

MARINGÁ: A PAISAGEM E OS PROJETOS COMO PALIMPSESTO¹

Maringa: Landscape and Projects as a Palimpsest

Reginaldo Benedito Dias

Professor do Dep. de História da Universidade Estadual de Maringá

Av. Colombo, 5790 Jardim Universitário

diasreginaldo@hotmail.com

RESUMO

Este artigo faz um mapa de projetos e ideias que, se tivessem sido executados na forma concebida, teriam modificado a paisagem de Maringá (PR). A maioria relaciona-se ou deriva do chamado “eixo monumental”, a partir do qual foi estruturado o planejamento inicial da cidade. Esse exercício permite conhecer o campo das ideias de cada época e apresenta subsídios para refletir sobre os limites e contornos da elaboração, institucionalização e execução de projetos no espaço público.

Palavras chave: Maringá (PR), Planejamento Urbano, Paisagem Urbana.

ABSTRACT

A map of the projects and the concepts of what would have been the landscape of the city of Maringá PR Brazil if they had been executed as planned are provided. Most projects are related or are derived from the monumental axes from which the city's original planning has been structured. Current investigation describes the concepts inherent to each historical period and reflects on the limits and outlines in the preparation and the execution of the projects within the public space.

Keywords: Maringá PR Brazil, city planning, urban landscape.

¹ Versão expandida de texto publicado no jornal *O Diário do Norte do Paraná*, 23 de maio de 2009, sob o título “Cidade de papel. A Maringá que ficou nas maquetes e nos projetos”, p. 3. Era uma matéria especial, encomendada pelo periódico, para estimular o debate sobre a cidade. Disponível em versão eletrônica. www.odiarimaringa.com.br/noticia/217874. Além de adensar o debate com literatura acadêmica, este artigo incorpora reportagens que o periódico fez na sequência e que abordaram alguns dos temas elencados.

INTRODUÇÃO

Palimpsesto. Essa é uma das metáforas mais usadas para ilustrar a dinâmica das cidades. Esse belo substantivo, rico em sua capacidade de produzir imagens, era o nome dado aos “manuscritos em que o texto original era apagado para transcrever um novo texto” (BAEZ, 2006, p.125). Investigar um palimpsesto era identificar as camadas escritas que eram sobrepostas no leito do texto. Nas cidades, significa entender como seu tecido é atualizado pela reocupação de espaços. Em Maringá, implica, por exemplo, olhar para o “novo centro” e constatar que, antes dessa escrita, havia o pátio de manobras da estação ferroviária. No limite, esse exercício leva a olhar para a cidade e adivinhar, como nos versos de seu hino, “a floresta de outrora”.

Em uma cidade em que tudo aconteceu com relativa velocidade, é sempre convidativo entender as mudanças impostas pela dinâmica da ocupação e reocupação do território. Para compreender mais abrangentemente essa dinâmica, entretanto, não basta comparar o que existia com o que existe. Também é enriquecedor investigar o que poderia ter existido, se certos projetos originais tivessem sido executados ou se não tivessem sofrido alteração. Se existe um palimpsesto sobre os projetos realizados, pode-se dizer que tal metáfora também se aplica àqueles que não foram implementados ou foram alterados.

Este texto faz um mapa de projetos, ideias e balões de ensaio que, se executados, teriam modificado sensivelmente a paisagem de Maringá. A maioria relaciona-se ou deriva do chamado “eixo monumental”, espaço que se inicia no Centro Cívico e segue na direção da Praça Raposo Tavares. Não se trata de mero exercício especulativo. No mínimo, permite conhecer o campo das ideias de cada

época e apresenta subsídios para refletir sobre os limites e contornos da elaboração, institucionalização e execução de projetos no espaço público.

DO PLANEJAMENTO INICIAL

Fundada oficialmente em 1947 e emancipada politicamente em 1951, Maringá está associada à ideia de planejamento desde sua origem, inscrita no processo mais amplo de colonização do norte do Paraná, iniciado na década de 1920. O projeto de colonização indicava a constituição de núcleos urbanos a partir de uma dada distância e a edificação de cidades que deveriam assumir a condição de polos regionais, um dos quais viria a ser Maringá.

Essa ideia do planejamento está associada também à elaboração de seu desenho urbano. Como apontou a historiadora France Luz, a companhia colonizadora aguardou a definição do traçado da estrada de ferro para estabelecer o local da cidade. Já no início da década de 1940, formou-se um pequeno povoado no local hoje conhecido como “Maringá Velho”. Uma vez estabelecida a “demarcação definitiva da estação da estrada de ferro (...), a Companhia de Terras Norte do Paraná mandou realizar os levantamentos e estudos da topografia local para o planejamento urbano” (LUZ, 1999, p. 135)².

A partir de diretrizes e linhas fornecidas por sua diretoria, explicou France Luz, a companhia encomendou ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira “o 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” (LUZ, 1999, p. 135).

² Na primeira fase da colonização do norte do Paraná, havia o comando do capital inglês, por intermédio da Paraná *Plantations* e de sua subsidiária nacional, a Companhia de Terras do Norte do Paraná. Na conjuntura da Segunda Guerra Mundial, quando os capitais ingleses tiveram de ser repatriados, a empresa teve o controle acionário assumido por um grupo brasileiro. Em 1951, a empresa passou a ser denominada Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. Sobre a atuação e influência dos ingleses no processo de colonização, ver pesquisa de Renato Leão Rego (2009).

Sobre as características genéricas do plano de Macedo Vieira, resumiu France Luz (1999, p. 135):

A área urbana da cidade abrangia, no plano inicial, 600 alqueires, com cerca de 5 km de comprimento e 3 de largura. Desta área, 44 alqueires foram reservados para dois bosques de florestas naturais, com 22 alqueires cada um, que se localizaram em pleno perímetro urbano, cortados pelos córregos Moscados e Cleópatra, respectivamente.

Analizando aspectos técnicos do plano, o arquiteto Aníbal Verri Junior observou que o projeto de Vieira, baseado em princípios de zoneamento rígido, dividia a cidade

em várias zonas, conforme hierarquia previamente estabelecida, zoneificando suas funções: Zona Central – ZCC Zona Centro Cívico; Zona 01 – comércio e serviços, zona 02, 04 e 05 – zonas residenciais; zonas 03, 06 e 07, zona residencial operária; zona industrial e de armazenamento (VERRI JR., 2001, p. 23).

Segundo Aníbal Verri Jr., a Zona 01 e a Zona Central - áreas que serão objeto de questões arroladas na sequência - tiveram

sua localização prevista na parte mais plana do terreno, tendo como limites ao norte a estação ferroviária e ao sul o centro cívico. A ligação entre estes espaços se faz pela Avenida Getúlio Vargas³, com largura de 46 metros, configurando assim um eixo ordenador (VERRI JR., 2001, p. 23).

Em linhas gerais, conforme Fabíola Cordovil (2009, p. 73),

o plano urbanístico de Maringá possui, como diretrizes de implantação principais, o eixo da ferrovia e o eixo central que o corta transversalmente. No plano formulado, verifica-se uma concepção fortemente permeada pela ideia de cidade jardim de Ebenezer-

Howard, entre outras influências europeias e norte-americanas (CORDOVIL, 2009, p. 73)⁴.

DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PLANO

Estudos recentes demonstram que, no que se refere ao zoneamento e ao arruamento, o planejamento foi incorporado à legislação. Referindo-se à Lei 34/59, que sistematizou o Código de Posturas e Obras, anotou Rosana Steinke (2007, p. 146): “tal legislação, publicada e regularizada a partir de 1959, foi baseada no *zoning* estabelecido pelo projeto de Macedo Vieira”.

Em contrapartida, pesquisa em andamento, de autoria de Fabíola Cordovil (2009), constata que a maioria das propostas de Vieira para a implantação de equipamentos urbanos – hospitais, institutos profissionais, parques infantis – não se efetivou. Como salienta a pesquisadora, Vieira trabalhou por encomenda de investidores privados e não sob a tutela de uma autoridade pública. Esse descompasso, relativo à institucionalização do plano, leva a investigar duas coordenadas. Primeira, de que forma a autoridade que viria a ser constituída relacionava-se com os apontamentos fornecidos pelo urbanista. Segunda, a relação entre os interesses da empresa privada que colonizou a região e a instituição do espaço público. Resultados da pesquisa de Cordovil acusam que algumas dessas áreas converteram-se em loteamentos.

Ao analisar o deslocamento da área antes destinada à Igreja Matriz para a construção de um hotel de posse da companhia colonizadora, tema abordado logo abaixo, escreveu Aníbal Verri Jr. (2001, p. 77): “verificamos que a área denominada Zona Central, num primeiro momento esteve à mercê das vontades da loteadora, que ora a

³ Na verdade, originalmente essa via foi nomeada como Avenida Ipiranga. Em 1954, foi rebatizada com o nome do Presidente Getúlio Vargas (DIAS, 2000).

⁴ Para uma análise detalhada da obra de Jorge de Macedo Vieira e suas influências, ler a dissertação de mestrado de Rosana Steinke (2007).

destinou a edifícios públicos, institucionais, ora a privados”. Assim, tem razão o pesquisador ao inferir que “estas idas e vindas deverão ser mais bem estudadas para a compreensão dos fatos históricos da cidade de Maringá” (VERRI JR., 2001, p. 77).

CATEDRAL

A paisagem da área central de Maringá seria muito diferente se fosse implementado o primeiro anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira. Em linhas gerais, estava prevista a área destinada aos equipamentos públicos, hoje ocupada pelo Paço Municipal, pela Justiça e pelo Correio, mas a Igreja Matriz deveria ser construída onde se localiza o prédio do antigo Grande Hotel (depois Maringá Bandeirantes Hotel)⁵.

Em 1951, a companhia colonizadora atualizou o projeto e incorporou o hotel àquele espaço. Naquele momento, a empresa priorizou a construção de um hotel de luxo para impulsionar seus negócios de venda de terras, como forma de atrair compradores de alta renda, revelam depoimentos de seus dirigentes.

Evidentemente, não se imaginava, então, que a edificação da igreja fosse assumir as dimensões atuais. Isso só ocorreu após a implantação da diocese (1957) e com a chegada do primeiro bispo, D. Jaime Luis Coelho. A pedra fundamental foi lançada em 1958 e a obra foi concluída em 1972. O monumento, erigido em forma de cone, totaliza 124 metros de altura⁶. A mudança, afinal, favoreceu o desenvolvimento de projeto tão ambicioso. O monumento, para além de sua finalidade de templo religioso, é a marca arquitetônica mais identificável

de Maringá. Não por acaso, já se disse que a Catedral é uma espécie de Torre Eiffel local. Só não cumpre mais esse papel porque, além dos vínculos com o sagrado, há limites de acessibilidade. Por isso, já se cogitou a possibilidade de incorporar um elevador panorâmico externo, o que garantiria aos turistas uma visão privilegiada da cidade. Com o tempo, esse debate perdeu impulso.

Sobre a amplitude do significado do monumento, assinalou Sandra Pelegrini (2009, p. 227),

a Catedral Basilica Menor de Nossa Senhora da Glória, edificada na área central da cidade, contempla o maior símbolo da cidade e parece desempenhar seu duplo designio: o de monumento e o de arte pública. Projetada pelo arquiteto José Augusto Belucci, a igreja foi construída entre meados de 1959 e 1972, se mantém inscrita como prioridade no circuito turístico da cidade. A sua arquitetura moderna erguida em concreto aparente e suas formas arrojadas conferem ao monumento um valor artístico representativo. A edificação, segundo a Cúria Metropolitana, é o primeiro monumento em altura na América do Sul e o décimo no âmbito mundial.

CENTRO CÍVICO

O gabinete do prefeito localizava-se onde hoje se encontra a biblioteca municipal, esquina da Avenida XV de Novembro com Avenida Getúlio Vargas, no prédio que servira de sede à subprefeitura de Mandaguari na fase distrital de Maringá. Além de estar situada fora do espaço destinado ao Centro Cívico, tal edificação, acanhada e precária, contrastava com a pujança do jovem município⁷. No final da década de 1960, a convite do prefeito Luiz de Carvalho, o arquiteto José Augusto Belucci elaborou um projeto para o Paço Municipal. A proposta era ambiciosa, integrando gabinete do prefeito, secretarias, auditório e até as instalações da Câmara

⁵ O hotel foi desativado há alguns anos. Hoje, o prédio se encontra tombado pelo Patrimônio Histórico (TOMAS, 2008).

⁶ D. Jaime Luiz Coelho, em diversas intervenções, revelou que se inspirou no satélite Sputnik. Sobre isso, ver o livro comemorativo do cinquentenário da Diocese de Maringá (ROBLES, 2007). O projeto foi encomendado ao arquiteto José Augusto Belucci, o mesmo que desenhou o Grande Hotel (VERRI JR., 2001).

⁷ No início da década de 1960, o periódico *O Jornal de Maringá* tinha uma seção sobre coisas que envergonhavam a cidade. Curiosamente, o antigo prédio do gabinete do prefeito era citado. Em entrevista à Divisão do Patrimônio Histórico Municipal, o ex-prefeito Adriano Valente comentou que, em 1969, assumiu “a prefeitura numa casinha de madeira onde hoje está a biblioteca municipal. Uma casinha sem conforto nenhum, em que não se poderia desenvolver um trabalho administrativo”.

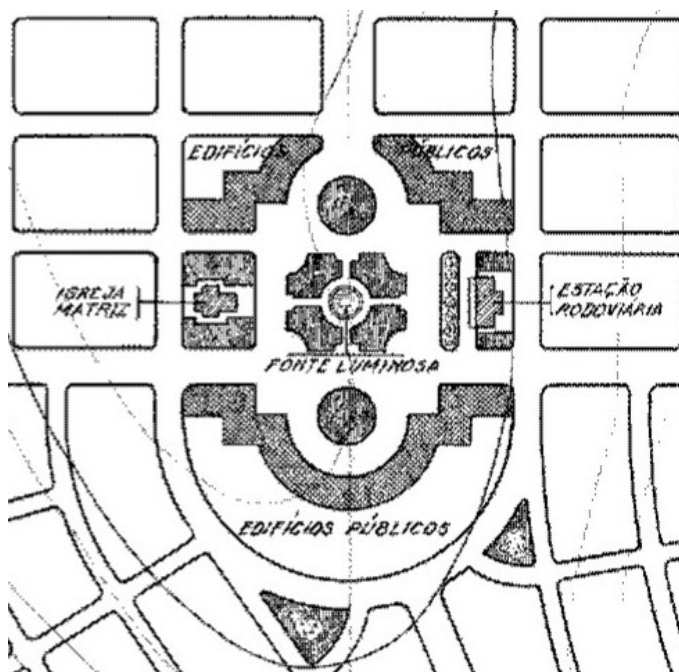


Figura 1. Detalhe do primeiro anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira. Originalmente, a rodoviária deveria estar situada onde hoje se localiza o Fórum. Do outro lado da praça, onde se encontra o prédio do Maringá Bandeirantes Hotel, estava prevista a Igreja Matriz.

Municipal (VERRI JR, 2001).

Sua primeira fase, o gabinete do prefeito, foi inaugurada no início da década seguinte. A estrutura administrativa, provisoriamente, funcionou no subsolo do anexo, sobre o qual seria construído o prédio definitivo⁸. Na segunda metade da década de 1980, o Paço Municipal foi concluído, mas não foram seguidas as diretrizes do projeto original. Segundo pesquisa do arquiteto Aníbal Verri Jr., alegou-se, na época, que “a estrutura pretendida exigiria uma tecnologia que a cidade não dispunha” (2001, p. 63).

Foi em 1994 que a Câmara Municipal passou a legislar em casa própria. Prevvia-se, desde o princípio, que sua sede estivesse no sítio destinado aos prédios dos poderes públicos, mas o Legislativo teve uma história itinerante. Sua primeira reunião aconteceu na sede da concessionária Chevrolet (Avenida Paraná esquina com Avenida Brasil). Funcionou, por pouco tempo, na casa de seu primeiro presidente, Arlindo Souza,

na Rua Arthur Tomas⁹. Depois de usar as dependências do Aeroclube (defronte da reserva florestal que veio a ser conhecida como Parque do Ingá), instalou-se em imóveis alugados no edifício Tenório Cavalcanti (esquina da Avenida XV de Novembro com a Avenida Duque de Caxias), na Avenida Tiradentes e na Praça Rocha Pombo¹⁰. No projeto do arquiteto Belucci, estaria integrada ao complexo do Paço Municipal, o que não se efetivou. Em meados da década de 1970, iniciou-se um edifício, localizado na Avenida João XXIII, em área que faz interseção com a Rua Tomé de Souza, para sua instalação. Na segunda metade da década, a edificação foi abandonada e aterrada¹¹. Sua sede atual está fora da área originalmente prevista, embora faça fronteira com ela.

As atuais instalações do Fórum, situadas no complexo do Centro Cívico, datam de janeiro de 1985, conforme livro comemorativo da instalação da

⁸ Para conhecimento do que os prefeitos declararam que fizeram, ver o livro realizado por Osvaldo Reis (1996), que divulga os relatórios de gestão até meados da década de 1990.

⁹ Originalmente, Rua Angustura.

¹⁰ Cf. Revista *Tradição*, dezembro de 1994.

¹¹ Suas fundações encontram-se, pois, no subsolo da área.

Comarca de Maringá. A sede do Poder Judiciário também teve, portanto, um passado itinerante (TRIBUNAL DE JUSTIÇA PARANÁ, 2004).

CENTRO CÍVICO 2/ AEROPARQUE

Se o Centro Cívico demorou para ser consolidado, sua permanência na cabeça do eixo monumental é debate que se realiza atualmente. Na verdade, já está encaminhada a mudança do Centro Judiciário para o lote antes ocupado pelo aeroporto local, que foi transferido para a saída de Campo Mourão em 2001¹².

Na época da inauguração do novo aeroporto, surgiram balões de ensaio sobre a ocupação da área em que se localizava o antigo, sem desprezar o fato de que havia uma negociação com a empresa colonizadora pela posse da região. O governador Jaime Lerner apresentou uma hipótese muito comentada na época, o aeroparque. A ideia unia áreas de lazer com outros serviços e preservava, em seu nome, referência à finalidade anterior. Como havia o sentimento de que o governador privilegiava Curitiba, a proposta foi recebida com entusiasmo pelas autoridades, na expectativa de que, além da ideia, houvesse agregação de parcerias e financiamento do governo do estado. Mas foi só espuma. Na sequência, os debates foram entabulados em novas bases.

As evidências sugerem que a reocupação daquela área culminará na transferência do Centro Cívico. A instalação do Centro Judiciário conta com vários procedimentos formais consolidados, amplamente divulgados pela mídia. Em abril de 2008, a União transferiu ao “Estado, com destinação específica para a construção do Centro Judiciário, 21.100 metros quadrados e o prédio a ser construído (...) terá área de aproximadamente 20 mil metros

quadrados, fazendo parte do futuro Centro Cívico”¹³. No final de abril de 2009, o governador e o presidente do Tribunal de Justiça assinaram o “termo que permite a construção do novo Centro Judiciário. Para o prefeito de Maringá, tal obra ‘consolida o novo Centro Cívico de Maringá’”¹⁴. Se for confirmada essa tendência, haverá mudança substantiva na paisagem do eixo estruturante do planejamento da cidade.

BOSQUES 1 E 2

A área onde se localiza um dos principais cartões postais de Maringá, o Parque do Ingá, poderia ter tido um destino diferente, se fossem colocadas em prática as propostas do Plano Diretor de 1967¹⁵. Previa-se que a reserva florestal, um dos pontos característicos do projeto de Jorge de Macedo Vieira¹⁶, fosse recortada por uma avenida, que ligaria a Zona 3 com a Zona 1. Tal via faria a conexão entre as avenidas Paçandu e Tiradentes. A face norte da reserva deveria ser preenchida com equipamentos públicos, especialmente da área cultural. Essas medidas, calculavam os técnicos, serviriam para valorizar a Zona 3, conhecida como Vila Operária. O prefeito Adriano Valente não seguiu essa diretriz e converteu a reserva no “Parque do Ingá”¹⁷.

¹³ Cf. *O Diário do Norte do Paraná*, 11 de abril de 2008. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiariomaringa.com.br/noticia/189244

¹⁴ *O Diário do Norte do Paraná*, 29 de abril de 2009. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiariomaringa.com.br/noticia/216147

¹⁵ Não obstante seu caráter de área de preservação, o bosque tinha enfrentado vários problemas: “no início de sua formação o Bosque 1 sofreu inúmeros incêndios e na gestão do prefeito Luiz Moreira de Carvalho, o incêndio foi de tal proporção que devastou parte da vegetação autóctone que foi substituída por vegetação vinda de outras regiões do Brasil” (ROMAGONOLO & DELARIVA, 2000).

¹⁶ Para Vieira, as duas reservas florestais, desenhadas em forma de pulmão, seriam um testemunho da paisagem original: “eu projetei aqueles parques com o seguinte sentimento: de mostrar às gerações que viessem depois, quando a cidade estivesse construída, o que era Maringá antes da cidade” (STEINKE, 2007, p. 149).

¹² Foi inaugurado em 2000, mas só entrou em atividade em 2001.



Figura 2. Proposta do Plano Diretor de 1967 previa que uma avenida atravessasse o Bosque 1, atual Parque do Ingá. Haveria ligação entre a Avenida Paçandu (Zona 3) e a Avenida Tiradentes (Zona 1).

Debates semelhantes também alvejaram a outra reserva, conhecida como “bosque 2”. Houve projeção de uma via ligando a Rua Nilo Peçanha, na Zona 4, com a Rua Monte Pascoal, na Zona 2, aproveitando um caminho que os populares tinham lastreado no meio da mata. A ideia não vingou. A intervenção conhecida foi a abertura de uma via mais abaixo, popularmente conhecida como “curva do S”, com a finalidade de constituir a Perimetral Sul. Nessa época, autorizou-se a existência de uma pista de motocross no interior da reserva, logo desativada. Na década seguinte, os debates não cessaram:

Em 1982 a área do Bosque 2 foi declarada pela Câmara Municipal como Área de Preservação Permanente e, um ano depois, denominada de Parque Florestal dos Pioneiros. Entretanto, em 1984, a mesma câmara revogou a Lei 1.556/82 e autorizou o poder Executivo Municipal a proceder a recuperação ambiental e urbanização, inclusive a construção de um complexo arquitetônico que previa museu, teatro, salão de convenções, biblioteca municipal e a concessão para a

construção de um hotel cinco estrelas¹⁸. Devido a inúmeras manifestações contrárias de segmentos da sociedade maringaense, esse projeto não foi concluído. Em 1990, com o estabelecimento da lei orgânica do município, o artigo 174 confirmou como área de proteção permanente (ROMAGONOLO & DELARIVA, 2000).

CALÇADÃO

No final da década de 1970, Jaime Lerner era incensado como elaborador de soluções criativas para os problemas urbanos. Um desses projetos era o chamado “calçadão”. Quando o projeto foi lançado em Curitiba, houve muitas críticas, movidas pelo temor de que a mudança prejudicasse o trânsito e o comércio. Poucos anos depois, a ideia foi assimilada por grandes (São Paulo), médias (Londrina) e pequenas cidades (Mandaguaçu). “Aconteceu em várias cidades do Paraná, em municípios onde não havia a menor necessidade. Todos queriam ser Curitiba”, explicou a arquiteta Beatriz Fleury e Silva, que fez estágio no Ippuc (Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba), matriz dos projetos da “Era Lerner”.

Em Maringá, o tema ganhou corpo na segunda metade da década de 1970. A Lei Municipal 1.182, sancionada em 11 de outubro de 1977, já preconizava a transformação da Rua Santos Dumont, entre a Avenida Herval e a Avenida Getúlio Vargas e entre esta e a Avenida Duque de Caxias, em via destinada a pedestres. Na campanha eleitoral de 1982, o “calçadão” virou pauta dos debates e foi incorporado pelo novo prefeito. A hipótese mais provável de área a ser transformada era, então, a Avenida Getúlio Vargas. Por diversas razões, o projeto dividia opiniões. O desfecho foi a conversão das praças então existentes defronte do Paço Municipal em Centro de Convivência Comunitária

¹⁷

De acordo com pesquisa de Mariza Romagonolo e Rosilene Delariva, “em 1969, com a ocupação acelerada do solo urbano e a conseqüente demanda por áreas de lazer, entendeu-se que era o momento de incorporar a área do parque ao cotidiano da população, implementando a recreação e viabilizando a conservação da área. A partir dessa data o parque passou a ser urbanizado, sendo inaugurado e aberto à visitação pública em 10/10/71, dispondo, em seu interior, de trilhas para caminhadas, lago, um pequeno zoológico e outras infra-estruturas. Conhecido anteriormente como Bosque 1 foi, nessa ocasião, denominado Parque do Ingá, em função da abundância da planta do gênero Ingá” (ROMAGONOLO & DELARIVA, 2000).

¹⁸ Trata-se da Lei 1743/84. Era uma “lei autorizativa”, ou seja, seu cumprimento não era obrigatório.

Os impasses e o desfecho foram veiculados pela imprensa:

Na campanha política que o levou à prefeitura municipal de Maringá, uma das promessas do doutor Said Felício Ferreira foi a de construir o reclamado calçadão, no centro da cidade. Essa iniciativa era pretendida, a princípio, ao longo de toda a avenida Getúlio Vargas. Muitas opiniões se fizeram sentir e o senhor prefeito não viu outro remédio do que atender a maioria. O resultado é que o calçadão está sendo feito na praça que tem diante de si, de um lado, a prefeitura, de outro o correio e ao fundo a Catedral¹⁹.

Crítica de modismos, Beatriz Fleury avalia que, como a Avenida Getúlio Vargas estrutura o eixo monumental, a modificação poderia ter desconfigurado “certos elementos que devem ser preservados”. Além disso, “seria custoso modificar o trânsito da região”. A solução encontrada, contudo, implicou remodelação ou desconfiguração das praças do Centro Cívico²⁰.

RODOVIÁRIA

No primeiro anteprojeto de Vieira, de meados da década de 1940, a rodoviária deveria estar integrada à área reservada aos prédios públicos, no Centro Cívico, onde hoje se encontra o Fórum. Nos primórdios da cidade, antes mesmo de sua fundação oficial, foi posta em operação, provisoriamente, uma rodoviária no Maringá Velho²¹, construída em madeira. Em 1948, diante da crescente movimentação de viajantes, tomou-se a decisão de

edificar outra estação, agora em alvenaria, na Praça Napoleão Moreira da Silva²², onde funcionou ao longo da década seguinte (SANTOS, GONÇALVES & MACEDO, 2007). Isso não implicou, todavia, desativação automática da primeira. As duas conviveram por alguns anos²³. Trata-se de um indício de que havia dinâmicas específicas na área pioneira e na região central.

Por provável descontentamento com a simplicidade do terminal da praça central, que era desprovido de infraestrutura, o prefeito Américo Dias Ferraz assumiu o projeto de fazer uma “nova rodoviária” e trabalhou para estabelecê-la defronte da estação ferroviária. Consta, porém, que havia divergências sobre a localização, manifestadas, por exemplo, pelos dirigentes da Cia. Melhoramentos, mas o prefeito deu prosseguimento ao projeto e a estação foi concluída e inaugurada pelo sucessor²⁴. Foi erigida, enfim, no outro limite do “eixo monumental”.

Em 1998, o terminal rodoviário foi transferido para a Avenida Tuiuti, com a conclusão de suas novas instalações²⁵. Recentemente, a antiga edificação, hoje conhecida como “rodoviária velha”, tornou-se objeto de polêmicas públicas, envolvendo projetos de sua preservação ou de reocupação da área.

O poder Executivo, após interditar o prédio alegando que estava condenado, consolidou a decisão de demoli-lo para reocupar a área com outros projetos. Seja por interesse dos antigos lojistas, seja por iniciativa de setores ligados à defesa do Patrimônio

¹⁹ Cf. O Jornal de Maringá. 6 de agosto de 1986, p. 10.

²⁰ Essas praças haviam sido reurbanizadas por projetos do arquiteto José Augusto Belucci (VERRI JR, 2001). Segundo explicação dos responsáveis técnicos, a remodelação promovida na década de 1980 “ocorreu em função de que (a praça) guardava características não condizentes com ‘as modernas construções que surgiram (...) ao seu redor’ e, em decorrência, de que embora localizada entre dois símbolos do poder – a Catedral e a Prefeitura – vinha sendo considerada ‘ponto de encontro de prostitutas e desocupados’. Além disso, havia a disposição de ‘devolver à praça a nostalgia que a cercava no início dos anos 70, quando inúmeros jovens a invadiam depois da matinê do cine Maringá’” (In PELEGRINI, 2009, p. 228).

²¹ Localizava-se na esquina da Avenida Brasil com a Rua Jumbo, cujo nome foi modificado para Rua Lafayette Tourinho. Situava-se ao lado do Hotel Maringá, construído pela companhia colonizadora.

²² Era conhecida como Praça da Rodoviária. O nome foi mudado em 1957, quando morreu Napoleão Moreira da Silva, ex-presidente da Câmara Municipal de Maringá.

²³ Conforme esclarecimento do historiador João Laércio Lopes Leal, da Divisão do Patrimônio Histórico Municipal.

²⁴ As obras foram iniciadas em 1959 e concluídas em 1963, mas a inauguração aconteceu em 1962 (SANTOS, GONÇALVES & MACEDO, 2007). A Lei 1738/1984 nomeou o logradouro como Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz, pouco depois da morte de seu idealizador.

²⁵ O novo terminal foi batizado com o nome do vereador Jamil Josepetti, ex-presidente da Câmara Municipal.

Histórico, criou-se uma demanda judicial.

De qualquer maneira, houve até abertura de edital de licitação para apresentação de propostas visando à reocupação da área²⁶, precedida da atualização da legislação de ocupação do solo naquela região²⁷. No modelo preconizado pela prefeitura, entre outras exigências, as propostas deveriam oferecer, como contrapartida ao poder público, a incorporação de um centro cultural nas novas edificações.

Em reportagem de maio de 2008, a imprensa noticiou cenários dos projetos que foram apresentados por consórcios inscritos na concorrência, que foi suspensa por medida judicial²⁸:

A proposta apresentada pelo consórcio Granado-Cidade Verde prevê a construção, num prazo de cinco anos, de quatro torres de 35 andares - três comerciais e uma residencial, com cinco subsolos de estacionamento. O projeto foi concebido pelos arquitetos Fernando Farinazzo e José Carlos Mendes Cardoso. O consórcio LN-Amplitec prevê duas torres, uma comercial, com 35 andares e outra residencial, com 19 andares. O projeto foi desenvolvido pelo arquiteto Gilmar Ferdinandi. O prazo para a entrega da obra é dois anos²⁹.

Esses são indícios de como pode ficar a paisagem, se as demandas judiciais forem superadas e projetos assemelhados vingarem. A hipótese de preservação do prédio supõe projetos de revitalização³⁰.

NOVO CENTRO

A incorporação da área conhecida como “novo centro”, um lote de 206.600 metros quadrados, antes ocupado pelo pátio de manobras da Rede Ferroviária, é um marco na história de Maringá.

Se a ferrovia e a estação ferroviária serviram de base e baliza para o planejamento urbano, à medida que a cidade se expandiu no sentido norte, converteram-se em problemas para cidadãos e administradores. O deslocamento nos sentidos norte e sul, acentuado por loteamentos populares formados na região acima da ferrovia, exigiu soluções e atualização do planejamento. Já na década de 1960, para aliviar o tráfego na Avenida São Paulo, transversal à ferrovia, foi erigido o Viaduto do Café.

Há movimentos anteriores, como a área cedida pelo município para a Itaipu Binacional, em regime de comodato, para ulterior alocação do pátio de manobras, mas o projeto do “novo centro” data de meados da década de 1980. O prefeito Said Ferreira constituiu uma empresa de capital misto para dirigir o processo, a Urbamar, e encomendou ao arquiteto Oscar Niemeyer um projeto para a reocupação da área.

O Projeto Ágora, elaborado por Niemeyer, era bastante arrojado, como resumiu pesquisa de Vanderlei Grzegorzcyk (2000, p. 88):

O projeto Ágora estabelecia áreas para o trabalho, lazer, moradia, circulação e atividades cívicas. Um dos pontos que chamam a atenção, no desenho proposto inicialmente para o projeto, era a implantação de três superquadras com distribuição de funções para cada uma delas. Na quadra central, denominada de Gleba C, estaria uma série de equipamentos públicos, como biblioteca, uma praça no local da atual estação ferroviária, com anfiteatro ao ar livre, espelhos d'água, rampas (área contemplativa), estacionamentos

²⁶ Prefeitura Municipal de Maringá. Edital de Concorrência n. 001/2008. Processo 18/2008.

²⁷ Cf. Lei Complementar 701/2007.

²⁸ Ver reportagem de *O Diário do Norte do Paraná*, 16 de maio de 2008. Acesso em 30 de julho de 2009. <http://www.odiariomaringa.com.br/noticia/191725>.

²⁹ *O Diário do Norte do Paraná*, 15 de maio de 2008. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiariomaringa.com.br/noticia/191726

³⁰ O debate ensejou instantâneas intervenções acadêmicas: SANTOS, GONÇALVES & MACEDO, 2007; FRIEDRICH & MARTINS, 2008; ANDRADE & CORDOVIL, 2008. Com esse recorte temático, também houve um projeto dirigido aos professores do ensino básico, no Programa de Desenvolvimento Educacional do Paraná, destinado ao aperfeiçoamento do magistério (FACCI, 2008).

descobertos e um centro de convenções para a realização de eventos, atendendo à Carta de Atenas, quanto aos requisitos de equipamentos para o lazer, atividade social e equipamentos públicos. (...) Quanto à área residencial, havia preocupação com a qualidade de vida dos que ali residiriam. O projeto previa, junto às três torres residenciais, a instalação de piscinas, quadras infantis, jardins, quadras de tênis e outros equipamentos comunitários.

Na interseção com a faixa que vinha do eixo monumental do planejamento original, localizar-se-ia a área pública. A execução do projeto, com as superquadras e a distribuição de edifícios de cunho monumental, transformaria a paisagem urbana, avalia Grzegorzcyk.

Niemeyer, no início dos debates, fez o seguinte pronunciamento, divulgado por um periódico local:

Nossa preocupação ao projetar essa grande área no centro de Maringá foi, antes de tudo, criar um novo espaço verde, humanizando-a, fazendo a cidade respirar melhor. Daí nossa ideia de evitar muitos prédios altos, projetando-os em grupos isolados, a contrastar com o gabarito menor que deverá caracterizar o conjunto. E como o empreendimento representa obra vultosa, procuramos dar aos seus diversos setores o nível de conforto e qualidade que se impunha³¹.

Vários prefeitos acalentaram o sonho de concluir a obra, mas sua realização demandou duas décadas e vários mandatos. No curso desse processo, houve sucessivas adequações. É muito grande a diferença entre o projeto original e o resultado conhecido, que se assemelha a uma ocupação imobiliária convencional. No dizer de reportagem recente, que abordou o percurso assumido pela obra, “o Novo Centro de hoje não tem nada a ver com o cenário imaginado pelo centenário

arquiteto”³². Para a arquiteta e pesquisadora Fabíola Cordovil, “o espaço público, que inicialmente teve a alcunha de Ágora, hoje se reduz a uma praça inóspita e sem vida onde há apenas um elemento que nada contribui para uma efetiva referência para a cidade”³³.

A pesquisa de Vanderlei Grzegorzcyk, analisando etapa por etapa da condução do projeto até o final da década de 1990, mapeia e interpreta vários aspectos que ajudam a entender os percalços. Havia, inicialmente, a necessidade de entabular difíceis negociações com a Rede Ferroviária Federal e com a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, que reivindicava direitos sobre a área. O financiamento da obra era um ponto nevrálgico, visto que ultrapassava a capacidade orçamentária do município. Por isso, na primeira fase, previa-se a concessão a um grande grupo econômico, que teria condições de investimento. Isso excluía os agentes imobiliários locais, que reagiram. Grzegorzcyk observa que, autofinanciável,

o projeto seria realizado, a expensas próprias, pela empreiteira Mendes Junior, que depois ressarciria com a venda das frações das áreas edificadas; porém, os conflitos de interesses gerados entre o poder público municipal e os agentes imobiliários que atuam na cidade, além de um novo contexto econômico, impediram a implantação de tal projeto (2000, p. 93).

Na análise de Grzegorzcyk, que alinhava dimensões técnicas, econômicas e políticas da condução do

³¹ Revista *Pois é*, maio de 1987, p. 37

³² O *Diário do Norte do Paraná*. 25 de maio de 2009. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiarimaringa.com.br/noticia/217936

³³ O *Diário do Norte do Paraná*. 25 de maio de 2009. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiarimaringa.com.br/noticia/217936

processo, a reação dos empresários do setor imobiliário da cidade ocupa papel central na redefinição do “Projeto Ágora”, na medida em que é, por sua natureza, um poderoso grupo de pressão do poder local e influente na confecção da pauta dos agentes políticos³⁴. Com a sucessão de mandatos e descontinuidade de grupos políticos³⁵, soma-se a tendência de cada prefeito ser tentado a deixar sua marca distintiva, sugere o pesquisador.

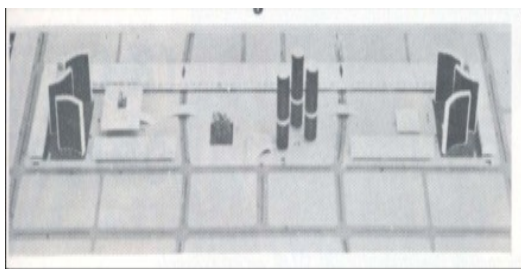


Figura.3. Maquete do projeto Ágora, elaborado por Oscar Niemeyer.

AVENIDA COLOMBO/CONTORNO NORTE

Na campanha eleitoral de 2008, um dos temas mais debatidos foi o estrangulamento do trânsito, em especial o tráfego no sentido norte e sul, abaixo e acima da Avenida Colombo.

Quando se fala em sentido norte e sul, é conveniente lembrar que, no desenho de Jorge de Macedo Vieira, a Avenida Colombo era o limite norte. Com o tempo e com a expansão da cidade, tornou-se uma linha divisória central, ou seja, deixou de ser polo Norte para ser uma espécie de linha do Equador do perímetro urbano. Por isso, especialmente com a incorporação da área conhecida como “novo centro”, tentou-se alargar o sentido do “eixo monumental”, tomando a coluna que nasce na catedral, segue pela Avenida

Getúlio Vargas, passa pelo “novo centro” e pelo estádio municipal e se encerra na Avenida Colombo (GRZEGORCZYK, 2000).

Na década de 1970, para solucionar problemas de tráfego, já se identificavam medidas para ampliar a Avenida Colombo. Na década seguinte, concluiu-se “uma grande reestruturação da avenida, a qual passou a contar com quatro pistas nos dois sentidos” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 65). Para criar alternativas ao tráfego daquela via, houve a constituição, citada pouco atrás, da Perimetral Sul. Na década de 1980, fez-se o Contorno Sul.

Sabe-se que existe um grande projeto a ser executado, composto de várias fases. Uma das soluções é desafogar o tráfego da Avenida Colombo com a consolidação do Contorno Norte. Conforme explicação do secretário dos Transportes do Município, em entrevista concedida em meados de 2008, trata-se da “implantação de uma rodovia na já traçada Avenida Major Abelardo da Cruz, que liga Sarandi a Paiçandu, transpassando as grandes artérias que nascem no centro da cidade (...) além de algumas transversais”. Outro projeto é o contorno a oeste da UEM (Universidade Estadual de Maringá), localizada na Avenida Colombo³⁶.

Como esses temas não são novos, é pertinente resgatar algumas situações do passado recente. No início dos anos 1990, um candidato a prefeito chegou a propor a construção de viadutos nos principais cruzamentos da Avenida Colombo. O projeto do Contorno Norte, assumido pelo poder público, também é relativamente antigo³⁷. Tantas foram as dificuldades para viabilizá-lo que demandou

³⁴ Acrescente-se que houve conflitos políticos de outra natureza na condução de etapas das obras. No final de 1992, havia a programação de inauguração de duas avenidas do “novo centro”. O atraso no pagamento do 13º. salário provocou, porém, uma greve dos servidores. Para evitar o iminente conflito com grevistas, o prefeito não promoveu as solenidades programadas e anunciadas. Como forma de protesto, os grevistas teatralizaram um rito de inauguração dessas obras (DIAS, 1994).

³⁵ Maringá, ao longo de sua história eleitoral, havia constituído uma tradição de alternância de grupos políticos no poder Executivo (DIAS, 2008).

³⁶ Revista ACIM, n. 477, junho 2009, p. 15

³⁷ Conforme reportagem de O Diário do Norte do Paraná, 25 de maio de 2009, as primeiras iniciativas remetem ao final da década de 1980. Em 1993, a obra chegou a ser licitada pelo “Departamento Estadual de Estradas de Rodagem”, sem que houvesse os desdobramentos. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiariomaringa.com.br/noticia/217938

atualização. Nesse meio tempo, a área urbana se ampliou e novos problemas tiveram de ser equacionados.

O projeto prevê uma rodovia moderna, seguindo padrões internacionais de qualidade e de trafegabilidade, sendo uma via de trânsito rápido, sem interrupções durante todo o trajeto. Segundo o engenheiro responsável, está prevista a construção de 22 viadutos em 16 pontos, um praticamente a cada quilômetro, ligando os bairros e áreas cortadas. Além disso, toda a rodovia será rebaixada em cerca de 15 metros do nível das marginais, o que impedirá a transposição de pedestres ou mesmo de automóveis, que poderá ser feita somente pelos viadutos ou nas ligações com as marginais³⁸.

No momento em que este artigo é concluído, a administração pública tem enfrentado protestos populares na condução do projeto do Contorno Norte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se a exposição dos fatos na seção precedente instiga a imaginar a paisagem de Maringá à luz das ideias e projetos cuja execução sofreu interrupção ou algum tipo de alteração, há a necessidade de constatar que o período abordado é relativamente extenso e abarca situações distintas. Este artigo não teve a pretensão de analisar exaustivamente cada caso nem fazer uma síntese do conjunto. O mapa de situações visou sistematizar questões para estimular o debate.

Na origem da cidade, as questões principais dizem respeito à institucionalização do planejamento, encetado por um ente privado antes da constituição do poder público municipal de Maringá. Cumpre aprofundar investigações, iniciadas por relevantes pesquisas acadêmicas, acerca da

transposição dessa fronteira. Aliás, a década de 1950, como um todo, consideradas as mais diferentes dimensões da vida social, demanda esse investimento. De resto, há um amplo leque de questões, que também vêm sendo pautadas por pesquisas recentes, acerca da expansão da cidade.

A análise do campo de ideias não pode incorrer em anacronismos. Assim, as intervenções em reservas florestais devem ser avaliadas pelo parâmetro da sensibilidade ambiental do tempo em que foram propostas ou pensadas. Mesmo propostas que podem ser consideradas como modismos, caso do “calçadão”, fazem parte do imaginário de um período.

A administração pública deve ser regida pelo princípio do planejamento, mas sua elaboração e execução relacionam-se com situações complexas. Além dos aspectos técnicos, há questões de financiamento, sucessões de governos, em âmbito municipal ou em outros escalões, choque de interesses com grupos privados, mobilizações de setores populares.

Com o advento da Constituição de 1988, houve redimensionamento do poder público, mediante a introdução dos conceitos de democracia participativa e cidadania ativa. Esses mecanismos são poderosos instrumentos para qualificar o planejamento e sua execução, pois exigem pactuação com a sociedade, seja para iniciar, seja para definir e, se houver necessidade, redirecionar o processo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.

³⁸ Cf. O Diário do Norte do Paraná. 25 de maio de 2009. Acesso eletrônico em 30 de julho de 2009. www.odiariomaringa.com.br/noticia/217938

<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/55.htm>.

Acessado em 30 de julho de 2009.

BAEZ, Fernando. **História universal da destruição dos livros**. São Paulo: Ediouro, 2006.

COROVIL, Fabíola. **Memorial de doutorado**. São Carlos: USP, 2009.

DIAS, Reginaldo Benedito. A história além das placas: os nomes de ruas de Maringá (PR) e a memória histórica. Revista **Ensino de História**. Londrina: UEL, n. 6, 2000.

DIAS, Reginaldo Benedito. A inauguração do novo centro de Maringá: do fetichismo à carnavaização da política. **Cadernos de Metodologia e Técnica de Pesquisa**. Maringá: UEM, 1994 – v. 5, p. 25-50.

DIAS, Reginaldo Benedito. **Da arte de votar e ser votado**. Eleições municipais em Maringá. Maringá: Clichetec, 2008.

FACCI, N. **Tombar ou não tombar, eis a questão**. Relatório do Programa de Desenvolvimento Educacional do Paraná/2008. Disponível em <www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/pde/arquivos/224-2.pdf> Acesso em 30 de julho de 2009.

FRIEDRICH, V.; ZANIRATO, S. H. Representações do Patrimônio cultural em Maringá. In: **XVII Semana de Geografia, 2008, Maringá-PR. 1º Simpósio sobre pequenas cidades e desenvolvimento local - XVII Semana de História**. 2008.

http://www.dge.uem.br/semana/eixo8/trabalho_73.pdf. Acessado em 30 de julho de 2009.

GRZEGORCZYK, Vanderlei. **Novo centro de Maringá**. Estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. Dissertação (mestrado) em Geografia. Presidente Prudente: Unesp. 2000.

LUZ, France. Maringá: a fase de implantação. In: DIAS, Reginaldo B; GONÇALVES, José Henrique R (orgs.). **Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional**. Maringá: Eduem, 1999.

PELEGRI, Sandra de Cássia. A arte pública e a materialização das memórias históricas na cidade de Maringá. Florianópolis: UFSC, 2009, In Revista **Esboços**. n. 19, p.217-239.

REGO, Renato Leão. **Cidades plantadas**. Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.

REIS, Osvaldo. **Maringá e seus prefeitos**. Maringá: Clichetec, 1996.

ROBLES, Orivaldo. **A igreja que brotou da mata**. Maringá: Dental Press, 2007.

ROMAGONOLO, Mariza B; DELARIVA, Rosilene L. Parque do Ingá e Parque Florestal dos Pioneiros (Bosque 2): unidades de conservação ou áreas de depredação? **Teia**. Revista de Ciências e Educação Ambiental. UEM. n.1, jul. 2000. Disponível em <http://members.fortunecity.com/parolin/2/teia.htm>. Acessado em 30 de julho de 2009.

SANTOS, Manuela Oliveira; GONÇALVES, José Henrique Rollo; MACEDO, Oigres Leici Cordeiro. Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz: importância histórica e arquitetônica para Maringá-Pr. In **VI Encontro Tecnológico da Engenharia Civil e Arquitetura - Enteca**. Maringá:UEM, 2007

STEINKE, Rosana. **Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira**. Maringá: Eduem, 2007.

TOMAS, Paulo Cesar. **Cidade, memória e patrimônio: a experiência de tombamento do Edifício sede da CMNP- Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná (Maringá-PR- set/2003 - nov./2004)**. Dissertação (mestrado) em História. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, 2008.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA PARANÁ. **Cinquentenário da Comarca de Maringá**. Curitiba: Mult-Grafhic, 2004.

VERRI JR., Aníbal. **A obra de José Augusto Bellucci em Maringá.** Dissertação (mestrado) em Arquitetura. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2001.

Data de envio: 09.08.2009

Data de aceite: 20.08.2009