e que funcionaria como elemento de integração inter-bairros na periferia da Cidade;
- execução do viaduto da Rua Des. Clotário Portugal sobre o pátio da Rede Ferroviária Federal, ligando-a com o início da Estrada do Barreiro;
- execução do segundo viaduto da Rua Marcílio Dias sobre a Estrada de Ferro Central do Paraná, ligando o Jardim Tibagi com o Conjunto Michel Soni e a região de chácaras dos loteamentos Belvedere, Santa Maria e Estoril;
- execução de uma trincheira na Rua Ângelo Basso sob os trilhos da Rede Ferroviária Federal, de modo a possibilitar um acesso em desnível desimpedido e seguro para o Jardim João Paulo I;
- desapropriação de uma faixa de terra na testada das quadras 2, 3 e 4 do Parque Bela Vista lindeiras à Rua Deolindo Massambani para permitir a duplicação ou o alargamento dessa via;
- execução de trincheira em pista dupla na Rua Deolindo Massambani sob os trilhos da Rede Ferroviária Federal e a Rodovia BR-369, de modo a interligá-la com a Rua Uruguai;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

- execução de uma trincheira na Rua Byington, sob os trilhos da Estrada de Ferro Central do Paraná, de modo a possibilitar a ligação da Vila Nova com o Jardim Trabalhista;
- prolongamento da Rua Ouro Branco até a Avenida Minas Gerais;
- complementação das vias paisagísticas de fundos de vale, para permitir o acesso a esses mananciais, principalmente por parte da fiscalização municipal;
- execução do novo traçado e pavimentação da Rua João XXIII (Estrada do Barreiro) até a sua intersecção com a Avenida Ayrton Senna - Contorno Norte de Apucarana;

Em uma terceira etapa, para execução em prazo mais dilatado, seria importante a execução do seguinte conjunto de obras viárias:

- prolongamento da Rua Gonçalves Dias até a Rua Santo Antônio, passando pela Trav. do Gera;
- prolongamento da Rua Ponta Grossa desde a Rua Severino Cerrutti até a Rua São Paulo;
- prolongamento da Rua Nagib Daher desde a Rua Ouro Branco até a Rua Severino Cerrutti;
- prolongamento da Rua Erasto Gaertner por sobre o Ribeirão Biguaçu até a Rua Paulo Setúbal;
- prolongamento da Rua Bandeirantes até a Rua Edwaldo Canesin Toschi;
- prolongamento da Rua Humberto Contatto até a Rua Pérola;
- prolongamento da Rua Governador Emílio Gomes até a Rua José Marchiori;
- prolongamento da Rua Clovis da Fonseca até a Rua Antônio Vieira no Jardim Esperança, passando pela Rua Orquídea;
- prolongamento da Rua René Camargo Azambuja até a Rua João Vidor no Jardim Esperança, passando pela Rua Violeta e pela Rua Antônio Almeida no Jardim Iguatemi;
- prolongamento da Rua Uirapuru até ligar-se com a Rua Rosa Zacarias no Jardim Catuai, cruzando o Córrego Jaboti e passando pela Rua Conselheiro Pena;
- prolongamento da Avenida Souza Naves até a Avenida Minas Gerais, ligando-a com a Avenida Santa Catarina, através das ruas Pio XII, Antonietta Lautenschlager e Rodrigues Alves;
- abertura dos trechos inexistentes e pavimentação das vias marginais de tráfego lento em cada lado das faixas de domínio das rodovias BR-369 e BR-376, nos seus segmentos urbanos, e no lado interno das faixas de domínio dos contornos norte e sul da Cidade;
- abertura dos trechos inexistentes e pavimentação das vias marginais nas faixas de segurança das linhas de transmissão de energia elétrica que cortam ou margeiam o perímetro urbano, as quais deverão receber a denominação de “avenidas das torres”.

Independentemente da ordem de prioridades acima enumerada, deve-se registrar que a abertura e pavimentação do Contorno Leste de Apucarana reveste-se de grande importância, não só a nível local, para auxiliar na ordenação territorial daquele setor da Cidade, mas, principalmente, a nível regional, sobretudo para as ligações de Arapongas, Rolândia e da região de Jaguapitã e Porecatu, com Curitiba e Paranaguá, motivo pelo qual a sua implementação deve ser custeada e executada pelo Governo do Estado. Nesse sentido, faz-se mister que a Municipalidade e as lideranças, não só de Apucarana, mas de todos os municípios da região interessados na abertura desse contorno, pressionem as autoridades competentes para incluírem a obra na programação orçamentária e nas prioridades de ação da Administração Estadual.





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

Além das obras acima referidas, caso a Administração Municipal venha a dispor de recursos suplementares para investimento em pavimentação, deveriam ser asfaltadas preferencialmente as vias percorridas por linhas de ônibus urbanos e metropolitanos e, em segundo lugar, as vias ainda não pavimentadas localizadas nos bairros que apresentem maior densidade demográfica e taxas mais elevadas de crescimento populacional. Poderia ser cogitada também a implementação de um programa de pavimentação comunitária, mediante a constituição de um fundo rotativo para financiar o asfaltamento de vias não integrantes das prioridades anteriormente mencionadas, devendo os recursos provenientes da amortização dos financiamentos retornar ao fundo para custear a pavimentação de novas vias. Quanto àquelas a serem abertas nos novos loteamentos, é fundamental que seja introduzida na legislação municipal pertinente a exigência de pavimentação viária, para elevar o padrão de qualidade urbana de Apucarana.

Por último, cabe fazer referência à proposta de se adotar obras de pequeno porte e custo reduzido em determinados cruzamentos de vias no interior das zonas residenciais, como forma de reduzir a velocidade dos veículos nessas travessias e de aumentar a segurança dos pedestres, principalmente as crianças. Essas obras poderiam ser do tipo "chicana", obtidas mediante o remanejamento dos meios-fios nas esquinas, ou do tipo bloqueio alternado de cruzamentos, criando bolsões de retorno nesses pontos, para dar origem a pequenas praças na superfície das vias antes ocupada pelas pistas de rolamento. Essa última solução, além de contribuir para a segurança dos pedestres e do trânsito, ainda ofereceria como vantagem suplementar a ampliação da oferta de espaços para a recreação da população, sobretudo a infantil.

3.2.3.2. Modelo Geral de Trânsito

Quanto aos fluxos de circulação, constituem um dos mais graves problemas urbanísticos de Apucarana no presente, requerendo, por isso, um tratamento especialmente cuidadoso dentro do conjunto das diretrizes de planejamento da Cidade. Em primeiro lugar, deve ser enfrentada a questão do tráfego de veículos pesados através da zona central, cuja superação, como já comentado, envolve um conjunto de várias soluções, sendo que, do ponto de vista do trânsito, uma das medidas que se apresentam, pelo menos para amenizar a situação em curto prazo, seria a inversão das mãos de direção nas vias da zona central, tanto em sentido leste-oeste, como norte-sul.

Com respeito aos fluxos leste-oeste, verifica-se que a inversão nas mãos das ruas Ponta Grossa e Munhoz da Rocha faz com que ambas permitam o retorno em torno das quadras pelo lado de dentro, em relação à Avenida Curitiba, o que é extremamente benéfico para quem circula pela zona central à procura de estabelecimentos de comércio e serviços, principalmente para os motoristas de fora que vêm a Apucarana para suas compras. Por outro lado, invertem-se também as mãos das ruas Nagib Daher e Des. Clotário Portugal, que passam a receber o tráfego pesado em lugar das duas primeiras, o qual, com isso, é deslocado, respectivamente, uma quadra a mais, tanto para o norte como para o sul, em relação à Avenida Curitiba, contribuindo para desafogar e tornar mais seguro o tráfego na zona central da Cidade, não apenas para os veículos, mas, principalmente, para os pedestres.

Com relação aos fluxos norte-sul, conclui-se que o atual esquema de mãos de direção está correto e não deve ser alterado entre as ruas Guarapuava e Rio Branco, passando-se a

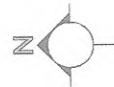


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

São Paulo, constituído por estas duas e mais a Rua Ponta Grossa e a Avenida Dr. Munnoz da Rocha. Esse anel, cujo objetivo seria liberar a Avenida Curitiba dos veículos que hoje passam por ela sem nenhum interesse no seu comércio ou serviços, teria tráfego em sentido horário e poderia ser chamado de “primeiro anel”. A uma quadra para fora desse primeiro anel seria estabelecido um outro, composto por trechos das ruas Desembargador Clotálio Portugal, Guarapuava, Nagib Daher, Ouro Branco, Suécia, Maracahí e da Avenida Minas Gerais, no qual o tráfego circularia em sentido anti-horário e que poderia ser chamado de “segundo anel”. Este último permitiria que o tráfego do primeiro anel fizesse o retorno de quadras também pelo lado de fora, em relação à Avenida Curitiba, envolvendo as ruas Nagib Daher e Desembargador Clotálio Portugal, da mesma forma que permitiria ao tráfego destas ter acesso ao centro através do primeiro anel, visando, em certa medida, proteger o tráfego de veículos e os pedestres na Avenida Curitiba.

APUCAI-RAMA

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO





3.3. PROPOSTAS A NÍVEL POLÍTICO-ADMINISTRATIVO

3.3.1. Fomento ao Desenvolvimento Econômico

Embora a ênfase do presente trabalho, conforme já afirmado, repouse no campo dos processos físico-territoriais, julga-se importante tecer algumas considerações sobre as possíveis políticas a serem adotadas com vistas ao desenvolvimento econômico do Município, uma vez que, sendo o espaço urbano um subproduto das atividades econômicas, seu potencial de sustentabilidade e expansão é modulado pelas condições de crescimento que os agentes econômicos encontram no âmbito desse espaço. Ocorre, porém, que tais condições são determinadas quase que exclusivamente pelas políticas ditadas pelo Governo Federal, cabendo ao Município apenas o papel de catalisador do processo, procurando oferecer as condições necessárias para estimular e apoiar a ação empreendedora dos agentes privados ao nível local.

Esse papel compreende uma gama de iniciativas que vão desde os investimentos na criação ou ampliação da infra-estrutura física requerida para dar suporte às atividades produtivas urbanas, até a adoção de programas de apoio direto aos empresários, através de políticas de incentivos fiscais, passando por medidas tais como a oferta de cursos de aperfeiçoamento gerencial para empresários e de qualificação e reciclagem para trabalhadores, além da gestão criteriosa do território, objetivando a elevação da qualidade urbana e ambiental da cidade, capaz de criar economias externas destinadas a estimular a atração de novas atividades e a expansão das existentes. No caso de Apucarana, julga-se que, em linhas gerais, as condições necessárias para a alavancagem do desenvolvimento industrial e empresarial estão postas, em termos de infra-estrutura e serviços urbanos, restando, talvez, como recomendação à Municipalidade, a implementação de uma política de fomento à expansão das atividades produtivas.

Dentre essas atividades, devem ser objeto de apoio primordial por parte do Município as que detenham maior potencial para a alavancagem do seu crescimento econômico, quais sejam as indústrias, o comércio atacadista, o turismo e determinados tipos de serviços capazes de gerar espectro mais amplo de eventos em cadeia, a exemplo dos estabelecimentos de ensino superior. Quanto ao comércio varejista, o mesmo apresenta, em geral, um comportamento reflexo e dependente das atividades supra mencionadas, assim como das atividades agro-pecuárias desenvolvidas no Município e na Região, motivo pelo qual o apoio que necessita da Prefeitura refere-se, antes de tudo, à oferta de condições satisfatórias quanto à segurança e fluidez no trânsito, à capacidade de estacionamento de veículos, à coleta de lixo e limpeza pública, bem como ao tratamento paisagístico e à arborização dos logradouros públicos, sobretudo na zona central, onde é maior a concentração de estabelecimentos varejistas.

A par dessas medidas, afigura-se como providênci a poderia representar um considerável reforço ao comércio a varejo, a flexibilização e ampliação do seu horário de funcionamento, de modo a que as lojas pudessem funcionar aos sábados e domingos em período integral, ou, pelo menos nos sábados, para poder atender à clientela residente em cidades mais distantes, que gasta boa parte da manhã deslocando-se até Apucarana. O ideal





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

seria a ampliação pura e simples do horário de funcionamento até às dezoito horas dos sábados, mediante o pagamento de horas extras aos funcionários ou o revezamento de turnos de trabalho entre eles ou, ainda, através da contratação de mais empregados, porém se tal medida esbarrar em resistência do órgão sindical dos comerciários, poder-se-ia cogitar da abertura do comércio um pouco mais tarde de segundas às sextas feiras, de modo a que fossem economizadas quatro horas de trabalho na semana, as quais seriam transferidas para as tardes de sábado.

Digna de comentário é a necessidade de que a Municipalidade, a classe empresarial e as lideranças de Apucarana se articulem para criar mecanismos de fomento capazes de alavancar as atividades produtivas a nível municipal, medidas essas que poderiam ser representadas pela constituição de um Fundo Municipal de Desenvolvimento - FMD e de um Conselho de Desenvolvimento Econômico de Apucarana - CDE, bem como pela implantação de um Programa de Desenvolvimento Econômico de Apucarana - PDE, destinado a definir uma política de desenvolvimento econômico para o Município e a instrumentalizar as ações do CDE na sua consecução. A ação integrada desses mecanismos poderia ser extremamente positiva, tanto em termos de atração de novas indústrias, como de expansão das existentes, fornecendo condições para a sua atuação junto aos segmentos produtivos por ele apoiados.

Nesse sentido, deve a Municipalidade definir o montante de recursos a serem repassados ao FMD, com vistas a fortalecer a capacidade operacional do CDE no fomento às atividades econômicas julgadas estratégicas para o desenvolvimento do Município. Considera-se de suma importância que esse órgão receba apoio também a nível político-institucional, para que possa assumir, com a desenvoltura requerida, a condição de interlocutor qualificado dos interesses das comunidades local e regional junto aos escalões de decisão federais e estaduais, visando reivindicar providências como aquelas comentadas no item da estratégia, relativas à diversificação e modernização das atividades produtivas da meso-região Norte Central Paranaense e aos investimentos necessários para melhoria e ampliação da malha viária regional.

A par das providências anteriormente referidas, afigura-se como medida extremamente benéfica a promoção do turismo no Município, destinada a alavancar a sua economia através da geração de novas oportunidades de investimento, do aumento da renda, da ampliação do mercado de trabalho e da elevação da arrecadação fiscal. Tal iniciativa, no caso de Apucarana, está centrada no aproveitamento do grande potencial que a sede urbana e a zona rural do Município apresentam, respectivamente, quanto à generosa disponibilidade de áreas verdes e lagos na primeira e nos atrativos representados pelas fazendas, sobretudo de café, que existem no território municipal. No que respeita ao objetivo de incentivar o turismo dirigido à cidade, a proposta está ligada ao conceito que se pretende consagrar, não só a nível regional, como estadual e, mesmo, nacional, de que Apucarana constitui a “Cidade das Águas” do Norte do Paraná. Nesse sentido, propõe-se a implementação de um programa de estruturação urbana destinado ao fomento do turismo intitulado “Caminho das Águas - Circuito da Fé”, o qual procura dar visibilidade à extrema importância das suas nascentes e cursos d’água e para as áreas verdes que protegem seus fundos de vales.

3.3.1.1. Programa “Caminho das Águas - Circuito da Fé”



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

Para cumprir os objetivos a que se destina, o Programa “Caminho das águas - Circuito da Fé” deverá implementar uma série de medidas e ações destinadas a proteger e valorizar o patrimônio hídrico e florestal da cidade, explorando de maneira racional e sustentável seus recursos naturais e distribuindo por toda a população os benefícios daí resultantes. O programa pretende criar um grande anel viário que conecte os parques e as principais praças da cidade, que proteja os numerosos fundos de vales presentes na malha urbana e que promova a melhoria da infra-estrutura, procurando estabelecer uma unidade facilmente identificável na cidade e na região. Constituem objetivos do programa, igualmente, o estímulo ao lazer e à recreação, a promoção do artesanato e dos produtos locais, bem como o fortalecimento do comércio e dos serviços, notadamente aqueles voltados à hospedagem e à alimentação. Ao longo desse anel viário a população terá oportunidade de realizar caminhadas que aumentem seu contacto com a natureza e com a espiritualidade, utilizando os parques e as praças como locais de encontro e meditação, os quais servirão também como pontos de partida para roteiros de turismo rural que deverão fortalecer a vocação turística do Município.

Os parques urbanos, considerados como os pontos focais do programa, receberão melhorias e intervenções para que possam atender à população local, além dos visitantes que deverão atrair. Estão previstos melhoramentos nesses parques nas áreas de recreação, esporte, encontros ecumênicos vinculados ao Circuito da Fé. A par disso, está contemplado o fornecimento de informações turísticas, do comércio e do artesanato local, além de educação ambiental e preservação do meio ambiente. Fazem parte do programa os 5 parques existentes na cidade, além de outros que porventura venham a ser criados no futuro, a saber:

- Parque das Araucárias;
- Parque da Raposa;
- Parque do Japira;
- Parque do Biguaçu;
- Parque do Jaboti.

Quanto às praças, as mesmas deverão ser objeto de revitalização, para poderem melhor atender as necessidades da comunidade usuária. Essas praças receberão pistas para caminhadas, marcos indicativos do Circuito da Fé e Centros de Serviços Vicinais e de divulgação das atividades do programa, da mesma forma que serão objeto de obras e benfeitorias requeridas pelas demandas específicas de cada uma. Serão contempladas pelo programa 36 praças existentes na cidade, quais sejam:

- Praça Rui Barbosa;
- Praça Interventor Manoel Ribas;
- Centro Cívico José de Oliveira Rosa;
- Praça Visconde de Mauá;
- Praça Semíramis Braga;
- Praça Demétrio Mazurok;
- Praça Eduardo Hosken;
- Praça 15 de novembro;
- Praça Duque de Caxias;
- Praça das Mães;
- Praça Melvin Jones;
- Praça Eráclides de Moraes;
- Praça Antenor Consolano;
- Praça Augusto Alberti;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE APUCARANA

ESTADO DO PARANÁ

- Praça Eugênio Dalacosta;
- Praça Carlos Balthazar;
- Praça Serra do Apucarana;
- Praça da Bíblia;
- Praça dos Pioneiros;
- Praça Paulina Zala;
- Praça Desembargador Jorge Andrigueto;
- Praça Miguel Bailaki;
- Praça Frederico Ozanan;
- Praça Eliseu Cilião;
- Praça Cristo Rei;
- Praça Presidente Washington;
- Praça Giocondo Travain;
- Praça Antônio Franco Ferreira da Costa;
- Praça Professor Cristóvão Noli;
- Praça Papa Paulo VI;
- Praça Rio Paraná;
- Praça Maria da Conceição Vieira;
- Praça da Árvore;
- Praça Pau Brasil;
- Praça Semi Salomão;
- Bosque Municipal.

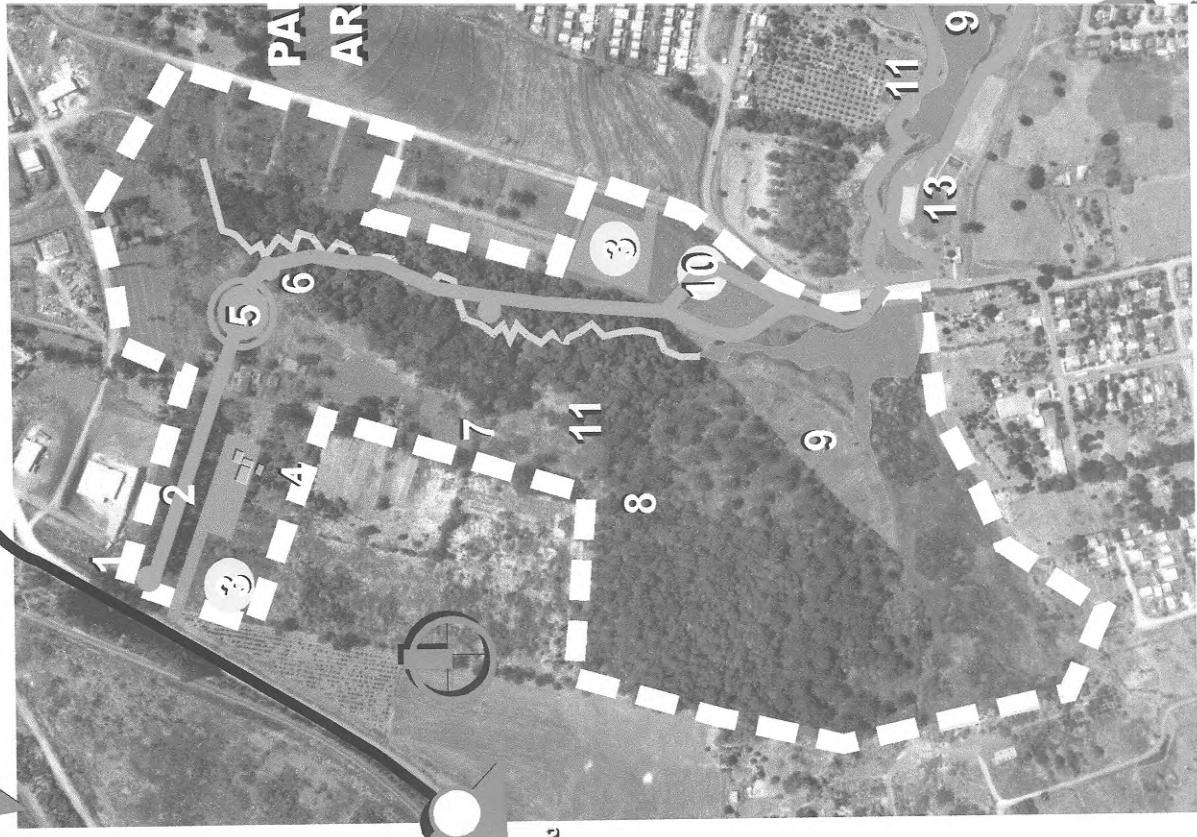
Com respeito aos fundos de vales, o programa prevê a implementação de ações voltadas à proteção permanente das nascentes e à recuperação dos fundos de vales, de modo a evitar a contaminação e o assoreamento induzidos pela expansão urbana. Nesse sentido, estão programadas obras de drenagem, pavimentação, sinalização e paisagismo nas áreas mais suscetíveis de prejudicarem as nascentes e o leito dos cursos d'água.

No seu conjunto, o programa deverá envolver a revitalização de 5 parques e 36 praças, preservação permanente de nascentes e fundos de vales, pavimentação de 120 km de vias, recuperação de 20 km de fundos de vales, execução de 65 km de caminhos entre parques e praças, construção de Centros de Serviços Vicinais nas praças, revitalização da área central de comércio, integração com os circuitos rurais e estruturação e regulamentação de pousadas. Ver mapas M.1.5, M.1.6, M.1.7, M.1.8, M.1.9 e M.1.10.

APUCAIANA

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO

MAPA 1.5
PROGRAMA CAMINHO DAS ÁGUAS
CIRCUITO DA FÉ
PARQUE DAS ARAUCÁRIAS



MAPA 1.5 PROGRAMA CAMINHO DAS ÁGUAS CIRCUITO DA FÉ

PARQUE DAS ARAUCÁRIAS

LEGENDA

- 1 - PORTAL
- 2 - ALAMEDA DE ARAUCÁRIAS
- 3 - ESTACIONAMENTO
- 4 - CASA HISTÓRICA - A RESTAURAR
- 5 - ESTAÇÃO ECOLÓGICA
- 6 - NÚCLEO DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL
- 7 - RESSANTOS DE CONTEMPLAÇÃO
- 8 - MATA NATIVA
- 9 - LAGOS
- 10 - RÍO
- 11 - CAMINHO DAS ÁGUAS - CIRCUITO DA FÉ
- 12 - PONTE EM TRONCO DE EUSALIPROS
- 13 - ESPORTES/PLAYGROUNDS/ALBER
- Função de Vale - Rio
- LIMITE DO PARQUE


LIMA

APUÇARANA

PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO



PROGRAMA CAMINHO DAS ÁGUAS CIRCUITO DA FÉ

PARQUE JAPIRA

MAPA 1.7

- LEGENDA**
- 1 - PLAYGROUND/PLAYZEN
 - 2 - INFRAESTRUTURA - DRENAGEM
PAVIMENTAÇÃO/LUMINÁRIA
 - 3 - ESGOTAMENTO SANITÁRIO
 - 4 - PLATAFORMA LIGAGEM - CAMPINHADA - ILUMINATÃO
 - 5 - ESTAÇÃO ECOLÓGICA
 - 6 - ESTAÇÕES DE SENSIBILIZAÇÃO
 - 7 - PISCINAS DE CONTEMPLAÇÃO
 - 8 - FUTEBOL DE CAMPO SUB7
 - 9 - LAGO
 - 10 - PRACINHA
 - 11 - CAMINHO DAS ÁGUAS - CIRCUITO DA FÉ
 - 12 - FUNDOS DE VALE - RIOS
 - 13 - LIMITE DO PARQUE

(Handwritten signature)