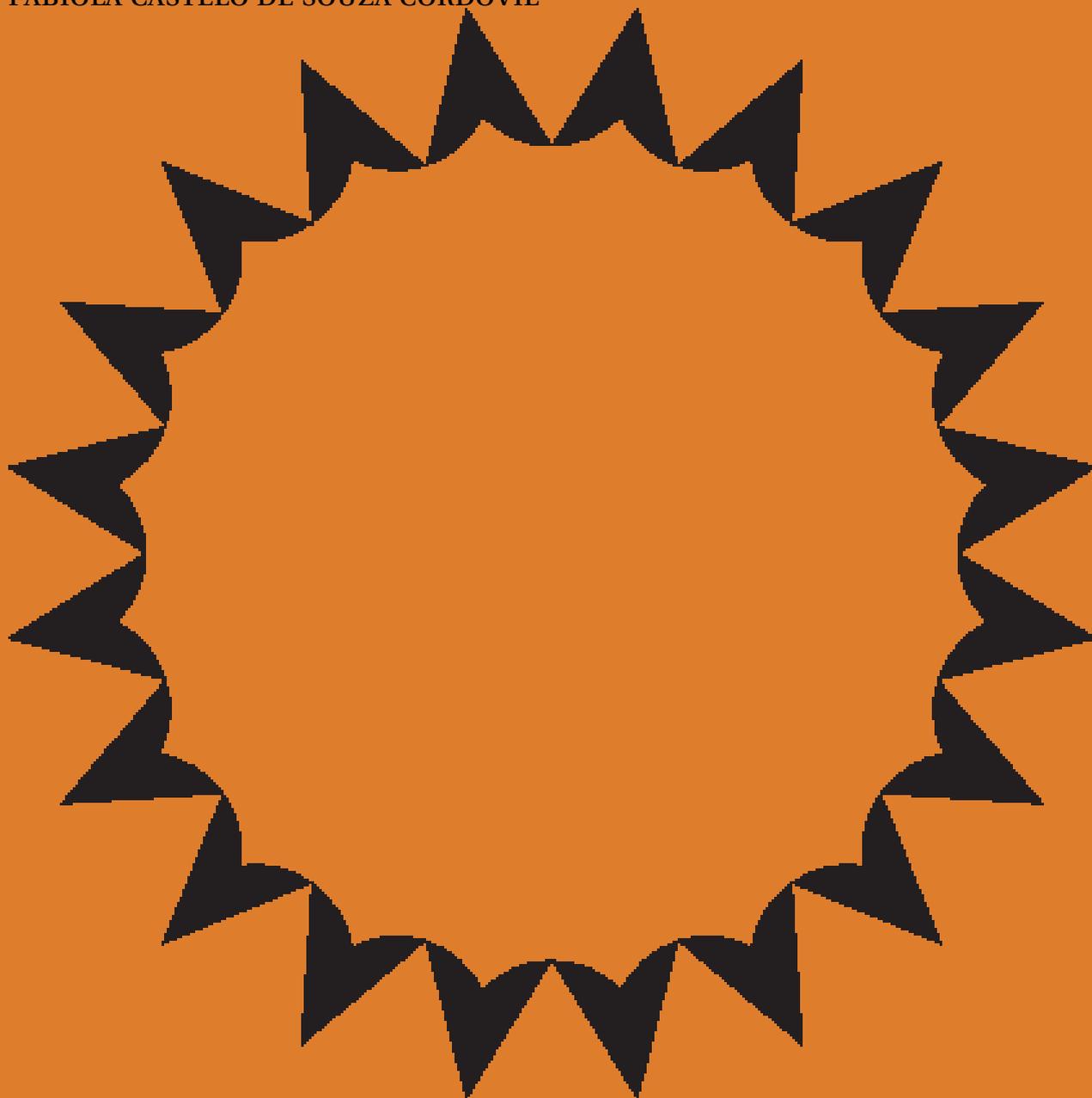
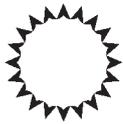


# **As Desventuras do Planejamento Urbano**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL



# **As Desventuras do Planejamento Urbano**



Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

---

As desventuras do planejamento urbano: o novo centro de Maringá (PR), do Projeto  
Ágora de Oscar Niemeyer à produção imobiliária do século XXI / organização de  
Jeanne Christine Versari Ferreira e Fabíola Castelo de Souza Cordovil -- São Paulo :  
FAUUSP, 2022.

250 p. + anexos : il. (Coleção Caramelo)

ISBN : 978-65-89514-36-7

ISBN online: 978-65-89514-35-0

1. Planejamento Territorial (Maringá, PR) 2. Áreas Centrais (Maringá, PR)  
3. Especulação Imobiliária 4. Política Urbana 5. Projeto Ágora (Maringá, PR) I. Ferreira,  
Jeanne Christine Versari, org II. Cordovil, Fabíola Castelo de Souza, org. III. Título.

CDD 711.4

---

Serviço Técnico de Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP



Esta obra é de acesso aberto. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e autoria e respeitando a Licença Creative Commons BY-NC-SA.

# **As Desventuras do Planejamento Urbano**

**O Novo Centro de Maringá (PR),  
do Projeto Ágora de Oscar Niemeyer  
à produção imobiliária do século XXI**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA

FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIŁ



DOI 10.11606/9786589514350

## SUMÁRIO

### **6** Apresentação

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIŁ

### **16** Prefácio

MARIA LUCIA REFINETTI MARTINS

## CAPÍTULO 1

### **20** Do plano inicial às primeiras iniciativas para a transformação do pátio de manobras da ferrovia

FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIŁ  
JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA

## CAPÍTULO 2

### **56** Do Projeto Ágora de Niemeyer à privatização do espaço público: Novo Centro de Maringá

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIŁ

## CAPÍTULO 3

### **104** Aspectos arquitetônicos e urbanísticos dos projetos de 1986 e 1991

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIŁ

CAPÍTULO 4

**134 A carnavalização da política na inauguração do Novo Centro de Maringá**

REGINALDO BENEDITO DIAS

CAPÍTULO 5

**160 A consolidação do arcabouço legislativo e os arranjos financeiros e políticos para implementação do Novo Centro de Maringá**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA

CAPÍTULO 6

**184 A cidade e seus símbolos: as disputas pela toponímia no território do Novo Centro de Maringá**

REGINALDO BENEDITO DIAS

CAPÍTULO 7

**206 A produção do espaço urbano e a verticalização no Novo Centro**

RICARDO LUIZ TÖWS

CAPÍTULO 8

**226 Nos trilhos da memória e do esquecimento: sobre a ausência de políticas de Patrimônio Histórico no projeto do Novo Centro de Maringá**

REGINALDO BENEDITO DIAS

**251 Anexos**

# **Apresentação**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL

Este livro reúne um conjunto de estudos multidisciplinares, elaborados por pesquisadores com formação em arquitetura e urbanismo, geografia e história, acerca da constituição e reconfiguração recente da área central de Maringá, Paraná.

Filiado aos estudos relativos à história do urbanismo e do planejamento urbano, este livro contribui para a compreensão das ações de urbanização promovidas pelo Estado brasileiro na década de 1980, com a participação de grandes nomes da arquitetura brasileira, ainda pouco exploradas no campo dos estudos urbanos, sobretudo em contextos não metropolitanos. Nessa perspectiva, os estudos apresentados revelam os impasses da atualização e os desdobramentos das cidades novas, nascidas sob o signo do planejamento moderno. As discussões levantadas avançam ao iluminar as críticas atuais aos novos instrumentos e formas de urbanização no início do século XXI, tais como parcerias público-privadas e outras frentes liberalizantes de ação do Estado e o papel dos agentes locais nesses processos.

Maringá comemora a sua fundação tendo como referência a data de 10 de maio de 1947, quando a empresa colonizadora, a Companhia de Terras do Norte do Paraná, encetou a venda de lotes da área definitiva do núcleo urbano, mediante a conclusão de um plano encomendado ao engenheiro Jorge de Macedo de Vieira.

Para a compreensão da história da cidade, cabe informar que podem ser identificadas duas fases precedentes a esse marco cronológico convenicionado como data da fundação. A primeira diz respeito ao início da venda dos lotes rurais do território do que viria a ser o município de Maringá, na segunda metade da década de 1930. Datada do ano de 1942, a segunda fase demarca o início do núcleo urbano pioneiro, mediante a ocupação de uma área adjacente ao território que viria a ser contemplado pelo plano, que restou conhecido, precocemente, como Maringá Velho, por efeito de contraposição à área planejada e de ocupação mais recente. Nesse intervalo, houve a elaboração do plano urbano, assinado pelo referido engenheiro.

Correspondendo ao padrão verificado na área colonizada por essa empresa, o plano urbano tinha a ferrovia como baliza orientadora e os princípios modernistas como diretrizes projetuais. Mais especificamente, o leito da ferrovia compunha uma espécie de espinha vertebral no sentido Leste-Oeste e, na área central da cidade, a estação ferroviária, agregada ao sítio do pátio de manobras, era referência para o limite Norte do Eixo Monumental, que se estendia em uma linha perpendicular, no sentido Norte-Sul, até os espaços reservados ao Centro Cívico, com referência às estratégias do ideário *city beautiful*.

Em razão do caráter funcionalista do plano, que segregava as zonas urbanas pela função que desempenhariam, como se fossem órgãos especializados de um corpo, a ferrovia estava posicionada de maneira a potencializar a integração com as zonas industriais e de armazenamento, de maneira a facilitar o escoamento da produção. Caberia aos dirigentes do município de Maringá, criado pela Lei Estadual n. 790/1951 e implantado a partir da eleição do primeiro prefeito no ano seguinte, a institucionalização e a execução do plano.

No imaginário político e social que emergia no incipiente núcleo municipal, duas dimensões sobressaíam e viriam a mobilizar a atenção de pesquisadores acadêmicos. Por um lado, a fundação oficial da cidade é associada ao planejamento, visto como condição para a ocupação definitiva do território. Por outro, o protagonismo inicial é de agentes privados, que legaram ao poder público a tarefa de institucionalizar o planejamento que propuseram, agregado como valor comercial ao mercado de venda de lotes urbanos, a mercadoria de sua especialização. Afinal de contas, quando se fala na colonização promovida pela Companhia de Terras, não é exagerado traduzir o termo como amplo empreendimento imobiliário.

Há uma robusta produção acadêmica sobre o planejamento inicial de Maringá e sua institucionalização, vertida sobretudo por pesquisadores da Universidade Estadual de Maringá, escru-

tinando tanto as referências urbanísticas que orientam o plano quanto a dinâmica concreta e as vicissitudes de sua implementação.

Aos administradores públicos impôs-se, muito cedo, a necessidade de atualizar o planejamento, em razão do crescimento demográfico e da consequente expansão da área urbana, visto que Maringá não apenas se tornou polo regional, mas também um dos mais dinâmicos e importantes municípios do Paraná. Para além da agregação de novos territórios à área urbana, havia o desafio de avaliar e encontrar soluções aos impasses que o crescimento da cidade gerava na área do planejamento original.

Essa é a origem da reurbanização no lote central, inicialmente ocupado pelo pátio de manobras da rede ferroviária, objeto dos estudos que compõem o presente livro. Em outras palavras, embora se filie a uma bibliografia que se dedica a estudar a história do planejamento urbano de Maringá, este livro se volta não à análise da implantação do plano original, mas ao escrutínio dos projetos que modificavam o uso do solo no coração da cidade, na gleba que servira de baliza à concepção do trabalho elaborado por Jorge de Macedo Vieira.

Embora possam ser rastreadas manifestações e ações precursoras, o projeto de reocupação daquela gleba foi instituído, objetivamente, no mandato do prefeito Said Ferreira (1983-1988), quando o município contava com pouco mais de três décadas de instalação. O primeiro ato administrativo formal foi a fundação de uma empresa de economia mista intitulada Urbanização de Maringá (Urbamar), por meio da Lei Municipal n. 1.934/1985, cuja finalidade, explicitamente definida no texto legal, era a remoção e a transferência do complexo ferroviário (pátio da estação), situado na quadra 51-A da Zona 1. Simultaneamente à criação de uma estrutura institucional para cumprir tal finalidade, o município desencadeou a divulgação do projeto que pretendia executar naquele território.

Encomendado ao arquiteto Oscar Niemeyer, o projeto foi intitulado Complexo Ágora, nome inspirado nas antigas praças gregas, embora as

soluções arquitetônicas e urbanísticas, evidentemente, fossem regidas pelas concepções do arquiteto, que atendia a um briefing apresentado pela prefeitura. De acordo com os objetivos iniciais, a “Ágora” se desenvolveria numa escala monumental para a cidade, compondo uma paisagem destoante do seu entorno, em uma tentativa de reproduzir uma paisagem moderna, como a que Niemeyer formulou em Brasília. Concomitantemente à divulgação do projeto e à associação com a grife do renomado arquiteto, popularizou-se o nome de Novo Centro, maneira de diferenciá-lo do centro original da cidade. Não obstante a envergadura do projeto, o prefeito acalentou o desejo de concluí-lo até o final de seu mandato, o que permitiria que legasse uma marca profunda de sua gestão no tecido urbano e na história da cidade. Impuseram-se, no entanto, desafios de ordem jurídica, técnica e financeira. Contrariando o entusiasmo inicial, a realização do projeto estendeu-se por duas décadas e mobilizou as prioridades de cinco gestões municipais. Cada gestão procurou associar-se como autora de fases decisivas do projeto, embora, muito cedo, ele já sofresse reformulações e fosse radicalmente retificado em 1993, quando se dissociou, definitivamente, da grife arquitetônica de Niemeyer. Mesmo institucionalmente, o projeto passou a ser designado pelo nome popularizado, ou seja, como Novo Centro.

Quando se compara o resultado final com as ideias que deram origem ao projeto, constata-se, sem margem para dúvidas e contestação, que a paisagem atual do assim chamado Novo Centro de Maringá se distingue significativamente das propostas urbanísticas que o arquiteto Oscar Niemeyer elaborou desde meados da década de 1980 para a área do antigo pátio de manobras ferroviárias da cidade.

Aos moradores mais antigos, contemporâneos do período em que a gleba era ocupada pelo pátio de manobras da rede ferroviária, há um acentuado contraste de paisagem. Na comparação com o centro tradicional da cidade, porém, o contraste é pouco perceptível, exceto pelo fato de as edificações serem mais recentes. Por outro

lado, aos moradores que fixaram residência na última década em Maringá e não têm a memória da paisagem precedente, o topônimo Novo Centro precisa ser explicado pela sua historicidade, pois seu sentido não é evidente em si mesmo. Não havendo a memória de como era antes, dificulta-se a percepção do motivo de a área ser assim designada.

De qualquer modo, como costuma ocorrer quando uma paisagem urbana cede lugar a outra, podemos dizer que estamos diante de um palimpsesto de imagens. Originalmente, o termo palimpsesto faz referência aos pergaminhos que eram reutilizados por causa da escassez de material, propiciando que um novo texto fosse inscrito em seu leito, mediante a raspagem prévia da inscrição anterior. Todavia, como muitas vezes os vestígios da escrita anterior não eram totalmente apagados, tornava-se possível recuperar o texto precedente. Examinar um palimpsesto significava identificar as camadas de escritas sobrepostas no leito do mesmo pergaminho.

Definindo que o palimpsesto é uma imagem arquetípica para a leitura do passado, a historiadora Sandra Jatthy Pesavento afirma que se trata de uma fecunda chave interpretativa para a análise do fenômeno urbano e de sua dinâmica. Segundo Pesavento (2004, p. 27),

O que chamamos de uma paisagem urbana é sempre uma paisagem social, fruto da ação da cultura sobre a natureza, obra do homem a transformar o meio ambiente. Neste espaço construído, a passagem do tempo altera as formas, seja pela destruição das mais antigas, entendidas como superadas, anacrônicas, não funcionais ou suficientemente desgastadas para serem substituídas, seja pela adaptação e composição com novas formas, onde fachadas modernas ocultam velhas estruturas, seja ainda pela atividade, regeneradora ou destrutiva, de uma preocupação de preservação, que entende tais elementos do espaço construído como patrimônio. Em termos gerais, uma cidade abriga todos

esses tipos de espaços construídos, em múltiplas combinações possíveis, por superposição, substituição ou composição. Nesta medida, a cidade, enquanto materialidade, é palimpsesto de formas, que remetem à imagem arcaica do tecido ou trama na qual se superpõem várias camadas mais ou menos aparentes, se não invisíveis do todo.

No caso do processo da reocupação da área hoje denominada Novo Centro de Maringá, não houve composição ou qualquer tipo de política de patrimonialização histórica, mas a substituição de uma paisagem pela outra, à medida que o uso do solo foi redefinido. A metáfora do palimpsesto permite olhar a atual configuração da ocupação do Novo Centro de Maringá e enxergar o pátio de manobras da Rede Ferroviária. O aprofundamento do olhar levaria, como dizem os primeiros versos da Hino a Maringá, a visualizar a “floresta de outrora” que “embalou a vida criança” da cidade. Não é o caso, contudo, de ir tão longe.

Há uma variação desse exercício que permite aprofundar a investigação do processo de reocupação em tela. Para compreender mais amplamente essa dinâmica, não basta comparar o que existia com o que existe. Também é enriquecedor investigar o que poderia ter existido, se os projetos originais tivessem sido efetivados ou se não tivessem sido alterados parcial ou globalmente (DIAS, 2008, 2009). Há, por assim, dizer, um palimpsesto que diz respeito aos projetos de reocupação daquele território.

Não se trata de um ocioso exercício intelectual. Primeiro, porque o processo de reocupação, ao ser institucionalizado, foi associado ao projeto de Niemeyer. As imagens decorrentes foram publicizadas pelas mídias disponíveis e ao alcance do poder Executivo, mobilizando os administradores municipais e impactando a opinião pública e os agentes privados. Segundo, porque as modificações não foram introduzidas por divergências abstratas de concepção, mas no seio de uma trama complexa, na qual houve disputas políticas e choques de interesses entre agentes públicos e privados, com a

mobilização de um dos grupos de maior força de pressão sobre o poder local: empreiteiros da construção civil e agentes imobiliários.

Por si própria, a monumentalidade do projeto original apresentava uma série de desafios para a sua viabilização, ainda mais por ter sido gestado em um período de turbulências na economia nacional<sup>1</sup>, mas o resultado final é indissociável dessa trama. No início, além dos arrojados conceitos arquitetônicos, o projeto estava assentado em uma inovadora forma de gestão do solo público, mediante a venda do potencial construtivo. Na conclusão, a reocupação não se distinguiu de um empreendimento imobiliário convencional.

O presente livro destina-se a examinar como e por que isso aconteceu. Desde a sua gestação, em meados da década de 1980, o projeto provocou debates públicos e ensejou, quase instantaneamente, uma precoce produção bibliográfica, vertida por um jornalista (CORREA JÚNIOR, 1988, 1991), que se dedicou a polemizar sobre os aspectos patrimoniais do terreno que alocava o pátio de manobras. Em razão de sua envergadura, de seu impacto na estrutura urbana e da mobilização das forças políticas e dos agentes privados do mercado, o projeto não tardou a despertar, também, a atenção de pesquisas acadêmicas, dedicadas tanto às dimensões conceituais (NEGRI; MIRANDA, 1998) quanto a uma análise aprofundada da implementação de suas primeiras fases (GRZEGORCZYK, 2000).

De maneira frontal ou subsidiariamente a outros eixos investigativos, a temática emanada do processo de reocupação da área conhecida como Novo Centro mobilizou esforços dos pesquisadores que se reuniram para produzir este livro. A arquiteta e urbanista Jeanne C. Versari Ferreira dedicou sua dissertação de mestrado ao tema, realizada na Universidade Estadual de Maringá e intitulada *O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e discursos* (FERREIRA, 2017). A pesquisadora, agora filiada à Universidade de São Paulo, deu continuidade à investigação desse objeto de estudo na pesquisa de doutorado na área de

Planejamento Urbano e Regional na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP), inserindo-se no projeto de pesquisa “Política Urbana e Interesse Público”, coordenado pela Profa. Dra. Maria Lucia Refinetti Rodrigues Martins. Para a arquiteta e urbanista Fabíola Cordovil, a temática se conectou com suas pesquisas sobre a atuação dos agentes públicos no planejamento urbano de Maringá, conduzidas tanto em projetos institucionais da Universidade Estadual de Maringá quanto em sua tese de doutoramento na Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo (EESC-USP) (CORDOVIL, 2010).

Para o geógrafo Ricardo Töws, a conclusão da reocupação daquela área apresentou uma valiosa oportunidade para atualizar suas pesquisas, que vinha desenvolvendo em projetos de pós-graduação no Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá (DGE-UEM), acerca da produção do solo urbano e a verticalização no município de Maringá (TÖWS, 2015). Diversificando a abordagem, para o historiador Reginaldo Benedito Dias, houve a interface com suas pesquisas sobre a toponímia (DIAS, 2000) e sobre a história política do município, fosse pelo viés das disputas eleitorais (DIAS, 2008), fosse pelo exame de embates entre a administração municipal e os servidores públicos, com repercussão na agenda de inauguração de obras do Novo Centro (DIAS, 1994).

O livro é dividido em oito capítulos, cujas contribuições são resumidas nos parágrafos abaixo. O capítulo 1 caracteriza a chegada da urbanização na grande área para a qual se definiu um plano moderno na origem e na fundação de Maringá. Em meados da década de 1940, Jorge de Macedo Vieira, tido como um dos mais renomados engenheiros paulistanos da época, projetou uma nova cidade que transformou substancialmente a paisagem anterior. Demonstrando o alcance das referências da cultura urbanística em voga no plano de Vieira, o capítulo evidencia que um dos principais elementos para a sua demarcação foi o definitivo traçado da via férrea. Nas diversas formulações existentes nas peças gráficas encontradas, alguns elementos

se mantiveram incontestadamente nessas versões. Entre essas permanências, preservou-se o ponto crucial do novo centro urbano, qual seja, a estação ferroviária e o seu pátio de manobras. Diante da reiterada necessidade de transposição de fluxos entre partes da cidade, cuja fluidez era dificultada por uma área de 206.600 m<sup>2</sup> que fora destituída de seu uso original, deu-se a primeira proposta de reformulação do plano da cidade. Foi neste local que, em meados da década de 1980, conforme conclui o capítulo, a municipalidade contratou o mais célebre dos arquitetos brasileiros, Oscar Niemeyer, na tentativa garantir que as ações na área urbana promovessem o novo e o moderno no polo de uma vasta e dinâmica região agrícola.

O capítulo 2 analisa como as ações e as formulações para as transformações do antigo pátio de manobras se efetivam a partir de 1985, quando ocorreu a institucionalização de uma empresa de economia mista para essa finalidade, a Urbamar, responsável pela gestão e contratação de empresas para executar o plano proposto. As disputas entre os agentes públicos e privados são evidenciadas ao longo do capítulo, que descortina o que esteve por trás do processo de alterações sucessivas do projeto de Niemeyer. Desde a destinação das funções existentes no antigo pátio de manobras para um terreno longínquo da área urbana consolidada até o engavetamento definitivo do Projeto Ágora, forças políticas atreladas a interesses privados concorreram para a modificação das diretrizes, em um intenso processo de privatização da área pública. Esses meandros são abordados no capítulo, que é finalizado apresentando o que resultou do projeto moderno: um simplório parcelamento do solo que a municipalidade comercializou sem nenhuma alusão às reiteradas imagens, cada vez menos elaboradas, que foram divulgadas nas mídias.

O capítulo 3 analisa as quatro versões das propostas de Oscar Niemeyer para a reocupação do antigo pátio de manobras. Duas dessas versões são oficiais, apresentadas pelos respectivos prefeitos em dois momentos distintos. A primeira versão, datada de 1986, foi contratada

pelo prefeito Said Ferreira, e a segunda resulta da reformulação solicitada, em 1991, pelo prefeito Ricardo Barros. A abordagem focaliza as principais alterações dos projetos enfatizando o caráter formal e as funções planejadas pelo arquiteto para a reconfiguração da área de 206.600 m<sup>2</sup> do antigo pátio de manobras. Além de análises realizadas a partir de recortes das peças gráficas encontradas, foram utilizadas as reconstruções gráficas elaboradas por Ferreira (2017), fotos de maquetes e notícias divulgadas pelas mídias, além de cartas e mensagens trocadas entre o arquiteto e o prefeito Ricardo Barros. Essas correspondências fazem parte dos documentos encontrados por Ferreira (2017) no acervo da prefeitura do município de Maringá e se deduz que sejam versões não divulgadas do projeto de Niemeyer. Entre 1986 e 1991, evidencia-se o jogo de interesses dos agentes públicos e privados por detrás do projeto urbano e arquitetônico, que levou à sua completa desconsideração nos anos seguintes.

O capítulo 4 analisa um fato político surpreendente, ocorrido no calendário de inaugurações de obras do Novo Centro de Maringá, no final de 1992, quando se encerrava o mandato do prefeito Ricardo Barros. Programadas para fechar em grande estilo a gestão do prefeito, as inaugurações foram sobressaltadas pela emergência de uma greve dos servidores municipais, em protesto ao atraso do pagamento do 13º salário. Em razão da contundência do movimento grevista desde o primeiro dia, evidenciada pela ocupação do Paço Municipal e pela tentativa de ocupação do gabinete do prefeito, o calendário de inaugurações foi colocado em xeque. Para se esquivar de atritos na arena pública, o prefeito recuou, a contragosto, das inaugurações oficiais, mas os grevistas as promoveram por conta própria, por meio de solenidades extraoficiais e regidas pelo signo da carnavalização. Além disso, ritualizaram a mudança do nome da avenida projetada, que homenagearia o ex-prefeito Silvio Barros, pai do prefeito Ricardo Barros.

Embora motivado pela questão salarial, o conflito descortinou temas fundamentais aos debates

acerca da história do Novo Centro, relativos à apropriação simbólica que os governantes fazem da paternidade das obras públicas e de sua prerrogativa de perpetuar memórias relacionadas na toponímia urbana. Nesse sentido, tendo como objeto o projeto do Novo Centro, citado como a mais importante intervenção na estrutura urbana do município ao longo de toda a sua história, a principal contribuição deste capítulo é o debate sobre a produção e a disputa de símbolos administrativos, na gestação, implementação e inauguração das obras públicas.

O capítulo 5 examina os principais acontecimentos e a legislação referente ao uso e ocupação do solo da área do Novo Centro entre 1993 e 2003, após o município ter concluído, no início da segunda gestão do prefeito Said Ferreira (1993-1996), mediante relatório produzido por um grupo de trabalho que reunia representantes do setor público e agentes do mercado, que o projeto de Oscar Niemeyer era inviável naquele contexto e nas condições apresentadas. Tendo como evidência o fato consumado do arquivamento do projeto do renomado arquiteto, a investigação se estende pelas gestões de Said Felício Ferreira, de Jairo Morais Gianotto (1997-2000) e de José Cláudio Pereira Neto e João Ivo Caleffi (2001-2004). Dados documentais do acervo da Urbamar e da Câmara Municipal de Maringá, que até então não haviam sido explorados na pesquisa acadêmica e que fazem parte do material empírico colhido para a pesquisa de doutorado em andamento da autora, auxiliam na compreensão do arcabouço legislativo construído e da pactuação dos interesses dos diversos agentes locais ao longo dessa década, que foram decisivos para a efetiva ocupação do espaço do Novo Centro a partir de meados de 2000.

O capítulo 6 amplia o debate sobre as disputas simbólicas relacionadas ao projeto do Novo Centro, investigando uma das atividades mais subestimadas das prerrogativas dos legisladores e administradores municipais: a definição da toponímia urbana. Contrariamente ao que sugere o senso comum, trata-se de importante mecanismo da construção da memória históri-

ca, visto que seleciona personagens que devem sobreviver na lembrança coletiva, associando-os aos nomes de logradouros públicos. No caso do Novo Centro, por ser um projeto ambicioso, sediado em uma área altamente valorizada do coração da cidade, essa dimensão foi aquilatada pelos administradores públicos. Embora as intervenções resultassem na incisão de apenas duas novas avenidas naquele território, atualmente conhecidas como Prefeito João Paulino Vieira e Advogado Horácio Raccanello Filho, a definição toponímica sujeitou-se a duras disputas políticas, que tiveram início na greve dos servidores ocorrida no final de 1992 e se estenderam pelas três gestões municipais imediatamente posteriores. Escrutinando as disputas políticas, as hipóteses aventadas e ultrapassadas e a configuração final, o capítulo demonstra que só houve estabilização da toponímia em 2004.

O capítulo 7 demonstra como ocorreu, de fato, a produção do espaço vertical, ou seja, explica a expansão da produção imobiliária, com destaque para a verticalização e a grande metamorfose na paisagem urbana. Partindo da teoria da máquina do crescimento (LOGAN; MOLOTCH, 1987), o autor evidencia a atuação dos agentes sociais na produção da cidade. O capítulo é dividido em três partes: na primeira, demonstra que Maringá é um grande empreendimento imobiliário desde a sua origem, a partir de características peculiares como a produção e expansão da cidade por centenas de loteamentos privados; na segunda parte, destaca que a verticalização não é produzida com o objetivo do uso, mas como lógica para a reprodução ampliada do capital; na terceira e última parte, analisa a produção do espaço urbano no Novo Centro por meio da verticalização com detalhamento sobre o que foi efetivamente consolidado, endossando esse grande espaço de “negócios” do mercado imobiliário.

Focalizando um tema subjacente e transversal às unidades anteriores, o capítulo 8 examina a ausência, na elaboração e efetivação do projeto do Novo Centro de Maringá, de uma política de identificação e preservação do Patrimônio Histórico. A análise evidencia que não se trata de

uma simples omissão, mas de uma diretriz conscientemente adotada.

Embora o município tenha instituído, por ações conjugadas do Executivo com o Legislativo, estruturas e leis que sedimentavam e regulamentavam políticas de Patrimônio Histórico ao longo do mesmo período, o projeto do Novo Centro foi blindado da influência dessa outra agenda. Desde o início, as autoridades eliminaram a possibilidade de readequação da área e investiram na demolição das edificações existentes e na radical mudança da paisagem urbana do território do antigo pátio da estação ferroviária. Estando decidido preliminarmente que não existia o que preservar, não houve conciliação entre o velho e o novo ou margem para um debate público sobre o que poderia ter remanescido. Além de se referenciar nos debates contidos nos capítulos anteriores, a abordagem também dialoga com a bibliografia acadêmica que problematiza o desenvolvimento da política de identificação e salvaguarda do Patrimônio Histórico em Maringá e com manifestações memorialísticas relacionadas ao território da antiga gleba ferroviária.

Resultantes de pesquisas específicas, movidas pelo campo de interesse das autoras e dos autores que os subscrevem, os capítulos mantêm independência e interdependência entre si. Eventualmente, podem ser lidos de forma independente e com o aproveitamento direto dos eixos que investigam, visto que resultam de pesquisas mais amplas que circulam, por meios próprios, no ambiente acadêmico. Por outro lado, há uma interdependência porque, no planejamento do livro, houve o objetivo de promover uma integração entre as abordagens

específicas para oferecer uma análise holística do processo, sem com isso ter a ilusão de esgotar as possibilidades de interpretação. Além de esse objetivo estar expresso na organização e na definição temática dos capítulos, há um jogo remissivo, inserido por meio das notas de rodapé, que recomenda a leitura de outros capítulos como fator de ampliação da compreensão do tema que está sendo focalizado naquele momento. Em suma, conduzida por uma abordagem multidisciplinar, essa visão holística permite refletir tanto a respeito das conexões entre o todo e as partes quanto sobre a dinâmica e as vicissitudes da definição e redefinição da reocupação da área do Novo Centro de Maringá.

Na investigação da história da reurbanização do Novo Centro de Maringá, consideradas as vicissitudes do processo, constata-se, para retomar as formulações de Pesavento, que há uma escrita que se oculta sob a outra, cujos vestígios devem ser recuperados para compreensão do processo como um todo. Em outras palavras, “há uma superposição de camadas de experiência de vida que incitam ao trabalho de um desfolheamento, de uma espécie de arqueologia do olhar, para a obtenção daquilo que se encontra oculto, mas que deixou pegadas, talvez imperceptíveis, que é preciso descobrir” (PESAVENTO, 2004, p. 26). Foi a esse exercício que nos dedicamos na produção do presente livro, cujos resultados, agora apresentados ao público leitor, pretendem oferecer subsídios para uma reflexão crítica sobre a experiência focalizada e as desventuras do planejamento urbano.

Setembro de 2021

## Notas

<sup>1</sup> Na literatura econômica especializada, a década de 1980 ficou conhecida como “a década perdida”. Com exceção de períodos bem limitados em que os efeitos eram atenuados pela repercussão imediata e temporária de alguns planos de estabilização, a economia conviveu com a espiral inflacionária, que só foi domada em 1994, quando da implantação do Plano Real. A crise econômica pressionava o mercado e também as instituições e os orçamentos públicos.

## Referências bibliográficas

- CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- CORREA JÚNIOR, J. A. **A maria fumaça**. Maringá: Gráfica Ivaí, 1988.
- CORREA JÚNIOR, J. A. **O trem de ferro!** Maringá: Ed. 5 de Abril, 1991.
- DIAS, R. B. A inauguração do Novo Centro de Maringá: do fetiche à carnavalização da política. **Cadernos de Metep**. Maringá: DHI/CCH/UEM, ano 6, n. 5, p. 25-50, 1994.
- DIAS, R. B. A história além das placas: os nomes de ruas de Maringá (PR) e a memória histórica. **História e ensino**. V. 6, p. 103-120, out. 2000.
- DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado: as eleições municipais em Maringá**. Maringá: Clichetec, 2008.
- DIAS, R. B. Maringá: A paisagem e os projetos como palimpsesto. **Boletim de geografia**. v. 26/27, n.1, p. 57-70, 2008-2009.
- FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e discursos**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.
- GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.
- LOGAN, J. R.; MOLOTCH, H. L. **Urban fortunes**. The political economy of place. Califórnia: University of California Press, 1987.
- NEGRI, S. M.; MENDES, C. M. O “falso” Novo Centro de Maringá-PR. **Boletim de Geografia**, v. 16, n. 1, p. 67-86, 2 fev. 2011.
- PESAVENTO, S. J. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. **Esboços**. V. 11, n. 11, p. 25-30, 2004.
- TÖWS, R. L. **O processo de verticalização de Londrina e Maringá (PR) Brasil: o Estado e o capital imobiliário na produção do espaço**. 2015. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2015.



# **Prefácio**

MARIA LUCIA REFINETTI MARTINS

Iniciativa bem-vinda de reunir pesquisadores que estudam a história e o fazer-se de Maringá, este livro, que tenho a satisfação de prefaciar, representa a oportunidade de tornar públicos trabalhos de pesquisadores envolvidos com o tema há mais de uma década. São aqui apresentados em oito capítulos dos quais cinco foram produzidos especialmente para a ocasião e três foram extraídos e desdobrados de trabalhos acadêmicos não publicados.

O título *AS DESVENTURAS DO PLANEJAMENTO URBANO*, expressivo e bem escolhido, traduz com precisão e amenidade, o sentimento frente à instigante história do centro de uma cidade nova, planejada, que rediscute sua concepção e projeto no curtíssimo prazo de quarenta anos após sua implantação.

No âmbito de uma abordagem multidisciplinar, conforme destacado pelas organizadoras, os textos trazem duas aproximações que se complementam: o relato dos processos, agentes e formas resultantes no Novo Centro e uma leitura das disputas simbólicas a ele relacionadas. Transversalmente, reconhecem que Maringá é um grande empreendimento imobiliário desde a sua origem e identificam essa presença, essa natureza, ao longo de sua história. O livro apresenta a oportunidade de ler Maringá dentro de sua própria história, mas também, no contexto mais amplo do país e das tendências do urbanismo internacionalmente.

A ocupação do norte do Paraná se deu a partir do início do século xx com a compra de extensa área pela empresa inglesa *Parana Plantations Limited* e sua subsidiária brasileira, a Companhia de Terras Norte do Paraná. A ocupação se deu vinculada à venda de lotes agrícolas e expansão do café. Na estruturação da rede norte-paranaense, destacava-se a relação estreita entre o avanço da estrada de ferro e a fundação dos núcleos urbanos. Um desses núcleos é a cidade de Maringá. Assim, desde a sua concepção, a cidade esteve atrelada à promoção imobiliária e ao mercado de terras.

A cidade teve seu projeto concebido em 1947, tendo como um dos principais elementos para a sua demarcação o traçado da via férrea, eviden-

ciado como espinha dorsal da estrutura urbana. Em menos de 40 anos alterações na base econômica e tecnológica induziram ao entendimento da necessidade de mudanças.

Em meados da década de 1970, o transporte de passageiros pela ferrovia foi encerrado e em 1976 foi aprovada uma lei atribuindo a concessão de direito real de uso de uma área no Distrito Industrial II, dentro dos limites do município, para instalação de uma estação de transbordo associada à construção da Binacional Itaipu (1979) com cláusula de que as instalações seriam aproveitadas ao final da obra como o definitivo pátio de manobras, permitindo a remoção do pátio original da área central de Maringá.

Na década de 1980, a área do pátio de manobras e a estação ferroviária mantinham-se ainda instalados em sua localização inicial, apesar de não fazerem mais sentido já que as operações passaram a ocorrer na estação de transbordo utilizada pela Binacional Itaipu. Diferentemente da década de 1940 quando foram demarcadas no plano inicial da cidade, a localização dessas estruturas, agora desnecessárias, apenas segmentavam a cidade, dificultando a circulação de pessoas e veículos.

Visando superar essa dificuldade foram empreendidos simultaneamente, em 1985: a contratação do arquiteto Oscar Niemeyer para conceber o projeto de um novo centro na área de 206.600 m<sup>2</sup> a ser liberada pelo pátio de manobras da ferrovia, e criada uma empresa de economia mista, a Urbamar, para promover a intervenção.

O início das obras exigiu adaptações e uma revisão do projeto foi contratada ao mesmo tempo em que a cidade buscava assimilar o que ditava o urbanismo do período, promovendo a realização do II Congresso Internacional de Urbanismo na cidade, em 1991, com a presença de Oscar Niemeyer, presidente do Congresso, para que apresentasse a nova proposta, designada então como Projeto Ágora. Foram também convidados renomados arquitetos e estudiosos, entre eles Jordi Borja, geógrafo catalão responsável pelo projeto de Barcelona para a olimpíada e difusor, junto com Manuel Castells dos conceitos de pla-

nejamento estratégico e de cidades como atores políticos (Novos Estudos – CEBRAP, 1996)

A forma de viabilização do Projeto Ágora, incluía a venda de direitos de construção dos edifícios propostos pelo arquiteto, para financiar as obras de infraestrutura, que previam o rebaixamento do leito da ferrovia em formato de túnel e a transferência do pátio de manobras da ferrovia para uma área afastada da cidade. Previam-se que seria disponibilizado o solo criado, sem a venda dos terrenos públicos, desvinculando o direito de propriedade do direito de construir. Esse formato de financiamento do desenvolvimento urbano esbarrou em uma crise econômica nacional e tornou-se inviável para o mercado imobiliário local, conforme Ferreira e Cordovil, cap. 2.

Inviabilizadas pela falta de possibilidades de absorção econômica dos agentes locais, as obras de infraestrutura foram bancadas a partir da forma possível que a municipalidade encontrou naquele momento. Foi realizado o parcelamento e venda dos lotes públicos, desconfigurando o Projeto Ágora de Niemeyer e transformado a correspondente área no *Novo Centro de Maringá*, em um processo de privatização do espaço público.

O que se viu foi, no início, além dos arrojados conceitos arquitetônicos, o projeto assentado em inovadora forma de gestão do solo público, mediante a venda do potencial construtivo. Na conclusão, a reocupação não se distinguiu de um empreendimento imobiliário convencional. Construtoras locais não tinham reservas suficientes para bancar a execução das obras e só depois serem ressarcidas pela venda dos lotes produzidos. Em 1986, uma comissão designada pela Urbamar decidiu que uma única grande empresa, de Belo Horizonte, fosse designada para a viabilização do empreendimento. O presente livro empenha-se em examinar como e por que isso aconteceu. Esse quadro é apresentado nos capítulos que aqui seguem, sob diversos olhares e com ampla documentação.

Tomo a liberdade de proceder a uma leitura do final dessa história, de minha inteira responsabilidade, sem nenhum compromisso dos autores. É que o caso de Maringá estimula minhas reflexões

sobre Planejamento Urbano e Interesse Público, ao tocar em dois pontos centrais da prática do Planejamento Urbano e de sua efetivação: as ondas de apresentação do urbanismo como um modelo, um referencial, para qualquer cidade e a recente assunção das cidades como ativos que podem se autorreproduzir, financiando-se com a venda de potencial construtivo.

Esse olhar é possível, porque é sempre mais fácil ler a história depois dos fatos ocorridos e particularmente, depois de percebidas e sedimentadas mudanças de paradigma iniciadas no capitalismo avançado a partir do último quartil do século xx, mas que se manifestam por aqui uns tantos anos depois. O momento atual expressa no país uma série de deslocamentos do ideário da função social da propriedade, conforme disposto na Constituição, de 1988, para o ideário da liberdade econômica e da prevalência do Direito Público para o reforço do Direito Privado. O hoje evidente avanço do mercado sobre as iniciativas públicas, facilita a visibilidade desses processos, já presentes em Maringá, em formas iniciais, insipientes e pouco claros em seu tempo.

A distância temporal permite ir além daquilo que os personagens, a seu tempo e no limite de alcance do campo de visão expressam naquele momento. Permite identificar os traços de uma estrutura nacional de lógica pouco republicana, em que o “interesse público” se associa aos interesses dos que detêm o poder - de fato, de imagem, e não necessariamente de direito.

O conjunto de textos apresentado procura ler o DNA de Maringá, observando desde sua fundação aos anos recentes e a consolidação de seu centro. Acontecimentos e processos de diferentes portes e relevância são esquadrihados no intuito de construir uma imagem o mais real possível. Para tanto, os diferentes capítulos, mergulham em ampla documentação, dos arquivos municipais à imprensa, construindo um quadro múltiplo. E o fazem a partir de pesquisas diversas, que se formatam desde 1995 até os dias de hoje. Produzidas num período de grandes transformações de paradigmas, observam e intuem, antecipam possíveis interpretações. Mas processos observa-

dos de dentro do contexto no momento em que ocorrem dificultam uma interpretação precisa. É muito mais fácil ler a história depois que os fatos se sedimentaram. Essa é a oportunidade que o livro proporciona.

Após a virada do século com a sedimentação de formatos de privatização, formas de concessão, parcerias público-privadas (PPPs) e agências reguladoras, em que a própria cidade é vista como um conjunto de ativos, fica mais fácil ler o andamento da história de Maringá. O que o livro oferece é um poderoso recorte que permite importantes desdobramentos.

É digno de nota a informação, no capítulo dois, de que a economia local não dava conta do modelo de intervenção proposto. Pode ser ilustrativo para a operacionalização de instrumentos econômicos que se mostram viáveis nas principais metrópoles econômicas, mas que operam como quimeras nos demais contextos urbanos. Importante alerta contra o fascínio que mágicas econômicas anunciam para cidades. Instrumentos como Outorga Onerosa e CEPACS, concebidos em contextos metropolitanos podem representar para cidades com economias menos efervescen-

tes, o que as ideias de *Planejamento Estratégico de Cidades* e de *Marketing Urbano* difundidas a partir da experiência bem-sucedida de Barcelona, representaram de frustração para cidades de menor potência econômica, conforme sucedido em Maringá, de acordo com o amplamente relatado na presente obra.

Um conjunto de procedimentos e instrumentos, como os referidos neste texto, vem sendo admitidos como alternativa obtenção de recursos para promoção de obras e qualificação urbana e de promoção de Habitação de Interesse Social com recursos da iniciativa privada, sem onerar o orçamento público. Desse modo, a manipulação de parâmetros urbanísticos vai sendo explorada como forma de financiamento do desenvolvimento urbano.

O que se mostra por fim, não é apenas a inviabilização do Projeto Ágora, mas também a remoção da área do antigo pátio de manobras de toda a malha habitacional que se estabeleceu no local, associada à moradia dos ferroviários adjacente às instalações ferroviárias.

Dezembro de 2022

# CAPÍTULO 1

## **Do plano primeiras para a trans do pátio de da fer**

**inicial às  
iniciativas  
formação  
manobras  
rovia**

# **Do plano inicial às primeiras iniciativas para a transformação do pátio de manobras da ferrovia<sup>1</sup>**

FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVID  
JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA

A ocupação do lugar onde está o Novo Centro tem sua origem em meados dos anos 1940 com o plano da cidade de Maringá elaborado pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira, que o destinou ao pátio de manobras da ferrovia e a sua estação. Devido ao intenso processo de construção e de desenvolvimento da cidade, que suprimiu as atividades que se faziam naquele espaço, hoje não encontramos vestígios da sua forma e função originais, como as grandes áreas para manobras e transbordo dos vagões ferroviários, os fluxos de trens nas longas vias férreas que atravessavam a cidade de ponta a ponta de seus limites, e a estação ferroviária que se implantava na área mais central e levava os viajantes a desembarcarem no coração da cidade. O espaço tinha, ainda, duas fileiras de casas onde moravam trabalhadores da ferrovia das quais pouco se encontram registros em fotografias, mas que sobrevivem nas memórias e nos relatos de alguns moradores mais antigos. Tudo isso sucumbiu ao chamado progresso, que não foi compatível com os apitos dos trens que retardavam o ritmo de circulação de pessoas e veículos entre um lado e o outro da cidade, que se urbanizava cada vez mais intensamente, para qual afluía uma população crescente que assistia à substituição sistemática do transporte ferroviário pelo rodoviário, num momento em que se construía a capital federal, Brasília, e as extensas rodovias asfaltadas que dariam acesso a ela. Tais rodovias se ampliavam continuamente por todo o território nacional. O automóvel passou a estar, a cada dia, mais presente na paisagem da Maringá urbana que se desenvolvia com velocidade. Rapidamente, ainda na década de 1960, a estação rodoviária sobrepujou funcional e espacialmente a ferroviária, evidenciando o protagonismo dos transportes rodoviários em um país que incrementava a população de suas fronteiras, urbanizando o território em diversas regiões mais afastadas do litoral, como o do Paraná.

Convém, por isso, recordarmos a história da área onde hoje está o Novo Centro desde o seu início, percebendo a sua importância nos tempos sucessivos de sua existência, conhecendo o local antes da cidade, e para o qual foi planejado, e como

ele se vinculou à expansão da cultura cafeeira. Nos seus primórdios, a área do Novo Centro relaciona-se à linha férrea, que foi executada após a aquisição de vastíssimo território por uma empresa privada. Entender o papel da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), posteriormente denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), é fundamental para compreender a relação da área com a economia nacional e regional. A partir do avanço da construção da linha férrea, observamos a fundação de diversos núcleos urbanos. Para alguns deles, como Maringá, a companhia contratou um plano urbano moderno. E foi a partir dele que se constituiu a primeira configuração espacial da área, que teve papel relevante na estruturação da cidade. Constituída numa das mais importantes centralidades da cidade, a área do Novo Centro recebeu a proposta de Oscar Niemeyer, o mais renomado arquiteto brasileiro, que propôs a reformulação da ocupação da área com o nome de Complexo Ágora ou Projeto Ágora<sup>2</sup>, na gestão do prefeito Said Ferreira (1983-1988).

Apresentamos os fatos e ações que consideramos principais para entender o início e a formação da área onde está o Novo Centro, bem como os efeitos da expansão urbana que alicerçaram as reivindicações para transformação da área do pátio de manobras, cuja primeira medida foi a criação da empresa Urbamar e a contratação, em 1986, do arquiteto Oscar Niemeyer para a formulação do Projeto Ágora para a área e para a retirada dos trilhos do trem da superfície.

### **O café, a ferrovia e a cidade**

Diversos estudiosos, como o geógrafo francês Pierre Monbeig (1984), afirmam que a história do café e a do povoamento do território onde está Maringá confundiram-se por muito tempo.

A historiadora France Luz (1997) destaca que a cafeeira paranaense resultou da expansão para oeste dos agricultores paulistas em busca de terras novas e baratas. Aliados a isso, desde o início do século xx, havia outros fatores que contribuíam para o alastramento dessa lavoura para o Paraná, como a procura pelas chamadas “terras roxas”,

consideradas ideais para o cultivo do café, os programas de defesa desse produto e o incentivo do governo estadual. Os paulistas aproveitaram a possibilidade que a legislação paranaense oferecia para o plantio em solos muito superiores aos existentes nas zonas novas de São Paulo. “Assim, o movimento iniciado na terra roxa do Paraná entre 1920 e 1925, com a proibição<sup>3</sup> que pesava sobre São Paulo, ganhou maior velocidade. [...] O café atravessou o Tibaji [sic] quando os ingleses puseram à venda as terras de Londrina, que, a partir de 1935-37, tornou-se o grande produtor do norte do Paraná.” (MONBEIG, 1974, p. 260).

Em menos de meio século, novas cidades surgiram, acompanhando o avanço da ferrovia, e a floresta cedeu espaço às plantações, marcadamente aos cafezais. A relatividade do tempo, em decorrência da rapidez de tal processo, é destacada por Monbeig (1984). O autor, ao comentar sobre o povoamento nos limites ocidentais do estado de São Paulo e da região norte do estado do Paraná, espantava-se quando se chamava de “velha” a cidade de Ribeirão Preto, que tinha, na década de 1930, menos de 75 anos, e que a palavra “outrora” significava apenas 20 ou 30 anos atrás. “Tudo se passa como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para se fazer na Europa” (MONBEIG, 1984, p. 23). No caso de Maringá, o passado é ainda mais recente. O historiador José Henrique Rollo Gonçalves lembra que o núcleo inicial da cidade, que logo se denominou Maringá Velho<sup>4</sup>, é de 1942, e o aniversário da cidade comemora-se no dia da sua implantação territorial, em 10 de maio de 1947, e não no dia da sua emancipação política, 14 de novembro de 1951. O “velho” no Norte do Paraná não chega a ter dez anos (GONÇALVES, 2007, p. 31). Isso reflete a efemeridade e o dinamismo que acompanharam o surto de cidades em uma região que teve nos negócios prodigiosos e nos golpes especulativos bem-sucedidos o seu maior estímulo.

As companhias colonizadoras que atuaram no Norte do Paraná, em especial a CTNP/CMNP com a sua política de colonização dirigida, compreenderam a importância do caráter planejado de todas as operações, no intuito de transformar o

território. As cidades surgiram como polos modernizadores e polos de desenvolvimento. Como aponta Gonçalves (1999), entre os aspectos que constituíram o planejamento empreendido pela CTNP/CMNP, estão: a forma hierarquizada e funcional urbana; a distribuição das propriedades; a atenção especial ao traçado das cidades; a delimitação da rede viária; e a integração entre zonas rurais e urbanas. Em Maringá, especificamente, a planificação de todas as operações abrangeu desde a publicidade sistemática até a rigorosa delimitação das formas de assentamento nas áreas agrícolas e na área onde se implantou a cidade.

Antes da compra, pelos ingleses, entre 1924 e 1928, dos quase 515 mil alqueires de terras no Norte do Paraná e da chegada dos trilhos da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, a formação da rede regional já vinha sendo articulada. Um marco importante é a vinda ao Brasil, em 1923, da missão financeira inglesa chefiada por Lord Montagu, tendo Lord Lovat como o representante dos acionistas da *Sudan Plantations*, que estudava a possibilidade de investimentos no Brasil para o plantio de algodão.

Aliado a isso, desde o início da década de 1920, empresários brasileiros vislumbravam a importância da implantação de uma ferrovia para o escoamento das safras, o que, conseqüentemente, facilitaria a formação e a expansão de cidades ao longo do roteiro. Diante de tais perspectivas, os ingleses fundaram a *Parana Plantations Limited* e sua subsidiária brasileira, a Companhia de Terras Norte do Paraná.

Na estruturação da rede norte-paranaense, destacava-se a relação estreita entre o avanço da estrada de ferro e a fundação dos núcleos urbanos. Proliferaram os núcleos fundados em direção Norte e Oeste. A garantia do abastecimento e do escoamento de produtos fazia parte da propaganda dirigida aos colonos.

Após 1939, com o início da Segunda Guerra Mundial e com a venda da CTNP a um grupo de empresários brasileiros, especificamente ao grupo liderado por Gastão Vidigal e por Gastão de Mesquita Filho, foi dada continuidade à colonização nos mesmos moldes da companhia inglesa (CMNP, 1977). Gon-

çalves (1995) destaca o estreito relacionamento entre os dirigentes da CMNP e as elites políticas do Brasil dos anos 1930 e 1940. Assinala ainda que Gastão Vidigal “foi ministro quando ainda estavam sendo definidas as orientações estratégicas que o grupo de empresários paulistas, novos proprietários da CTNP, a partir de 1944, daria à firma” (GONÇALVES, 1995, p. 52). Em 1946, foi ministro de Estado da Fazenda do governo Gaspar Dutra. Além disso, foi “fundador do Banco Mercantil de São Paulo e um dos maiores financistas do país” (CMNP, 1977, p. 97).

Já a participação do engenheiro Gastão de Mesquita Filho, como narra a história da ctnp/cmnp, é tida como das mais significativas. Formado em engenharia pela Escola Politécnica em 1919, participou do processo de aquisição das terras pela *Parana Plantations Limited*, entre 1924 e 1927, e foi diretor da CTNP/CMNP na década de 1940. A historiadora Wilma Kobayashi Mesquita (1995) comenta que, no início da década de 1920, Mesquita Filho foi responsável pela abertura e construção do trecho de 29 km da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, que ligaria Ourinhos a Cambará. Além disso, em janeiro de 1924, acompanhou a Missão Montagu ao Norte do Paraná.

Mesquita Filho conduziu a formação do grupo de acionistas para compra da Companhia e, posteriormente, consolidou a nova diretoria. A sociedade entre Gastão de Mesquita Filho e Gastão Vidigal deu-se por ocasião do anúncio da venda da Companhia de Terras Norte do Paraná pelos ingleses.

Além disso, com as mudanças políticas ocorridas no Brasil a partir de 1937, o governo apropriou-se das estradas de ferro, a exportação de capitais passou a ser severamente controlada e os impostos sobre os ganhos estrangeiros tornaram-se proibitivos. Em vista disso, os acionistas britânicos tinham dificuldades crescentes para receber os lucros dos investimentos feitos no Brasil (MONBEIG, 1984, p. 239-240).

O interesse de Gastão de Mesquita Filho na compra da CTNP é descrito no livro comemorativo do cinquentenário da CMNP como um fato casual, quase uma coincidência, enfatizando-se a

“naturalidade” com que os acontecimentos se desencadearam.

Um belo dia, em 1942, Gastão de Mesquita Filho visitava o Escritório Levy, em São Paulo, quando depara com uma das relações de companhias inglesas oferecidas à venda no Exterior, entre as quais figurava a Companhia de Terras Norte do Paraná. O engenheiro paulista imediatamente percebeu a magnífica oportunidade que se lhe oferecia, tanto assim que embarcou imediatamente para o Rio de Janeiro em busca do conselho e apoio financeiro do seu velho amigo Gastão Vidigal, que na ocasião ocupava o cargo de Diretor da Cechim, atual Cacex. (CMNP, 1977, p. 97).

Apesar da descrição tendenciosa que a CMNP faz sobre o rumo dos acontecimentos que levaram à aquisição da companhia, possivelmente Gastão de Mesquita Filho, justamente por circular em rodas importantes de informações, aguardava a oportunidade com atenção.

O Escritório Levy, mencionado no depoimento de Mesquita Filho, era de composição familiar e uma corretora que oferecia uma gama de serviços, além de publicar, em 1929, o *Boletim Comercial Levy*, em 1931, a *Revista Financeira Levy*, explorando o mercado de informações de câmbio, títulos e movimento bancário e ações. Em 1934, publicou a *Gazeta Mercantil Industrial e Financeira*, que deu origem ao atual jornal *Gazeta Mercantil* (LACHINI, 2000). O fato de Mesquita Filho “visitar” o Escritório Levy, em 1942, evidencia sua característica de negociante bem-informado e que, provavelmente, já esperava a “magnífica oportunidade”, conforme se observa na citação acima (CMNP, 1977, p. 97).

As negociações para aquisição da CTNP foram pactuadas por pessoas influentes da elite nacional. Políticos, empresários, advogados e engenheiros eram os personagens interessados na formação e desenvolvimento de novas infraestruturas urbanas e regionais no país. Esses empreendedores, combinados com a política nacional-desenvolvimentista, certamente acreditavam nas vantagens financeiras dos seus investimentos.

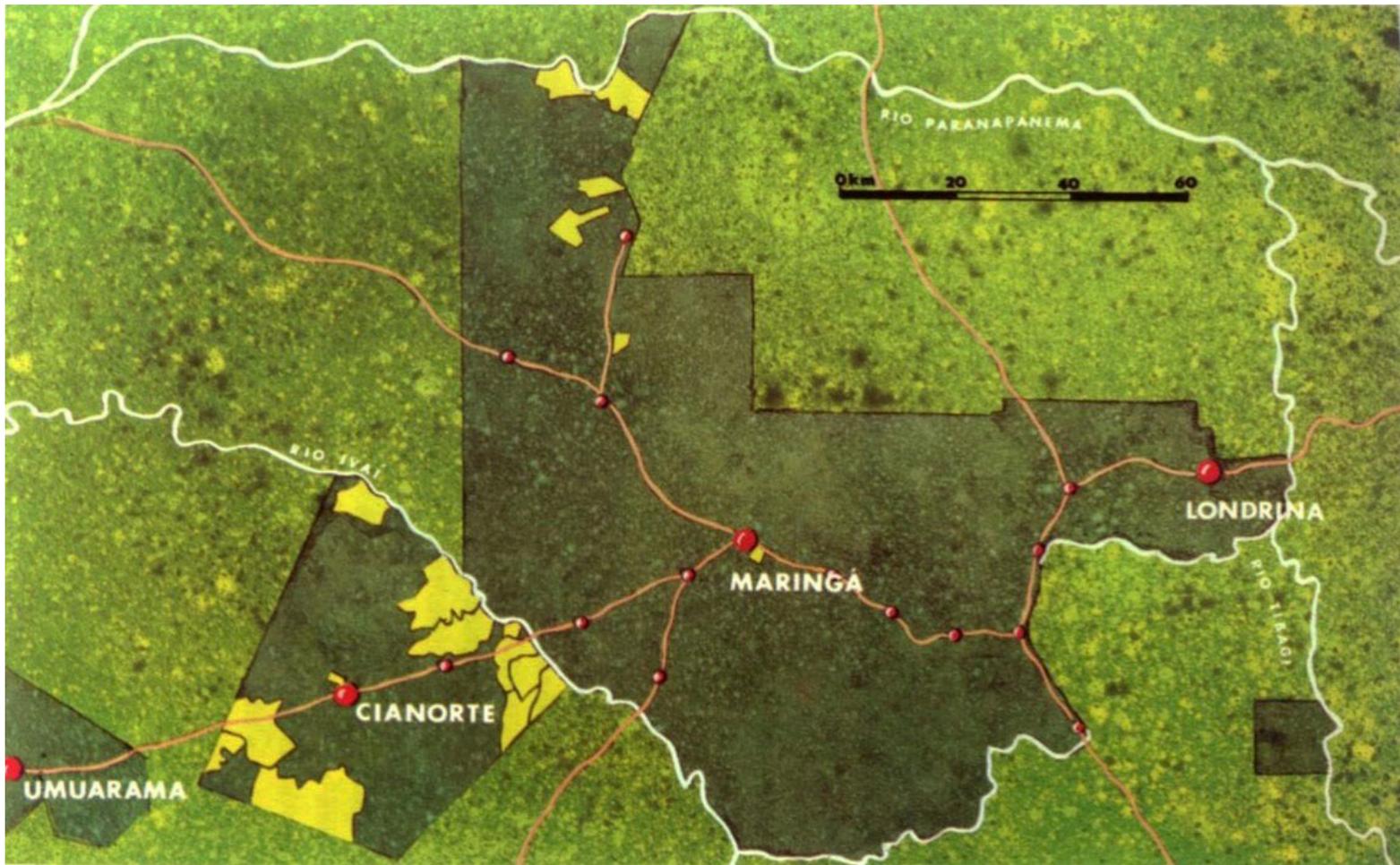


FIGURA 1  
 Figura mostrando a área de concessão da CTNP/CMNP, com a fundação dos núcleos principais.

O grupo perseguiu o objetivo de construir um eixo rodoferroviário, com a finalidade de facilitar o acesso a novas áreas e permitir o escoamento rápido e seguro à produção da região, além de assentar núcleos urbanos básicos de colonização ao longo do eixo rodoviário (ver FIGURA 1). Apesar de a construção do eixo rodoferroviário ser uma das estratégias da CTNP/CMNP, os obstáculos ao acesso de veículos automotores ao território, e mesmo de carroças, se evidenciam em inúmeros registros fotográficos, mostrando a dificuldade

que a floresta impunha inicialmente aos exploradores (ver FIGURA 2). As picadas abertas em meio à mata ainda levariam tempo para serem eixos de circulação e fluidez de pessoas e mercadorias eficientes. Quanto às estradas de ferro, sua expansão era uma medida indispensável nas novas diretrizes políticas e econômicas da década de 1930 no contexto nacional, com a Revolução de 1930 e com a ruptura com o Estado liberal (ANTUNES, 1982; PRADO JÚNIOR, 1971).



**FIGURA 2**  
Caminhões e  
carros atolados ao  
longo das estradas  
precárias do  
território do norte  
do Paraná.

Diante da acessibilidade terrestre precária, os serviços de táxi aéreo eram indispensáveis (ver FIGURA 3). De acordo com Marques (2003), a pista de pouso de Maringá foi inaugurada em 18 de setembro de 1949, bem como o Aeroclube. Dias e Gonçalves (2014, p. 170), ao mencionarem a atividade do advogado e empresário Jorge Ferreira Duque Estrada como proprietário de um táxi aéreo, explicam os motivos da necessidade da pista de pouso em Maringá:

Naquele tempo, a ferrovia que vinha de São Paulo só alcançava Apucarana. Por conta da precariedade das estradas, dos atoleiros, da poeira e de outros riscos, era uma temeridade viajar de ônibus, carro ou carroça. Aliás, dependendo de que lugar do Paraná se partia, era preciso ir a São Paulo para chegar ao norte do Estado. Por isso, o negócio do aeroplano rendia bem.



119

O Aeroporto de Maringá foi aberto em plena mata, como se vê pela foto. Nêle fazem escala os aviões da VASP, que mantêm uma linha regular para Maringá. O clichê mostra um dos aviões participantes da festa, pouco antes de decolar.

FIGURA 3

A presença da mata compondo o cenário urbano juntamente com a imagem do avião veiculado como símbolo do progresso, utilizado nas propagandas de promoção da cidade.

A Companhia tinha, portanto, grandes interesses na construção da pista de pouso e do Aeroclube. Verri (2003, p. 44) esclarece que o primeiro terminal de passageiros do aeroporto foi projetado pelo arquiteto Antonio Bellucci, em 1953, a pedido da companhia.

Assim, o cenário da cidade que se iniciava possuía elementos contrastantes na sua construção. Ao mesmo tempo em que a paisagem incluía estruturas de transporte de vanguarda para a época, como o aeroporto e os aviões, havia a dificuldade de acesso ao território norte paranaense por via terrestre. Para transpor esse obstáculo, a chegada da via férrea seria determinante.

No eixo rodoferroviário planejado pela CTNP/CMNP, inseriram-se inúmeras ramificações e nos cruzamentos localizaram-se as cidades. To-

dos os lotes eram articulados por caminhos e havia, nas proximidades, um centro comercial (MONBEIG, 1984). Os núcleos maiores distavam cerca de 100 km uns dos outros, e eram intercalados por núcleos menores, com população predominantemente rural. Algumas cidades foram previamente planejadas para se tornarem grandes centros regionais prestadores de serviços (MARINGÁ, 1996).

A fundação de cidades e a comercialização de pequenas e médias propriedades, vinculadas à construção de rodovias e ferrovias, foi parte integrante do amplo projeto de loteamento feito pela CTNP/CMNP. A definitiva demarcação da linha ferroviária no sentido nordeste-noroeste e o avanço da linha férrea determinaram a formação da rede regional (LUZ, 1997).

O núcleo urbano começou a se formar por volta de 1942 e implantou-se na rua que se formaria paralela à estrada de ferro, antecedendo em cinco anos a demarcação territorial da cidade pela implantação do projeto urbanístico. Da inauguração da primeira edificação, em 1942, à fundação da cidade, em 1947, instalaram-se pessoas e estabelecimentos diversos, e o núcleo urbano foi, por algum tempo, um centro mais desenvolvido que o posterior, feito a partir do plano urbano do engenheiro Jorge de Macedo Vieira em meados dos anos 1940.

France Luz (1997) evidencia que, diferentemente de cidades que se expandem a partir do núcleo inicial, o núcleo que ficou conhecido por Maringá Velho serviu apenas como suporte para a cidade concebida por meio do plano. Segundo a autora (1997, p. 7), essa condição deu a Maringá uma estruturação bastante adequada, considerando aspectos estruturais; afinal “muitos dos benefícios que as cidades mais antigas demoraram muito para usufruir, em Maringá foram instalados em poucos anos”. A ideia da CMNP era a de tornar efetivamente a cidade um marco dentro do processo de colonização realizado pela empresa. O controle da companhia era evidente, pois somente autorizava a construção no Maringá Velho

mediante uma carta dada pelo seu diretor, Sr. Alfredo Werner Nyffeller. A condição estabelecida era a de que haveria a dedicação a um dos ramos de atividade que o povoamento inicial requeria (comércio, secos e molhados, residências, bancos, entre outros) (CMNP, 1977; LUZ, 1997). Porém, a empresa não provia os núcleos com a infraestrutura básica necessária ao seu desenvolvimento, como pavimentação, abastecimento de água, energia elétrica, esgotamento sanitário e equipamentos públicos diversos. Caberia à municipalidade a tarefa de construir propriamente as condições iniciais para o uso público, que, em Maringá, foi dificultada pela própria CMNP ao se recusar a pagar os impostos sobre os lotes urbanos de sua propriedade<sup>5</sup> (DUQUE ESTRADA, 1961; DIAS, 2008).

Um panorama do que era o núcleo urbano na sua instalação e da falta de maiores cuidados com a sua implantação é evidenciado na seguinte assertiva de Gonçalves (2007): “Arruamento precário, desdenhando da geometria, com jeito de acampamento, mais parecendo um cenário de filme de faroeste do que um embrião de cidade” (GONÇALVES, 2007, p. 31) (ver FIGURAS 4 e 5). A diferença entre o plano urbano moderno e o núcleo provisório atestava-se inclusive na escolha do terreno.



FIGURA 4  
Foto mostrando a via principal que ligava Paranavaí a Campo Mourão (ou Apucarana), atual Avenida Brasil.



FIGURA 5  
As quadras do  
Maringá Velho.

O Maringá Velho instalara-se num local onde a topografia era mais acentuada, enquanto o sítio escolhido para ser o centro definitivo era plano e aguardava a demarcação da linha férrea, que teve papel preponderante.

De toda a forma, ali se marcava uma nova “boca de sertão”, de onde a companhia, além de comandar o desbravamento, administrava a construção de estradas de acesso, delimitava e loteava glebas. Até mesmo os serviços de construção da ferrovia passaram a ser dirigidos do local. Ao mesmo tempo, a população afluía para o novo patrimônio em busca de ocupação e aquisição de terras. O estímulo à vinda de moradores deu-se pela necessidade de apoio para a instalação da futura cidade. Porém a companhia limitou a expansão urbana a partir do Maringá Velho, que já assumia diversas atividades e serviços, intensificando o relacionamento entre a zona rural e o núcleo urbano. Os sitiantes, em vez de recorrerem a Apucarana, Mandaguari ou Marialva, passavam a utilizar o que oferecia o pequeno povoado (LUZ, 1997).

A via principal do Maringá Velho era a Avenida Brasil, que na verdade era parte da estrada que ligava Apucarana aos caminhos que levavam a

Campo Mourão e Paranavaí. Por ali passavam, segundo Luz, “[...] muitos condutores de varas de porcos” e, “[...] quando chovia, era quase impossível a comunicação com as cidades mais próximas” (LUZ, 1997, p. 131). O núcleo urbano era, portanto, um local de passagem que figurava como entreposto no caminho que interligava as cidades próximas, atendendo os sitiantes e servindo de apoio às atividades comandadas pela CMNP para a construção da nova cidade.

O Maringá Velho já tinha uma capela, cuja primeira missa foi celebrada no domingo da Páscoa de 1947 (ROBLES, 2007). A primeira escola construída chamava-se Casa Escolar do Maringá Velho, remontando ao ano de 1946. Em agosto de 1947, passou a denominar-se Escola Isolada do Maringá Velho (REIS, 2007; SCHAFFRATH, 2006).

France Luz (1997) assevera que as etapas do desenvolvimento de Maringá foram “queimadas” e que, portanto, o território passa “[...] quase da mata virgem para um traçado urbanístico e uma arquitetura arrojados” (LUZ, 1997, p. 7).

Depois do plano demarcado, a cidade se construiu sistematicamente alicerçada em processos que a institucionalizaram territorial e juridicamente. A

fundação da cidade deu-se no ano de 1947, porém a autorização para sua emancipação política aconteceu somente em 1951, que ocorreu com o início da primeira administração pública iniciada em dezembro de 1952 e marcada pela ruptura política entre o primeiro prefeito e a companhia.

A construção da linha ferroviária determinou a demarcação do plano e, conseqüentemente, da área do atual Novo Centro. Convém analisar os aspectos formais do plano e o seu alinhamento às referências teóricas de vanguarda dadas por seu autor e que levaram Maringá a se destacar no campo das cidades modernas.

### **O plano de Maringá: referências teóricas do engenheiro Vieira**

O plano de Maringá foi encomendado ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira no momento em que a companhia foi adquirida dos ingleses, entre 1943 e 1944. A possível proximidade entre Vieira e Gastão de Mesquita Filho pode ser uma das chaves para o entendimento da escolha deste profissional para a elaboração do plano inicial. Ou, então, a indicação pode ter-se dado de forma indireta, a partir de Prestes Maia<sup>6</sup>.

Gastão de Mesquita Filho foi contemporâneo de Jorge de Macedo Vieira na Escola Politécnica. Formando-se dois anos depois de Vieira, certamente era conhecedor das transformações que se davam na capital paulista e da reconhecida competência deste profissional.

Outra chave importante seria a amizade entre Jorge de Macedo Vieira e Francisco Prestes Maia, segundo Andrade *et al.* (1999). Além de amigos, Vieira e Prestes Maia formaram-se em engenharia na Escola Politécnica, no ano de 1917.

Embora a parceria entre Prestes Maia e Vieira tenha ocorrido em diversos trabalhos, não se encontram provas cabais de que o plano de Maringá tenha sido intermediado por Prestes Maia. O certo é que as indicações que levaram à escolha do autor do projeto da cidade se deram nas altas esferas das relações políticas da época, já que, como se viu, os empreendedores envolvidos circulavam em espaços importantes e influentes do cenário político nacional.

Junto com a elaboração do projeto de Maringá, Jorge de Macedo Vieira elaborou cálculos e plantas do trecho ferroviário entre Apucarana e Maringá, evidenciando-se sua participação no projeto no segundo e no terceiro trimestres de 1945. Os registros foram encontrados no arquivo do engenheiro, existente no Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo. O engenheiro teve uma intensa atividade profissional entre as décadas de 1920 e 1950, projetando mais de duas dezenas de loteamentos que, assim como as cidades que planejou, incorporavam soluções inovadoras, tendo como referência as propostas que se realizavam no exterior. Conforme o próprio engenheiro declara (VIEIRA, 1971), o fato de ter estagiado na Companhia City<sup>7</sup> enquanto era estudante e de, depois, ter sido contratado como engenheiro por ela, foram determinantes para o enfoque que deu à sua atuação profissional. A formação em Engenharia Civil dava-lhe condições para atuar em diversas especialidades, mas foi trabalhando na Companhia City que Vieira escolheu a sua; ou seja, o urbanismo.

Ao elaborar o projeto de Maringá, Vieira utiliza as ressonâncias de teorias e práticas da vanguarda da urbanística moderna vigente na Europa e na América. A historiadora Rosana Zanete Steinke (2002) assegura que a ideia de cidade-jardim de Ebenezer Howard<sup>8</sup> no plano de Maringá é evidente pelas características observadas no desenho formulado para a cidade, que considera efetivamente aspectos como o solo, as nascentes e o relevo; a hierarquização viária a partir da distribuição de avenidas estruturais em três larguras diferentes, com refúgios centrais e outras ruas de dimensões distintas para as principais, secundárias e de caráter residencial; zoneamentos diferenciados, englobando a zona central, que comportaria o centro cívico, a zona comercial principal, a zona industrial e a zona de armazéns, as zonas residenciais e as zonas verdes; a ideia de subúrbio verde autossuficiente voltado à vida comunitária; os bosques e as florestas naturais mantendo o aspecto paisagístico; o cinturão verde formado pelas chácaras ao redor limitando a

zona rural da zona urbana e criando um anel com intuito de integrá-las; os arruamentos evitando as altas declividades, facilitando a conservação das ruas e reduzindo o custo da sua manutenção. Porém a apropriação dos princípios *howardianos* desconsiderou radicalmente uma das bases conceituais da cidade-jardim, ou seja, o princípio de que a cidade deveria estar nas mãos de uma autoridade pública representativa. Vieira se sujeita às diversas encomendas feitas por investidores individuais, especuladores ou proprietários. No entanto, considera vários aspectos da obra de Raymond Unwin, presentes na sua obra *Town planning in practice*, de 1909, que defende o estudo bastante completo das condições locais em qualquer trabalho de desenvolvimento urbano, entre outras características, como a irregularidade do traçado, alternando-se, por vezes, com sua regularidade. A presença de parques era um dos elementos que conferia modernidade à cidade e Vieira reserva grandes áreas verdes no centro do seu plano para Maringá. Certamente, o engenheiro era conhecedor das obras de Frederick Law Olmsted, de seu artigo-conferência *Public parks and the enlargement of towns*, publicado em 1870, e de Jean Claude Nicolas Forestier em seu livro *Grandes villes et systèmes de parcs*, de 1908. Olmsted, juntamente com Calvert Vaux, projetaram o Central Park, de Nova York, inaugurado em 1857. Outra ressonância em relação à importância do sítio na conformação do traçado de Maringá seria a formulada por Camillo Sitte. Segundo Andrade (2004), as ressonâncias de Sitte no Brasil podem ser analisadas por duas vertentes, a sanitária de Saturnino de Brito e as influências vinculadas à atuação de Barry Parker, em São Paulo, de 1917 a 1919, contratado pela Companhia City, período em que Vieira estagiou na empresa. Já outro autor, Nelson Lewis (1916), cuja obra Vieira tinha em sua biblioteca, destaca a importância de se adaptar o sistema de vias à topografia, gerando ruas charmosas e com grande senso de arranjo. Defende a necessidade de continuidade das ruas por meio de conexões que não obstruam o movimento do trânsito, não significando um prolongamento em linha reta interminável.

O depoimento dado pelo engenheiro Vieira a respeito de seu plano para a cidade de Maringá é esclarecedor de suas intenções.

Eu pretendi, não sei se consegui, projetar uma cidade moderna. Uma cidade em que o traçado das ruas não obedecia ao xadrez que os portugueses nos ensinaram aqui, que nos deixaram aqui na colônia. Eu segui um processo moderno que era de acompanhar o terreno o mais possível. E a cidade já pré-traçada, o zoneamento estudado, com os seus parques, os seus lugares de lazer, os seus verdes todos caracterizados, [...] uma cidade completa com todos os predicados de uma cidade moderna. (VIEIRA, 1971).

Andrade e Cordovil (2008b) analisam que Vieira criou uma cidade moderna no sentido substantivo do termo, isto é, com uma forma diversa daquela das cidades tradicionais. A não adoção do traçado em xadrez e a adequação à topografia do sítio foram associados a um zoneamento funcional rigoroso, que definia com precisão as áreas residenciais e industriais, bem como delimitava o centro cívico e de comércio e serviços.

Há diversos elementos no plano de Maringá que podem ser relacionadas com as referências de Vieira na época em que atuou como urbanista. Nos limites deste texto, convém analisar o plano formalmente, destacando as referências conceituais que resultaram na forma do pátio de manobras e da estação ferroviária.

### **Aspectos formais do plano de Maringá**

Em linhas gerais, o plano urbanístico de Maringá possui, como principais diretrizes de implantação, o eixo da ferrovia e o eixo central que o corta transversalmente<sup>9</sup>. No plano formulado, verifica-se uma concepção fortemente permeada pela ideia de cidade-jardim, embora apenas formalmente, entre outras influências europeias e estadunidenses.

O eixo da ferrovia foi traçado no sentido Leste-Oeste, conforma-se na parte mais alta e plana do sítio, e, a partir do eixo, configuram-se as vias paralelas. O eixo central transversal à via férrea segue a mesma lógica do eixo da ferrovia, situan-

do-se no espigão que divide os dois córregos, Moscados e Cleópatra. Estes têm a vegetação nativa preservada e abrigam dois parques (ver FIGURA 6). Segundo Andrade e Cordovil (2008a), se observarmos a planta da cidade de Maringá, constatamos de que, à maneira de Goiânia, suas áreas centrais são concebidas de modo clássico, sempre articulando, a partir de um eixo principal, a estação ferroviária com o centro cívico propriamente, junto ao qual se implantariam os edifícios administrativos. Por outro lado, no projeto de Vieira para Maringá, apesar de levar em conta a movimentação do relevo, o traçado das ruas é feito conforme um desenho acentuadamente geométrico, que estabelece cuidadosa concórdia entre vias retas e vias curvas.

Embora tenha sido projetada para abrigar 200.000 habitantes em 50 anos, após 53 anos de sua fundação, ou seja, no ano 2000, Maringá possuía uma população de 288.653 habitantes (IBGE, 2000). O plano de Vieira desenvolveu-se em duas versões, atestados por peças gráficas reunidas por Cordovil (2010)<sup>0</sup>. A estação ferroviária e o pátio de manobras fizeram parte de uma importante centralidade que determinou um dos eixos principais da cidade, transversal à linha férrea nas duas versões do plano. Embora diversas áreas do plano tenham sofrido alterações da primeira versão até a sua efetiva demarcação, a área do pátio de manobras não teve mudança de planejamento de forma e manteve-se cumprindo a mesma função, demonstrando que foi um dos elementos definidores mais relevantes do desenho da cidade.

FIGURA 6  
Anteprojeto definitivo  
da cidade.



LEGENDA

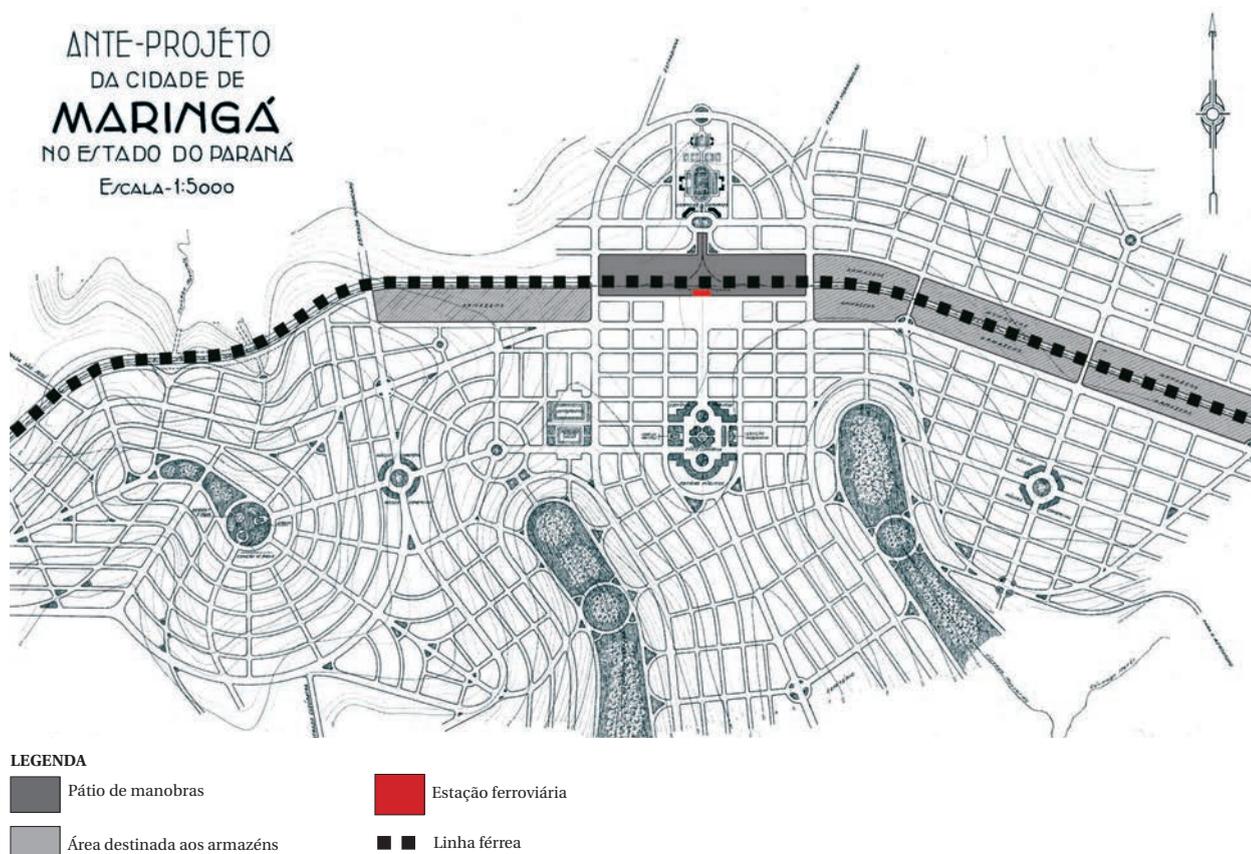
■ ■ Linha férrea      ■ Eixo transversal principal

Na primeira versão do plano (ver FIGURA 7), ainda não se demarcava a zona industrial e as duas reservas de floresta nativa nas margens dos dois córregos apresentavam-se menores do que as que se estabeleceram no projeto posterior, além de possuírem rotatórias e vias no seu interior. O pátio de manobras e a estação ferroviária ocuparam um local de destaque e de convergência tanto no traçado quanto na função atribuída, já que a chegada das pessoas à cidade dar-se-ia pela estação e o pátio seria fundamental para as manobras dos trens e seus vagões. A área destinada aos armazéns inseriu-se na maior parte da extensão da via férrea, demonstrando a vinculação dos locais de

armazenagem e estocagem de produtos com as possibilidades de escoamento a centros maiores por meio da ferrovia e das estradas de rodagem. A proximidade dos armazéns da linha férrea sugere o acesso mais facilitado para o carregamento dos produtos a serem transportados, inclusive com a possibilidade de desvios pontuais dos ramais ferroviários para o abastecimento.

Na segunda versão do plano (ver FIGURA 8), ou versão definitiva, há diversas alterações em relação à anterior, como a maior densificação, com o aumento do número de quadras. Também há um número maior de centros secundários, ou seja, alguns locais denominados como áreas

FIGURA 7  
Primeiro anteprojeto  
de Maringá com áreas  
destacadas.



de comércio no interior das zonas ou bairros, e a demarcação de equipamentos urbanos, entre os quais “escolas, hospitais, igrejas e asilos”, conforme a legenda e as indicações na planta. O zoneamento foi determinado e as zonas ficaram divididas em comercial, industrial e residenciais principal, popular e operária. O núcleo inicial do Maringá Velho, existente desde 1942, demarcou-se à esquerda. O traçado das ruas que partem do complexo esportivo, no alto da proposta e ao seu centro, assumiu uma configuração mais retilínea e sua área dilatou-se para a esquerda. O cemitério aparece no extremo sul do plano, no final da via que marca o divisor de águas entre os dois

parques. No alto da planta e à direita mostra-se a mudança de traçado da zona industrial, passando as vias a se conformarem diagonalmente. Tanto o pátio de manobras quanto a estação mantiveram-se no local, quer dizer, no centro geométrico do desenho, na área mais plana, direcionando o divisor de águas que tem sequência a partir do eixo transversal à via férrea, a atual Avenida Getúlio Vargas que segue para a Avenida Cerro Azul. As modificações que ocorreram deram-se adjacentes à área do pátio de manobras e estação ferroviária, como a praça principal defronte à estação ferroviária, que foi ampliada, e o centro cívico teve seu local e forma alterados.

FIGURA 8  
Anteprojeto do plano definitivo de Maringá com áreas destacadas.



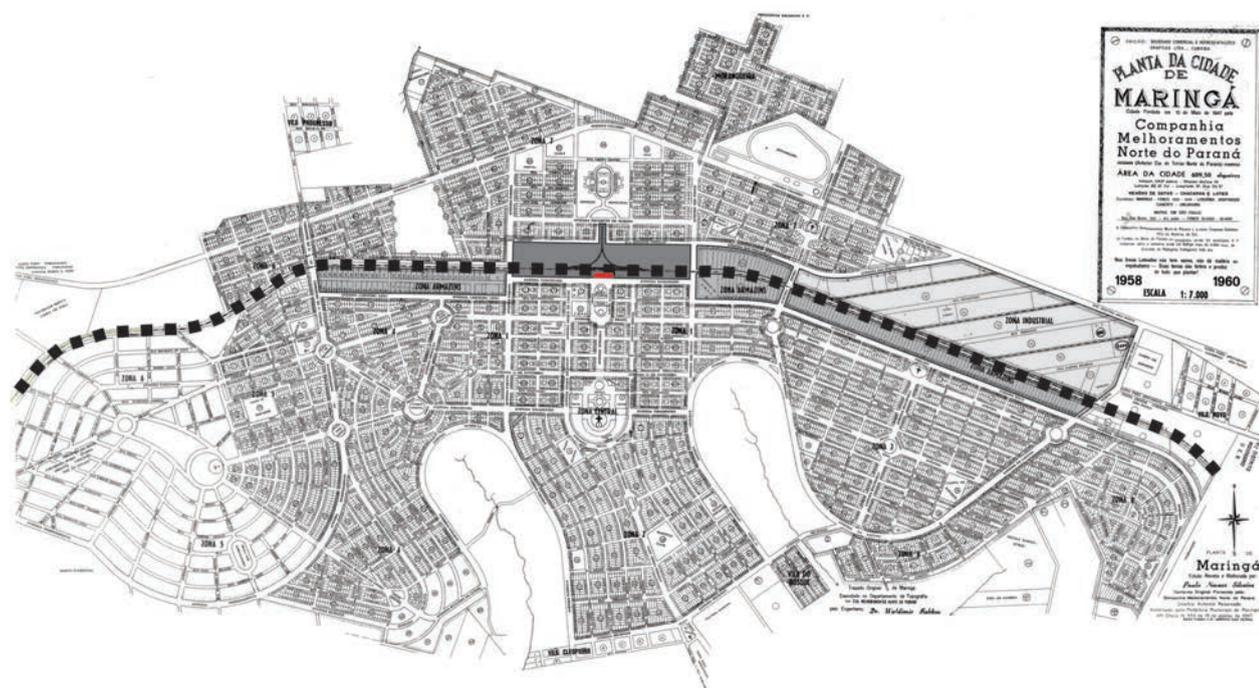
|   |                             |   |                     |   |              |
|---|-----------------------------|---|---------------------|---|--------------|
|  | Pátio de manobras           |  | Zona industrial     |  | Linha férrea |
|  | Área destinada aos armazéns |  | Estação ferroviária |   |              |

Embora as alterações de uma versão para a outra sejam pontuais, são significativas numa análise mais aprofundada. Os elementos definidores da concepção da cidade permanecem inalterados, quais sejam: a demarcação da linha férrea, do pátio de manobras e da estação ferroviária. Tais equipamentos determinaram a centralidade da cidade, na qual se propôs também uma praça que levaria ao centro cívico. Na efetivação do plano foi instalada a catedral neste ponto focal do eixo transversal à linha férrea que partia da estação ferroviária.

Na execução do plano, ou seja, na concretização do desenho, observamos a permanência dos ele-

mentos supracitados, como mostra a peça gráfica datada de 1957, ou seja, desenhada após 10 anos da demarcação do plano da cidade (ver FIGURA 9). Os elementos destacados se mantiveram como o planejado, reiterando a vinculação entre eles já observada. Em uma aproximação da área onde hoje está o Novo Centro, como observamos na FIGURA 10, é possível perceber que o pátio de manobras divide a porção central do plano, ao norte e ao sul, colocando-se entre equipamentos públicos de grande importância. A Norte implantou-se o complexo esportivo, denominado em planta de “estádio municipal”; e a Sul, a praça de chegada da estação ferroviária (a atual Praça Raposo

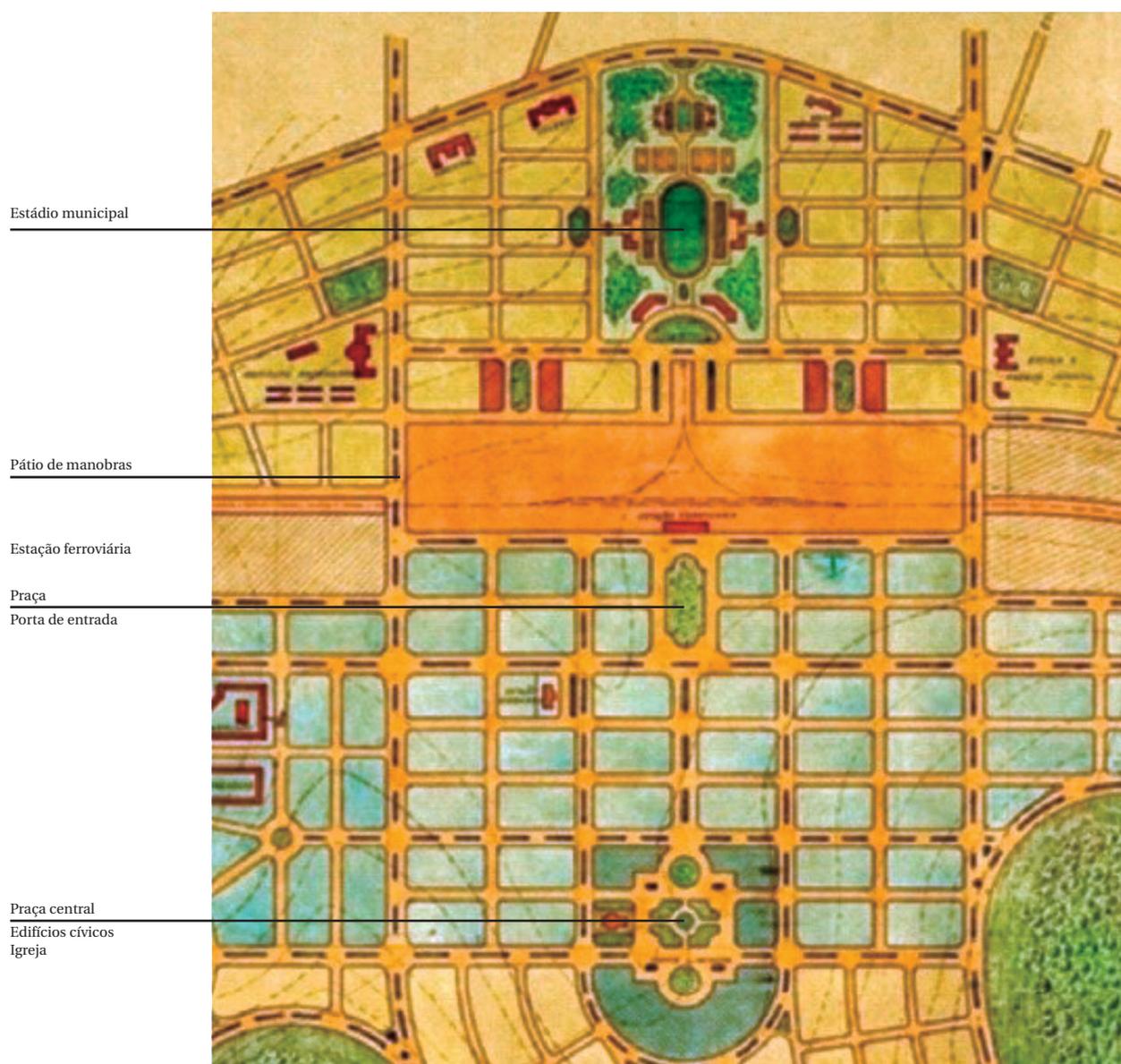
FIGURA 9  
A efetivação do plano de Maringá até 1957.



| LEGENDA   |                             |   |                     |   |              |
|---|-----------------------------|---|---------------------|---|--------------|
|  | Pátio de manobras           |  | Zona industrial     |  | Linha férrea |
|  | Área destinada aos armazéns |  | Estação ferroviária |   |              |

Tavares), o eixo transversal à linha férrea (atual Avenida Getúlio Vargas) e a área onde se implantou a catedral. Mais tarde, tal implantação seria um empecilho para a fluidez da circulação entre o Norte e o Sul da cidade, o que se constituiu em um dos argumentos para justificar a necessidade de alteração da função do pátio de manobras e a intersecção da área do pátio de manobras por meio de aberturas para continuidade das vias principais, quais sejam: as avenidas Duque de Caxias e Herval.

FIGURA 10  
Área central no  
plano de Maringá.





173

*A estação de Maringá fotografada na fase final de sua construção. Desde janeiro de 1954, há um ano, portanto, ela está recebendo regularmente os trens da R.V.P.S.C.*

MARINGÁ - 1955 - antiga estação da RVPSC;

FIGURA 11  
Estação ferroviária  
em 1955.

### As estações

A inauguração da estação ferroviária foi um fato marcante na estrutura da cidade (ver FIGURAS 11 e 12). Segundo Duque Estrada (1961), a chegada do primeiro trem de passageiros proveniente de Curitiba ocorreu no dia 31 de janeiro de 1954. A estação ferroviária marcava o eixo principal da cidade e representava o dinamismo econômico. A localização da estação ferroviária demonstra mais uma relação evidente que se verifica entre as recomendações de Raymond Unwin e o plano inicial de Maringá. Segundo Unwin (1984), a

estação ferroviária determina um centro de convergência e, portanto, deve localizar-se em um ponto de fácil acesso a todas as partes. No plano inicial de Maringá, a estação ferroviária localizou-se no eixo central transversal à via férrea, com acesso viário retilíneo à praça da igreja matriz e aos edifícios públicos. Defronte à estação, na posterior reformulação do plano, há a inserção de uma praça. Unwin destaca que tal praça deveria ser como uma espécie de sala de espera ao ar livre, a porta de entrada da cidade, que não deveria ser a praça central, mas, estar nos seus arredores.



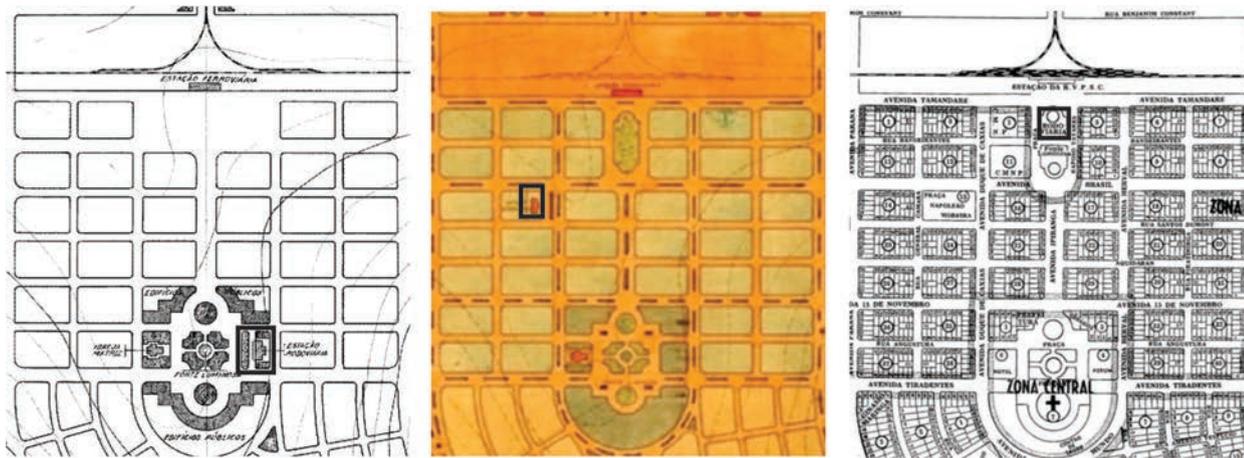
FIGURA 12  
Estação ferroviária  
em 1954.

A melhor disposição, de acordo com esse mesmo autor, seria a avenida central conduzindo à estação, e a sua praça diretamente ligada à outra onde se localizavam os edifícios públicos (ver figura 10) (UNWIN, 1984).

Apesar dessas recomendações e de o plano inicial seguir tais diretrizes, observa-se que, em 1960, a estação rodoviária localizava-se diante da estação ferroviária, com sua praça fronteira num lugar de destaque, sobrepujando a estação ferroviária e ocupando parte da praça planejada. A análise do deslocamento da estação rodoviária merece desta-

que, pois ocupa dois locais distintos nas propostas analisadas e, finalmente, implanta-se na praça da estação ferroviária na década de 1960.

No primeiro plano, a rodoviária situa-se em frente à igreja matriz. No segundo plano, desloca-se para o lado oeste, onde hoje se encontra a Praça Napoleão Moreira da Silva, ocupando todo o quarteirão. A estação rodoviária ocupou o local até o início dos anos 1960. A partir de 1961, a rodoviária localizou-se em frente à estação ferroviária, ocupando boa parte da praça (ver imagens da FIGURA 13).



LEGENDA

Localização da estação rodoviária

FIGURA 13  
 Imagens das três  
 localizações da  
 estação rodoviária.

A mudança da localização da estação vai ao encontro das recomendações de Unwin (1984), quando sugere certa flexibilidade ao projetista em relação às diretrizes gerais do plano, exercendo a maleabilidade ao tratar dos seus requisitos, condições e necessidades e lançando mão de certos obstáculos para destacar aqueles que surgem como mais importantes e definidores conforme se solicita. No caso da localização da estação rodoviária, Vieira busca adequá-la onde se possa garantir o tráfego fluido e de fácil acesso (ver FIGURA 14). A mudança de local pode ter-se dado por diversos motivos. Presumimos que um deles se justifique pelo conflito causado pelo fluxo contínuo e a convergência dos ônibus em uma praça de um eixo central transversal à via férrea com equipamentos públicos. Mas isso ainda não solucionava o problema, pois localizava a estação em uma área marcadamente comercial, em uma via de escoamento do tráfego, com grande fluxo de pessoas.

Na década de 1960, a rodoviária inseriu-se em um local de fácil acesso viário, com a opção de uma aproximação periférica, ou seja, por uma via onde os usos eram voltados para os armazéns industriais e não interferiam no fluxo central. Parece-nos ter sido a melhor solução (ver FIGURAS 15 e 16). Apesar de ter sido inaugurada em 1962, foi concluída somente em 1963, na gestão de João Paulino Vieira (1960-1964).

Paralelamente, o transporte rodoviário protagonizava importantes alterações nas estruturas urbanas e regionais brasileiras. Em Maringá, a estação rodoviária passou a ser um dos elementos mais importantes da estrutura urbana. Os autores Santos, Gonçalves e Macedo (2007, p. 2) explicam que a estação foi um “símbolo maior de progresso”, inserida no eixo principal da centralidade da cidade, defronte à estação ferroviária, e constantemente fotografada nas vistas da cidade, figurando como o edifício principal até a conclusão da construção da catedral, nos anos 1970.



FIGURA 14  
A rodoviária em 1957, na Praça Napoleão Moreira da Silva.



FIGURA 15  
Foto da estação rodoviária e sua praça central.



Estação rodoviária

Estação ferroviária

FIGURA 16  
Estações ferroviária e  
rodoviária em Maringá.

Em meados da década de 1970, o transporte de passageiros pela ferrovia foi encerrado. O papel estruturante da linha férrea como eixo de crescimento inicial da cidade não tinha mais motivo em continuar inserido no coração do centro urbano. A ferrovia, que antes era um sinal de progresso, agora se tornava um retrocesso. Era preciso adequar as estruturas urbanas para a reprodução mais fluida do capital. O pátio de manobras, antes um local de encontro, chegada e saída de pessoas, se transformava em um pesadelo para os fluxos diários de pessoas e de capital. Os eixos rodoviários tornavam-se os estruturadores do território. Como transporte de massas, os ônibus davam acesso à área central da cidade através da rodoviária implantada ainda na década de 1960, defronte à estação ferroviária existente (ver FIGURA 16). A rápida transformação da cidade fez com que novas necessidades se impusessem na área central, especialmente para a área da estação ferroviária e

do pátio de manobras, provocando as sucessivas demandas para mudança de sua função e, conseqüentemente, de sua forma.

### **O pátio de manobras no desenvolvimento da cidade<sup>11</sup>**

O crescimento populacional de Maringá e a expansão urbana tiveram conseqüências diretas na necessidade de reestruturação do pátio de manobras da ferrovia e na paulatina retirada dos trilhos do trem da superfície. A conformação de Maringá como um núcleo regional detentor de serviços secundários e terciários incentivou a migração de grande afluxo de população para a cidade, ainda que ela não possuísse estruturas suficientes para receber tal contingente populacional<sup>1</sup>. Nesse período, os municípios brasileiros revertiam a sua população rural em urbana e Maringá se destacou pela rápida urbanização, conforme a tabela 1:

| Ano  | Brasil     |            | Paraná    |           | Maringá |        |
|------|------------|------------|-----------|-----------|---------|--------|
|      | Urbana     | Rural      | Urbana    | Rural     | Urbana  | Rural  |
| 1940 | 12.880.128 | 28.356.133 | 302.272   | 934.004   | -       | -      |
| 1950 | 18.782.891 | 33.161.506 | 528.288   | 1.587.259 | 7.270   | 31.318 |
| 1960 | 31.533.681 | 38.657.689 | 1.310.969 | 2.952.752 | 47.592  | 56.539 |
| 1970 | 52.084.984 | 41.054.053 | 2.504.378 | 4.425.490 | 100.100 | 21.274 |
| 1980 | 80.437.327 | 38.573.725 | 4.472.506 | 3.157.343 | 160.689 | 7.550  |

TABELA 1  
População rural e urbana Brasil, Paraná e Maringá.

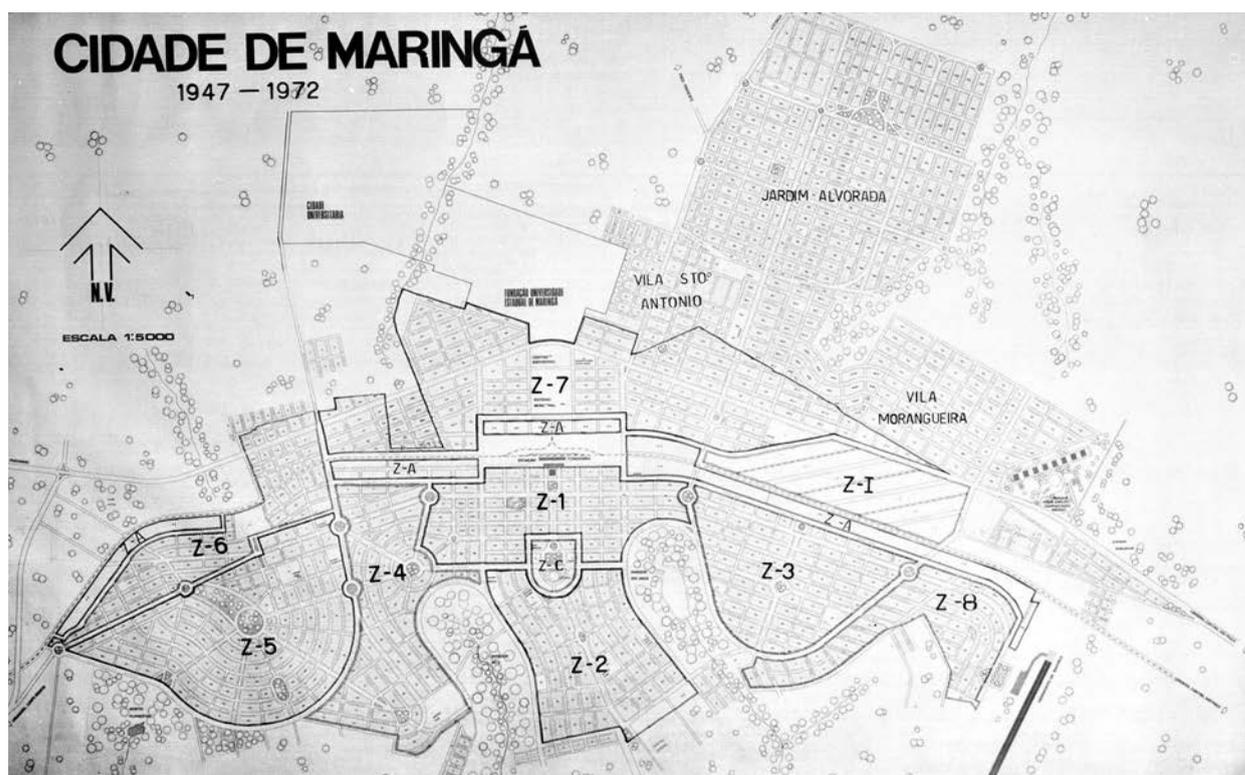


FIGURA 17  
Zonas no município de Maringá até 1972.

Os reflexos do incremento populacional fazia-se sentir no espaço urbano ao longo das décadas. Ainda na fase de implantação do plano de Vieira, o aumento do perímetro urbano ocorreu com loteamentos que não seguiam o traçado urbanístico do plano original, principalmente ao norte da linha ferroviária (ver FIGURA 17). Nunes (2016) demonstra que, antes mesmo da ocupação do plano da cidade, diversos loteamentos já surgiram para além dos limites urbanos.



FIGURA 18  
Expansão do município de Maringá na  
Avenida Colombo na década de 1970,  
destacada em linha tracejada branca.

A expansão ao norte da cidade transpôs a Avenida Colombo, via que havia sido projetada como limite do plano inicial da cidade (ver FIGURA 18). Esse fato fez com que as estruturas existentes na área central entrassem em conflito devido ao grande fluxo de veículos que passava no sentido Leste-Oeste todos os dias e à intensa circulação Norte-Sul proveniente do maior contingente de pessoas na área norte da cidade, a área expandida, em direção ao centro de Maringá. Nesse contexto, a cidade passou a ser dividida pela ferrovia (GRZECORCZYK, 2000).

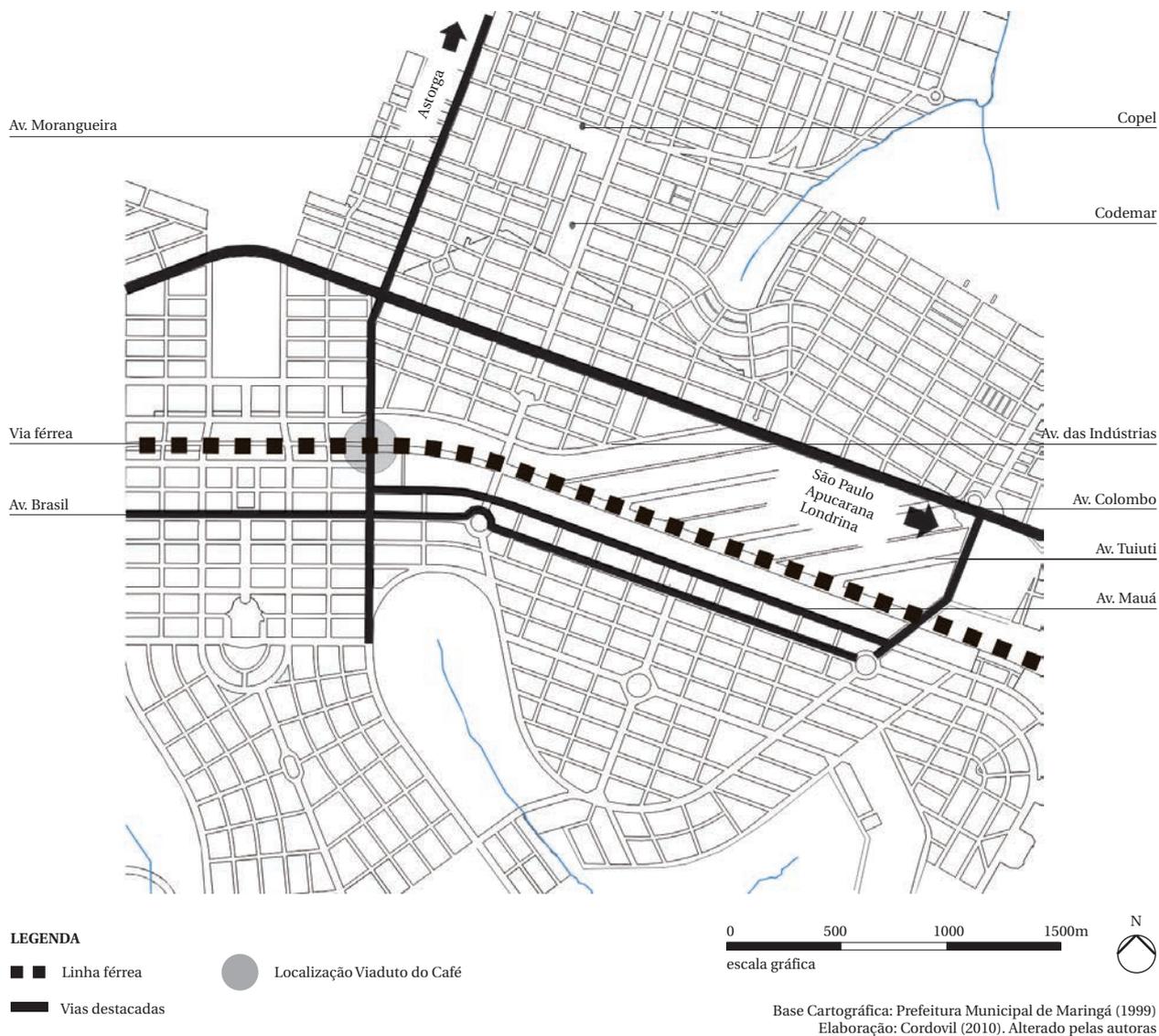
As problemáticas de tráfego na área central já haviam sido discutidas na elaboração do Plano Diretor em 1967, que apresentava uma preocupação com os possíveis conflitos com o pátio de manobras. A evidência de que as discussões eram recorrentes antes mesmo da elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade foi a construção de um ponto de passagem livre da linha férrea, denominado Viaduto do Café, na Avenida São Paulo, uma das avenidas que cortava a linha férrea no sentido Norte-Sul, a fim de amenizar os problemas de fluxos. O Viaduto do Café foi a



FIGURA 19  
Foto mostrando  
o Viaduto do  
Café concluído.

primeira grande obra no sistema viário de Maringá, com a clara intenção de liberar o fluxo na direção Norte-Sul, indicando, ainda na década de 1960, a necessidade de eficiência no funcionamento da cidade, que, certamente, sofria com as interrupções periódicas da passagem do trem. Foi uma obra que marcou a paisagem urbana pela dimensão estrutural e pelos materiais utilizados (ver FIGURAS 19 e 20). O engenheiro Luty Vicente Kasprowicz (1995) lembra que foi “a primeira obra de concreto aparente. Na época era um assombro

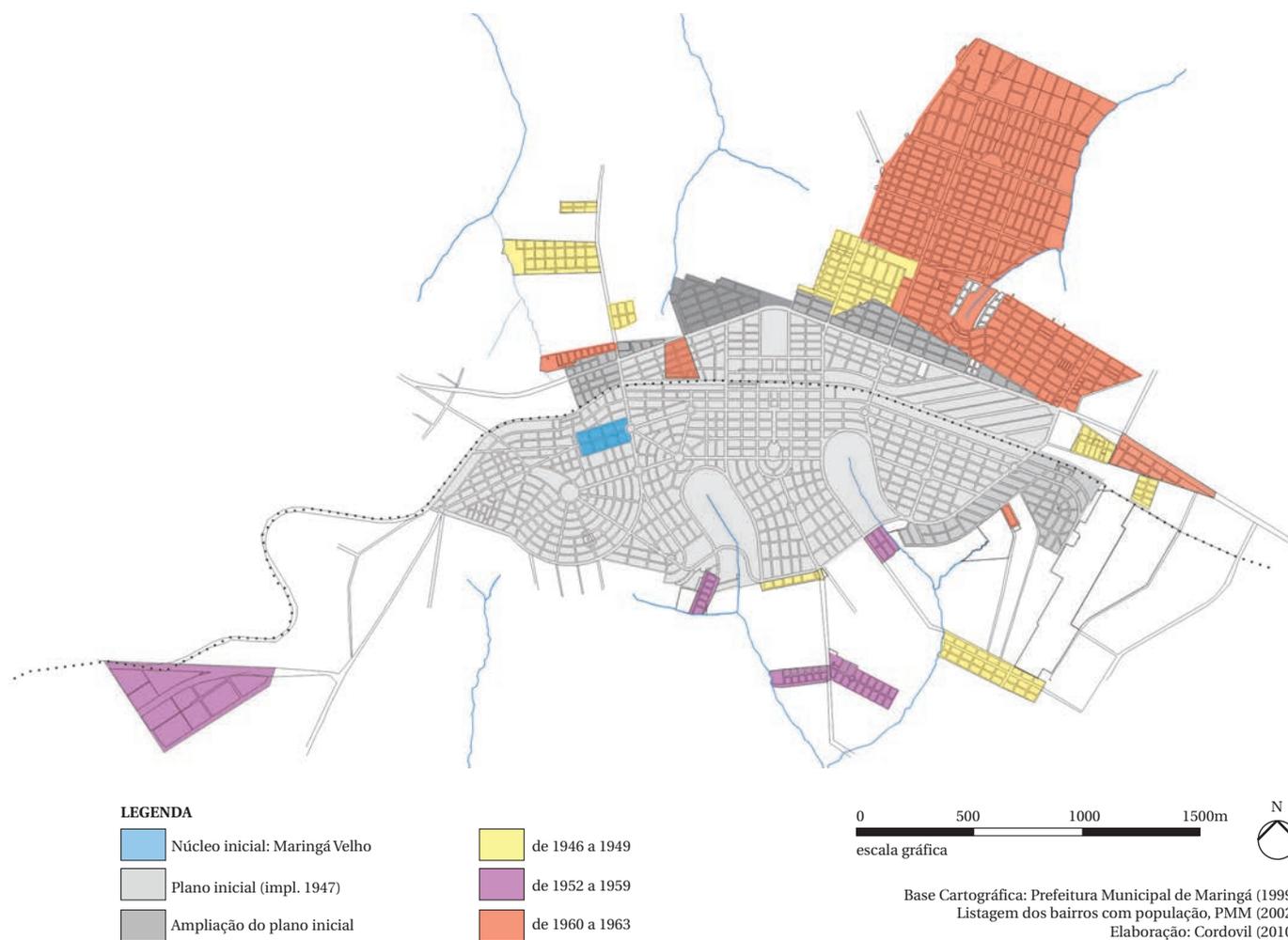
o concreto aparente, ninguém sabia o que era o concreto aparente. Sem dúvida foi uma obra bem avançada”. O início das obras do Viaduto do Café, na Avenida São Paulo, deu-se na primeira gestão de João Paulino (1960-1964), mas elas foram finalizadas na gestão seguinte, de Luiz Moreira de Carvalho (1964-1969). Segundo *O Jornal*, edição de 13 de março de 1966, a inauguração do viaduto deu-se no dia do 19º aniversário da cidade e contou com a presença do governador do estado, Paulo Cruz Pimentel (A FESTA [...], 1966).



**FIGURA 20**  
 A figura mostra a Avenida São Paulo em vermelho. O local onde está o círculo vermelho foi onde o Viaduto do Café foi construído.

Entretanto, os conflitos relacionados ao tráfego entre o Norte e o Sul da cidade não cessaram, mas sim se intensificaram a partir da década de 1970. O estabelecimento da Companhia de Desenvolvimento de Maringá (CODEMAR)<sup>13</sup>, e a criação da Universidade Estadual de Maringá (UEM), na zona norte da cidade, estimularam o crescimento da

população em seu entorno (GRZECORCZYK, 2000). Além disso, o estabelecimento da Vila Moranguieira e do bairro Jardim Alvorada no início da década de 1960 intensificou os fluxos entre o Norte e o Sul da cidade. Na FIGURA 21, é possível perceber que no período de 1960 a 1963 houve a abertura de grandes áreas loteadas ao norte do plano.



**FIGURA 21**  
Evolução dos loteamentos  
aprovados até 1963 em  
Maringá.

A modernização industrial e os novos produtos agrícolas presentes no Estado, como o milho e a soja, fizeram com que os armazéns, antes localizados na região central, próximos às instalações ferroviárias, fossem transferidos para outros locais da cidade. Entre esses locais, constavam os de maior área de terrenos e proximidade com ei-

xos estruturadores rodoviários, tal como o Parque Industrial II aprovado em 1975 (CORDOVIL, 2010), tornando obsoleta a área industrial no centro. O pátio de manobras tornava-se uma barreira para a cidade. A existência de apenas duas avenidas que cruzavam a linha férrea no centro de Maringá agravava essa situação (ver FIGURAS 22 e 23).



FIGURA 22  
Maringá na década de 1970  
com pátio de manobras,  
destacado em linha  
tracejada branca.



FIGURA 23  
Pátio de manobras e estação  
ferroviária na década de 1970  
e duas vias de passagens no  
centro destacados em linha  
tracejada branca.

A linha férrea é um obstáculo, principalmente na área central, onde até 1991 havia apenas duas passagens de ligação entre as duas partes da cidade. Embora a maior parte da população more ao Norte da cidade, percebemos que não ocorreu um deslocamento nas mesmas proporções de atividades comerciais, serviços e indústrias para gerar empregos ou mesmo atender ao consumo imediato daqueles que ali residiam. A maioria desta população desloca-se em direção ao setor sul, para trabalhar, comprar ou se utilizar dos serviços (GRZECORCZYK, 2000, p. 66).

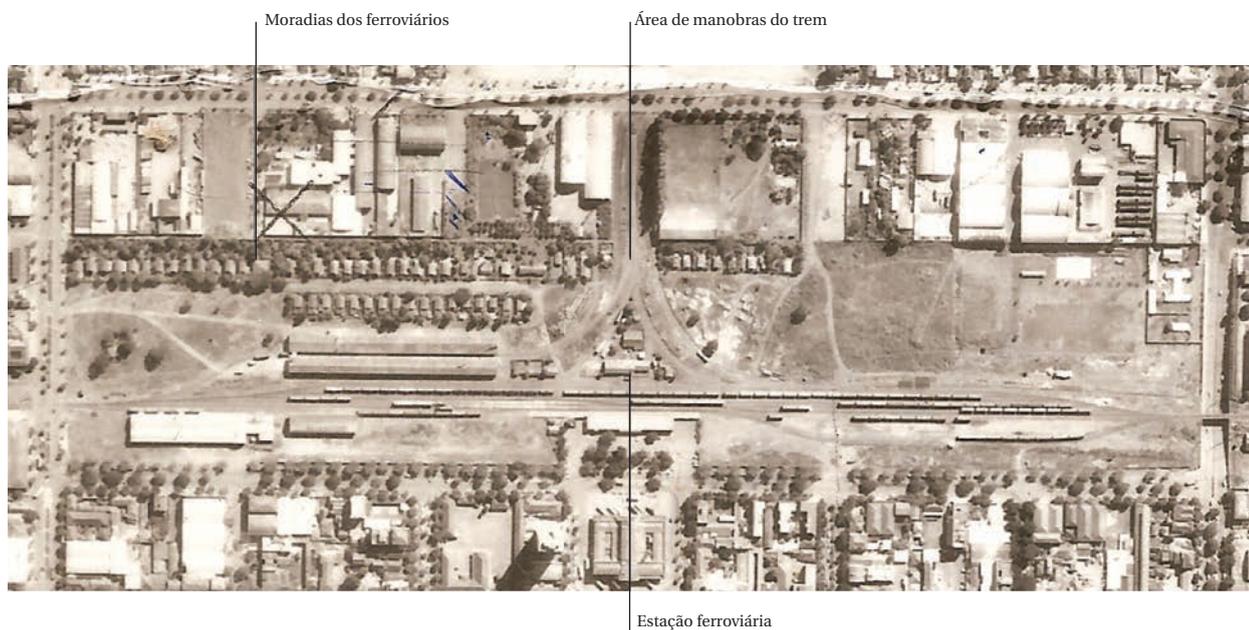


FIGURA 24  
Pátio de manobras e  
estação ferroviária na  
década de 1980.

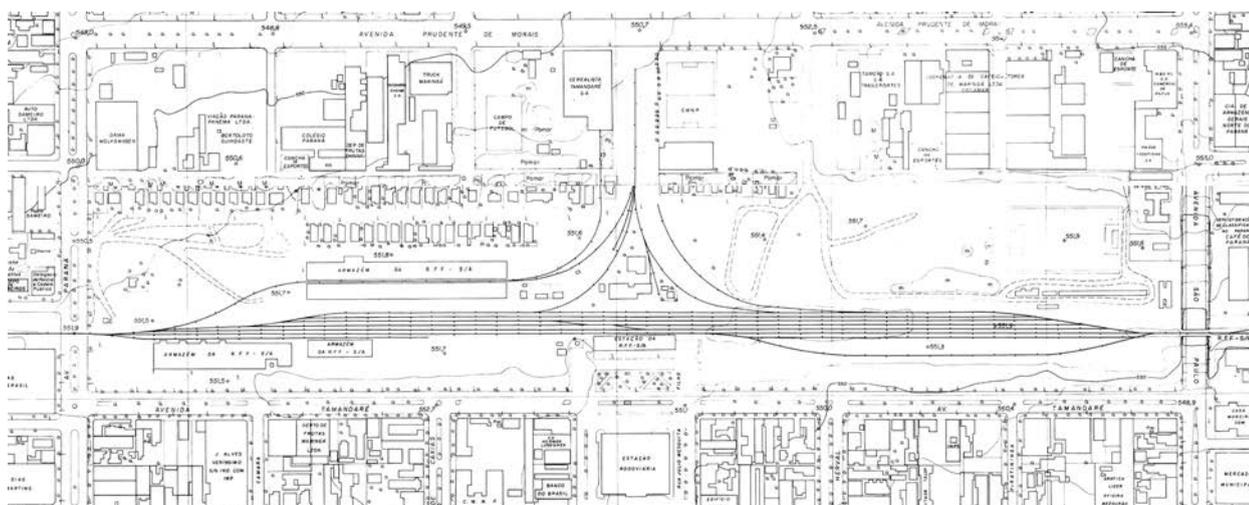


FIGURA 25  
Pátio de manobras  
e estação ferroviária  
no levantamento  
planialtimétrico  
de 1977.

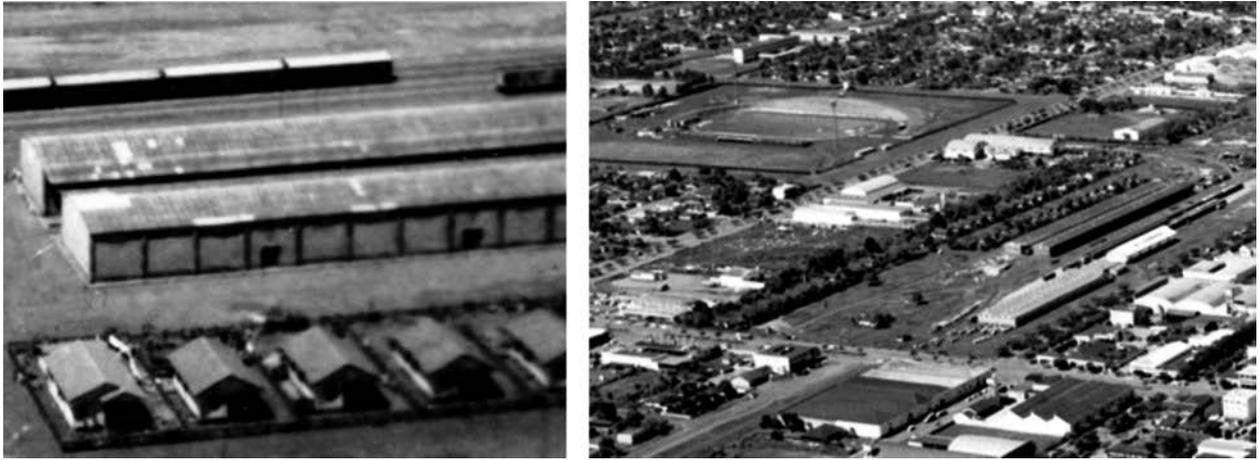


FIGURA 26  
Vila dos ferroviários na década de 1960 e 1980,  
respectivamente.

No início da década de 1980, a área do pátio de manobras e a estação ferroviária ainda se instalavam em um grande espaço na área central, que compreendia 206.600 m<sup>2</sup>. O entorno do pátio de manobras era caracterizado por uma ocupação de baixo gabarito e densidade, sendo que, na porção norte e leste, havia barracões industriais e, ao sul, pequenos comércios e serviços.

O espaço era cortado pela linha férrea e possuía sua área de manobras claramente definida por uma travessa entre os barracões. Ao centro da imagem (ver FIGURA 24), na porção posterior, é possível observar a estação ferroviária, principal porta de acesso à cidade. À esquerda superior havia um pequeno vilarejo de moradias de trabalhadores ferroviários com 60 famílias, distribuídas em 62 casas que haviam sido construídas ainda na década de 1960 (DEIXAR [...] 1991, p. 3). É possível visualizar também os caminhos demarcados pela passagem de pedestres na terra, os quais poderiam caracterizar áreas de uso intenso. Podemos observar esses elementos destacados no levantamento planialtimétrico encomendado ao Instituto de Terras e Cartografia do Governo do Paraná no ano de 1977 pelo então prefeito João Paulino Vieira Filho (ver FIGURA 25) e mais especificamente as residências dos ferroviários (ver FIGURA 26).

Até o início dos anos 1980, as problemáticas eram apresentadas destacando o pátio de manobras como um grande empecilho na estrutura urbana maringaense e reivindicando a sua reformulação. Além do Viaduto do Café, nenhuma outra ação foi empreendida nesse período para ampliar a fluidez do tráfego diante do intenso crescimento e da expansão da cidade, notadamente para o norte do plano inicial. Não somente a área do pátio, mas também o fluxo de trens, tornavam-se cada vez mais incompatíveis ao cotidiano urbano, com interrupções frequentes no trânsito entre Norte e Sul. A primeira iniciativa para viabilização da reestruturação da área central e reformulação do plano de Vieira foi o estabelecimento de uma empresa pública, de economia mista, denominada Urbamar – Urbanização de Maringá, no ano de 1985, na gestão de Said Ferreira (1983-1988). Tal empresa seria responsável pela gestão do processo de transformação do centro de Maringá. O primeiro edital de concorrência, que resultou em um contrato para a realização das obras, foi assinado entre a Urbamar e uma empreiteira nacionalmente conhecida, a Mendes Júnior, em abril de 1986, mesmo antes de existir um projeto urbanístico para a área, o qual seria apresentado somente em novembro do mesmo ano, de autoria do renomado arquiteto Oscar Niemeyer. O projeto seria conhecido como Projeto Ágora.

## Notas

<sup>1</sup> Na literatura econômica especializada, a década de 1980 ficou conhecida como “a década perdida”. Com exceção de períodos bem limitados em que os efeitos eram atenuados pela repercussão imediata e temporária de alguns planos de estabilização, a economia conviveu com a espiral inflacionária, que só foi domada em 1994, quando da implantação do Plano Real. A crise econômica pressionava o mercado e também as instituições e os orçamentos públicos.

<sup>2</sup> Este texto é baseado em trechos da tese de doutorado de Fabíola Cordovil (2010), e da dissertação de Jeanne Ferreira (2017), com dados de pesquisa atualizados.

<sup>3</sup> A digitalização do Projeto Ágora de Oscar Niemeyer (1986) consta no anexo A deste livro.

<sup>4</sup> Segundo Tomazi (1989), o Decreto federal n.139.688, de 11/02/1931, proibiu a plantação de novos cafezais; porém a medida não se aplicou às terras da companhia. Já Monbeig (1984) fala da proibição de novos plantios em novembro de 1932, quando houve o controle do tráfico interno e do comércio exterior, além de altas e numerosas taxas.

<sup>5</sup> A denominação Maringá Velho foi adotada pela população. O núcleo inicial foi nominado no masculino.

<sup>6</sup> Para mais detalhes sobre a dificuldade de cobrar impostos da companhia, ver Duque Estrada (1961).

Francisco Prestes Maia formou-se em Engenharia no ano de 1917 pela Escola Politécnica, foi prefeito de São Paulo de 1938 a 1945 e de 1961 a 1965, além de chefe da Secretaria de Viação e Obras da cidade de São Paulo entre 1926 e 1930.

<sup>7</sup> A Companhia City é uma empresa de urbanização fundada em Londres, com sede no Brasil desde 1912 responsável pelos projetos dos bairros Jardins em São Paulo, dentre outros no território nacional (COMPANHIA CITY, 2020).

<sup>8</sup> Ebenezer Howard publicou a obra intitulada **To-morrow: a peaceful path to real reform**, republicada em 1902 como **Garden cities of to-morrow** (ou Cidades-jardins de amanhã). Propôs as cidades sociais e autossustentáveis, aliando os benefícios da cidade e do campo. Na virada do século XIX para o XX, diversos estudiosos propunham modelos de cidade como alternativa à cidade industrial que recebia grandes fluxos populacionais em estruturas urbanas que não comportavam tal demanda, levando à convivência humana em áreas insalubres nas quais proliferavam doenças.

<sup>9</sup> O eixo transversal à linha férrea a que nos referimos é a atual Avenida Getúlio Vargas, inicialmente denominada de Avenida Ipiranga. Para maiores informações sobre a denominação das ruas de Maringá, sugerimos a leitura do capítulo 6 deste livro.

<sup>10</sup> Para aprofundamento sobre as referências e as alterações nas versões do plano de Maringá, consultar Cordovil (2010).

<sup>11</sup> Este item foi baseado na dissertação de mestrado Jeanne C. Versari Ferreira (2017) com alterações pontuais e atualização de dados.

<sup>12</sup> Para mais informações sobre a implantação das redes de infraestruturas na cidade de Maringá perante o processo de urbanização, ver Barbosa (2016).

<sup>13</sup> A CODEMAR era um órgão autônomo que fazia parte do sistema administrativo municipal, criada pela Lei n. 236/1962, em 14 de dezembro de 1962. A companhia era uma sociedade de economia mista, vinculado a ela havia o Fundo Municipa-

pal de Saneamento, instituído pela Lei n. 498/1966. No início da década de 1980, na segunda gestão de João Paulino (1977-1982), a Sanepar ganhou a concessão por 30 anos dos serviços de água e esgoto, incorporando a Codemar, transformada em Serviço Autárquico de Água e Esgoto, pela Lei n. 1.229/1978, ao seu patrimônio. A localização da Codemar se deu no lugar onde hoje está a Companhia de Saneamento do Paraná (SANE-PAR), e a Companhia Paranaense de Energia (COPEL).

## Fontes das imagens e tabela

FIGURA 1 CMNP (1977).

FIGURAS 2, 3, 4, 5, 11, 14, 15 e 17 Acervo do Museu da Bacia do Paraná (2017).

FIGURAS 6, 7, 8, 16, 18, 22 e 23 Acervo do Museu da Bacia do Paraná. (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 9 Acervo da Biblioteca Central da UEM apud Cordovil (2010). Alterado pelas autoras.

FIGURA 10 Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo apud Cordovil (2010). Alterado pelas autoras.

FIGURA 12 Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico / Prefeitura Municipal de Maringá (2017).

FIGURA 13 Primeira ilustração – Acervo do Museu da Bacia do Paraná/UEM (2017). Segunda ilustração – Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo (2010). Terceira ilustração – Acervo Biblioteca Central/UEM (2017). Alterados pelas autoras.

TABELA 1 IBGE, Censos demográficos (1940, 1950, 1960, 1970 e 1980).

FIGURA 19 Os 30 anos de história do Viaduto do Café, em Fernando (2011).

FIGURA 20 Mapa base da Prefeitura Municipal de Maringá (1999) apud Cordovil (2010).

FIGURA 21 Mapa base de Maringá (1999) e listagem dos bairros com população de Maringá (2002). Alterado por Cordovil (2010).

FIGURA 24 Laboratório de Geoprocessamento, Departamento de Engenharia Civil-UEM apud Ferreira (2017).

FIGURA 25 Acervo Cartografia Digital UEM apud Ferreira (2017).

FIGURA 26 Acervo Maringá Histórica e Acervo do Museu da Bacia do Paraná apud Ferreira (2017).

## Referências bibliográficas

A FESTA de aniversário foi toda alegria e esperança no futuro. **O Jornal**, Maringá, ano 1966, p. 02, 13 março 1966.

ANDRADE, C. R. M. *et al.* O urbanismo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira. **Catálogo da exposição**. IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, São Paulo, 1999.

ANDRADE, C. R. M. Ressonâncias sitteanas no urbanismo brasileiro. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA URBANA, I, 2004, Agudos. **Anais [...]**. Agudos, São Paulo: FAAC-UNESP. 2004. 1 CD-ROM.

ANDRADE, C. R. M.; CORDOUIL, F. C. de S. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.

Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, v. XII, n. 270 (53). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-53.htm>. Acesso em: 1 ago. 2008a.

ANDRADE, C. R. M.; CORDOVI, F. C. de S. O projeto moderno e a transformação da paisagem: a cidade de Maringá no noroeste paranaense. *In*: SEMINARIO APEC. La producción del conocimiento y los desafíos (in) sostenibles del mundo contemporáneo, XII, 2008, Barcelona. *Anais* [...]. Barcelona: APEC, 2008b. p. 47-56.

ANTUNES, R. **Classe operária, sindicatos e partidos no Brasil**: da Revolução de 30 até a Aliança Nacional Libertadora. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982.

BARBOSA, L. C. **As redes técnicas sanitárias na estruturação do território**: análise da cidade de Maringá-PR entre 1947-1980. 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.

CIA CITY. **Cia City**, c2018. Página inicial. Disponível em: <http://www.ciacity.com.br>. Acesso em: 7 abr. 2020.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. Publicação comemorativa do cinquentenário da CMNP. 2. ed. São Paulo: CMNP, 1977.

CORDOVI, F. C. de S. **A aventura planejada**: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

DEIXAR o centro desagradado ferroviários. **O Diário**. Maringá, 5 jan. 1991 p. 3.

DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado**: as eleições municipais em Maringá. Maringá: Clichetec, 2008.

DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. Jorge Ferreira Duque Estrada: Intérprete de Maringá. *In*: DUQUE ESTRADA, J. F. **Terra crua**. Reedição. Maringá: EDUEM, 2014.

DUQUE ESTRADA, J. F. **Terra crua**. Maringá: Edição do autor, 1961.

FERNANDO, M. Os 30 anos de história do Viaduto do Café. **Jornal Gazeta do Povo**, 16 dez. 2011. Seção Maringá Histórica. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/os-30-anos-de-historia-do-viaduto-do-cafe-aqe8rp8zv9fokix60605vpmxa/>. Acesso em: 20 jun. 2021.

FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná**: agentes, imagens e discursos. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

GONÇALVES, J. H. R. **História regional & ideologias**: em torno de algumas corografias políticas do norte-paranaense – 1930/1980. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1996.

GONÇALVES, J. H. R. Maringá: algumas facetas coloniais do projeto urbano. *In*: MACEDO, O.; CORDOVI, F.; REGO, R. **Pensar Maringá**: 60 anos de plano. Maringá: Massoni, 2007.

GONÇALVES, J. H. R. Quando a imagem publicitária vira evidência factual: versões e reversões do Norte do Paraná – 1930-1970. *In*: DIAS, R.; GONÇALVES, J.H.R. (COORD.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999, p. 88-121.

GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá**: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 1940**. Rio de Janeiro: IBGE, 1940.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 1950**. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 1960**. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 1970**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 1980**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Brasileiro de 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

KASPROWICZ, L. V. Sem título. [Entrevista concedida a] J. L. L. Leal. **Gerência de Patrimônio Histórico da PMM**, Projeto Memória da Prefeitura de Maringá, Maringá, 1 fita VHS, ago. 1995.

LACHINI, C. **Anábase**: história da Gazeta Mercantil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2000.

LEWIS, N. P. **The planning of the modern city**: a review of the principles governing city planning. New York: John Wiley & Sons, 1916.

LUZ, F. **O fenômeno urbano em uma zona pioneira**: Maringá. Maringá: Prefeitura Municipal, 1997.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico**. 2017.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Lista de bairros com área e população**. Maringá: Secretaria de Planejamento. Gráfica Municipal, 2002.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Mapa da cidade de Maringá**. Maringá: Secretaria de Planejamento. Gráfica Municipal, 1999.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Perfil da cidade de Maringá**. Secretaria de Planejamento. Maringá: Gráfica Municipal. 1996, 259 p.

MARQUES, R. C. O aeroporto na construção do espaço urbano regional: o caso de Maringá, PR. *In*: ENCONTRO TECNOLÓGICO DA ENGENHARIA E ARQUITETURA DE MARINGÁ, IV, 2003, Maringá, *Anais* [...]. Maringá: UEM, 2003. p. 133-141.

MESQUITA, V. K. Colonização e economia. *In*: CIOFFI et al. **Cianorte**. Sua história contada pelos pioneiros. Cianorte: Prefeitura Municipal, 1995.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1984.

NUNES, L. A. **Para além do plano de Jorge de Macedo Vieira**: a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963. 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.

PRADO JÚNIOR, C. [1945]. **História econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense. 1971.

- REIS, O. **A história em conta-gotas**. 1947-2004. Maringá. 2. ed. Maringá: Gráfica Primavera, 2007.
- ROBLES, Pe. O. **A igreja que brotou da mata**. Os cinquenta anos da diocese de Maringá. Maringá: Dentalpress, 2007.
- SANTOS, M. O.; GONÇALVES, J. H. R.; MACEDO, O. L.C. Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz: importância histórica e arquitetônica para Maringá, PR. *In: ENCONTRO TECNOLÓGICO DE ENGENHARIA CIVIL E ARQUITETURA*, VI, 2007, Maringá. **Anais [...]**. Maringá: UEM, 2007. 1 CD-ROM.
- SCHAFFRATH, M. dos A. S. A Escola Normal em Maringá-PR: o ensino público como projeto político. *In: LOMBARDI, J. C.; SAVIANI, D.; NASCIMENTO, M. I. M. Navegando pela história da educação brasileira*. Campinas: Graf. FE: HISTEDBR, 2006.
- STEINKE, R. Z. **Ruas curvas versus ruas retas**: na história das cidades, três projetos do Eng. Jorge de Macedo Vieira. 2002. 292f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002.
- TOMAZI, N. D. **Certeza de lucro e direito de propriedade**: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná. 1989. 254 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca, 1989.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo da Biblioteca Central**. 2017.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo do Museu da Bacia do Paraná**. 2017.
- UNWIN, R. **La practica del urbanismo** – una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
- VERRI JUNIOR, A. O arquiteto Bellucci e alguns marcos arquitetônicos na história de Maringá. *In: SZMRECSÁNYI, M. I.; ZANI, A. C. Arquitetura e cidade no Norte do Paraná*. São Paulo: FAUUSP/UEL, 2003.
- VIEIRA, J. de M. **Jorge de Macedo Vieira**: [Entrevista concedida à] Equipe do Serviço de Recursos Audiovisuais da Secretaria da Educação e Cultura de Maringá. Maringá: Prefeitura do Município, 1971. 1 cassete sonoro. [23 out. 1971].



# CAPÍTULO 2

## **Do Projeto Niemeyer à do espaço Centro de**

**Ágora de  
privatização  
pública: Novo  
Maringá**

# **Do Projeto Ágora de Niemeyer à privatização do espaço público: Novo Centro de Maringá**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL

Desde a sua concepção, a cidade de Maringá esteve atrelada à promoção imobiliária e ao mercado de terras, uma vez que foi fundada por uma companhia privada, como já apontado no texto anterior, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Nesse sentido, a cidade desenvolveu-se com a constituição de uma forte relação entre os agentes públicos e privados, muitas vezes com papéis sobrepostos na urbanização.

A estreita relação entre o poder público e o privado repercutiu na história urbana e, como veremos, com grande vigor nas propostas e ações para transformação do plano inicial de Maringá, a partir da década de 1980, na área central reservada para as instalações ferroviárias.

Em meados da década de 1970, o transporte de passageiros pela ferrovia foi encerrado. Na década de 1980, a área do pátio de manobras e a estação ferroviária mantinham-se instaladas em um grande espaço na área central de 206.600 m<sup>2</sup> apesar dessa localização não ter mais sentido para os novos ciclos econômicos. Diferentemente da década de 1940 quando foram demarcadas no plano inicial da cidade, a localização dessas estruturas ferroviárias em 1980 indicava um retrocesso para a reprodução do capital e para os fluxos urbanos, uma vez que os movimentos dos trens atrapalhavam o tráfego de pessoas e veículos (GRZEGORCZYK, 2000; CORDOVIL, 2016).

A primeira ação concreta do poder público para viabilizar a reestruturação da área central ocorreu em 1985, com a criação de uma empresa pública de economia mista denominada Urbanização de Maringá S/A, a Urbamar. Tal empresa seria responsável pela gestão do processo de transformação do centro de Maringá. Por intermédio da Urbamar, foram contratados a empreiteira Mendes Júnior e o arquiteto Oscar Niemeyer para promover uma mutação no pátio de manobras da ferrovia. Os anos se passaram, novos projetos foram desenhados para a área e muitas foram as disputas em torno desse espaço. O presente capítulo tem o objetivo de analisar esse processo e como o projeto de Oscar Niemeyer foi se transformando ao longo do tempo e resultando no que conhecemos hoje por Novo Centro de Maringá.

## **O terreno prometido para o pátio de manobras**

A principal proposta para a reestruturação da área central era a transferência do pátio de manobras para um local longínquo do centro urbano, e isso se concretizou no ano de 1991. Os antecedentes desse processo remetem à década de 1970, quando então prefeito Silvio Barros (1973-1977) assinou por meio da Lei n. 1.114/1976, a concessão de direito real de uso<sup>1</sup> de uma área no Distrito Industrial II para instalação de uma estação de transbordo para construção da Binacional Itaipu implantada em 1979. Havia uma cláusula de reversão do local com as benfeitorias implantadas. Essa área futuramente seria o destino do novo pátio de manobras (ver FIGURAS 1 e 2) (GRZEGORCZYK, 2000; CORDOVIL, 2010).

Nessa mesma gestão de Silvio Barros (1973-1977), um grupo responsável por desviar a linha férrea do centro de Londrina, cidade localizada a cerca de cem quilômetros de Maringá, contactou a municipalidade para discutir a possibilidade de retirada da ferrovia da área central. No entanto, nenhuma ação concreta do poder público ocorreu até o início da década de 1980 (GRZEGORCZYK, 2000).

Em 1984, na gestão do prefeito Said Felício Ferreira (1983-1988), conforme aponta Corrêa Junior (1988), uma iniciativa para buscar resolver a problemática de tráfego na área central foi o contato realizado entre o prefeito e a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Por meio do ofício n. 1.890/1984 do gabinete do prefeito, justificava-se a retirada da ferrovia da área central:

Justificativa de descentralização do Pátio de Manobras da Rede Ferroviária Federal S.A. [...] vimos expor alguns aspectos que gostaríamos que fossem observados e analisados por este órgão: - A continuidade do Sistema Viário: O prosseguimento do traçado das Avenidas Duque de Caxias e Herval unindo o Centro da cidade a **uma área ociosa e com um grande potencial econômico**; a maior racionalização dos acessos no que diz respeito à cidade tanto como à Uni-



FIGURA 1  
Localização do Pátio de transbordo da Itaipu.



FIGURA 2  
Pátio de transbordo da Itaipu.

versidade. – **A ampliação da área central:** incorporar a referida área ao atual Centro Comercial, diminuindo com isso o alto poder de especulação imobiliária detida pelos poucos proprietários de imóveis vagos na referida área; possibilidade de nossos estabelecimentos comerciais de grande porte virem a incrementar nosso comércio, consolidando a posição polarizadora que Maringá exerce na Região. – Aspecto Urbanístico: embora Maringá sendo uma cidade planejada e de uma existência recente, já encontramos alguns aspectos que necessitam de reformulação e correções. **Na área em questão, haveria a possibilidade de direcionar melhor e de tornar mais adequada a sua ocupação e expansão,** tendo com isso um melhor adequamento (*sic*) do meio ao usuário. – Aspectos legais: conforme escritura anexa, não vemos impedimentos legais, **haja visto a inexistência de cláusulas de reversão à entidade doadora na referida Escritura.** (CORRÊA JUNIOR, 1988, p.117-118, grifo nosso).

Os trechos que destacamos deixam clara a intenção do poder público ao entrar em contato com a RFFSA, o anseio pela transformação da área ferroviária. Era necessário abrir novas frentes de investimento e essa área já havia se tornado inadequada aos olhos da municipalidade, e por isso se propõe a “ampliação da área central”. Não havia possibilidade de readequação do existente para a prefeitura, ou seja, do edifício da ferroviária e de seus armazéns; era necessário abrir novos caminhos.

As novas frentes de investimentos não teriam impedimentos legais, como afirmou o prefeito Said Ferreira “haja visto a inexistência de cláusulas de reversão à entidade doadora na referida Escritura”. Nesse trecho, ele se refere à CMNP, que havia se apropriado do terreno público do pátio de manobras de posse da RFFSA<sup>2</sup> como um de seus bens, e havia assinado, em 05 de novembro de 1969, um documento que doava o terreno do pátio de manobras à Prefeitura Municipal de Maringá (PMM). Esse fato mais tarde se tornaria um dos

empecilhos para a transformação da área (CORRÊA JUNIOR, 1988).

Na época dos contatos realizados pelo então prefeito Said Ferreira com a RFFSA, diversas notícias circularam nos jornais, especulando quais seriam os próximos passos para a transformação da área. *O Diário do Norte do Paraná*, no dia 16 de março de 1985, apontava que o prefeito Said Ferreira já havia solicitado à Coordenação do Planejamento Urbano estudos para a transferência e ampliação do pátio de manobras de Maringá (GRZEGORCZYK, 2000). Meses depois foi divulgado o depoimento do então Secretário de Planejamento do Município, Remígio Fondazzi no jornal *O Diário* de 11 de junho de 1985:

A prefeitura não irá ter nenhum gasto, ela agirá apenas a nível de gestões entre a Rede, que quer vender a área central para conseguir recursos para a construção do novo pátio e **os empresários interessados na área do atual pátio, que aliás são muitos.** (FONDAZZI, 1985 *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 80, grifo nosso).

Nesse trecho destacado, podemos perceber que o setor imobiliário local já estava atento à transformação da área e à sua valorização. A proximidade com o centro existente garantia infraestrutura completa e incremento do valor fundiário, além de ser o *novo* símbolo de progresso da cidade e da região, ou seja, uma oportunidade para os investidores.

### **A criação da Urbanização de Maringá S/A**

Ainda no ano de 1985, um projeto de lei elaborado pelo Executivo municipal, propôs a criação de uma empresa para fazer a gestão do processo de transformação da área do pátio de manobras. A Lei n. 1.934, de 10 de outubro de 1985, que criou a Urbamar, foi aprovada com unanimidade em três reuniões da Câmara Municipal, ocorridas nos dias 31 de agosto, 1º e 3 de setembro de 1985. Tratava-se da criação de uma sociedade de economia mista,<sup>3</sup> que tinha o objetivo de viabilizar a remoção e a transferência do complexo ferroviário implantado no centro da cidade.

As sessões na Câmara dos Vereadores aprovaram, em regime de urgência, a criação da empresa que seria responsável pela reurbanização do Novo Centro. A pesquisa realizada no acervo das atas dessas sessões revelou uma série de questões interessantes para discussão da aprovação da lei da Urbamar. Na ocasião das reuniões de discussão da lei, o vereador Nereu Vidal Cesar sinalizou alguns pontos relacionados às obras que seriam construídas e que, segundo ele, foram discutidos em uma reunião anterior com entidades locais da área de construção:

Perguntamos, aqui deste Plenário, se os engenheiros de Maringá tinham condições de “bançar” esse empreendimento. Eles falaram que têm condições de fazer o empreendimento, mas não teriam condições de levantar os duzentos bilhões de cruzeiros que a obra necessita, porque primeiro será feita a obra, levando aproximadamente dois anos, e, posteriormente serão vendidos os terrenos. Então, as empresas não aguentariam “bançar” esses terrenos e também **não possuem condições nem de entrar na licitação da obra**, porque eles não têm capital social suficiente para enfrentar o edital de concorrência. (MARINGÁ, 1985a, p. 3, grifo nosso, aspas do redator da ata).

Esse depoimento do vereador revela que já havia uma forma de viabilização da transformação da área do pátio de manobras por meio do investimento em infraestruturas e a posterior venda dos terrenos para custeá-las. Além disso, já sinalizava a dificuldade que as empresas locais teriam em participar do processo de transformação como um todo. Portanto, desde o princípio, o setor imobiliário maringaense já estava ciente de que a sua participação na valorização da área do pátio de manobras seria custosa e assumiria riscos. Apesar do descontentamento das empresas locais de construção, o anseio pela transformação era o que movia os legisladores naquele momento. Observando as palavras do vereador supracitado e de outro, Orides Angeli, parece evidente que aquele momento era propício politicamente para

promover as mudanças na área central da cidade. Afirma Nereu Vidal Cesar:

Nós vamos tomar hoje uma decisão que colocará a cidade de Maringá em relevo perante a Nação Brasileira, porque, em caso algum, nós vimos uma cidade conseguir tirar, em paz e com o desenvolvimento do município não sendo ameaçado, a sua rede ferroviária do centro, e nós queremos fazer isto. Então, tenho que vir aqui elogiar, desde o Ministro dos Transportes, passando pelo Governador do Estado do Paraná<sup>4</sup>, que está dando todo o aval a esse benefício [...]. (MARINGÁ, 1985a, p. 19).

Reitera Orides Angeli:

[...] Veja bem, tirar esse pátio de manobras do centro da cidade é uma condição “sine qua non” para o seu embelezamento, para a sua segurança e, enfim, uma série de outras coisas. A oportunidade é agora e nós não podemos perder tempo, pois há disposição favorável em toda a área governamental na escala federal, há, também, intenção dos nossos Deputados em referendar. (MARINGÁ, 1985a, p. 8, aspas do redator da ata).

Nesse momento, entre os vereadores, já se discutia a possibilidade de uma possível empresa para a execução das obras. Nas palavras do vereador Mário Massao Hossokawa, “[...] é preciso que nós aprovemos esse projeto com a máxima urgência, porque, no momento, a Rede Ferroviária Federal tem interesses em realizar essa permuta de terrenos, bem como a Mendes Júnior está plenamente interessada em absorver os trabalhos” (MARINGÁ, 1985a, p. 17). Além dele, o vereador Claudinei José Vecchi também apontou:

O Município não disporá de nenhum recurso financeiro e todo o terreno a ser urbanizado, constituído por oito alqueires aproximadamente, será doado à Construtora Mendes Júnior, de Belo Horizonte, que, por sua vez, executará as melhorias a serem contratadas, cujo plano se constitui em realizações faraônicas que, sem dúvida alguma, deixará na história a atual Administração Municipal. (MARINGÁ, 1985a, p. 6).

Portanto, juntamente com as discussões para a aprovação da empresa Urbamar, já se cogitava a construtora que executaria a obra antes mesmo da empresa gestora ser aprovada e do edital de concorrência ser publicado. Esse fato leva a suspeitar que o edital que foi posteriormente elaborado para concorrência da execução das obras tenha sido direcionado para a referida construtora. O edital de concorrência para as obras ainda será discutido neste texto, mas antes precisamos apontar outras questões sobre a lei que aprovou a Urbamar e os recursos da empresa.

A Lei n. 1.934/1985, que previa a criação da Urbamar, apontava “como única finalidade viabilizar a remoção e transferência do complexo ferroviário existente sobre a área de 206.600 m<sup>2</sup>, situada na quadra no 51-A, da Zona 1, da cidade de Maringá (MARINGÁ, 1985b)<sup>5</sup>. Grzegorzcyk (2000) destaca que, com isso, o poder público assumiria a condição de empreendedor e incorporador ao mesmo tempo ao transformar a área central da cidade, ou seja, o próprio especulador imobiliário, como destaca o autor no seguinte trecho:

Geralmente os agentes imobiliários aproveitam-se das vantagens de antecipar-se na aquisição de áreas que receberão investimentos públicos; portanto, procurar obter ganhos especulativos em áreas beneficiadas com obras de infraestrutura [...] Porém, no caso da cidade de Maringá, o poder público pretendia substituir o empreendedor privado e, ele próprio, realizar a especulação, pois esperava vender a idéia (sic) do projeto aos empreendedores privados para que estes construíssem as obras com seus recursos e, se ressarcissem com a venda das edificações. (GRZEGORCZYK, 2000, p. 123-124).

### **Os recursos da Urbamar**

Os recursos necessários para a remoção das instalações ferroviárias deveriam ser de responsabilidade da Urbamar ou de empresas terceirizadas, o município não seria responsável por nenhum encargo:

Art. 3º – Na consecução de seus objetivos e finalidades, compete à Sociedade a execução, direta ou indireta, dos serviços públicos necessários às implantações previstas na presente Lei, na qualidade de Concessionária de Serviços Públicos, ficando expressamente autorizada à efetivação das concessões pelo Executivo Municipal.

Art. 4º – a URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A terá personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa. (MARINGÁ, 1985b, n. p.).

Entretanto, notamos que está previsto nessa mesma lei que a Prefeitura de Maringá interfira financeiramente na criação da sociedade mista, em seu capital social e no desenvolvimento de seus trabalhos:

Art. 6º – O capital social da URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A será de Cr\$ 5.000.000.000 (cinco bilhões de cruzeiros), dividido em 500.000 (quinhentas mil ações ordinárias nominativas, no valor unitário de Cr\$ 10.000 (dez mil cruzeiros). Cada ação corresponderá a 1 (um) voto nas deliberações da Assembleia Geral. [...]

Art. 9º – Além do capital a que se refere o artigo anterior, a URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A poderá dispor dos seguintes recursos:

- a) receita tributária do Município, até 5% (cinco por cento);
- b) operações de créditos vinculados à execução de projetos;
- c) verbas orçamentárias especificamente destinadas;
- d) doações e legados;
- e) receitas provenientes da execução de suas finalidades;
- f) dotações federais ou estaduais destinadas ao desenvolvimento urbanístico, habitacional e industrial do Município de Maringá. (MARINGÁ, 1985b, n. p.).

Além disso, essa lei direciona garantia aos pagamentos de operações de créditos e avais, pelo município, para as respectivas transações sem um limite pré-definido. Portanto, o Legislativo municipal oferecia ao Executivo a total liberdade de

aprovação de orçamentos adicionais, um “cheque em branco”, segundo Corrêa Junior (1988, p. 75). Ou seja, o Legislativo dava aval ao Executivo para suplementação de orçamento para a Urbamar.

Apesar disso, a afirmação de que obras não seriam arcadas com verbas do município e sim com recursos próprios das empresas contratadas pela Urbamar foi uma das justificativas divulgadas pela imprensa local para a aprovação da criação da empresa e convencimento da população e do Legislativo local pela transformação da área central. O primeiro passo da Urbamar para a transformação da área foi a assinatura de um Protocolo de Intenções entre a RFFSA e a Prefeitura Municipal para a permuta do terreno prometido para a instalação do novo pátio de manobras, como destacamos anteriormente. Nesse Protocolo de Intenções, assinado em 19 de outubro de 1985, ficou estabelecido que deveriam ser construídos pela Prefeitura Municipal, na nova área de manobras, os elementos ferroviários existentes no pátio antigo:

3.1.1. - Na oportunidade da assinatura da permuta, a MM [Município de Maringá] apresentará a competente Lei autorizativa. 3.2 **Construir, às suas expensas, as linhas ferroviárias que constarem do projeto executivo, bem como edifícios e moradias.** Construções à operação do novo pátio de Maringá, com áreas equivalentes ao atual Pátio Central de Maringá, além das instalações recreativas nos mol-des das lá existentes. (URBAMAR, 1985, n.p., grifo nosso).

Como vimos, o que se divulgava é que tais obras citadas não dariam custo algum ao município. No entanto, ocultava-se o fato de que, na realidade, a Prefeitura de Maringá poderia financiar sim, mesmo que de forma indireta, a sociedade de economia mista criada para a execução das obras. A Lei n. 1.998/1986, que altera a primeira lei da Urbamar, revela esse fato, definindo a inserção do orçamento da empresa no do Município:

Art. 3º – O artigo 15, da Lei Municipal nº 1.934, de 10 de outubro de 1985, passa a se configurar com a seguinte redação:

Art. 15 – A Urbanização de Maringá S.A. submeterá o seu orçamento anual à aprovação do Chefe do Executivo Municipal, que, por sua vez, o remeterá ao Legislativo Municipal, **simultaneamente, com o orçamento do Município de Maringá.** (MARINGÁ, 1986, n. p., grifo nosso).

### **A contratação da construtora Mendes Júnior**

Desde a criação da Urbamar em 1985, muitas foram as especulações sobre o pátio de manobras e a sua reestruturação. Um dos principais atores do processo, a Prefeitura Municipal de Maringá, havia elencado três fatores a respeito do novo projeto para a área central, com a finalidade de atrair o interesse popular e divulgar o progresso: a) a ideia de que o projeto se sustentaria sem gastos adicionais da prefeitura; b) a continuidade de duas avenidas que supririam parte da ligação entre o norte e sul da cidade; e c) a caracterização da área central como um futuro grande centro comercial. Com esse último aspecto, buscava-se garantir o apoio popular com a justificativa de que a oferta de empregos aumentaria nos setores de comércio e de serviços (GRZEGORCZYK, 2000).

Apesar de parecer um cenário favorável para o setor de construção civil na cidade de Maringá, veremos que muitos conflitos surgirão com as construtoras locais. As exigências impostas pelo edital de concorrência n. 001/1986, como a exigência de bancar as obras com recursos próprios e experiência em obras de ferrovias, levaram ao descontentamento dos agentes construtores locais. Eles não conseguiriam pagar pelas obras da área do pátio de manobras que deveriam ser bancadas pela empresa vencedora do concurso, e não tinham acervo suficiente para concorrer. Além disso, não poderiam se consorciar com outra construtora, conforme definia o edital.

As previsões dos vereadores nas sessões da câmara que criaram a Urbamar se confirmaram. Em 30 de abril de 1986, uma comissão designada pela Urbamar decidiu que a Mendes Júnior S/A era vencedora.

Apesar de a posse dos terrenos do pátio de manobras ainda não ser da Urbamar, fato que ocorreria somente em 1987<sup>6</sup>, a empresa assinou o contrato para as obras com a empreiteira Mendes Júnior.<sup>7</sup> A lógica da contratação não seguia os moldes da incorporação tradicional, em que os agentes imobiliários investem em terras que irão receber obras de infraestrutura, para então lucrarem com a especulação e a renda da terra (GRZEGORCZYK, 2000). Nesse caso, conforme previa o Edital n. 001/1986, seria realizada a “venda” do projeto para construtores privados, concedendo o direito de somente utilizar os terrenos públicos, ou seja, o direito de construção, sem alienar a terra, que permaneceria pública. O lucro do empreendedor privado seria extraído da venda desses espaços construídos. Essa forma de incorporação era uma novidade no cenário nacional, dialogando com o conceito de separação do direito de construir e de propriedade, já presente no cenário internacional na década de 1970<sup>8</sup> e que tem como marco no Brasil a Carta de Embu de 1976<sup>9</sup>.

Ao nos atentarmos ao contrato da Urbamar com a Mendes Júnior, vemos que havia brechas nas possibilidades de financiamento das obras, sendo que a Prefeitura poderia financiá-las. Nesse contexto, considerando o aval dado pela lei da Urbamar ao poder Executivo, a nossa suspeita recai no fato de que o pagamento da totalidade ou da maioria das obras por parte da municipalidade, e não da empresa que seria contratada, já era premeditado:

3.5 RECURSOS – recursos financeiros serão provenientes da incorporação que a URBAMAR fará com os bens remanescentes da permuta pactuada entre o Município de Maringá e a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA [...]

3.6.4 A URBAMAR autorizará à Contratada, na data da vigência do Contrato, a **emissão de uma fatura no valor de 10% do valor total da 1ª Fase** [reajustado de acordo com a variação integral da Obrigação do Tesouro Nacional], para fazer face às despesas de mobilização de equipamentos e operação e manutenção do canteiro durante o período de obra. (CORRÊA JUNIOR, 1988, p.88, grifo nosso).

Portanto, até o final do ano de 1986, a única ação concreta realizada pela municipalidade foi a contratação da construtora Mendes Júnior. Isso não acarretava que o empreendimento utilizasse recursos próprios da incorporadora para bancar as obras. Como vimos, parte desses custos poderia ser bancada pela própria prefeitura de Maringá, diferentemente do que havia sido anunciado pela municipalidade.

É evidente que, ao firmar o contrato com uma empresa não local, a Urbamar havia desagradado os construtores sediados no município. As pressões desses grupos se intensificaram ano após ano e, como discutiremos no decorrer do texto, os empreendedores locais ganharam força política suficiente para promover mudanças nas propostas de reestruturação da área do antigo pátio de manobras.

### **A contratação de Oscar Niemeyer**

O pátio de manobras, a partir da década de 1980, era visto como um atraso ao progresso e ao crescimento da cidade, uma barreira para os fluxos cotidianos.

A imprensa local alimentou essa obsessão pela renovação urbana e introduziu novos desejos na consciência da população sustentando, através de imagens e discursos, que a reestruturação da área de manobras ferroviárias para a construção de um empreendimento monumental era fundamental para Maringá. (FERREIRA; CORDOVIL, 2019, p.12).

Nesse panorama, a contratação de Oscar Niemeyer como o arquiteto que assinaria o projeto do Novo Centro, nome já divulgado nas revistas locais desde junho de 1985, foi de suma importância para a legitimação da proposta da Urbamar para a área das instalações ferroviárias. Apesar de em 1985 não haver um contrato assinado com o escritório de arquitetura, as notícias veiculadas sobre o projeto refletiam o marketing urbano presente desde a concepção de Maringá e que se perpetuava na história da cidade (FERREIRA; CORDOVIL, 2019):

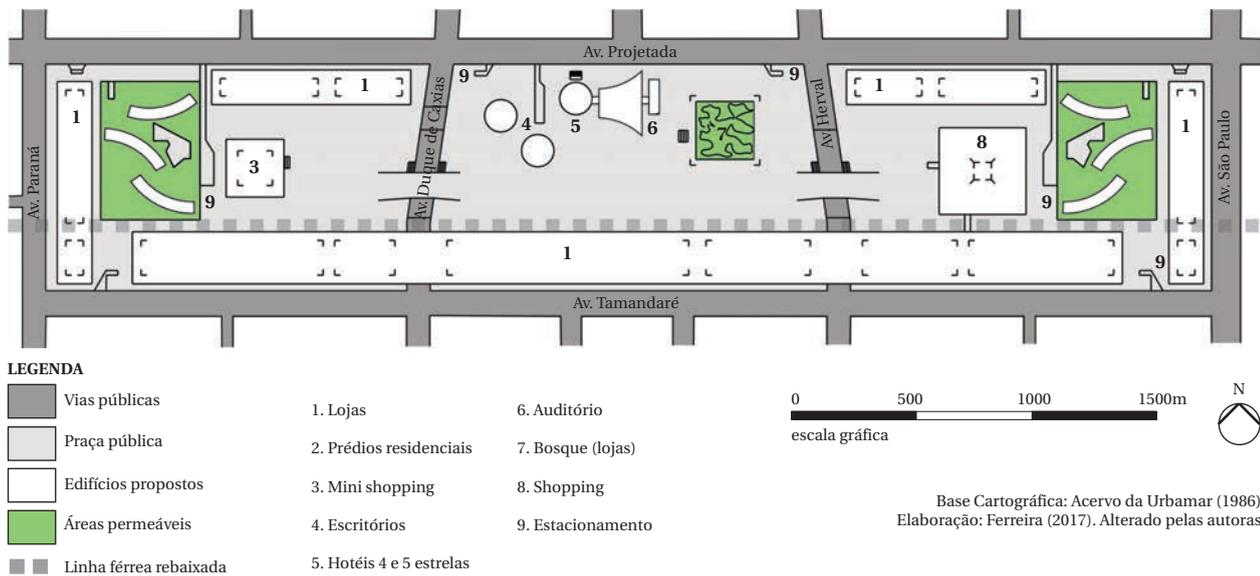


FIGURA 3  
Implantação da  
primeira versão do  
Projeto Ágora em 1986.

Já foi contratado um arquiteto para elaboração do Novo Centro: Oscar Niemeyer. A informação de que o arquiteto que projetou a Capital Federal será o responsável pela nova área central de Maringá foi prestada pelo prefeito Said Ferreira [...]. Segundo ele, Niemeyer já estaria com o projeto numa fase bastante adiantada mas ainda não forneceu um prazo de entrega. (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 11 de junho de 1985 *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 80).

Apesar das especulações a respeito da contratação de Niemeyer, isso de fato só aconteceria no final de setembro de 1986. Desde o início desse mês, foram realizados encontros dos membros da Urbamar com o arquiteto no Rio de Janeiro, de acordo com os Relatórios de Viagens de 1986 encontrados no Arquivo Geral da Prefeitura de Maringá. Nessas reuniões, foi acordado o programa arquitetônico que o projeto deveria seguir. Foram duas versões oficiais do projeto, uma de novembro de 1986 (ver FIGURA 3) e outra de setem-

bro de 1991. O arquiteto propôs uma grande praça que teria seu espaço definido por meio da disposição das edificações previstas. O nome Ágora foi intensamente divulgado pela imprensa local como uma denominação do arquiteto. No entanto, tal nome já constava no contrato estabelecido entre as partes, o que nos leva a afirmar que, na verdade, não foi uma denominação do arquiteto, mas sim da própria prefeitura de Maringá. A denominação de Novo Centro de Maringá também estava presente desde o princípio das discussões, possivelmente como estratégia de marketing urbano<sup>10</sup>.

Para completar o charme, a grande praça terá o nome de “Ágora”, como a famosa “Ágora” dos gregos, com detalhes inspirados nas praças renascentistas, como a de São Marcos em Veneza. [...] Entendendo que uma obra de tal porte deveria ser feita com olhos no futuro, o prefeito Said Ferreira não quis partir para coisa pequena. Chamou logo o mais famoso arquiteto do Brasil, Niemeyer, e encomendou o projeto

ousado. [...] Quem sair hoje de Maringá e só voltar depois que a “Ágora” estiver pronta, vai encontrar uma nova cidade. (AGORA [...], 1987, p. 16, aspas do autor).

Os objetivos principais do projeto eram o rebaiamento da linha férrea e a construção de um conjunto monumental de edifícios para a escala da cidade, retomando ideias que conceberam paisagens modernas desde o plano inicial de Maringá<sup>11</sup>.

### **Empecilhos para o início das obras e rescisão com a Mendes Júnior**

No momento em que se preparava a transferência definitiva do terreno para a Urbamar, a CMNP, que havia “doado” o terreno do pátio de manobras em 1969 à municipalidade, contestou a mudança da finalidade da terra, cláusula que revertia a doação do bem realizada para o município. No entanto, como já apontamos, por decreto federal, o terreno pertencia à RFFSA e, por isso, tal contestação era ilegítima<sup>12</sup>.

O contrato, celebrado entre a CMNP e a Urbamar em 09 de janeiro de 1987, estabeleceu a transferência do terreno do pátio de manobras para a sua reestruturação pela Urbamar e, nessa ocasião, foram acordadas indenizações para a companhia, fato que foi questionado por uma denúncia feita pelo jornalista Corrêa Junior (1988). Esse contrato estabeleceu que a Urbamar, contratante da Mendes Júnior, deveria pagar uma indenização para a companhia:

Com a assinatura deste acordo a Prefeitura assumiu o pagamento de 150 milhões de cruzados à Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, divididos em 12 pagamentos, como indenização dos terrenos que serviam à Rede [...]. Sendo a prefeitura avalista solidária de todos os atos celebrados pela Urbamar, todos os encargos dessa transação passaram aos cofres municipais uma vez que, na celebração do acordo, não ocorreu a participação da empreiteira Mendes Júnior, a qual apenas executaria as obras. (GRZEGORCZYK, 2000, p. 128-129).

Observando os fatos, os documentos e as notícias divulgadas, suspeita-se que a prefeitura seria encarregada de comprar o terreno com seus próprios recursos, e quem se beneficiaria seria a empresa Mendes Júnior. A construtora contratada para executar as obras venderia unidades comerciais e residenciais previstas e reembolsaria os recursos utilizados para custear as construções realizadas. Portanto, a referida empresa não pagaria pelo terreno e ficaria somente com o lucro, já que, naturalmente, após finalizadas e com infraestrutura instalada, as edificações teriam seus preços valorizados.

Percebemos que a privatização do público na cidade ocorre em seus caminhos pouco claros na história da cidade. O pátio de manobras, espaço de disputa desde o início da urbanização de Maringá, sofreu esse processo constantemente na história da cidade. Como vimos, apesar de a faixa de domínio da ferrovia ser, por decreto federal, desapropriada pela RFFSA, assim que os trilhos fossem construídos, a CMNP, empresa privada, havia se apropriado do terreno como de posse dela. “Doou” o terreno ao município na década de 1960 e reivindicou sua posse quando começou a ser discutida a reestruturação da área, já que tinha a consciência de que poderia lucrar com a valorização daquela terra.

Diante do exposto, evidencia-se que, até 1987, o terreno do pátio de manobras ainda não estava totalmente livre para serem iniciadas as obras pretendidas. Como vimos, a CMNP reivindicou a posse do terreno apontando que “o terreno pertencia à Rede, ele foi doado com fim específico de servir de pátio ferroviário, e agora mudando este fim [...] a Companhia [...] houve por bem usufruir de tais direitos” (o JORNAL DE MARINGÁ, 10 de janeiro de 1987 *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 128).

Somente depois de estabelecer um contrato de transferência definitiva, ainda que não sendo de posse legítima da companhia, foi possível cumprir a promessa do Protocolo de Intenções assinado no ano de 1985, que citamos anteriormente, entre a Urbamar e a RFFSA, para a permuta das instalações ferroviárias. Essa escritura, que garantiria a permuta de imóveis entre as duas entidades, foi

registrada em cartório no dia 6 de abril de 1987, conforme documentos que encontramos na Prefeitura Municipal de Maringá (URBAMAR, 1988).

Grzegorzcyk (2000) destacou que esses acontecimentos fizeram com que o início das obras fosse atrasado. A indenização que deveria ser paga à CMNP por conta da transferência do terreno do pátio de manobras fez com que os gastos da obra resultassem, somando os Cz\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzados) ao contrato, entre Cz\$ 750.000.000,00 (setecentos e cinquenta milhões de cruzados) e Cz\$ 850.000.000,00 (oitocentos e cinquenta milhões de cruzados). Notamos que, apesar de a mídia veicular que os gastos seriam bancados pela Mendes Júnior, os fatos mostram que, na verdade, os cofres públicos seriam ainda mais onerados. Além da indenização a ser paga, havia também o pagamento de dez por cento do total do valor da obra, garantidos como entrada de capital, pela municipalidade no contrato entre a Urbamar e a referida empresa. Considerando que a Prefeitura Municipal era avalista solidária da Urbamar, os encargos poderiam restar, e de fato restaram, para a municipalidade. Conforme Corrêa Junior (1991), a CMNP teria “desistido” de receber indenização sobre o que entendia ter sido sua “doação” do terreno do pátio de manobras.

Perante o cenário de crise nacional e de descontentamento pelo não início das obras, a administração do prefeito Said Ferreira, em 1987, tentou encontrar meios para iniciar os trabalhos na área. O prefeito levantou financiamentos junto à Caixa Econômica Federal e ao Banestado, sem mencionar as áreas beneficiadas, para obras de infraestrutura. Acreditavam os legisladores que esses recursos seriam utilizados para o Projeto Ágora, uma vez que a construtora Mendes Júnior não havia conseguido a aprovação de um financiamento por conta própria e as obras de responsabilidade da Urbamar seriam realizadas pela empreiteira (GRZEGORCZYK, 2000).

A tentativa de obter tais financiamentos foi denunciada por *O Jornal de Maringá* de 1º de outubro de 1987, acusação assinada pelo jornalista Corrêa Junior, que afirmou que os recursos pretendidos

por tais financiamentos contrariavam o contrato estabelecido com a Construtora Mendes Júnior. Como vimos, a responsabilidade da obra seria da empreiteira; no entanto, a legislação da Urbamar permitia um aval à abertura do orçamento do município à empresa gestora da reestruturação urbana. No entanto, a Câmara Municipal derrubou todas as pretensões do prefeito Said Ferreira de conseguir financiamentos para o projeto.

O “Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira”, que encontramos no acervo da Urbamar, elaborado em agosto de 1988, ao que tudo indica, seria utilizado para solicitar tais possíveis financiamentos para a área, apesar de não apontar no seu texto nenhuma relação com os financiamentos que citamos. A descrição do projeto contou com um detalhamento dos blocos a serem construídos, previstos por Niemeyer em 1986. Seriam mais de 688.000 m<sup>2</sup> de área construída, divididos em 14 blocos. Para cada bloco foi definida a área total a ser edificada, as dimensões, número de apartamentos, lojas ou escritórios de acordo com cada tipo de edifício, bem como a quantidade de vagas de estacionamento.

Desses blocos, seriam de responsabilidade da Mendes Júnior, contratada pela Urbamar, seis blocos comerciais e dois residenciais. Os outros restantes seriam destinados a empreendedores particulares. Podemos observar que todos os edifícios de responsabilidade da Urbamar eram privados. Portanto se considerarmos que, por se tratar de uma empresa pública, a Urbamar deveria defender os interesses coletivos e não os individuais, verificamos que não era o que o relatório previa.

Nesse estudo de viabilidade aponta-se que três frentes de levantamento de recursos seriam utilizadas (excluindo-se as obras de responsabilidade da Mendes Júnior). A relocação do pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal seria paga exclusivamente com vendas dos terrenos. As ruas, praças, jardins e calçadas seriam executadas pela Prefeitura de Maringá. Já as obras civis, edificadas por grupos particulares, deveriam ser construídas com responsabilidade própria na obtenção dos investimentos para as construções, podendo serem vendidas áreas

referentes a hotéis, cinemas, shoppings, escritórios, lojas especiais etc. (URBAMAR, 1988).

Notamos que, sobre as obras de relocação do pátio de manobras, aponta-se que seriam financiadas com as “vendas dos terrenos”. No entanto, não está discriminado detalhadamente como seria esse processo de vendas ou qual seria a localização dos lotes. Definiu-se somente que os terrenos que seriam vendidos corresponderiam à parte proporcional da área construída de cada bloco destinado à execução de empreendedores locais. Das obras civis particulares nesses terrenos, caso resultassem na venda de lojas e estabelecimentos, os recursos seriam destinados às próprias empresas, e não à Urbamar.

As obras de responsabilidade da Mendes Júnior teriam suas receitas provindas de três fontes. A primeira fonte proviria do financiamento para a primeira etapa da obra (não se definiu a origem do financiamento), mas sabemos que estava previsto o pagamento de uma entrada pela Prefeitura Municipal de 10%. A segunda derivaria de um financiamento no Sistema Hipotecário da Caixa Econômica Federal e, por fim, a terceira fonte de recursos proviria das vendas das lojas previstas nos blocos em que a Urbamar era responsável pela execução.

No Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira, deixou-se claro que o projeto seria autofinanciável, sendo somente financiados 14,4% do valor total para as obras de responsabilidade da Urbamar (URBAMAR, 1988). Mas lembramos que parte das obras a serem executadas pela Urbamar, sob responsabilidade da construtora Mendes Júnior, era de empreendimentos privados. O restante do valor necessário para as obras seria primeiramente bancado pela empresa, que reembolsaria os valores após a venda dos módulos comerciais, conforme observamos no contrato firmado entre a Urbamar e a construtora em 1986.

### **Os entraves para a viabilização do Projeto Ágora**

A partir desses apontamentos sobre o anteprojeto apresentado pela Urbamar, percebemos que, além dos financiamentos, a alternativa que estava

em pauta era de vender não somente projeções de construção nas áreas destinadas a esse uso no Projeto Ágora (ou seja, o potencial construtivo instituído a partir da ideia de solo criado), mas também os terrenos da área para pagar parte das obras, ainda que isso não fosse declarado explicitamente nesse documento.

A intenção é a execução do anteprojeto original de Niemeyer, cuja obra está sob responsabilidade da Construtora Mendes Júnior, de Belo Horizonte. Mas, nos bastidores, os responsáveis pela iniciativa trabalham também com uma hipótese remota. **Caso o empreendimento se torne inviável por uma série de fatores combinados, como o eventual aprofundamento da recessão econômica, existe a alternativa de loteamento puro e simples dos 206 mil metros quadrados, onde cada comprador construiria da forma que melhor lhe conviesse.** (PROJETO [...], 1987, p. 37, grifo nosso).

Nesse trecho, destacamos a menção à possibilidade de o projeto não dar certo, reforçando a hipótese de que havia uma especulação pela imagem que o projeto de Niemeyer poderia trazer para aquecer o mercado imobiliário local. Ou seja, nesse momento, em 1987, já se tinha um plano para um possível engavetamento do projeto: o loteamento da área. Somado a isso, criavam-se justificativas diversas para a impossibilidade de começar as obras ou viabilizar o empreendimento.

Ricardo Barros, diretor da Urbamar, vê um sério entrave para a definição da comercialização das lojas, que ocuparão 180 mil metros quadrados: a dificuldade em montar o orçamento global. Ocorre que os fornecedores diversos não assumem compromisso formal em relação aos preços de seus produtos diante da inflação mensal de dois dígitos. Isto faz com que a montagem dos custos fique dificultada, atrasando o cronograma de comercialização das lojas (PROJETO [...], 1987, p.36-37).

Com as obras sequer iniciadas, no ano de 1988 não houve progressos na reestruturação do pá-

tio de manobras. Talvez se justifique tal lentidão pelo fato de que, nesse ano, o contexto político e econômico nacional era agitado, com profundas mudanças, com a promulgação da nova Constituição após um longo período de discussões. No cenário econômico, apesar do Plano Cruzado de 1986 ter sido criado para conter a inflação, ele não foi suficiente para controlá-la (FAUSTO, 1995). No final do ano de 1988, foram aprovados o Plano Verão e uma nova moeda, o Cruzado Novo. No entanto, a inflação voltou a subir (FICO, 2015).

Nesse período conturbado da economia brasileira e de renovações proporcionadas pelo Congresso Constituinte, o país vivia de fato a transição da ditadura militar para a democracia, ainda que esta tenha sido lenta e gradual. As eleições municipais de 1988, em Maringá, refletiram esse cenário de renovação de lideranças. O partido do prefeito Said Ferreira, o PMDB, tinha seu poder desgastado e colhia os “dividendos eleitorais do Plano Cruzado” (DIAS, 2008, p. 137). Nessa perspectiva política, Ricardo Barros, o prefeito que seria eleito, apropriou-se de um certo vazio político criado no município, já que os principais adversários, tais como João Preis, candidato oficialmente apoiado por Said Ferreira, tiveram suas imagens políticas atacadas (DIAS, 2008).

Dias (2008) destaca ainda que a renovação política na cidade, porém, fundamentava-se em uma certa tradição maringaense, uma “nova geração tradicional”. Ricardo Barros era de uma família tradicionalmente maringaense, seu pai Silvio Barros já fora prefeito entre os anos de 1973 e 1976. Além disso, Ricardo Barros já havia sido diretor técnico na Urbamar na gestão do prefeito Said Ferreira, entre os anos de 1985-1988. Ademais, o vice de Barros, Willy Taguchi, descendia de uma família de pioneiros.

A chapa de Barros e Taguchi venceu a eleição com cerca de 35% dos votos, deixando o candidato do PMDB, apoiado pelo então prefeito Said Ferreira, em segundo lugar. “Nos anos seguintes, o duelo político oporia o recém-eleito prefeito Ricardo Barros, o mais jovem a chefiar o executivo maringaense, e o seu antecessor e sucessor, o médico Said Felício Ferreira” (DIAS, 2008, p. 147-148).

Em nível de sua participação interna no poder, Ricardo Barros ocupou por um curto espaço de tempo o cargo de diretor técnico da URBAMAR. Ficou no cargo até surgir o rumoroso caso que envolvia a empresa e a Construtora Mendes Jr. A respeito da construção do novo centro comercial e da transferência do pátio ferroviário. Tal caso chegou até mesmo a provocar a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara Municipal. (TONELLA, 1999, p. 294).

Logo após o resultado das eleições, o prefeito eleito Ricardo Barros (1989-1992) realizou entrevistas em revistas locais. Um dos questionamentos era sobre a continuidade do projeto para o pátio de manobras da ferrovia. Nessa ocasião, Barros respondeu:

ACIM: A Rede Ferroviária Federal ocupa espaço nobre da zona central da cidade, com seu pátio de manobras. Desenvolveu-se o projeto Ágora para a mudança do pátio da RFFSA e criação do novo centro de Maringá. Qual visão de sua administração a respeito deste projeto? RICARDO BARROS: Nós participamos desse projeto ainda na Administração Comunitária, e trabalharemos agora no sentido de viabilizá-lo, **pois trata-se de um empreendimento auto-financeável, é um empreendimento que Maringá precisa, e que com todos os recursos à nossa disposição como existem hoje**, certamente nós conseguiremos implantá-lo e iniciar a sua construção ainda na nossa administração. Essa é uma das nossas metas que perseguiremos com bastante obstinação. (RICARDO [...], 1988, p. 7, grifo nosso).

Em 1989, assumiu Ricardo Barros. Como apontamos, desde 1985 as tentativas de retirar o pátio de manobras da cidade ainda não haviam obtido êxito. Em meados do ano de 1989, no mês de julho, a Associação Comercial e Industrial de Maringá (ACIM) e a Sociedade Rural de Maringá (SEM) promoveram um evento com o poder público para discutir sobre as obras do Novo Centro e do aeroporto. Na ocasião, o então presidente da Urbamar, Francisco Feio Ribeiro Filho, explicou

sobre o estágio em que estavam firmadas as contratações, destacando o contrato com a Mendes Júnior. Nessa ocasião:

Contestado por construtoras locais, o Prefeito Municipal disse que se as empresas de construção civil de Maringá, apresentarem condições técnicas e financeiras para a construção do novo centro, ele não terá dúvidas em rescindir o contrato com a Construtora Mendes Júnior e firmar com as empresas locais. (DEBATE [...], 1989, p. 12).

Percebemos, nesse trecho citado, que havia uma tentativa de abertura por parte do poder Executivo para negociações com os empreiteiros locais. No entanto, no mesmo período, o prefeito iniciou os acordos com a empreiteira Mendes Júnior a fim de firmar o início das obras.

Apesar da retomada dos entendimentos com a empresa, a Mendes Júnior rescindiu o contrato para execução das obras e renunciou a qualquer direito sobre a área no ano de 1990 (GRZEGORCZYK,

2000). Poderíamos pensar em distintas hipóteses para explicar essa rescisão, tais como falta de recursos para fazer as obras, desavenças entre os agentes construtores locais ou ainda pelo atraso do início das obras. Uma das explicações possíveis era a de que a empresa estava descapitalizada, desistiu de investir seus recursos em um empreendimento que não tinha retornos garantidos (GOMES JÚNIOR, 2011).

### **Novas tentativas de viabilizar o Projeto Ágora cedem às pressões das construtoras locais**

Em dezembro de 1989, o município obteve a reversão do terreno que havia sido transferido à Itaipu como terminal de transbordo. No entanto, não havia ações concretas visíveis no terreno do pátio de manobras. Como podemos ver na imagem aérea de 1989, FIGURA 4, os comboios ferroviários continuavam a atravessar o centro da cidade.



FIGURA 4  
Imagem aérea do pátio de manobras em 1989.

Após ser assinado o termo de reversão do terreno, finalmente foi possível estabelecer um contrato definitivo entre a RFFSA e a Urbamar para o início das obras e transferência das estruturas. Tanto o terreno que continha as instalações ferroviárias na área central da cidade, quanto o terreno ocupado pela Itaipu Binacional e que seria a nova destinação do pátio ferroviário, estavam liberados. Nesse contrato, as benfeitorias foram divididas em duas fases: a primeira etapa consistiria na construção de estruturas necessárias à transferência da área de manobras para o novo terreno, já a segunda etapa contaria com os últimos ajustes nas estruturas ferroviárias, conforme projeto da RFFSA (RFFSA; URBAMAR, 1990).

Com a rescisão do contrato por parte da construtora Mendes Júnior e, perante a pressão dos imobiliários e construtores locais para iniciar as obras, a municipalidade propôs uma revisão dos estudos relacionados ao pátio de manobras, já que nesse momento as obras acertadas com a RFFSA deveriam ser iniciadas para transferir o pátio do centro da cidade.

A revisão realizada em 1990 estabeleceu uma nova divisão de etapas de obras que deveriam ser realizadas antes da implantação do Projeto Ágora, tais como a remoção do pátio de manobras e o rebaiamento da linha férrea. Essas obras resultaram em distintos editais de concorrência pública e em uma nova forma de incorporação. Diferentemente do primeiro edital de 1986, em que a somente uma empreiteira havia sido contratada, agora havia a possibilidade de formação de consórcios entre as construtoras participantes. Um ponto importante nos novos editais era o acréscimo de 100 pontos na pontuação final para empresas maringenses, fato que havia sido solicitado pela ACIM nesse mesmo ano (CONCORRÊNCIAS [...], 1990).

Os editais de concorrência pública e tomada de preços, com seus respectivos vencedores e contratos, foram encontrados em dois documentos, um deles no resumo de contratações da Urbamar, do acervo da empresa; e outro no Órgão Oficial do Município dos dias 17 de agosto e 19 de outubro de 1990. Apontamos que existem algumas incongruências entre os valores dos contratos entre um

documento e outro, e não é possível assegurar quais são os reais valores, conforme QUADRO 1.

Notamos que, entre as empresas contratadas, ainda estava presente a Mendes Júnior e, neste caso, ganhou a concorrência para a maior obra, a de readequação e descentralização do pátio de manobras. A empresa se consorciou com uma construtora local, a Sanches Tripoloni, ganhando 100 pontos no escore final. Apesar de ter rescindido o contrato devido à falta de recursos para executar as obras, acreditamos que a Mendes Júnior ainda se interessava na empreitada, já que, agora, diferentemente do primeiro edital de 1986, o investimento seria menor pela divisão da obra em fases.

Os supracitados editais de concorrência pública para a execução das obras foram o pontapé inicial para o início da reestruturação do pátio de manobras. Tendo em vista o contrato estabelecido entre a RFFSA e a Urbamar no início de 1990, somente após a primeira fase das obras ser concluída o pátio poderia ser transferido. Nesse sentido, é evidente que era de interesse da municipalidade agilizar o início das obras.

Após a divulgação dos resultados dos editais e iniciadas parte das obras, em setembro de 1990 foi inaugurado o pátio de inflamáveis na zona leste da cidade, construído pelo Consórcio Cesbe e Conterpavi, contratado pelo edital n. 005/1990. As ações para a reestruturação do pátio de manobras pareciam finalmente estar se concretizando. Pode-se atribuir a isso o fato de a CMNP ter “desistido” de receber indenização sobre a “doação” do terreno do pátio de manobras (CORRÊA JUNIOR, 1991, p. 9, aspas do autor).

A transferência do pátio de inflamáveis foi a primeira das obras referentes à primeira fase acordada com a RFFSA para a posterior liberação dos terrenos no centro da cidade. Com relação às outras obras dos editais, elas também haviam se iniciado, incluindo o pátio de manobras e as residências para os ferroviários. As novas casas para os funcionários do pátio de manobras, que antes moravam na vila ferroviária no mesmo território, se localizariam em bairros periféricos como o Borba Gato e o Parque Itaipu.

| Edital  | Serviço  | Empresa contratada  | Data do contrato | Valor contratado no documento da Urbamar   | Valor contratado no órgão oficial do município   |
|---|--|---|------------------|--|--|
| 001/1990  | Contratação da execução dos serviços de readequação e descentralização do Pátio de Manobras da RFFSA   | Consórcio Construtoras Mendes Júnior (1953-atual) e Sanches Tripoloni (1987- atual)*  | 16/05/1990       | NCz\$ 64.400.393,60 (sessenta e quatro milhões, quatrocentos mil, trezentos e noventa e três cruzados novos e sessenta centavos)               | NCz\$ 164.400.393,60 (cento e sessenta e quatro milhões, quatrocentos mil, trezentos e noventa e três cruzados novos e sessenta centavos)      |
| 002/1990  | Construção de 28 unidades residenciais em alvenaria  | Sanenge Saneamento e Construção Ltda (1973-atual) e Hiconci Hidráulica e Construção Civis Ltda (1974-atual)                             | 16/05/1990       | Cr\$ 95.245.282,87 (noventa e cinco milhões, duzentos e quarenta e cinco mil, duzentos e oitenta e dois cruzeiros e oitenta e sete centavos)   | Cr\$ 33.711.612,80 (trinta e três milhões, setecentos e onze mil, seiscentos e doze cruzeiros e oitenta centavos)                              |
| 003/1990  | Construção de 30 unidades residenciais em alvenaria  | Construtora Singh Ltda (1982-atual)   | 16/05/1990       | Cr\$ 70.930.613,01 (setenta milhões, novecentos e trinta mil, seiscentos e treze cruzeiros e um centavo)                                       | Cr\$ 38.939.027,06 (trinta e oito milhões, novecentos e trinta e nove mil, vinte e sete cruzeiros e seis centavos)                             |
| 004/1990  | Construção de 9 residências em alvenaria, estação ferroviária e abrigo para balança da RFFSA   | Sociedade Construtora Casablanca Ltda (1974-atual) e Construtora Granado Ltda (1983-atual)  | 16/05/1990       | Cr\$ 36.128.798,30 (trinta e seis milhões, cento e vinte e oito mil, setecentos e noventa e oito cruzeiros e trinta centavos)                  | Cr\$ 18.699.872,22 (dezoito milhões, seiscentos e noventa e nove mil, oitocentos e setenta e dois cruzeiros e vinte e dois centavos)           |
| 005/1990  | Execução das obras de Construção do novo pátio de inflamáveis  | Consórcio Cesbe S/A Engenharia e Empreendimentos (1946-atual) e Construção, Terraplanagem e Pavimentação Ltda (Conterpavi) (1964-atual) | 25/06/1990       | NCz\$ 33.526.151,25 (trinta e três milhões, quinhentos e vinte e seis mil, cento e cinquenta e um cruzados novos e vinte e cinco centavos)     | NCz\$ 33.526.151,25 (trinta e três milhões, quinhentos e vinte e seis mil, cento e cinquenta e um cruzados novos e vinte e cinco centavos)     |
| 006/1990  | Contratação dos serviços de detalhamento técnico e gerenciamento das obras do Pátio de Manobras e seus acessos e demais obras complementares | Aeroservice – Consultoria e Engenharia de Projeto S/C Ltda (1983-atual)   | 25/06/1990       | Não consta   | NCz\$ 19.738.956,39 (dezenove milhões, setecentos e trinta e oito mil, novecentos e cinquenta e seis cruzados novos e trinta e nove centavos)  |
| 007/1990  | Iluminação do novo Pátio de Manobras da RFFSA  | Promenge- Projetos e Montagens de Engenharia Elétrica Ltda (1975-atual)   | 23/07/1990       | Cr\$ 34.930.184,00 (trinta e quatro milhões, novecentos e trinta mil, cento e oitenta e quatro cruzeiros)                                      | Cr\$ 22.573.024,00 (vinte e dois milhões, quinhentos e setenta e três mil e vinte e quatro cruzeiros)  |
| 008/1990  | Adequação da linha de tráfego nas áreas atingidas pelo projeto   | Consórcio Cesbe S/A Engenharia e Empreendimentos (1946-atual) e Conterpavi (1964-atual)   | 01/10/1990       | NCz\$ 35.767.132,82 (trinta e cinco milhões, setecentos e sessenta e sete mil, cento e trinta e dois cruzados novos e oitenta e dois centavos) | NCz\$ 35.767.132,82 (trinta e cinco milhões, setecentos e sessenta e sete mil, cento e trinta e dois cruzados novos e oitenta e dois centavos) |
| <p>*Ano de abertura e situação da empresa em 2021.<br/>As outras datas, dispostas após as empresas vencedoras, correspondem a esses mesmos itens.</p> |  |   |                  |  |  |

**QUADRO 1**

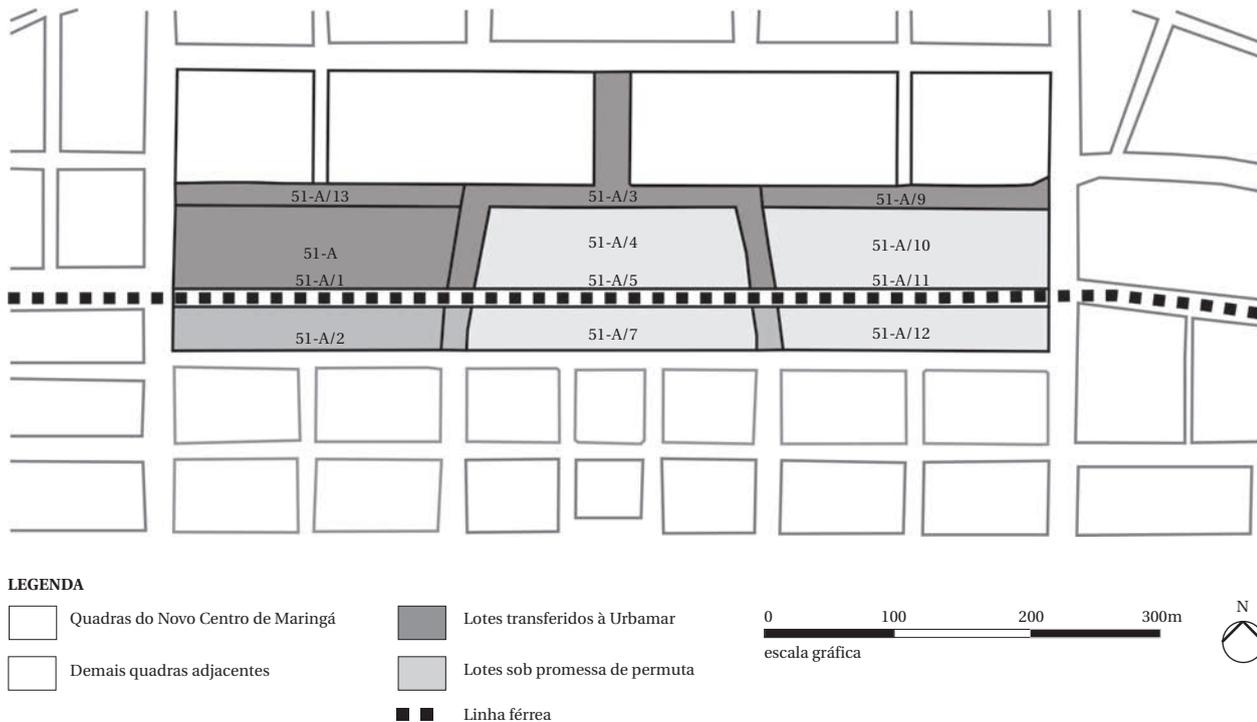
Edital de concorrência da Urbamar em 1990 e respectivos contratos com empresas e valores.

O real problema, a precariedade dos locais em que estavam sendo construídas as casas dos ferroviários e a falta de infraestrutura, foi frequentemente ocultado pelos jornais locais. As manchetes anunciavam que “Moradores do novo centro ganharão casa nova” (MORADORES [...], 1987, p. 3), mas não questionavam o deslocamento de tais habitantes para longe do centro da cidade, dos seus laços comunitários e da urbanidade. De acordo com essa reportagem que citamos, o fato de o município ter firmado um sistema de financiamento com a Companhia de Habitação do Paraná (Cohapar) possibilitou que os trabalhadores da ferrovia pudessem, nos novos loteamentos, adquirir a propriedade, a casa própria, por um baixo valor por mês. É evidente que isso convenceria os moradores a se mudarem e, como forte aliada para esse consenso, estava a ideia, amplamente divulgada pela imprensa local, de que a vila ferroviária no centro era abandonada e feia.

O local parece abandonado, e as casas em um estado lastimável de conservação mostram claramente a ação do tempo. Apesar de muitas promessas, o local não é asfaltado, ficando enlameado nos dias de chuvas e extremamente poeirento nos dias de sol. Por este e outros motivos, é que a grande maioria está gostando de se mudar [...] (MORADORES [...], 1987, p. 3).

O início do ano de 1991 foi marcado por um acontecimento importante para a área. No dia 3 de janeiro de 1991 foi assinada a escritura pública entre a Urbamar e a RFFSA para a permuta dos terrenos do antigo pátio de manobras, de posse da RFFSA, com os lotes constantes no novo pátio, da Urbamar. O terreno do pátio de manobras no centro da cidade possuía 206.600 m<sup>2</sup>, dentre os quais, para realizar a permuta, foram subdivididos e destacados 96.616,37 m<sup>2</sup>. A quadra 51-A da Zona 1 de Maringá, de posse da RFFSA, foi subdividida em 14

FIGURA 5  
Subdivisão da quadra 51-A.



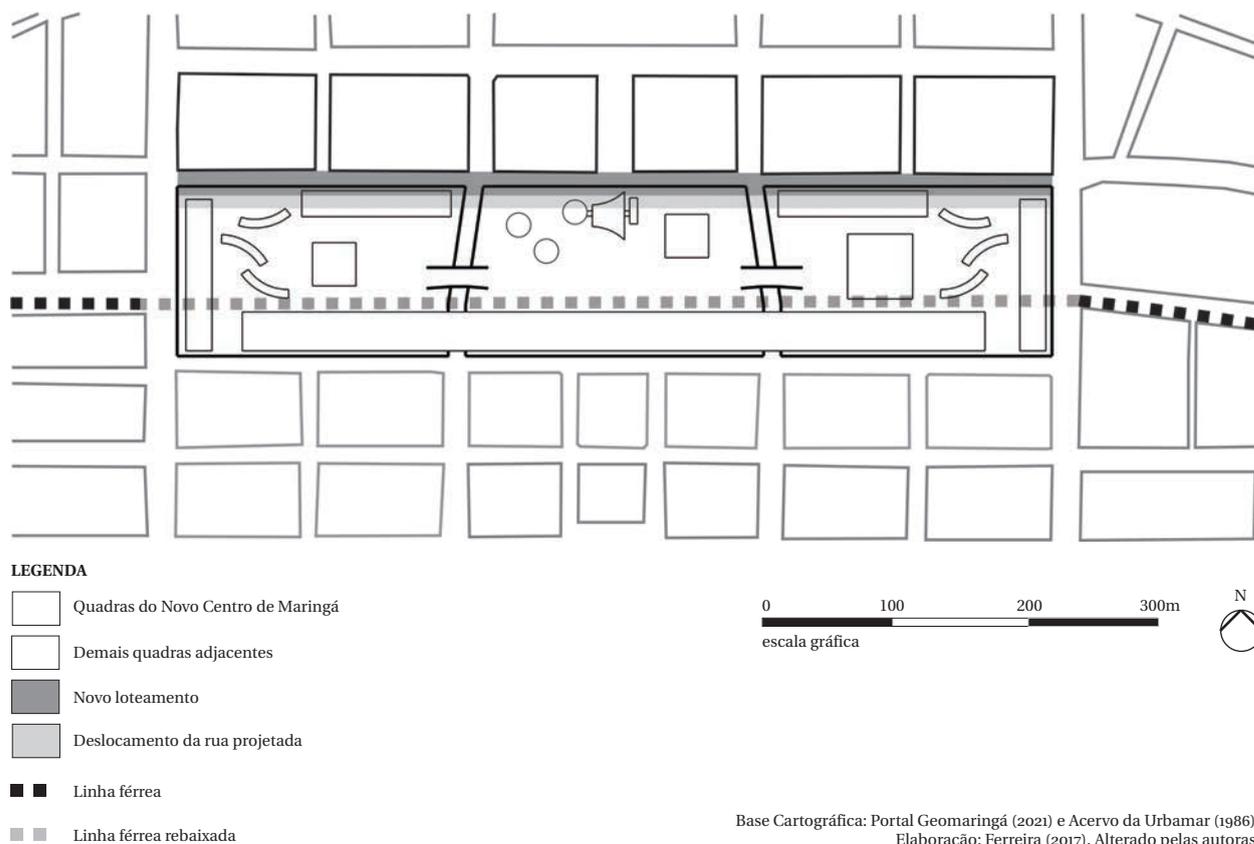
Base Cartográfica: Portal Geomaringá (2021) e Acervo da Urbamar (1986)  
Elaboração: Ferreira (2017). Alterado pelas autoras

lotes, com matrículas distintas. A totalidade desses terrenos só seria transferida após o término de todas as fases de obras. Somente os terrenos 51-A/1, 51-A/5 e 51-A/11 permaneceriam como patrimônio da RFFSA pelos trilhos se localizarem nessa porção do terreno (ver FIGURA 5).

No ano de 1991, após parte dos terrenos já ter sido transferida à Urbamar, a primeira ação a se concretizar na área seria a abertura da Avenida Projetada, prevista como limite norte do projeto de Oscar Niemeyer. Para sua execução, seria utilizada parte das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13, no entanto a sua implantação ocorreu com algumas modificações do projeto original.

A Urbamar, como opção para obter recursos para a continuação das obras, decidiu que seria deslocada a via projetada em 20 metros ao sul, para possibilitar a abertura de uma faixa de terra para vender terrenos defronte da nova via. A faixa para loteamento proposta pela Urbamar ocupou parte das quadras 51-A/13, 51-A/3 e 51-A/9, ambas já transferidas para seu patrimônio, bem como uma faixa de 4 metros de domínio desafetada anteriormente para galeria de águas pluviais. A rua projetada, (a atual Avenida João Paulino Vieira Filho), foi deslocada e, por consequência, a área disponível para o Projeto Ágora diminuiu em cerca de vinte por cento. Podemos afirmar que a abertura desse loteamento se caracterizou como o primeiro passo para possíveis modificações no Projeto Ágora (ver FIGURA 6).

FIGURA 6  
O Projeto Ágora de 1986 com deslocamento da via projetada.



Base Cartográfica: Portal Geomaringá (2021) e Acervo da Urbamar (1986).  
Elaboração: Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

A Urbamar divulgou a venda de parte desses terrenos através de três editais (nos. 009/1990, 001/1991 e 003/1991). Entre os 44 terrenos disponibilizados nas quadras 51-A/13, 51-A/3 e 51-A/9, foram vendidos somente nove. Esse resultado não superou as expectativas da Urbamar.

Considerando que havia dívidas a serem pagas com as construtoras locais contratadas pelos editais de 1990, foi estabelecido um acordo para quitação dos débitos existentes através da dação em pagamento de terrenos que restaram das vendas (ver QUADRO 2). Havia a possibilidade de paralisação das obras, caso os pagamentos não fossem realizados (URBAMAR, 1991).

Quitadas as dívidas com as empreiteiras, durante o ano de 1991 as obras não paralisaram. Em

agosto de 1991, com a presença do presidente da República, Fernando Collor de Mello, foi inaugurado o novo pátio de manobras, já transferido da área central para a área de transbordo da usina de Itaipu, localizada na divisa dos municípios de Maringá e Paiçandu. Essa transferência assinalou a segunda obra realizada do Projeto Ágora, pertencente à primeira fase acordada com a RFFSA para a liberação dos empreendimentos nos terrenos no centro da cidade.

Além do pátio de manobras, as obras de demolição das estruturas ferroviárias existentes na área central seguiam intensamente em 1991. Os ferroviários já haviam se mudado para as novas casas e a demolição da vila ferroviária havia sido iniciada. Começaria a destituição da memória no centro

| Edital              | Empresa           | Total US\$ (dólar americano)  | Lotes  | Área (m <sup>2</sup> ) | Relação Dólar/m <sup>2</sup> (US\$)   | Data   |
|---------------------|-------------------|---|--|------------------------|---|--|
| 001/1990            | Sanches Tripoloni | 558.953,22<br>(quinhentos e cinquenta e oito mil, novecentos e cinquenta e três dólares americanos e vinte e dois centavos) | 1D, 1E, 2, 2 <sup>a</sup> , 2B, 2C, 2D e 2E – Quadra 51-A/3                        | 3.202,00               | 174,56<br>(cento e setenta e quatro dólares americanos e cinquenta e seis centavos) | 25/04/1991   |
| 005/1990 e 008/1990 | Cesbe             | 137.903,06<br>(cento e trinta e sete mil, novecentos e três dólares americanos e seis centavos)                             | 1 e 1 <sup>a</sup> – Quadra 51-A/3   | 802,00                 | 171,95<br>(cento e setenta e um dólares americanos e noventa e cinco centavos)      | 03/05/1991   |
|                     | Conterpavi        | 68.951,03<br>(sessenta e oito mil, novecentos e cinquenta e um dólares americanos e três centavos)                          | 2G – Quadra 51-A/13  | 386,12                 | 178,57<br>(cento e setenta e oito dólares americanos e cinquenta e sete centavos)   | 03/05/1991   |
|                     |                   | 325.584,42<br>(trezentos e vinte e cinco mil, quinhentos e oitenta e quatro dólares americanos e quarenta centavos)         | 1 <sup>a</sup> , 1B, 2D, 2E e 2F – Quadra 51-A/13                                  | 2.000,00               | 162,79<br>(cento e sessenta e dois dólares americanos e setenta e nove centavos)    | 25/06/1991   |
|                     |                   | 130.233,77<br>(cento e trinta mil, duzentos e trinta e três dólares americanos e setenta e sete centavos)                   | 1B, 1C – Quadra 51-A/3   | 800,00                 | 162,79<br>(cento e sessenta e dois dólares americanos e setenta e nove centavos)    | Não consta   |
|                     |                   | 333.868,58<br>(trezentos e trinta e três, oitocentos e sessenta e oito mil dólares americanos e cinquenta e oito centavos)  | 2E – Quadra 51-A/9<br>1D, 1E, 2, 2 <sup>a</sup> e 2B – Quadra 51-A/13 <sup>2</sup> | 2.400,00               | 139,11<br>(cento e trinta e nove dólares americanos e onze centavos)                | <sup>1</sup> 10/06/1991<br><sup>2</sup> 29/10/1991 |

QUADRO 2

Dação em pagamento com terrenos das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13.

da cidade, eliminando todos os vestígios dessa importante fase da história na cidade. As antigas casas dos ferroviários, nos seus diversos tipos e hierarquias, tiveram seu fim no ano de 1991 (ver FIGURA 7).

Percebemos que, novamente, o real problema havia sido ocultado. A situação foi aparentemente aceita naturalmente e houve a continuidade de outras obras. Um engenheiro da RFFSA, reiterando o consenso que havia se criado, comentou



FIGURA 7  
Imagens das residências dos operários e diretores ferroviários no ano de 1991, antes da demolição.

para o jornal: “é compreensível a reclamação dos funcionários, mas que após a mudança, todos vão se adaptar bem às novas condições, muito melhores que as atuais” (DEIXAR [...], 1991, p. 3).

Portanto, as primeiras obras realizadas, que visavam à transferência da área de manobras dos trens e à reestruturação da gleba ferroviária, concluíram a primeira fase de obras previstas pelo contrato com a RFFSA. Foram inaugurados os novos pátios de inflamáveis e de manobras, além de transferidas as famílias ferroviárias para outro local da cidade.

### **Uma nova proposta para o Projeto Ágora em 1991**

No decorrer da execução das obras, a Prefeitura Municipal questionou a possibilidade de efetivação do Projeto Ágora proposto em 1986 como um todo, por causa da sua monumentalidade. Dessa forma, tendo em vista que o espaço disponível para o projeto havia passado por alterações, foi solicitada uma nova versão do projeto à Oscar Niemeyer. Seria necessária a readequação dos usos e dos espaços da primeira versão, uma vez que as duas vias Norte-Sul, Herval e Duque de Caxias, já estavam demarcadas e em processo de prolongamento, de acordo com reportagem publicada na *Revista Tradição* (ÁGORA [...], 1991). Além disso, a nova versão do conjunto proposto deveria considerar a diminuição do tamanho da gleba em vinte por cento do tamanho original devido ao loteamento realizado na porção norte da gleba ferroviária.

A segunda versão oficial do projeto foi contratada em agosto de 1991 e seria apresentada por Niemeyer, no mês de setembro, em dois eventos concomitantes na cidade, o II Congresso Internacional de Urbanismo (URBE 6) e a inauguração de uma das avenidas prolongadas na área do pátio de manobras, a Avenida Herval.

O URBE 6 ocorreu entre os dias 17 e 21 de setembro de 1991. O evento, organizado pela Prefeitura Municipal de Maringá, com apoio do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), e sediado no antigo Cine Plaza, no centro da cidade, reuniu especialistas do Brasil e do mundo para discutir durante uma semana diversos as-

suntos sobre as cidades. Entre os profissionais convidados, estavam renomados arquitetos e estudiosos, como Oscar Niemeyer, presidente do Congresso; John Turner, urbanista inglês; Milton Santos e Aziz Ab Saber, geógrafos brasileiros; Joaquim Guedes e Jaime Lerner, arquitetos brasileiros; Álvaro Siza, arquiteto português; Jordi Borja, geógrafo espanhol; entre outros (II CONGRESSO [...], 1991; MARINGÁ, 1991b).

A internacionalidade do evento de urbanismo ganhou destaque nas revistas e jornais locais, que anunciavam os grandes nomes que profeririam palestras ou comandariam discussões. No cronograma do evento, estava prevista a apresentação do Projeto Ágora por Oscar Niemeyer e, em paralelo à agenda do último dia, seria inaugurada a Avenida Herval, uma das duas vias que cortavam o Projeto Ágora no sentido norte-sul.

Antes mesmo de se aproximarem os dias do congresso, as obras que seriam inauguradas, bem como as especulações de uma nova proposta, levaram à tona a discussão acerca das transformações que ocorreriam com as edificações já existentes na área e no entorno. A preocupação de alguns comerciantes entrevistados dizia respeito à valorização que esses imóveis sofreriam, e o conseqüente aumento dos aluguéis (ZANATTA, 1991).

Conforme previsto, a nova versão Projeto Ágora foi apresentada no final do evento URBE 6, como podemos observar na imagem da maquete sendo apresentada por Niemeyer (ver FIGURA 8). Com as avenidas Norte-Sul já traçadas, bem como a Avenida Projetada na porção norte já aberta e os lotes lindeiros vendidos, diminuiu-se a área do Projeto Ágora, o que modificou significativamente uma das principais ideias da primeira versão: o rebaixamento das duas avenidas para a passagem dos pedestres.

A proposta apresentada por Niemeyer como segunda versão (oficialmente divulgada, do projeto, mas que sabemos ser a terceira)<sup>13</sup>, estabeleceu o desenvolvimento de três glebas seccionadas pelas novas avenidas, não mais conectadas por uma grande Ágora, a qual se limitou apenas ao lote central. A Ágora assumiu a escala do edifício, uma praça comum para a cidade.



FIGURA 8  
Oscar Niemeyer, ao lado do prefeito Ricardo Barros na apresentação do Projeto Ágora em setembro de 1991, no URBE 6, e detalhe da maquete do projeto.



O anteprojeto apresentado foi analisado pela empresa Aeroservice, já contratada pela municipalidade em 1990. O Relatório de Assessoria Mercadológica elencou como principais pontos da análise: a) o aspecto plástico; b) eixo monumental; e c) terminal rodoviário-intermunicipal. Sobre o aspecto plástico, destacamos que a empresa de consultoria considerou que a forma cilíndrica proposta pelo arquiteto era polêmica e de difícil aceitação do mercado imobiliário local. Conforme destacamos nos trechos abaixo, de acordo com a forma como foi a questão foi abordada, tais agentes tiveram papel decisivo na transformação desse espaço e na produção do espaço construído da cidade:

Nas diversas reuniões com os empresários da região, inclusive do setor de hotelaria, foi enfatizada a preocupação relativa a

custos e processos construtivos, decorrentes da implantação das torres cilíndricas, formas estas existentes, naquela ocasião [no estudo preliminar], apenas nos hotéis. [...] **Os empresários privados, parceiros naturais do Poder Público Municipal**, mantém reservas profundas em relação à solução adotada, constituindo-se em óbice, intransponível à viabilização do empreendimento, razão pela qual encarecemos a necessidade de sua revisão. (AEROSERVICE, 1991, n. p., grifo nosso).

Além da empresa Aeroservice, conforme o Ofício n. 2028/1991-GP, enviado do gabinete do prefeito Ricardo Barros para o escritório de Niemeyer em 10 de outubro de 1991, outros agentes analisaram o projeto sob a ótica do mercado imobiliário. (MARINGÁ, 1991 d).

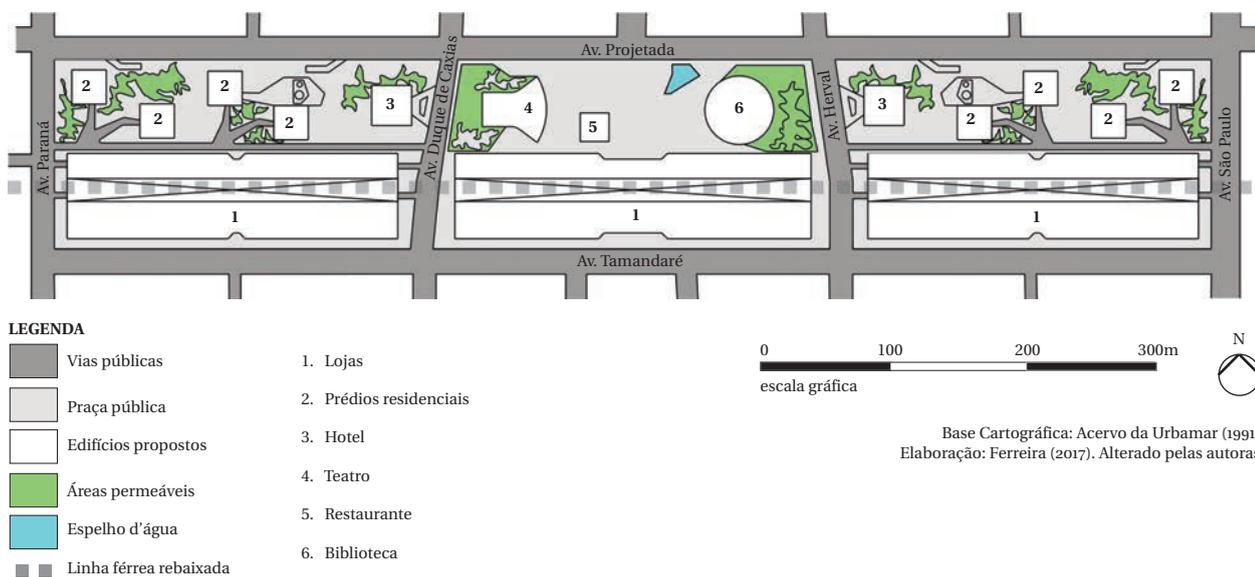


FIGURA 9  
Implantação da segunda  
versão do Projeto Ágora  
em 1991.

Nas pesquisas realizadas encontramos registros de contato para análise do projeto com dois escritórios, Hans G. Müller Arquitetos e Trânsito, Transportes e Comunicações LTDA (TTC) e um profissional autônomo, Ricardo Barbará. O arquiteto acatou as sugestões do município e apresentou uma terceira versão do Projeto Ágora, conhecido como o segundo anteprojeto (ver FIGURA 9).

Concomitante ao evento Urbe 6, a inauguração da Avenida Herval foi divulgada como uma grande festa para a cidade e o próprio arquiteto Niemeyer participou (ver FIGURAS 10 e 11). Além do marketing urbano promovido pelo município, as empresas que empreenderam as obras também divulgaram sua marca no Novo Centro de Maringá.

A publicação realizada pela *Revista aU – Arquitetura Urbanismo*, de circulação nacional, na edição de dezembro de 1991, dedicou uma reportagem de sete páginas para comentar as discussões realizadas no congresso. Em um texto publicado com o título “Brasília-Maringá”, o arquiteto Benamy Turkienicz traçou um comparativo entre as duas cidades e as suas estratégias de marketing. Turkienicz (1991) destacou a arquitetura de Nie-

meyer como um “selo tridimensional” que auxilia os administradores a deixarem a sua “marca” na administração, utilizando-a como uma verdadeira grife.

De fato, como Turkienicz (1991, p. 76) aponta, Ricardo Barros gostaria de trazer para a cidade a “marca de Niemeyer”, e isso “não se trata de uma atitude provinciana, pelo contrário”. Muitas cidades, na década de 1980, contrataram arquitetos renomados para projetar áreas urbanas ou edifícios para promover a cidade e chamar investimentos, tais como Berlim, Amsterdam, Barcelona e até mesmo a Walt Disney World nos Estados Unidos (TURKIENICZ, 1991).

No caso de Maringá, o contato com o arquiteto Oscar Niemeyer, reconhecido mundialmente: “Sem dúvida, [era] **uma jogada de marketing** [...] Mas a prefeitura de Maringá foi ainda mais ambiciosa. Junto ao lançamento do projeto da área central, organizou um congresso de urbanismo, com a assessoria técnica do IBAM, em que estiveram presentes figuras importantes no cenário internacional [...] (TURKIENICZ, 1991, p.76, grifo nosso). Segundo o autor, o congresso realizado na cidade, situou Maringá no mapa do mundo.



## O Plano Diretor Projeto Ágora

Concomitante ao andamento das obras estruturais da linha férrea, a proposta de Niemeyer, na versão de 1991, foi institucionalizada na Câmara Municipal por meio do Plano Diretor Projeto Ágora. O objetivo era regulamentar como o espaço do antigo pátio de manobras seria ocupado de acordo com o projeto urbanístico e quais seriam as estratégias de negociação com os empreendedores.

O projeto urbanístico e os parâmetros de ocupação propostos por Niemeyer foram levados para votação na Câmara de Vereadores por intermédio do Projeto de Lei n. 4.650/1991, elaborado pelo poder Executivo. O PL foi aprovado por unanimidade, em regime de urgência, em três sessões da Câmara realizadas nos últimos dias do calendário Legislativo de 1991, ou seja, nos dias 21, 23 e 24 de dezembro. Nas atas dessas sessões, notamos que o assunto foi pautado e imediatamente procedeu-se à votação. Portanto, podemos dizer que não foram realizadas discussões amplas sobre o tema, já que não foram registradas as opiniões dos vereadores. Assim sendo, o Plano Diretor da área foi aprovado pela Lei n. 3.051/1991, contendo as três glebas previstas pelo Projeto Ágora, denominadas A, B e C. As glebas A e B foram definidas como residenciais e a gleba C, cultural. Com relação aos empreendedores que seriam responsáveis pelas obras, o plano estabeleceu que as glebas A e B seriam desenvolvidas pelas empresas de construção locais, de acordo com áreas pré-estabelecidas no projeto de Oscar Niemeyer (projeções de construção segundo o potencial construtivo estabelecido). Já a gleba C deveria ser executada pelo poder público, com projetos arquitetônicos específicos da praça central e do terminal rodoviário de autoria do arquiteto.

Os Empreendedores Privados e seus Arquitetos terão total liberdade para projetar, dimensionar e redistribuir as circulações verticais, dimensionar e redistribuir as circulações verticais – escadas e elevadores de carga – das lojas e dos escritórios, com sanitários privativos ou coletivos, dentro das normas do Código de Obras e do Corpo de Bombeiros. (MARINGÁ, 1991a).

Sobre a estratégia de viabilização do empreendimento, em uma entrevista de Diniz Afonso, então diretor técnico da Urbamar em 1991:

Salientou que não haverá venda de lotes, mas dos direitos para a construção das projeções arquitetônicas e urbanísticas de Oscar Niemeyer, das quais não poderão dezoar [...] explicou que parte do pagamento será feito como a área construída e o restante em dinheiro. A forma de pagamento foi embasada na de Brasília cujo projeto arquitetônico foi elaborado por Oscar Niemeyer. (O Diário, 26 de fevereiro de 1991 *apud* GRZECORZYC, 2000, p.101).

Portanto, tal como era previsto na primeira tentativa de incorporação do Projeto Ágora com a construtora Mendes Júnior, buscava-se a separação do direito de construir com o direito de propriedade, vendendo somente o potencial construtivo daquela área, desvinculando-o do terreno, que era público, para viabilizar o projeto urbano. Diferentemente do que estava previsto anteriormente, agora com a aprovação do Plano Diretor Projeto Ágora, as empresas locais teriam condições de participar.

Ressaltamos que a estratégia de desvinculação dos dois direitos é avançada para uma cidade do porte de Maringá nessa época. A proposta de vender o direito de construir e o uso do solo, sem que isso ferisse a propriedade, antecedia um instrumento que seria regulamentado somente em 2001, com o Estatuto da Cidade, o direito de superfície<sup>14</sup>, e outros conceitos como o solo criado, que já mencionamos, e que resultaram em instrumentos experimentados, anteriormente da década de 1990, em cidades de maior porte como São Bernardo do Campo e São Paulo<sup>15</sup>.

## As vendas do Projeto Ágora e a sua desconfiguração

Desde a aprovação do Projeto Ágora na Câmara Municipal em 1991 até o final do mandato de Barros (1989-1992), foram lançados editais para venda dos direitos de construção, ou seja, do potencial construtivo do terreno do pátio de manobras.

Considerando que a obra não seria mais construída por uma única empresa, mas por diversos empreendedores, seriam necessários vários editais de concorrência pública para selecioná-los. Apesar de a Urbamar disponibilizar o potencial construtivo na área do Projeto Ágora para venda por meio de licitações, os agentes imobiliários locais não se interessaram pelos empreendimentos devido às restrições de construção que pareciam comprometer os lucros (GRZEGORCZYK, 2000). Tentava-se, com essas vendas, manter a possibilidade de executar o projeto urbanístico de Oscar Niemeyer.

Há evidências que havia falta de interesse por parte das construtoras locais para concorrer aos editais de venda dos direitos de construir, provavelmente pela falta de garantia de lucros, bem como a pressão desse setor para ocupar a área nos moldes tradicionais, ou seja, loteando-a. Assim, se em um primeiro momento a tentativa foi

de vender os direitos de construção dos imóveis, em um segundo momento, o Projeto Ágora sucumbiu aos interesses imobiliários com o objetivo de arrecadar verbas e foi transformado em um loteamento tradicional. Ademais, como demonstraremos, as pesquisas realizadas indicam que os terrenos do pátio de manobras foram vendidos por meio de editais de concorrência, sem considerar a aprovação legislativa dessa alienação de um bem público. Tais editais, em vez de venderem os direitos de construção, alienaram os direitos de propriedade dos terrenos. Discutamos, portanto, mais detalhadamente sobre esse processo.

Na quadro 3 são resumidos os editais de concorrência pública do ano de 1992, com suas respectivas datas de publicação no Órgão Oficial do Município e detalhes do potencial construtivo, ou direitos de construção (projeções de imóveis) e terrenos vendidos em cada edital:

| Edital / data            | Concorrência  | Projeções/imóveis a serem alienados  |
|--------------------------|---|--|
| 001/1992<br>(06/03/1992) | Contratação de serviços especializados em consultoria, assessoria e agenciamento e comunicação mercadológica e institucional para vendas do Projeto Ágora | -  |
| 002/1992<br>(06/03/1992) | Venda de projeções de imóveis (antes da liberação pela RFFSA)   | QUADRA 51-A SUBDIVISÕES:<br>SHC1; SHC2; SHC3; SHC4; SH1; SC1;<br>SC2; SC3; SC4.<br><br>QUADRA 51-A/2 SUBDIVISÕES:<br>SC5; SC6; SC7; SC8.                     |
| 003/1992<br>(20/03/1992) | Contratação de serviços especializados em consultoria, assessoria e agenciamento e comunicação mercadológica e institucional para vendas do Projeto Ágora | -  |
| 004/1992<br>(03/07/1992) | Venda de terrenos e projeções de imóveis  | QUADRA 51-A/2  |
| 005/1992<br>(07/08/1992) | Venda de terrenos   | QUADRA 51-A SUBDIVISÕES:<br>51-A/A; 51-A/B; 51-A/C; 51-A/D;<br>51-A/E; 51-A/F; 51-A/G; 51-A/H; 51-A/I;<br>51-A/J; 51-A/K; 51-A/L; 51-A/M; 51-A/N;<br>51-A/O. |
| 006/1992<br>(11/09/1992) | Venda de terrenos   | IDEM EDITAL 005/92   |
| 007/1992<br>(16/10/1992) | Venda de terrenos   | IDEM EDITAL 005/92   |
| 008/1992<br>(16/10/1992) | Venda de imóveis  | QUADRA 51-A/9<br>SUBDIVISÕES: 2C; 2D   |

QUADRO 3

Editais de concorrência pública divulgados pela Urbamar em 1992.

O edital n. 002/1992, publicado no dia 6 de março de 1992 no Órgão Oficial do Município, consistiu na primeira concorrência pública que a Urbamar lançou para a venda dos direitos de construção do Projeto Ágora. As especificações do potencial construtivo estavam descritas em uma tabela, com a localização, as dimensões edificáveis, a porção que ele ocuparia na quadra, os valores mínimos e qual seria o valor do depósito caução para compra. O edital exigia que a execução das obras fosse limitada às características do projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer aprovado pelo Plano Diretor em 1991 e que um segundo subsolo público fosse construído sem qualquer ônus à Urbamar. Além disso, deveria ser arborizada ou arborizada toda a área não edificada do terreno (URBAMAR, 1992b).

O prazo final do edital n. 002/1992 foi prorrogado por três vezes, tendo sua data final estipulada para o dia 23 de junho de 1992. No entanto, não houve concorrência para a compra das projeções nesse edital e isso se transformaria em uma justificativa para alterar substancialmente os objetivos dos editais.

Conforme a ata da reunião do conselho de administração da Urbamar do dia 1º de julho de 1992, “não obtendo os resultados esperados foi readaptado para a venda de terrenos e novamente colocados em licitação. [...] Esta readaptação foi definida pela Diretoria em reuniões com o Sr. Prefeito e consiste no lançamento de imóveis da Quadra 51-A/2 com projeções de dois pavimentos para fins comerciais” (URBAMAR, 1992a).

Com essa determinação da diretoria da Urbamar, em acordo com o Executivo municipal, foi lançado um novo edital de concorrência pública, o de n. 004/1992, publicado pelo Órgão Oficial do Município em 3 de julho de 1992. A readaptação dos editais consistiu no segundo momento que citamos anteriormente. O projeto de reestruturação do centro de Maringá submete-se aos interesses imobiliários e, como veremos, a partir desse momento os editais são redirecionados a ponto de desconfigurar as diretrizes urbanísticas propostas pelo Projeto Ágora.

O edital n. 004/1992 definiu a venda de terrenos, e não mais de direitos de construção de tais lotes (projeções de imóveis). Além disso, não estabeleceu limites rígidos como o edital n. 002/1992, tais como tratamento de divisas e áreas verdes e a construção de um segundo subsolo público. Ainda assim, considerou que as obras edificadas nos terrenos alienados seriam limitadas ao projeto arquitetônico de Niemeyer, aprovado com Plano Diretor Projeto Ágora. A venda consistiu em somente parte dos terrenos que haviam sido ofertados anteriormente no edital n. 002/1992 (URBAMAR, 1992a).

Diferentemente do edital anterior, o resultado do edital n. 004/1992, publicado no dia 10 de agosto de 1992, obteve concorrência, com uma proposta única. Um grupo de empresas, liderado por uma delas, a Conterpavi, ofereceu o valor que constava como mínimo para o lance no edital para compra da quadra 51-A/2 em sua totalidade. A sociedade, denominada “North Shopping Participações Ltda” era formada pelas seguintes empresas e porcentagens, todas sediadas na cidade de Maringá: Conterpavi (36%); Itaocara Construções Cíveis Ltda (30%); CCP Construções Cíveis Ltda (13%); Empreendimentos Imobiliários Ingá Ltda (14%); e Patamar Engenharia e Empreendimentos Ltda (7%).

É evidente que o edital de concorrência para venda de terrenos, em vez de direitos de construção, teria sucesso. Sabemos que os empreendedores se interessam por investimentos sem riscos e, nesse novo edital, o poder público garantiu que não haveria essa possibilidade ao vender as propriedades e não os direitos de superfícies dos terrenos.

Apesar disso, os dois próximos editais de concorrência publicados pela Urbamar, os de n. 005/1992 e n. 006/1992, que propunham a alienação de projeções de imóveis na quadra 51-A, configuraram-se como tentativas, ainda que frustradas, de retomar algumas restrições e padrões urbanísticos do Projeto Ágora. Entre as restrições retomadas, estaria a construção do segundo subsolo público, o tratamento das divisas e os parâmetros mínimos de áreas verdes, ambos abolidos no edital n. 004/1992.

O regresso da atitude da Urbamar de impor restrições para construção provavelmente não agradou os investidores, uma vez que tais editais não tiveram empresas ou pessoas físicas interessadas pela concorrência. A pressão dos agentes imobiliários locais por menos restrições nas vendas era evidente. A Urbamar cedeu novamente à pressão dos agentes locais ao publicar o edital n. 007/1992, destituindo-o cada vez mais de restrições. O edital disponibilizava para alienação os mesmos lotes anteriormente colocados à concorrência e que não obtiveram sucesso. Os interesses dos agentes imobiliários foram plenamente atendidos, além dos preços dos terrenos terem sido reduzidos quando comparamos os editais e os valores por metro quadrado.

Portanto, a partir da publicação desses dois tipos de editais, o de projeções de imóveis e o de terrenos, podemos dizer que dois projetos seguiriam paralelos dentro da prefeitura de Maringá: O Projeto Ágora aprovado pela Câmara como Plano Diretor, ou seja, oficialmente aprovado perante a sociedade; e o loteamento tradicional da área, não institucionalizado, mas utilizado para vender os terrenos. O quadro 4 resume os terrenos vendidos até o final de 1992.

O edital n. 007/1992 foi denunciado posteriormente por uma Ação Popular em 1994, sustentada por Christian Mathias, gerando o processo n. 0066/1994. Esse processo apontou que, na gestão de Ricardo Barros (1988-1992), foi autorizada a venda de lotes dentro da área do Projeto Ágora para o pagamento de dívidas da prefeitura.

| Edital  | Empresa  | Valor/<br>US\$ (dólar americano)   | Lotes                                   | Área<br>(m <sup>2</sup> ) | Relação Dólar/m <sup>2</sup> (US\$)   | Data       |
|---|----------|--|---|---------------------------|---|------------|
| <b>Terrenos vendidos fora do perímetro do Projeto Ágora (abertura de loteamento ao norte)</b> |          |  |   |                           |   |            |
| 009/<br>1990  | Cocamar  | 332.498,41<br>(trezentos e trinta e dois mil, quatrocentos e noventa e oito dólares americanos e quarenta e um centavos) | 1F, 1G,<br>2 e 2ª –<br>Quadra<br>51-A/9 | 1.600,00                  | 207,81<br>(duzentos e sete dólares americanos e oitenta e um centavos)          | 08/01/1991 |
| 001/<br>1991  | Tokunaga | 67.043,12<br>(sessenta e sete mil, quarenta e três dólares americanos e doze centavos)                                   | 1C –<br>Quadra<br>51-A/13               | 400,00                    | 167,60<br>(cento e sessenta e sete dólares americanos e sessenta centavos)      | 16/04/1991 |
|   | Nakagawa | 67.248,18<br>(sessenta e sete mil duzentos e quarenta e oito dólares americanos e dezoito centavos)                      | 1 –<br>Quadra<br>51-A/9                 | 386,12                    | 174,16<br>(cento e setenta e quatro dólares americanos e dezesseis centavos)    |            |
|   | Dama     | 67.317,16<br>(sessenta e sete mil, trezentos e dezessete dólares americanos e dezesseis centavos)                        | 1 –<br>Quadra<br>51-A/13                | 390,00                    | 172,61<br>(cento e setenta e dois dólares americanos e sessenta e um centavos)  |            |
|   | Cocamar  | 66.949,51<br>(sessenta e seis mil, novecentos e quarenta e nove dólares americanos e cinquenta e um centavos)            | 2B –<br>Quadra<br>51-A/9                | 400,00                    | 167,37<br>(cento e sessenta e sete dólares americanos e trinta e sete centavos) |            |
|   | Shinnai  | 67.087,86<br>(sessenta e sete mil, oitenta e sete dólares americanos e oitenta e seis centavos)                          | 2C –<br>Quadra<br>51-A/13               | 400,00                    | 167,71<br>(cento e sessenta e sete dólares americanos e setenta e um centavos)  |            |

|   |                |  |   |           |  |            |
|---|----------------|--|---|-----------|--|------------|
| 003/<br>1991  | Flaksberg      | 50.676,89<br>(cinquenta mil, seiscentos e setenta e seis dólares americanos e oitenta e nove centavos)                 | 1B –<br>Quadra<br>51-A/9  | 400,00    | 126,69<br>(cento e vinte e seis dólares americanos e sessenta e nove centavos) | 19/08/1991 |
|   | Mandarino      | 53.218,46<br>(cinquenta e três mil, duzentos e dezoito dólares americanos e quarenta e seis centavos)                  | 1ª –<br>Quadra<br>51-A/9  | 400,00    | 133,05<br>(cento e trinta e três dólares americanos e cinco centavos)          |            |
|   | Francez        | 61.269,56<br>(sessenta e um mil, duzentos e sessenta e nove dólares americanos e cinquenta e seis centavos)            | 2G –<br>Quadra<br>51-A/9  | 390,00    | 157,10<br>(cento e cinquenta e sete dólares americanos e dez centavos)         |            |
|   | Primon         | 51.709,44<br>(cinquenta e um mil, setecentos e nove dólares americanos e quarenta e quatro centavos)                   | 2F –<br>Quadra<br>51-A/9  | 400,00    | 129,27<br>(cento e vinte e nove dólares americanos e vinte e sete centavos)    |            |
| <b>Terrenos vendidos dentro do perímetro do Projeto Ágora</b> |                |  |   |           |  |            |
| 004/<br>1992  | North Shopping | 956.182,39<br>(novecentos e cinquenta e seis mil, cento e oitenta e dois dólares americanos e trinta e nove centavos)  | Quadra<br>51-A/2  | 12.665,90 | 75,49<br>(setenta e cinco dólares americanos e quarenta e nove centavos)       | 10/08/1992 |
| 007/<br>1992  | Conterpavi     | 276.293,73<br>(duzentos e setenta e seis mil, duzentos e noventa e três dólares americanos e setenta e três centavos)  | 51-A da<br>51-A   | 3.912,44  | 70,62<br>(setenta dólares americanos e sessenta e dois centavos)               | 19/11/1992 |
|   | Sotecol        | 621.660,88<br>(seiscentos e vinte e um mil, seiscentos e sessenta dólares americanos e oitenta e oito centavos)        | 51-A/D<br>da 51-A   | 6.233,76  | 99,72<br>(noventa e nove dólares americanos e setenta e dois centavos)         |            |
|   | Itaocara       | 172.683,58<br>(cento e setenta e dois mil, seiscentos e oitenta e três dólares americanos e cinquenta e oito centavos) | 51-A/E,<br>51-A/G,<br>51-A/H,<br>51-A/N<br>e 51-<br>A/O –<br>Quadra<br>51-A | 2.410,35  | 71,64<br>(setenta e um dólares americanos e sessenta e quatro centavos)        |            |
|   | TTC            | 34.536,72<br>(trinta e quatro mil, quinhentos e trinta e seis dólares americanos e setenta e dois centavos)            | 51-A/I –<br>Quadra<br>51-A  | 480,00    | 71,95<br>(setenta e um dólares americanos e noventa e cinco centavos)          |            |
|   | Moracy         | 34.536,72<br>(trinta e quatro mil, quinhentos e trinta e seis dólares americanos e setenta e dois centavos)            | 51-A/J –<br>Quadra<br>51-A  | 480,00    | 71,95<br>(setenta e um dólares americanos e noventa e cinco centavos)          |            |
| 008/<br>1992  | SMC Associados | 35.806,44<br>(trinta e cinco mil, oitocentos e seis dólares americanos e quarenta e quatro centavos)                   | 2E –<br>Quadra<br>51-A/9  | 400,00    | 89,52<br>(oitenta e nove dólares americanos e cinquenta e dois centavos)       | 14/12/1992 |
|   | Módulo         | 35.895,84<br>(trinta e cinco mil, oitocentos e noventa e cinco dólares americanos e oitenta e quatro centavos)         | 2D –<br>Quadra<br>51-A/9  | 400,00    | 89,74<br>(oitenta e nove dólares americanos e setenta e quatro centavos)       |            |

QUADRO 4

Resumo dos terrenos vendidos pela Urbamar nos anos de 1990, 1991 e 1992.

## I – FATOS E FUNDAMENTOS JURÍDICOS

[...] TERRENOS DO NOVO CENTRO: – Conclusão: Foi vendida a totalidade dos terrenos à época disponíveis no Novo Centro. A administração passada para liquidar seus débitos com seus fornecedores adquiriu-os com terrenos no Novo Centro. Estabeleceu procedimento chamado “encontro de contas”, permitindo com isso que os adquirentes pagassem cerca de 70% a menos que o valor praticado em outras operações no local. O Município com isso, teve um prejuízo patrimonial em torno de US\$ 4.230.00,00. (ROCHA e ALEXANDRINO, 1994, p. 2, aspas do autor).

## A – OFENSA À MORALIDADE ADMINISTRATIVA

06 – É consabido que a venda de bem imóvel público depende sempre de licitação. É o que estabelece o art. 82, inciso I da Lei Orgânica Municipal. Não poderia, portanto, desprezar a concorrência e realizar o denominado “encontro de contas” (ROCHA e ALEXANDRINO, 1994, p. 2, aspas do autor).

Se cruzarmos tais informações constantes nessa Ação Popular de 1994 com os valores em que os terrenos foram vendidos nos editais n. 004/1992, 007/1992 e 008/1992, calculados por metro quadrado, que encontramos em planilhas dos arquivos da Urbamar e que resumimos na tabela acima, podemos confirmar que, de fato, os valores foram decrescendo ao longo dos anos. No caso da afirmação sobre o “encontro de contas”, uma conclusão definitiva exige a conferência dos documentos contábeis da gestão.

Se nos atermos ao histórico das empresas que adquiriram os terrenos, algumas delas prestavam serviços para a prefeitura municipal. A empresa Conterpavi, por exemplo, vencedora de dois editais (n. 004/1992 e n. 007/1992), havia executado as obras da Avenida Herval, a primeira avenida que teve seu prolongamento inaugurado na área do Projeto Ágora. A Sotecol, outra empresa concorrente e vencedora no edital n. 007/1992,

havia sido contratada para implantar um aterro sanitário em Maringá no mesmo ano em que foram vendidos os terrenos, pela Lei n. 2.967/1991 e tinha a concessão da coleta de lixo. Além disso, outro comprador, Moracy Jacques, era, e ainda o é, proprietário de uma empresa promotora de vídeos para campanhas políticas, inclusive para a de Barros (1989-1992).

Apesar de não terem sido veiculadas notícias nos jornais locais na época das vendas, mais tarde, *O Diário do Norte do Paraná*, em sua edição de 21 de janeiro de 1993, estampou a seguinte manchete: “Novo centro vendido para cobrir dívidas”. De acordo com o corpo da matéria:

O edital não atende a lei que estabeleceu o Projeto Ágora. [...] se precipitou nas vendas, para cobrir dívidas da Prefeitura, o que pode ser constatado no fato de que a maior parte dos compradores tinham créditos a receber da Prefeitura, uma vez que prestavam serviços a ela. (NOVO [...], 1993, p. 3).

Além disso, a obrigação de construir o segundo subsolo público foi excluída no momento de assinatura da escritura desses terrenos vendidos no edital n. 007/1992, tal como Grzegorzcyk (2000) afirmou:

Quando da venda dos primeiros lotes, a escritura não obrigava a construção do segundo subsolo, e na nossa opinião o empreendedor privado conseguiria, através de pressões, alterar a lei vigente, ou mesmo garantir na justiça seu direito de propriedade. Por isso para muitos, este objetivo do Projeto Ágora acabou quando ao final de 1992 o prefeito Ricardo Barros autorizou a venda de alguns terrenos para o pagamento de dívidas. (GRZEGORCZYK, 2000, p.103).

A pressão desses agentes imobiliários era evidente e constante, as licitações continuaram a ser publicadas sem obstáculos jurídicos, inclusive, um outro edital, de nº 008/92, foi publicado no mesmo mês de novembro e pretendeu a venda de dois lotes na quadra 51-A/9 o 2C e 2D. Os vencedores foram as empresas Módulo Propaganda S/C Ltda e SMC Consultores Associados Ltda.

## **Afinal, o Novo Centro era/é um espaço público?**

Para além da discussão da legalidade ou não de tais editais de concorrência pública perante as denúncias de “encontro de contas”, há uma outra questão que julgamos importante destacar: o fato de que se trata de um terreno que era um bem público ou, ainda, “bem público de uso especial” (BRASIL, 1916) que foi loteado e vendido a proprietários particulares. Questionamos, portanto, se, de fato, houve a privatização (no sentido literal, de posse) do bem público.

De acordo com o Código Civil de 1916<sup>16</sup>, existem três tipos de bens públicos, divididos em dois grupos: os de patrimônio indisponível, que são os bens de uso comum e os bens de uso especial, ambos destinados a usos públicos; e os bens de patrimônio disponível, que são os bens dominiais, sem destinação pública. Podemos dizer que terreno do antigo pátio de manobras antes era patrimônio da União, ou ainda da RFFSA, era um “bem público de uso especial”, é definido no Artigo 66 como: “edifícios ou terrenos aplicados a serviço ou estabelecimento federal, estadual ou municipal”.

Quando os terrenos foram transferidos para o patrimônio da Urbamar por meio do contrato estabelecido em 1990 com a RFFSA, eles continuaram a ser bens públicos de uso especial. Afirmamos isso pois, de acordo com Meirelles (2016, p.636), um estudioso do Direito Urbanístico:

Quanto aos bens das *empresas estatais* (empresas públicas e sociedades de economia mista), entendemos que são, também, *bens públicos com destinação especial e administração particular* das instituições a que foram transferidos para consecução dos fins estatutários.[...] Esse patrimônio, embora incorporado a uma instituição de personalidade privada, continua vinculado ao serviço público, apenas prestado de forma descentralizada ou indireta por uma empresa estatal, de estrutura comercial, civil ou, mesmo, especial. Mas *lato sensu*, é *patrimônio público*, tanto assim que na extinção da entidade reverte ao ente estatal

que o criou, e qualquer ato que o lese poderá ser invalidado por ação popular (Lei federal 4717/65, art. 1º). (MEIRELLES, 2016, p. 636-637, grifo do autor).

Tais bens públicos de uso especial, de acordo com os artigos 67 e 69 do Código Civil de 1916, vigente no ano de 1992:

Art. 67 - Os bens de que trata o artigo antecedente só perderão a inalienabilidade, que lhes é peculiar, nos casos e forma que a lei prescrever [...]

Art. 69 – São coisas fora de comércio as insuscetíveis de apropriação, e as legalmente inalienáveis. (BRASIL, 1916, n. p.).

Os artigos citados, de acordo com Meirelles (2016), podem ter uma interpretação ambígua, mas que, no seu entendimento, são inalienáveis os bens públicos de uso comum ou para fins especiais, ou seja, quando possuem afetação/destinação pública. Se se pretende aliená-los, seria preciso, além da lei específica com justificativa admissível de interesse público, uma licitação para concorrência pública e uma avaliação do imóvel a ser alienado. Ao analisarmos o caso do terreno do pátio de manobras transferido da RFFSA para a Urbamar para transformação da área, ainda que ele fosse subdividido, os terrenos resultantes só poderiam ser alienados sobre a aprovação de lei de desafetação. Somente posteriormente eles poderiam ser lançados para venda em um edital de concorrência pública, já que fazem parte dos “bens patrimoniais indisponíveis” do município (MEIRELLES, 2016, p. 638).

A alienação dos imóveis é regulamentada também por leis estaduais e municipais. No caso de Maringá, essas leis são a Constituição Estadual do Paraná (1989) e Lei Orgânica Municipal (1990). A legislação estadual define, no artigo, 10 que “a alienação, a título oneroso, de bens imóveis do Estado dependerá de autorização prévia da Assembleia Legislativa e será precedida de concorrência pública”.

A Lei Orgânica Municipal (MARINGÁ, 1990a) definiu que, entre as atribuições da Câmara Municipal, está a de autorizar a alienação de bens imóveis do município. Além disso, a lei define que dependerá

de voto favorável da maioria do poder Legislativo a “desafetação da destinação de bens públicos”. Assim como aponta Meirelles (2016), a legislação define que para a alienação de bens municipais é necessária autorização legislativa, prévia avaliação e concorrência pública. Mas, além disso, o Artigo 82 da Lei Orgânica Municipal aponta: “A alienação de bens municipais, subordinada à existência de interesse público justificado, será sempre precedida de avaliação [...]” (MARINGÁ, 1990a, p. 37-38).

Em nossas pesquisas realizadas<sup>17</sup>, não foram encontrados documentos que justificassem o interesse público para alienação dos lotes nos editais que citamos anteriormente. Além disso, não existe uma lei municipal específica que autorize a desafetação dessas áreas vendidas no antigo pátio de manobras, como é previsto no Artigo 87 da Lei Orgânica Municipal, em que “a afetação e desafetação de bens imóveis municipais dependerá de lei” (MARINGÁ, 1990a, p. 38).

Os primeiros editais de concorrência que a Urbamar publicou em 1992, que foram as primeiras tentativas de venda dos direitos de construção, ou seja, as projeções de imóveis, não acarretavam a posse privada dos terrenos, mas somente no direito de construção de áreas pré-definidas. No entanto, como vimos, não houve concorrência para esses primeiros editais. Somente quando foram liberados os terrenos para alienação os editais obtiveram sucesso, apesar de não termos encontrados leis específicas que desafetassem os lotes vendidos nos editais.

Ao analisarmos as escrituras dos contratos de compra e venda resultantes dos editais n. 004/1992 e 007/1992, destacamos que se menciona o cumprimento ao permitido pelas seguintes legislações: Lei Municipal n. 1.934/1985; Lei Municipal n. 1.998/1986; Lei Federal n. 6.404/1976 e Decreto-Lei Federal n. 2.300/1986. As duas primeiras leis se referem às legislações que regiam a Urbamar, das quais destacamos os seguintes trechos:

Art.2º [...] III - Promover o aproveitamento de terras pertencentes ao projeto, ou que tenham sido adquiridas para tal finalidade, pela Sociedade;

iv – Promover a incorporação por si ou por contrato, de bens imóveis e de projetos a ele referentes, de iniciativa da Sociedade, para os fins estabelecidos nos incisos anteriores [remoção e transferência do complexo ferroviário existente, planos urbanísticos, projetos] (MARINGÁ, 1985b, p.1).

Art.10º [...] III - Celebrar convênios, consórcios, contratos ou acordos com entidades de direito público ou privado, remetendo cópia dos mesmos ao Legislativo Municipal. (MARINGÁ, 1986, p.1).

Entre as outras leis constantes nas escrituras, a Lei Federal n. 6.404/1976 estabelece o funcionamento das Sociedades de Economia Mista, permitindo as atividades que listamos acima, afirmando que “a companhia de economia mista somente poderá explorar os empreendimentos ou exercer as atividades previstas na lei que autorizou sua constituição (BRASIL, 1976). O Decreto-Lei Federal n. 2.300/1986, que dispõe sobre as licitações, aponta:

Art. 15. A alienação de bens da União e de suas autarquias, subordinadas à existência de interesse público devidamente justificado, será sempre precedida de avaliação e obedecerá as seguintes normas:

1 - quando imóveis, dependerá de autorização legislativa, avaliação prévia e concorrência, dispensada esta nos seguintes casos:

a) dação em pagamento; b) doação; c) permuta; d) investidura. (BRASIL, 1986, n. p.).

A partir desses artigos, podemos afirmar que a Urbamar era dotada de uma certa autonomia para a realização de seus contratos, como, por exemplo, o que foi estabelecido com RFFSA com a incorporação de terrenos ao seu patrimônio, sem ter que submeter os contratos à aprovação do Legislativo municipal. A alienação dos bens deveria ter sido autorizada na Câmara Municipal, no entanto, como apontamos, desconhecemos algum terreno vendido na área do Projeto Ágora que tenha sido anteriormente desafetado, conforme pesquisa no acervo Legislativo do município, realizada por Ferreira (2017). Encontrou-se somente uma lei de desafe-

tação de uma faixa de 4 metros para implantação de galerias pluviais no limite norte da área, a Lei n. 2.802/1990.

Por não termos provas suficientes ou conhecimento técnico para apontar ilegalidades, supomos que, ao ocorrer a transferência do terreno do antigo pátio de manobras da União para a Urbamar, considerou-se que tal terreno iria compor o patrimônio dominial da empresa (portanto, passível de ser alienado). No entanto, legalmente, os terrenos destinados a empresas de economia mista, da administração municipal indireta, são considerados bens públicos de uso especial, portanto, inalienáveis até que uma lei de desafetação os permita serem alienados.

Em nossa pesquisa, atemo-nos aos fatos e documentos que levantamos, bem como nas consequências desse processo nas legislações urbanísticas e no espaço. Portanto, buscamos compreender como essas transformações urbanas e a privatização do espaço, sejam elas regulares juridicamente, sejam elas irregulares, foram legitimadas pelo poder público.

### **A revisão do Plano Diretor Projeto Ágora**

O final do mandato de Ricardo Barros contava com um cenário político pouco favorável para o poder Executivo local. Os servidores municipais não estavam contentes com situação da classe, tendo em vista as inúmeras privatizações e terceirizações realizadas por Barros e o atraso do décimo terceiro salário. Conforme demonstra o capítulo 4 do presente livro, essas relações conflituosas entre o sindicato e a administração municipal se estenderam do começo ao fim do mandato do prefeito Ricardo Barros.

Em janeiro de 1993, Said Ferreira (1993-1996) reassumiu o cargo de prefeito, iniciando o seu segundo mandato no cargo. Logo no início, interrompeu a terceirização dos serviços públicos, como havia prometido durante a campanha eleitoral. Porém, um fato aqueceria as disputas políticas. No meio de seu mandato, em 1994, Ricardo Barros assumiu como deputado federal. “A eleição de Ricardo Barros manteve acesa a rivalidade da conjuntu-

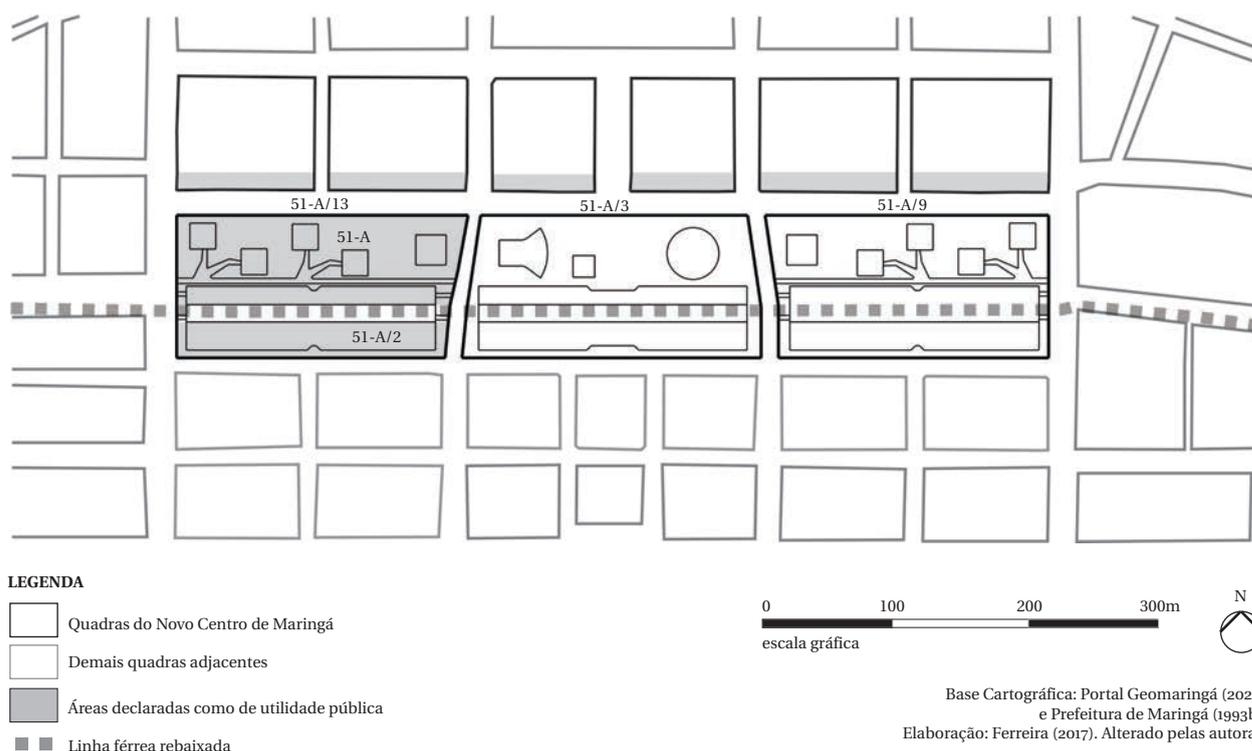
ra anterior, com inversão de papéis entre quem estava no Poder Executivo e quem estava na oposição” (DIAS, 2008, p. 165).

Gini (2008) apontou que, de certa forma, dois grupos lutavam pelo controle da cidade nesse momento de sua história, os que apoiavam o prefeito Said Ferreira e os que defendiam Barros. Nesse contexto de disputa pelo comando do poder local, acreditamos que a retomada do andamento do Projeto Ágora era importante para Said Ferreira alavancar seu prestígio e reforçar as disputas pela “paternidade” do projeto.

Nos primeiros dias de mandato, o prefeito Said Ferreira, tendo em vista as vendas do Projeto Ágora autorizadas pelo prefeito anterior, assinou o Decreto n. 27/1993, que declarou de utilidade pública todos os terrenos vendidos no Novo Centro (ver FIGURA 12). Tal ação deveria estabelecer a desapropriação amigável ou judicial dos terrenos com a finalidade de adequá-los ao projeto que se pretendia para a área. Tendo em vista esse decreto, o poder público iniciaria a revisão dos estudos sobre a área.

Uma equipe técnica foi contratada para elaborar uma proposta de intervenção, bem como revisar o Plano Diretor Projeto Ágora, formando o seguinte quadro de arquitetos maringenses: Edson L. Cardoso Pereira, José Vicente A. do Socorro, Karin Schwabe Meneguetti e Nildo Ribeiro da Rocha.

No processo de revisão e balanço do que já havia sido executado do Projeto Ágora, a equipe “constatou a existência de contradições de ordem técnica, legal e jurídica que precisavam ser superadas” (MARINGÁ, 1993d, p. 9). Os arquitetos também identificaram que havia dois projetos urbanísticos em vigor: o projeto de Niemeyer, a ser viabilizado como um empreendimento único e aprovado por lei Municipal; e o loteamento tradicional do espaço público realizado pela Urbamar sem aprovação da Câmara de vereadores, conforme apontamos anteriormente. Este loteamento, ainda que não tivesse sido institucionalizado, serviu como base para vendas de lotes e emissão de alvarás de construção, ou seja, era o que estava sendo executado (MARINGÁ, 1993d),



**FIGURA 12**  
Mapa de localização dos terrenos declarados como de utilidade pública pelo Decreto n. 27/1993.

O cenário encontrado trouxe um empecilho à administração municipal que, se cumprisse a lei, estaria “tentando implementar um projeto que não apresentava aderência à realidade do mercado imobiliário” (MARINGÁ, 1993d, p. 9). Caso se aceitasse as ações realizadas pela Urbamar com a venda dos lotes, a administração municipal seguiria em desacordo com as legislações aprovadas pelo município.

De acordo com o relatório elaborado pela equipe técnica do Plano Diretor Novo Centro de Maringá no final da gestão de Ricardo Barros (1989-1992), a Urbamar elaborou uma proposta de loteamento do solo que consistia em subdividir a porção comercial da Gleba A, voltada para a rua central, em 10 lotes

com 30,00 metros de testada e 480,00 m<sup>2</sup>, em média. Os terrenos são os que foram vendidos nos editais e que explanamos anteriormente. Assim,

**Embora sem ser aprovada pela Câmara Municipal**, essa variante deu origem ao processo de venda de lotes na área, tendo sido comercializados sete desses novos lotes e mais dois daqueles de maior porte constantes no projeto original. Nessa mesma época foram vendidos também os 43 lotes com área média de 400,00m<sup>2</sup> que haviam resultado do parcelamento das quadras 51-A/3, 51-A-9 e 51-A/13 que não faziam parte do Projeto Ágora. (MARINGÁ, 1993d, p.8, grifo nosso).

Do trecho que destacamos é possível inferir que não foi realizado o processo de desafetação dos terrenos públicos do Novo Centro para venda em editais de concorrência. Ou seja, não foi elaborado um projeto de lei específico que pudesse ser apreciado pela Câmara Municipal.

Sobre o Projeto Ágora, de autoria de Niemeyer, a equipe julgou inviável o modelo de parcelamento e as restrições impostas por ele, apontando que elas desestimulavam os empreendedores imobiliários. Segundo o relatório da equipe, se fossem mantidas as características do Projeto Ágora, tal projeto se constituiria em empecilho à viabilidade comercial do empreendimento (MARINGÁ, 1993d). Tendo em vista esses pontos levantados dos dois projetos, ao estudar o resultado dos editais de concorrência pública na divisão do solo, a equipe julgou a proposta da Urbamar como mais viável ao mercado maringaense. Decidiu-se, porém, por um terceiro caminho: um novo loteamento. De acordo com o relatório dessa equipe, as principais providências a serem tomadas eram três, considerando que a primeira já havia sido efetuada pelo Executivo municipal:

- Declarar as quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 e os lotes da Gleba A que haviam sido vendidos, como áreas de utilidade pública.
- Cancelar todos os alvarás de construção eventualmente expedidos e cujas obras ainda não tivessem sido iniciadas, por ferirem a Lei 3.051/91.
- Promover a elaboração de um novo projeto urbanístico para a área e procurar institucionalizá-lo através de Lei Municipal, em substituição àquele aprovado pela Lei n. 3.051/91. (MARINGÁ, 1993d, p.9).

A partir dessas constatações, a equipe instituiu diretrizes para uma nova lei de uso e ocupação para a área do antigo pátio de manobras, mudando o seu nome para Plano Diretor Novo Centro de Maringá, título já consagrado pela população da cidade naquele momento (MARINGÁ, 1993d).

Tendo em vista o relatório da equipe técnica da prefeitura, os estudos realizados e a declaração de utilidade pública dos terrenos já vendidos, a Urbamar discutiu, na 34ª reunião do Conselho

de Administração, em 29 de abril de 1993, as alternativas para negociar com os donos dos terrenos vendidos. O arquiteto Nildo Ribeiro, que se tornaria presidente da empresa nesse mesmo ano, apontou três hipóteses para negociação com os proprietários, as quais foram aprovadas em assembleia:

A primeira seria a negociação imediata tipo permuta com área menor, mas com maior aproveitamento e sem grandes exigências para edificações. A segunda seria a desapropriação dos terrenos que retornariam à sociedade, provocando lucros, mas desde que existam recursos para a indenização. A terceira, mais barata, seria a desapropriação somente das faixas de terras necessárias para a abertura das Avenidas e ruas projetadas para a área do Novo Centro. (URBAMAR, 1993a, n. p.).

As negociações se prolongariam pelo ano de 1993, bem como as discussões sobre o novo Plano Diretor Novo Centro, elaborado pela equipe técnica da prefeitura como uma possível solução para ocupação da área.

### **O Plano Diretor Novo Centro: o engavetamento do Projeto Ágora e a legitimação do loteamento do espaço público**

Como pressupostos para a elaboração do Plano Diretor Novo Centro, a equipe técnica contratada pelo prefeito Said Ferreira, em 1993, estabeleceu que iria assegurar as ligações norte-sul no sistema viário e viabilizar as obras através de receitas provenientes da venda de lotes. Além disso, não seria mais necessária a execução do segundo subsolo de garagem a ser doado à Prefeitura, bem como da edificação segundo as projeções dos edifícios-torre nas glebas A e B, por estabelecerem desestímulo à construção por parte das empresas locais. Não seria mais executado também o terminal de ônibus urbano no subsolo da Gleba C, e seriam considerados para o novo plano os lotes já comercializados como condicionantes prévios do projeto.



rebaixada no projeto de loteamento, encontrava-se na porção mais próxima do limite sul da área do pátio de manobras, passando no subsolo das quadras voltadas para a Avenida Tamandaré (MARINGÁ, 1993d).

O Projeto de Lei (PL) n. 30/1993, elaborado pela equipe técnica da prefeitura, teve o intuito de “estimular, orientar e disciplinar a atividade dos empreendedores privados quanto ao uso e ocupação do solo na área em questão” (MARINGÁ, 1993d, p. 23). Grzegorzcyk (2000) afirma que a mudança no número de lotes a serem ofertados na área causou muitos questionamentos a respeito da legitimidade das vendas dos lotes pela antiga administração, os quais resultaram em denúncias sobre possíveis irregularidades.

Com relação aos parâmetros de uso e ocupação, a intenção era permitir um crescimento adensado. Conforme o próprio prefeito Said Ferreira ressaltou sobre sua posição frente ao novo projeto: “não vai impedir o crescimento do Novo Centro [...] o Projeto Ágora será respeitado em suas linhas gerais, mas adequado às necessidades do município” (O Diário do Norte do Paraná, 1993, *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 104). Dessa forma, as construções teriam maior liberdade de execução. Já não havia parâmetros tão restritos como os estabelecidos pelo Projeto Ágora de Niemeyer; a altura e números de pavimentos, por exemplo, era livre<sup>18</sup>.

Destacamos que não eram apenas modificações em um terreno público. Como já tinham sido vendidos alguns terrenos no final do ano de 1992, agora as alterações iriam afetar proprietários particulares que possuíam direito de propriedade privada. A Urbamar contactou tais proprietários para discutir essas modificações, em uma reunião realizada no dia 15 de junho de 1993. Na ocasião, foi registrado em ata que os terrenos vendidos não seriam retomados, mas alterariam suas áreas para readequação viária:

As mudanças propostas implicarão na alteração das metragens das áreas originais adquiridas pelos presentes. Esses adquirentes poderão adquirir áreas para recomporem as metragens originais ou,

simplesmente, alienarem à Urbamar, as áreas de terras necessárias à alteração do sistema viário do Novo Centro. Os presentes expressaram-se favoráveis a estas alterações, concordando na oportuna composição dos valores das áreas – de terras que serão vendidas ou adquiridas pela Urbamar. **Ficando acertado – que será mantida a localização dos terrenos já adquiridos**, sendo que após determinado o preço da Urbamar caberá as empresas decidirem se compram ou vendem. (URBAMAR, 1993a, p.1, grifo nosso).

Notamos que, apesar de os terrenos terem sido declarados de utilidade pública, o interesse dos proprietários em manter suas propriedades privadas era prioritário nas discussões da Urbamar. Tendo em vista que já haviam sido acordadas com os proprietários as medidas a serem tomadas, o PL n. 30/1993 começou a ser discutido em algumas instâncias, como as entidades civis e a Câmara Municipal.

O processo de aprovação do Plano Diretor Novo Centro contou com algumas etapas, as quais tiveram duração de cerca de seis meses. Primeiramente, a equipe técnica elaborou o relatório que citamos, compreendendo a análise e a proposta apresentados em abril de 1993. No mês de junho, foi realizada uma reunião dos vereadores com a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Maringá (AEAM) a fim de discutir o PL n. 30/1993, de autoria do próprio poder Executivo. Além disso, uma cópia do PL foi enviada para outras entidades se posicionarem a respeito do novo Plano Diretor. Somente em 16 de agosto o PL n. 30/1993 foi protocolado e, após três sessões da câmara, realizadas nos dias 30 de setembro, 5 e 7 de outubro, finalmente foi elaborada a redação final da nova lei complementar. Apesar de o processo parecer simples, vários questionamentos permearam as discussões na Câmara Municipal. Discutiremos alguns pontos a seguir.

Como forma de participação da sociedade em geral, foi realizada somente uma reunião com a AEAM. Além dessa reunião, foi enviada pelo poder Legislativo uma cópia do PL a várias entidades, entre

as quais estavam: ACIM, o Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Maringá (DEC/UEM), o Sindicato da Indústria da Construção Civil na Região Noroeste do Paraná (Sinduscon), e a Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas, Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração dos Edifícios em Condomínios Residenciais e Comerciais em Todo o Estado do Paraná (Secovi-PR).

As considerações dessas entidades poderiam ter um peso significativo nas decisões dos vereadores, uma vez que são elas que investem no setor de construção civil, em suas várias etapas, além de representarem instituições e associações de validação técnica. Após todas as entidades enviarem suas cartas individuais e a Urbamar divulgar suas justificativas para os questionamentos, foi solicitado pela Câmara de Vereadores, em nome da Comissão de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos, que todas elas se reunissem e enviassem uma carta em comum. Ou seja, há indícios de que não foram analisadas as propostas de cada entidade caso a caso.

No dia 30 de setembro de 1993, data da primeira reunião para votação do PL na Câmara, uma resposta das entidades foi enviada. Questionando que o projeto protocolado não havia atendido a nenhuma solicitação das entidades, elas reforçaram que os seguintes pontos deveriam ser revistos: as áreas para equipamentos públicos; os altos índices de ocupação que deveriam se limitar aos da Zona Central; as galerias comerciais que trariam problemas de natureza diversa.

Ainda antes de ser protocolado, ao ser enviado o PL n. 30/93 para as Comissões Permanentes da Câmara Municipal que avaliam a validade ou não do projeto, a Comissão de Constituição e Justiça questionou o PL com relação ao descompasso das modificações pretendidas na área do antigo pátio de manobras e o direito de propriedade dos donos dos terrenos vendidos nos editais de concorrência pública. O parecer destacou: “entendemos ser de obrigação legal oficial os proprietários relacionados [...] para que se manifestem sobre as modificações intentadas pelo Executivo e aguardamos manifestação a respeito

para após apresentarmos o parecer ao Projeto” (MARINGÁ, 1993a).

A aprovação da nova lei do Plano Diretor Novo Centro, diferentemente da promulgada em 1991, agora não dependia somente dos interesses públicos. Após as vendas dos terrenos, apesar de questionarmos se de fato elas foram legítimas, as discussões na Câmara Municipal sobre alterações de parâmetros urbanísticos da área barrariam em interesses privados.

Dessa forma, atendendo à Comissão de Constituição e Justiça, a Câmara Municipal enviou cartas aos proprietários dos terrenos vendidos para que eles “se manifestem sobre as modificações intentadas pelo Poder Executivo no supracitado Projeto de Lei Complementar” (MARINGÁ, 1993a). Como já apontamos, no dia 15 de junho de 1993 a Urbamar já havia realizado uma reunião da diretoria executiva em conjunto com os proprietários dos terrenos para fazer as negociações. Os donos dos lotes, por unanimidade, aceitaram as modificações que seriam aprovadas pelo Plano Diretor Novo Centro, uma vez que se beneficiariam com o aumento dos coeficientes de aproveitamento e outros parâmetros propostos, ampliando os potenciais construtivos dos lotes.

Ainda que a Comissão de Constituição e Justiça não tivesse deliberado seu parecer final sobre o PL n. 30/93, na primeira sessão da Câmara Municipal ele foi colocado como pauta na ordem do dia. Colocado em votação, o requerimento foi aceito pela maioria dos votos e, oficialmente, começariam as discussões sobre o Plano Diretor Novo Centro. Nessa ocasião, como não possuíam os pareceres por escrito das Comissões Permanentes, foram colhidos pareceres verbais dos presidentes das Comissões Permanentes da Câmara.

O presidente da Comissão de Constituição e Justiça, o então vereador Almeri Pedro de Carvalho, deu seu parecer contrário ao PL n. 30/93, alegando que, “no que tange a legalidade, ele já é, no seu todo, contra os princípios básicos do Direito Constitucional, porque aqui ele está indo de encontro com o direito de propriedade [...] sendo esbulhado sem qualquer fundamento ou justificativa legal” (MARINGÁ, 1993a). Diferentemente, a

Comissão de Finanças e Orçamento e a Comissão de Serviço de Utilidade Pública, Transporte e Sistema Viário deram pareceres favoráveis ao PL do Plano Diretor Novo Centro.

Um dos vereadores, o engenheiro civil José Carlos Valêncio, propôs um substitutivo ao PL, bem como duas emendas, uma substitutiva e outra supressiva. As emendas e o Projeto foram aprovados em primeira discussão por unanimidade.

Na segunda sessão, as discussões sobre o PL entre os vereadores foram intensas. Foi solicitado, inclusive, que tal matéria fosse tirada de pauta da ordem do dia, o que foi rejeitado pela maioria dos votos dos vereadores. A maioria dos vereadores fez uso da palavra antes de o Projeto ser colocado em votação.

Entre as diversas discussões, percebemos que havia uma certa necessidade de os vereadores filiados ao partido do ex-prefeito Ricardo Barros, o Partido da Frente Liberal (PFL) tais como Cesar Antônio Gualberto e Belino Bravin Filho, esclarecerem que não tinham sido coagidos para votar de uma maneira definida. Esse fato ressalta a disputa de poder existente entre o ex-prefeito Barros e o prefeito Said Ferreira. O vereador destacou: “Nunca fui procurado pelo ex-prefeito Ricardo Barros para votar em qualquer matéria” (MARINGÁ, 1993a). Igualmente, Bravin Filho apontou “que o ex-prefeito Ricardo Barros nunca havia pedido para os vereadores do PFL votarem desta ou daquela maneira” (MARINGÁ, 1993a).

Nas atas das sessões da Câmara Municipal, notamos que as discussões contavam com desavenças políticas e possíveis coações entre os poderes existentes. Não foram discutidos pontos importantes do novo Plano Diretor e suas propostas urbanísticas, mas sim sua aceitação ou não perante alguns fatores políticos.

Como exemplo, vale o registro da fala de um dos vereadores, John Alves Correa, que afirmou ter recebido uma notificação registrada em cartório pela Sotocol, a empresa que havia comprado um dos terrenos na área do Projeto Ágora. De acordo com o depoimento do vereador, no documento estava escrito:

Esclarecemos, ainda, que as ações judiciais serão propostas também contra os Vereadores que participarem diretamente na promoção de qualquer alteração de nossa propriedade, referindo-se ao terreno que eles têm no Novo Centro, uma vez que qualquer alteração é ilegal, porque passa por cima de nosso direito de coproprietários. (CORREA, 1993, n. p.).

Nesse trecho, fica evidente que havia uma pressão da empresa sobre os vereadores que votariam o PL em questão, que poderia modificar os parâmetros urbanísticos dos terrenos, entre os quais estava o que a empresa havia comprado. No entanto, como apontou o vereador Correa, como toda propriedade deve atender à sua função social, e sendo que a escritura pública não é alvará de construção, as alterações eram possíveis e constitucionais, uma vez que previam atender aos interesses públicos (CORREA, 1993).

Ainda que acreditemos que tal conceito de público esteja distorcido nesse projeto, uma vez que seria constituído por um loteamento privado em um terreno que poderia ser um espaço público de uso coletivo, diante dos fatos e da possível irregularidade da venda dos lotes nos editais de 1992, perante a legislação aprovada do Plano Diretor Projeto Ágora, era inconcebível pensar em ceder ao interesse de alguns poucos proprietários.

Colocado em votação, o Plano Diretor Novo Centro obteve 15 votos a favor e quatro contrários. Os votos desfavoráveis ao PL n. 30/93 se apoiavam na justificativa do direito de propriedade adquirido. O PL n. 30/93 aprovado contou com algumas mudanças com relação ao projeto protocolado na Câmara Municipal. A Lei do Plano Diretor Novo Centro, ou ainda, a Lei Complementar n. 23/1993 estabeleceu os parâmetros de uso e ocupação da área do antigo pátio de manobras e definiu um novo parcelamento, agora aprovado institucionalmente. A proposta da equipe técnica da Prefeitura Municipal diferia significativamente em alguns pontos do PL aprovado pelos vereadores.

Na primeira reunião do Conselho de Administração da Urbamar realizada após a aprovação do PL n. 30/93, em 27 de outubro de 1993, Nildo Ribeiro

da Rocha, diretor presidente da Urbamar, integrante da equipe técnica contratada para elaborar o novo Plano Diretor, apontou as incongruências da lei aprovada, alertando sobre uma possível irregularidade na venda dos terrenos:

Em assuntos gerais o Sr. Nildo Ribeiro posicionou os conselheiros sobre a tramitação do Projeto do Novo Centro, explicou que a Câmara Municipal efetuou alterações no Projeto eliminando as marquises e incluindo a obrigação de edificação de 50% da área do terreno em “pilotis” na Gleba Central. Alterações estas que a equipe técnica da Urbamar não concorda porque descaracteriza totalmente o projeto do Novo Centro além de inviabilizá-lo técnica e financeiramente. Também foi discutido na reunião, a possibilidade de se anularem as vendas de terrenos pelas irregularidades apontadas pela auditoria, convocando-se assim os proprietários para explicar a irregularidade e propondo sua regularização. A ideia foi bem aceita pelos conselheiros, no entanto deve ainda ser bem analisada, o que foi solicitado ao Sr. Fernando Ribas, para isto não provoque um descrédito nas próximas vendas da Urbamar. (URBAMAR, 1993a, n. p.).

Ao analisarmos o PL n. 30/1993 e a redação final da Lei n. 23/1993 detalhadamente, percebemos que, de fato, há diferenças significativas. Destacamos a seguir alguns dos pontos mais gerais e sobre o papel da Urbamar. O capítulo 3 deste livro se debruça sobre parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do Plano Diretor Novo Centro.

Uma das questões importantes a destacar é que, tanto no PL quanto na redação final da lei, regulamentou-se que o setor não-comercial da Gleba C, aquela porção central que deveria ser cultural, faria parte do acervo de bens dominiais do Município. Isso significa dizer que tais bens poderiam ser alienados sem autorização legislativa, já que, por serem bens dominiais, seriam desafetados do interesse público. Esse fato contradiz o que a própria lei define, pois destaca que tais usos constantes nesse setor não comercial da Gleba Central deveriam ser de natureza cívica, recreativa e mo-

numental, com usos de interesse da comunidade (MARINGÁ, 1993c). Poderíamos interpretar então esse trecho no sentido de que os empreendimentos, caso os empreendedores assim o quisessem, poderiam ser somente monumentais, e não de natureza cívica, recreativa.

A respeito do papel da Urbamar no Projeto Novo Centro, não houve alterações das propostas da equipe técnica e no texto da lei aprovada pela Câmara Municipal. Em ambas, dois artigos apontam para a liberdade imposta pela lei para a Urbamar exercer um papel de agente imobiliário sobre a área do Novo Centro:

Art. 6º – Fica a Urbanização de Maringá S/A – URBAMAR - autorizada a praticar todos os atos de natureza técnica, administrativa, jurídica, financeira e creditícia, dentre outros, necessários à implementação do presente plano, conforme o disposto nas Leis nos 1934/85, 1978/85, 1998/86, 3363/93.

Art. 7º – Fica a Urbanização de Maringá S/A – URBAMAR – autorizada a vender ou permutar, dispensada a licitação, as áreas de terra de sua propriedade, localizadas no “Novo Centro”, destinadas a ajustar os imóveis já alienados a terceiros à nova proposta de parcelamento do solo, contida no Anexo I desta Lei. Poderá ainda readquirir os imóveis já alienados anteriormente a este projeto, nas bases da transação fixada entre as partes. (MARINGÁ, 1993c, n. p., grifo nosso).

Tais trechos da legislação revelam que a venda de terrenos públicos poderia ser realizada dispensada a licitação. Concordamos com Grzegorzcyk (2000) quando aponta que os supracitados artigos seriam instrumentos para negociação com os donos dos terrenos adquiridos em 1992, como uma forma de legitimação das vendas.

Para tanto, outros artigos foram adicionados somente na versão final da lei, ou seja, acrescentados pela Câmara Municipal. Esses novos artigos fariam com que a Urbamar tivesse ainda mais liberdade no comércio dos terrenos e na destinação dos recursos advindos dessas vendas. Existiam algumas ressalvas que, porém, eram muito pouco restritivas:

Art. 9º – A URBAMAR utilizará seus terrenos, atendidas as obrigações com a Rede Ferroviária, para cobrir gastos de projetos, obras de rebaixamento e cobertura da linha férrea, aqui previstos, **para vendê-los ou dá-los em pagamento de contratos seus, do Município, de seus órgãos autárquicos ou em que participem em conjunto.**

Parágrafo 1º – Toda receita advinda da comercialização das áreas será aplicada nas obras necessárias à execução desse projeto.

Parágrafo 2º – Nos casos de dação em pagamento, o valor dos terrenos será apurado na forma regulamentada em lei.

Parágrafo 3º – Os terrenos lindeiros à Rua Projetada sobre o leito ferroviário serão comercializados com a condição de serem ocupados somente após a conclusão das obras de rebaixamento do mesmo. (MARIN-GÁ, 1993c, grifo nosso).

Assim como aponta o trecho destacado, além de não serem necessários editais de concorrência para os terrenos do Novo Centro serem vendidos, esses bens públicos poderiam ser utilizados como pagamento de contratos não somente para as obras do pátio de manobras, mas como recursos para todas as esferas municipais, de administração direta ou indireta. Portanto, a Lei n. 23/1993 concedeu liberdade de administração dos bens públicos à Urbamar.

A liberação dos terrenos para comercialização resultou em propagandas que visavam lançar um grande negócio, exaltando o investimento “na área central da cidade mais verde do Brasil” (URBAMAR, 1993c) (ver FIGURA 14).

A Urbamar, como uma empreendedora imobiliária, divulgava novamente imagens que remetiam ao progresso e à modernidade do Novo Centro, mas, dessa vez, não era um projeto de Oscar Niemeyer. O Projeto Ágora foi totalmente engavetado e surgiram outras simulações, propagandas, mesmo que sem nenhum sentido ou função urbanística na cidade. Eram apenas imagens, discursos, as quais visavam um só objetivo: vender, privatizar o espaço que antes era público.

O que reconhecemos como a “certidão de óbito” do Projeto Ágora, seria uma carta<sup>19</sup> do diretor presidente da Urbamar João Paulino Vieira Filho<sup>20</sup> a Oscar Niemeyer, aos cuidados do arquiteto Nildo Ribeiro, de 27 de maio de 1993, na qual, entre outros argumentos, diz:

constatamos que o Projeto Ágora [...] face as suas dimensões e às restrições construtivas e eles vinculados o que nos obriga a concluir que a implementação do Projeto Ágora, na forma como concebido, foi comprometida de maneira irreversível que, por isso, [...] deve ser abandonado. (URBAMAR, 1993b, p. 1.).

Nos limites de escopo e espaço aqui disponíveis, restringimo-nos a discutir sobre o processo de disputas pelo espaço público do Novo Centro no período que finda no ano de 1993 com a *morte* do Projeto Ágora de Niemeyer. Discussões mais detalhadas do espaço consolidado atualmente e a paisagem resultante desse processo são realizadas por outros textos deste mesmo livro, como no capítulo 7, “A produção do espaço urbano e a verticalização no Novo Centro”, de Ricardo Töws.

**URBAMAR NOVO CENTRO MARINGÁ**

**A REALIDADE EM CONCRETO E VERDE**

NOVO CENTRO DE MARINGÁ. O SONHO É REALIDADE. EM CONCRETO E VERDE. COM O INÍCIO DAS OBRAS DE REBAIXAMENTO DA LINHA FÉRREA E A CONSTRUÇÃO DE UM TÚNEL DE 1.050 METROS, ENTRE AS AVENIDAS SÃO PAULO E PARANÁ, COMEÇA A MAIS IMPORTANTE ETAPA DE VENDAS DE TERRENOS. ESTA É A ÚLTIMA OPORTUNIDADE DE INVESTIR NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE MAIS VERDE DO BRASIL.

MARINGÁ É PÓLO DE UMA REGIÃO COM MAIS DE 100 MUNICÍPIOS, INFLUENCIANDO PERTO DE 2 MILHÕES DE PESSOAS.

TODAS ESTAS CARACTERÍSTICAS FAZEM DE MARINGÁ UMA DAS MAIS IMPORTANTES CIDADES DO SUL DO PAÍS. UMA PORTA ABERTA PARA O MERCOSUL, UMA REALIDADE PARA O TURISMO VERDE, PARA EMPRESAS COMERCIAIS, PRESTADORAS DE SERVIÇOS E PARA PROJETOS RESIDENCIAIS AVANÇADOS. ESTA OPORTUNIDADE TEM A GARANTIA DA URBAMAR S/A, UMA EMPRESA CRIADA PARA O DESENVOLVIMENTO DE MARINGÁ.

SOLICITE INFORMAÇÕES E ADQUIRA TERRENOS NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ. UM INVESTIMENTO GARANTIDO.

**Terrenos: Pagamentos em até 12 meses.**

INFORMAÇÕES:  
LIGUE (044) 223-1503

**MARINGÁ**  
MAR VERDE - 1985 VIEIRA

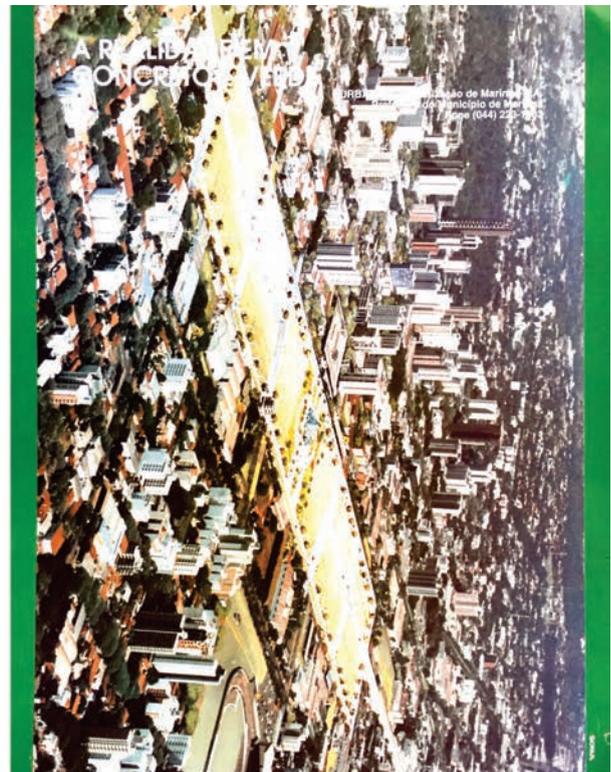


FIGURA 14  
Folder da propaganda  
para venda de terrenos no  
Novo Centro.

### Considerações finais

Compreendemos como foi viabilizado o processo de transformação da área do antigo pátio de manobras, desde a criação da Urbamar em 1985 e a contratação do Projeto Ágora de Niemeyer até seu engavetamento e transformação em um loteamento privado e institucionalização de tais ações em 1993.

A imagem construída do pátio de manobras como uma barreira para o crescimento e o progresso da cidade foram o primeiro passo para a transformação, em que a imprensa local teve papel determinante. A peça-chave de marketing urbano divulgada para legitimar as ações que seriam realizadas na área foi a contratação de Niemeyer. Através de um projeto assinado por uma grife, de escala espetacular e características que remetem à Brasília e suas superquadras, o Projeto Ágora

já nasce como uma imagem especulativa para aquecer o mercado imobiliário na nova fronteira de investimentos na área central da cidade.

O consenso social foi estabelecido para a transformação do pátio de manobras, tanto é que a demolição dos edifícios, que poderiam ser testemunhos da história, e a expulsão da população ferroviária não eram preocupações vigentes. O espaço foi destituído de memória e de patrimônio histórico.

A viabilização do Projeto Ágora estava pautada na venda dos direitos de construir, desvinculando-os do terreno do pátio de manobras que permaneceria um bem público. No início, a proposta de 1986 seria realizada como um único empreendimento por uma empresa construtora, a Mendes Júnior. As tentativas de financiamento das obras barraram em uma crise econômica nacional e foi

rescindido o contrato. Revisões no projeto foram realizadas para adequar às condições existentes e as pressões dos construtores locais previram a distribuição das obras entre empresas maringaenses, o que resultou na segunda versão de Niemeyer em 1991, que seria aprovada como Plano Diretor Projeto Ágora.

Apesar do lançamento de editais de concorrência pública para as projeções de construção aprovadas, não houve propostas. Como a aquisição de tais direitos de construção pelos empresários maringaenses não os permitiria lucros pela valorização da terra, os investidores buscavam, na verdade, obter os direitos de propriedade, terrenos na mais *nova* área nobre da cidade.

Desde o início do processo de transformação da área, havia uma pressão, declarada na imprensa local, pela liberação dos terrenos para alienação. Nas manchetes dos jornais, isso era recorrente: “Empresários de imóveis querem vender o novo centro de Maringá” (EMPRESÁRIOS [...], 1987, p. 15). “Imobiliárias de Maringá devem insistir na venda das unidades do Projeto Ágora” (IMOBILIÁRIAS [...], 1987, p. 17).

Sucumbindo aos interesses imobiliários locais, a Urbamar elaborou um projeto de loteamento dos terrenos do pátio de manobras após serem liberados pela RFFSA para a execução do Projeto Ágora. Esse parcelamento era desvinculado do projeto aprovado pela Câmara Municipal e, ao contrário, não foi em nenhum momento apreciado pelos vereadores. A subdivisão de lotes foi base para os editais de concorrência pública em 1992, que venderam irregularmente, sem desafetação de interesse público, os cobiçados terrenos do pátio de manobras, ao que tudo indica, a troca de dívidas da Prefeitura.

A irregularidade foi exposta pela equipe de arquitetos maringaenses encarregada em revisar o Projeto Ágora em 1993, no início da gestão de Saíd Ferreira (1993-1996). Apesar da declaração de utilidade pública desses terrenos por parte do poder Executivo, a venda ilegal dos bens públicos foi legitimada através do Plano Diretor Novo Centro. Estava oficialmente engavetado o Projeto Ágora. Para além disso, o “encontro de contas”

tornou-se oficial para o pagamento de contratos de quaisquer órgãos municipais através de terrenos na área.

Ao analisarmos à distância do tempo e da história o processo de transformação do Projeto Ágora ao Novo Centro, podemos dizer que a proposta de Niemeyer foi utilizada com o objetivo de ser uma imagem especulativa para aquecer a nova fronteira imobiliária no centro da cidade. O poder público agiu como o próprio especulador, buscando a valorização da sua terra antes mesmo de implementar qualquer obra de requalificação da área.

#### Notas

<sup>1</sup> Na época, vigorava o Decreto-Lei n. 271/1967, que dispunha sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador, concessão de uso e espaço aéreo, além de outras providências. Em seu artigo 70, o decreto instituiu “a concessão de uso de terrenos públicos ou particulares remunerada ou gratuita, por tempo certo ou indeterminado, como direito real resolúvel, para fins específicos de urbanização, industrialização, edificação, cultivo da terra, ou outra utilização de interesse social” (Brasil, 1967).

<sup>2</sup> O Decreto Federal de n. 15.673, de 7 de setembro de 1922, apontou no capítulo II, artigo 10, que: “A aprovação pelo Governo das plantas e projetos relativos ao estabelecimento ou desenvolvimento da estrada de ferro, equivale, para todos os efeitos, ao decreto de desapropriação dos terrenos neles determinados como necessários à estrada” (BRASIL, 1922). Dessa forma, ao demarcar a ferrovia na cidade de Maringá, a RFFSA era proprietária legítima do terreno, ou seja, era patrimônio da União.

<sup>3</sup> A sociedade de economia mista é uma empresa estatal de administração indireta e pessoa jurídica de direito privado. Nesse tipo de empresa, o Estado deve deter a maior parte das suas ações.

<sup>4</sup> Em 1982 foi eleito o governador do Paraná José Richa do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB).

<sup>5</sup> Legitimando a empresa, em 14 novembro do mesmo ano, a Câmara aprovou o Estatuto da Urbamar pela Lei n. 1.978/1985. Nos termos desse documento, a participação em ações do poder público seria de, no mínimo 99,9988%, com direito a voto (GRZEGORCZYK, 2000), ou seja, a empresa era pública, com economia mista.

<sup>6</sup> Em 1985 havia sido assinado um Protocolo de Intenções entre a Urbamar e a RFFSA, cuja confirmação de transferência de posse só foi firmada em 1987.

<sup>7</sup> Esses aspectos polêmicos já foram amplamente discutidos pelo jornalista Corrêa Junior em seus livros “A Maria Fumaça”, de 1988 e “O Trem de Ferro”, de 1991.

<sup>8</sup> No cenário internacional no início da década de 1970, entre as experiências que tiveram influências nesse conceito no Brasil estão: em 1971, na Itália, onde a Comissão Econômica da Europa, das Nações Unidas, propõe a separação entre o direito de propriedade e o de construir e a sua submissão à coletividade; nos Estados Unidos, com o Plano de Chicago (1973) com os instrumentos de spaceadrift (espaço flutuante) e zoning bônus (bônus de zoneamento); e a experiência francesa, com o instrumento plafond legal de densité (teto legal de densidade) (1975) (rezende et al., 2009).

<sup>9</sup> O marco das discussões sobre solo criado no Brasil foi a realização de seminários em 1975 e 1976 do Centro de Estudos e Pesquisas em Administração Municipal (Cepam) e o documento gerado por ele, a Carta de Embu (1976). Buscava-se naquele momento discutir como apaziguar algumas injustiças sociais como a infraestrutura urbana, a preservação do patrimônio histórico e a recuperação da valorização fundiária ao poder público. “solo criado o resultado de construção praticada em volume superior ao permitido nos limites do coeficiente único de aproveitamento. Tudo quanto se construa, pois, além do ‘quantum’ convencionado em tal coeficiente, inclusive no andar térreo, é entendido como solo criado” (Fundação Prefeito Faria Lima/cepam, 1976, p. 136, aspas e grifo do autor).

<sup>10</sup> Sobre as disputas toponímicas na área em questão, um outro texto deste livro trata com detalhes sobre o assunto. Ver o capítulo 6, de Reginaldo Benedito Dias.

<sup>11</sup> Os aspectos urbanísticos e arquitetônicos das versões do projeto de Niemeyer são abordados detalhadamente no capítulo 3 deste livro.

<sup>12</sup> Para ter mais detalhes sobre essa disputa, sugerimos ler os textos de Grzegorzcyk (2000) e Corrêa Junior (1988; 1991).

<sup>13</sup> Ver detalhes dos projetos urbanísticos no capítulo três deste livro, que aborda sobre as três propostas do Projeto Ágora.

<sup>14</sup> No Art. 21 do Estatuto da Cidade de 2001: “§ 10 O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística” (BRASIL, 2001).

<sup>15</sup> São Bernardo do Campo foi a primeira a adotar o conceito do solo criado no seu Plano Diretor (1977) e, no caso de São Paulo, houve a cobrança do direito adicional de construção através das Operações Interligadas em um instrumento instituído pela Lei n. 10.209/1986 (nobre, 2015).

<sup>16</sup> Código Civil vigente na época em que os terrenos foram vendidos (1992).

<sup>17</sup> Nos referimos aqui aos acervos da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá e da Câmara Municipal de Maringá.

<sup>18</sup> Ver capítulo 3, Aspectos arquitetônicos e urbanísticos dos projetos de 1986 e 1991.

<sup>19</sup> Ver anexo B deste livro.

<sup>20</sup> João Paulino Vieira Filho foi o terceiro prefeito de Maringá durante o período de 15/12/1960 a 14/12/1964, assumiu o executivo municipal novamente de 01/02/1977 a 14/05/1982, sendo a sétima gestão de Maringá.

## Fontes das imagens e quadros

FIGURA 1 Google Earth Pro (2021). Alterado pelas autoras.

FIGURA 2 Arquivo Geral / Prefeitura Municipal de Maringá. (2019).

FIGURA 3 Acervo da Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Digitalização e elaboração de Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 4 Acervo Cartografia Digital UEM. (2016).

QUADRO 1 Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURAS 5 e 6 Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

QUADRO 2 Acervo da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURAS 7, 10 e 13 Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá. (2017).

FIGURA 8 Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá e Acervo do Museu da Bacia do Paraná. (2017).

FIGURA 9 Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Digitalização e elaboração de Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 11 NESTE [...] (1991, p.11).

QUADRO 3 Elaborado por Ferreira (2017).

QUADRO 4 Acervo da Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 12 Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 14 Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. (2017).

## Referências bibliográficas

AEROSERVICE. **Projeto de renovação urbana do Novo Centro de Maringá – PR no pátio de manobras da R.F.F.S.A.** [s.l.], 1991.

ARROJO de 600 mil m<sup>2</sup> – o bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá. **Revista Pois É.** Maringá, jul. 1986, p. 44-46.

AGORA sai a grande “Ágora” de Maringá. **Revista Tradição.** Maringá, abr. 1987, p. 16-17.

ÁGORA transforma centro de Maringá. **Revista Tradição.** Maringá, jul. 1991, p. 15.

BRASIL. Decreto Federal n. 15673/1922. **Lex:** Aprova o regulamento para a segurança, polícia e tráfego das estradas de ferro. Rio de Janeiro, 7 de setembro de 1922.

BRASIL. Código Civil. **Lex:** Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 1 jan. 1916.

BRASIL. Decreto-Lei n. 271/1967, de 28 de fevereiro de 1967. **Lex:** Dispõe sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador concessão de uso e espaço aéreo e dá outras providências, Brasília, 1967.

BRASIL. Lei n. 6404/1976. **Lex:** Dispõe sobre as sociedades por ações. Brasília, 15 de dezembro de 1976.

- BRASIL. Decreto-Lei Federal n. 2300/1986. **Lex:** Dispõe sobre licitações e contratos da administração federal e dá outras providências. Brasília, 21 de novembro de 1986.
- BRASIL. Lei n. 10257/2001. **Lex:** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes federais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 10 de julho de 2001.
- CONCORRÊNCIAS e licitações: Preferência para as empresas de Maringá. **Revista ACIM.** Maringá, ago. 1990, p. 7.
- CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada:** engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- CORDOVIL, F. C. de S.; FERREIRA, J. C. V. Os projetos urbanos e a falácia da modernidade e da participação popular em Maringá, Paraná, Brasil. *In:* CONGRESSO INTERNACIONAL SALAMANCA (CEISAL) – Tempos pós-hegemônicos: sociedade, cultura e política na América Latina, 8, 2016, Salamanca. **Anais [...]** Salamanca: Universidade de Salamanca, 2016.
- CORRÊA JUNIOR, J. A. Discurso em sessão da câmara. *In:* MARIINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões de 30/09/1993, 05/10/1993 e 07/10/1993.** 1993a.
- CORRÊA JUNIOR, J. A. Novo Centro: Pretendidos financiamentos contrariam o contrato com a Construtora Mendes Júnior. **O Jornal.** Maringá, 1º de out. 1987.
- CORRÊA JUNIOR, J. A. **A maria fumaça.** Maringá: Gráfica Ivaí, 1988.
- CORRÊA JUNIOR, J. A. **O trem de ferro!** Maringá: Ed. 5 de Abril, 1991.
- DEBATE sobre novo centro e aeroporto de Maringá. **Revista ACIM.** Maringá, jul. 1989, p. 12.
- DEIXAR o centro desagradado ferroviários. **O Diário.** Maringá, 5 de jan. 1991.
- DIAS, R. B. A inauguração do Novo Centro de Maringá: do fetiche à carnavalização da política. **Cadernos de Metep.** Maringá: DHI/CCH/UEM, 1994, ano 6, n. 5, p. 25-50.
- DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado:** as eleições municipais em Maringá. Maringá: Clichetec, 2008.
- EMPRESÁRIOS de imóveis querem vender o novo centro de Maringá. **O Jornal de Maringá.** Maringá, 15 de jul. 1987.
- FAUSTO, B. **História do Brasil.** 2 ed. São Paulo: Edusp, 1995.
- FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná:** agentes, imagens e discursos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.
- FERREIRA, J. C. V.; CORDOVIL, F. C. de S. Reestruturação urbana e privatização de terras públicas: o caso do “Novo Centro” de Maringá/Paraná. *In:* ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, XVII, 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal: UFRN, 2019.
- FICO, C. **História do Brasil contemporâneo:** da morte de Vargas aos dias atuais. São Paulo: Editora Contexto, 2015.
- FONDAZZI, R. **Rafael Fondazzi.** [Entrevista]. **O Diário de Maringá,** 11 jun. 1985.
- FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA (CEPAM). *In:* Seminário sobre o Solo Criado (Carta de Embu). **Anais [...]**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima/CEPAM, 1976.
- GINI, S. **Repensando...** a construção da hegemonia empresarial nos 10 anos que mudaram Maringá (1994-2004). Maringá: Regente, 2008.
- GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá:** estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.
- GOMES JÚNIOR, R. L. de S. **Caso “Mendes Júnior vs. Banco do Brasil”.** São Paulo: Escola de Direito de São Paulo – FGV (Direito-SP) e Escola de Administração de Empresas de São Paulo – FGV (EAESP-FGV), 2011.
- IMOBILIÁRIAS de Maringá devem insistir na venda das unidades do Projeto Ágora. **O Jornal de Maringá.** Maringá, 19 jul. 1987, p. 17.
- MARIINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões da Câmara Municipal de 31/08/1985, 01/09/1985 e 03/09/1985.** 1985a.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária nº 1.934/1985. **Lex:** Cria uma sociedade de economia mista, sob a denominação de Urbanização de Maringá S/A, destinada especificamente a viabilizar com a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA – a remoção e transferência do complexo ferroviário - “pátio da estação” - existente sobre a área de 206.600 metros quadrados, situada na quadra 51-a, da Zona 1, da cidade de Maringá, e dá outras providências (Urbamar). Maringá, 10 out. 1985b.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 1.998/86. **Lex:** Dá nova redação ao Inciso II, do Art. 2.º Inciso III, do Art. 10 e ao Art. 15, da Lei n. 1934, de 10 de outubro de 1985 (que criou a Urbanização de Maringá S/A - Urbamar). Maringá, 5 mar. 1986.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). **Lei Orgânica Municipal.** Maringá, 5 abril 1990a.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei n. 2.802/1990. **Lex:** Autoriza a desafetação de áreas para incorporação no patrimônio da Urbamar. Maringá, 31 dez. 1990b.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). **Ágora de Maringá.** Plano Diretor. 1991a.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). **Folder do II Congresso Internacional de Urbanismo – URBE 6.** 1991b.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 3051/1991. **Lex:** Aprova o Plano Diretor denominado “Projeto Ágora de Maringá”. Maringá, 24 de dezembro de 1991c.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). **Ofício n. 2028/91-GP.** 10 out. 1991d.
- MARIINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões da Câmara Municipal de 30/09/1993, 05/10/1993 e 07/10/1993.** 1993a.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). Decreto n. 27/1993. **Lex:** Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terras necessárias à execução de planos de urbanização. Maringá, 5 jan. 1993b.
- MARIINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 23/1993. **Lex:** Aprova o Plano Diretor da área denominada Novo Centro de Maringá. Maringá, 29 out. 1993c.

- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Relatório preliminar Plano Diretor Novo Centro de Maringá**. Maringá, abril 1993d.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá**. 2012.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico**. 2017.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Urbamar – Urbanização de Maringá**. 2017.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo do Arquivo Geral de Maringá**. 2019.
- MEIRELLES, H. L. **Direito administrativo brasileiro**. 42 ed. São Paulo: Malheiros, 2016.
- MORADORES do novo centro ganharão casa nova. **O Jornal de Maringá**. Maringá, 6 jun. 1987.
- NESTE sábado a partir das 10 horas. **O Diário de Maringá**. Maringá, 22 set. 1991.
- NOBRE, E. Do Solo Criado à Outorga Onerosa do Direito de Construir: a experiência do Município de São Paulo na aplicação de instrumentos de recuperação de valorização fundiária. *In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, XVI, 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]** Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2015.
- NOVO centro vendido para cobrir dívidas. **O Diário de Maringá**, Maringá, 21 jan. 1993.
- PARANÁ. **Constituição do Estado do Paraná**. Curitiba, 5 de outubro de 1989.
- PROJETO Ágora: arrojo bilionário. **Revista Pois É**. Maringá, maio 1987, p. 36-37.
- RICARDO Barros: O mais jovem prefeito de Maringá. **Revista ACIM**. Maringá, dez. 1988, p. 5-7.
- II CONGRESSO Internacional de Urbanismo. **Revista AU**, São Paulo, dez. 1991, p. 38-44.
- REZENDE, V. F.; FURTADO, F.; OLIVEIRA, M. T. C.; JORGENSEN JUNIOR, P. A outorga onerosa do direito de construir e o solo criado: uma necessária avaliação das matrizes conceituais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, novembro, p. 51-71, 2009.
- ROCHA, A. A. V. da; ALEXANDRINO, W. **Ação popular**. Maringá, 1994.
- rffsa (Rede Ferroviária Federal S.A.); URBAMAR (Urbanização de Maringá). **Contrato n. 008/90**. Rio de Janeiro, 7 mar. 1990.
- TONELLA, C. As eleições municipais e a política local na reedição do pluripartidarismo em Maringá. *In: DIAS, R.; GONÇALVES, J. H. R. (Org.). Maringá e o Norte do Paraná*. 1ed. Maringá: Editora da Universidade Estadual de Maringá – EDUEM, 1999, v. 1, p. 273-302.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo cartografia digital Uem**. Disponível em: [http://ftp.uem.br/Cartografia\\_Digital/Metronor/Maringá/](http://ftp.uem.br/Cartografia_Digital/Metronor/Maringá/). Acesso em: 23 maio 2016.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo do Museu da Bacia do Paraná**. 2017.
- TURKIENICZ, B. Brasília-Maringá. Cidades abertas: II Congresso Internacional de Urbanismo. **Revista AU**, São Paulo, dez. 1991, p. 38-44.
- URBAMAR. **Protocolo de intenções Rede Ferroviária Federal S. A. e município de Maringá**, 1985.
- URBAMAR. **Edital de concorrência n. 001/86**. Maringá, 21 mar. 1986.
- URBAMAR. **Anteprojeto de viabilidade econômico-financeira**. Maringá, ago. 1988.
- URBAMAR. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1991.
- URBAMAR. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1992a.
- URBAMAR. **Editais de concorrência de 1992**. Maringá, 1992b.
- URBAMAR. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1993a.
- URBAMAR. **Carta de João Paulino a Oscar Niemeyer**. Maringá, 25 maio 1993b.
- URBAMAR. **Folder de vendas do Novo Centro**. Maringá, 1993c.
- ZANATTA, M. Obras mudam perfil da Av. Tamandaré. **O Diário de Maringá**, Maringá, 10 set. 1991.

# CAPÍTULO 3

## **Aspectos e urbanísticos de 1986**

**arquitetônicos  
dos projetos  
e 1991**

# **Aspectos arquitetônicos e urbanísticos dos projetos de 1986 e 1991<sup>1</sup>**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA  
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL

A paisagem atual do Novo Centro de Maringá se distingue significativamente das propostas urbanísticas que o arquiteto Oscar Niemeyer elaborou desde meados da década de 1980 para a área do antigo pátio de manobras da cidade.

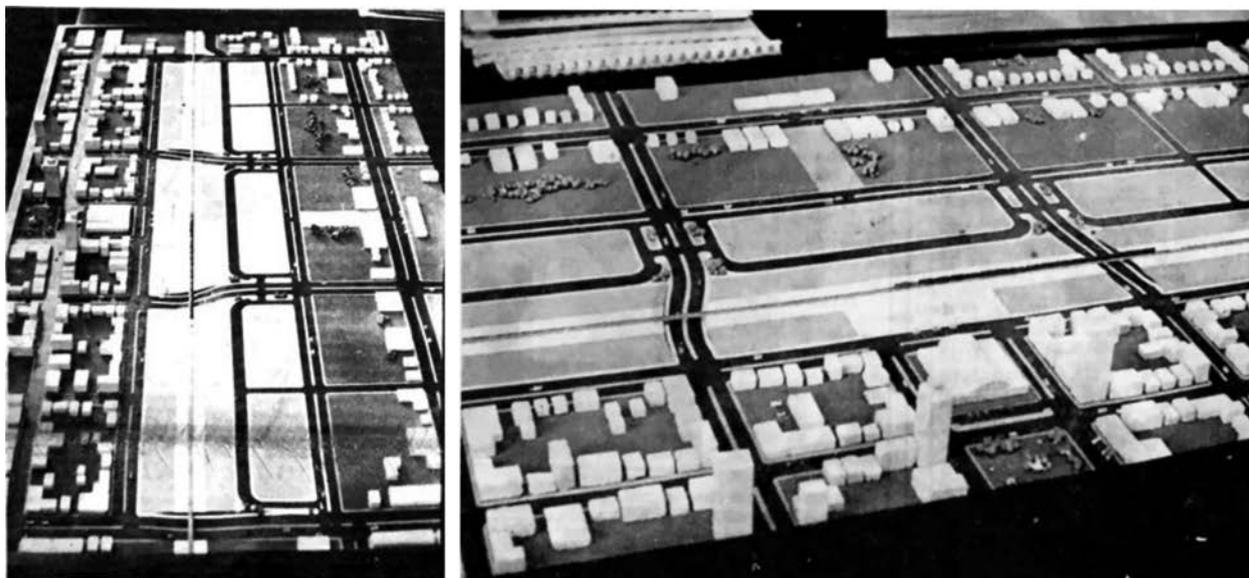
Foram quatro versões do projeto. A primeira consiste em um estudo preliminar contratado e apresentado em 1986. As outras três são propostas de anteprojetos, todas de 1991, e somente duas dessas versões foram divulgadas oficialmente.

Niemeyer foi contratado pela empresa pública de economia mista denominada Urbanização de Maringá S/A (Urbamar), na gestão do prefeito Said Ferreira (1983-1988). Nesse mesmo livro já discorremos detalhadamente sobre a criação da referida empresa em 1985<sup>2</sup>, mas reiteramos aqui que ela era responsável pela transferência do pátio de manobras do centro de Maringá e pela urbanização daquela área. O projeto de urbanização foi atribuído ao arquiteto carioca que seria executado pela construtora Mendes Junior S/A, contratada no ano de 1986 para a realização das obras.

Registros de viagens oficiais feitas pelos diretores da Urbamar (URBAMAR, 1986) apontam que os contatos com Niemeyer se efetivaram em setembro de 1986, mas muito antes disso, em 1985, a imprensa local já havia sinalizado a sua contratação (GRZECORCZYK, 2000) e as alterações viárias executadas na área e que deveriam ser consideradas pelo projeto (ver FIGURA 1):

Apesar do alarde publicitário que refletiam ideias de marketing urbano da gestão municipal, o contrato para o estudo preliminar para a urbanização do antigo pátio de manobras da cidade foi firmado entre a empresa pública e o escritório de Oscar Niemeyer somente em 23 de setembro de 1986. Previa-se que Niemeyer deveria estar presente em Maringá para apresentar o projeto, como forma de divulgação, no dia estipulado para entrega, em 10 de novembro de 1986. O prazo de entrega foi excedido e redefinido para o dia 28 de novembro de 1986, mas não encontramos registros da vinda do arquiteto para a cidade. O valor do contrato era de Cz\$ 2.800.000,00 (dois milhões e oitocentos mil

FIGURA 1  
Maquete do  
Novo Centro  
para Maringá.



cruzados), divididos em cinco parcelas (URBAMAR; NIEMEYER, 1986).

O estudo preliminar Ágora de Maringá foi entregue em novembro de 1986, conforme as pranchas encontradas no acervo da Urbamar, no Arquivo Geral da Prefeitura de Maringá. O projeto consistia na primeira proposta de modificação do plano original de Maringá, de autoria do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, por meio de uma significativa transformação da área central da cidade. Ancorada em uma narrativa publicitária orquestrada pela prefeitura e reiterada pela imprensa local, a proposta foi apresentada como um novo símbolo de progresso. Todavia é certo que a intervenção permitiria a maior fluidez do tráfego nessa área da cidade, por meio da abertura de duas vias no sentido norte-sul e do rebaixamento da linha férrea.

A implantação do projeto encontrou empecilhos para ser efetivada. Seja pela conturbada conjuntura econômica do país, seja, ainda, ainda pela monumentalidade do projeto e pelo alto custo das obras. Apesar das várias negociações e tentativas de financiamento para o início das obras em 1987, mantidas com o Banco do Brasil, com a Caixa Econômica Federal, com o City Bank e com o Banco do Estado do Paraná, nenhuma delas teve sucesso (URBAMAR, 1987).

Até o final da gestão de Said Ferreira, nenhum traço do projeto havia sido construído. Em 1989, assumiria Ricardo Barros (1989-1992), que havia sido diretor técnico da Urbamar entre os anos de 1985 e 1988. Em 1990, a empresa Mendes Junior rescindiu o contrato para execução das obras.

No ano de 1991, apesar de as obras de transferência do pátio de manobras já terem sido executadas e um novo pátio inaugurado nos limites da cidade, não havia previsão de os edifícios propostos por Niemeyer serem construídos, tampouco havia recursos destinados para tal, conforme os documentos que consultamos no acervo da Urbamar. Em 26 de julho de 1991, uma carta de Niemeyer ao então prefeito Ricardo Barros apontou que o escritório do arquiteto estava desenvolvendo um estudo de acordo com uma planta enviada pela prefeitura. Tais estudos, em uma nova versão do

Projeto Ágora datada de agosto de 1991, não foram divulgados oficialmente.

Em 5 de agosto de 1991, a Urbamar solicitou à prefeitura a contratação do Anteprojeto de arquitetura do Projeto Ágora do escritório de Niemeyer. O contrato se estabeleceu em 15 de agosto de 1991, no valor de CR\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de cruzeiros), valores que seriam pagos em seis parcelas corrigidas pela Taxa Referencial (TR) ou outro índice governamental que a substituísse na época.

O prazo de entrega do projeto deveria findar impreterivelmente no dia 10 de setembro de 1991. Embora não seja afirmado nesse contrato, observamos que tal data coincide com a semana que antecedeu a realização do II Congresso Internacional de Urbanismo (URBE 6), que ocorreu em Maringá entre os dias 17 e 21 de setembro de 1991. Oscar Niemeyer foi quem presidiu o congresso e a nova proposta foi apresentada pelo arquiteto como a segunda versão (oficialmente divulgada) do Projeto Ágora, mas que sabemos ser a terceira, como descreveremos na sequência deste texto.

No mês seguinte, em outubro, foram solicitadas ao arquiteto novas alterações no projeto apresentado no URBE 6, e que resultaram em uma quarta versão, de dezembro de 1991. A justificativa para tal solicitação se deu através de um ofício do gabinete do prefeito ao escritório de Niemeyer, indicando que o projeto deveria ser adaptado às condições mercadológicas locais. O projeto havia sido analisado por algumas empresas de consultoria a pedido da Prefeitura Municipal, como a Aeroservice, Hans G. Müller Arquitetos, Trânsito, Transportes e Comunicações LTDA (TTC), e pelo engenheiro e consultor imobiliário Hani Ricardo Barbará (MARINGÁ, 1991d).

Uma nova versão com as alterações solicitadas foi enviada pelo arquiteto em dezembro de 1991, e essa seria base para elaboração de um Plano Diretor para a área por um grupo de arquitetos locais. Diante da alegada impossibilidade de construção de qualquer versão de Niemeyer, o grupo propõe uma nova concepção que se denominou Novo Centro de Maringá<sup>3</sup>.

Compreendendo o contexto da elaboração do Projeto Ágora e suas alterações, abordamos primeiramente os aspectos arquitetônicos e urbanísticos da versão apresentada em 1986 por Oscar Niemeyer, destacando as suas características gerais, as funções, a “Ágora” e as formas propostas pelo arquiteto. Em seguida, enfatizamos as primeiras manifestações para alteração do projeto. Por fim, abordamos as principais alterações das outras três versões de Niemeyer, todas de 1991.

### **O Projeto Ágora (1986)**

Para análise da primeira proposta de Niemeyer para o pátio de manobras, tivemos como fontes de pesquisa cinco peças gráficas do projeto denominado Ágora de Maringá<sup>4</sup>, sendo o pavimento térreo (AM-2), o pavimento tipo (AM-3), a cobertura (AM-4), os 1º e 2º subsolos (AM-5), e as elevações (AM-6), todos na escala 1:2000 e datados de novembro de 1986. Além dessas peças gráficas encontradas no acervo da Urbamar, utilizamos fotografias da maquete do projeto de posse da Gerência de Patrimônio Histórico. Ambos os acervos são da Prefeitura de Maringá. Também utilizamos o documento da Aeroservice Consultoria e Engenharia de Projeto S/C Ltda, sediada de São Paulo, que foi uma empresa contratada em 1990 por meio do Contrato n. 006/90 para “Detalhamento técnico e gerenciamento de obras do pátio de manobras da rede ferroviária de Maringá e seus acessos”. Nesse documento, que tratou de levantamentos, estudos e conclusões, foi detalhado o “Programa Básico de Ocupação da gleba, para efeito de elaboração dos Projetos Urbanísticos e de Arquitetura” (AEROSERVICE, 1991, p. 2). Tal documento traz informações importantes sobre o Projeto Ágora, já que trata de considerar as possíveis mudanças de sua configuração por dificuldade de execução no momento em que foi redigido.

O Projeto Ágora foi a primeira proposta de Oscar Niemeyer para mudança de uso do pátio de manobras da ferrovia estabelecido no plano inicial e que ocupava uma grande área, de 206.600 m<sup>2</sup>, no centro de Maringá. O projeto para a transformação dessa gleba considerou o rebaixamento dos

trilhos para o subterrâneo e limitou-se a Leste e a Oeste pelas avenidas São Paulo e Paraná, respectivamente; ao Norte, pela avenida projetada, atual João Paulino Vieira Filho; e, ao Sul, pela Avenida Tamandaré. Partindo das diretrizes programáticas elaboradas pela Urbamar<sup>5</sup>, Niemeyer estabeleceu, em 1986, a divisão da área do antigo pátio de manobras em três quadras que foram determinadas pelas intersecções resultantes das ligações das avenidas Herval e Duque de Caxias. O espaço para o qual se elaborou a proposta, a gleba interrompia essas vias e o trem passava na superfície do solo. Os limites para o projeto parecem não ter sido ampliados, mantendo-se iguais aos que se tinham no pátio de manobras.

Há uma clara intenção da preservação do eixo horizontal na composição, o que podemos inferir que propõe a unidade do conjunto. Ainda que a gleba pública seja interrompida pela abertura das duas vias, avenidas Herval e Duque de Caxias, há uma finalidade de unificar as três partes por meio das ligações em nível para os pedestres e o rebaixamento das vias centrais (ver FIGURAS 2 e 3).

Nesse momento, “o papel das avenidas torna-se secundário na configuração do espaço, sendo rebaixadas para dar lugar às passagens de pedestres, o que proporcionaria a continuidade do espaço, proposta do arquiteto” (FERREIRA; CORDOVIL, 2014, p. 8).

A união das vias ocorreu por meio de uma leve curvatura (ver FIGURA 3), já que as duas partes das avenidas Duque de Caxias e Herval não se encontravam exatamente no mesmo alinhamento. No Projeto Ágora, as ligações dos leitos carroçáveis de ambas as avenidas deveriam ter um desnível de dois metros e, por cima, haveria a passarela de pedestres com altura de três metros da superfície do solo.

Em uma visão geral, as três quadras que compõem o Projeto Ágora separam-se por zonas de usos que são os mesmos nas duas quadras laterais, sendo que as funções se diferenciavam na quadra central. Além dos usos, a forma também se distingue nesta quadra. Trataremos dos usos das quadras, pretendendo analisar as funções presentes no vocabulário moderno, quais sejam: habitar, tra-

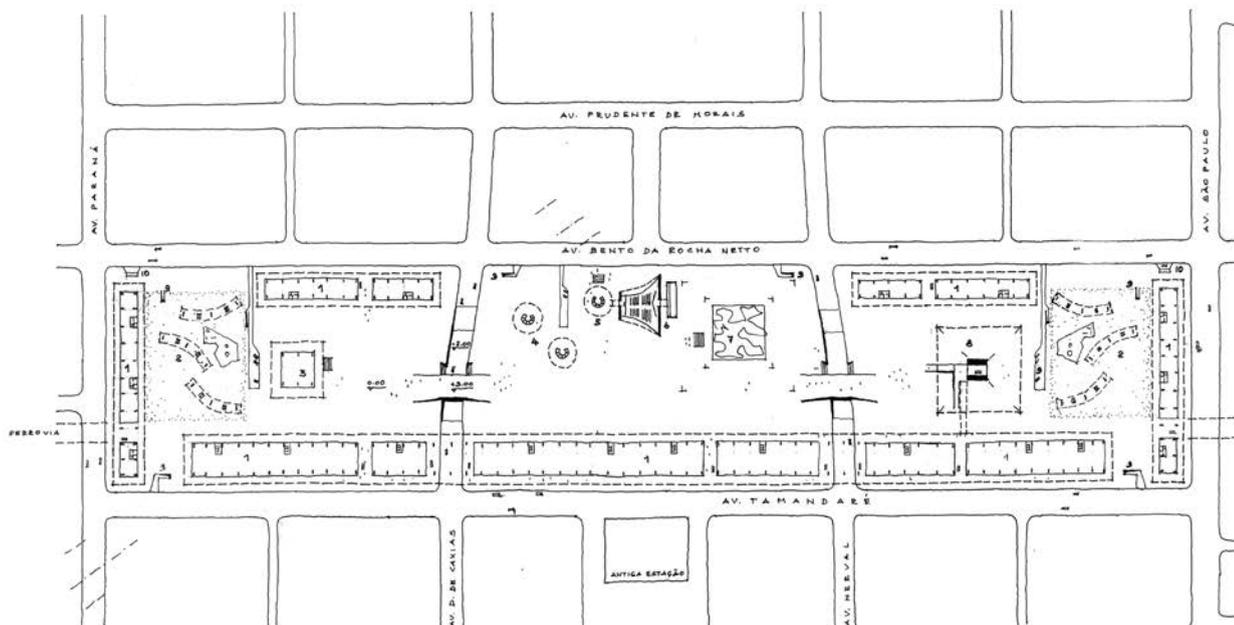


FIGURA 2  
Implantação da primeira versão  
do Projeto Ágora em 1986.

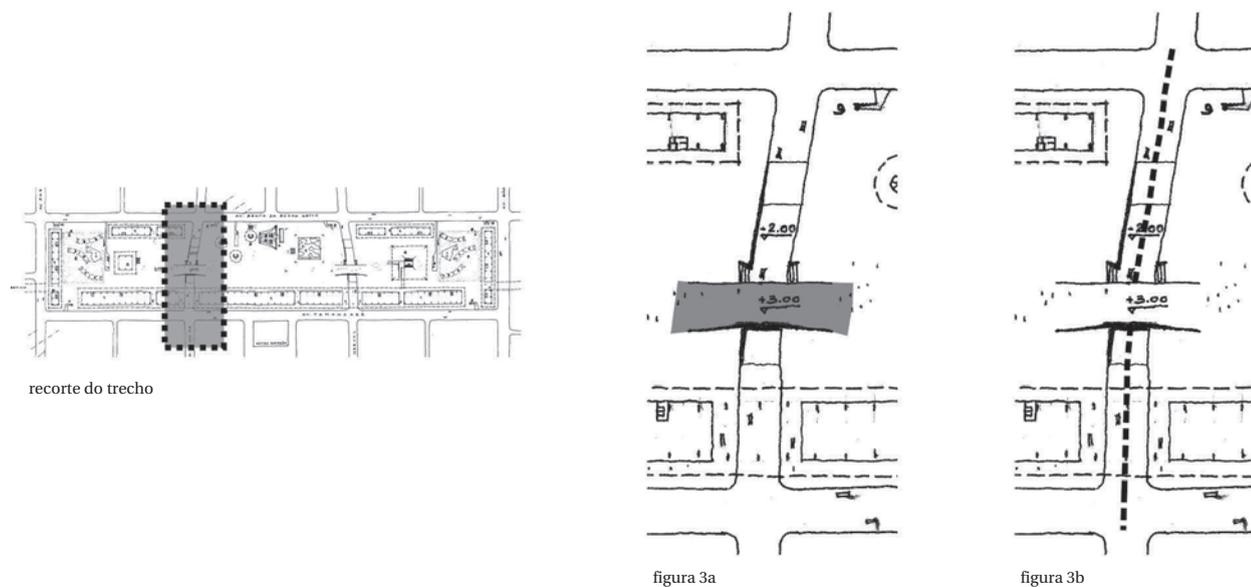


FIGURA 3  
Projeto Ágora. Planta AM-2. Pavimento térreo. FIGURA 3a – Destaque para a  
passagem de nível de pedestres, com marcação de três metros acima do nível da  
superfície. FIGURA 3b – Trecho mostrando a ligação da avenida Duque de Caxias,  
com destaque em pontilhado para a leve curvatura para união das partes da via.

balhar, circular e lazer<sup>6</sup>. Em seguida, analisaremos alguns aspectos formais da primeira proposta de Niemeyer.

### Funções

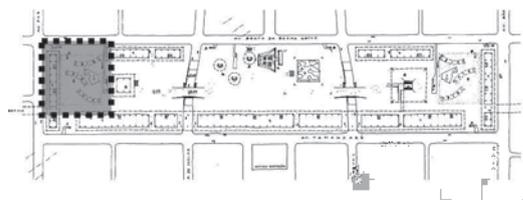
As habitações restringem-se aos prédios residenciais verticais em três lâminas encurvadas nas quadras laterais, dispostas ora juntando os lados convexos de dois edifícios, ora os lados côncavos de um desses edifícios com o terceiro edifício (ver FIGURA 4). Os espaços formados entre os edifícios abrigariam os usos de jardins, playgrounds e piscinas, inseridos no quadrilátero limitado para o uso residencial em ambas as quadras laterais.

A circulação contínua de veículos dentro do projeto, ou seja, decorrente da ligação dos trechos tanto da avenida Duque de Caxias quanto da avenida Herval no interior do antigo pátio, deveria ser garantida através dos níveis propostos em cada trecho de união entre as partes desconectadas, interrompidas pelo pátio de manobras. Como dis-

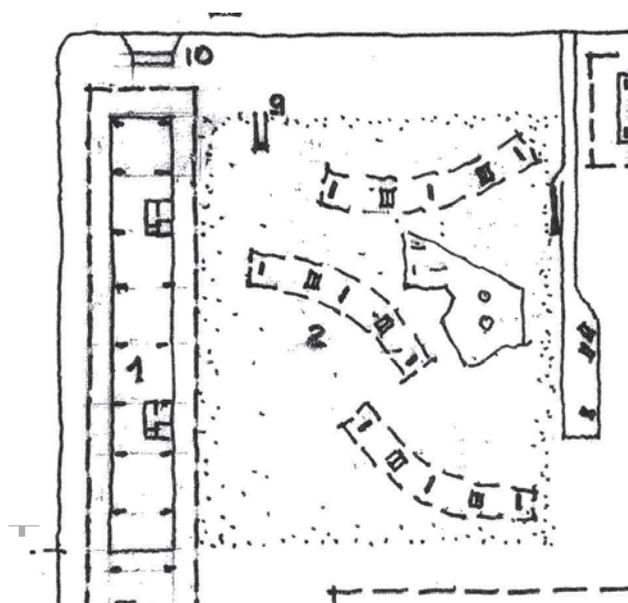
semos, propunha-se que os veículos automotores descessem até dois metros a partir da superfície do solo e passassem por baixo de uma passarela de pedestres que se colocava a três metros do nível dessa mesma superfície, ou seja, a altura máxima atingiria cinco metros, medindo-se do nível mais baixo que o carro desceria até o ponto mais alto da passarela de pedestres.

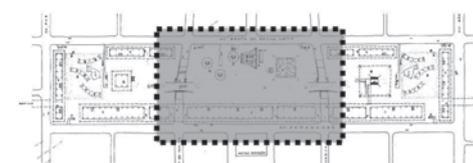
Na quadra central e nos edifícios horizontais contínuos, que circundam quase todo o projeto, excetuando a face norte da quadra central, indicam-se as atividades comerciais, nas quais deveria haver a função trabalhar. A uniformidade contínua dos blocos horizontais de lojas estende-se pelo perímetro da grande gleba do antigo pátio de manobras, abrindo-se significativamente somente na face norte nas duas quadras das extremidades e em toda a quadra central. Nesta, estão os três grandes edifícios de seção circular que se destacam no projeto (ver FIGURAS 5 e 6). Em dois deles, estariam os escritórios. Contrapondo à ver-

FIGURA 4  
Trecho do pavimento térreo mostrando as habitações e jardins  
(ampliação do recorte em pontilhado da peça gráfica AM-2).



recorte do trecho





recorte do trecho

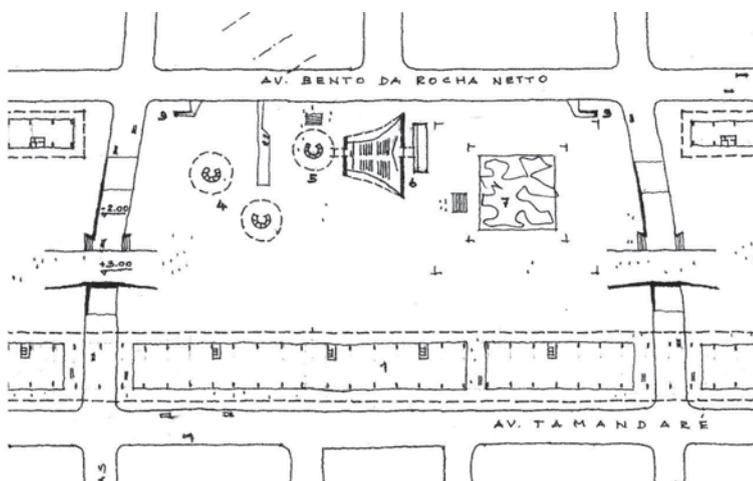


FIGURA 5  
Trecho do pavimento térreo mostrando a quadra central, edifícios redondos (hotéis 4 e 5 estrelas) e auditório (ampliação do recorte em pontilhado da peça gráfica AM-2).

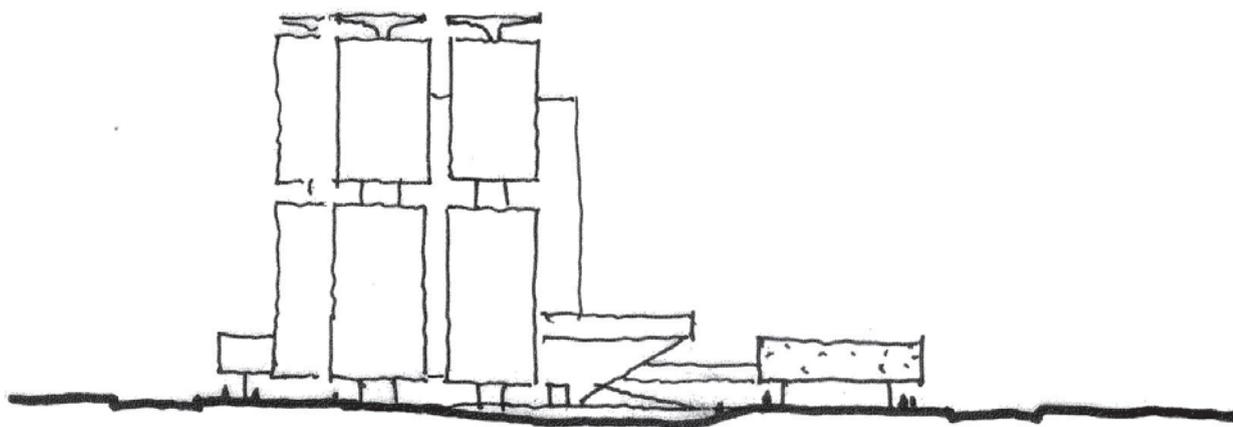


FIGURA 6  
Elevação lateral (ampliação da peça gráfica AM-6)

ticalidade, Niemeyer estabelece o auditório no centro superior da quadra central, marcando a horizontalidade e a monumentalidade por meio de uma grande cúpula em concreto armado que se liga ao terceiro edifício redondo, onde deveria haver os hotéis de quatro e cinco estrelas do projeto. É evidente que a forma do auditório trata de designar uma referência hierárquica para o projeto, destacada pela única forma sem repetição da proposta de Niemeyer e implantada exatamente no eixo de simetria da grande gleba da Ágora Maringá.

O uso comercial ainda pode ser percebido tanto no minishopping como no shopping que se inserem nos pontos centrais das quadras laterais, ambos devidamente contemplados com área para estacionamento na superfície do piso. Tais elementos, assim como os prédios residenciais, são rebatidos simetricamente e de forma quase análoga entre as quadras laterais. A diferença é que na quadra a leste, ou seja, na que está limitada pela avenida São Paulo, o espaço do quadrilátero é mais amplo, e possui uma passarela superior de acesso ao edifício horizontal comercial, indicada em projeção nas peças gráficas AM2 (térreo) e AM4 (cobertura) (ver FIGURA 7). O acesso ao shopping dar-se-ia por meio de rampas, ao passo que na quadra oposta (a quadra a oeste) há indicação de escadas para acesso ao minishopping.

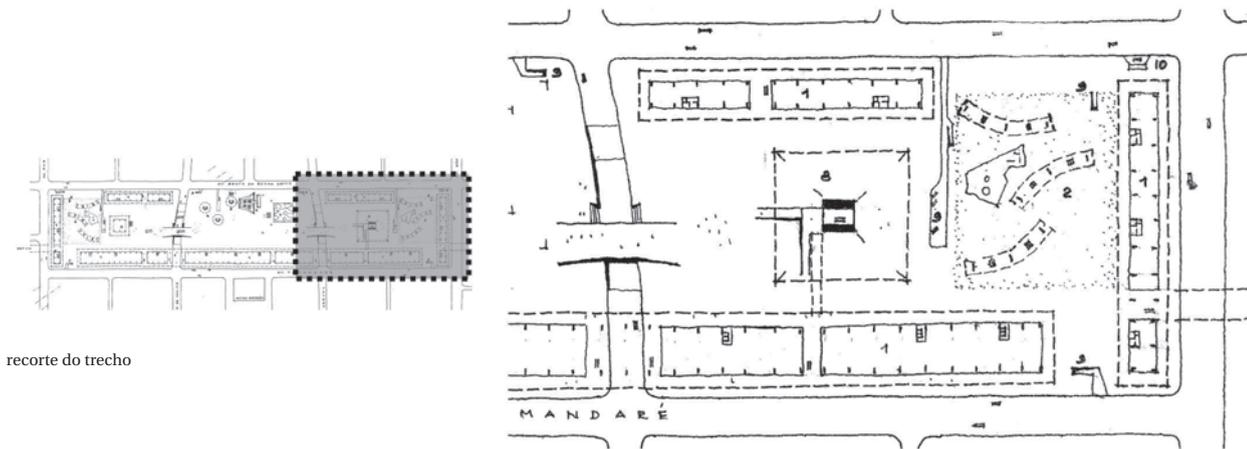
O espaço verde limita-se ao que Niemeyer designou de “bosque (lojas)”, incluído na quadra central. Trata-se de um quadrilátero que perpassa os dois níveis de subsolo destinados aos estacionamentos. O bosque aparece na planta de elevações e sua indicação se dá pelo desenho de árvores que sugere a existência de vegetação (ver FIGURA 8). Essa área de bosque seria a única área permeável do projeto, pois as três quadras possuem áreas para estacionamento em toda a sua extensão, com a indicação de pilares nos dois níveis de subsolo: tanto naquelas cujas superfícies se destinavam a edifícios quanto nas que não os teriam. Assim, com exceção do bosque, a superfície do solo não possuiria vegetação e se conformaria uma grande “praça seca” que permeia toda a proposta e que seria segmenta-

da somente pelas avenidas Duque de Caxias e Herval, com a opção de trânsito ininterrupto de pedestres sobre essas vias pelas passarelas elevadas a três metros da superfície do solo. A solução das grandes áreas permeabilizadas é comum nos projetos de Niemeyer, como no complexo do Memorial da América Latina na cidade de São Paulo, na Praça dos Três Poderes em Brasília e, em menor escala, no Museu Nacional da República Honestino Guimarães, na mesma cidade.

Os dois níveis de estacionamento dos subsolos são marcados por pilares indicando uma malha estrutural na qual os edifícios são implantados. Os acessos a todos os edifícios são realizados por circulação vertical por meio de elevadores e escadas nos dois pavimentos dos subsolos, exceto na parte nas quais se têm os edifícios residenciais, cujo acesso limita-se ao primeiro subsolo. Na peça gráfica AM-5 (1º e 2º subsolos), é possível notar uma faixa longitudinal reservada aos trilhos do trem, embora não haja qualquer inscrição relacionada ao seu uso e/ou destinação. Segundo a análise da Aeroservice, de 1991, eram 8.904 vagas de estacionamento, o que correspondia a 15% dos veículos de passeios de Maringá, equivalendo a uma área de 22 ha, o que elevava os custos da obra (AEROSERVICE, 1991).

Não se evidencia a função do lazer na proposta da Ágora Maringá, talvez seja perceptível no espaço circunscrito no quadrilátero destinado aos três blocos residenciais em cada quadra lateral, mas, nesses casos, ao que parece, limitado ao uso dos moradores de tais edifícios. Outra possibilidade de atividades coletivas, embora não para o lazer propriamente, seria o uso dos espaços livre da grande praça que, juntamente com a desobstrução do solo por meio do uso dos pilotis, permeia os prédios isolados de altura maior e se limita enquadrada por edifícios de gabarito menor que se alinham nas bordas das quadras também sob pilotis. Segundo o arquiteto, todo o conjunto proposto seria “um novo espaço” que faria a “cidade respirar melhor”.

Conforme depoimento de Niemeyer para a Revista *Tradição*, de abril de 1987:



recorte do trecho

FIGURA 7  
 Trecho do pavimento térreo mostrando quadra lateral a leste e, no centro, shopping em pontilhado (ampliação do recorte em pontilhado da peça gráfica AM-2).

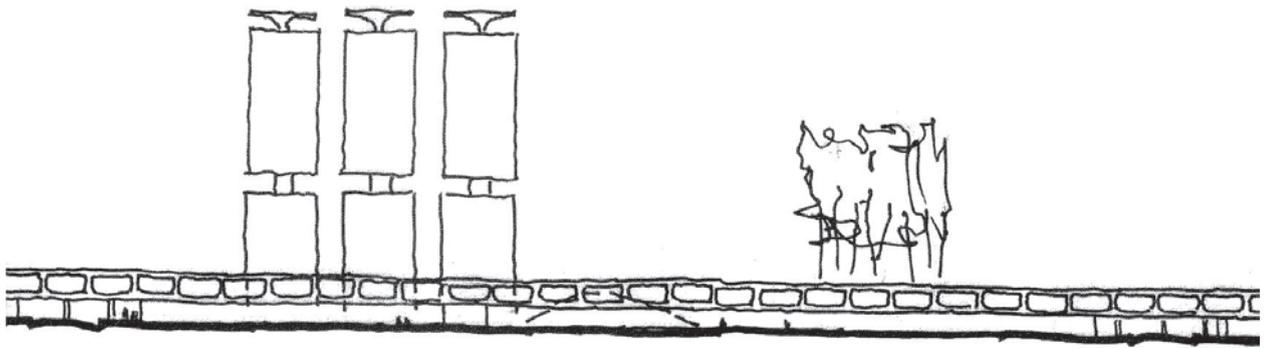
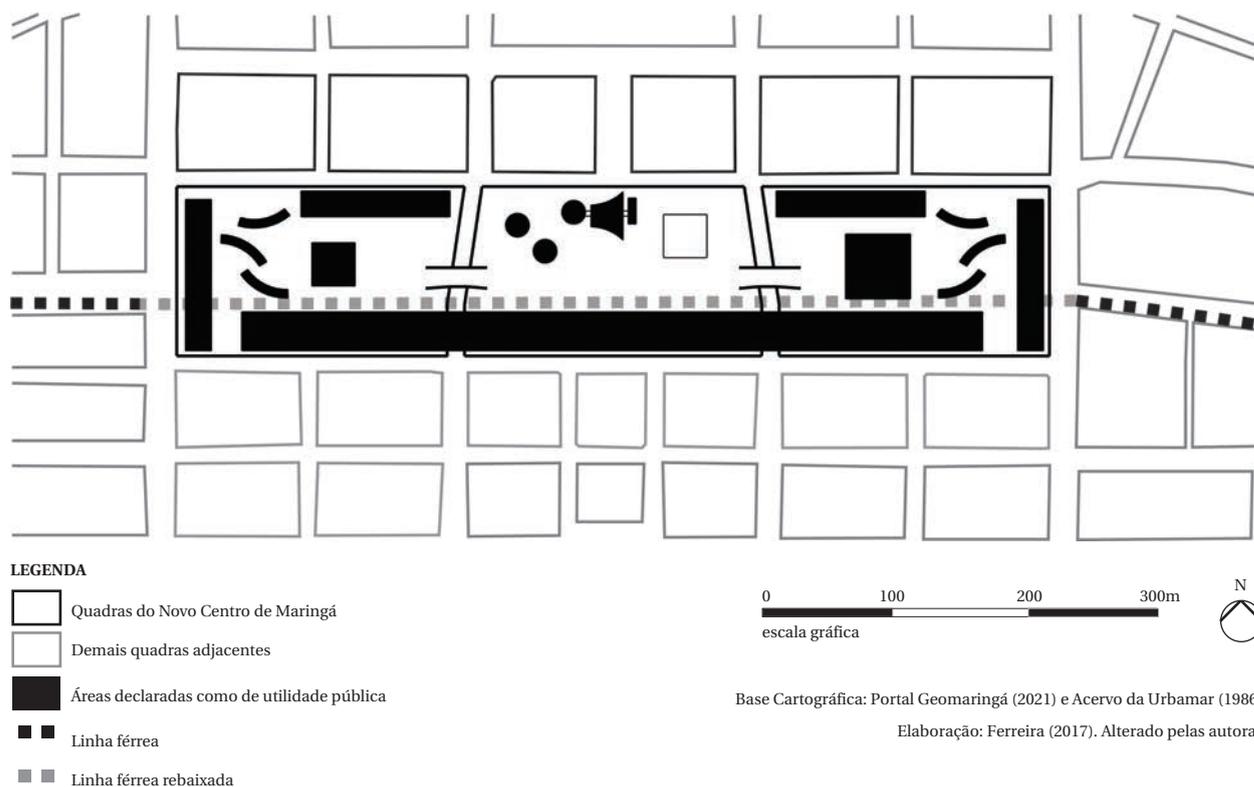


FIGURA 8  
 Elevação frontal mostrando o Bosque à direita do desenho (ampliação da peça gráfica AM-6).



**FIGURA 9**  
Relação figura-fundo. Edifícios privados na primeira versão do Projeto Ágora. Em preto os edifícios privados.

Nossa preocupação [...] ao projetar essa grandiosa área no centro de Maringá, foi, antes de tudo, criar um novo espaço verde, humanizando, 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 que se impunha. Assim os apartamentos serão servidos de jardins, estacionamento, playground, piscinas; as lojas abrindo para as ruas e praças, onde passarão diariamente milhares de pessoas curiosas de seus complementos

urbanísticos: hotéis, escritórios, cafés, bares, restaurantes, cinemas, inclusive um grande centro comercial. O resto é a arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres. (NIEMEYER, 1987, p. 17).

Ressaltamos que na frase “O resto é arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres”, Oscar Niemeyer justifica o modo em que concebe o espaço no Projeto Ágora, a relação de figura-fundo, edifícios e espaço livre (ver FIGURA 9).

Ao contrário da cidade tradicional, na qual a “rua corredor” delimita o espaço público do privado, na cidade moderna pretende-se a sua ruptura. Com isso, segundo Holston (1993), há inversão da relação figura-fundo. A figura, na cidade tradicional é composta pelas ruas que são linhas estreitas

representadas em branco; já o fundo é constituído pelos blocos construídos que são predominantes e representados em preto. Na cidade moderna/funcionalista os espaços em branco passam a predominar, constituindo o fundo representado pelos grandes espaços livres ou não construídos; sobre este fundo, incidem-se edifícios mais rarefeitos em preto. A ideia seria a eliminação da rua-corredor, pois esta seria “[...] considerada a maior responsável pelas mazelas urbanas, pela sua inevitável promiscuidade funcional, [e, portanto], seria sepultada sem pompas” (KIEFER, 2007, p. 1).

O grande espaço livre e a forma como os edifícios estão dispostos no Projeto Ágora evidenciam a possibilidade de se propor uma nova forma para cidade, alinhada aos preceitos do movimento moderno, considerando a inversão da figura-fundo em relação à cidade construída no entorno.

A Ágora se desenvolve numa escala monumental para a cidade, com uma paisagem destoante do seu entorno como uma tentativa de reproduzir uma paisagem moderna, “como a que se formulou em Brasília, [...] a inexistência de uma relação espacial das lâminas comerciais ao sul do projeto com o entorno da via paralela através de volumes contínuos sem intersecções visuais” (FERREIRA; CORDOVIL, 2014, p. 8).

### **A Ágora do projeto: a concepção de um espaço privado**

A grande área, a Ágora, teria como objetivo permitir o acesso de todos ao projeto, fazendo com que consideremos que o uso democrático seja um dos principais objetivos do termo “Ágora”, para designar o projeto. Pois, tal nome nos remete imediatamente ao conceito de Ágora da Grécia Antiga. Para verificarmos seu significado, recorremos a um dicionário de arquitetura:

Ágora, s.f. [ETIM. Do gr. agorá, “assembleia”, poss. via fr. || 1871, VIEIRA s.v.]. Ant. Class. Nas antigas cidades gregas, a principal praça pública onde se instalava o mercado, no contorno da qual eram construídos pórticos nos quais os magistrados aplicavam a justiça e tinham lugar assembleias para deliberações políticas. (TACLA, 1984, p. 15).

Se considerarmos que a Ágora grega era um espaço delimitado por comércio (mercado), de fato, o projeto para a área central de Maringá possuía essa característica. No entanto, acreditamos que tais “assembleias para deliberações políticas” não seriam possíveis em um espaço que nos parece fechado para si mesmo e, portanto, com um público específico, conforme as informações divulgadas nas mídias locais em Maringá. Público que, conforme depoimento de Niemeyer para a Revista Tradição, supracitado, disporia de um “nível de conforto que se impunha”. Assim, nos parece que, pela proposta de ser um lugar ocupado por classes mais abastadas, o espaço público do térreo não seria palco de grandes manifestações ou participações populares.

Além disso, se observarmos os usos constantes na proposta, veremos que os edifícios são, em sua maioria, de caráter privado (ver FIGURA 9), restando o espaço entre os prédios como público. A paisagem monumental proposta pelo arquiteto operaria uma mutação urbana no pátio de manobras de Maringá, nos termos de Solà-Morales (1996). Tal mutação se caracterizaria por uma mudança abrupta no tecido tradicional da cidade, com uma praça numa escala distinta das relações espaciais existentes, desvinculando-se do entorno construído. Podemos dizer que a difusão da ideia de um grande espaço público no centro da cidade, com características modernas, fez parte de uma estratégia orquestrada pelo poder público e difundida pelas revistas e jornais locais, como uma clara estratégia de promover a aceitação popular do projeto.

Apesar de ser uma proposta essencialmente privada, através da vinculação das ideias modernas do projeto para a área central de Maringá, como mencionamos, constantemente relacionadas com as de Brasília, os meios de comunicação da época divulgavam os benefícios que a reestruturação urbana poderia trazer à cidade:

Arrojado. Este o mínimo que se pode dizer do projeto para radical reformulação da área onde hoje se encontra o pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal. No local, segundo o “Complexo Ágora”, sob

responsabilidade da Construtora Mendes Júnior, com sede em Belo Horizonte e a 3ª maior do país na área, serão construídos nada menos do que 600 mil metros quadrados, extensão equivalente a 60 hectares ou a uma propriedade de porte médio no Norte do Paraná. [...] **Depois de executado, permitirá a Maringá contar com um dos melhores planejamentos urbanísticos do país.** (ARROJO [...], 1986, p. 44, grifo nosso).

As propagandas enalteciam a urbanização como principal forma de crescimento e promoção da cidade de Maringá. Conforme a mesma reportagem citada da *Revista Pois É* (1986), as obras implicariam na desapropriação de uma grande faixa das glebas, para então construir quatro torres com 40 andares cada. Além desses prédios de elevada altura, seriam construídos um centro de convenções, um hotel cinco estrelas, um shopping center e uma praça. Nessa área livre, dizia-se que seriam construídos espelhos d'água, rampas, estacionamentos e supermercado, e que seria possível ocorrer manifestações culturais através de um anfiteatro ao ar livre. Além desses espaços, aponta-se que o local possuiria piscinas, quadras poliesportivas, parques infantis, jardins, solário, entre outros. Um estacionamento previa espaço para 7200 veículos. Como vemos, de fato era um empreendimento notadamente privado (ARROJO [...], 1986).

Acreditamos que, visando a um projeto imobiliário, foram estabelecidos edifícios de alto gabarito (ver FIGURA 10) para oferecer aos investidores novas possibilidades de lucro com a valorização do capital. Dessa forma, as reportagens incentivavam os empresários a ocupar a nova área no centro da cidade. Como podemos ver claramente nos trechos a seguir, havia um público-alvo específico:

ESCASSEZ – Apesar das controvérsias, há forte tendência de serem construídas as quatro torres – num total de 160 andares – pois a maior parte dos pavimentos estará reservada exclusivamente a salas comerciais, onde Maringá sofre escassez crônica. São muitos os casos de ex-investidores no mercado financeiro, que após o fim do paraíso da especulação com a adoção do “Plano Cruzado”, procuraram desesperadamente por locais para iniciarem atividades produtivas. Em vão, pois não encontraram. **É justamente nesta fatia do mercado que se pensa em direcionar o “Complexo Ágora”,** na medida em que as poucas salas comerciais disponíveis são disputadas como se fizessem parte de um leilão. A previsão inicial é de reserva de 70 por cento para o segmento comercial e apenas 30 por cento para o residencial [...]. (ARROJO [...], 1986, p.45, aspas do autor, grifo nosso).

FIGURA 10  
Vista geral da maquete do  
Projeto Ágora e zoom nas  
torres centrais.



## **Formas**

Do ponto de vista arquitetônico, convém analisar os diferentes tipos de formas propostos no projeto, quais sejam: o edifício retilíneo horizontal comercial, os edifícios em lâmina encurvada residenciais, os edifícios redondos de escritórios e de hotéis e a cobertura em concreto horizontal do auditório. Além disso, relacionamos elementos não menos importantes para a análise da proposta, como as rampas, os pilotis, as passarelas e a massa vegetal que se incorporam àquelas formas. Tais elementos são basilares na conformação espacial perseguida pelo arquiteto e fundamentais no vocabulário da arquitetura e da cidade modernas. Os pilotis possibilitam suspender o edifício do solo, e o liberam para que sua constituição seja “aberta, democrática e sem limites”, indo além de uma solução técnica para a qual se junta a estrutura de concreto armado com pilares e vigas (QUEIROZ, 2012, p. 1). Na Ágora de Niemeyer, observam-se que os pilotis são utilizados nos edifícios verticais permitindo a fluidez e a apropriação das aberturas no nível do solo. O uso dos pilotis é recorrente nos prédios das quadras das unidades de vizinhança em Brasília que, em sua origem, eram suspensos sob pilotis desobstruindo o solo. As passarelas de pedestres incorporam-se em dois momentos: na passagem que atinge a altura de três metros que mencionamos anteriormente e na continuidade entre os edifícios retilíneos horizontais sobre as avenidas Duque de Caxias e Herval, constituindo-se em elementos plásticos relevantes, de acordo com as peças gráficas das elevações. Os acessos entre os níveis dos edifícios verticais se dão por meio das rampas e as massas vegetais estão circunscritas em quadriláteros que delimitam as áreas dos dois shoppings da proposta.

### ***O edifício retilíneo horizontal comercial***

A destinação para uso para comercial é recorrente em todo o projeto. Todas as três quadras possuem, na extremidade sul, um bloco contínuo comercial de três andares (térreo e mais dois pavimentos), formando uma linha horizontal contínua, o que provoca um alinhamento e unidade do conjunto.

As quadras laterais possuem o bloco contínuo em suas extremidades e em parte da face norte. Nestas, o bloco é mais estreito do que o bloco contínuo da face sul. Ao sul da proposta, o bloco é ininterrupto na paisagem, atravessando por cima as duas vias que passaram a dividir a gleba do antigo pátio em três quadras. A solução do bloco horizontal de “lojas” também ocorre em outras partes do projeto, estabelecendo limite entre o projeto e a cidade e propondo uma espécie de fechamento nas quadras laterais. Somente ao norte da quadra central é que não há o elemento dos blocos horizontais comerciais.

Ao analisarmos o projeto, notamos que há a predominância do eixo longitudinal por meio da disposição de edifícios que delimitam o espaço público interior ao conjunto. Tal espacialidade limita-se ao perímetro definido pelos elementos arquitetônicos, sem relacionar-se com o entorno da praça (ver FIGURA 11). Podemos cogitar que a paisagem do entorno é desconsiderada no projeto, tanto na gleba central como nas quadras laterais residenciais, em que as barreiras visuais são definidas no perímetro do projeto por compridas lâminas comerciais.

Em relatório da empresa Aeroservice, de 1991, um dos pontos de crítica do projeto é a extensão do edifício horizontal no sentido leste a oeste, com 880 metros de frente para a Avenida Tamandaré e com área total de 180.030,00 m<sup>2</sup>. Segundo a empresa, o edifício comprometeria a integração entre o Norte e o Sul da cidade (AEROSERVICE, 1991). De certa forma, os blocos contínuos horizontais delimitam o grande espaço vazio do pátio de manobras e, em seu interior, as formas deram-se de maneira mais plásticas e mais livres, embora se evidencie, em alguns casos, a criação de limites mais precisos para se estabelecerem os edifícios.

### ***Os edifícios em lâmina encurvada residenciais e os edifícios redondos de escritórios e de hotéis***

Os edifícios residenciais em lâmina encurvada fazem parte do vocabulário formal de Niemeyer, segundo Queiroz (2012). No Projeto Ágora, eles são três em cada quadra lateral, implantados em

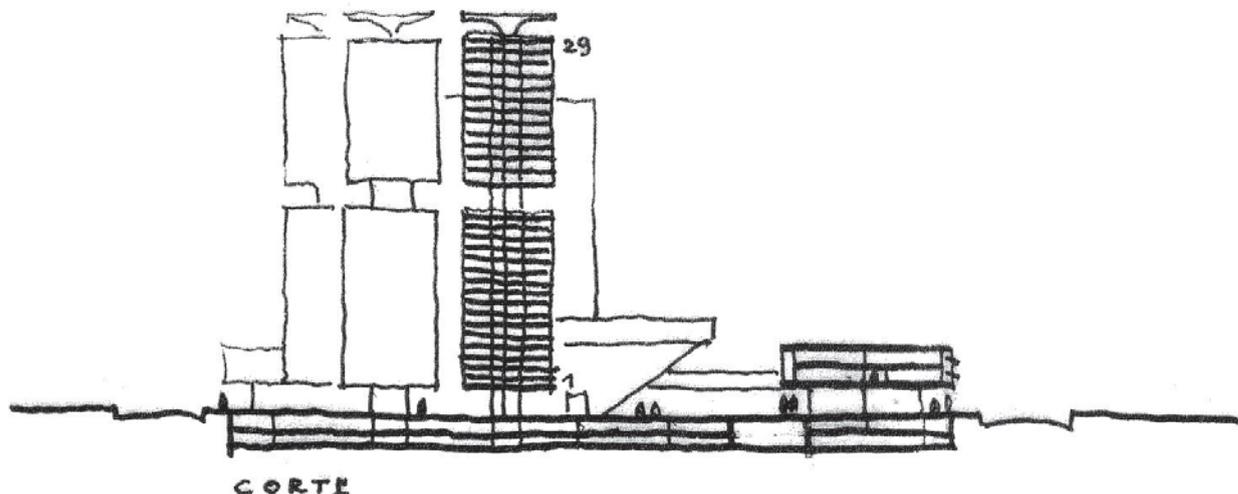


FIGURA 11  
 Detalhe do corte do  
 Projeto Ágora 1986,  
 delimitação do espaço  
 (ampliação da peça  
 gráfica AM-6).

um quadrilátero verde, e possuem pilotis que deixam o solo livre. A relação entre o côncavo e o convexo das curvas dos edifícios é explorada, pois na área aberta formada pela justaposição das partes convexas dos edifícios se implantam as áreas de uso comum dos moradores, com piscinas, playgrounds e jardins.

Em lugar de destaque do projeto, inserem-se os edifícios redondos de escritórios e de hotéis e a cobertura em concreto horizontal do auditório. A quadra central, em sua face norte e no eixo de simetria de toda a proposta, é certamente o ponto mais evidente da proposta. Porém, esses edifícios se sobressaem não somente por sua localização, mas por mais dois aspectos: o contraste de altura entre os edifícios redondos e auditório e por este ter a única forma não repetida de toda a proposta. O trio de edifícios redondos possui 29 andares, sendo dois edifícios mais afastados do auditório e o terceiro conectado diretamente a ele, contendo os hotéis de quatro e cinco estrelas. Conforme a indicação das elevações e das plantas baixas, a sustentação estrutural dos três edifícios redondos dar-se-ia por um bloco central em concreto armado, que, por suas características técnicas,

possibilitaria a planta livre nas extremidades da forma redonda. Ou seja, as lajes e as vigas dos pavimentos estariam em balanço a partir dessa estrutura em concreto do centro do edifício e se estenderiam até o perímetro do círculo. Em certa altura, mais ou menos no meio do edifício, tais vigas e lajes estruturais não se prolongaram mais, formando uma espécie de interrupção da regularidade desta forma em alguns pavimentos. A partir de então, a solução plástica voltaria a ser composta com os pavimentos iguais aos inferiores (ver FIGURA 11).

#### ***A cobertura em concreto horizontal do auditório***

O edifício do auditório marca, juntamente com o edifício ao qual está conectado, a simetria e a hierarquia da proposta, não só pela sua horizontalidade e função, mas por sua forma: uma grande cobertura abobadada em concreto armado, comum nas obras de Niemeyer, como a parte frontal da Biblioteca Victor Civita, no Memorial da América Latina, em São Paulo, ou nas curvas da cobertura da igreja da Pampulha, em Belo Horizonte. Nas plantas do Projeto Ágora

disponibilizadas, encontramos a implantação do auditório em forma de um trapézio inserido perpendicularmente à quadra. Todavia, não é possível observar a forma da cobertura, já que não há perspectivas. Na maquete (ver FIGURA 10), observamos que a cobertura se compõe de uma casca de concreto horizontal. Queiroz (2007), ao se referir ao projeto do edifício Copan, em São Paulo, de autoria de Niemeyer, constata que:

Raramente Niemeyer lança mão de perspectivas para representar seus projetos no papel, preferindo apresentá-los de elevações, em projeção ortogonal. O desenho em elevação elimina a perspectiva e, conseqüentemente a profundidade e volumetria da forma. (QUEIROZ, 2007, p. 5).

A falta de peças gráficas mais elucidativas da proposta impede a análise mais aprofundada do funcionamento dos elementos expostos, bem como a da composição das rampas e das escadas na relação entre o espaço externo e os edifícios. Sobre essas, observamos que compunham os acessos dos edifícios do shopping e do minishopping.

O Projeto Ágora seguiu sem alterações até 1991. Então, a partir de julho desse ano, o relatório da Aeroservice Consultoria e Engenharia de Projeto S/C Ltda e um fax<sup>7</sup> de Niemeyer ao prefeito Ricardo Barros sugerem mudanças no projeto original.

### **As primeiras manifestações para alteração do Projeto Ágora**

Para tratar das primeiras manifestações que levaram às alterações do projeto original, utilizamos como fontes o relatório da Aeroservice, já mencionado, e um fax encaminhado pelo arquiteto Oscar Niemeyer ao então prefeito Ricardo Barros (NIEMEYER, 1991)<sup>8</sup>. Ambos os documentos são datados com o mês de julho de 1991. Todavia, ao que tudo indica, o relatório da Aeroservice seria a base para Oscar Niemeyer elaborar o anteprojeto contratado em agosto de 1991, que alterou elementos importantes do Projeto Ágora de 1986.

A necessidade de mudança foi colocada nos dois documentos com preocupações distintas, guardadas as devidas diferenças de conteúdo e de escopo entre um relatório e um fax conciso, ainda que

acompanhado de um croqui do arquiteto. Mas este demonstra que havia um canal aberto entre o arquiteto e o prefeito. A Aeroservice alertava para o excessivo dimensionamento da proposta, o que exigiria, inevitavelmente, grande volume de recursos para executá-la. Já Niemeyer preocupa-se com a paisagem da cidade tradicional, já construída, diante de sua proposta. Juntamente com o fax, Niemeyer enviou um croqui no qual desenhou sua ideia.

No relatório da Aeroservice foram levantadas as “vocações físicas, urbanas e mercadológicas” da gleba em questão. Uma série de estudos foi realizada, com levantamento dos dados imobiliários da região. Na síntese sobre o mercado imobiliário da região, destacou-se que o elevado número de empreendimentos na cidade até 1990 ocorreu devido a cinco fatores principais:

- Desenvolvimento regional e da cidade na última década.
  - Hábito do Investidor local em aplicar seus recursos na própria região.
  - Plano Cruzado ativando a poupança interna.
  - Super safra de 88/89.
  - Facilidades de obtenção de terreno para incorporação em decorrência da participação frequente do Proprietário no empreendimento.
- (AEROSERVICE, 1991, p. 24).

Sobre a análise urbana, a Aeroservice destacou as principais características do centro de Maringá para análise do Projeto Ágora e sua implantação. Ressalta-se o potencial da cidade e de seu planejamento inicial, afirmando que se deve evitar que isso seja perdido com a densificação e verticalização excessiva que vinha ocorrendo nesse período.

As “Considerações sobre o projeto proposto” resumem as críticas a alguns pontos do projeto:

- Ao restringir-se ao terreno do Pátio de Manobras o projeto deixa de explorar potencialidades existentes no centro principal.
- A concentração de áreas construídas em poucos edifícios, constitui-se em fator de Dificuldades Mercadológicas e econômico-financeiras, face a situação atual de mercado e de disponibilidade de recursos.
- Tamanho único para todas as

unidades de apartamentos residenciais constitui-se em fator de dificuldades mercadológicas. - A ocupação horizontal no sentido Leste/Oeste de edifício comercial de 880 metros de frente para a Avenida Tamandaré com área total de 180.030,00m<sup>2</sup> constitui-se em obstáculo que compromete a integração norte/sul. - O Porte do empreendimento (688,058,53 m<sup>2</sup> de área construída) torna-o incompatível com a estrutura urbana do centro principal. Difícil solucionar os problemas decorrentes do impacto da concentração de pessoas, veículos e das demandas geradas de infraestrutura e serviços públicos provocados por empreendimento de tal magnitude. - A quantidade de vagas de estacionamento previstas (8.904 vagas) no projeto, equivalem hoje a aproximadamente 15% do total de veículos de passeio existentes em Maringá. Somente de área construída para estacionamento, previstas no projeto, equivalem a 22ha, aproximadamente 22 (vinte e dois) quarteirões. - Apresenta configuração espacial isolada do conjunto pré-existente. - Quantidade de áreas construídas em sub-solo apresentam inconvenientes de custos. - Quantidade de áreas destinadas ao comércio e serviços em geral torna o empreendimento altamente competitivo com o comércio e serviços já implantados no centro, provocando instabilidade no setor, que dificulta a consolidação do empreendimento. - A volumetria estabelecida para alguns edifícios é competitiva com a Catedral. (AEROSERVICE, 1991, p. 18-19).

No documento, observamos três enfoques principais dos argumentos que levaram à necessidade de alteração: a dimensão da área construída, as dificuldades mercadológicas diante da falta de variedade das tipologias e dos poucos edifícios isolados e a relação de integração e de paisagem com o centro principal.

No fax, Niemeyer manifesta-se sobre uma delas, a relação entre o projeto moderno e a cidade

tradicional. Para o arquiteto, as edificações da avenida projetada, atual avenida João Paulino, deveriam ser camufladas por “vegetação variável e densa” para que as “construções medíocres” não comprometessem o “contraste desejado” da praça. E, para tanto, Niemeyer sugere que se estabeleça um conjunto de lojas em seu alinhamento, desapropriando 20 metros do lado oposto à gleba do Projeto Ágora. Assim argumenta o arquiteto:

Sr. Prefeito de Maringá:

Ricardo Barros:

Estamos estudando a urbanização da Ágora de Maringá de acordo com a planta recebida verificamos que a praça vai abrir de um lado para o fosso do trem e do outro para uma área secundária com construções medíocres.

Para criar um ambiente mais civilizado e agradável propomos: criar uma área de vegetação variável e densa junto ao trem e a desapropriação de 20 metros do lado oposto o que permitiria projetar nesse espaço grupos de lojas de [incompreensível] mais moderno em boa relação com a arquitetura da praça. Sem essa solução a praça não apresentará o contraste desejado mas sim pobre e suburbano. Para não atrasar o trabalho enviamos este fax aguardando solução. Um abraço. Oscar Niemeyer. 25 de julho de 1991. (NIEMEYER, 1991b).

Junto com o fax, o arquiteto procura ilustrar a sua proposta, na qual é possível visualizar, abaixo à esquerda, o desenho de um olho e o ponto focal ao qual o arquiteto se refere (ver FIGURA 12). Também é possível observar que se considera o rebaixamento do trem como uma canaleta aberta e não mais subterrânea, para a qual o arquiteto se refere a “fosso”. Além disso, podemos considerar que os limites do projeto se ampliam, com a proposta de inclusão de mais 20 metros para a linha contínua de lojas para esconder a vista das edificações existentes.

É evidente que a área é extremamente valorizada e visada para uma frente de expansão imobiliária. Sobre a inserção da gleba do pátio de manobras no

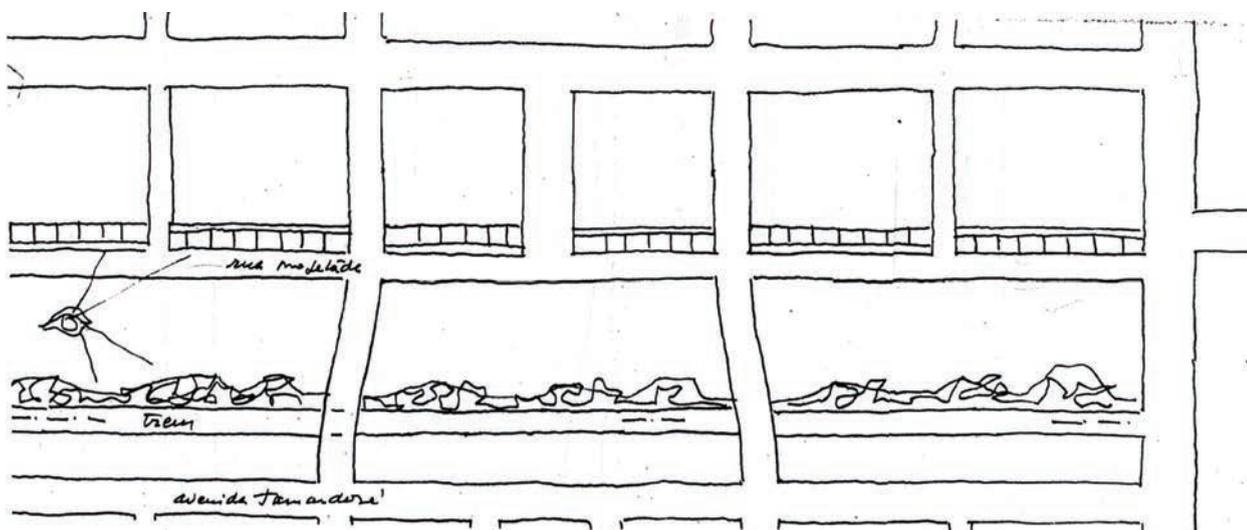


FIGURA 12  
Croqui enviado por *fax* pelo arquiteto Oscar Niemeyer ao prefeito de Maringá, Ricardo Barros, em 26 de julho de 1991.

mercado imobiliário maringaense, a Aeroservice aponta que “seu potencial é inegável, pois ela se constitui em reserva imobiliária única para a Zona Central” (AEROSERVICE, 1991, p. 26). Além disso, configura-se como reserva do ponto de vista físico-espacial:

3.11-Também do ponto de vista físico-espacial e urbano, a gleba em estudo se figura como reserva preciosa e única, constituindo-se como opção de expansão do Centro Tradicional, de ligação entre setores importantes da vida da cidade e de fator de equilíbrio na oferta de equipamentos e índices urbanísticos da zona central. (AEROSERVICE, 1991, p. 29).

Assim, diante dessas manifestações sobre a inevitabilidade de mudança do Projeto Ágora, Niemeyer encaminhou uma nova proposta que altera substancialmente as concepções iniciais, principalmente descaracterizando a grande praça aberta. Todavia, antes disso, houve uma proposta

não divulgada, encontrada por Ferreira (2017) no acervo da Urbamar. Convém, portanto, discorrermos brevemente sobre tal proposta.

### **A segunda proposta do Projeto Ágora de agosto de 1991, versão não divulgada oficialmente**

Ferreira (2017) localizou no Acervo da Urbamar um desenho pouco conhecido de Oscar Niemeyer que altera o Projeto Ágora. As peças gráficas são datadas de 12 de agosto de 1991 e não foram divulgadas oficialmente, já que não havia um contrato publicado no Órgão Oficial do Município em data anterior. O projeto propunha um novo conjunto para a área, uma nova Ágora, nas palavras de Niemeyer (1991). Tal versão continha um texto à mão redigido pelo próprio arquiteto, o qual expomos:

Explicação necessária

Eis a nossa explicação sobre a urbanização a ser feita entre a Av. Tamandaré e nova rua

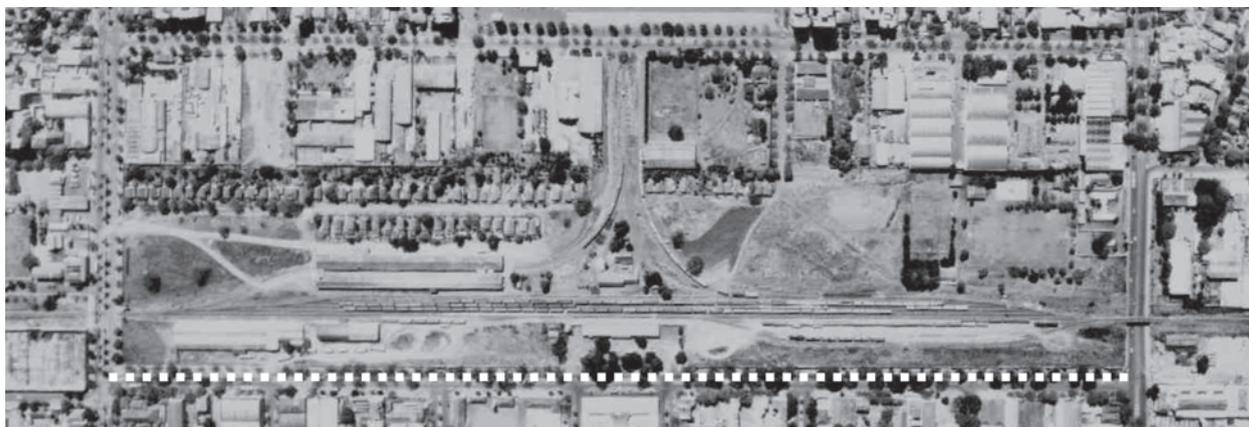


FIGURA 13  
Localização da avenida  
Tamandaré em linha  
tracejada branca.

Projetada pela Prefeitura de Maringá. Como a parte mais importante do conjunto fica localizada junto a estrada de ferro e aquela Rua, de casario baixo e sem atração, projetá-la visualmente dessa vizinhança é a nosso ver a medida inicial a tomar. Considerando que os dois espaços nas extremidades do terreno se destinam à habitação, neles essa proteção será feita com uma extensa faixa verde ao lado do trem (1) e um correr de lojas junto a sua referida (2) no setor central que denominaríamos praça de cultura, situada 3 metros acima do resto da composição para melhor se destacar, a proteção aludida se limitaria a um peitoril de 1,20 de altura (4).

Nessa praça um grande museu seria construído, suspenso no ar de um lado ao outro do terreno, com restaurante na cobertura e no subsolo, salas para a administração, reserva técnica, curso etc. Seria o primeiro impacto para seus visitantes, surpresos com o arrojo da construção. Daí, registro sob o museu atingiriam a praça propriamen-

te dita, sendo de um lado o teatro previsto para 2000 pessoas, suprido de todos os dispositivos necessários a grandes congressos e ao centro, os dois cinemas e o restaurante projetado, com sua enorme varanda mesas ao ar livre. Aí, eles poderiam parar um pouco, curiosos com a arquitetura que os cerca, tendo no fundo as duas torres dos hotéis e meio distante, uma das praças habitacionais coberta de vegetação (6).

Acreditamos que a Praça de Cultura, deveria ser logo construída, sem etapas, marcando essa administração otimista, voltada para a cultura (NIEMEYER, 1991a, n. p.).

No memorial do projeto, descrito pelo arquiteto, observamos que a “Ágora” era um espaço restrito, com um público específico, assim como a primeira versão proposta. Nesse trecho que descrevemos, fica clara a intenção de desconsiderar a avenida Tamandaré (ver FIGURA 13), ao sul do pátio de manobras, por ser de “casario baixo e sem atração”, tendo em vista as construções antigas que existiam na área que, apesar de estarem lá por menos de 30 anos, já eram consideradas ve-



FIGURA 14  
Edifícios na Avenida  
Tamandaré, destacada em  
linha tracejada branca.

lhas que comprometeriam o contraste moderno desejado, mas sim conservariam o “pobre e suburbano” (ver FIGURA 14).

Apesar de o espaço ainda nos parecer restrito e elitizado, tal como na primeira versão, percebemos no desenho da quadra central (ver FIGURAS 15 e 16), na denominada “Praça da Cultura”, que, diferentemente da primeira versão do Projeto Ágora, ela se abre para o entorno, sem barreiras físicas e visuais, como a lâmina comercial, conformada a partir do conjunto composto pelos edifícios retilíneos horizontais comerciais, apresentada no projeto de 1986. Apesar disso, os pontos focais dessa praça central constituem dois edifícios privados, os hotéis.

As quadras laterais caracterizam um espaço exclusivamente privado, se considerarmos que o acesso

parece ser controlado e delimitado por camadas de coberturas verdes e dois níveis de piso, escondendo os espaços residenciais da avenida, definidos pelo arquiteto como não atrativos por uma galeria comercial (ver FIGURA 17).

Apesar de Niemeyer ter enviado esse projeto no mês de agosto de 1991, é possível que tenha sido solicitada uma nova versão, mais factível com os interesses do mercado imobiliário, já que essa proposta não foi divulgada pela municipalidade e não encontramos a sua publicação nas revistas e jornais da época. A versão oficial deveria ser apresentada em um evento que seria sediado na cidade de Maringá, o II Congresso Internacional de Urbanismo (URBE 6), que ocorreu um mês depois.

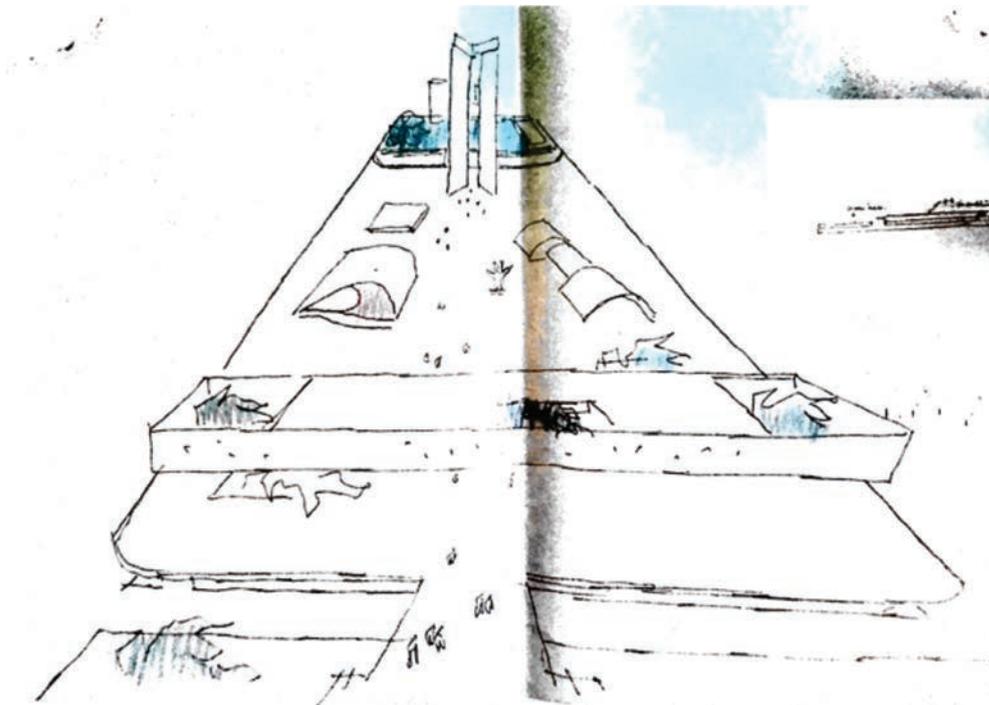


FIGURA 15  
Perspectiva da  
quadra central do  
Projeto Ágora de  
agosto de 1991.

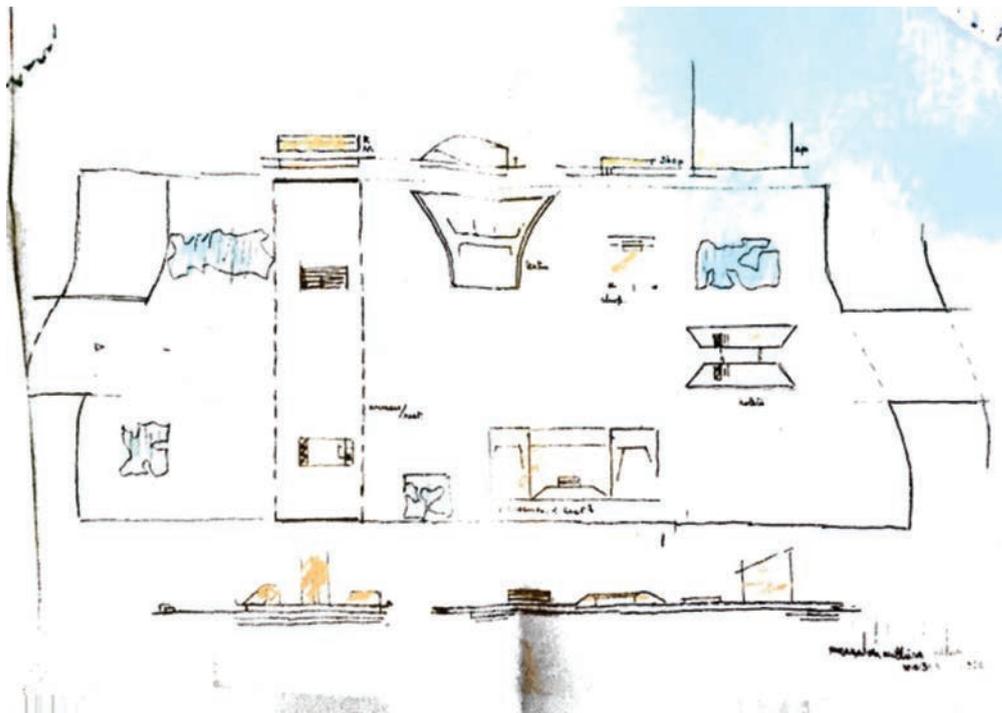


FIGURA 16  
Planta da quadra  
central do Projeto  
Ágora de agosto  
de 1991.

FIGURA 17  
Planta das  
quadras laterais  
do Projeto Ágora  
de agosto de 1991.

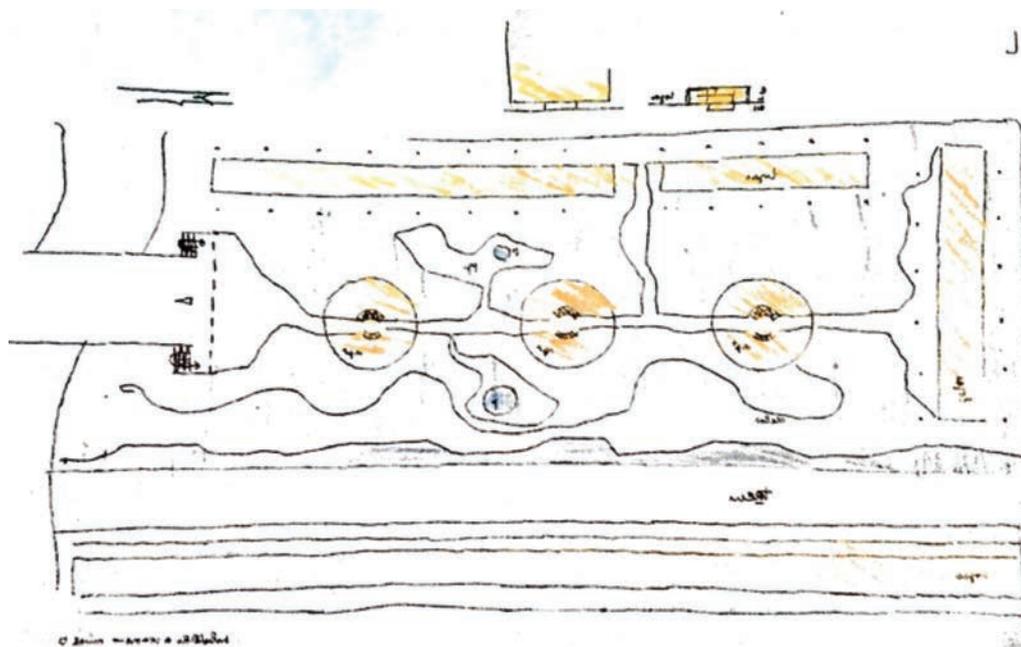


FIGURA 18  
Apresentação de Niemeyer no URBE 6  
em setembro de 1991.



### **A terceira proposta do Projeto Ágora, divulgada no Urbe 6, em setembro de 1991**

Conforme divulgado no Órgão oficial do Município de 01 de novembro 1991, o novo contrato com Oscar Niemeyer após 1986 foi firmado no dia 15 de agosto de 1991, ou seja, após a data do segundo estudo Projeto Ágora que apresentamos anteriormente, do dia 12 de agosto de 1991.

Por meio de fotografias (ver FIGURA 18), é possível observar que uma maquete do Projeto Ágora foi apresentada por Niemeyer no URBE 6, ocorrido entre os dias 17 e 21 de setembro de 1991. Contudo, a maquete apresentada não corresponde a nenhuma das duas propostas anteriores.

O evento, organizado pela Prefeitura Municipal de Maringá, com apoio do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM) e sediado no antigo Cine Plaza, no centro da cidade, reuniu especialistas do Brasil e do mundo para discutir, durante uma semana, diversos assuntos sobre as cidades. Entre os profissionais convidados, estavam renomados arquitetos, além de Oscar Niemeyer que presidia o Congresso, e estudiosos respeitados como: John Turner, urbanista inglês; Milton Santos e Aziz Ab Saber, geógrafos brasileiros; Joaquim Guedes e Jaime Lerner, arquitetos brasileiros; Álvaro Siza, arquiteto português; Jordi Borja, geógrafo espanhol; entre outros (II CONGRESSO [...], 1991; MARINGÁ, 1991b).

Encontramos o contrato para o Anteprojeto de autoria Oscar Niemeyer, que possuía o mesmo formato do contrato de Estudo Preliminar. Todavia, em 1991, o valor foi modificado para R\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de cruzeiros), a ser pago em 6 parcelas corrigidas pela Taxa Referencial (TR) ou outro índice governamental que substituísse essa taxa na época. O prazo de entrega do projeto seria impreterivelmente dia 10 de setembro de 1991. Não é afirmado nesse documento, mas essa data seria devido à realização do URBE 6, conforme explanamos.

Novamente, previa-se a vinda de Oscar Niemeyer como forma de propaganda do projeto. No caso desse contrato, estipulou-se a sua vinda não na

data de entrega do projeto, mas até 30 dias depois da data prevista para tal.

Em 10 de outubro de 1991, ou seja, após a realização do evento URBE 6, no qual houve apresentação do Projeto Ágora em 1991, o prefeito Ricardo Barros enviou ao arquiteto Oscar Niemeyer o Ofício n. 2028/91-GP Prefeitura Gabinete do Prefeito. Com esse ofício, concluímos que já se tinha um anteprojeto. Reproduzimos uma parte importante para a compreensão de quem de fato traçava os caminhos do projeto:

Prezado Senhor:

Pretendendo viabilizar a efetiva implantação do Projeto Ágora no novo centro e Maringá, contatamos com grandes empresas do ramo para a venda das projeções e execução do nosso Projeto.

Após algumas reuniões, recebemos um relatório de análise mercadológica, onde o investidor, nosso principal aliado, nos sugere algumas alterações no ante-projeto de arquitetura, especialmente na forma cilíndrica das torres residenciais.

Assim, com as razões e relatórios recebidos inclusos, remetemos a V. Sa. Para conhecimento e o possível atendimento às propostas sugeridas. (MARINGÁ, 1991b, n. p.).

Nas pesquisas realizadas encontramos registros de contato para análise do projeto com três consultores, que já citamos anteriormente, Hans G. Müller Arquitetos, Trânsito, Transportes e Comunicações LTDA (TTC) e Hani Ricardo Barbará.

A partir disso, Niemeyer apresenta a quarta e última proposta da Ágora Maringá, como veremos a seguir.

### **A quarta proposta do Projeto Ágora, de dezembro de 1991, adaptada ao mercado**

O documento da Aeroservice sobre o Projeto Ágora, intitulado “Relatório de Assessoria Mercadológica – Análise do Anteprojeto de arquitetura”, de 10 de outubro de 1991, analisou o anteprojeto elaborado por Oscar Niemeyer e apresentado em setembro de 1991, no evento URBE 6.

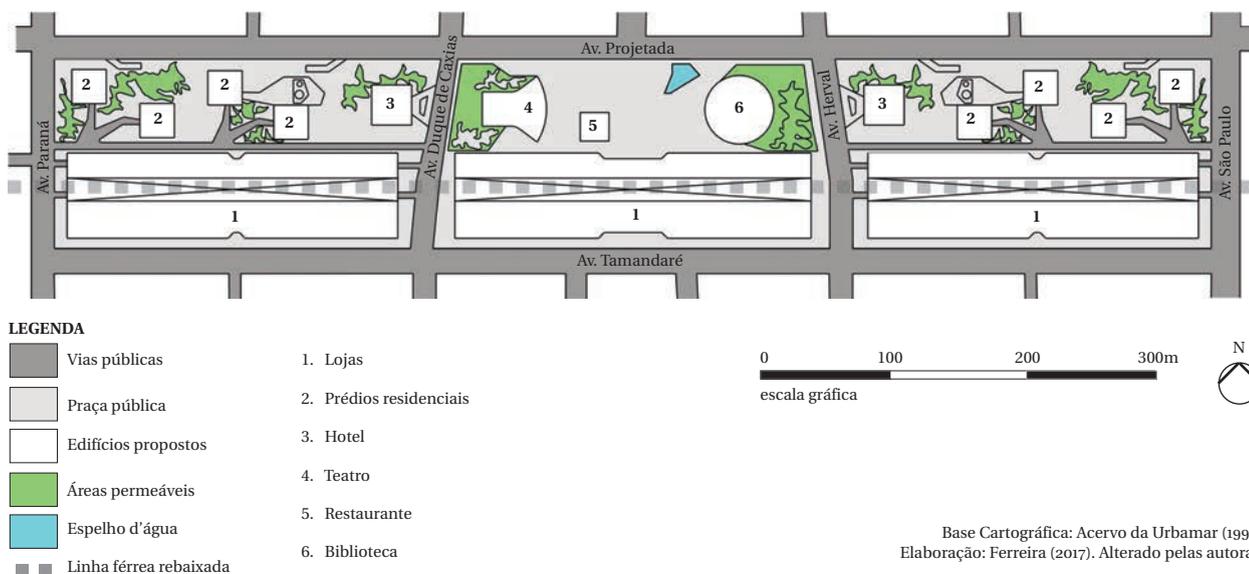
O relatório elencou como principais pontos da análise: a) o aspecto plástico; b) eixo monumental; e c) terminal rodoviário-intermunicipal. Sobre o aspecto plástico, destacamos que a empresa de consultoria considerou que a forma cilíndrica proposta pelo arquiteto era polêmica e de difícil aceitação do mercado imobiliário local. Conforme destacamos nos trechos abaixo, de acordo como foi abordada a questão, tais agentes tiveram papel decisivo na transformação desse espaço e na produção do espaço construído da cidade:

Nas diversas reuniões com os empresários da região, inclusive do setor de hotelaria, foi enfatizada a preocupação relativa a custos e processos construtivos, decorrentes da implantação das torres cilíndricas, formas estas existentes, naquela ocasião [no estudo preliminar], apenas nos hotéis. [...] **Os empresários privados, parceiros naturais do Poder Público Municipal**, mantém reservas profundas em relação à solução adotada, constituindo-se em óbice, intransponível à viabilização do empreendimento, razão pela qual encarecemos a necessidade de sua revisão. (AEROSERVICE, 1991, n.p, grifo nosso).

No segundo item, o relatório aponta para a necessidade de preservar o eixo monumental da cidade, que interligaria o Norte-Sul da cidade nos seguintes espaços: Catedral de Maringá, Paço Municipal, áreas verdes, Projeto Ágora, Estádio Municipal e Universidade. Destacamos que no plano original, o eixo monumental seguia da estação ferroviária ao centro cívico. O percurso indicado no relatório da Aeroservice prosseguia a partir da estação ferroviária até a universidade, atravessando o pátio de manobras. Assim, a ideia daria continuidade ao eixo e, mais do que preservá-lo, a proposta era ampliá-lo.

Com relação ao último item, o terminal rodoviário intermunicipal, a Aeroservice analisou que a proposta de Niemeyer foi de um terminal para ônibus urbanos e intermunicipais, mas que, no programa para elaboração dos projetos, solicitasse somente um terminal urbano e não um que comportasse ônibus com itinerários para outros municípios.

FIGURA 19  
Implantação da quarta versão do Projeto Ágora em 1991.



A versão apresentada no congresso em setembro teve algumas alterações que foram solicitadas pela municipalidade. Considerando a divisão da antiga gleba ferroviária em três partes, nomeadas de glebas A e B, as laterais residenciais, e de gleba C, a central, as torres circulares nas glebas laterais deveriam ser substituídas por formas quadradas. Grzegorzcyk (2000) acredita que a intenção era a de que o empreendimento pudesse ser absorvido pelas construtoras locais.

Conforme o jornal *O Diário do Norte do Paraná*, edição de 17 de novembro de 1991, o diretor técnico da Urbamar, Diniz Afonso, “explica que as torres redondas causam uma certa dificuldade para os moradores, além das fachadas de vidro serem inviáveis para o clima de Maringá” (ZANNATA, 1991, p.17). Atendendo à solicitação, Niemeyer substituiu as torres por quadradas na versão final do projeto, nos desenhos e na maquete (ver FIGURAS 19 e 20).

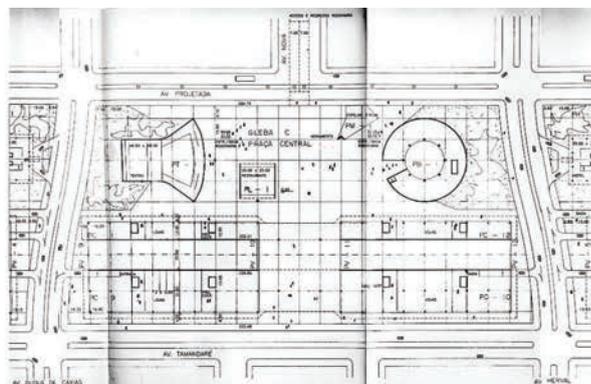


FIGURA 20  
Maquete da quarta versão do Projeto Ágora em 1991.

FIGURA 21  
Detalhe da quadra central da planta do pavimento térreo do Projeto Ágora de 1991 (ampliação do recorte em pontilhado da peça gráfica AM-1).



recorte do trecho

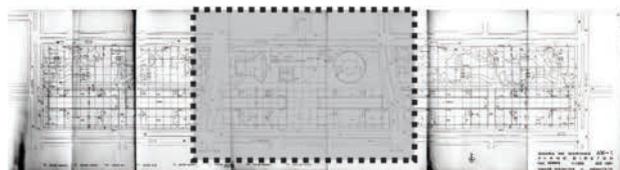


Os desenhos técnicos dessa versão final do Projeto Ágora, datada de 1991, consistem em cinco peças gráficas existentes no Acervo da Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá, que foram coletadas por Ferreira (2017). Tais desenhos serviram como base para a aprovação do projeto na Câmara Municipal, vertido em uma lei específica para a área, assunto que discutiremos mais adiante. A praça central do Projeto Ágora oficialmente apresentado em 1991 era composta por um teatro, um restaurante e uma biblioteca, além de uma quantidade maior de edifícios públicos em relação ao projeto anterior (ver FIGURA 19 e 21). No entanto, o espaço como um todo, incluindo as quadras laterais, nos parece menos acessível, ou menos democrático, já que é direcionado a uma demanda solvável por apresentar maior quantidade de equipamentos privados. Pela localização central, é evidente que o padrão de ocupação residencial era direcionado a uma classe de alto poder aquisitivo. Provavelmente, os imóveis se-

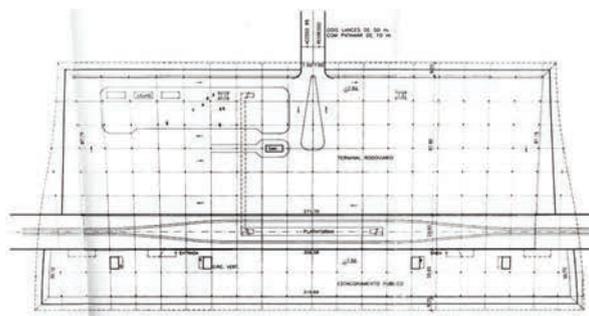
riam de alto custo, tendo em vista a disposição dos edifícios com afastamentos generosos, os jardins, a proximidade com um teatro, hotéis, biblioteca. O público parecia ser bem específico. O edifício de maior escala, o comercial, que inclusive ocuparia as três quadras, abrigaria também equipamentos públicos subterrâneos, o terminal rodoviário e a estação de trens, esta poderia ser observada do térreo e do segundo pavimento do edifício comercial por vitrines e aberturas nas lajes (ver FIGURAS 22 e 23).

Diferente do proposto no primeiro projeto, a segunda versão incorporou as duas novas vias como protagonistas da composição, pois, como já tinham sido demarcadas, tornaram a quadra central, a Ágora, um espaço limitado (ver FIGURA 24). A unidade da composição das três quadras, anteriormente proposta no projeto de 1986, por meio das rampas de acesso entre elas, agora não tinha mais sentido algum (FERREIRA; CORDOVIL, 2014). Ainda no ano de 1991, a última versão do Projeto

FIGURA 22  
 Detalhe da quadra central  
 segundo subsolo (ampliação  
 do recorte em pontilhado da  
 peça gráfica AM-4)..



recorte do trecho



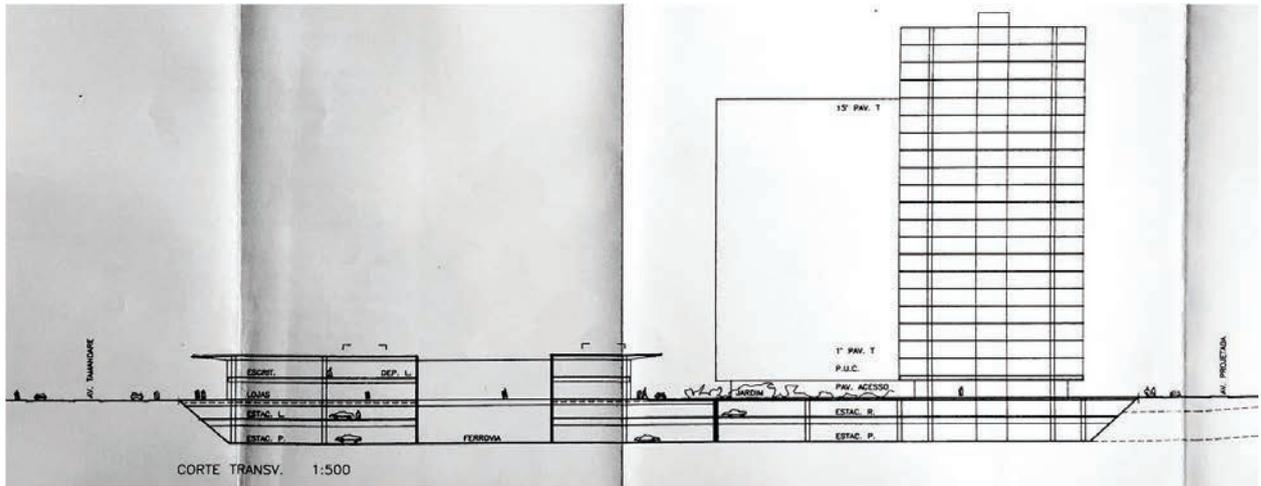


FIGURA 23  
Corte transversal do edifício comercial  
com vitrines e abertura da laje para a  
estação ferroviária.

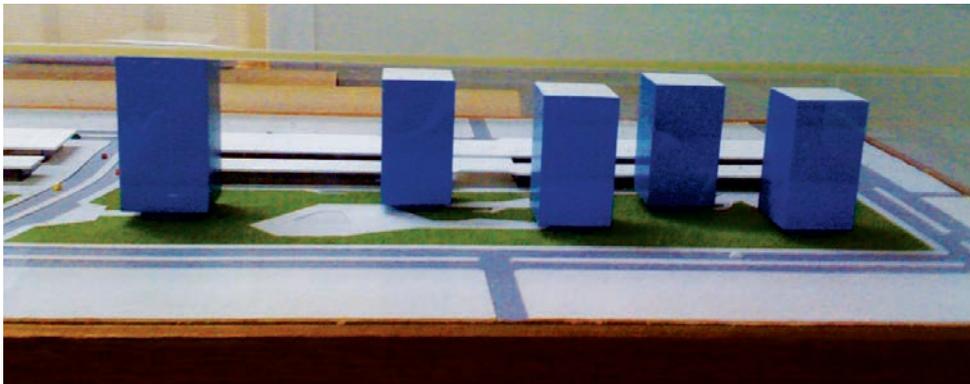


FIGURA 24  
Maquete física da  
terceira versão do  
Projeto Ágora em 1991,  
praça pública central  
e quadra lateral.

Ágora apresentada por Niemeyer, que analisamos acima, foi aprovada como um Plano Diretor regido pela Lei n. 3.051/1991, no dia 24 de dezembro. Essa legislação estabeleceu que os edifícios privados que seriam construídos naquela área deveriam obedecer aos parâmetros urbanísticos e às projeções de construção, conforme o projeto de Niemeyer.<sup>9</sup>

No entanto, essa última versão de Niemeyer, de dezembro de 1991, aprovada pelo Plano Diretor específico para a área do pátio de manobras, foi substituída em 1993 por um outro projeto, elaborado por uma equipe de arquitetos maringaenses. A nova proposta, um loteamento tradicional da gleba ferroviária, foi base para aprovação de uma nova regulamentação para a área, o Plano Diretor Novo Centro. O Plano de 1993 encerrou as possibilidades de execução do projeto de Niemeyer.

### **Considerações finais**

A trajetória das quatro propostas para o Novo Centro de Maringá, ocorrida entre 1986 e 1991, evidencia o jogo de interesses dos agentes públicos e privados por detrás do projeto urbano e arquitetônico. As sucessivas alterações tentavam adequar o projeto da grande área ociosa e desconectada da malha urbana à frente de expansão imobiliária que será concretizada adiante.

A validação técnica adéqua o projeto que convém aos agentes do processo que decidiam pela incorporação da área do antigo pátio de manobras, embora ainda sem uma demanda de ocupação imediata. Tratava-se de prover a área de infraestruturas que viabilizassem a sua comercialização futura.

No primeiro momento, que definimos até a quarta proposta que discorreremos, tem-se a ratificação da pretensa qualidade da transformação da área diante dos ideais vigentes de modernidade urbana e arquitetônica, chancelada pela autoridade na figura da competência inconteste do grande arquiteto Oscar Niemeyer, autor de obras modernas que consolidaram, indubitavelmente, a marca indelével da cidade capital federal, Brasília.

Concluída a construção da crença da necessidade da transformação moderna, com a substituição de tudo o que fosse arcaico, atrasado e obsoleto, não importava mais o projeto e nem o seu autor, mas a adequação aos interesses econômicos na abertura da frente imobiliária.

### **Notas**

<sup>1</sup> Este texto é inédito, mas contém trechos de versão atualizada e resumida da tese de doutorado de Fabíola Cordovil (2010) e da dissertação de mestrado de Jeanne Ferreira (2017).

<sup>2</sup> Ver capítulo 2 deste livro.

<sup>3</sup> Para mais detalhes, ver capítulo 2 deste livro.

<sup>4</sup> Ver anexo A no final deste livro.

<sup>5</sup> O “Programa para Partido Arquitetônico do Projeto Ágora” foi enviado em uma carta para o arquiteto em 18 de setembro de 1986, ou seja, antes do fechamento do contrato. Nele continham as informações detalhadas de quais atividades deveriam ser previstas para três quadras já demarcadas, incluindo hotéis de 3 e 4 estrelas, salas comerciais, shopping centers e estacionamentos subterrâneos.

<sup>6</sup> As quatro funções foram sistematizadas por Le Corbusier e divulgadas na publicação denominada Carta de Atenas, versão do autor do resultado das do IV CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em 1933.

<sup>7</sup> Fax é a referência abreviada a Facsimile, bastante usual na década de 1990, que, a partir de um aparelho, transmite cópia de documentos por via telefônica.

<sup>8</sup> O fax de Oscar Niemeyer pode ser visualizado na íntegra no anexo C deste livro.

<sup>9</sup> Para mais detalhes sobre as legislações aprovadas, ver o capítulo 2 deste livro. Sobre a produção construída no espaço, ver o capítulo 7.

## Fontes das imagens

- FIGURA 1 O Jornal de Maringá (1985).
- FIGURAS 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 15, 16 e 17 Acervo da Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá (2017).
- FIGURA 9 Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.
- FIGURAS 10 e 24 Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico / Prefeitura Municipal de Maringá (2017).
- FIGURA 13 Imagem de 1989 do Acervo Cartografia Digital UEM. Alterado por Ferreira (2017).
- FIGURA 14 Acervo IBGE. Alterado por Ferreira (2017).
- FIGURA 18 BARROS [...] (2021).
- FIGURA 19 Acervo da Urbamar. Prefeitura Municipal de Maringá (1991a). Digitalização e elaboração de Ferreira (2017).
- FIGURA 20 Gilberto Antunes Maquetes (2021).
- FIGURAS 21 e 22 Maringá (1991a). Alterado pelas autoras.
- FIGURA 23 Maringá (1991a).

## Referências bibliográficas

- II CONGRESSO Internacional de Urbanismo. REVISTA AU. São Paulo, dez. 1991, p. 38-44.
- AEROSERVICE. **Projeto Ágora. Relatório de assessoria mercadológica. Análise do ante-projeto de arquitetura** [s.l.], 1991.
- ARROJO de 600 mil m<sup>2</sup> – o bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá, **Revista Pois É**, Maringá, jul. 1986, p. 45.
- BARROS anuncia liberação de R\$ 25 mi para construção do Centro de Eventos Oscar Niemeyer. **O Fato Maringá**. Disponível em: <https://www.ofatomaringa.com.br/blog/ler?link=barros-anuncia-liberacao-de-r-25-mi-para-construcao-do-centro-de-eventos-oscar-niemeyer->. Acesso em: 3 set. 2021.
- CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- FERREIRA, J. C. V.; CORDOVIL, F. C. de S. O Projeto Ágora de Niemeyer: propostas modernas para a primeira reformulação da área central do plano inicial de Maringá, Paraná. *In*: ENANPARQ - ENCONTRO NACIONAL DA ANPARQ, III, 2014, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2014.
- FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e discursos**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.
- GILBERTO A. M. **Projeto: complexo Ágora Maringá – PR**. Disponível em: <https://pin.it/26hZtOd>. Acesso em: 3 set. 2021.
- GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.
- HOLSTON, J. **A cidade modernista**. Uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- KIEFER, Flávio. A cidade prescindível. **Minha cidade**. Disponível em <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/07.081/1927>. Acesso em: 16 out. 2020.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá**. 2016.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Acervo da Urbamar – Urbanização de Maringá**. 2017.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Ágora de Maringá**. Plano Diretor. 1991a.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Folder do II Congresso Internacional de Urbanismo – URBE 6**. 1991b.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 3051/1991. **Lex**: Aprova o Plano Diretor denominado “Projeto Ágora de Maringá”. Maringá, 24 de dezembro de 1991c.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Ofício n. 2028/91-GP**. 10 out. 1991d.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Projeto Ágora de Maringá**. 1986.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico**. 2017.
- NIEMEYER, O. Agora sai a grande “Ágora” de Maringá. **Revista Tradição**. Maringá, abr. 1987, p. 16-17.
- NIEMEYER, O. **Explicação necessária**. 12 ago. 1991a.
- NIEMEYER, O. **Fax 52**. 26 jul. 1991b.
- NIEMEYER, O. **Memorial do Projeto Ágora**. Maringá, ago. 1991c.
- QUEIROZ, R. Forma moderna e cidade: a arquitetura de Oscar Niemeyer no centro de São Paulo. **Arquitextos**. São Paulo, dez. 2012. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.151/4632>. Acesso em: 16 out. 2020.
- RETIRANDO o Pátio da Ferroviária, Maringá vai ganhar um novo Centro. **O Jornal de Maringá**. Maringá, 17 maio 1985, p. 3.
- SOLÁ-MORALES, I. Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. **Catálogo do XIX Congresso da UIA**. Barcelona, 1996, p. 10-23.
- TACLA, Z. **O livro da arte de construir**. São Paulo: Unipress, 1984.
- URBAMAR; NIEMEYER, O. **Contrato Urbamar e Oscar Niemeyer Estudo Preliminar**. 26 set. 1986.
- URBAMAR. **Relatório de viagens Urbamar 1986**, 1986.
- URBAMAR. **Relatório de viagens Urbamar 1987**, 1987.
- ZANATTA, M. Projeto do novo centro será modificado. **O Diário de Maringá**. Maringá, 17 nov. 1991. Caderno Imobiliário, p. 17.

# CAPÍTULO 4

## **A carnavalização na inauguração Centro de**

**da política  
do Novo  
Maringá**

# **A carnavalização da política na inauguração do Novo Centro de Maringá<sup>1</sup>**

REGINALDO BENEDITO DIAS

## Preâmbulo

Vista de longe, a cena parecia uma rotineira cerimônia pública. No final da manhã de 29 de dezembro de 1992, uma concentração popular acompanhava a inauguração do prolongamento da Avenida Herval, que compunha o complexo viário do Novo Centro de Maringá. Foi com esse nome que ficou conhecido o projeto de reintegração, à malha viária urbana, de um lote de 206.600 m<sup>2</sup>, incrustado no coração da cidade, que vinha sendo ocupado pelo pátio de obras da Rede Ferroviária.

O prefeito Ricardo Barros (1989-1992), em fim de mandato, confeccionara um cronograma de inaugurações de grande vulto para a última semana de sua administração: além do prolongamento da Avenida Herval, seria entregue, em 30 de dezembro, a Avenida Sílvio Barros<sup>2</sup>, que também fazia parte do complexo viário do Novo Centro, ficando para o último dia do ano a liberação da ampliação da Avenida Morangueira, uma importante via pública que cruza o perímetro urbano e dá acesso a uma rodovia, cujo leito se encontrava saturado pelo tráfego pesado que abrigava.

Vista de perto, entretanto, a cena apresentava muitas surpresas. Um olhar atento revelava que estava ocorrendo, naquela manhã, uma cerimônia de inauguração do prolongamento da Avenida Herval, mas lá não estavam o prefeito, seus assessores e as autoridades municipais. A cena era protagonizada por outros atores. Quem conduzia o evento era o Sindicato dos Servidores Municipais de Maringá (Sismmar) e o público, nada convencional, era composto pelos próprios servidores. Em vez de faixas típicas dessas festividades, havia cartazes de protestos.

Nada havia de errado com o cronograma de inaugurações. O fato novo foi a emergência, em 23 de dezembro último, de contundente mobilização dos servidores. Estes, não tendo recebido seu 13º salário, paralisaram progressivamente as atividades de alguns setores e desencadearam ações de protesto de grande impacto, como, por exemplo, a sistemática ocupação do Paço Municipal. No primeiro dia do movimento, a ocupação atingira o

prédio do gabinete do prefeito, que restou sitiado. Em face da intensidade da turbulência, o prefeito chegou a se evadir do local por uma janela que não estava sendo controlada pelos grevistas.

Como as negociações não haviam evoluído e identificava-se potencial risco de enfrentamento político no contexto da inauguração, a administração municipal, profilaticamente, esquivou-se do conflito e o cenário ficou aberto aos manifestantes<sup>3</sup>. Conduzida pelo sindicato, a cerimônia combinou humor, teatro e protesto, efetivando um evento, se não inédito, pouco habitual na vida do país.

O ritual repetiu-se nos dois dias seguintes, reservados à inauguração da Avenida Sílvio Barros e do prolongamento da Avenida Morangueira, embora a prefeitura, horas após o sindicato ter promovido sua manifestação na entrega do prolongamento da Avenida Herval, já houvesse emitido nota dizendo que não realizaria as outras solenidades e liberaria as duas vias ao tráfego.

Na verdade, os manifestantes não se limitaram a repetir o ritual. Em 31 de dezembro, após teatralizar a inauguração da Avenida Morangueira, uma passeata seguiu até o cemitério municipal e simulou um enterro do prefeito, ocorrido exatamente em seu último dia de mandato<sup>4</sup>. No dia 30, os servidores, mais do que promover o rito de inauguração, rebatizaram, extraoficialmente, a Avenida Sílvio Barros. A cena foi assim descrita pela reportagem de *O Diário do Norte do Paraná*: “A placa, que deveria ter sido descerrada pelo prefeito Ricardo Barros (obviamente, ausente), teve o nome do homenageado substituído pelo do ex-funcionário da prefeitura Antônio Tortato, falecido este ano”<sup>5</sup>.

Fazendo referência à inauguração do prolongamento da Avenida Herval, escreveu um cronista: “Foi um misto de gozação e folia. Muitos imaginaram que fevereiro tinha chegado. Outros pensavam que a cidade não tinha dono”<sup>6</sup>. *O Jornal do Povo* destacou o ineditismo da inauguração e o tom que a marcou: “Na ausência das autoridades, foi realizada em cima de deboche por eles próprios”<sup>7</sup>. Já o ato de rebatizar a avenida foi qualificado, por *O Diário do Norte do Paraná*, como a promoção de “outra cena insólita”<sup>8</sup>.

Acontecimentos insólitos, impregnados pelo tom de deboche e pelo clima de folia; cidade sem dono; antecipação de fevereiro. Os termos extraídos da crônica jornalística evocam a imagem de um carnaval fora de época. Estimulado pela singularidade dessa sequência de fatos e pelos *insights* produzidos pelos jornalistas, o objetivo deste capítulo é analisar a complexa gama de significados presentes na manifestação a partir de duas coordenadas: a) o alcance simbólico da inauguração de obras públicas realizada, extraoficialmente, pelos servidores; b) a carnavalização da política promovida pelos grevistas.

### **Capítulos da história de uma relação conflituosa**

Antes de entrar na análise específica dos fatos descritos logo acima, é necessário situar a mobilização ocorrida no final de 1992 na história da conflituosa relação existente entre a administração do prefeito Ricardo Barros e o sindicato dos servidores. Tal relação não se iniciou nessa sucessão de episódios. Em certa medida, data do princípio quase simultâneo da existência da entidade sindical e do mandato do prefeito.

Um documento que o Sismmar elaborou para o debate de seu 1º Congresso estabelece uma clivagem que, embora matizada pela autorrepresentação de seus dirigentes, é útil para ampliar o cenário da análise aqui ensaiada (SISMMAR, 1993). Esse documento tece um paralelo entre o surgimento do sindicato, fundado no final de novembro de 1988, e a eleição de Ricardo Barros, ocorrida pouco antes, em 15 de novembro.

O projeto progressivamente assumido pelo prefeito, orientado pela perspectiva de privatização dos serviços públicos, passou a se chocar com a atuação do sindicato não apenas naquilo que atingia os interesses mais diretos dos servidores, como empregos e salários, mas também no que dizia respeito ao horizonte mais amplo de atuação da entidade, que se filiou à Central Única dos Trabalhadores (CUT) já nos primeiros meses de sua existência. Naquele período, a CUT era, em âmbito nacional, um dos principais polos de resistência à

perspectiva de privatização dos serviços públicos. Acrescente-se que a autorrepresentação do sindicato definiu a sua criação como uma descontinuidade na história da organização dos servidores. Até a promulgação da nova Constituição, em outubro de 1988, a sindicalização não era facultada aos servidores. A associação funcional até então permitida, em sintonia com o clientelismo presente nas estruturas públicas do país, seria bastante influenciada por mecanismos de controle acionados pelo Executivo Municipal. Assim, a busca da autonomia de ação seria uma marca do horizonte da atuação sindical, identidade expressa na denominação da diretoria da entidade: Independência e luta<sup>9</sup>.

Por outro lado, uma análise do discurso da administração revela que o sindicato era representado como um braço político de forças que pretendiam desgastá-la. A CUT, por exemplo, era reiteradamente identificada como um partido político. A distância de horizontes evidenciou-se pela relação conflituosa que se estabeleceu.

As disputas relacionadas ao reajuste salarial geraram três processos que merecem destaque. O primeiro foi uma greve de oito dias, ocorrida em março de 1989, nos primeiros meses de existência do sindicato e da administração Ricardo Barros, mobilização praticamente inédita na vida dos servidores de Maringá<sup>10</sup>. O segundo foi uma nova greve, em março de 1990, que durou 12 dias. O terceiro foi a revogação, no início de 1991, da Lei Municipal n. 2.402/88, que havia estabelecido a promoção de reajustes trimestrais aos servidores, garantia de reposição salarial que poucas categorias profissionais detinham, naquele momento de inflação galopante, no país.

Embora a decisão tivesse sido da Câmara de Vereadores, era evidente que havia uma orquestração do Executivo, até porque os votos que consagraram a revogação vinham do chamado “Grupo dos treze”, bloco parlamentar que sustentava as posições do prefeito (TONELLA; DIAS, 1992). Acompanhada por um expressivo número de servidores, essa sessão legislativa foi bastante tensa. Inconformados com a decisão, muitos servidores municipais mantiveram-se, até tarde da noite, no

recinto da Câmara. Considerada como uma intimidação, essa atitude fez com que um vereador ensaiasse uma evasão literalmente pelo teto do prédio<sup>11</sup>.

Dignas de nota também haviam sido as jornadas contra a privatização, cuja dimensão extrapolara a relação direta entre o sindicato e a administração municipal. Anunciado em 1989, o processo de privatização tinha como alvo inicial os serviços de coleta de lixo. A resistência a esse projeto levou à formação do Fórum Maringaense em Defesa do Patrimônio Público, do qual participavam o Sismmar e outras entidades da sociedade civil do município. Não obstante a resistência manifestada, o serviço foi privatizado, por meio do sistema de terceirização, no ano seguinte.

A experiência de privatização, novamente utilizando a terceirização, estendeu-se logo à rede municipal de ensino, começando timidamente em 1991 e abrangendo a quase totalidade das escolas em 1992. De acordo com o linguajar de seus patrocinadores, tratava-se de um projeto de microgestão privada, ou seja, escola com financiamento público e gestão privada. O modelo foi divulgado amplamente em todo o país sob a denominação de “escola cooperativa” (DIAS, 1995). As creches municipais também foram atingidas pelo mesmo processo e, no final do mandato de Ricardo Barros, eram os postos de saúde que estavam na alça de mira do sistema de terceirização. A ação do sindicato, como no caso da privatização da coleta de lixo, combinou-se com a atuação do Fórum Maringaense<sup>12</sup>.

Não se pode ocultar que a mobilização sindical não seguia uma linha ascendente nem estava isenta de discontinuidades. Tome-se como exemplo o fato de que, desde a revogação da trimestralidade, o sindicato não vinha obtendo êxito em promover mobilizações de massa em favor da questão salarial.

Havia várias tentativas de explicação para essas dificuldades, expressas no documento apresentado ao I Congresso (SISMMAR, 1993). Tal texto chamava a atenção, por um lado, para a tendência à desmobilização presente na conjuntura recessiva vivida pelo país, o que atingia o sindicalismo de

maneira geral. Por outro lado, destacando o efeito das políticas do prefeito, argumentava que a privatização atingira importantes bases sindicais e que a rotatividade a que estava sendo exposto o quadro de funcionários dificultava o amadurecimento da organização. Seja como for, a entidade sindical não vivia um momento de grande capacidade de mobilização.

Mesmo sem produzir ações de grande volume ou impacto, as disputas entre a administração municipal e a entidade sindical mantiveram-se acesas ao longo do segundo semestre de 1992, envolvendo temas relacionados à folha de pagamento. Um pomo da discórdia, que mobilizou as atenções de abril a setembro, foi a mudança da data do pagamento de pessoal, deslocada do último dia do mês trabalhado para o quinto dia útil do mês seguinte<sup>13</sup>. Além disso, desde julho, tornaram-se frequentes reclamações a respeito de atraso no pagamento de pessoal. Conforme se lê em ata da reunião da diretoria da entidade, que avaliava o protesto sindical contra o retardamento do pagamento do mês anterior, 1.300 funcionários, quase a metade do quadro, só receberam no dia 14 de julho.

Dois meses depois, em razão da reincidência do problema, convocou-se um dia de paralisação. Em 10 de setembro, anunciou uma reportagem: “Os funcionários realizam hoje [...] uma concentração em protesto contra o atraso no pagamento do salário do mês de agosto. Os dirigentes [...] informaram que cerca de 50% dos servidores ainda não receberam”<sup>14</sup>. Um número aproximado de 100 professores manteve vigília na sala de espera do gabinete do prefeito<sup>15</sup>. Um secretário os notificou, então, que o dinheiro havia sido depositado. Apesar do número relativamente baixo de manifestantes, o sindicato fez avaliação positiva da ação de protesto<sup>16</sup>.

Em 13 de outubro, a ata da reunião da diretoria do sindicato informa, sem revelar quais foram os encaminhamentos, que a entidade decidira convocar os servidores que não haviam recebido para discutir com a administração municipal<sup>17</sup>. Em 10 de novembro, dirigentes voltam a debater o tema, aprovando dois encaminhamentos: impetrar ação reclusória com pedido liminar e reunir

assembleia para avaliação. Decidiu-se, ainda, “montar um painel na praça com a seguinte frase: Estamos trabalhando há x dias sem pagamento. Fazer cartazes para escolas e postos de saúde com a mesma frase mudando o número de dias sem pagamento”<sup>18</sup>.

Na manhã de 13 de novembro, a imprensa comunicou que havia sido instalado o “placar dos dias sem pagamento” e que assembleia estudaria a deflagração de greve, que poderia assumir a forma de operação tartaruga ou de paralisação parcial<sup>19</sup>. Reunidos em assembleia, os servidores lidaram com a recusa do efeito liminar na ação jurídica, cujo mérito seria avaliado adiante. A prefeitura havia liberado pagamento para quem recebia, considerados os descontos, até um milhão e quinhentos mil cruzeiros<sup>20</sup>. Concluiu-se que deveriam ser preparados novos atos no mês seguinte<sup>21</sup>.

A manchete de *O Diário do Norte do Paraná*, em 8 de dezembro, alertava: “Servidores podem entrar em greve hoje”, perspectiva que seria apreciada em assembleia. Apenas os funcionários de salário menor haviam recebido seus vencimentos. Adicionava-se que havia preocupação com o 13º salário. Reiterando uma reclamação, a ata da assembleia sindical destacou a situação dos funcionários da Saúde e da Educação e acusou que esses setores eram os últimos a receber todos os meses. Na contenda retórica que vinha se acirrando, os sindicalistas alegavam que se tratava de retaliação à oposição desses setores à privatização do serviço público. Decidiu-se que seria convocado um ato de vigilância ao gabinete do prefeito. Eis um excerto da repercussão nas páginas dos jornais:

Um grupo de servidores iniciou ontem à tarde, no gabinete do prefeito, uma vigília permanente, que só deve acabar quando a prefeitura completar o pagamento do mês de novembro. A maioria dos servidores ainda não recebeu o pagamento relativo ao mês passado e poucos acreditam que o município pagará o 13º. Salário<sup>22</sup>.

Informou o noticiário do dia seguinte que a vigília foi esvaziada, envolvendo cerca de 20 manifestantes. Se houver greve, prognosticou um jornalista, será parcial, atingindo os funcionários que per-

cebem salários superiores a um milhão e meio<sup>23</sup>. Vivia-se, nesse período, a transição de governo no âmbito do município. Eleito em 4 de outubro último, o novo prefeito escalara equipe de transição, que externou preocupação com o problema da folha de pessoal, visto que “ainda não haviam sido pagos os vencimentos do mês anterior”<sup>24</sup>.

O atraso no pagamento da folha de pessoal tornara-se rotineiro nos últimos meses. A administração municipal passou a adotar o procedimento de pagar por escalas salariais. Era natural, portanto, que o tema do 13º salário começasse a ficar saliente e fizesse parte da pauta das disputas políticas envolvendo o Executivo e o sindicato. O noticiário do período veicula várias matérias a respeito da saúde financeira dos municípios e de eventual impasse no pagamento do 13º salário<sup>25</sup>.

Em Maringá, titulares da administração pública, sobretudo nos momentos de movimentação sindical, comentaram o problema. Um persistente veio de argumentação, verbalizado pelo coordenador de ações de governo e também pelo prefeito Ricardo Barros, dizia respeito aos desdobramentos da campanha eleitoral. Reclamaram que o Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), pelo qual havia sido eleito o novo prefeito, fazia campanha para adiar pagamento de tributos municipais<sup>26</sup>. Também alegaram que o corte no repasse do Fundo de Participação dos Municípios (FMP), em decorrência de abatimento de dívida com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), teria impactado as finanças da prefeitura<sup>27</sup>.

Para efeito da análise que será efetuada na parte seguinte, relativa especificamente aos acontecimentos narrados no início deste capítulo, o cenário descrito acima fornece importantes elementos: a) distância entre o horizonte político da administração municipal e aquele perseguido pelo sindicato; b) existência de uma relação conflituosa que, ao menos no caso da revogação da trimestralidade, atingira um caráter explosivo; c) no segundo semestre de 1992, houve impasse permanente no pagamento da folha de pessoal; d) havia, na conjuntura recente, atividades sindicais persistentes, mas com baixa capacidade de promover mobilizações de vulto.

Reunida em 19 de dezembro, a diretoria do Sismmar decidiu convocar uma assembleia, a realizar-se três dias depois, para discutir as finanças da entidade, fazer um balanço do ano que se encerrava e planejar as atividades do ano seguinte. Não há registro em ata de que essa assembleia tenha acontecido. Tudo indica que não se viabilizou. Na manhã de 23 de dezembro, porém, os fatos se precipitaram.

### **O início da mobilização**

Motivada pelo atraso do pagamento do 13º salário, a mobilização foi desencadeada pelos operários da Diretoria de Serviços Públicos (DSP)<sup>28</sup> espontaneamente, sem a ação do sindicato, que só entrou em cena quando a paralisação já havia sido consumada. De acordo com a matéria de *O Diário do Norte do Paraná*,

(...) o movimento de ontem parece não ter começado sob o impulso do Sindicato dos Servidores Públicos Municipais (Sismmar). Depois de não terem trabalhado no turno da manhã, os servidores em greve reuniram-se com seus colegas no início da tarde, na Secretaria de Serviços Públicos e, embora com a presença do presidente do Sismmar, Claudemir Romancini, deixavam claro que não pretendiam continuar trabalhando com o 13º. salário atrasado e sem perspectivas do salário deste mês, ainda a vencer<sup>29</sup>.

Como o atraso do pagamento do 13º salário era fato previsível, estranha-se que a entidade não tivesse preparado pauta específica a respeito, a exemplo do que fizera em ocasiões análogas. Talvez o tema pudesse ser incluído na pauta da assembleia programada para a noite anterior, que não se viabilizou. Em depoimento para esta pesquisa, o presidente do sindicato alegou que a diretoria se preparava para convocar uma mobilização, quando foi convidada, pelos operários, já paralisados, a comparecer à DSP para discutir os encaminhamentos (ROMANCINI, 1995). Em entrevista ao livro sobre os 30 anos de história do sindicato, ele voltou a abordar o tema: “Essa greve teve um início espontâneo. Em 23 de dezembro, começou uma agitação pela manhã [...], com a diretoria do Sism-

mar sendo comunicada pelos representantes que trabalhavam no local. Corremos para lá” (ROMANCINI, 2018, p. 89).

Com a presença do sindicato, foram realizadas duas assembleias. Na primeira, a intenção era manter a paralisação no interior da DSP, sem manifestações externas. Na segunda, ocorrida cerca de meia hora depois, foi aprovada unanimemente a proposta de transferir a manifestação para o Paço Municipal e cobrar o pagamento do 13º salário diretamente do prefeito<sup>30</sup>. No livro de atas do sindicato, a decisão foi lavrada da seguinte maneira: “Parar até receber o décimo terceiro e ir em passeata até o Paço Municipal falar com o prefeito”. Focalizando o fato consumado, a manchete da primeira página de *O Diário do Norte do Paraná* grafou: “Servidores invadem prefeitura pelo 13%”<sup>31</sup>.

Percebe-se, nos desdobramentos dos acontecimentos, progressiva ruptura com os espaços de poder presentes no universo do trabalho. Isso se verificou logo após a assembleia, ainda no interior da DSP, cujos portões foram bloqueados pelos grevistas com a utilização de uma motoniveladora e dois trailers<sup>32</sup>. Essa atitude, inédita na história do sindicato, foi superada pelos acontecimentos seguintes.

Enquanto alguns grevistas permaneceram na DSP cuidando para que a paralisação fosse total, murchando os pneus de veículos lá estacionados, os demais ocuparam o Paço Municipal e o gabinete do prefeito. Nas greves anteriores, esclareceu o presidente do sindicato, havia passeatas e manifestações que, eventualmente, deslocavam-se por dentro do paço, mas logo se instalavam na praça ao lado, ficando o gabinete intato (ROMANCINI, 1995). Agora, no entanto, a manifestação rompeu tais limites de espaço. Quando se fala em ocupação do gabinete, a referência é ao complexo mais amplo, já que a sala de trabalho do prefeito propriamente dita não foi ultrapassada, até porque foram convocados efetivos policiais para protegê-la.

Mesmo assim, houve muita tensão. Dizeres da chamada de capa de *O Diário do Norte do Paraná*:

Pelo menos 300 dos 700 funcionários da Secretaria dos Serviços Públicos invadiram, ontem, o Paço Municipal, deixando o prefeiri-

to Ricardo Barros isolado em seu gabinete, juntamente com alguns assessores mais diretos. Os servidores entraram em greve porque a Prefeitura não pagou o 13º. salário<sup>33</sup>.

A reportagem estendeu-se pelas páginas internas do periódico:

A temperatura subiu e esteve próxima da combustão por volta das 15 horas, quando os manifestantes conseguiram entrar na sala contígua ao gabinete e, com fortes pancadas na parede, ameaçaram também ocupar a sala em que se encontrava o prefeito Ricardo Barros, juntamente com assessores e alguns jornalistas que cobriam o protesto. A tensão foi grande, dentro e fora do gabinete, e apenas 8 policiais, sob comando do Sargento Laurindo, permaneceram no local durante o tempo todo, mas apenas acompanhando a manifestação, sem intervir<sup>34</sup>.

Mais um testemunho jornalístico:

A tomada do Paço aconteceu pouco antes das 15 horas. Os operários, alguns ainda usando uniforme, portavam apito e gritavam que passavam dificuldades com a falta do 13º. salário. Vários soldados da PM foram chamados ao gabinete do prefeito quando se sentiu que poderia haver maiores problemas. As duas portas de vidro que dão acesso ao gabinete foram fechadas. Cerca de meia hora depois, sob ameaças de derrubá-las a pontapés, as portas foram abertas. Os PMs tentaram impedir que os operários subissem as escadas, mas foram vencidos. Alguns chegaram a bater nas paredes e nas portas de madeira onde se encontrava o prefeito<sup>35</sup>.

Foi nesse contexto turbulento que ocorreu a evasão do prefeito por uma saída não controlada do prédio de seu gabinete<sup>36</sup>. Ainda assim, o controle sobre o Paço Municipal, cujas atividades não haviam sido paralisadas, foi bastante abrangente. Os grevistas tomaram conta da central de interruptores de energia elétrica e liberaram somente as atividades do setor de arrecadação, em razão do esforço concentrado de recebimento de IPTU que vinha sendo realizado.

Desses primeiros fatos depreendem-se algumas características. A eficácia do movimento advinha mais de sua intensidade do que da quantidade de pessoas que participavam. Enquanto as duas primeiras greves, em 1989 e 1990, paralisaram praticamente todo o funcionalismo, essa recente manifestação, considerando todos os dias em que se manteve, foi sustentada por algumas centenas de pessoas.

Nesse primeiro dia, foi predominante a presença dos operários da DSP, que deflagraram o processo, ao qual se integrou, na sequência, o pessoal da Secretaria da Saúde e da Diretoria da Educação<sup>37</sup>. As atividades do Paço Municipal foram paralisadas por meio da ocupação e do controle da energia elétrica. O impacto das ações desencadeadas era a mola propulsora do processo em curso.

Em 26 de dezembro, realizou-se uma tentativa de negociação entre a prefeitura e uma comissão representativa dos grevistas, composta por um membro da diretoria e por dois membros da base do sindicato. A proposta da prefeitura era a de pagar, no dia 29 de dezembro, uma parcela do 13º salário aos servidores alocados na “folha 1”. Explicou *O Jornal do Povo*:

Os servidores que fazem parte da folha 1 – cerca de 1.500, receberão CR\$ 500 mil, na terça-feira (29). Esse valor corresponde a menos da metade dos salários destes funcionários, uma vez que os vencimentos municipais foram reajustados em 93% nesse mês<sup>38</sup>.

Segundo o prefeito, o pagamento seria efetuado com a utilização dos recursos advindos do saldo a receber do IPTU. Alguns contribuintes, por contatos telefônicos, teriam assumido o compromisso de liquidar seu débito com o município. Os servidores que não recebessem na primeira remessa poderiam ter seu 13º salário pago na direta proporcional da elevação da arrecadação<sup>39</sup>.

A proposta foi submetida à apreciação da assembleia sindical, realizada em 28 de dezembro, com a presença de dois secretários municipais, que expuseram seus argumentos aos presentes. A proposta foi recusada pelos servidores, que exigiram o pagamento integral do 13º salário à totalidade da categoria. No livro de atas, a decisão foi registra-

da nos seguintes termos: “Receber tudo agora ou continuar parado no Paço Municipal, esperando o prefeito. Também ir a todos os lugares em que o prefeito possa estar, como inaugurações previstas para os próximos dias”. Na versão jornalística, anunciada ao grande público, a decisão foi assim traduzida: “Não dar descanso ao prefeito Ricardo Barros [...] enquanto não for pago o reivindicado, [...] seguir os passos do prefeito onde quer que ele se encontre”<sup>40</sup>.

Convém prestar atenção ao período em que ocorria a mobilização. A greve foi deflagrada no dia 23 de dezembro, quarta-feira, antevéspera de Natal. A negociação aconteceu no dia imediatamente posterior à festa magna do cristianismo, 26 de dezembro, que era um sábado. A assembleia foi realizada na segunda-feira, 28 de dezembro. Enfim, os intervalos e as festividades não diminuíram a intensidade do processo.

As ações subseqüentes foram parecidas com as verificadas no início da mobilização. Os manifestantes ocuparam o Paço Municipal por algumas horas e ficaram vigiando o *hall* do gabinete do prefeito, que permaneceu protegido por forças policiais. O clima desse dia 28 de dezembro, lê-se em *O Diário do Norte do Paraná*, teria sido mais tranquilo, provavelmente pela ausência do prefeito, que estaria em Curitiba articulando a liberação de verbas para resolver o impasse, segundo a sua assessoria<sup>41</sup>.

Entrevistado pela mesma reportagem, o presidente do sindicato disse que “o movimento teve um caráter de pressão, uma vez que (os servidores) estavam cientes da viagem do prefeito a Curitiba”<sup>42</sup>. Na verdade, em depoimento para esta pesquisa, ele revelou que o sindicato desconfiava que a divulgada viagem fosse apenas uma pista falsa para desmobilizar os grevistas. Daí a razão da vigilância que exerceram sobre o Paço Municipal e o gabinete do prefeito (ROMANCINI, 1995). A distensão era apenas relativa. Sob o argumento de que as manifestações impediam a continuação dos trabalhos, o secretariado encerrou o expediente do Paço Municipal às 15 horas desse dia 28, acrescentando que nem a arrecadação do IPTU, necessária para melhorar o índice de pagamento

do 13º salário, poderia ser realizada naquelas condições. Os manifestantes, que vinham liberando apenas as atividades do setor de arrecadação, intensificaram o protesto quando imaginaram que a administração poderia reativar os demais setores do paço, replicou o presidente do sindicato (ROMANCINI, 1995). Por meio do Decreto n. 898/1992, o gabinete do prefeito determinou que, nos dias 30 e 31 de dezembro, houvesse apenas expediente interno no Paço Municipal “para fins de balanço”, medida assegurada por forte esquema policial<sup>43</sup>.

Para a compreensão da manutenção da paralisação e de seus desdobramentos, é fundamental atentar para uma associação que os grevistas estabeleceram entre o atraso do 13º salário e as obras que seriam inauguradas. Com efeito, o tema das inaugurações salientou-se desde o primeiro dia de mobilização. Vinculando as obras com o atraso de seu salário, os grevistas anunciavam, já no final da assembleia que deflagrou a primeira ocupação do Paço Municipal, “que estavam dispostos a impedir o trabalho das empreiteiras enquanto não obtivessem solução do prefeito”<sup>44</sup>.

Por sua vez, a administração municipal reforçava o argumento de que as finanças haviam sido prejudicadas pela campanha do PMDB<sup>45</sup> e pelo bloqueio de cotas do FPM, em razão de quitação de dívida com o INSS. Na elevada temperatura dos acontecimentos de 23 de dezembro, veiculou o noticiário da imprensa:

O prefeito declarou também que a manifestação iniciada ontem não vai prejudicar, de forma alguma, o calendário de inaugurações já programado para este fim de ano. Ele confirmou que existem empreiteiras trabalhando nas principais obras, que serão entregues até o final do mês e, com naturalidade, admitiu que está pagando os serviços prestados pelas referidas empreiteiras, explicando que são verbas relativas a convênios firmados com o Governo Federal e que não podem ser desviadas para qualquer outra finalidade, inclusive para o pagamento do funcionalismo.<sup>46</sup>

Tais argumentos não persuadiram os manifestantes, que identificavam, qualquer que fosse a veracidade dos impedimentos técnicos para o remanejamento de rubricas da contabilidade pública, uma espécie de tratamento diferenciado de prioridades. Por isso, a tensão era evidente em 28 de dezembro, véspera da inauguração do prolongamento da Avenida Herval, como se constata por manifestações de representantes da administração municipal e do sindicato. De um lado, um assessor do prefeito reafirmava: “Essas inaugurações nada têm a ver com dinheiro do funcionalismo. As verbas dessas obras foram destinadas exatamente para elas”. De outro, declarava o presidente do sindicato: “Queremos é que o Executivo pague os funcionários e não fique inaugurando obras”<sup>47</sup>.

A preparação para a primeira inauguração referente ao Novo Centro foi diferente para cada um dos polos do conflito. Até momentos antes da inauguração, assinala a imprensa, os servidores avaliariam se surgira alguma novidade quanto ao pagamento integral do 13º salário<sup>48</sup>. Do contrário, promoveriam manifestações no contexto da inauguração.

O evento era, inferiu *O Diário do Norte do Paraná*, “a primeira demonstração prática” da tática aprovada na assembleia, qual seja, “seguir os passos do prefeito” para forçar o Executivo a pagar o 13º salário. Por isso, “quando Barros estiver inaugurando o prolongamento da Av. Herval, os grevistas estarão lá [...] munidos de marmitas e cartazes”<sup>49</sup>. Face ao impasse estabelecido, a manchete de *O Jornal do Povo*, na manhã de 29 de dezembro, antecipava-se aos fatos: “Servidor não recebe o 13º salário e tenta impedir inauguração”.

Da parte da administração municipal, as informações eram contraditórias. Assessores do prefeito disseram à reportagem de *O Jornal do Povo*<sup>50</sup> que ele permaneceria em Curitiba reivindicando verbas. Assim, estaria ausente da inauguração programada, que não teria palanque nem solenidade especial. No entanto, a mesma edição desse periódico publicou um *release* da assessoria de imprensa do município, no qual se lia que o prefeito entregaria a citada obra, assim como

as outras duas avenidas nos dias subseqüentes. O texto é relativamente ambíguo, visto que utiliza o verbo “entregar” em vez de “inaugurar”, o que permite inferir que as duas variáveis eram consideradas, dependendo da medição da temperatura do conflito. Tal como foi publicado, introduziu – qualquer que tenha sido a intenção da administração – informações contraditórias<sup>51</sup>.

As primeiras obras do Novo Centro haviam sido entregues em grande estilo. A solenidade alusiva à transferência do pátio de manobras da rede ferroviária, em 2 de agosto de 1991, contou com a presença de Fernando Collor, então presidente da República, e de um séquito de ministros<sup>52</sup>. Logo depois, com a retirada do último terminal ferroviário, acelerou-se, com sucesso, a extensão da Avenida Herval naquele território, ou seja, entre as avenidas Tamandaré e Prudente de Moraes. Realizada em 21 de setembro daquele ano, a inauguração dessa fase de expansão da avenida contou com a presença do arquiteto Oscar Niemeyer, autor do projeto de reurbanização da área<sup>53</sup>, e com uma agenda de festa popular: competições esportivas, gincanas, shows musicais e desfiles de grupos folclóricos<sup>54</sup>.

Com a obra pronta e em condições de uso, a inauguração da fase seguinte do novo complexo viário – prolongamento da Avenida Duque de Caxias – chegou a ser adiada por algum tempo. Motivo: segundo os termos da reportagem de *O Diário do Norte do Paraná*, “o prefeito queria (fazê-la) sob os holofotes e em estilo pomposo”<sup>55</sup>. Esperava-se a presença do ministro dos Transportes e o dia escolhido foi 25 de agosto de 1992, exatamente para provocar a coincidência com a data nacional em que se homenageia Duque de Caxias, o patrono da avenida. A cerimônia contou com palanque oficial, desfile militar, banda municipal e fanfarra<sup>56</sup>.

A inauguração das fases seguintes do Novo Centro vinha sendo convocada por um robusto esquema de publicidade, como exemplifica matéria publicada nas páginas de *O Jornal do Povo*, em 23 de dezembro, pouco antes da eclosão da mobilização dos servidores. Os leitores eram informados que a inauguração da Avenida Morangueira, a última da

série, previa a realização de prova rústica e entrega de prêmios do 1º ao 10º colocado, nas versões masculina e feminina<sup>57</sup>. No cenário do acirramento da greve dos servidores, porém, houve a súbita adoção de um caráter de austeridade e discrição. Não obstante, é claro que, qualquer que fosse o estilo, o Executivo não pretendia abrir mão de inaugurar, ele próprio, as obras.

Segundo o presidente do sindicato, a mobilização visava provocar o referido “cansaço” no prefeito, mas, na hipótese de que ele estivesse ausente, colocou-se no horizonte a possibilidade de os servidores promoverem a inauguração (ROMANCINI, 1995). Essa intenção foi materializada, sem dispensar boa dose de improvisação, no local do evento, onde foram decididos os procedimentos e providenciados os materiais da cerimônia. Descrição de *O Diário do Norte do Paraná*: “A ‘cerimônia’ de inauguração, então, acabou ficando por conta dos grevistas, que fizeram até discursos, exibindo cartazes e chamando a atenção de pedestres e motoristas que passavam pelo local”<sup>58</sup>.

O rito em si ficou a encargo de uma comissão de cinco servidores, composta por representantes de diferentes setores (dois da Diretoria de Serviços Públicos, um da Vigilância, um da Secretaria da Saúde e um da Diretoria da Educação)<sup>59</sup>, que improvisou os materiais necessários. Na abertura, um trabalhador discursou. Esclareceu que o chefe do Executivo não pudera vir por motivos de força maior, ou seja, por causa da manifestação. Complementou a reportagem de *O Jornal do Povo*: “O discurso foi marcado pelo agradecimento aos contribuintes e funcionários, responsáveis pela conclusão da obra”<sup>60</sup>. Em seguida, foi descerrada a placa, cortou-se a fita e, ao som de fogos de artifício, houve a liberação do tráfego, que estava obstruído por uma tubulação<sup>61</sup>.

Na versão da administração municipal, divulgada pela reportagem de *O Diário do Norte do Paraná* em 30 de dezembro, o prefeito abriu mão da solenidade e optara pela simples entrega da avenida ao tráfego, atitude que poderia ser repetida em relação à inauguração das outras duas avenidas<sup>62</sup>. Como evidencia a mesma reportagem, a prefeitura tentou um último lance para

contornar a situação: a liberação dos cheques do 13º salário, nos termos de sua proposta de negociação, pouco depois da primeira inauguração. Em outras palavras, segundo essa fonte, foram liberados, a partir das 13 horas, cheques de 500 mil cruzeiros para o pessoal da folha 1, que percebia o menor salário, uma medida que alcançava potencialmente 1.000 servidores<sup>63</sup>. Mas esse gesto somente teve alcance entre os servidores que não vinham participando da mobilização e não alterou o conflituoso quadro<sup>64</sup>.

Com menos ambiguidade, uma nota, com características de *release* da assessoria de imprensa do município, foi publicada, em 30 de dezembro, por *O Jornal do Povo*, informando que, desde o dia anterior, as avenidas Sílvio Barros e Morangueira estavam abertas ao tráfego. Sem dúvida, uma ressonância da primeira inauguração promovida pelos servidores e da permanência da mobilização. *O Diário do Norte do Paraná* noticiou, no dia seguinte, que a assessoria havia confirmado que o prefeito não compareceria à inauguração da Avenida Morangueira. A suspensão das festividades viria ao encontro, explica, de um “pedido dos pais das crianças, que recebiam pela atitude dos grevistas”<sup>65</sup>.

No dia da primeira inauguração, o presidente do sindicato, prevendo que as negociações não evoluiriam e que o prefeito não compareceria às demais solenidades que faziam parte do cronograma oficial, declarou: “Esse vai ser o nosso programa até o feriado. Inauguramos as obras e na parte da tarde permaneceremos na prefeitura”<sup>66</sup>. Se a administração municipal, diante do conflito em curso, recuava da realização das cerimônias previstas para os dias seguintes, elas foram mantidas pelos grevistas, que cumpriram, às avessas, o cronograma inicial. Mais do que isso, produziram novos fatos, ampliando a gama de significados, como exemplifica o ato de rebatizar, extraoficialmente, a Avenida Sílvio Barros como Avenida Antônio Tortato.

A mobilização, que veio introduzindo novas dimensões em seu decorrer, assumiu, definitivamente, contornos surpreendentes. A progressiva ultrapassagem dos espaços hierárquicos de poder

acabou retirando de cena, no contexto das inaugurações, o prefeito e a administração municipal. Aprofundar a análise sobre o significado dessa inversão é o objetivo da próxima seção.

### **Quem construiu o Novo Centro de Maringá?**

Bertold Brecht (1987), em sua poesia “Perguntas de um trabalhador que lê”, escreveu: “Quem construiu a Tebas de sete portas? Nos livros estão nomes de reis. Arrastaram eles os blocos de pedra? A grande Roma está cheia de arcos do triunfo. Quem os ergueu?”

As questões colocadas por esse poema abrem um fértil e instigante campo de reflexão acerca do significado das ações praticadas pelos servidores municipais nos últimos dias de 1992, nos quais eles ritualizaram a inauguração de três importantes obras públicas. Adaptando Brecht, alguém poderia perguntar: quem construiu o complexo viário do Novo Centro de Maringá? Resposta: o prefeito Ricardo Barros. Nova pergunta: ele fez a terraplenagem, carregou as pedras, assentou a pavimentação?

A analogia, como o aprofundamento da análise pretende demonstrar, não é acidental. A administração Ricardo Barros trabalhou ostensivamente para perpetuar-se na memória da população com duas marcas.

Em primeiro lugar, teria promovido verdadeira revolução administrativa por meio da privatização. Apenas para citar uma evidência entre muitas, *O Diário do Norte do Paraná* divulgou<sup>67</sup>, no seio dos conflitos da última semana de mandato do prefeito, uma matéria de uma página, que era um informe publicitário produzido pela assessoria de comunicação do município, enaltecendo os resultados da privatização do ensino realizada pelo sistema das assim chamadas escolas cooperativas<sup>68</sup>.

Em segundo lugar, o prefeito Ricardo Barros passaria “à história do município como o maior realizador de obras da história de Maringá”<sup>69</sup>. A mesma matéria que divulgou os resultados da privatização enfatizou que essa administração

teria multiplicado por três a área da rede escolar municipal, o que significaria, por exemplo, “uma média anual 14 vezes maior que a média da administração anterior”<sup>70</sup>. Essa identificação seria confirmada pelo fato de o prefeito prosseguir “até o fim do seu mandato entregando obras de importância para a população de Maringá”<sup>71</sup>.

A consolidação da marca assinalada acima ganhava concretude com o dimensionamento que a propaganda oficial fazia das obras que seriam inauguradas na última semana de mandato: prolongamento da Avenida Morangueira e, principalmente, o complexo viário do Novo Centro<sup>72</sup>. Em um plano mais simples, a entrega dessas avenidas era assim representada: “Durante sua gestão Barros dedicou especial atenção em solucionar os graves problemas viários que a cidade apresenta”<sup>73</sup>. Em um plano de maior alcance simbólico, o complexo viário do Novo Centro era representado como “a obra dos sonhos dos maringaenses”<sup>74</sup>, a “obra esperada por quarenta anos”<sup>75</sup>.

Nos três últimos dias de 1992, a imprensa local esteve repleta de propaganda oficial com esses dizeres. A despeito da importância das obras em questão, os termos da propaganda eram hiperbólicos, especialmente quando se falava que elas vinham satisfazer uma vontade que o povo da cidade havia acalentado por 40 anos. Em 1992, Maringá contava 45 anos de fundação oficial e 40 anos de emancipação municipal. Portanto, a propaganda sugeria que tal preocupação existia desde o primeiro dia do município.

A definição do traçado da linha férrea serviu de baliza para a companhia colonizadora elaborar, em meados da década de 1940, o projeto urbanístico de Maringá (LUZ, 1997). A estação ferroviária era a referência para o estabelecimento do eixo monumental, que se estendia, em uma linha perpendicular à ferrovia, até a área destinada ao Centro Cívico. A quadra 51-A, da Zona 1, era reservada à estação ferroviária, ao pátio de manobras e a outras instalações. Erigiu-se, no complexo, um conjunto de moradias para os trabalhadores ferroviários.

Entretanto, os serviços ferroviários começaram a operar apenas em maio de 1954, acontecimento muito comemorado como marca do progresso do

incipiente município, que havia sido implantado menos de dois anos antes (LUZ, 1997). Naquele período, a cidade ainda elaborava sua legislação urbana e mobilizava-se para a implantação da infraestrutura mais elementar (CORDOVIL, 2010). A leitura da Lei Municipal n. 2/1953, que regulamentou o Código de Posturas, é reveladora. No capítulo do trânsito urbano, há várias passagens que disciplinam a presença e a utilização de animais no perímetro urbano. Entre outras coisas, o código proibia “amansar animais bravios” e “correr em disparada pelas ruas e povoações com cavalos”. No planejamento inicial, a ferrovia localizava-se perto do limite norte, demarcado pela atual Avenida Colombo. Todavia, à medida que a cidade se consolidou, cresceu e se expandiu, a Avenida Colombo tornou-se uma linha divisória central, ou seja, “deixou de ser polo Norte para ser uma espécie de ‘linha do Equador’ do perímetro urbano” (DIAS, 2008/2009, p. 67). No decorrer desse processo, muitos problemas surgiram e se acentuaram. Em livro jornalístico dedicado ao tema, publicado antes da administração Ricardo Barros, há a seguinte avaliação:

O projeto do novo centro de Maringá é aspiração antiga de muitos de seus homens públicos e pioneiros. Desde que a cidade cresceu para o Norte, onde estão populosos bairros e conjuntos habitacionais, a estrada de ferro tornou-se incômoda principalmente em suas passagens de nível das avenidas Paraná, Pedro Taques e Tuiuti. Os comboios ferroviários, em manobras, interrompem o tráfego às vezes por períodos demorados e a linha férrea tornou-se como que um divisor de valorizações imobiliárias na Cidade Canção, no consenso de propriedades “do lado de lá” da ferrovia. (CORREA JUNIOR, 1988, p. 127).

A primeira grande intervenção pública em face desses problemas foi a construção do Viaduto do Café, na interseção da Avenida São Paulo com a linha férrea, obra iniciada na gestão do prefeito João Paulino Vieira Filho (1960-1964) e concluída na gestão do prefeito Luiz Moreira de Carvalho (1964-1968). Segundo Fabíola Cordovil (2010, p. 325),

“o viaduto do café foi a primeira grande obra no sistema viário da cidade, com a clara intenção de liberar o fluxo na direção Norte-Sul, indicando, ainda na década de 1960, a necessidade de eficiência no funcionamento da cidade que, certamente, sofria com as interrupções periódicas da passagem do trem”. Em adição, escreveu Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 60): “As problemáticas de tráfego na área central” foram “discutidas na elaboração do Plano Diretor de 1967, que apresentava uma preocupação com os possíveis conflitos com o pátio de manobras”. No início de fevereiro de 1972, no discurso que proferiu ao tomar posse como chefe do Executivo municipal, o prefeito Silvio Barros vocalizou o objetivo de “transferência dos trilhos da ferrovia” e das “estações rodoviária e ferroviária [para] dar lugar a modernas ruas e avenidas que marcarão a exuberância do centro comercial de Maringá”<sup>76</sup>. Poucos dias depois, o prefeito manifestou que cultivava esses planos ao ministro dos Transportes e ao presidente da Rede Ferroviária Federal. Antes que o mês da posse terminasse, o município contratou uma empresa especializada para realizar estudos sobre a viabilidade de tais objetivos<sup>77</sup>. Até onde foi possível conferir, os resultados desses estudos não se mostraram viáveis. Mesmo assim, no último ano do mandato do prefeito Silvio Barros, o poder público municipal foi protagonista de uma intervenção importante, incorporada à literatura como precursora do projeto Novo Centro. Conforme pesquisa de Fabíola Cordovil (2010, p. 493),

[...] a Lei 1.114/76 autorizou o prefeito a proceder à concessão de direito real de uso sobre uma área de 100.000 metros quadrados, integrante do lote 1 da gleba Paiçandu. A beneficiada foi a Binacional Itaipu, que deveria arcar com as despesas relacionadas ao desvio ferroviário, instalação, equipamentos e demais despesas para adequação de estação de transbordo. O prazo de utilização seria de até 10 anos, com prorrogação por mais 1 ano. Ao findar o período, a Binacional Itaipu poderia adquirir a área ou devolvê-la à municipalidade, com a retirada dos equipamentos, mas com as

edificações e ramal ferroviário, sem ônus para o poder municipal.

Foi nessa área cedida em comodato, retomada pelo município na década seguinte, que houve a ulterior alocação do pátio de manobras.

No mesmo diapasão, na campanha eleitoral de 1976, o candidato a prefeito João Paulino Vieira Filho, que viria ser vitorioso nas urnas, abordou a temática em seu programa de governo e propôs: “a) retirada do pátio de manobras, da estação de carga e descarga para novo pátio em área próxima a Paiçandu; b) rebaixamento do leito ferroviário” (ARENA, 1976, p. 4).

Seja como for, objetivamente, o projeto Novo Centro, tal como foi entronizado no imaginário político municipal, só foi definido na administração Said Ferreira (1983-1988). O prefeito encomendou ao arquiteto Oscar Niemeyer um projeto global bastante arrojado, conhecido como Projeto Ágora, que previa, entre outras medidas, a construção, em design modernista, de torres de 40 andares e o rebaixamento da linha férrea, que continuaria cruzando o centro da cidade, mesmo com a transferência do pátio de manobras<sup>78</sup>.

Sobre o Projeto Ágora, comentou 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 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 polivalentes, parques infantis, jardins, quadras de tênis e outros equipamentos comunitários.

Um marco administrativo foi a criação da empresa pública Urbanização de Maringá (URBAMAR), uma sociedade de economia mista com participação acionária majoritária do município, por meio da Lei n. 1.934/85. Seu objetivo específico era “viabilizar com a Rede Ferroviária Federal S.A. a remoção e a transferência do complexo ferroviário – pátio da estação – existente sobre a área de 206.600 m<sup>2</sup>, situada na quadra 51-A, da Zona 1, da cidade de Maringá”.

Assinale-se que o prefeito Said Ferreira esperava executar o projeto integralmente até o fim de sua gestão.<sup>79</sup> Alimentou, portanto, a vontade, segundo os termos da *Revista Pois É*, de “concluir com chave de ouro o seu mandato através da realização do ‘novo centro’”<sup>80</sup>. O financiamento da obra era um ponto nevrálgico, visto que ultrapassava a capacidade orçamentária do município. O planejamento supunha que o projeto fosse viabilizado com recursos privados, mediante licitação pública. De acordo com o edital de concorrência pública 1/86, de 21 de março, a empresa vencedora deveria contar com os recursos financeiros advindos da venda dos lotes remanescentes do empreendimento, excluídos aqueles de destinação pública.

Surgiram, porém, obstáculos: “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” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 93). Um balanço dessa fase até o início da gestão do prefeito Ricardo Barros foi sistematizado pela pesquisa de Vanderlei Grzegorzcyk (2000, p. 96):

No período de 1985, ano das primeiras iniciativas para realização do Projeto Ágora, até 1989, as tentativas de retirada do pátio e estação ferroviária não tiveram nenhum êxito, apesar de diversas vezes ter sido anunciada pelos meios de comunicação local. Embora, neste período, não tenha ocorrido o início das obras civis, consideramos esta fase muito importante para a

negociação e concretização da maioria dos acordos que seriam celebrados entre a Rede Ferroviária e a Prefeitura do Município de Maringá. Todo projeto que envolvesse a linha férrea deveria ser aprovado inicialmente pela Rede, mediante um processo demorado; mas este não foi o único motivo do atraso das obras, pois os conflitos de interesses que envolviam a área e as obras também contribuíram para isso.

Com a sucessão municipal<sup>81</sup>, o projeto passou às mãos do novo prefeito, em cuja gestão se realizou, não a obra toda, mas o que a propaganda oficial chamou de “fase infraestrutural”, alvo do esquema promocional aqui analisado: transferência do pátio de manobras e construção do complexo viário, que compreendia o prolongamento das avenidas Duque de Caxias e Herval, que saíam do centro da cidade e eram interrompidas nessa área, e a abertura de uma nova via, batizada como Avenida Silvío Barros, no sentido perpendicular à extensão das outras duas e em paralelo ao leito da linha férrea.

Demonstrados os exageros da propaganda oficial, tal como foi divulgada no momento dos acontecimentos que motivaram a presente análise, não se deve colocar em dúvida que se tratava de uma intervenção de forte impacto na estrutura urbana do município. A gestão que se encerrava, em prática não raro encontrada na vida pública, potencializava seus méritos e procurava dar sentidos próprios aos fatos, situando-os na conjuntura viva e na história do município.

Na linha diacrônica, articulando passado, presente e futuro, a propaganda oficial definia que se tratava da mais importante obra “[...] da história da cidade, e que terá importância cada vez maior, à medida que a cidade continuar crescendo”<sup>82</sup>. Dado o significado que a prefeitura atribuía a essas realizações, é legítimo inferir que a entrega delas, ocorrendo na última semana do mandato de Ricardo Barros, seria a apoteose de sua gestão<sup>83</sup>. A dimensão simbólica da obra era ampliada por outro aspecto. A propaganda oficial atribuiu à gestão de Silvío Barros (1972-1976), pai do prefeito Ricardo Barros, o primeiro passo do Executivo no processo que viria a ser conhecido como projeto

Novo Centro. A referência é ao fato, já citado, de o município ter cedido, em regime de comodato, uma ampla área à Itaipu Binacional, onde viria ser alocado, na devolução da área, o novo pátio de manobras da Rede Ferroviária. A visão de longo prazo do ex-prefeito teria sido – diz uma nota da administração municipal – fundamental para que, duas décadas depois, as obras pudessem ser concretizadas. Batizar a maior rua do novo complexo viário com o nome do ex-prefeito é, adicionava a nota, “perpetuar na memória a sua ação que viabilizou a mais importante obra da história da cidade”<sup>84</sup>.

A circularidade histórica se completa e confere significado maior: o que foi iniciado pelo pai materializou-se na administração do filho. No discurso proferido durante a cerimônia de inauguração do prolongamento da Avenida Duque de Caxias, o prefeito Ricardo Barros foi enfático: “Resgato agora um compromisso de meu pai, Silvío Barros, com a comunidade de Maringá”<sup>85</sup>.

Por conta da evolução da conjuntura política da cidade, pode-se dizer que essas inaugurações ganhavam maior importância na sedimentação da memória que Ricardo Barros elaborava para a sua administração. Em 4 de outubro de 1992, a eleição para prefeito havia conferido expressiva vitória a seu maior adversário político, o ex-prefeito Said Ferreira, que, em seu programa de governo, comprometera-se enfaticamente com o fim da privatização dos serviços públicos<sup>86</sup>. Tome-se como exemplo o tratamento que esse programa dedicava ao principal emblema da privatização promovida, as chamadas escolas cooperativas: “Extinguiremos a escola marketing (cooperativa), de custo muito maior e resultado didático-pedagógico pior” (PMDB, 1992)<sup>87</sup>. Para completar, em 15 de dezembro de 1992, sentença da Justiça declarara inconstitucional a concessão dos serviços educacionais por parte do município (DIAS, 1995).

Se o fim da privatização tirava de cena um dos sustentáculos da marca que Barros imprimira em sua administração, as obras físicas ficaram incrustadas nas estruturas da cidade, constituindo um legado perene de um prefeito “fazedor” de obras.

A exemplo dos casos citados no poema de Brecht, a obra pública, abstraídas as muitas mediações

presentes em sua produção, era convertida em obra pessoal do governante. Assim como a Tebas de sete portas teria sido feita pelos reis, o complexo viário do Novo Centro de Maringá seria obra do prefeito Ricardo Barros. Trata-se de expediente milenar que os políticos contemporâneos assimilaram para perenizar sua memória, visando não apenas às disputas nas quais pudessem se envolver em vida, mas também ao julgamento do tribunal da história.

A obra pública aparece como resultado da varinha de condão deste ou daquele governante, abstraindo-se, para dizer o mínimo, tanto o trabalho concreto que a ergueu quanto os mecanismos de financiamento que a viabilizaram. Lembre-se que, no discurso que o trabalhador proferiu durante a primeira inauguração, os agradecimentos dirigiram-se aos contribuintes e aos servidores. Os primeiros constituíam a fonte dos recursos, enquanto os últimos, na ótica que movia a manifestação, eram depositários de uma condição mais ampla. Além de contribuintes, os grevistas imaginavam que seu salário havia sido utilizado para financiar a obra, construída pelo seu labor e de outros trabalhadores.

A precisão da análise requer o reconhecimento de que os servidores nem sempre foram os autores diretos dessas obras, que contaram com a participação de corpo técnico e de operários de empreiteiras. Também se constata que a manifestação era composta majoritariamente por operários da DSP, mas dela participaram os trabalhadores da Diretoria da Educação, da Secretaria da Saúde e do setor de vigilância. Entre todos, somente os operários da DSP tinham envolvimento mais próximo com a execução de obras. Objetivamente, com relação aos órgãos da prefeitura municipal, reportagens do período ressaltam a atuação do Serviço Autárquico de Obras e Pavimentação (SAOP) na execução das obras da Avenida Morangueira e da avenida projetada<sup>88</sup>.

Todavia, a manifestação não parecia fazer uma ligação tão exclusiva e direta com as obras inauguradas. O elo estabelecido era com a gestão pública, revelando a sua dimensão coletiva e as muitas mediações que estão na base da sua ação. É forçoso

perceber que a quebra da apropriação feita pelo prefeito não foi substituída por uma apropriação exclusiva pelos grevistas, que destacavam o caráter público da realização e, por extensão, da administração municipal. Nesse sentido, iniciado como um ato de protesto, o processo acabou desvelando as relações subjacentes à construção da obra pública. Isso se reproduz e se amplia no momento em que a Avenida Sílvio Barros foi rebatizada pelos manifestantes como Avenida Antônio Tortato. Não foi propriamente um gesto contra o primeiro homenageado, mas um questionamento, aflorado na tensão do litígio, à prerrogativa que o prefeito detinha de perpetuar determinada memória familiar por meio da nomeação de obras públicas<sup>89</sup>.

Antônio Tortato, falecido recentemente, havia ocupado diversas vezes cargos de primeiro escalão e gozava da confiança e da amizade de boa parte do funcionalismo, especialmente do operariado da DSP, presente em grande número na manifestação.<sup>90</sup> Ao reivindicarem a condição de protagonistas na realização das obras públicas, os servidores avocaram, também, o direito de denominá-las a partir de seus critérios de relevância.

O cronista político citado no início escreveu que os manifestantes “pensavam que a cidade não tinha dono”. Pode-se, assim, ponderar que os acontecimentos assumiram tais contornos em razão da ausência do prefeito. Se a presença do prefeito poderia produzir outros fatos, cumpre observar que a sua ausência não foi gratuita. Foram os acontecimentos anteriores, caracterizados pela radicalização das ações e pelo questionamento progressivo dos espaços de poder e de sua autoridade, que retiraram o prefeito de cena no contexto das solenidades de entrega das obras. Assim, não é a sua ausência que explica os últimos fatos; é a lógica da evolução do processo que explica a ausência. Em certa medida, a encenação representava a não-presença (a exclusão) do prefeito e das autoridades.

De resto, o sentido da exclusão das autoridades foi ampliado pelas inéditas inaugurações, que tiveram como característica a adoção de atos e ritos regidos pelo princípio social da inversão, vale dizer, pela carnavalização da política.

## A carnavalização da política

Roberto da Matta (1986), em clássica análise, estabelece uma distinção entre o que ele chama de festas da ordem e as festas carnavalescas. Definidas como ritos de reforço, as festas da ordem são aquelas em que as relações sociais são celebradas exatamente como são, reproduzidas as hierarquias e assimetrias presentes na vida cotidiana. Em suma, é a própria ordem social que é celebrada tal como é. Assim, nessas solenidades há uma clara demarcação de papéis e de espaços. De um lado, localizam-se, em palanques, edificações especiais ou espaços reservados, as autoridades (governadores, prefeitos, deputados etc.), os presumidos protagonistas da ação. De outro lado, no espaço comum, localiza-se o povo, para o qual é reservada a condição de espectador. Não obstante eventuais quebras de protocolo no fim das festividades, não se admite confusão de papéis ou de posições nos ritos da ordem. Fica nítido “quem é quem”.

A estrutura do carnaval é diametralmente oposta. Definido por Da Matta como rito de inversão, o carnaval é a festa em que a fronteira entre os graus presentes na hierarquia social é temporariamente desfeita e vigora – ou pode vigorar – a igualdade. Mais: é o momento em que se pode fazer tudo ao contrário, inverter as relações, colocá-las de pernas para o ar. Nessa estrutura, eminentemente descentralizada e fragmentada, todos podem ser atores. Não cabe a regra do “quem é quem”, já que tudo pode ser trocado de lugar. Momento em que são rompidas as desigualdades cotidianas, o carnaval caracteriza-se pela exclusão dos elementos da ordem, não podendo, por sua natureza, ser sério. A regra é liberar as fantasias. Em sentido restrito, fantasia é roupa; em sentido mais amplo, é sonho que se vive nessa extraordinária temporalidade.

Da Matta normalmente fala do carnaval sem metáforas, ou seja, como a festa popular que atende por esse nome, mas aponta pistas que permitem utilizar a noção de “carnavalização” para a análise de outros eventos. Com efeito, no dizer do autor, “é possível relacionar os rituais fundados no princípio social da inversão”, como é o caso dos carnavais, com a ação popular “espontânea e extraordinária

(isto é, não esperada e não planejada) das massas” (DA MATTÁ, 1986, p. 9). Exemplos seriam ações que, localizadas entre a rotina e o divertimento, são tipificadas como revoltas e rebeliões, caso dos quebra-quebras.

Embora os exemplos citados por Da Matta remetam textualmente a movimentos pautados pelo que se convencionou chamar de ação direta, não parece ilegítimo utilizar a noção de carnavalização para interpretar o fenômeno aqui focalizado, visivelmente marcado pelo princípio social da inversão. Espécie de ponto de chegada e expressão maior das sucessivas inversões presentes no desenrolar dos acontecimentos, as inaugurações chamam a atenção pela carnavalização daquela que poderia ser chamada, sem recurso a qualquer figura de linguagem, de festa da ordem. Dada a singularidade do evento, a tipologia estabelecida por Da Matta é utilizada livremente, sendo mais exato falar em carnavalização e não em carnaval propriamente dito.

O exemplo habitual de festa da ordem colocado nas análises de Da Matta é a solenidade do dia da Independência. Esta, celebrando inequivocamente a Pátria, constitui a festa do Estado por excelência. Também as inaugurações de obras públicas são festas do Estado, mas, em vez de seu nascimento, celebram as suas ações, personificadas nas autoridades. Não é por acaso que, dependendo da envergadura da obra, há uma escala de autoridades estatais, oriundas do Executivo, do Legislativo e do Judiciário, consideradas as esferas municipal, estadual e federal. Lembra-se que, na solenidade de transferência do pátio de manobras da rede ferroviária, o presidente da República esteve presente e que a cerimônia de entrega do prolongamento da Avenida Duque de Caxias contou com desfile militar.

Também o esquadramento hierárquico de espaços – o “quem é quem” – é evidente, uma vez que a clivagem entre os protagonistas e os espectadores é bem delineada. Os principais protagonistas da cena são os protagonistas da ação que supostamente resultou na obra: as autoridades. A presença desta ou daquela personagem é definida por sua participação na liberação de verbas, na tramitação

do projeto etc. Chega a existir certa disputa acerca da paternidade da realização.

Sob a condução dos grevistas, a lógica da cerimônia foi diametralmente oposta. A ausência – ou exclusão – do prefeito e de seu aparato quebrou um primeiro signo cerimonial constituinte das festas da ordem, a assimetria entre atores e espectadores da cena. Em outras circunstâncias, os servidores, na condição de não-autoridades, seriam espectadores. Assumindo a condição de protagonistas, estabeleceram uma cerimônia em que foram abolidas as diferenciações de espaços e de papéis. Não havia hierarquias demarcando a separação entre palanque e plateia, autoridades e não-autoridades, atores e espectadores.

Tudo indica que a presença do sindicato não criou um novo tipo de hierarquia. Note-se que a cerimônia foi conduzida por uma comissão constituída pelos manifestantes e que o discurso inaugural ficou a encargo de um trabalhador em greve. A inversão era evidente na estrutura da cena: um grevista fazia um discurso que transitava da irônica justificativa da ausência do chefe do Executivo para a atribuição da condição de sujeito aos servidores e aos contribuintes.

A preservação de outros elementos do ritual oficial – como o corte de fitas, descerramento de placas – também adquiria a coloração de inversão, pois o sentido e os sujeitos da ação eram outros. O momento em que a Avenida Sílvio Barros foi rebatizada como Avenida Antônio Tortato talvez tenha sido o mais emblemático sinal de inversão. Na reportagem de *O Jornal do Povo*, consta que “os servidores picharam a placa dando o nome da avenida a Antônio Tortato”<sup>91</sup>.

O presidente do sindicato informou que a placa comemorativa foi retirada e invertida. Após a inscrição do novo nome com um pincel, foi recolocada com o verso convertido em face. É significativo que se preservou a materialidade da placa original, componente da cerimônia oficial, promovendo-se literalmente a sua inversão e a inscrição de outro nome. A eleição do novo homenageado deu-se de com forte influência dos operários da DSP.

Quando os servidores recusaram a proposta de negociação e mantiveram o protesto, o prefeito

Ricardo Barros avaliou que o movimento tinha apenas motivações políticas. Tentou, ainda, associar as manifestações ao prefeito eleito, Said Ferreira, seu adversário.

Em uma perspectiva de média duração, a intensidade do movimento deve ser entendida no contexto da conflitiva relação mantida entre a entidade sindical e a administração municipal ao longo dos quatro anos e dos impasses vividos, a respeito da questão salarial, nos últimos meses. Naquele momento específico, a razão alegada para a recusa da proposta de negociação e consequente persistência do impasse foi assim descrita em reportagem de *O Jornal do Povo*: “Os grevistas consideraram ultrajante que o prefeito Ricardo Barros quisesse pagar CR\$ 500 mil aos funcionários da folha 1 e deixando o restante do dinheiro do funcionalismo para ser pago depois”<sup>92</sup>.

É lícito, contudo, inferir que a manutenção das manifestações, sem a expectativa de que houvesse nova negociação, denota que o protesto se tornou nitidamente político e que a forma como se realizava, permeada pela carnavalização, passou a ser vista como o meio e a finalidade da greve. Dito de outra forma, em certa medida, o objetivo passou a ser a promoção do protesto com os ritos de carnavalização.

No depoimento ao livro comemorativo aos 30 anos do sindicato, Romancini reiterou que, já no primeiro dia da paralisação, “definimos que, se o Ricardo não pagasse o nosso 13º. salário, ele não terminaria o governo. Fomos para a prefeitura e, na sequência, outros setores também integraram a greve. Ficamos de plantão na prefeitura até o dia 31 de dezembro. Pelo menos do Paço Ricardo não administrou mais” (ROMANCINI, 2018, p. 89-90).

Como o mandato de Ricardo Barros expiraria em 31 de dezembro, o sinal do fim da “festa” era a última atividade programada, o enterro simbólico do prefeito, realizado imediatamente após a inauguração da Avenida Morangueira. Já no dia 30, véspera do “enterro”, na praça em que se concentravam os grevistas, localizada ao lado do Paço Municipal, havia sido organizado um “velório”, com exposição de uma urna funerária<sup>93</sup>. Segundo o depoimento do presidente do sindicato, o en-

terro foi quase literal. O caixão foi depositado em uma sepultura vazia e foi jogada terra sobre ele. O ato só não foi além porque o caixão era emprestado e deveria ser, após a devida limpeza, devolvido a uma empresa funerária (ROMANCINI, 1995).

Prevista como um protesto contra o prefeito, essa ação acabou assumindo um significado ritual mais complexo: celebrava, no último dia de mandato, o fim do mandato de Barros à frente do Executivo, a passagem para um novo período de lutas sindicais e, no contexto da carnavalização, a volta ao cotidiano, ou seja, a chegada – para insistir na metáfora – da Quarta-Feira de Cinzas.

### **Depois do carnaval**

Como no período habitual de carnaval, os “foliões” sabiam o momento em que deveriam voltar à rotina: a posse do novo prefeito. A partir de então, as relações seriam entabuladas por parâmetros que ainda deveriam ser definidos. Conforme o depoimento do presidente do sindicato, algumas pessoas queriam manter a greve mesmo com a mudança de prefeito, mas formou-se um consenso de que a virada exigia uma trégua para a negociação (ROMANCINI, 1995), uma decisão, de resto, anunciada pela imprensa no último dia do ano<sup>94</sup>.

Considerando as várias pautas que mobilizaram a entidade sindical na anterior conjuntura, houve os seguintes desdobramentos. O pagamento do 13º salário foi negociado no início de janeiro de 1993. A privatização na rede municipal de ensino foi interrompida automaticamente. Como as empresas que gerenciavam as escolas tinham contrato anual, foi suficiente que o município não promovesse a renovação do vínculo. A privatização da coleta do lixo foi interrompida mediante ruptura de contrato, o que gerou uma demanda judicial. Já a tentativa de rebatizar a avenida projetada gerou episódios na conjuntura próxima.

Não obstante seu elevado alcance simbólico, a manifestação dos servidores era extraoficial, sem condições de produzir as consequências administrativas necessárias para ser efetivada. Entretanto, o prefeito Said Ferreira tomou iniciativa de oficializar a mudança do nome da avenida, nos primeiros dias de seu governo, nos termos

promovidos pelos servidores durante a greve.

No dia 8 de janeiro de 1993, o novo prefeito enviou Mensagem de Lei à Câmara Municipal com o seguinte objetivo, expresso no primeiro artigo do projeto: “Fica denominada ‘Antônio Tortato’ a Avenida projetada situada na Zona 1, em toda a sua extensão”. Por meio de um texto rebuscado e repleto de citações em latim, a mensagem evocou o ditado *Vox Populi, Vox Dei*. Alegou que tal princípio ficara “demonstrado pela comunidade, quando da inauguração da avenida projetada citada acima que, fazendo uso de uma faixa, em uníssono, pedia que aquela avenida recebesse o nome de ‘Antônio Tortato’”<sup>95</sup>.

Pelo mesmo instrumento, o prefeito propôs a revogação da Lei n. 3.279/1992, que atribuía o nome de Antônio Tortato ao novo prédio da Câmara de Vereadores, ainda em construção<sup>96</sup>. Também era revogado o Decreto n. 605/1992, que denominava como Antônio Tortato o Núcleo Integrado de Saúde da Avenida Tuiuti, igualmente em construção. Essas medidas visavam impedir a duplicidades de homenagens, prática vedada pela legislação.

A matéria foi incorporada à pauta de uma sessão extraordinária do Legislativo, convocada por iniciativa do Executivo, a ser realizada em 27 de janeiro de 1993. Pouco antes da sessão, porém, o prefeito pediu que a matéria fosse retirada da pauta para estudos. Nos bastidores, haviam surgido polêmicas sobre o tema.

A matéria era controversa em si mesma, mas devem ser considerados outros aspectos políticos. Primeiro, o ex-prefeito Ricardo Barros ainda exercia certa influência no Legislativo. Entre os quatro vereadores reeleitos, três faziam parte do antigo “Grupo dos treze”, que apoiava sua administração, incluindo o novo presidente da Câmara Municipal (TONELLA; DIAS, 1992). Segundo, a oficialização do ato talvez fosse um precedente perigoso, pois emanava de uma situação de conflito. A retirada da pauta, defendida como medida sensata por alguns vereadores, deveria ser temporária, mas a ideia foi arquivada.

O desfecho da história é repleto de paradoxos. A permanência do nome de Sílvio Barros deparava com o fato de ele ter sido homenageado na de-

nominação do Paço Municipal. Para além dos aspectos jurídicos, de forma subjacente, havia a rivalidade entre o prefeito Said Ferreira e o ex-prefeito Ricardo Barros, uma das mais acirradas da história local. Ferreira alegou que ele próprio, em mandato anterior, homenageara o ex-prefeito Silvio Barros, quando batizara o Paço Municipal (Lei n. 1.730/83).

No fim, prevaleceu uma terceira variável. Em dezembro de 1996, a avenida projetada foi rebatizada com o nome do ex-prefeito João Paulino Vieira Filho, por intermédio do Decreto n. 929/1996, quando Said Ferreira, em sua última semana de mandato, inaugurava novas etapas do Novo Centro. Como havia a circunstância de existir uma rua com o mesmo nome no Jardim Alvorada, o decreto revogava a homenagem anterior.

Com o tempo, os moradores do Jardim Alvorada se insurgiram contra a ideia, evocando a tradição do nome e os benefícios que o ex-prefeito introduzira no bairro, e a modificação foi sustada naquela região<sup>97</sup>. De modo que prevaleceu a dupla homenagem a João Paulino Vieira Filho, ambas formalizadas quando ele era vivo. Quanto a Antônio Tortato, com o recuo da tramitação do projeto de lei apresentado em janeiro de 1993, manteve-se em vigor a Lei n. 3.279/92<sup>98</sup>.

### **Considerações finais**

Iniciada como protesto ao atraso do pagamento do 13º salário, motivo aparentemente convencional, a mobilização dos servidores municipais introduziu, desde o primeiro momento, dimensões novas à história de suas lutas sindicais. Radicalizando-se e adotando ações de controle territorial, o movimento questionou as relações do poder do espaço de trabalho, colocando em xeque até mesmo a autoridade do prefeito.

Em cenário tão conflitivo, o calendário de inauguração das importantes obras do complexo viário do Novo Centro, confeccionado para fechar em grande estilo a gestão do prefeito Ricardo Barros, inviabilizou-se. Dada a ausência do prefeito e das autoridades, os servidores improvisaram uma cerimônia extraoficial para teatralizar a inauguração. O que estava previsto para ser uma típica

cerimônia do Estado, com seus ritos e hierarquias, converteu-se em uma festa regida pelo signo da carnavalização.

No decorrer da primeira inauguração ocorreu um deslocamento que marcou os dias seguintes: a tensão que vinha caracterizando um movimento de reivindicação salarial deu lugar ao riso, ao deboche e ao prazer, traços de um ritual que se tornou, ele próprio, o móvel da greve. O plano simbólico sobrepôs-se à expectativa de ganhos materiais.

Carnavalizadas, as cerimônias deixaram de ser rituais do Estado e momentos de celebração de suas obras, personificadas nas autoridades, transformando-se em eventos de outra característica. A nova cerimônia celebrou as ações e as relações coletivas que lhe são subjacentes, destacando o caráter público das obras e, por extensão, da própria administração, grande inversão promovida no contexto de uma gestão orientada pelo horizonte da privatização.

Se a hierarquia rege a cena em que as autoridades são tidas como protagonistas e realizadoras de obras inauguradas, a horizontalidade das relações foi a marca da cerimônia em que os protagonistas e realizadores eram outros: trabalhadores e contribuintes. A lógica ritual diametralmente oposta, assentada na horizontalidade, foi coerente com a natureza dos protagonistas e do objeto da celebração.

Em certo sentido, os manifestantes vestiram uma fantasia no decorrer das cerimônias carnavaalizadas. Fantasia não apenas por causa da representação, mas porque eles se investiram do papel de protagonistas. Como diz Da Matta (1986), o momento da fantasia carnavalesca é aquele em que se vive um sonho acordado, em que se passa da condição de ninguém para a condição de alguém. No contexto das inaugurações, significava converter-se em sujeito da celebração e da produção daquilo que se celebrava.

Feito o percurso da análise, coloca-se novamente a pergunta: quem construiu o complexo viário do Novo Centro de Maringá? Face ao significado das manifestações dos servidores, espera-se que os livros de história não respondam tal questão assinalando os nomes dos “reis”.

## Notas

<sup>1</sup> Versão revista, atualizada e bastante expandida do artigo: DIAS, Reginaldo Benedito. A inauguração do Novo Centro de Maringá: do fetichismo à carnavalização da política. **Cadernos de Metodologia de Pesquisa-UEM**, nº. 5, UEM, p. 25-50, 1994.

<sup>2</sup> Adiante-se que essa denominação não foi preservada, por motivos que serão esclarecidos no final do capítulo. Trata-se da avenida atualmente denominada Prefeito João Paulo Vieira Filho.

<sup>3</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 30 de dezembro de 1992.

<sup>4</sup> A programação do derradeiro dia do ano e da mobilização foi antecipada pela imprensa. **O Diário do Norte do Paraná**, 31 de dezembro de 1992.

<sup>5</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, “Servidores em greve mudam nome de avenida inaugurada”, 31 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>6</sup> Cf. **Jornal do Povo**, 30 de dezembro de 1992, “Coluna Moçaico”, p. 2.

<sup>7</sup> Cf. **Jornal do Povo**, 30 de dezembro de 1992, p. 5.

<sup>8</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 31 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>9</sup> Essa era a segunda diretoria do sindicato. Entre a segunda e a primeira diretoria havia uma clara linha de continuidade, comprovada pela defesa da mesma perspectiva de atuação, inscrita na raia da CUT, e pela presença de muitos membros comuns, entre os quais o próprio presidente, Claudemir Romancini.

<sup>10</sup> Há vestígios documentais de longínquas paralisações de servidores, motivadas por atraso de salários, nas duas primeiras gestões municipais, chefiadas, respectivamente, por Inocente Villanova (1952-1956) e Américo Dias Ferraz (1956-1960). A paralisação de 1989, dada a dimensão que assumiu, pode ser considerada a primeira greve geral dos servidores municipais de Maringá.

<sup>11</sup> Detalhes desse episódio podem ser conhecidos mediante a leitura da entrevista que Claudemir Romancini, então presidente do sindicato, concedeu ao livro comemorativo aos 30 anos de história da entidade. Em sua narrativa, além de reiterar as informações sintetizadas acima, ele adiciona que a manifestação só foi desmobilizada depois das duas horas da madrugada (ROMANCINI, 2018, p. 92).

<sup>12</sup> Foram articulados debates educacionais, manifestações e uma ação pública, subscrita pelo Fórum Maringaense em Defesa do Patrimônio Público e encaminhada pela Promotoria de Defesa do Consumidor, para contestar a legitimidade e a legalidade da privatização do ensino. Na ação jurídica impe-trada, alegava-se que a privatização era ilegal, ferindo diversos artigos das Constituições Federal e Estadual, assim como da Lei Orgânica do Município. Essa ação obteve ganho de causa no final de 1992. De qualquer maneira, o prefeito eleito em 4 de outubro de 1992, Saíd Ferreira, já deixara claro que extinguiria a privatização no início de seu mandato (DIAS, 1995).

<sup>13</sup> As atas das reuniões da diretoria demonstram que esse foi um tema muito recorrente no período.

<sup>14</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 10 de setembro de 1992, p. 1.

<sup>15</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 11 de setembro de 1992.

<sup>16</sup> Livro de Atas do Sismmar, reunião de 12 de setembro de 1992.

<sup>17</sup> Livro de Atas do Sismmar, reunião de 13 de outubro de 1992.

<sup>18</sup> Livro de Atas do Sismmar, reunião de 10 de novembro de 1992, folhas 79 e 80.

<sup>19</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 13 de novembro de 1992.

<sup>20</sup> Nesse período, anterior ao Plano Real, os valores estavam inflacionados. Daí a cifra aparentemente astronômica. Para estabelecer um parâmetro, em um intervalo de dois anos, o valor do salário mínimo variou na seguinte proporção: 01/01/1991= CR\$ 96.037,22; 01/01/1992 = CR\$ 522.186,94; 01/01/1993 = CR\$ 1.250.700,00.

<sup>21</sup> Ata da assembleia de 13 de novembro de 1992.

<sup>22</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 10 de dezembro de 1992, p. 1.

<sup>23</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 11 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>24</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 12 de dezembro de 1992, p. 3. Relacionado com a folha de pagamento, um tema aqueceu o período de transição, em decorrência da animosidade que havia entre o prefeito Ricardo Barros e seu sucessor, o ex-prefeito Saíd Ferreira. Barros apresentou Projeto de Lei instituindo reajustes bimestrais aos servidores, a vigorar a partir de 1º de janeiro de 1993. Lembrou aos seus críticos que Saíd Ferreira fizera algo comparável no final de seu primeiro mandato, ou seja, instituiu a trimestralidade em agosto de 1988, mas com vigência a partir do início do novo governo. Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 26 de novembro de 1992. Em reunião de diretoria, realizada em 5 de dezembro de 1992, o sindicato decidiu que não se envolveria na polêmica entre os dois prefeitos. Cf. Livro de Atas do Sismmar. A Lei n. 3.312/1992, aprovando o princípio da bimestralidade, não teve consequências. A política salarial do início do mandato do novo prefeito recebeu sistematização da Lei n. 3.351/1993.

<sup>25</sup> Manchete de **O Diário do Norte do Paraná**, 13 de novembro de 1992, p. 1: “Prefeituras temem não ter dinheiro para 13º.” Subtítulo: “As prefeituras da região de Maringá estão temerosas, já que não há recursos para pagar o funcionalismo”.

<sup>26</sup> O tema do IPTU foi um dos mais fortes da campanha eleitoral. A respeito da posição do PMDB, cite-se uma entrevista do prefeito eleito Saíd Ferreira, concedida logo após o pleito. Pela imprensa, confirmou que promoveria “revisão tributária dos valores cobrados pela atual administração, garantindo a paz e a tranquilidade do contribuinte”. Explicou: “Vamos reduzir estes tributos a nível (sic) de justiça tributária para aqueles que não pagaram, garante Saíd, confirmando que serão devolvidas em futuros lançamentos as importâncias cobradas a mais daqueles que já pagaram”. **O Diário do Norte do Paraná**, 5 de outubro de 1992, p. 5. Não é possível, porém, estabelecer a repercussão direta desse fato na crise financeira vivida no final do ano, que gerou a greve dos servidores. Duas constatações: primeira, o problema se arrastava desde a metade do ano; segunda, o argumento não sensibilizou os servidores.

<sup>27</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 12 de novembro e 11 de dezembro de 1992.

<sup>28</sup> Mimetizando a reforma administrativa realizada, em âmbito nacional, pelo presidente Fernando Collor, o prefeito municipal, por meio da Lei Ordinária n. 2.777/1990, havia con-

centrado as tradicionais estruturas em um número menor de secretarias, que receberam nomes espelhados na nomenclatura vigente no governo federal. Assim, convertida em diretoria, a antiga Secretaria dos Serviços Públicos foi incorporada à Secretaria da Infraestrutura. Nos mesmos termos, a Secretaria da Educação tornou-se uma diretoria da Secretaria de Desenvolvimento Humano.

<sup>29</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>30</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992. No registro do livro de atas, a assembleia começou às 12h30 e terminou às 13h30.

<sup>31</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992, p. 1.

<sup>32</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992.

<sup>33</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992, p. 1.

<sup>34</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992, p. 3. A reportagem exibe foto com policiais protegendo a entrada da sala de trabalho do prefeito.

<sup>35</sup> **O Jornal do Povo**, 24 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>36</sup> O fato foi noticiado nacionalmente pelo periódico *O Estado de S. Paulo*, por meio de reportagem intitulada “Prefeito foge dos servidores pela janela”. O corpo da matéria informou: “O prefeito da cidade de Maringá, Ricardo Barros (PFL), foi obrigado a fugir pela janela da prefeitura anteontem para escapar da invasão de aproximadamente 300 servidores municipais. Eles cobravam o pagamento do 13º. salário. Os funcionários permaneceram no prédio até a noite, numa manifestação que durou aproximadamente 10 horas” (*O Estado de S. Paulo*, 26 de dezembro, p.12). Na cobertura dos dois principais jornais de Maringá, esse fato não foi incorporado às reportagens, mas foi comentado nas colunas políticas, além de ter sido focalizado no noticiário da tv Cultura, unidade local da Rede Globo. Em *O Diário do Norte do Paraná* (27 de dezembro de 1992, p. 4), na coluna “Dia a dia”, lê-se que o prefeito saiu por “uma janela da gráfica da prefeitura, escoltado por policiais”. Em *O Jornal do Povo* (27 de dezembro de 1982, p. 2), na coluna “Mosaico”, lê-se que o prefeito teria ido à tv Cultura assistir aos vídeos da reportagem editada sobre o conflito.

<sup>37</sup> **O Jornal do Povo**, 29 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>38</sup> *O Jornal do Povo*, 27 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>39</sup> *O Diário do Norte do Paraná*, 27 de dezembro de 1992.

<sup>40</sup> *O Diário do Norte do Paraná*, 29 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>41</sup> *O Diário do Norte do Paraná*, 29 de dezembro de 1992.

<sup>42</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 29 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>43</sup> **O Jornal do Povo**, 31 de dezembro de 1992, p. 16.

<sup>44</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>45</sup> Na última quinzena de 1992, o IPTU esteve no centro de mais um litúgio entre o prefeito Ricardo Barros e seu sucessor. Em 15 de dezembro, a Câmara Municipal aprovou o Projeto de Lei n. 4.980/92, apresentado por um dos aliados do prefeito Ricardo Barros, que se tornou a Lei n. 3.329/1992, cujo texto

estabeleceu: “Não poderão assumir cargos públicos os contribuintes que estiverem em débito com a Diretoria de Fazenda do Município”. A medida atingiria Said Ferreira, o prefeito eleito, que estava a questionar judicialmente os valores lançados contra suas propriedades. *O Jornal do Povo*, 20 de dezembro de 1992, p. 5. Um mandado de segurança, impetrado por aliado do prefeito eleito, obteve efeito liminar, assegurando a posse dos eleitos. *O Jornal do Povo*, 23 de dezembro de 1992.

<sup>46</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de dezembro de 1992.

<sup>47</sup> **O Jornal do Povo**, 29 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>48</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 29 de dezembro de 1992.

<sup>49</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 29 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>50</sup> **O Jornal do Povo**, 29 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>51</sup> O mesmo release foi publicado nos dois jornais, mas a manchete tinha, em cada um, pequenas variações. **O Jornal do Povo** (29 de dezembro de 1992, p. 4): “Ricardo entrega hoje mais uma opção viária”; **O Diário do Norte do Paraná** (29 de dezembro de 1992, p. 5): “Trecho da Avenida Herval abre hoje para o tráfego”.

<sup>52</sup> O presidente da República cumpriu um calendário mais amplo de atividades, incluída a entrega de um lote de casas populares, durante a qual a prefeitura organizara um grande ato público. No decorrer desse evento, um grupo de sindicalistas e de estudantes promoveu uma manifestação de protesto, que foi reprimida pelo forte esquema de segurança ali montado. O conflito foi noticiado, com destaque, pela imprensa de circulação nacional. Exemplo foi a chamada de capa de *O Estado de S. Paulo*, 3 de agosto de 1991, p. 1: “Conflito marca visita de Collor a Maringá”. Essa pode ser considerada uma manifestação precursora do movimento em favor do impeachment do presidente Collor, que ocorreria um ano depois. Em agosto de 1991, já se ensaiava a palavra de ordem “Fora Collor”. Ver Pavani (1999).

<sup>53</sup> Niemeyer estava em Maringá para presidir o II Congresso Internacional de Urbanismo (URBE 6), evento patrocinado pela prefeitura municipal. Na ocasião, apresentou a nova versão do projeto de reocupação do Novo Centro. Para maiores informações sobre esse evento, ver o capítulo 2. Análise da nova versão do projeto pode ser conferida no capítulo 3. Para potencializar seu alcance, o prefeito fez a agenda da inauguração da extensão da avenida coincidir com o evento de urbanismo.

<sup>54</sup> Na Divisão do Patrimônio Histórico Municipal, há uma pasta com fartos recortes de jornais alusivos a essas solenidades. Fazem parte da coleção as matérias jornalísticas e os informes publicitários patrocinados pelo poder público.

<sup>55</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 14 de agosto de 1992, “Prolongamento da Duque pronto, mas população não pode usar”, p. 3.

<sup>56</sup> **O Jornal do Povo**, 26 de agosto de 1992, p. 5; **O Diário do Norte do Paraná**, 27 de agosto de 1992, p. 5.

<sup>57</sup> **O Jornal do Povo**, 23 de dezembro de 1992, p. 7.

<sup>58</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 30 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>59</sup> Cf. **O Jornal do Povo**, 30 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>60</sup> **O Jornal do Povo**, 30 de dezembro de 1992, p. 3. Algumas

informações sobre os preparativos da cerimônia foram extraídas do depoimento de Claudemir Romancini, presidente do sindicato.

<sup>61</sup> Na reportagem de **O Jornal do Povo**, uma foto registra os servidores removendo os tubos.

<sup>62</sup> A coluna política “O Mosaico”, de **O Jornal do Povo**, sugere que três integrantes da administração chegaram a ir ao local para a inauguração, mas, diante da manifestação, um teria recuado, outro teria ficado e observado tudo e o terceiro teria acompanhado a cena, com discrição, atrás da bilheteria do vizinho estádio municipal. Cf. **O Jornal do Povo**, 30 de dezembro de 1992, p. 2. No dia seguinte, um secretário municipal, usando o espaço da mesma coluna, contestou essa versão. Cf. **O Jornal do Povo**, 31 de dezembro de 1992, p. 2.

<sup>63</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 30 de dezembro de 1992.

<sup>64</sup> A administração e o sindicato polemizaram, pela imprensa, sobre o alcance da liberação dos cheques. Em 30 de dezembro, por exemplo, o presidente do sindicato e o prefeito mantiveram debate, em um programa de rádio, sobre esse fato. Para efeito da presente análise, é suficiente constatar que as manifestações não cessaram.

<sup>65</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 31 de dezembro de 1992, p. 3.

<sup>66</sup> **O Jornal do Povo**, 30 de dezembro de 1992, p. 5.

<sup>67</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 27 de dezembro de 1992, p. 6.

<sup>68</sup> Os números oficiais relativos aos resultados das chamadas Escolas Cooperativas foram contestados pelos setores que se opunham ao projeto, como, por exemplo, o Fórum Maringense em Defesa do Patrimônio Público. Cf. DIAS, 1995.

<sup>69</sup> **O Jornal do Povo**, 29 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>70</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 27 de dezembro de 1992, p. 6. Alvo principal dessa comparação, o então candidato Said Ferreira, que fora prefeito da cidade de 1983 a 1988, alegou, em entrevista concedida para a imprensa, que a propaganda de Barros distorcia o número das realizações do período em que esteve à frente do município. Enquanto se divulgava que sua gestão fizera três escolas e duas creches, Ferreira afirmava que haviam sido feitas três escolas, reformadas e ampliadas outras 18 e implantadas nove creches. **O Jornal do Povo**, 2 de agosto de 1992, p. 7.

<sup>71</sup> **O Jornal do Povo**, 29 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>72</sup> O cronograma previa também a inauguração, ocorrida entre os dias 26 e 27 de dezembro, de casas populares, de uma escola e de um núcleo de saúde. O fato de não ter ocorrido qualquer manifestação de protesto nesses eventos é fácil de compreender. Além de ser um fim de semana, esse período separou a apresentação (26 de dezembro, sábado) da proposta de negociação e a assembleia que decidiu (28 de dezembro, segunda-feira) continuar a greve. De acordo com **O Jornal do Povo** (27 de dezembro de 1992, p. 4), o prefeito tentava apagar a imagem negativa provocada pelos últimos acontecimentos.

<sup>73</sup> Cf. **O Jornal do Povo**. “Ricardo entrega hoje mais uma opção viária”. 29 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>74</sup> **O Jornal do Povo**. “Urbamar realizou o Novo centro, a obra dos sonhos dos maringenses”. 30 de dezembro de 1992, p. 4.

<sup>75</sup> **O Diário do Norte do Paraná**. “Avenidas Sílvio Barros e Herval consolidam novo centro”, 30 de dezembro de 1992, p. 6.

<sup>76</sup> O discurso foi integralmente reproduzido em **O Jornal de Maringá**, 1º de fevereiro de 1973, p. 1. Fica consignado um agradecimento ao pesquisador Marco Antônio Deprá, por compartilhar essas informações, compiladas por ele em levantamento que realizou nos arquivos de jornais.

<sup>77</sup> Conforme o noticiário, tratava-se da empresa Grass-Planejamento, “que já realizou o mesmo trabalho em Curitiba e em Londrina”. **O Jornal de Maringá**, 20 de fevereiro de 1973, p. 1.

<sup>78</sup> Na época, detalhes do projeto foram divulgados na **Revista Pois É** (de circulação Regional), número 1, 1986.

<sup>79</sup> Eleito em novembro de 1982, o prefeito Said Ferreira, por força das mudanças na legislação eleitoral, teria mandato até o final de 1988. No período de abertura política, para tentar conter o crescimento da oposição, os governos da ditadura comandaram o adiamento das eleições municipais de 1980, por meio da Emenda Constitucional n. 14, fazendo-as coincidir com as eleições para governador que ocorreriam em 1982, as primeiras desde 1965. Novo ajuste foi feito pouco antes da deflagração da campanha eleitoral. Em 29 de junho de 1982, a Emenda Constitucional n. 22 definiu que os prefeitos e vereadores que seriam eleitos em 15 de novembro daquele ano teriam mandato encerrado em 31 de dezembro de 1988.

<sup>80</sup> **Revista Pois É**, n. 1, jan. 1986.

<sup>81</sup> Como a continuação da obra seria tarefa das futuras administrações, o projeto Ágora foi bastante criticado durante a campanha eleitoral de 1992, vindo a ser revisto. De volta ao poder em 1993, Said Ferreira comandou a revisão do projeto original. Não obstante as pretensões dos prefeitos de plantão, as obras do Novo Centro seriam realizadas no curso de vários mandatos. Em sua finalização, ocorrida já na década de 2000, o Novo Centro era visto como uma área de ocupação imobiliária convencional (DIAS, 2008-2009). A vigorosa análise de Grzegorzcyk (2000), alinhando dimensões técnicas, econômicas e políticas da condução do processo, demonstra que a reação dos empresários do setor imobiliário da cidade, que se sentiam excluídos do processo por causa das exigências técnicas dos primeiros editais, foi decisiva para a 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 políticos. Com a sucessão de mandatos e descontinuidade de grupos políticos, soma-se a tendência de cada prefeito ser tentado a deixar sua marca distintiva, sugere o pesquisador.

<sup>82</sup> **O Diário do Norte do Paraná**. “Obra viabilizada por Sílvio Barros”, 30 de dezembro de 1992, p. 6.

<sup>83</sup> As evidências sugerem que ocorreu adiamento da entrega de fases da obra para que houvesse esse acúmulo no final de ano. Em 20 de novembro de 1992, por exemplo, anunciou **O Jornal do Povo** (p. 5): “Urbamar conclui avenida projetada no Novo centro”. E completava: “A Urbamar pretende, até o final da gestão do prefeito Ricardo Barros, efetuar o alargamento da Av. Herval – duplicação e conclusão – até a Avenida Colombo, nos mesmos moldes em que foi realizado na Avenida Duque Caxias. Este projeto já foi concluído pelos técnicos da Urbamar e encaminhado ao secretário do Saop (Serviço Autárquico de Obras e Pavimentação) para o início das obras”.

<sup>84</sup> **O Diário do Norte do Paraná.** “Obra viabilizada por Sílvio Barros”, 30 de dezembro de 1992, p. 6.

<sup>85</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná.** “Novo centro: a marca de Ricardo Barros na história de Maringá”. 27 de agosto de 1992, p. 5.

<sup>86</sup> Said Ferreira foi eleito com 50.2 % dos votos. O segundo colocado obteve 17.6%. O candidato oficial da prefeitura chegou em quarto lugar, com 6.71% (DIAS, 2008).

<sup>87</sup> A utilização da expressão “Escola Marketing” para fazer referência às chamadas escolas cooperativas era uma tentativa de demonstrar que estas eram mais um produto de propaganda do que um projeto educacional. No curso dos acontecimentos do final do ano, outra notícia associa-se ao ocaso da terceirização dos serviços. Em 30 de dezembro de 1992, **O Diário do Norte do Paraná** divulgou matéria a respeito do fechamento de um posto de saúde regido por esse sistema, localizado no Jardim Alvorada. Título da reportagem: “Posto privatizado fecha de vez”.

<sup>88</sup> Cf. **O Jornal do Povo**, edições de 1º de outubro e de 20 e 27 de novembro de 1992.

<sup>89</sup> As avenidas Herval e Morangueira haviam sido apenas ampliadas e tinham nomes tradicionalmente consolidados.

<sup>90</sup> Prefeito do município de Paranaity de 1969 a 1972, Antônio Tortato foi secretário municipal em Maringá nas gestões dos prefeitos Sílvio Barros (1972-1976), João Paulino Vieira Filho (1976-1982), Said Ferreira (1983-1988). Pouco antes de sua morte, tinha pedido licença do cargo de Diretor de Administração da Prefeitura Municipal, que exercia na gestão do prefeito Ricardo Barros, para tratamento de câncer linfático. Faleceu em 2 de agosto de 1992. Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 4 de agosto de 1992.

<sup>91</sup> Reportagem de **O Jornal do Povo** veicula um registro fotográfico de um servidor escrevendo o nome de Antônio Tortato com um pincel. Dizeres da nova inscrição: “Av. Antônio Tortato 30/12/192”. **O Jornal do Povo**, “Servidores realizam ‘sepultamento’ do prefeito”, 31 de dezembro de 1992, p. 16.

<sup>92</sup> **O Jornal do Povo**, “Servidores realizam ‘sepultamento’ do prefeito”, 31 de dezembro de 1992, p. 16.

<sup>93</sup> Cf. **O Jornal do Povo**, “Servidores realizam ‘sepultamento’ do prefeito”, 31 de dezembro, p. 16.

<sup>94</sup> Cf. **O Jornal do Povo**, 31 de dezembro de 1992, p. 16.

<sup>95</sup> Trata-se do Projeto de Lei n. 4.948/1993.

<sup>96</sup> Esclareça-se que Antônio Tortato, estudioso da história local, planejava escrever um livro sobre o legislativo maringense, projeto inviabilizado por sua morte precoce. Deixou, contudo, apontamentos e documentos a respeito, que serviram de subsídios a um livro comemorativo aos sessenta anos da Câmara Municipal de Maringá (DIAS, 2014).

<sup>97</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 25 de julho de 1997.

<sup>98</sup> O capítulo 6 promove uma abrangente análise das disputas pela definição da toponímia da área do Novo Centro, envolvendo as duas avenidas que foram inseridas naquele território, hoje denominadas como “Prefeito João Paulino Vieira Filho” e “Advogado Horácio Raccanello Filho”.

## Referências bibliográficas

ARENA. **Administração experiente.** Certeza de melhor futuro: programa de governo do candidato João Paulino Vieira Filho. Maringá, 1976. Mimeo.

BRECHT. B. **Poemas 1913-1956.** São Paulo: Brasiliense, 1987.

CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada:** engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

CORRÊA JUNIOR, J. A. **A maria fumaça.** Maringá: Gráfica Ivaí, 1988, p. 127.

DA MATTA, R. **O que faz o Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

DIAS, R. B. (org). **O público e o privado na educação:** a experiência das escolas cooperativas de Maringá e temas afins. Maringá: Secretaria Municipal da Educação, 1995.

DIAS, R. B. (org.). **Câmara Municipal de Maringá:** 60 anos. Maringá, Câmara Municipal, 2014.

DIAS, R. B. A inauguração do Novo Centro de Maringá: do fetichismo à carnavalização da política. **Cadernos de metodologia de pesquisa** – UEM, n. 5, UEM, p. 25-50, 1994.

DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado.** As eleições municipais em Maringá. Maringá: Clichetec, 2008.

DIAS, R. B. Maringá: A paisagem e os projetos como palimpsesto. **Boletim de Geografia.** V. 26/27, n. 1, p. 57-70, 2008-2009.

FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná:** agentes, imagens e discursos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá:** estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.

LUZ, F. **O fenômeno urbano em uma zona pioneira:** Maringá. Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 1997.

PAVANI, E. A. B. **As manifestações pró-impeachment:** um estudo sobre o movimento “Fora Collor” em Maringá. Monografia (Especialização em História). Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Mandaguari, Mandaguari, 1999.

PMDB. **2o. Plano Comunitário Para Maringá** – programa de governo do candidato Said Ferreira. 1992. Mimeo.

ROMANCINI, C. 2018. [Entrevista]. *In:* CARDOSO, Luiz Fernando. **Sismmar 30 anos.** Maringá: Sinergia Casa Editorial, 2018, p. 84-93.

ROMANCINI, C. **Claudemir Romancini.** [Entrevista concedida a Reginaldo Benedito Dias]. Maringá, fev. 1995.

SISMAR. **Documento base ao I Congresso do Sismmar,** julho de 1993.

TONELLA, C.; DIAS, R. B. A Câmara Municipal de Maringá: uma análise sócio-política. **Unimar** – UEM, v. 14, n. 2, out. 1992, p. 93-109.



# CAPÍTULO 5

## **A consolidação legislativo financeiros e implementação Centro de**

**do arcabouço  
e os arranjos  
políticos para  
do Novo  
Maringá**

# **A consolidação do arcabouço legislativo e os arranjos financeiros e políticos para implementação do Novo Centro de Maringá<sup>1</sup>**

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA

Desde a revogação do Projeto Ágora de Oscar Niemeyer para Maringá, em 1993, até meados da década de 2000, foram realizadas diversas modificações legislativas a fim de articular os interesses imobiliários dos agentes locais em torno de parâmetros de uso e ocupação do solo do Novo Centro. Nesse intervalo de tempo, também foram viabilizadas as principais obras de reurbanização, como o rebaixamento da linha férrea com a construção de um túnel subterrâneo na área central, após levantamento de recursos em diversas formas, tais como editais para vendas de terrenos e financiamentos federais e estaduais. O período que abrangemos neste capítulo engloba as gestões de Said Felício Ferreira (1993-1996), de Jairo Moraes Gianotto (1997-2001) e de José Cláudio Pereira Neto e João Ivo Caleffi (2001-2004). Destacamos os principais acontecimentos que marcaram a produção do espaço e a construção da paisagem do Novo Centro de Maringá.

### **Arcabouço jurídico e início das obras de reurbanização**

No início da segunda gestão de Said Felício Ferreira (1993-1996), a proposta de Oscar Niemeyer de 1986, concebida na primeira gestão do mesmo prefeito, que foi atualizada em 1991 para ser apresentada no II Congresso Internacional de Urbanismo (URBE 6) e aprovada em 1991 pela Câmara Municipal para ocupação da área do pátio de manobras de Maringá, foi engavetada definitivamente. Uma nova proposta, formulada por um grupo de arquitetos maringaenses, resultou na aprovação da Lei Complementar (LC) n. 23/1993, que substituiu o Plano Diretor Projeto Ágora, regulamentado pela Lei Ordinária n. 3.051/1991. Entretanto, aquela Lei não alterou ou revogou a Lei de Uso e Ocupação vigente para a área naquele momento, a LC n. 03/1991<sup>1</sup>. Todavia, é importante destacarmos alguns pontos da LC n. 23/1993, sobretudo suas implicações sobre o espaço que seria construído. Como dissemos, a lei modificou oficialmente o nome Projeto Ágora para Novo Centro de Maringá, conforme seu Artigo 1º, que traz a seguinte redação: “Fica denominado **Novo Centro de Maringá** a área correspondente à ZONA ESPECIAL I – PROJETO ÁGORA -, definida no

artigo 12, inciso I e parágrafo primeiro, da Lei Complementar n. 03/91” (MARINGÁ, 1993, grifo nosso). Apesar de mudanças significativas com relação ao projeto de Niemeyer, a denominação das três grandes Glebas A, B e C foi um dos elementos que permaneceram da segunda versão do arquiteto, considerando a Gleba Central (C) como o único espaço público restante do projeto, englobando atividades cívicas, culturais, de lazer e uso de comércio e serviços restritos. Segundo essa lei, a área central não deveria ser cortada por nenhuma via (ver FIGURA 1).

Os parágrafos terceiro e quarto do artigo 20 desta lei apontaram as principais questões que deveriam ser levadas em conta na ocupação da Gleba Central C:

Parágrafo 3º – O setor não comercial da Gleba C fará parte do acervo de bens domaniais do Município, devendo ser ocupado com usos de interesse da comunidade, de natureza cívica, cultural, recreativa ou de caráter monumental, a critério da Administração Municipal, mediante aprovação específica, por maioria absoluta, da Urbanização de Maringá S/A – URBAMAR –, Secretaria de Planejamento do Município e Conselho de Desenvolvimento Municipal. (MARINGÁ, 1993, n. p.).

No parágrafo 4º, a lei trouxe a seguinte redação: “As obras de cunho definitivo, a serem edificadas no espaço mencionado no parágrafo anterior, deverão ter caráter monumental, adequado à importância exigida pela sua localização”. Além disso, foi definido que os setores comerciais da Gleba C deveriam ser ocupados, de acordo com a sua localização privilegiada no eixo monumental, por empreendimentos únicos, tais como comércio e serviços de padrão diferenciado, como shoppings centers, centros de negócios, hotéis de alto nível ou centros de convenções.

Com relação ao uso e ocupação do solo, a LC n. 23/1993 promoveu diversas mudanças em parâmetros urbanísticos em relação às leis anteriores, já que elas não contavam com tais informações detalhadas, tendo em vista que as especificações deveriam seguir as premissas de Niemeyer,

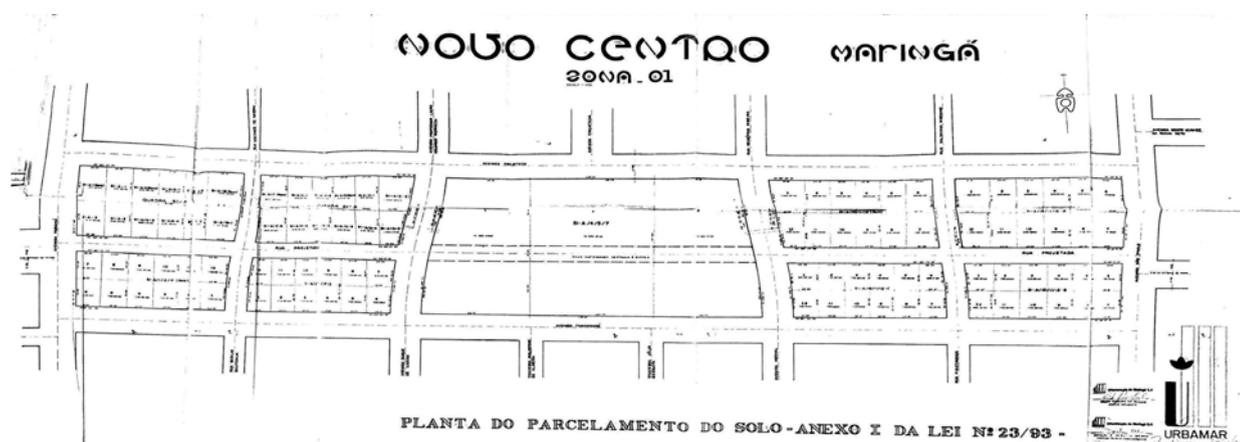


FIGURA 1  
Parcelamento do solo,  
Anexo I da LC  
n. 23/1993.

que tampouco deixava claro os parâmetros de ocupação da área. Definiu-se que as Glebas A e B deveriam ser ocupadas por torres com embasamento constituído por dois pavimentos, térreo e sobreloja. Esse embasamento deveria ocupar um mínimo de 50% do lote, podendo chegar até 90% do terreno. Com relação aos recuos, para as três glebas, deveria haver 3,00 metros no térreo e na torre na porção frontal e os embasamentos poderiam alcançar o alinhamento predial. Os recuos laterais de 4,00 metros seriam obrigatórios para as glebas A e B somente nos blocos verticais, dispensando a necessidade de recuos no térreo e na sobreloja, que poderiam chegar aos limites dos terrenos. Os afastamentos de fundo dos lotes deveriam ser de, no mínimo, 6,00 metros para todas as glebas.

Um ponto a destacar dessa lei é que os proprietários dos imóveis que seriam atingidos pela abertura da ligação da Avenida Projetada (atual Avenida João Paulino Vieira Filho) com a Avenida Bento Munhoz da Rocha Neto teriam o direito de adquirir, ausentes de licitação, lotes do Novo Centro. Esse direito de aquisição poderia ser parte de pagamentos de indenizações, tendo em vista que alguns lotes lindeiros à Avenida São Paulo foram desapropriados para a obra, que seria finalizada somente em 1997.

Ainda em relação a essa lei, cabe destacar que, com o intuito de promover o desenvolvimento imobiliário na área, o embasamento, também um resquício da proposta de Niemeyer, não seria considerado no cálculo do coeficiente de aproveitamento, parâmetro que contabiliza o total de área do potencial construtivo em relação ao lote. Além disso, as áreas de subsolo poderiam ser ocupadas em até 90%, não sendo contabilizadas como área computável, deixando somente 10% para área permeável.

O embasamento deveria seguir os parâmetros do Anexo IV da lei, que definiam a altura da marquise ou sobreloja e o recuo frontal. O anexo também definiu como deveriam ser os pilares, a iluminação e a publicidade. Tais características propostas tinham o objetivo de conformar uma galeria coberta para passagem de pedestres junto ao passeio público (MARINGÁ, 1993).

No ano seguinte, a LC n. 43/1994 suprimiu o anexo IV da LC n. 30/1993, que definia os recuos frontais de três metros nos terrenos parcelados das Glebas A e B, estabelecendo que eles deveriam seguir os mesmos parâmetros da Zona Central, regidos pela LC n. 03/1991, ou seja, os estabelecimentos comerciais estariam dispensados de recuo e os residenciais deveriam abranger o mínimo de 4,00 m. A Lei Complementar n. 46/1994, finalmente, revo-

gou a Lei Complementar n. 03/1991 e estabeleceu novos parâmetros que alteraram o Plano Diretor Novo Centro de Maringá, regido pela Lei Complementar n. 23/1993. Apesar de o nome da área ter sido modificado por esta lei, de Projeto Ágora para Novo Centro de Maringá, a legislação aprovada em 1994 novamente a denominou a área como Zona Especial 1 – Projeto Ágora.

Com relação aos parâmetros urbanísticos, a Lei Complementar n. 46/1994 não os definiu especificamente para a área. Permaneceram vigentes os regulamentos da LC n. 23/1993, o Plano Diretor Novo Centro, com artigos alterados por leis posteriores.

Até o ano de 1993, as obras de rebaixamento da linha férrea, que também eram propostas remanescentes do Projeto Ágora de Niemeyer, não haviam se iniciado. Apesar disso, o terreno do antigo pátio de manobras já poderia ser reurbanizado, tendo em vista que as estruturas ferroviárias que originalmente o ocupavam já haviam sido inauguradas em outros locais da cidade. Além disso, os terrenos que compunham a gleba ferroviária já estavam liberados pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), que já a tinha transferido ao patrimônio da Urbamar em 1991.

É importante ressaltar que esses terrenos foram liberados pela Lei Complementar n. 23/1993 para venda, sem necessidade de um processo de desfetação de interesse público. Tendo isso em vista, no início de 1994, a Urbamar contratou serviços de topografia da área do Novo Centro (por meio da Carta Convite n. 03/1994 e Contrato n. 01/1994) para levantamento topográfico e elaboração de plantas e memoriais descritivos dos lotes que restaram para ser vendidos, considerando que parte deles já havia sido negociada por editais de concorrência e transferida em dação em pagamento. Uma comissão especial para avaliação dos terrenos no Novo Centro foi nomeada pela portaria da Urbamar n. 05/1994. A comissão foi composta por um representante de cada uma das entidades: Câmara dos Vereadores, Sindicato dos Corretores de Imóveis, Urbamar, Universidade Estadual de Maringá (UEM), Prefeitura de Maringá, Associação de Engenheiros e Arquitetos de Maringá (AEAM) e Sin-

dicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis (SECOVI-PR). O relatório da comissão, de agosto de 1994, aponta que um total de 70 lotes foi avaliado, a fim de estabelecer o valor de mercado para sua comercialização. No entanto, entre os anos de 1993 e 1995, nenhum lote no Novo Centro foi vendido, seja por editais de concorrência, seja por alienação direta. Ocorreram apenas dações em pagamento, que serão esclarecidas no decorrer do texto.

O primeiro passo para a concretização das obras de rebaixamento da linha férrea foi a contratação de uma empresa de engenharia para elaboração do “projeto básico para rebaixamento e adequação da via férrea no Novo Centro de Maringá”. O edital de concorrência pública da Urbamar n. 01/1994 decidiu que a empresa vencedora era a Sistema PRI – Engenharia de Planejamento Ltda e os serviços foram acordados pelo Contrato n. 03/1994. Apesar de não constar no contrato, parte do pagamento à empresa foi realizada por dação em pagamento do lote 51-A/B (remanescente), da Quadra 51-A, com 1.265,94m<sup>2</sup>, em 1º de dezembro de 1995 (URBAMAR, 1997).

O projeto abrangeu um trecho da ferrovia rebaixada com três linhas, uma central para cargas e duas laterais para um futuro transporte de passageiros de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). A proposta era: a) a construção de um túnel entre as Avenidas Paraná e São Paulo, no centro da cidade; b) o rebaixamento da linha com trincheira a céu aberto a leste, entre as Avenidas São Paulo e Pedro Taques; c) uma rampa de nivelamento entre as Avenidas Pedro Taques e Tuiuti; e d) outra rampa de nivelamento, a oeste, entre as Avenidas Paraná e 19 de dezembro (SISTEMA PRI, 1994) (ver FIGURA 2).

O edital de concorrência pública da Urbamar n. 02/1994, de abrangência nacional, foi publicado em agosto de 1994 para execução das obras civis de rebaixamento e adequação da via férrea da RFFSA e da área urbana do Novo Centro de Maringá. O edital foi primeiramente adiado, e depois foi anulado, devido a uma série de empresas que recorreram para a sua nulidade. Um dos principais argumentos dos autos de impugnação era sobre a forma de pagamento das empresas vencedoras,

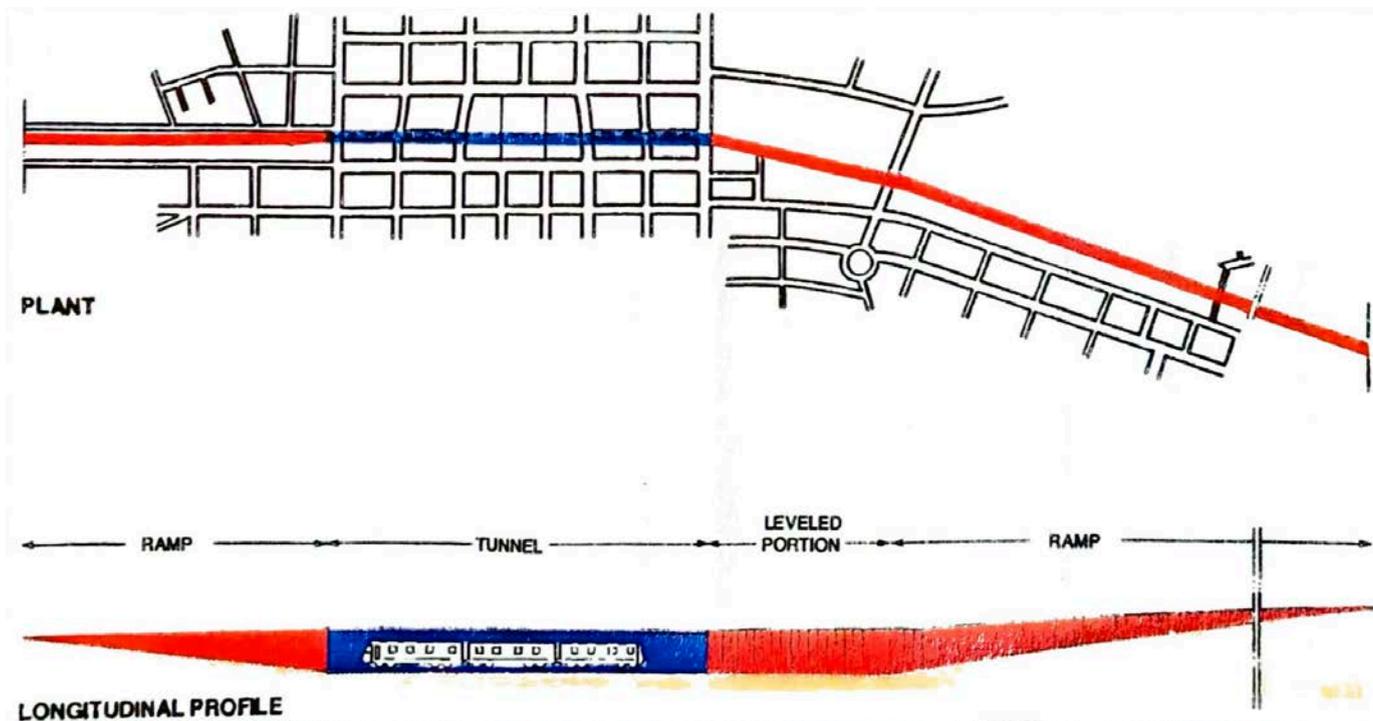


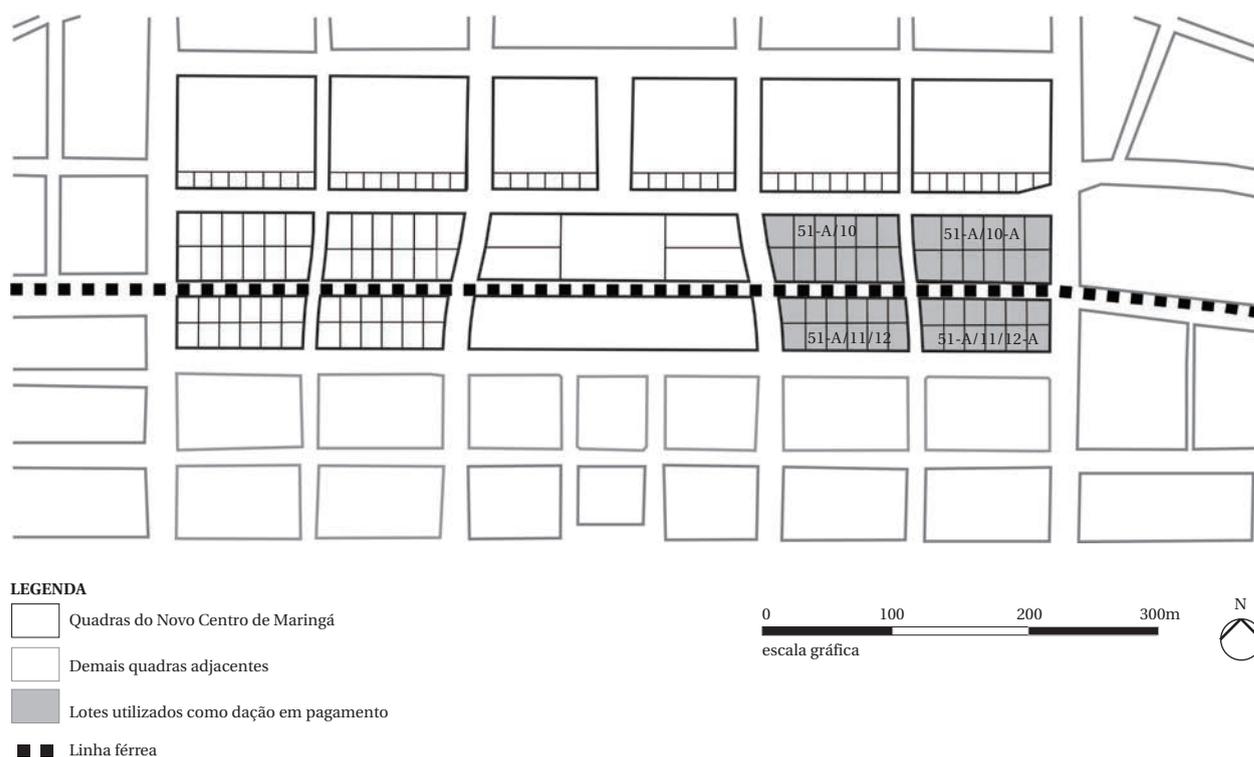
FIGURA 2  
 Construção do túnel,  
 rebaixamento da linha férrea  
 e rampas de nivelamento.

que previa que parte do valor global seria integralizada com terrenos na área. O preço dos terrenos não estava especificado no edital, o que gerou desconfiança das empresas concorrentes devido à possibilidade de flutuação de valores perante o mercado imobiliário. Esse processo resultou na publicação de um novo edital em dezembro desse mesmo ano.

Diferentemente do edital de agosto de 1994, o novo edital, publicado em dezembro, especificou os preços dos terrenos que seriam transferidos por meio de dação em pagamento, permitindo a atualização dos valores por uma fórmula de revisão com variáveis mensais. Participaram da concorrência as seguintes empresas: Construtora Triunfo Ltda; Construtora Sanches Tripoloni Ltda; Cesbe S/A Engenharia e Empreendimen-

tos; Conterpavi Construções Terraplenagem e Pavimentações Ltda; e Hiconci – Hidráulica e Construção Civil Ltda. A empresa vencedora pelo menor preço global foi a Cesbe S/A.

O contrato n. 01/1995 foi firmado entre a Urbamar e a empresa Cesbe s/A para execução das obras civis de rebaixamento e adequação da linha férrea da RFFSA, entre as Avenidas 19 de dezembro e Tuiuti, em um prazo de 18 meses. Do total orçado, mais da metade do valor global (cerca de 57%) seria para a realização do pagamento com dação em terrenos, totalizando 41.527,86m<sup>2</sup> de área no Novo Centro, referentes aos lotes das quadras 51-A/10, 51-A/10-A, 51-A/11/12 e 51-A/11/12-A que já haviam sido subdivididas. Esses terrenos foram transferidos para a empresa nesse mesmo ano (ver FIGURA 3).



Base Cartográfica: Portal Geomaringá (2021) e Maringá (1993)  
Elaboração: Jeanne C. Versari Ferreira

**FIGURA 3**  
Localização dos terrenos  
que foram dados como  
dação em pagamento.

Também foi contratada uma empresa para construir um sistema de escoamento das águas pluviais no Novo Centro, incluindo as águas decorrentes da área central, da porção rebaixada da ferrovia e de parte da Zona 7, no entorno da área. A construtora CR Almeida S/A Engenharia de Obras executou o sistema *tunnelliner*, com tubos de 2,2 m de diâmetro construídos com estruturas metálicas em uma extensão de 1,5 km, desde o cruzamento da Avenida São Paulo com a Av. Bento Munhoz da Rocha até o interior do Parque do Ingá (URBAMAR, 2010).

Com as empresas definidas, no dia 23 de junho de 1995, foi realizado um evento para declarar o início das obras do Novo Centro, com o lançamento da “pedra fundamental” (ver FIGURA 4).

Ainda no ano de 1995, apesar de ter sido previsto um edital de concorrência pública para a venda de terrenos em setembro, o Edital Urbamar Concorrência Pública n. 02/1995, ele foi cancelado por um despacho do então diretor presidente da Urbamar. Nesse despacho, afirmava-se que:

Levando-se em linha de estima que a Empresa vencedora da licitação já vem promovendo a venda dos seus terrenos localizados no “Novo Centro” e considerando-se que a referida venda, com critérios mais flexíveis que a “Concorrência Pública” venha a se tornar uma prejudicial aos interesses da Urbanização de Maringá S/A, **CANCELO** a licitação marcada para o dia 7.11 do corrente. (URBAMAR, 1995, n.p., **negrito do autor**).



FIGURA 4  
Início das obras de  
rebaixamento da linha férrea  
em 23 de junho de 1995.

Nesse mesmo período, a Urbamar promoveu a divulgação da venda dos terrenos e do início das obras de rebaixamento em diversas mídias e escalas de abrangência, tais como folder de vendas<sup>2</sup>, propagandas em VT de televisão de rede local e nacional e jornais de divulgação nas cidades de Maringá, Londrina, entre outras.

Em 1996, a Urbamar abriu novamente um edital de concorrência pública (n. 01/1996) para avenida de terrenos no Novo Centro. Foram três lotes vendidos na Quadra 51-A: os Lotes 51-A/A-2, com 959,96m<sup>2</sup>, 51-A/C, com 847,53m<sup>2</sup> e 51-A/C-1, com 939,60m<sup>2</sup>. Os últimos dois foram comprados pela empresa Transporte Coletivo Cidade Canção Ltda, atual concessionária do transporte coletivo em Maringá.

Outra ação importante relacionada aos terrenos da área foi a Lei n. 4.222/1996, que autorizou a Urbamar a realizar um pagamento através de dação de terrenos na Gleba C, na porção central do Novo Centro (Lotes 2 e 4 da Quadra 51-A/4 e Lotes 1 e 3 da Quadra 51-A/5/7), para quitar um empréstimo realizado pelo município de Maringá com o Banco do Estado do Paraná S/A (Banestado), questões que serão exploradas no próximo tópico deste capítulo. A legislação não especifica se havia alguma relação com as obras nessa área, mas é importante lembrar que isso não era necessário, tendo em vista que a LC n. 23/1993 permitiu a realização de operações com as terras da Urbamar e qualquer entidade de administração do município. Esses terrenos, portanto, não foram transferidos imedia-

tamente para o Banestado, mas foram incluídos como hipoteca dos empréstimos realizados pela Urbamar, conforme as escrituras desses lotes.

No mesmo dia de aprovação da Lei n. 4.222/1996, uma outra legislação foi aprovada, a Lei Complementar n. 156/1996. Esta lei substituiu o artigo que abordava justamente a utilização dos terrenos da Urbamar, acrescentando a frase que destacamos no trecho a seguir:

Art. 9º - A URBAMAR utilizará seus terrenos, atendidas as obrigações com a Rede Ferroviária Federal S/A, para cobrir gastos de projetos, obras de rebaixamento e cobertura de linha férrea, para vendê-los, dá-los em pagamento ou em garantia de seus contratos, bem como do Município e de seus órgãos autárquicos, **podendo, ainda, repassar a esses as receitas advindas de seus compromissos** (MARINGÁ, 1996b, n. p., grifo nosso).

Desse modo, percebemos que essa sequência de legislações aprovadas contribuiu para o empoderamento da Urbamar S/A, ao mesmo tempo em que flexibilizou e legitimou a venda dos lotes para a produção do espaço voltado ao mercado imobiliário, em detrimento dos espaços públicos e coletivos.

### **Inaugurações e tentativas de viabilização financeira das obras**

No último ano do mandato de Said Felício Ferreira (1993-1996), foi inaugurado o túnel de escoamento das águas pluviais. Além disso, as obras de urbanização haviam se iniciado com o rebaixamento dos trilhos da ferrovia nas glebas centrais e com a construção de túneis ferroviários entre a Avenida Paraná e a Avenida Pedro Taques. Para simbolizar esse momento, como uma entrega parcial, a Urbamar divulgou uma Carta Convite (n. 01/1996) em novembro para execução de um monumento, “tipo obelisco”, no terreno central do Novo Centro. O projeto foi realizado pelo arquiteto maringense Claudinei Vecchi e a obra foi executada pela empresa Catamarã Engenharia e Empreendimentos LTDA. Segundo consta na coluna “Símbolos Culturais” da Secretaria de Cultura

de Maringá, no dia 27 de dezembro de 1996, foi realizado em evento de inauguração parcial do Novo Centro com a entrega do obelisco.

A gestão de Jairo Gianotto (1997-2000) manteve a lógica de inaugurações de obras no Novo Centro. Apesar de Grzegorzyc (2000) demonstrar que era prática comum administrações novas abandonarem as obras de seus antecessores, o mesmo autor afirmou que as obras no Novo Centro não foram abandonadas por nenhuma administração, pois houve apenas paralisações temporárias. Tanto que, segundo o autor, em um dos seus primeiros pronunciamentos, o novo prefeito preferiu que seriam necessários mais R\$ 5,8 milhões para concluir a obra, além da venda dos terrenos, avaliados por R\$ 11 milhões.

Assim, Jairo Gianotto concluiu algumas obras que haviam sido iniciadas pelo seu antecessor, como a construção dos viadutos sobre a Avenida Paraná e as ruas Piratininga e Basílio Saltchuk, além de iniciar e finalizar a construção do viaduto sobre a Avenida Pedro Taques (GRZEGORCZYK, 2000). A essas obras, algumas concluídas e outras não concluídas na administração de Jairo Gianotto, segundo o mesmo autor, soma-se a ligação entre a avenida projetada no Novo Centro e a Avenida Bento Munhoz da Rocha Neto.

Ainda em 1997, ocorreram alterações em contratos da Urbamar por meio de aditivos e mudanças na legislação da área do Novo Centro. Com relação às alterações contratuais, destacamos dois aditivos no contrato n. 01/1995, firmados com a Cesbe S/A, sendo que: no primeiro aditivo estabeleceu-se que o prazo de 18 meses para entrega das obras estipulado fosse alterado para 24 meses, e, no segundo aditivo, foram acrescentados 24,95% do orçamento inicial, totalizando um acréscimo de R\$ 5.415.901,72 (cinco milhões, quatrocentos e quinze mil, novecentos e um reais e setenta e dois centavos). Além disso, foi estabelecido um novo prazo para entrega das obras, com ampliação de 12 meses a partir de julho de 1997.

Sobre as mudanças legislativas, ocorreu a aprovação da Lei Complementar n. 194/1997, que revogou as Leis Complementares n. 30/1993 e n. 43/1994 e substituiu o a Planta de Parcelamento

do Solo constante no anexo 1, da Lei n. 23/1993 que significou alterações no parcelamento do solo na área do Novo Centro com subdivisão da gleba central em duas quadras e oito lotes.

Como outro capítulo desse livro demonstrou<sup>3</sup>, parte dos recursos para realização das obras foi viabilizada ou pela venda de terrenos na área do Novo Centro ou pela dação em pagamento para as empresas contratadas. Mas além dos recursos provenientes dessas alienações, outras fontes devem ser destacadas. Foram realizados financiamentos junto ao Banco do Estado do Paraná (Banestado) com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e ao PARANACIDADE (Programa Paraná Urbano 1), com montantes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Um desses empréstimos foi realizado no ano de 1997, no valor de R\$5.000.000,00 (cinco milhões de reais) com o Banestado (Contrato 1503514-6). O empréstimo venceu em janeiro de 1998 sem ser quitado e tal dívida foi renegociada. Em setembro do mesmo ano, novamente sem conseguir quitar o empréstimo, a Urbamar decidiu oferecer terrenos de sua propriedade e do Município como dação em pagamento. A Lei Ordinária n. 4.716/1998 autorizou essa transação. Em 30 de novembro de 1998, uma escritura pública foi criada para dação dos seguintes terrenos: Lote 3, faixa terras destacada 51-A/3 e Lote 1 Quadra 51-A/4, lotes que estavam de posse do município, e Lote 2, Quadra 51-A/4 (propriedade da Urbamar). Ainda assim, restou o valor de R\$5.480.318,23 (cinco milhões, quatrocentos e oitenta mil, trezentos e dezoito reais e vinte e três centavos), sendo o valor atualizado de R\$5.504.869,40 (cinco milhões, quinhentos e quatro mil, oitocentos e sessenta e nove reais e quarenta centavos) a ser pago dessa dívida.

É importante retomar que, em 1996, a Lei n. 4.222/1996 já havia aprovado essa possibilidade de dação em pagamento para parte desses terrenos citados. Assim, com parte do valor devido amortizado, foi estabelecida uma nova escritura pública de constituição de garantia hipotecária do valor restante, com hipoteca de garantia do lote n. 3 da

quadra 51-A/4, situado na Gleba C, central, com vencimento em março de 1999 (Contrato 1949.673-3). Novamente foi necessário realizar a dação em pagamento desse terreno pelo não pagamento da dívida com o Banestado. Parte foi amortizada e o restante de R\$4.296.030,00 (quatro milhões, duzentos e noventa e seis mil e trinta reais) foi renegociado em 60 meses (Contrato 202.7805-1). Portanto, até o final de 1999, três dos cinco terrenos da Gleba C, central, haviam sido transferidos para o Banestado (URBAMAR, 2001b) (ver FIGURA 5 e QUADRO 1).

Uma observação importante a respeito desses terrenos, dos quais foram realizadas dações em pagamento, é que, conforme consta no registro do imóvel (matrícula 70.112) no ano de 1999, os lotes 1 e 2 da quadra 51-A/4, situados na Gleba C central<sup>4</sup>, foram vendidos pelo Banestado à empresa Center Towers Administração e Empreendimentos LTDA. Naquele momento, a empresa era representada pelos sócios Pedro Martinhago, Angelo César Correia Pinheiro, Hissao Hirose e Márcio Teles da Silva (MARINGÁ, 2003).

Ainda em 1998, outros recursos foram levantados do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FDU, por meio de uma parceria entre a Secretaria do Estado do Desenvolvimento Urbano – SEDU e o município de Maringá (Convênio 113/98-PM-SDU). Um montante de R\$6.906.860,75 (seis milhões, novecentos e seis mil, oitocentos e sessenta reais e setenta e cinco centavos) foi utilizado para quitar dívidas com a empresa Cesbe S/A, contratada para a execução das obras civis de rebaixamento e adequação da linha férrea da RFFSA entre as avenidas 19 de dezembro e Tuiuti. A referida empresa havia paralisado as obras, devido a uma suspensão administrativa contratual do dia 01 de outubro de 1997 por falta de recursos para bancá-las, mas, ao assinar novos termos contratuais, em 1999, a empreiteira retomou as obras. Tais termos foram acordados pelo III aditivo ao contrato n. 01/1995, que previu que o pagamento à empreiteira seria realizado com os recursos do convênio a que nos referimos anteriormente (SECRETARIA DO ESTADO DO DESENVOLVIMENTO URBANO, 1998).

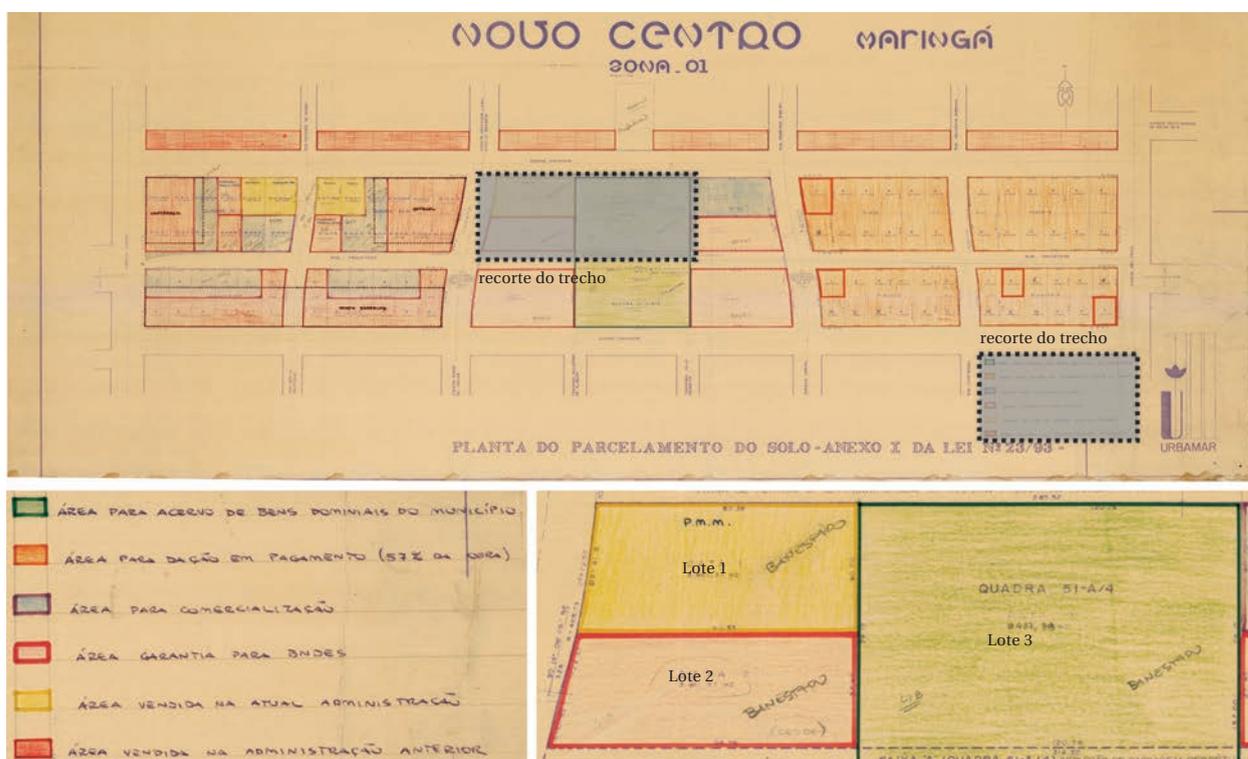


FIGURA 5  
Estudos das transações financeiras e proprietários a partir do mapa de parcelamento do Anexo I da Lei n. 194/1997, destaques em pontilhado dos lotes que foram dados em dação ao Banestado e da legenda do mapa.

| Agentes financeiros           | Contrato   | Valor contratado   | Data do contrato | Vencimento |
|-------------------------------|------------|--|------------------|------------|
| Banco do Estado do Paraná S/A | 1350697-4  | R\$1.894.702,00<br>(um milhão oitocentos e noventa e quatro mil, setecentos e dois reais)                                  | 27/02/1996       | 27/02/1997 |
| Banco do Estado do Paraná S/A | 1350706-7  | R\$380.000,00<br>(trezentos e oitenta mil reais)   | 06/12/1996       | 05/01/1997 |
| Banco do Estado do Paraná S/A | 1350625-7  | R\$1.150.000,00<br>(um milhão, cento e cinquenta mil reais)  | 19/12/1996       | 18/01/1997 |
| Banco do Estado do Paraná S/A | 1547-4     | R\$4.000.000,00<br>(quatro milhões de reais)   | 26/12/1996       | 15/01/2000 |
| Banco do Estado do Paraná S/A | 150.3514-6 | R\$5.000.000,00<br>(cinco milhões de reais)  | 08/08/1997       | 05/01/1998 |
| Banco do Estado do Paraná S/A | 1949.673-3 | R\$5.504.869,42<br>(cinco milhões, quinhentos e quatro mil, oitocentos e sessenta e nove reais e quarenta e dois centavos) | 30/11/1998       | 30/03/1999 |
| Banco do Estado do Paraná S/A | 202.7805-1 | R\$4.296.030,09<br>(quatro milhões, duzentos e noventa e seis mil e trinta reais e nove centavos)                          | 20/07/1999       | 20/06/2004 |

QUADRO 1  
Empréstimos da Urbamar entre 1996 e 1997.

No ano de 1999, com as obras de rebaixamento da linha férrea retomadas pela empresa Cesbe S/A e com a discussão da necessidade de implantação de um novo eixo de mobilidade sobre a laje do túnel ferroviário na área do Novo Centro, a Urbamar realizou uma licitação por meio da Carta Convite n. 001/1999, datada de novembro deste ano. A Carta Convite previa a elaboração do estudo preliminar e anteprojeto de um eixo de transportes sobre a linha subterrânea da estrada de ferro, que serviria como um novo eixo de transportes urbano, com extensão inicial aproximada de 1,6 km e caixa viária de 30 metros. Além disso, deveriam ser entregues também o projeto de execução, o detalhamento, as especificações e a coordenação e consolidação dos projetos complementares desse eixo de transportes. A Carta Convite previa, ainda, um anteprojeto de um centro multifuncional para as quadras centrais da cidade, englobando terrenos ocupados pela antiga rodoviária e atualmente pelo terminal intermodal. Empresas participantes: a) MF ARQUITETURA PLANEJAMENTO e OBRAS LTDA; b) MCA – MANOEL COELHO ARQUITETURA e DESIGN; e c) J.G. ARQUITETURA S/C LTDA. A última foi a vencedora, com um orçamento de R\$120.000,00 (cento e vinte mil reais). O contrato de prestação de serviços n. 01/1999 foi firmado entre o arquiteto curitibano João Guilherme Dunin e a Urbamar. O arquiteto apresentou, nesse mesmo ano, o estudo preliminar para o eixo de transportes, que culminaria posteriormente nas obras para construção da Avenida Horácio Raccanello Filho.

### **O arcabouço legal para viabilização do Novo Centro**

No que se refere às questões legislativas, o ano de 1999 presenciou uma série de iniciativas do Executivo municipal que visavam dar ainda mais autonomia à Urbamar para buscar recursos. Foram três mensagens de lei que tinham objetivos conectados entre si, as mensagens n. 089/1999, n. 090/1999 e a n. 100/1999, que detalhamos a seguir. A Mensagem de Lei n. 089/1999 foi encaminhada à Câmara Municipal com uma proposta de alteração da Lei Orgânica do Município a fim de autorizar que as entidades de Administração Indireta,

nas quais a Urbamar estava incluída, pudessem celebrar convênios e financiamentos, além de arrecadar contribuições de melhoria. Essa era uma estratégia para que a Urbamar pudesse executar operações de crédito para as obras, sem a necessidade de passar pela aprovação do Município. Essa emenda à Lei Orgânica do Município, de n. 32/1999, foi aprovada em 24 de novembro de 1999. Juntamente com a mensagem de lei anterior, em que se buscava dar autonomia para a Urbamar realizar operações de crédito, foi enviada uma outra proposta que legitimaria a primeira, a de n. 090/1999, com um projeto de lei que previa a alteração das atribuições da empresa de economia mista. Nessa mensagem, afirma o então prefeito Jairo Morais Gianotto:

Pretendo, com esta implementação dos objetivos da URBAMAR, viabilizar, inicialmente, várias oportunidades a essa sociedade para angariar recursos destinados à execução de obras em nosso município. A URBAMAR será, assim, utilizada como mais um canal de recursos destinados a investimentos em obras e serviços para nosso município. (MARINGÁ, 1999d, p. 1).

A Lei n. 314/1999 foi aprovada em 5 de novembro de 1999 e incluiu as propostas do Executivo municipal ao Estatuto Social da Urbamar. O Estatuto original havia sido aprovado pela Lei n. 1.978/1985. Após essas alterações, a Urbamar poderia atuar com atribuições elencadas a seguir. Dos incisos V a XI, destacados em negrito, estão os acréscimos do ano de 1999. Percebe-se que se buscou definir, com maior precisão, o que, de fato, a Urbamar poderia realizar, pois tais incisos detalham os anteriores:

I - contratar planos urbanísticos, estudos e projetos de urbanização, com vistas à remoção e transferência do complexo ferroviário existente;

I - Efetuar operações de crédito às atividades para as quais é criada, “ad referendum” da Câmara Municipal (Redação dada pela Lei nº 1998/1986 por arrastamento da Lei nº 2252/1987);

II - promover o planejamento e elaboração de projetos relacionados a área, atendo-se

às normas da Legislação vigente;

II - promover o planejamento e elaboração de projetos, relacionados a área, obedecendo, o disposto na Lei nº 1736/84 de 13 de abril de 1984. (Redação dada pela Lei nº 1998/1986);

III - promover o aproveitamento de terras pertencentes ao projeto, ou que tenham sido adquiridas para tal finalidade, pela Sociedade;

III - celebrar convênios, consórcios, contratos ou acordos com entidades de direito público ou privado, remetendo cópia dos mesmos ao Legislativo Municipal. (Redação dada pela Lei nº 1998/1986);

III - Celebrar convênios, consórcios, contratos ou acordos com entidades de direito público ou privado, “ad referendum” da Câmara Municipal (Redação dada pela Lei nº 1998/1986 por arrastamento da Lei n. 2252/1987);

IV - promover a incorporação por si ou por contrato, de bens imóveis e de projetos a ele referentes, de iniciativa da Sociedade, para os fins estabelecidos nos incisos anteriores;

V - a arrecadação das contribuições de melhoria decorrentes de obras de infraestrutura urbana e serviços que executar (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 314/1999);

VI - captação e aplicação de recursos financeiros no processo de desenvolvimento do Município de Maringá (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 314/1999);

VII - a elaboração de projetos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 314/1999);

VIII - a elaboração de projetos e programas de infraestrutura urbana (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 314/1999);

IX - a execução, direta ou por empreitada, com recursos próprios, transferidos ou por financiamento, de serviços de pavimentação e obras civis, de serviços públicos ou realização de obras públicas (Redação acrescida

pela Lei Complementar nº 314/1999);

X - a prestação de assistência, assessoria e consultoria técnicas a pessoas de direito público e privado (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 314/1999);

XI - a promoção e execução de estudos, projetos, pareceres e planos setoriais para criação, implantação e desenvolvimento de processos, visando à delegação, concessão e permissão de serviços e bens públicos. (URBAMAR, 1999, n. p.).

Finalmente, por meio da terceira Mensagem de Lei, de n.100/1999, de 9 de novembro de 1999, o prefeito Jairo Gianotto propôs a inclusão de novas finalidades para a Urbamar, alterando a Lei n. 1.934/1985. Primeiramente, a lei previa uma única finalidade para a empresa: viabilizar a remoção e transferência do complexo ferroviário existente. Apesar das atribuições da Urbamar terem sido aprovadas por outra mensagem de lei, a mudança de finalidades da empresa não foi aprovada. As finalidades da Urbamar seriam modificadas somente em 2011, com a Lei n. 9.054/2011. A proposta era acrescentar as seguintes atribuições:

II – a execução, direta ou por empreitada, com recursos próprios, transferidos ou por financiamento, de serviços de pavimentação e obras civis, de serviços públicos ou realização de obras públicas;

III – arrecadar contribuições de melhoria decorrentes de obras de infraestrutura urbana e serviços que executar. (MARINGÁ, 1999e).

Como observamos, essas alterações legislativas permitiram uma maior autonomia da atuação da Urbamar no levantamento de recursos para a execução das obras do Novo Centro. Mas é importante sinalizar que o município continuaria a prestar garantias em nome da Urbamar. Isso é evidente quando se constata a aprovação da Lei n. 4.833/1999 e Lei n. 4.945/1999. A primeira, de julho de 1999, autoriza o município de Maringá a assumir o pagamento de operações de crédito efetuadas pela empresa de economia mista junto ao BNDES. A segunda lei, de dezembro desse mesmo ano, generalizou essa situação, ao permitir que o poder Executivo municipal garantisse fi-

nanciamentos realizados pela Urbamar junto a entidades bancárias do Sistema Financeiro Nacional num prazo de até 15 anos, e em um valor total de R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais). Essas garantias municipais seriam compostas, entre outros recursos, por parcelas de quotas do Fundo de Participações dos Municípios e do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Produção de Serviços de Transportes Interestadual e de Comunicações (ICMS).

As discussões acerca das legislações também abrangeram aspectos relacionados à produção do espaço no Novo Centro, e não somente de atribuições ou finalidades da Urbamar. É importante lembrar que, nesse ano de 1999, foi aprovada a Lei Complementar n. 331/1999, que definiu Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo, compondo o Plano Diretor de 2000 (ver QUADRO 2). Essa lei definiu que a área do Novo Centro seria denominada Zona Especial 1: Novo Centro, que permanecia subdividida entre as Glebas A, B e C. Destacamos que, dentre os parâmetros de ocupação do solo, nos chama atenção o coeficiente de aproveitamento, o qual era definido em lei como o maior da cidade, igual a 6 vezes à área do terreno, sem necessidade de pagamento de Outorga Onerosa, que seria cobrada somente com o aumento do gabarito. No caso da Gleba C, não havia essa restrição, sendo o coeficiente livre, podendo também atingir a cota máxima de altura.

## A retomada das inaugurações

Retomando as inaugurações, no final do ano de 1999, no dia 21 de dezembro, foi realizado um evento municipal para a entrega do túnel ferroviário (ver FIGURA 6). O prefeito Jairo Gianotto fez um passeio com a maria-fumaça para simbolizar esse momento. No entanto, apesar de terem sido inauguradas, tais obras somente seriam finalizadas no ano de 2000 pela empresa Cesbe S/A.

Com o trecho do túnel inaugurado, em 2000 foram solicitados recursos ao Ministério dos Transportes para o rebaixamento do leito da ferrovia nas avenidas Tuiuti e 19 de dezembro. No projeto original, tanto entre as avenidas Paraná e 19 de dezembro quanto entre as avenidas Pedro Taques e Tuiuti, rampas de nivelamento acomodariam a ferrovia e a proposta era de rebaixá-las, eliminando as passagens em nível dos trens. No entanto, a gestão de Jairo Gianotto (1997-2000) encerrou sem ter conseguido tais verbas para a elaboração do projeto executivo do prolongamento do rebaixamento da linha férrea nos trechos citados. As tentativas irão continuar no ano seguinte, na gestão de José Cláudio Pereira Neto e João Ivo Caleffi, quando, finalmente em 2002, é celebrado o Convênio DIT/DNIT n. 060/2002, entre a prefeitura e o Ministério dos Transportes, para transferência de recursos para a elaboração desse projeto.

| Zonas | Dimensão mínima de lotes meio de quadra/esquina testada (m) /área (m <sup>2</sup> ) | Alt. máx. edificação (m)         | Coeficiente máximo de aproveitamento (un.) | Taxa máxima de ocupação do lote (%) | Afastamento mínimo das divisas – referente ao número de pavimentos (m) |  |      |      |      |        |                      |               |   |
|-------|---|----------------------------------|--|-------------------------------------|--|--|------|------|------|--------|----------------------|---------------|---|
|       |   |                                  |  |                                     | Frontal  | Laterais                                 |      |      |      | Fundos |                      |               |   |
|       |   |                                  |  |                                     |  | ≤ 2 pav. s/ abertura                     | ≤ 8  | ≤ 15 | ≤ 20 | > 20   | ≤ 2 pav. s/ abertura | > 2           |   |
| ZE 1* | A   | Conforme projeto de parcelamento | Cota 610, c/out.**                         | 6                                   | Térreo 90  | 3  | zero | 3,5  | 5    | 6      | 7                    | s: dispensado | 5 |
|       | B   |                                  | Cota 650                                   |                                     | Sobre-loja 90  |  |      |      |      |        |                      |               |   |
|       | C   | Cota 650                         | -  | Torre 90                            | 3  | Até 4 pavimentos: dispensado<br>Torre: 6 |      |      |      |        |                      |               |   |

\* ZE: Zona Especial 1  
\*\* Com cobrança do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir

QUADRO 2  
Parâmetros de ocupação do solo Lei 331/1999.



FIGURA 6  
Inauguração do túnel  
ferroviário em dezembro  
de 1999.



FIGURA 7  
Estacionamentos municipais regulamentados  
em terrenos do novo centro.

No último ano da gestão de Jairo Gianotto, duas leis municipais relacionadas à área do Novo Centro são merecedoras de destaque, considerando a incidência direta na ocupação do espaço urbano em questão: as leis n. 5.162/2000 e n. 5.296/2000.

A Lei n. 5.162/2000 determinou a utilização dos terrenos do Novo Centro, cuja posse era da prefeitura, como áreas de estacionamento municipal regulamentado. Essa aprovação resultou na impermeabilização de tais terrenos, sem a previsão de espaços de sombra ou de descanso nesses sítios. Parte desses terrenos permanece com a mesma utilização até os dias de hoje, como é o caso do estacionamento ao lado do Terminal Urbano Said Felícia Ferreira (ver FIGURA 7).

A Lei n. 5.296/2000 autorizou a venda de outros terrenos de propriedade da Urbamar: os lotes de terras 51-A/A - remanescente; 51-A/A-3; 51-A/A-5; 51-A/C-2; 51-A/C-3; e 51-A/C-4. Essas terras totalizavam, juntas, mais de 5.000,00 m<sup>2</sup>. Os recursos que seriam adquiridos com a venda de tais terrenos, diferentemente das vendas anteriores realizadas pela Urbamar, não seriam utilizados para cobrir os custos das obras do Novo Centro, mas para quitar contrapartidas da referida empresa na participação de obras de pavimentação asfáltica e infraestrutura urbana de outros bairros de Maringá.

### **Rediscutindo a reurbanização do Novo Centro: o arranjo final de implementação da política de intervenção urbana**

#### ***O protagonismo do CODEM***

No primeiro ano da gestão de José Cláudio Pereira Neto e de seu vice João Ivo Caleffi (2001-2004)<sup>5</sup> foi estabelecida uma comissão criada pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (CODEM)<sup>6</sup> para repensar duas áreas da cidade, o Novo Centro de Maringá e o aeroporto Gastão Vidigal. A primeira área, como desenvolvido ao longo dos textos deste livro, já estava em pleno processo de transformação, e grande parte dos terrenos, inclusive na Gleba C central, já havia sido alienada a agentes privados. Com relação

ao segundo terreno público, de propriedade da União naquele momento, seria discutida sua nova ocupação, tendo em vista a transferência do aeroporto para outra área da cidade. A partir disso, a comissão tinha como principais objetivos:

[...] realizar estudos, promover discussões com a comunidade sobre restrições, alternativas e sugestões por esta apresentadas, objetivando a formulação de propostas alternativas de uso e ocupação do solo das áreas do “Novo Centro” e do “Aeroporto Atual”, para apreciação e deliberação do Poder Executivo Municipal. (CODEM, 2001b, n.p).

Essa comissão deveria ser composta por 24 membros. Ao poder público municipal foram designadas cinco vagas. O Codem teve direito a dois representantes. Outras quatro cadeiras foram atribuídas à representação dos setores comercial e industrial. As demais treze cadeiras foram distribuídas a entidades e sindicatos ligados à arquitetura, urbanismo e construção civil, incluindo uma vaga para indicação da Universidade Estadual de Maringá. Foi atribuída a essa comissão o levantamento das questões jurídicas, de uso e ocupação do solo nas duas áreas em estudo e a elaboração de propostas de viabilidade econômica, financeira, orçamentária e técnica. Sinalizou-se que tais propostas deveriam ser discutidas com a comunidade “para submetê-las ao Plenário do CODEM” (CODEM, 2001b, n.p.).

As reuniões da Comissão Novo Centro/Aeroporto foram realizadas entre abril e agosto de 2001 e, após esse período, foi realizada uma audiência pública no dia 19 de setembro de 2001 para divulgar o resultado das discussões. Entre as principais pautas discutidas ao longo desse período sobre o Novo Centro estavam: a) a situação dos lotes do Novo Centro, incluindo os terrenos que já haviam sido vendidos, os que possuíam impedimentos legais, pendências judiciais, ou que foram oferecidos como garantia a empréstimos; b) a desafetação de parte da Avenida Tamandaré para implantação do eixo de transportes sobre a laje do túnel ferroviário; e c) as possíveis modificações nos parâmetros de uso e ocupação vigentes para a área naquele momento com a Lei Complementar n. 23/1993 e

suas alterações. A seguir destacamos algumas das principais reuniões (CODEM, 2001a).

Na segunda reunião, realizada no dia 3 de maio de 2001, foi apresentado o projeto da Urbamar para a avenida Leste-Oeste, elaborado pelo arquiteto curitibano João Guilherme Dunin para transformar a Rua Projetada (sobre a laje do túnel ferroviário) em Avenida, proposta que deveria desafetar parte de uma das vias da Avenida Tamandaré, devido ao necessário alargamento daquela caixa viária.

Em uma reunião posterior, no dia 21 de maio de 2001, estiveram presentes membros da Câmara e outros convidados, como Ricardo Barros, que, naquele momento, era deputado federal. O deputado fez uma apresentação sobre o Projeto Ágora na ocasião. Nesse dia foi definida a criação de dois grupos de estudo para analisar as propostas da Urbamar: um para as questões viárias e outro posterior para as questões de uso e ocupação do solo e legislação. Na quarta reunião realizada pela Comissão Novo Centro-Aeroporto, em 2 de junho de 2001, foram apresentados os estudos dos grupos responsáveis por analisar a proposta da Urbamar para o eixo viário expresso no Novo Centro. Foi decidido por unanimidade que seria construída a Avenida sobre o túnel ferroviário.

Já no quinto encontro da comissão, em 13 de junho de 2001, houve a participação do então presidente do CODEM, Carlos Walter Martins Pedro. Nessa ocasião, ele informou que as decisões da comissão e as propostas para o Novo Centro e aeroporto deveriam, primeiramente, ser aprovadas pela plenária do CODEM para depois serem apresentadas à Câmara Municipal e à população por meio de audiência pública. Ou seja, o CODEM seria o protagonista no processo de planejamento dessa área da cidade, já que necessariamente as decisões sairiam da sua plenária. Nessa mesma reunião, foram apresentados os resultados do grupo de estudos sobre a quadra central do Novo Centro, que decidiu pela não retomada dos lotes 1 e 2 da quadra 51-A/4 por parte do município. Lembremos que esses lotes haviam sido adquiridos pela empresa “Center Towers Administração e Empreendimentos LTDA” em 1999.

A sétima reunião, no dia 12 de julho de 2001, con-

tou com uma explicação acerca dos parâmetros de uso e ocupação em vigor no Novo Centro, regidos pela Lei n. 23/1993, tais como os altos coeficientes de aproveitamento, quais sejam: seis para as glebas A e B, podendo chegar ao coeficiente oito e três décimos com benefícios e, no caso da Gleba C, coeficiente de cinco. O arquiteto José Vicente Socorro foi quem fez um histórico:

[...] os critérios que nortearam a esta configuração a saber: 1) tornar a área do Novo Centro um marco urbanístico diferenciado dos padrões existentes; 2) que a atual lei 23/93, com seus benefícios de uso e ocupação, visaram um maior valor de mercado para os terrenos tendo em vista a necessidade de viabilizar recursos financeiros, com a venda dos lotes, para a execução do rebaixamento da ferrovia na área central, mas que isto foi passado [*sic*] e que alguns conceitos poderão, com muito critério, serem revistos. (CODEM, 2001a, n. p.).

Por fim, na oitava e última reunião da comissão, no dia 06 de agosto de 2001, foram discutidas as questões sobre o embasamento do Novo Centro e foram aprovadas as propostas do Grupo de Estudos de Uso e Ocupação do Solo no Novo Centro. Dentre os pontos acordados, salienta-se um que, considerando que somente os lotes 1 e 2 (quadra 51-A/4) da Gleba C eram privados, na linha oposta do que foi recomendado pelo primeiro grupo de estudos no quinto encontro da comissão, indicava que o poder público adquirisse tais terrenos para a construção de equipamentos sociais e culturais. Uma audiência foi realizada no dia 19 de setembro de 2001 para apresentação dos resultados da Comissão Novo Centro Aeroporto, cuja pauta era a apresentação das modificações a serem efetuadas na Lei Complementar n. 23/1993 e suas alterações. No entanto, a audiência girou em torno da discussão sobre a desapropriação ou não dos lotes 1 e 2, conforme consta nas atas. Nessa ocasião, foi apresentada pelo representante da empresa dona do terreno, o advogado Paulo Roberto de Souza, um abaixo-assinado com 5.000 assinaturas pela não desapropriação dos imóveis na Gleba C (URBAMAR, 2001a).



FIGURA 8  
Novo centro em 2003.

### ***A retomada da ocupação e a verticalização***

As decisões da Comissão Novo Centro/Aeroporto culminaram na aprovação, no final do ano de 2001, da Lei Complementar n. 416/2001, que revogou a Lei n. 23/1993 e estabeleceu novos parâmetros de uso e ocupação da área do Novo Centro. Nessa lei foi aprovada a desafetação de faixa da Avenida Tamandaré para ampliação da caixa viária sobre o túnel subterrâneo e criação da atual Avenida Horácio Racanello. Entre as principais alterações que incidiram sobre a produção do espaço está a definição de uma altura máxima para as edificações (Cota 610 para as Glebas A e B e C), parâmetro que era livre na Lei n. 23/1993. Os coeficientes de aproveitamento continuaram os mesmos (6,0 para as Glebas A e B e 5,00 para Gleba C), mas foram definidos como máximos<sup>7</sup>. No entanto, posterior-

mente, a Lei Complementar n. 574/2005 aprovou a concessão de incentivo construtivo<sup>8</sup> para as Glebas A e B, para que as edificações pudessem ultrapassar os coeficientes previstos na Lei n. 416/2001 até a cota máxima de altura permitida. Portanto, podemos afirmar que aqueles parâmetros definidos como coeficientes de aproveitamento na lei de 2001, na verdade, tornaram-se parâmetros básicos e o que limitaria o potencial construtivo seria, de fato, a cota de altura máxima.

Pode-se dizer que essas leis refletem em parâmetros finais para implementação da reurbanização do Novo Centro e desenvolvimento imobiliário da área, tendo em vista que, antes desse período, a área estava vazia e que, daí em diante, edifícios verticalizados começarão a ser construídos<sup>9</sup>, explorando o máximo do potencial construtivo



FIGURA 9  
Novo centro em 2005.

aprovado. Em 2003, o primeiro edifício começou a ser construído na Avenida João Paulino Vieira Filho. Trata-se de uma edificação de baixa altura com embasamento e 2 pavimentos (ver FIGURA 8) e cujo habite-se foi aprovado em julho desse ano. Na imagem aérea de 2005, pode-se observar a construção do edifício empresarial New Towers Plaza na Gleba C central, o que esgotou as possibilidades de retomada desse terreno ao interesse público (ver FIGURA 9).

Para finalizarmos essa retomada histórica, é importante pontuar outros momentos importantes da urbanização do Novo Centro na década de 2000. Durante esse período foram inauguradas obras importantes para a estruturação da área, como o terminal de transporte coletivo que ocupou parte da Gleba C de 2004 até 2017, quando

foi substituído pelo novo Terminal Urbano Said Felício Ferreira, inaugurado no final de 2019<sup>10</sup>. No dia 06 de agosto de 2006, a Avenida Horácio Racanello, o eixo expresso sobre o túnel ferroviário, foi aberta à circulação. A abertura desse eixo viário seria a última ação pública para reurbanização da área<sup>11</sup>. A partir de então, a incorporação imobiliária privada tomou as rédeas da produção do espaço, resultando em um cenário de densificação e verticalização, cujo modelo urbanístico nem mesmo os agentes imobiliários locais querem reproduzir, tal como apontou outro capítulo desse livro<sup>12</sup>.

O período que se estende entre as décadas de 1990 e 2000 foi decisivo para a consolidação do arcabouço legislativo e a pactuação entre os interesses imobiliários locais e a administração municipal,



FIGURA 10  
Novo Centro em 2009.

representada pela Urbamar. Esse processo resultou na produção do espaço construído e na paisagem urbana que observamos hoje no Novo Centro. A área apresenta a projeção de densidades mais altas com relação ao restante da cidade, o que promove a racionalização do uso das infraestruturas instaladas na área central e uma aproximação dos locais de moradia, de trabalho e lazer, com a existência de edificações multiusos. No entanto, o alto preço da terra e dos apartamentos reflete em um padrão habitacional construído que se mantém inacessível para grande parte da população. A grande oferta de apartamentos para venda e aluguel nessa área pelas imobiliárias locais e as poucas luzes acesas no período noturno nos trazem a suspeita<sup>13</sup> de que grande parte dessa área está desocupada (ver FIGURAS 10, 11 e 12). Assim, há aspectos ainda pouco explorados sobre

a reurbanização recente da cidade, que possibilitam vários campos de pesquisa sobre história de Maringá para além da atuação da companhia colonizadora. Entre alguns pontos possíveis importantes de serem aprofundados sobre o Novo Centro, estão o impacto dessas novas formas urbanas e altas densidades na área central da cidade e nas infraestruturas existentes. Seriam as infraestruturas suficientes para a máxima demanda instalada? Outra questão importante é a relacionada aos aspectos ambientais, em que poderíamos nos questionar se houve alterações significativas no microclima local, devido à falta de arborização e criação de corredores de vento com, por exemplo, a criação de ilhas de calor. Por fim, o estudo das tipologias habitacionais e da forma urbana resultante desse processo é uma outra investigação possível.

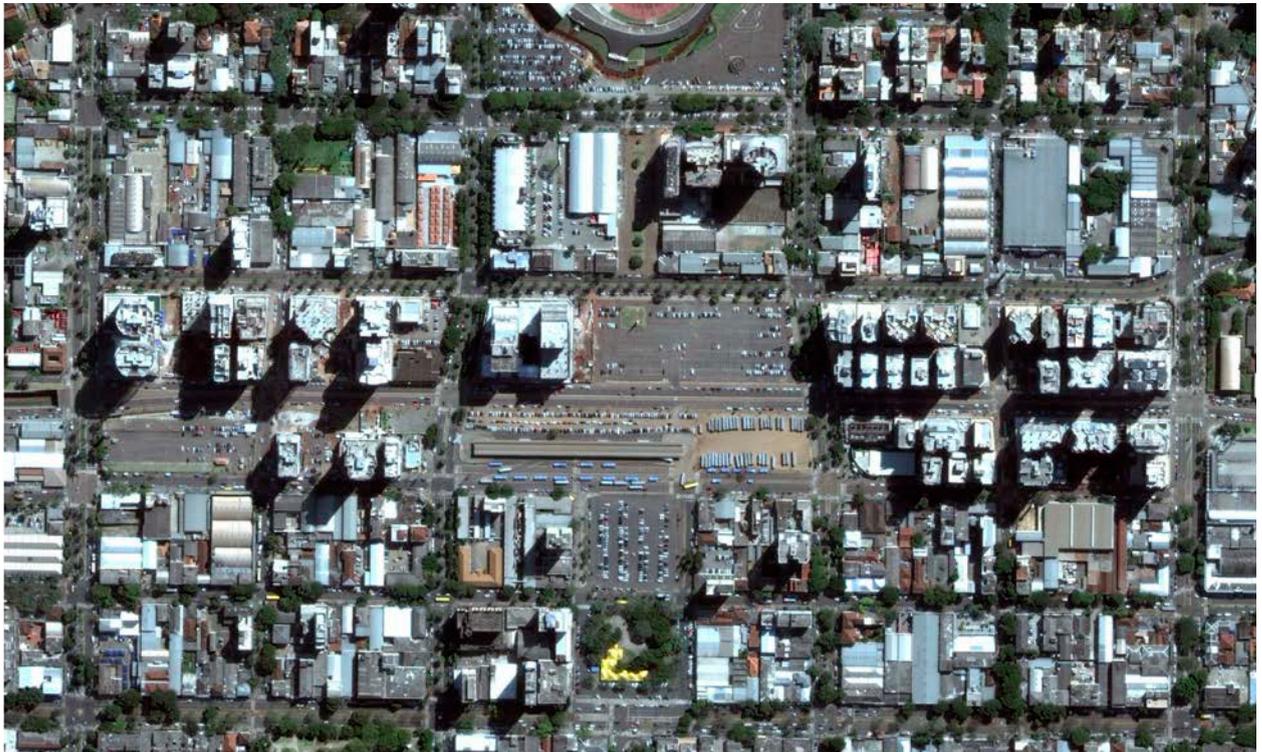


FIGURA 11  
Novo Centro em 2014.



FIGURA 12  
Novo Centro em 2021.

## Notas

<sup>1</sup> O processo de elaboração do novo parcelamento para a área e aprovação da legislação já foi discutido em detalhes em outro capítulo deste livro: **Do Projeto Ágora de Niemeyer à privatização do espaço público: Novo Centro de Maringá.**

<sup>2</sup> Ver figura 14 do capítulo 2 deste livro.

<sup>3</sup> Ver o capítulo 2, Do Projeto Ágora de Niemeyer à privatização do espaço público: Novo Centro de Maringá.

<sup>4</sup> Conforme a legislação aprovada para a área, a Gleba C deveria ser ocupada com usos de interesse da comunidade.

<sup>5</sup> Optou-se por caracterizar a gestão 2001 a 2004 pela citação conjunta dos nomes do prefeito José Cláudio Pereira Neto e do vice-prefeito João Ivo Caleffi pelo fato de ter ocorrido, em setembro de 2003, o falecimento do titular, vitimado por um câncer. Antes disso, desde meados de 2002, haviam ocorrido alguns períodos de licenças médicas, quando o vice-prefeito exerceu interinamente a chefia do Executivo. De setembro de 2003 em diante, com o falecimento de José Cláudio, João Ivo Caleffi assumiu a titularidade do cargo. Em razão da continuidade administrativa, verificada pela estabilidade da maior parte da equipe administrativa, incluindo o comando da Urbamar, preferiu-se abordar a gestão como um todo, sem seccionar quem era o titular no momento específico de algumas ações.

<sup>6</sup> A Lei Municipal n. 4275/1996 instituiu o CODEM, que possui “[...] caráter deliberativo e consultivo, para formular e fazer executar as políticas de desenvolvimento econômico, atuando nos termos desta Lei e do Regulamento a ser aprovado pelo plenário”. Mas o histórico da formação do CODEM é anterior, pois, conforme aponta Gini (2007), o conselho surgiu em empresariado maringaense em um movimento denominado “Movimento Repensando Maringá” a partir da segunda metade da década de 1990. Para mais detalhes, veja o livro de Gini (2007) “A construção da hegemonia empresarial: o caso do Movimento Repensando Maringá (1994-2004)”.

<sup>7</sup> É importante recordar que a Lei Complementar n. 331/1999 já tinha previsto tais coeficientes como máximos, mas a lei específica vigente para a área, o Plano Diretor Novo Centro de Maringá de 1993, não consignava dessa forma, mas como coeficiente básico.

<sup>8</sup> Também podemos denominar como Outorga Onerosa do Direito de Construir, um instrumento previsto pelo Estatuto das Cidades em 2001.

<sup>9</sup> Outro texto desse livro, “A produção do espaço urbano e a verticalização no Novo Centro” aborda especificamente sobre a produção do espaço e a verticalização no Novo Centro.

<sup>10</sup> Um terminal anterior ao de 2004 foi inaugurado em 1989 pelo prefeito Ricardo Barros (1988-1992) na Avenida Tamandaré, nos fundos da rodoviária da Praça Raposo Tavares.

<sup>11</sup> Apesar de considerarmos que o término das obras realizadas no perímetro do pátio de manobras original foi em 2006 com a inauguração da Avenida Horácio Racanello, outras obras continuaram, como a extensão do rebaixamento da linha férrea para além dos limites da gleba central. Em 21/12/2012, o rebaixamento da linha férrea na extensão entre os viadutos sobre a Avenida Arlindo Planas, no limite oeste do município, e sobre a Avenida Tuiuti foi inaugurado com a presença de uma Comitativa do Governo Federal, com o Ministro de Transportes e o Ministro das Comunicações (PEÑA, 2012).

<sup>12</sup> Ver capítulo 7, A produção do espaço urbano e a verticalização no Novo Centro.

<sup>13</sup> Não podemos confirmar tais dados, pois não houve nenhuma pesquisa de Censo Demográfico do IBGE desde 2010.

## Fontes das imagens e quadros

FIGURA 1 Maringá (1993).

FIGURA 2 Sistema Pri (1994).

FIGURA 3 Elaborado pela autora.

FIGURAS 4 e 6 Acervo Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá (2017).

FIGURA 5 Acervo da Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá (2017). Alterado pela autora.

FIGURA 7 Google Earth Pro (2020).

FIGURAS 8, 9, 10, 11 e 12 Google Earth Pro (2021).

QUADRO 1 Acervo da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá (2019). Organizado pela autora.

QUADRO 2 Maringá (1999). Organizado pela autora.

## Referências bibliográficas

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE MARINGÁ - CODEM. **Atas da Comissão Novo Centro/Aeroporto.** Acervo da Urbamar, Maringá, 2001a.

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE MARINGÁ - CODEM. **Resolução n. 002/01-CODEM.** Acervo da Urbamar, Maringá, 2001b.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT. **Convênio DNIT/DNIT n. 060/2002.** Brasília, 2002.

MARINGÁ. Cartório de Registro de Imóveis 1º Ofício de Maringá. **Certidão de matrícula do lote 01/02.** Quadra 51-A/4. Registro em: 4 jun. 2003.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 03, de 27 de dezembro de 1991. **Lex:** dispõe sobre normas e padrões de uso e ocupação do solo para as zonas urbanas do município de Maringá, nos termos da lei complementar n. 1/1991 [...]. Maringá, 1991.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 23, de 29 de outubro de 1993. **Lex:** aprova o plano diretor da área denominada Novo Centro de Maringá. Maringá, 1993.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 43, de 19 de abril de 1994. **Lex:** altera a redação da lei complementar n. 23/1993 (aprova o plano diretor da área denominada Novo Centro de Maringá). Maringá, 1994a.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 46, de 09 de junho de 1994. **Lex:** dispõe sobre normas de uso e ocupação do solo para as zonas urbanas no município de Maringá, nos termos da lei complementar do plano diretor integrado de desenvolvimento. Maringá, 1994b.

- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 4.222, de 27 de agosto de 1996. **Lex:** autoriza a dação em pagamento de imóveis localizados no Novo Centro, a favor do Banco Do Estado Do Paraná S/A. Maringá, 1996a.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 156, de 27 de agosto de 1996. **Lex:** altera o caput do artigo 9º da lei complementar n. 23/1993 (aprova o plano diretor da área denominada Novo Centro de Maringá). Maringá, 1996b.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 194, de 23 de junho de 1997. **Lex:** revoga as leis complementares n. 30/1993 e 43/1994 (que alteraram a redação da lei complementar n. 23/1993 – que aprovou o plano diretor da área denominada Novo Centro de Maringá). Maringá, 1997.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 4.716, de 24 de novembro de 1998. **Lex:** autoriza o município de Maringá e a URBAMAR a procederem dação em pagamento de imóveis de sua propriedade a favor do Banestado S/A. Maringá, 1998.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 4.833, de 06 de julho de 1999. **Lex:** autoriza o município de Maringá a assumir o encargo de pagar operações de crédito efetuadas pela URBAMAR junto ao BANESTADO e BNDES. Maringá, 1999a.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 4.945, de 07 de dezembro de 1999. **Lex:** autoriza o município de Maringá a prestar garantias em operações de crédito contratadas com a Urbanização de Maringá S/A – URBAMAR. Maringá, 1999b.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Mensagem de Lei n. 089/1999. Maringá, 28 de outubro de 1999c.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Mensagem de Lei n. 090/1999. Maringá, 28 de outubro de 1999d.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Mensagem de Lei n. 100/1999. Maringá, 9 de novembro de 1999e.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n. 5.296, de 17 de novembro de 2000. **Lex:** autoriza a urbanização de MARINGÁ S/A – URBAMAR – a abrir concorrência pública para alienação de áreas de sua propriedade, localizadas no Novo Centro de Maringá. Maringá, 2000.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 416, de 20 de dezembro de 2001. **Lex:** regulamenta o parcelamento, o uso e a ocupação do solo na área denominada Zona Especial 1 – Novo Centro. Maringá, 2001.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n. 574, de 26 de outubro de 2005. **Lex:** dispõe sobre a concessão de incentivo construtivo em áreas do Novo Centro. Maringá, 2005.
- PEÑA, L. Comitativa do Governo Federal vem a Maringá para a inauguração do rebaixamento da linha férrea da cidade. **CBN Maringá**. 2012. Disponível em: <https://www.cbnmaringa.com.br/noticia/comitativa-do-governo-federal-vem-a-maringa-para-a-inauguracao-do-rebaixamento-da-linha-ferrea-da-cidade>. Acesso em: 25 abr. 2021.
- MARINGÁ (Secretaria de Cultura). **Símbolos culturais**. Disponível em: <http://www2.maringa.pr.gov.br/cultura/?cod=simbolos/28#:~:text=Com%20a%20conclus%C3%A3o%20do%20Tunel,projetado%20pelo%20Arquiteto%20Claudinei%20Vecchi>. Acesso em: 25 abr. 2021.
- PARANÁ, Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano. **Convênio 113/98-PM-SDU de 29 de junho de 1998**. Curitiba, 1998.
- SISTEMA PRI. **Basic Project of the Works for the Lowering and Adaptation of the RFFSA Railroad and for the Urban Area of the New Maringá Downtown Sector**. Acervo Urbamar, Maringá, 1994.
- URBAMAR. **Editai Concorrência Pública nº 02/1995**. Acervo Urbamar, Maringá, 1995.
- URBAMAR. **Relatório administrativo, econômico e financeiro das principais atividades da urbanização de Maringá S/A – Urbamar durante o ano de 1997**. Acervo URBAMAR, Maringá, 1997.
- URBAMAR. **Atas Urbamar 2001**. Acervo Urbamar, Maringá, 2001a.
- URBAMAR. **Apresentação Urbamar 2010**. Acervo Urbamar, Maringá, 2010.

# CAPÍTULO 6

## **A cidade e as disputas no território Centro de**

**seus símbolos:  
pela toponímia  
do Novo  
Maringá**

# **A cidade e seus símbolos: as disputas pela toponímia no território do Novo Centro de Maringá<sup>1</sup>**

REGINALDO BENEDITO DIAS

Em meados da década de 1980, o poder público municipal de Maringá (PR) institucionalizou medidas de planejamento para promover a reocupação da área central do perímetro urbano utilizada pelo pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal. Encomendado ao arquiteto Oscar Niemeyer, o projeto técnico foi inicialmente chamado de Complexo Ágora, em referência à praça pública dos antigos gregos, mas o território a ser reocupado muito cedo passou a ser popularmente conhecido como Novo Centro.

A denominação Novo Centro prevaleceu com o tempo, não apenas em razão de seu presumido apelo popular, mas também devido às modificações do plano original. De fato, malgrado os desejos originais dos administradores, houve a necessidade de superar, em uma temporalidade de média duração, impasses jurídicos, técnicos, financeiros e políticos. A reocupação da área exigiu mais tempo do que se previa e foi caracterizada por intensos embates, envolvendo agentes públicos e privados, acerca da definição e da redefinição do projeto que deveria ser implementado. Mais amplamente, a análise de tais dimensões pode ser encontrada em outros estudos que compõem este livro. O presente capítulo dedica-se a investigar outra face das disputas verificadas na execução do projeto, relativas à definição da toponímia do Novo Centro. A reocupação desse território, além da extensão de ruas e avenidas que eram interrompidas em suas margens, implicou o planejamento de novas vias.

Embora as intervenções resultassem na incisão de somente duas novas avenidas naquele tecido, hoje conhecidas como Prefeito João Paulino Vieira Filho e Advogado Horácio Raccanello Filho, impressiona a intensidade das disputas para a definição dos nomes. Em cada uma dessas duas vias, houve outras hipóteses de homenagens, algumas das quais foram esboçadas ou tiveram existência efêmera em documentos públicos. A rigor, a situação só foi formalmente concluída em 2004, quase duas décadas depois do início do planejamento da reocupação.

A definição da toponímia não raro é vista como atividade menor dos legisladores e dos admi-

nistradores públicos. Trata-se, não obstante, de importante mecanismo da construção da memória histórica, pois seleciona personagens ou fatos que devem sobreviver na lembrança coletiva, vinculando-os a logradouros públicos (DIAS, 2000). Segundo Sandra Pelegrini (2008, p. 218), “a memória socialmente construída não raro aparece associada às lembranças vinculadas a monumentos e lugares específicos da cidade”. Essas referências têm o potencial de serem incorporadas à vida cotidiana da população, pois permitem “que os transeuntes interpretem, no campo simbólico ou cognitivo, imagens, memórias e histórias da cidade ou do país” (PELEGRINI, 2008, p. 218).

O objetivo deste capítulo é desvelar essa trama, oferecendo aos leitores uma narrativa densa acerca do embate ocorrido pela definição da toponímia, carregado, ele próprio, de muitos significados. Uma análise holística da reurbanização do território conhecido como Novo Centro exige que se compreenda a intensidade e as vicissitudes das disputas pelo território simbólico.

### **O Novo Centro e o Complexo Ágora**

De um ponto de vista estritamente institucional, a aprovação da Lei 1.934/85 foi o primeiro passo formal para o desencadeamento do processo de reocupação da área que viria a ser conhecida como Novo Centro de Maringá. A citada lei criou a empresa Urbanização de Maringá (Urbamar), uma sociedade de economia mista “destinada especificamente a viabilizar com a rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) a remoção e transferência do complexo ferroviário – ‘Pátio da Estação’- existente sobre a área de 206.600 m<sup>2</sup>, situada na quadra 51-A, da Zona 1, da cidade de Maringá”<sup>2</sup>.

Não se tratava, entretanto, de um marco zero. O prefeito Said Ferreira, na fase anterior de seu mandato (1983-1988), já mantinha tratativas com a RFFSA com vistas a criar condições para avançar na busca do objetivo traduzido na lei, como exemplifica ofício dirigido ao presidente da citada companhia, datado de 7 de novembro de 1984, que abre o diálogo (CORRÊA JUNIOR, 1988, p. 117). Não é o caso de fazer um mapeamento exaustivo

das fases e manifestações precedentes, temas que são abordados em outros capítulos do presente livro, mas é necessário sistematizar alguns apontamentos para balizar a análise aqui efetuada e oferecer subsídios para que os leitores dimensionem o sentido de algumas disputas simbólicas que transbordaram na definição da toponímia.

A definição da linha férrea, traçada no sentido Leste-Oeste, servira de baliza para a consecução do planejamento inicial de Maringá, a exemplo de outros núcleos urbanos fundados pela Companhia de Terras do Norte do Paraná (LUZ, 1997). A quadra 51-A, da Zona 1, foi destinada à estação ferroviária, ao pátio de manobras e a outras instalações. Naquele território, instalou-se ainda um conjunto de moradias para os trabalhadores ferroviários (CORRÊA JUNIOR, 1988, p. 135). A localização da estação ferroviária era o limite Norte do eixo monumental, que tinha em seu extremo oposto o Centro Cívico (CORDOVIL, 2010).

As soluções delineadas no planejamento inicial tornaram-se problemáticas com a dinâmica efetiva do crescimento de Maringá. No dizer dos cronistas, era como se a cidade estivesse dividida em duas partes, separadas pela ferrovia (HILÁRIO, 1997). A presença do pátio de manobras acarretava problemas viários, visto que era uma barreira que impedia a ligação das vias situadas em seus extremos, em oposição a uma tendência de crescimento demográfico e da frota de veículos (GRZEGORCZYK, 2000).

Na década de 1960, duas evidências demonstram, inequivocamente, que tais questões passaram a pautar o poder público municipal. A primeira foi a edificação do Viaduto do Café, localizado na interseção da Avenida São Paulo com a linha férrea. Iniciada no mandato do prefeito João Paulino Vieira Filho (1960-1964) e concluída na gestão do prefeito Luiz Moreira de Carvalho (1964-1968), no dizer de Fabíola Cordovil (2010, p. 325), essa foi “a primeira grande obra no sistema viário da cidade, com a clara intenção de liberar o fluxo na direção Norte-Sul, indicando, ainda na década de 1960, a necessidade de eficiência no funcionamento da cidade que, certamente, sofria com as interrupções periódicas da passagem do trem”. Quanto à

segunda evidência, conforme Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 60), “as problemáticas de tráfego na área central” foram “discutidas na elaboração do Plano Diretor de 1967, que apresentava uma preocupação com os possíveis conflitos com o pátio de manobras”.

Na década seguinte, no final da gestão do prefeito Silvio Barros (1972-1976), ocorreu uma intervenção que viria a ser reconhecida como medida precursora do projeto de reocupação daquela área<sup>3</sup>. Por meio da Lei n. 1.114/1976, o município concedeu à Itaipu Binacional direito real de uso sobre uma área de 100.000 m<sup>2</sup>, em regime de comodato, para a instalação de uma estação de transbordo, ficando à beneficiada o ônus financeiro do desvio ferroviário, dos equipamentos e das instalações<sup>4</sup>. Embora houvesse uma cláusula que estabelecia a hipótese de a Itaipu adquirir o terreno no final do período, estipulado em 10 anos, o município tinha a expectativa de retomá-lo, com os benefícios, para ulterior transferência do pátio de manobras. E foi esse cenário que prevaleceu. Além do encadeamento administrativo, esse fato pretérito também teria relação com as disputas a respeito da toponímia, como a sequência da análise demonstrará.

Quando foi criada a Urbamar e o município encomendou ao arquiteto Oscar Niemeyer o projeto de reocupação, a imprensa local apontava a repercussão da intervenção no cotidiano da população e na mobilidade urbana:

As avenidas Herval e Duque de Caxias, que atualmente terminam na Avenida Tamandaré, prosseguirão até a Avenida Colombo, passando uma de cada lado do Estádio Regional Willie Davids (ruas Demétrio Ribeiro e Lauro Eduardo Werneck). As avenidas Tamandaré e Prudente de Moraes também sofrerão mudanças<sup>5</sup>.

A extensão das duas avenidas citadas acima já era destacada no ofício que o prefeito enviou ao presidente da RFFSA, em outubro de 1984: “Continuidade do sistema viário: prosseguimento do traçado das Avenidas Duque de Caxias e Herval unindo o centro da cidade a uma área ociosa e com grande potencial econômico” (in CORRÊA JU-

NIOR, 1988, p. 117-118). Esclareça-se que o grande retângulo que caracterizava o território da quadra 51-A era uma espécie de ilha cercada por vias urbanas em todos os lados.

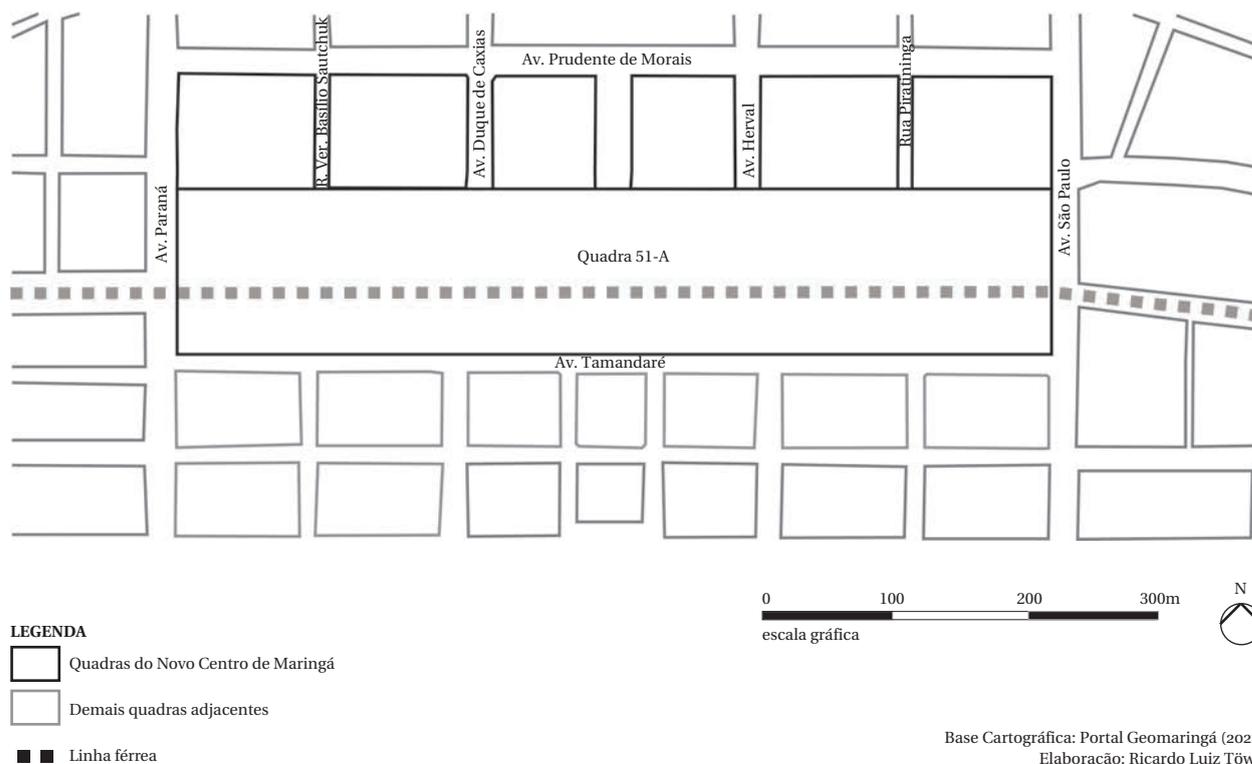
Em seus limites Norte e Sul, a quadra estava margeada, respectivamente, pelas avenidas Prudente de Moraes e Tamandaré. A primeira fazia a fronteira com a Vila Sete e a segunda, com o centro da cidade. Em suas margens Oeste e Leste, respectivamente, havia as avenidas Paraná e São Paulo. Com a remoção da barreira, destacava-se objetivo de interligar, como anunciado na reportagem, a Avenida Herval com a Rua Demétrio Ribeiro e a Avenida Duque de Caxias com a Rua Lauro Eduardo Werneck, criando um fluxo contínuo entre a Avenida Colombo e o centro da cidade. Em etapa posterior, viria ser incorporada a meta de pro-

mover a extensão das ruas Piratininga e Basílio Sautchuk, paralelas às avenidas Herval e Duque de Caxias, na mesma direção.

Em abril de 1986, reportagem jornalística também citou, sem fornecer detalhamento, o objetivo de promover a incisão de uma “nova avenida atrás da rodoviária”<sup>6</sup>. Talvez fosse alusão ao que viria ser a avenida projetada paralela ao leito da linha férrea<sup>7</sup>. Seja como for, desde as primeiras manifestações a respeito do projeto de reocupação, a prefeitura enfatizava “que a continuidade das avenidas Duque de Caxias e Herval possibilitaria novas ligações no sentido norte-sul” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 80).

Naquele momento, seja pela fase embrionária do processo, seja pelas prioridades anunciadas, não havia propriamente disputa

FIGURA 1  
Configuração inicial  
da quadra 51-A.



pelos nomes das ruas de uma área tão nobre. Havendo extensão de vias tradicionais, presumia-se que elas manteriam os nomes pelos quais eram historicamente conhecidas, estabelecidos em documentos públicos.

De certo modo, o plano simbólico era preenchido pelas imagens evocadas pelo projeto de reocupação, elaborado por Oscar Niemeyer, batizado de Complexo Ágora. Entre outros aspectos, o ambicioso projeto previa a construção, em design modernista, de torres de 40 andares e o rebaixamento da linha férrea, que continuaria cruzando o centro da cidade, mesmo com a transferência do pátio de manobras<sup>8</sup>. Mais amplamente, comentou pesquisa acadêmica (GRZEGORCZYK, 2000, p. 88):

O projeto Agora 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 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 polivalentes, parques infantis, jardins, quadras de tênis e outros equipamentos comunitários.

Desde o início, porém, o nome Novo Centro, não se sabe se estimulado por agentes políticos ou por jornalistas, foi divulgado e incorporado ao debate relacionado à intervenção pública, como demonstram as matérias veiculadas pela imprensa. Em 30

de setembro de 1986, por exemplo, reportagem de *O Diário do Norte do Paraná* assinalava que a Urbamar havia assinado contrato “com o arquiteto Oscar Niemeyer para desenvolver o projeto de urbanização do novo centro de Maringá”<sup>9</sup>. Em diversos registros jornalísticos, os dois termos foram utilizados de forma simultânea e complementar, fazendo referência a dimensões específicas da intervenção. Infere-se que Ágora era o projeto arquitetônico e urbanístico a ser executado no território do Novo Centro.

Como forma de demarcar a percepção sobre o território, a polarização “novo” *versus* “velho” surgiu precocemente na história da cidade. A fundação oficial de Maringá, em 1947, demarcava o início da ocupação da área tida como definitiva, consolidado o planejamento urbano encomendado ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira. A área urbana pioneira, cuja ocupação havia sido iniciada em 1942, passou a ser chamada de Maringá Velho, enquanto a outra área ficou conhecida como Maringá Novo<sup>10</sup>.

Não é possível mensurar com exatidão de que maneira essa memória influenciou a sensibilidade da população na conjuntura da divulgação do projeto de reurbanização da quadra 51-A, mas há evidências de que não esteve totalmente ausente. Atento a esse precedente, um periódico registrou: “A pergunta que os moradores mais antigos colocam, a propósito de toda essa mudança, é a seguinte: ‘no passado criamos o Maringá Velho e o Maringá Novo, será que no futuro teremos as referências centro velho e centro novo?’” (NOVO PLANO DE VOO [...], 1990, p. 23, aspas do autor).

A ideia de que haveria um Novo Centro ensejava debates técnicos. Pesquisadores acadêmicos, por exemplo, questionaram tal premissa, argumentando que ocorria a incorporação da área adjacente pela expansão do centro tradicional (NEGRI; MENDES, 1998). Tratar-se-ia, portanto, de um centro expandido. Todavia, mesmo subscrevendo tais críticas, Vanderlei Grzegorzcyk observa que, “desde o início, a imprensa local associou a ideia de ‘Novo Centro’ à proposta de criação de um novo modelo urbanístico” (2000, p.112, aspas do autor). Sistematizando seu diagnóstico, anotou: “Perce-

bemos que o projeto urbano para essa área seria diferente do restante da cidade, destacando-se na paisagem” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 88).

Quando divulgado, o projeto impactou a opinião pública. Para além das soluções que introduziria na malha viária e na interligação de áreas, havia as intervenções arquitetônicas arrojadas, assinadas por Oscar Niemeyer, que projetavam mudança radical da paisagem da área central da cidade. Não se sabe, porém, em que medida o conceito presente no nome utilizado para batizar o projeto foi assimilado e interpretado pela população.

Nas diferentes matérias jornalísticas que foram coligidas em pasta própria nos arquivos da Divisão de Patrimônio Histórico Municipal<sup>11</sup>, podem ser encontradas várias alusões ao Projeto Ágora, mas não propriamente uma elaboração, emitida por representantes da administração municipal, do significado do conceito e de sua efetiva aplicação naquele contexto<sup>12</sup>. Nem mesmo o processo legislativo que institucionalizou o Projeto Ágora, em dezembro de 1991, contém uma dissertação a respeito. Enfim, o que significava reviver a Ágora das antigas cidades gregas naquelas condições, com as soluções modernas apresentadas pelo famoso arquiteto?

Examinando o projeto desde a sua primeira versão, a pesquisadora Jeanne Versari Ferreira, em sua dissertação de mestrado, procurou inferir os sentidos mediante uma análise técnica. Citando um dicionário de urbanismo, indicou que o termo, tal como era entendido na antiga Atenas, referia-se à “principal praça pública onde se instalava o mercado, no contorno do qual eram construídos pórticos nos quais os magistrados aplicavam a justiça e tinham lugar assembleias para deliberações políticas” (TACLA, 1984, p. 15 *apud* FERREIRA, 2017, p. 98).

A apropriação do termo para definir a intervenção urbana em Maringá era limitada, segundo a análise de Jeanne Versari Ferreira. Reconhecendo que havia a combinação de atividades comerciais (o mercado) com áreas públicas, a pesquisadora entende que se tratava de um espaço fechado em si mesmo e de ocupação potencialmente elitizada. E conclui: “Assim, nos parece que pelo espaço ser

ocupado por classes abastadas, o espaço público do térreo não seria palco de grandes manifestações ou participações populares” (FERREIRA, 2017, p. 99). Nessa direção, adiciona:

Podemos dizer que a difusão da ideia de um grande espaço público no centro da cidade, com características modernas, faz parte de uma estratégia orquestrada pelo poder público e difundida pelas revistas e jornais, com uma clara estratégia de promover a aceitação popular do projeto. (FERREIRA, 2017, p. 99).

Pelo registro documentado na mídia impressa, que foi a principal forma de veiculação das ideias e dos debates naquele período, verifica-se que a repercussão era tributária da monumentalidade da proposta e da marca a que estava associada, o nome de Oscar Niemeyer.

Vanderlei Grzegorzcyk assinala que os dirigentes municipais, movidos por ideias de modernidade urbana e desenvolvimento, foram estimulados a propor, para a escala do território reincorporado, a elaboração de um “projeto que, em linhas gerais, deveria acompanhar o maior projeto arquitetônico do Brasil: a construção da Capital Federal” (2000 p. 79). Entre os objetivos, aponta o pesquisador, estava o “de promover um novo conceito urbano, arquitetônico e de ocupação para essa área” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 87).

A recepção pode ser medida por uma reportagem da revista *Pois É*, publicada em 1987, na época da divulgação da maquete.

O visual impressiona. Diante da maquete, fica a ilusão de ter-se chegado ao ano 2000, embora falem 13 anos e meio. As três torres em formato arredondado e mais o conjunto de prédios em forma de S parecem remeter a pessoa a um filme de ficção científica, tamanho o arrojo do trabalho arquitetônico. E é com esse cartão postal denominado “Complexo Ágora” que Maringá pretende inserir-se, desde já, no futuro. Trata-se, acima de tudo, de projeto ambicioso. (PROJETO [...], 1987, p. 36, aspas do autor).

Como a revista circulava mensalmente, fora da pressão do torvelinho do noticiário cotidiano,

produzia textos mais elaborados e reflexivos. As metáforas tinham a finalidade de tornar o texto mais atraente, mas traduziam como parte da opinião pública identificava o projeto. Na passagem citada, há as ideias de “novo cartão postal”, “arrojo”, “ousadia” e, acima de tudo, de “passaporte para o futuro”. Ao mesmo tempo, os críticos contrapunham que se tratava de “obra faraônica”, “megalomania” etc.

A despeito do otimismo do prefeito Said Ferreira em realizar, se não a totalidade, a maior parte das obras até o final de seu mandato<sup>13</sup>, muito cedo as dificuldades se tornaram públicas. O município tinha que enfrentar as demandas da empresa que colonizou Maringá, a Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, que considerava ter direito sobre a área da zona 51-A, cedida anteriormente para uso da RFFSA, caso houvesse mudança de finalidade. Para a transferência do pátio, também havia a necessidade de equacionar entendimentos tanto com a RFFSA quanto com a Itaipu Binacional, da qual deveria ser obtida a posse do lote cedido em 1976.

Havia, principalmente, o debate sobre a viabilidade econômica da execução do projeto. Embora fosse divulgado que a obra era autofinanciável, mediante parceria com empresas privadas, muito cedo houve manifestações de ceticismo quanto à sua viabilidade, em face da monumentalidade do projeto. Em 1987, por exemplo, o Brasil voltava a viver a pressão da espiral inflacionária<sup>14</sup>. Por último, mas não menos importante, aponte-se que houve pressões dos empresários do setor imobiliário do município, que se sentiram excluídos do processo (GRZEGORCZYK, 2000).

Contrariando as elevadas expectativas iniciais, a efetivação do projeto estendeu-se por alguns mandatos e sujeitou-se ao exercício de revisões. Em 1990, já sob a administração do prefeito Ricardo Barros, foram anunciadas modificações no projeto. No que diz respeito ao objeto deste capítulo, a denominação deixou de ser “Complexo Ágora” para ser “Projeto Ágora”. De acordo com reportagem da revista *Pois É*, a simplificação deixaria o projeto um pouco mais modesto do que a formulação original, visando torná-lo exequível,

sem que ele deixasse de ser, na linguagem de seus críticos, “megalomaníaco” (NOVO..., 1990, p. 18).

A retificação do projeto foi apresentada em setembro de 1991, em um grande evento de urbanismo, com a presença de Oscar Niemeyer. Na proposta original, de acordo com Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 94),

há clara intenção da preservação do eixo horizontal na composição, o que podemos inferir que propõe a unidade do conjunto. Ainda que a gleba pública seja interrompida pela abertura das duas vias, a Av. Herval e Av. Duque de Caxias, há uma intenção e unificar as três partes por meio das ligações em nível para os pedestres e o rebaixamento das vias centrais.

Já na reformulação de 1991, atendendo à solicitação da prefeitura, Niemeyer “[...] propôs o desenvolvimento de três glebas seccionadas pelas novas avenidas, não mais conectadas por uma grande Ágora, a qual se limitou apenas ao lote central” (FERREIRA, 2017, p. 134).

A institucionalização legislativa ocorreu logo após, em dezembro de 1991, quando o poder Executivo enviou à Câmara Municipal mensagem de lei com vistas à aprovação “do Plano Diretor do NOVO CENTRO de Maringá, denominado pelo Arquiteto Oscar Niemeyer PROJETO ÁGORA DE MARINGÁ” (passagens destacadas com negrito e “caixa alta” no original). Por meio da Lei n. 3.051/1991<sup>15</sup>, de 24 de dezembro de 1991, foi aprovado o Plano Diretor denominado Projeto Ágora de Maringá. Como se vê, na institucionalização ensejada pela legislação urbana, a duplicidade de nomes se encontrava presente. A mesma lei ratificou todos os atos praticados na execução do referido projeto até a data de sua publicação.

Por sua vez, a Lei Complementar n. 3/1991, dispondo sobre normas de ocupação e de uso do solo urbano, definiu que a Zona Especial 1 do Plano de Diretor Integrado correspondia ao Projeto Ágora<sup>16</sup>. Não obstante, o nome Novo Centro era a referência das peças veiculadas pela propaganda oficial quando houve a inauguração das primeiras obras, no segundo biênio da gestão do prefeito Ricardo Barros.

Em outubro de 1992, Said Ferreira foi eleito para novo mandato na chefia do Executivo. Já no primeiro ano de sua nova gestão, Ferreira comandou a revisão do Projeto Ágora. Conforme a fundamentação que acompanhava o projeto de lei, no bojo dos debates acerca das modificações propostas,

[...] discutiu-se a conveniência de se manter o nome de Projeto Ágora para designar a área objeto do trabalho, tendo a equipe optado por adotar o nome consagrado pela população, ou seja, “Novo Centro” de Maringá, passando então o projeto a denominar-se “Plano Diretor do Novo Centro de Maringá”<sup>17</sup>.

A Lei Complementar n. 23/1993, em seu primeiro artigo, estabeleceu: “Fica denominada Novo Centro de Maringá a área correspondente à Zona Especial I – PROJETO ÁGORA-, definida no artigo 12, inciso I e parágrafo primeiro da Lei Complementar n. 03/1991”<sup>18</sup>.

Não se tratava, porém, apenas de adotar o nome popular. Como se depreende dos debates realizados na época, que envolveram várias entidades associativas do setor empresarial e agentes públicos dos poderes Executivo e Legislativo, ocorreu sensível revisão do projeto de Niemeyer. No dizer de Vanderlei Grzegorzcyk (2000, p. 104): “Esta seria a terceira grande alteração do projeto, que deveria descaracterizá-lo em grande parte, o Projeto Ágora, permanecendo apenas algumas diretrizes básicas”.

Desse momento em diante, a despeito do rebaixamento da linha férrea, da preservação de uma pequena área pública e de algumas exigências no gabarito das edificações, a reocupação se assemelharia a um processo de incorporação convencional, como pode ser lido em outros capítulos deste livro. Aos que não viveram a transformação ou não estão informados de sua história, a paisagem pouco se distingue do conjunto do centro tradicional da cidade.

Originalmente, Ágora era o nome do projeto e não de um lugar. Se houvesse acontecido a rápida execução do projeto original, sonho acalentado pelo prefeito que o contratou, talvez fosse cimen-

tada a associação do nome que o batizou com o território reurbanizado, mas outro foi o curso dos acontecimentos. Informalmente, o nome Novo Centro popularizou-se e conviveu com a ideia do Complexo Ágora ou do Projeto Ágora, como documenta a lei de 1991. Por fim, seja por seu alegado apelo popular, seja pela descaracterização do projeto, sobrepôs-se como toponímia praticada e formalizada daquele território.

### **Quando novos personagens surgem em cena**

As primeiras obras efetivamente inauguradas no Novo Centro datam da administração do prefeito Ricardo Barros (1989-1992), que sucedeu a Said Ferreira no Executivo Municipal. Fazendo um balanço do período de 1985 a 1989, em face da complexidade dos desafios, o pesquisador Vanderlei Grzegorzcyk (2000, p. 96) considera que essa fase, embora não tenha ocorrido o início das obras civis, foi “muito importante para a negociação e concretização da maioria dos acordos que seriam celebrados entre a Rede Ferroviária e a Prefeitura do Município de Maringá”.

Nos termos da propaganda oficial que patrocinou, a administração do prefeito Ricardo Barros teria realizado a fase infraestrutural do projeto. Essa terminologia referia-se à transferência do pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal e ao que foi chamado de complexo viário, do qual constava, além das anunciadas extensões das avenidas Herval e Duque de Caxias, a incisão de uma avenida projetada paralela à linha férrea, ou seja, no sentido Leste-Oeste.

Em setembro de 1991, quando da transferência do pátio de manobras e erradicação da vila de ferroviários localizada na quadra 51-A, um jornal de Curitiba compôs uma ampla matéria para contextualizar as intervenções em curso na história da cidade. Como diferencial, incorporou uma entrevista com um dos trabalhadores da RFFSA, o Sr. Antônio Moreno, 42 anos de serviços prestados à empresa, ex-chefe da estação local.

Segundo o repórter, ao analisar as inexoráveis mudanças, Antônio Moreno só demonstrava “mágoa mesmo [...] com a falta de reconheci-

mento das novas gerações do trabalho realizado pelos ferroviários no início da colonização”. Entre outros temas, ele reivindicou que houvesse uma homenagem ao “pessoal da rede” por meio da nomeação de uma rua. Lamentou: “Criam-se tantos nomes de ruas e nenhuma para homenagear o pessoal da Rede”. Pelo menos no texto editado, não condicionou que a honraria fosse perpetuada naquele território reurbanizado e, embora sugerisse o nome do primeiro chefe da estação, ofereceu uma solução alternativa: “Em último caso, os vereadores e o prefeito poderiam criar pelo menos a Rua dos Ferroviários”<sup>19</sup>. Não consta que a entrevista tenha gerado consequências imediatas<sup>20</sup>.

Em sequência cronológica, eis as datas da inauguração das obras relacionadas com o projeto do Novo Centro: a) transferência do pátio de manobras da Estação Ferroviária, 2 de agosto de 1991; b) prolongamento da Avenida Herval entre a Avenida Tamandaré e Prudente de Moraes, 21 de setembro de 1991; c) prolongamento da Avenida Duque de Caxias entre a Avenida Tamandaré e Prudente de Moraes, 25 de agosto de 1992<sup>21</sup>; d) extensão da Avenida Herval até a Rua Demétrio Ribeiro, 29 de dezembro de 1992; e) avenida projetada entre a Avenida Paraná e a Avenida Herval, 30 de dezembro de 1992.

As solenidades citadas nos três primeiros itens ocorreram em grande estilo. A primeira, inclusive, contou com a participação do presidente da República, Fernando Collor de Mello. Contudo, programadas para garantir um grande final à gestão do prefeito, que expiraria em 31 de dezembro de 1992, as duas últimas foram caracterizadas por acontecimentos surpreendentes.

Em 23 de dezembro de 1992, em decorrência do atraso do pagamento do 13<sup>a</sup>. salário, os servidores municipais deflagraram uma contundente greve, acionando formas de ocupação do prédio do gabinete do prefeito. Como as negociações não evoluíram e os servidores anunciaram que fariam protesto no curso das solenidades programadas, a inauguração das obras assumiu outra dinâmica. Na iminência de conflitos, prefeito e assessores desistiram das festividades.

Em 29 de dezembro, os grevistas compareceram ao local em que ocorreria a solenidade e, na ausência das autoridades, teatralizaram um rito de inauguração e removeram a tubulação que impedia o trânsito. Em 30 de dezembro, além de reproduzir os atos do dia anterior, os servidores ritualizaram a mudança do nome da avenida projetada.

O prefeito Ricardo Barros decidira homenagear seu pai, o ex-prefeito Silvio Barros, batizando a avenida projetada com seu nome. Em pronunciamentos públicos, explicou que era um reconhecimento ao fato de Silvio Barros, duas décadas antes, ter tomado as primeiras iniciativas administrativas que resultariam no Novo Centro de Maringá. Refere-se ao fato de o município, por meio da Lei n. 1.114/1976, ter concedido à Itaipu Binacional, em regime de comodato, direito real de uso sobre uma área para instalação de uma estação de transbordo, a qual foi revertida, quando da cessação daquele contrato, para o remanejamento do pátio de manobras da Rede Ferroviária. Além disso, era visível que havia o objetivo de articular, no plano simbólico, uma circularidade: o que fora começado pelo pai era concluído pelo filho.

Em represália ao prefeito Ricardo Barros, com o qual estavam em litígio, os grevistas decidiram, ao revés da iniciativa oficial, homenagear outro personagem: o ex-secretário municipal Antônio Tortato, falecido recentemente. Os grevistas retiraram a placa oficial e escreveram o nome do novo homenageado em seu verso. Convertendo o verso na face da placa, introduziram um fato de significados complexos, a despeito da informalidade jurídica de seus atos.

Tendo participado do primeiro escalão da administração municipal ao longo de várias gestões de prefeitos, Antônio Tortato gozava de bastante respeito dos servidores, especialmente dos operários da diretoria de serviços públicos, que participavam maciçamente da manifestação e que tinham desencadeado a paralisação em 23 de dezembro<sup>22</sup>. No último dia do ano, os grevistas ainda repetiram o rito de teatralizar a inauguração das obras do alargamento da Avenida Morangueira, localizada fora do território do Novo Centro. A greve foi

suspensa com a posse do novo prefeito em 1º de janeiro de 1993, quando houve estabelecimento de negociações em novo contexto.

Em si mesmo, o fato surpreendente de manifestantes teatralizarem a inauguração de obras e renomearem uma via pública enseja uma reflexão<sup>23</sup>. Limitando a interpretação ao foco deste capítulo, trata-se de um questionamento, motivado pela situação de litígio político, à prerrogativa de o prefeito e os agentes públicos dotarem o espaço urbano com os símbolos que elegeram. Se a repercussão se restringisse àqueles dias, o fato já mereceria atenção de pesquisadores, mas a sua importância ampliou-se na medida em que desencadeou, sem que os seus protagonistas calculassem o alcance, um processo de disputas a respeito da denominação daquela via que demoraria muito tempo para cessar.

### **A ação direta como fonte para a toponímia**

Não obstante seu elevado alcance simbólico, a manifestação dos servidores havia sido extraoficial, sem condições de produzir as consequências administrativas necessárias para ser efetivada. Entretanto, logo depois que tomou posse de seu segundo mandato, o prefeito Said Ferreira assumiu a iniciativa de oficializar, nos termos promovidos pela manifestação dos servidores, a mudança do nome da avenida projetada.

No dia 8 de janeiro de 1993, enviou Mensagem de Lei<sup>24</sup> à Câmara Municipal com o seguinte objetivo, expresso no primeiro artigo do projeto: “Fica denominada ‘Antônio Tortato’ a Avenida projetada situada na Zona 1, em toda a sua extensão”. Por meio de um texto rebuscado e repleto de citações em latim, a mensagem mesclou erudição com emoção. Alegou, por exemplo, que o princípio *Vox Populi, Vox Dei* ficara “demonstrado pela comunidade, quando da inauguração da avenida projetada citada acima que, fazendo uso de uma faixa, em uníssono, pedia que aquela avenida recebesse o nome de ‘Antônio Tortato’”.

Como se podia ver em uma biografia anexada ao processo, Antônio Tortato, além de ter sido prefei-

to da cidade de Paranacity, tinha uma longa folha de serviços prestados ao município de Maringá. Paradoxalmente, a densa vida pública do homenageado nem foi mencionada no texto da mensagem, que preferiu exaltar outras virtudes:

Antônio Tortato era dotado de produtos humanos fundamentais, infelizmente, raros no homem atual, uma vasta cultura que abrangia entre outras áreas a retórica, a poesia, a história. A própria prudência e a humildade que regulavam sua vida prática não se baseavam em verdades de tipo matemático, mas apenas no verossímil, que a caridade cristã espalhava a todos os que o acompanhavam. Promovendo uma incursão erudita e preservando a linguagem rebuscada, evoca a formação filosófica de Antônio Tortato e a influência que teria exercido sobre as pessoas do seu convívio:

O fundamento da crítica de Antônio Tortato encontra-se em sua concepção de que a verdade e o fato ou o verdadeiro e o feito são a mesma coisa e um pode ser convertido no outro (*VERUM IPSUM FACTUM, VERUM ET FACTUM CONVERTUNTUR*). Isto está vivo no coração dos que conviveram e tiveram o privilégio de trabalhar com o amigo Antônio Tortato, o homem simples, público, sapientíssimo.

Prosseguindo em sua digressão, a mensagem adiciona:

Ao exposto entendemos este pedido da nossa comunidade, pois a consciência e a ciência dela constituem em coisas distintas. A primeira pode ser possuída por qualquer ser humano de mínima cultura, mas a segunda não, pois trata-se de conhecimento verdadeiro fundado sobre causas. Assim, a comunidade não conhece a causa do próprio ser porque ele não é essa causa, ela não cria a si própria.

O desfecho do texto combina o tom místico com o emotivo: “Hoje, o povo humilde relembra o amigo que já, à frente da Visão Beatífica, faz-nos este pedido, que nominemos esta avenida de “ANTONIO TORTATO”.

Pelo mesmo instrumento, o prefeito propôs a revogação da Lei n. 3.279/1992, que atribuía o nome de Antônio Tortato ao novo prédio da Câmara de Vereadores, ainda em construção<sup>25</sup>. Também era revogado o Decreto n. 605/1992, que denominava como Antônio Tortato o Núcleo Integrado de Saúde da Avenida Tuiuti, igualmente em construção. Essas medidas visavam impedir a duplicidades de homenagens, prática vedada pela legislação.

Juntamente com dois outros pontos, a matéria foi incorporada à pauta de uma sessão extraordinária do Legislativo que havia sido convocada, por solicitação do Executivo, para o dia 27 de janeiro de 1993. Pouco antes da sessão, porém, o prefeito pediu que a matéria fosse retirada da pauta para estudos. Nos bastidores, haviam surgido polêmicas sobre o tema.

Em 25 de janeiro, o presidente da Câmara havia pedido um parecer técnico ao Departamento Jurídico do Legislativo. A resposta foi imediata, com data do mesmo dia, o que pode evidenciar que já havia ocorrido solicitação por vias informais. Citando a Lei Municipal n. 2.375/1988, que disciplinava a matéria, e a Lei Orgânica do Município, o parecer pautou-se em dois aspectos. Primeiro, a Lei n. 3.279/1992 já oficializara uma homenagem a Antônio Tortato, assim como o Decreto n. 605/1992. Segundo, a legislação impedia a duplicidade de homenagens e a alteração da nomenclatura de vias e logradouros públicos que contenham nomes de pessoas, fatos históricos ou acidentes geográficos.

Por esse conjunto de situações, o projeto contrariava a legislação em vigor, conforme compreensão emitida no parecer. O Departamento Jurídico também assinalou que o Decreto n. 605/1992 não poderia ser revogado por uma lei, mas por igual instrumento. Recomendou, em adição, que fosse diligenciado se, por ato do poder Executivo, não havia denominação previamente atribuída à avenida projetada. Embora fosse fato público que a avenida houvesse recebido preliminarmente o nome do ex-prefeito Silvio Barros, o parecer jurídico não avança na interpretação de que já havia uma homenagem ao mesmo personagem na no-

menclatura do Paço Municipal (Lei n. 1.730/1983), o que também conflitava a legislação.

Entrevistados pela imprensa, alguns vereadores alegaram que o prefeito poderia resolver tudo por decreto, o mesmo instrumento utilizado para oficializar a denominação anterior da avenida projetada. Também houve comentários de que a família de Antônio Tortato não queria se envolver na controvérsia<sup>26</sup>. Saudada como medida sensata por alguns legisladores, a retirada da pauta deveria ser temporária, mas a matéria foi arquivada. Quanto a Antônio Tortato, com o recuo da tramitação do projeto de lei apresentado em janeiro de 1993, manteve-se em vigor a Lei n. 3.279/1992.

Devem ser considerados outros aspectos políticos que dificultaram a tramitação da controversa matéria. Primeiro, a oficialização do ato talvez pudesse ser considerada um precedente perigoso, pois emanava de uma situação de conflito. Segundo, o ex-prefeito Ricardo Barros ainda exercia certa influência no Legislativo. Entre os quatro vereadores reeleitos, três faziam parte do antigo “grupo dos treze”, que apoiava sua administração, incluindo o novo presidente da Câmara (TONELLA; DIAS, 1992). Terceiro, havia, de forma subjacente, a rivalidade entre o prefeito Said Ferreira e o ex-prefeito Ricardo Barros, uma das mais acirradas da história local.

Talvez não seja possível documentar, inequivocamente, a influência dessa rivalidade na disputa pela definição do topônimo, mas não seria prudente descartá-la ou subestimá-la. Ao longo de seu novo mandato, Ferreira procurou demarcar diferenças no campo administrativo e simbólico<sup>27</sup>.

### **Um recanto de homenagens a prefeitos**

Novo capítulo pela definição dos topônimos aconteceu em 1995, quando o prefeito Said Ferreira promoveu o lançamento de nova fase das obras do Novo Centro. Esclareceu um secretário municipal, “além do rebaixamento do nível da ferrovia, será construído um túnel com extensão de 1.500 metros entre as avenidas Paraná e São Paulo”<sup>28</sup>. Em outra intervenção, explicou que, em um cronograma de 15 meses, estavam previstas três etapas de realizações: a) desvio da linha

férrea; b) rebaixamento da linha férrea; c) túnel sobre o qual iria ser construída uma avenida<sup>29</sup>. A solenidade ocorreria em 23 de junho de 1995, em grande estilo, contando com autoridades de âmbito municipal e estadual. Entretanto, além do cronograma de obras, a agenda incorporou um acalorado debate acerca das mudanças do projeto e, principalmente, sobre a sua gênese.

Na véspera da solenidade, o deputado federal Ricardo Barros divulgou uma nota criticando as modificações do projeto de Niemeyer e prestando contas do que havia sido feito na gestão anterior, na qual chefiara o Executivo. Um dos itens era a inauguração da Avenida Silvio Barros, confrontando a reversão do nome da via<sup>30</sup>.

Reagindo com termos contundentes na manhã que antecedia a anunciada solenidade<sup>31</sup>, o prefeito Said Ferreira atribuiu ao seu adversário o início da descaracterização do projeto de Niemeyer e contestou a versão, divulgada por Ricardo Barros, sobre a origem do Novo Centro. Conforme reportagem: “(Said) também fez questão de assinalar que o projeto ‘não é do pai dele’ (Sílvio Magalhães Barros), mas de Remígio Fondazzi, Secretário Municipal de Planejamento”<sup>32</sup>.

Durante a solenidade propriamente dita, o ex-prefeito João Paulino Vieira Filho, então presidente da Urbamar, foi o primeiro a falar. Qualificando a si próprio como “memória viva de Maringá”, fez uma digressão sobre a evolução dos debates e intervenções:

[...]. Lembrou de seu ex-colega de Executivo Sílvio Barros, creditando a ele o mérito de ter brigado com o prefeito de Guarapuava pela preferência em construir aqui o terminal de Itaipu, que seria mais tarde trocado pela rede pelos terrenos do pátio de manobras, no centro da cidade. Disse também que durante a sua gestão “a Rede nem queria falar em mudança do pátio de manobras” e que por isso nada pode fazer. João Paulino ressaltou que foi na primeira administração de Said que de fato a mudança começou a se concretizar com os contatos feitos com os diretores da Rede Ferroviária e evitou citar nominalmente o ex-prefeito Ricardo Bar-

ros, referindo-se a ele como “o prefeito que o seguiu (a Said) realizou a transferência”<sup>33</sup>. O governo do Paraná foi representado na solenidade por Sílvio Barros II, então Secretário Estadual de Turismo, irmão de Ricardo Barros. Em tom amistoso, conforme noticiário da imprensa, o secretário “Sílvio Barros II [...] mencionou a contribuição de seu pai e o fato de ele ter sido homenageado primeiramente com o nome da avenida”<sup>34</sup>.

Fazendo o discurso de encerramento, o prefeito Said Ferreira voltou a abordar os temas relativos à gênese do projeto do Novo Centro, nos termos reportados nas páginas dos jornais:

Todos os prefeitos trabalharam para que não existisse mais a separação Zona Norte e Zona Sul. Agora somos somente uma cidade”, disse Said. Em 15 minutos de discurso o prefeito citou fatos de sua primeira administração e revelou que foi em 1983, quando assumiu a prefeitura pela primeira vez que “meu secretário de planejamento, Remígio Fondazzi, fez o projeto da mudança do pátio de manobras”. Said disse que abraçou a ideia e “batizou Fondazzi de “pai da mudança da Rede do centro de Maringá”<sup>35</sup>.

Embora tivesse polemizado em termos extremamente ásperos com o deputado federal Ricardo Barros pela imprensa, o prefeito Said Ferreira adotou um tom diplomático em seu discurso e respondeu ao secretário: “Meu caro Sílvio, o senhor seu pai já foi homenageado por mim, na maior obra da minha administração passada, quando dei o nome ao Paço Municipal em sua homenagem e pela lei é inconstitucional ter dois nomes iguais para próprios públicos”<sup>36</sup>. A reportagem acrescenta:

E [o prefeito Said Ferreira] revelou que a avenida projetada passará a se chamar Avenida prefeito Inocente Villanova Junior, e as duas alamedas de Adriano Valente e a outra de Luiz Moreira de Carvalho. A praça central vai se chamar João Paulino Vieira Filho. E como o ex-prefeito tem já uma rua com seu nome no Jardim Alvorada, o prefeito determinou a mudança do nome da

rua para Ênio Pipino, em homenagem ao pioneiro recém-falecido<sup>37</sup>.

Said Ferreira fazia referência à Mensagem de Lei n. 061/1995, de 14 junho de 1995, encaminhada para a Câmara de Vereadores, que ancorava projeto de lei denominando “as vias públicas do Novo Centro de Maringá, homenageando os senhores Inocente Villanova Junior, Luiz Moreira de Carvalho, Adriano José Valente e João Paulino Vieira Filho, todos ex-prefeitos de Maringá”.

O projeto contemplava tanto a primeira avenida projetada, sobre a qual já havia disputa desde o final de 1992, quanto uma segunda via, a ser pavimentada sobre o túnel que estava sendo iniciado naquele momento. O desfecho da história é repleto de paradoxos, visto que os novos encaminhamentos não foram muito rígidos no respeito à legislação.

O texto da mensagem justifica assim a escolha dos personagens citados:

[os ex-prefeitos] muito contribuíram pra tornar a nossa cidade um polo regional de desenvolvimento no Estado do Paraná. [...] Os ora homenageados, imbuídos de um espírito de coletividade e consciência política, não mediram esforços para, durante as suas respectivas gestões administrativas, propiciar o crescimento econômico de Maringá, integrado à melhoria de sua qualidade de vida, através da execução de obras públicas que dotaram a cidade de uma infraestrutura urbana adequada. Esta é, pois, uma justa homenagem a estes senhores, pelo relevante trabalho que prestaram na administração de nosso município.

Detalhando os desdobramentos práticos, a mensagem informa que, caso fosse aprovado o projeto,

[...] as vias públicas localizadas no Novo Centro de Maringá, subdivisão da Quadra 51-A da Zona 1, desta cidade, passam a denominar-se: a) Avenida INOCENTE VILLANOVA JUNIOR, a avenida projetada existente entre a Avenida Paraná e Avenida São Paulo; b) Alameda LUIZ MOREIRA DE CARVALHO, a via pública projetada entre a Avenida

Paraná e a Quadra 51-A/4/5/7 da Zona 01; c) Alameda ADRIANO JOSÉ VALENTE, a via pública projetada entre a Quadra 51-A/4/5/7 da Zona 1 e a Avenida São Paulo; Largo JOÃO PAULINO, o logradouro projetado sobre parte da Quadra 51-A/4/5/7 da Zona 1.

Conforme anunciado no discurso proferido na solenidade, como já havia uma via pública com o nome do ex-prefeito João Paulino Vieira Filho, localizada no Jardim Alvorada, para evitar a duplicidade de homenagens, a mensagem acrescenta: “Propomos, ainda, no incluso projeto de lei, a alteração da nomenclatura da Alameda João Paulino Vieira Filho para Alameda Ênio Pipino”. Tratar-se-ia do reconhecimento aos incontáveis serviços prestados à comunidade por um pioneiro que havia se destacado em atividades filantrópicas e empresariais.

Instalado em 1952, o município de Maringá vivia, naquele momento, sua décima gestão administrativa. Como dois prefeitos foram titulares em dois mandatos, afere-se que oito agentes políticos diferentes haviam sido eleitos para o cargo: Inocente Villanova Jr (1952-56), Américo Dias Ferraz (1956-60), João Paulino Vieira Filho (1960-64; 1976-82), Luiz Moreira de Carvalho (1964-68), Silvio Barros (1972-76), Said Ferreira (1983-88; 1993-96) e Ricardo Barros, 1989-1992). A eles somava-se Sincler Sambatti, vice-prefeito que assumiu a chefia do Executivo definitivamente em 1982, quando o titular, João Paulino Vieira Filho, se desincompatibilizou para concorrer ao cargo de vice-governador.

Das homenagens citadas na mensagem de lei, além do próprio prefeito que a propunha, estavam excluídos: Américo Dias Ferraz, Silvio Barros, Sincler Sambatti e Ricardo Barros. No período do mandato anterior de Said Ferreira, foram oficializadas homenagens aos três primeiros, respectivamente, com as denominações do prédio da estação rodoviária (Lei 1.738/84), do Paço Municipal (Lei n. 1.730/1983) e do anel viário conhecido como Contorno Sul (Lei n. 2.035/1986).

Como a cidade havia se expandido e as vias públicas já mantinham nomes consagrados pela

tradição, não havia espaços nobres para homenagear líderes políticos de expressão, como os ex-prefeitos citados. A reurbanização daquele lote central foi vista como oportunidade para efetivar tais homenagens, ainda que alguns deles estivessem vivos e as vias não estivessem concluídas ou nem houvessem sido iniciadas. Note-se que Ricardo Barros e Said Ferreira, cada qual com suas motivações, elegeram ex-prefeitos como objeto da honraria.

A toponímia das ruas dos bairros de Maringá costuma seguir certa organização temática. Eis alguns exemplos extraídos dos primeiros bairros: Zona 2, nomes ligados ao chamado Descobrimento do Brasil e ao início da colonização portuguesa; Zona 3, temas e personagens da Guerra do Paraguai e do processo de combate à ocupação holandesa e consecutivo restabelecimento do domínio português; Zona 4, expoentes do abolicionismo; Zona 6, grandes escritores nacionais; Zona 7, personagens da Proclamação da República (DIAS, 2000). Tal como se afigurava o projeto apresentado em 1995, o Novo Centro deveria ser território de homenagens aos prefeitos municipais.

Seja como for, a matéria legislativa deparou com novas controvérsias. Em 28 de junho de 1995, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara Municipal emitiu parecer favorável à tramitação do projeto. Não obstante esse parecer, em sessão extraordinária realizada em 3 de julho de 1995, a matéria foi retirada de pauta para estudos e debates<sup>38</sup>.

Dois meses depois, o vereador Oscar Batista, entrevistado pela imprensa, destacou que o projeto homenageava pessoas vivas, o que colidia com a legislação mais ampla. Por isso, ponderou que “seria um contrassenso aprovar uma lei e ferir outra já existente”. Por sua vez, o vereador Nilton Tuller demonstrou interesse em discutir melhor a exclusão do nome do ex-prefeito Silvio Barros das ruas do Novo Centro. Sobre esse último aspecto, a reportagem divulgou que, na interpretação do prefeito Said Ferreira, já havia a homenagem perpetuada no nome do Paço Municipal, oficializada em seu primeiro mandato<sup>39</sup>.

O texto da mensagem de lei procurava prevenir o aspecto da duplicidade de homenagens. Não observou, contudo, que o nome do ex-prefeito Luiz Moreira de Carvalho já havia sido destinado a dois logradouros públicos: a praça matriz do distrito de Iguatemi (Lei n. 635/1968) e o Centro Esportivo da Vila Operária. As duas homenagens ocorreram em vida. Por motivos que não foram elucidados, o debate público não contemplou esses fatos.

Deliberadamente, a mensagem de lei não levou em consideração o princípio, presente na legislação federal, de que era vedada a homenagem a pessoas vivas, situação dos ex-prefeitos João Paulino Vieira Filho e Adriano Valente. A análise da documentação escrita não oferece esclarecimentos para o fato de o parecer da CCJ ter deixado de apreciar esse obstáculo. Não fosse o recente histórico de disputas, talvez essa incongruência tivesse sido ignorada ou menosprezada, mas as controvérsias emergiram e a tramitação da matéria não prosperou.

Said Ferreira, entretanto, não entregaria o cargo sem fazer nova incursão nesse tema. No final de dezembro de 1996, quando ocorria sua última semana de mandato, inaugurou mais uma etapa do Novo Centro. De acordo com o noticiário,

[...] a administração [...] implantou o Tunnel Liner, com extensão de 1.500 metros e diâmetro de 2,20 metros. O túnel, de 1.254 metros, por onde passará a linha férrea, está concluído, com a construção dos viadutos da Av. Paraná, Rua Basílio Sautchuk, Av. Duque de Caxias, Av. Herval, Rua Piratininga, Av. São Paulo e Av. Pedro Taques<sup>40</sup>.

As solenidades foram realizadas com inegáveis ambições simbólicas, procurando consolidar as obras do Novo Centro como marca dos governos comandados por Said Ferreira. O material publicitário enfatizava que “Maringá realiza o sonho do Novo Centro”. Além das placas alusivas, houve a edificação de um obelisco, um símbolo milenar repleto de significados, como marco da entrega das obras.

No que diz respeito à toponímia, nesse mesmo período, prefeito Said Ferreira editou o Decreto n. 929/1996, estabelecendo a denominação das

vias projetadas no referido território urbano. Diz o decreto:

As vias públicas a seguir especificadas, localizadas no Novo Centro de Maringá, subdivisão da Quadra 51-A da Zona 1, desta cidade, passam a denominar-se: a) Largo INOCENTE VILANOVA JUNIOR, o logradouro projetado sobre parte da Quadra 51-A/4/5/7 da Zona 1; b) Alameda LUIZ MOREIRA DE CARVALHO, a via pública projetada entre a Avenida Paraná e a Quadra 51-A/4/5/7 da Zona 01; c) Alameda ADRIANO JOSÉ VALENTE, a via pública projetada entre a Quadra 51-A/4/5/7 da Zona 1 e a Avenida São Paulo; d) Avenida JOÃO PAULINO VIEIRA FILHO a Avenida Projetada existente entre a Avenida Paraná e Avenida São Paulo.

O decreto também efetivou a alteração do nome da Alameda João Paulino Vieira Filho, situada no Jardim Alvorada, que passaria a ser denominada Alameda Ênio Pipino. O conteúdo do decreto é quase idêntico ao previsto no projeto de lei de 1995. A diferença é que a houve uma permuta de logradouros entre os ex-prefeitos Inocente Vilanova Junior e João Paulino Vieira Filho. Este último, enfim, foi homenageado na primeira avenida projetada, colocando fim ao impasse existente desde o início da gestão de Saíd Ferreira.

Com o tempo, os moradores do Jardim Alvorada se insurgiram contra a modificação do nome da Alameda João Paulino. Reportagem jornalística informou que o município já havia até mesmo fixado placas com o nome de Ênio Pipino. Os moradores alegaram que a mudança geraria transtornos e que a antiga denominação fazia parte da tradição. Também lembraram que o ex-prefeito havia se empenhado para dotar o bairro de infraestrutura<sup>41</sup>. De modo que prevaleceu a dupla homenagem a João Paulino Vieira Filho, ambas formalizadas quando ele era vivo.

A homenagem ao ex-prefeito João Paulino Vieira Filho estabilizou-se na primeira avenida projetada, mas ainda haveria novos fatos legislativos relacionados. Por sua vez, a situação da segunda avenida projetada mostrar-se-ia instável, sujeita

a modificações das nomenclaturas disciplinadas pelo Decreto n. 929/1996. A rigor, esses movimentos eram uma espécie de provisionamento de homenagens em uma obra que sequer fora iniciada.

### **A consolidação da toponímia**

Antes da ocorrência de novos capítulos da definição ou redefinição dos nomes das avenidas projetadas, houve alguns episódios de menor dramaticidade que merecem registro.

Em 1997, no curso do mandato do prefeito Jairo Gianotto (1997-2000), a imprensa noticiou que havia sido liberada mais uma via do Novo Centro, em referência ao prolongamento da primeira avenida projetada até a Avenida São Paulo. No caso, era a Avenida João Paulino Vieira Filho. Em dezembro de 1992, quando foi objeto da controversa inauguração, seu perímetro estendia-se da Avenida Paraná até a Avenida Herval, restando o intervalo de duas quadras para atingir toda a extensão planejada. Da mesma forma, comunicou-se que a Rua Piratininga também havia sido estendida até a Avenida Prudente de Moraes<sup>42</sup>.

O fato mais celebrado por Gianotto, entretanto, foi a inauguração do rebaixamento da linha férrea e do túnel do Novo Centro, em 21 de dezembro de 1999. Acompanhado pelo governador Jaime Lerner, o prefeito percorreu o túnel a bordo de uma maria-fumaça<sup>43</sup>.

O próprio túnel foi introduzido na pauta das homenagens. Dando consequência a projeto apresentado pelo vereador Shudo Yasunaga, a Lei n. 5.317/2000 estabeleceu: “fica denominado Engenheiro Tatsuo Yutani o túnel ferroviário do Novo Centro de Maringá em toda a sua extensão”. Por algum motivo não esclarecido, não houve sanção nem promulgação da lei, o que exigiu a retomada do processo legislativo dois anos mais tarde. A mesma homenagem foi consolidada por meio de projeto apresentado pelo vereador Mário Hossokawa, convertido na Lei n. 5.937/2002<sup>44</sup>.

Na fundamentação do projeto, informa-se que o engenheiro, falecido em 1999, havia sido integrante do quadro da Rede Ferroviária Federal e auxiliado “na concretização do NOVO CENTRO DE MARINGÁ desde o início de sua implantação, inclusive fis-

calizando as obras de execução e transferência do pátio de manobras do NOVO CENTRO para o PARQUE ITAIPU e rebaixamento da linha férrea – TUNEL de 1250 metros” (os destaques em caixa alta fazem parte do original).

Não há evidências de que os vereadores tenham sido movidos pela reivindicação do Sr. Antônio Moreno, ex-chefe da estação ferroviária de Maringá, divulgada pela imprensa em 1991, que reivindicava uma homenagem aos ferroviários. Seja como for, tal como foi efetivada, a homenagem pautava um personagem da fase de reurbanização do território, cujos méritos foram reconhecidos pelo poder público. Não houve, em suma, igual reconhecimento aos ferroviários que protagonizaram a história da fase anterior.

Em 2001, no curso de nova legislatura, o vereador Edmar Arruda assinaria a primeira de suas intervenções relacionadas à toponímia do Novo Centro. Por força da Lei n. 5.530/2001, de sua autoria, ficou “denominada Travessa Jorge Amado a Rua 02, situada no Novo Centro, zona 01, em toda a sua extensão”<sup>45</sup>. Trata-se de uma passagem de pedestres.

A nova incursão do citado vereador, dessa vez em parceria, seria mais ambiciosa, incidindo sobre o Decreto n. 929/1996. A Lei n. 5.694/2002, por proposição dos vereadores Edmar Arruda<sup>46</sup> e Silvana Borges, estabeleceu: “Fica denominada Avenida Horácio Raccanello Filho a rua projetada localizada entre as Avenidas João Paulino Vieira Filho e Tamandaré, no Novo Centro, Zona 1”<sup>47</sup>. Não houve controvérsias na tramitação desse projeto, apesar de modificar substancialmente o estabelecido no citado decreto e revogar homenagens a três respeitados ex-prefeitos.

Com alcance mais amplo e mais detalhamento das medidas aprovadas, a Lei n. 6.267/2003, de autoria exclusiva do vereador Edmar Arruda, atualizou a decisão anterior. Em seu primeiro artigo, estabeleceu: “Fica denominada Avenida Advogado Horácio Raccanello Filho a Avenida Leste-Oeste projetada para a ligação da Avenida Paraná à Avenida Tuiuti”<sup>48</sup>. Como se vê, alongava a denominação da nova via ao percurso compre-

endido até a Avenida Tuiuti, em vez de se limitar ao território do Novo Centro.

Para efeito de regularização cadastral, a lei alterava “as nomenclaturas previstas no Decreto n. 929/1996 das vias públicas localizadas no Novo Centro de Maringá, a saber: a) Largo Inocente Vilanova Junior, b) Alameda Luiz Moreira de Carvalho, c) Alameda Adriano José Valente, para Avenida Advogado Horácio Raccanello Filho”. Eram revogadas as disposições em contrário, “em especial a Lei 5.694/2002 e o Decreto n. 929/1996, do Poder Executivo”.

Ao mencionar o Decreto n. 929/1996 quando revogava as “disposições em contrário”, a Lei n. 6.267/2003 não esclarecia o que ocorria com a Avenida João Paulino Vieira Filho. A nomenclatura dessa via pública não era mencionada pela nova lei, a qual, no entanto, extinguiu os efeitos do Decreto n. 929/1996. Salvo melhor juízo, criou-se um vácuo de normas, ou seja, a nomenclatura daquela avenida ficou sem o suporte de um documento público, fosse um decreto, fosse uma lei. Tal situação foi superada pela Lei n. 6.762/2004, de autoria dos vereadores Edmar Arruda e Walter Guerlles, que estabeleceu: “Fica denominada Avenida João Paulino Vieira Filho a Avenida Leste-Oeste projetada para a ligação da Avenida Paraná à Avenida São Paulo, no Novo Centro”<sup>49</sup>. Como o ex-prefeito havia falecido dois anos antes, não havia impedimento à sanção da lei. Entre a primeira iniciativa de denominação dessa avenida e a edição da nova lei, houve um intervalo de 12 anos.

Horácio Raccanello Filho, falecido em 1998, era um conceituado advogado e professor de Direito Constitucional da Universidade Estadual de Maringá. Havia sido candidato a prefeito em duas ocasiões (1976 e 1982) e fora Secretário da Justiça do Paraná na gestão do governador José Richa (1983-1986). Com a Lei n. 6.267/2003, estabilizou-se o nome da segunda avenida projetada do Novo Centro, mas deve-se ressaltar que sua inauguração ocorreu apenas em 6 de agosto de 2006, cerca de 11 anos após o envio do primeiro projeto de lei com esse objetivo<sup>50</sup>.



FIGURA 2  
Configuração atual  
do Novo Centro de  
Maringá.

## Considerações finais

O projeto de reurbanização do território que restou conhecido como Novo Centro de Maringá mobilizou debates e disputas, entre agentes públicos e privados, durante muitos anos. O presente capítulo demonstrou como essa disputa envolveu até mesmo a definição toponímica das duas avenidas projetadas naquele território.

Se as modificações do projeto de Oscar Niemeyer retiraram do conjunto da intervenção determinadas dimensões que estimulavam o imaginário urbanístico e arquitetônico, a reurbanização daquele território, incrustado no coração da cidade, era um fato, em si mesmo, mobilizador de interesses os mais variados. A definição do nome das duas avenidas de um território visto como nobre

despertou paixões e posições divergentes. Como o território da malha viária central e das áreas mais valorizadas já continha denominações incorporadas à tradição, era uma oportunidade ímpar de prestar homenagens a personalidades de relevo.

Foram produzidos, em quantidade e em qualidade, fatos de alta intensidade ao longo dos anos. Alguns deles, como a ação direta dos servidores em greve, foram surpreendentes. Seria dispendioso recapitular os episódios mais importantes, mas é elucidativo mensurar algumas dimensões.

A primeira avenida projetada foi alvo das seguintes variações de nomes, entre manifestações informais e as formalizadas em projetos de lei, em decretos e em leis: Silvio Barros, Antônio Tortato,

Inocente Villanova Jr. e João Paulino Vieira Filho. Da primeira iniciativa à sanção da última lei a respeito, há um intervalo de 12 anos, ou seja, de 1992 a 2004.

Na segunda avenida projetada, houve três variações de nomes. Inicialmente, sua extensão foi fragmentada para contemplar homenagens a três ex-prefeitos: Adriano Valente, Luiz Moreira de Carvalho e João Paulino Vieira Filho. Em um segundo momento, manteve-se a mesma lógica, mas houve deslocamento do nome de um dos homenageados (João Paulino Vieira Filho) para a primeira avenida projetada, com a reciprocidade de incorporar o nome que havia sido planejado para ela (Inocente Villanova Jr.). O terceiro momento ocorreu quando se padronizou todo o seu percurso com o nome em vigor: Horácio Raccanello Filho.

O intervalo de tempo entre a primeira iniciativa e a última lei sancionada é de oito anos, ou seja, os embates duraram de 1995 a 2003. Considere-se, entretanto, que a inauguração ocorreu três anos depois, em 2006. A dimensão mais saliente é que a disputa sobre a segunda avenida projetada começou muito tempo antes de sua existência. Rigorosamente, foi deflagrada mesmo antes de ter sido iniciado o túnel sobre a qual ela seria pavimentada.

As homenagens perpetuadas em topônimos dizem muito a respeito dos critérios de relevância adotados por uma comunidade para perenizar sua memória. No caso do Novo Centro, há uma densa trama histórica, repleta de fatos conflitivos e complexos, que estão na base da fixação dos nomes homenageados. Analisar essa trama é contribuir para uma compreensão mais completa do processo de reurbanização daquele território.

## Notas

- <sup>1</sup> Esse texto é inédito.
- <sup>2</sup> Lei Municipal n. 1.934/1985, 10 de outubro de 1985, fl. 1.
- <sup>3</sup> Antes disso, o prefeito Sílvio Barros, no início de seu mandato, havia contratado uma empresa para estudar a viabilidade da transferência da linha férrea e da estação ferroviária do centro da cidade. Cf. **O Jornal de Maringá**, 20 de fevereiro de 1973, p. 1. Os resultados, porém, não se mostraram viáveis. O tema foi avivado na campanha eleitoral de 1976, quando o candidato João Paulino Vieira Filho, que viria a ser vitorioso nas urnas, incorporou ao seu programa de governo as seguintes propostas: “a) retirada do pátio de manobras, da estação de carga e descarga para novo pátio em área próxima a Paiçandu; b) rebaixamento do leito ferroviário” (ARENA, 1976, p. 4).
- <sup>4</sup> Lei Municipal n. 1.114, de 3 de março de 1976.
- <sup>5</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 22 de agosto de 1986, p. 3.
- <sup>6</sup> **O Jornal de Maringá**, 24 de abril de 1986, p. 1.
- <sup>7</sup> Trata-se da avenida atualmente nominada como Prefeito João Paulino Vieira Filho.
- <sup>8</sup> Na época, os detalhes do projeto foram divulgados pela revista **Pois É** (ARROJO [...], 1986).
- <sup>9</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 30 de setembro de 1986, p. 3.
- <sup>10</sup> Autor de importante livro sobre a história da Igreja Católica em Maringá, o padre Orivaldo Robles dissertou sobre a contradição entre o uso do substantivo de gênero feminino e o adjetivo flexionado no gênero masculino: “Os primeiros moradores vieram derrubar mato para erguer uma cidade. Tinham pouca leitura. Falavam Maringá ‘velho’, Maringá ‘novo’. O bairro pioneiro continua Maringá Velho até hoje. Mais exato seria Maringá Velha, mas quem muda uma tradição?” (ROBLES, 2007, p. 21).
- <sup>11</sup> Na primeira gestão de Said Ferreira, a prefeitura deu início ao Projeto Memória, cujos resultados foram incorporados, em fase posterior, pela Gerência do Patrimônio Histórico. Entre outras atividades, foram arquivadas e colecionadas as matérias jornalísticas que abordassem temas relacionados à prefeitura municipal. A análise aqui sistematizada usou o suporte das pastas organizadas sob o título “Urbanismo”, que cobrem, entre outros assuntos, o início e o desenvolvimento do projeto de reurbanização do Novo Centro. Sobre o Projeto Memória, ver LEAL, 1999.
- <sup>12</sup> Uma exceção é um artigo assinado pelo ex-prefeito Adriano Valente, que não mantinha vínculos com a administração municipal naquele momento. Genericamente, ele escreveu: “A escolha da expressão Ágora para o projeto de Niemeyer, arquiteto moderno e arrojado, não deixa de ser significativa, pois encontra suas raízes na civilização grega, da qual perdura entre nós marcante influência” (VALENTE, 1987, p. 30).
- <sup>13</sup> Por força da Emenda Constitucional n. 22, o mandato dos prefeitos e vereadores eleitos em novembro de 1982 teve duração até 31 de dezembro de 1988.
- <sup>14</sup> Em 1986, o país viveu sob o signo do Plano Cruzado, um programa de estabilização econômica cuja marca mais visível havia sido a promoção do congelamento dos preços. De 1987 até o final do governo Sarney, porém, o país voltou a viver com a escalada da inflação, não obstante a proposição de novos planos de estabilização econômica. A rigor, essa pauta

do controle inflacionário só foi equacionada sob a vigência do Plano Real, instituído em 1994. De modo que as principais fases de proposição e retificação do projeto de reurbanização de Maringá, que vão de 1985 a 1993, ocorrem sob o impacto desse condicionamento e de sua ressonância macroeconômica, ressaltados alguns hiatos promovidos pelo efeito conjuntural de planos de estabilização promovidos pelas diferentes formações do governo federal.

<sup>15</sup> Lei Municipal n. 3.051, de 24 de dezembro de 1991.

<sup>16</sup> Lei Municipal Complementar n. 3, de 27 de dezembro de 1991.

<sup>17</sup> Projeto de Lei Complementar n. 30/1993, p. 11 e 12.

<sup>18</sup> Lei Municipal Complementar n. 23, de 29 de outubro de 1993.

<sup>19</sup> **O Estado do Paraná**, 29 de setembro de 1991. p.1, c. 1-6.

<sup>20</sup> Muito tempo depois, um trabalhador ferroviário recebeu uma homenagem na toponímia da cidade. A Lei 8.202/2008 estabeleceu: “Fica denominada Ferroviário Edson Barroso a Rua 44.002, situada na Zona 44, em toda a sua extensão”. Proposta pela vereadora Márcia Socreppa, a lei foi sancionada em 21 de outubro de 2008. Esclareça-se que a homenagem, ainda que tardia e deslocada do território do antigo pátio da estação, foi promovida em localização bem escolhida. Em 1991, quando da transferência do pátio de manobras, também houve remoção da Vila dos Ferroviários ali localizada, composta por cerca de 60 moradias. Metade das famílias foi transferida para as cercanias do Conjunto Residencial Borba Gato, com acesso a moradias próprias adquiridas pelo sistema público da habitação. A Rua Ferroviário Edson Barroso é uma das principais vias desse território.

<sup>21</sup> Alguns anos após a inauguração dessa obra, que permitiu a conexão da Avenida Duque de Caxias com a Rua Lauro Eduardo Werneck, os legisladores de Maringá promoveram uma homogeneização de nomenclaturas. Com efeito, a Lei n. 8.982/2011 determinou que ficava “estendida a nomenclatura da Avenida Duque de Caxias para a Rua professor Lauro Eduardo Werneck, entre as avenidas Prudente de Moraes e Colombo”. Pouco antes da aprovação dessa medida, a Câmara Municipal já havia editado a Lei n. 8.969/2011 com o mesmo espírito, estabelecendo “a nomenclatura da Avenida Herval para a Avenida Demétrio Ribeiro”.

<sup>22</sup> Prefeito do município de Paranaity de 1969 a 1972, Antônio Tortato foi secretário municipal em Maringá nas gestões dos prefeitos Sílvio Barros (1973-1976), João Paulino Vieira Filho (1976-1982), Said Ferreira (1983-1988). Pouco antes de sua morte, tinha pedido licença do cargo de Diretor de Administração da Prefeitura Municipal, que exercia na gestão do prefeito Ricardo Barros, para tratamento de câncer linfático. Faleceu em 2 de agosto de 1992. Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 4 de agosto de 1992.

<sup>23</sup> Para uma análise abrangente desses acontecimentos deflagrados no final de 1992, ver o capítulo 4 deste livro.

<sup>24</sup> Projeto de Lei n. 4.948/1993.

<sup>25</sup> Lei Municipal n. 3.279, 16 de outubro de 1992. Esclareça-se que Antônio Tortato, estudioso da história local, planejava escrever um livro sobre o legislativo maringaense, projeto inviabilizado por sua morte precoce. Deixou apontamentos e documentos a respeito, que serviram de subsídios a um livro comemorativo aos sessenta anos da Câmara Municipal de Maringá (DIAS, 2015).

<sup>26</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 27 de janeiro de 1993.

<sup>27</sup> A rivalidade foi tão intensa que gerou cansaço nos eleitores. Em 1996, o povo de Maringá elegeu um candidato que assumiu o discurso da terceira via e propôs um clima de paz política em Maringá (DIAS, 2008).

<sup>28</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 20 de junho de 1995, p. 4.

<sup>29</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995.

<sup>30</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995.

<sup>31</sup> Manchete de **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 1: “Início do novo centro acirra a briga entre Said e Ricardo”. Não é supérfluo reproduzir, para que os leitores tenham noção da animosidade entre os dois líderes, qualquer que seja a ordem dos fatores, os termos utilizados. Com efeito, na ocasião, Said referiu-se ao seu adversário como “psicopata, cleptomaniaco e mentiroso”. **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3. Por meio de nota assinada e divulgada, Ricardo Barros escreveu: “Espero o pronto restabelecimento de nosso prefeito à normalidade psicológica, para que não sejamos palco e vítimas de outra odisséia de o ‘Médico e o Monstro’”. **O Diário do Norte do Paraná**, 25 de junho de 1995, p. 3. Said Ferreira era médico de formação.

<sup>32</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3.

<sup>33</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3.

<sup>34</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3.

<sup>35</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3.

<sup>36</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3.

<sup>37</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 24 de junho de 1995, p. 3.

<sup>38</sup> **O Jornal de Maringá**, 5 de julho de 1995.

<sup>39</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 14 de setembro de 1995.

<sup>40</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 29 de dezembro de 1996, p. 8.

<sup>41</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 25 de julho de 1997.

<sup>42</sup> Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 22 de julho de 1997. Pouco antes do encerramento do mandato do prefeito Said Ferreira, a prefeitura divulgou que a Rua Piratininga havia sido estendida até a avenida projetada. Dali até a Avenida Prudente de Moraes já havia asfalto. Cf. **O Diário do Norte do Paraná**, 23 de outubro de 1996. Esclareça-se que a Rua Piratininga se localiza, em sentido paralelo, entre as avenidas São Paulo e Herval e é perpendicular ao trajeto das avenidas projetadas.

<sup>43</sup> **O Diário do Norte do Paraná**, 22 de dezembro de 1999, p. 8.

<sup>44</sup> Lei Municipal n. 5.937, 29 de novembro de 2002.

<sup>45</sup> Lei Municipal n. 5.530, 6 de dezembro de 2001.

<sup>46</sup> O vereador Edmar Arruda, em contato com o autor deste capítulo, disse que sua intenção inicial era dotar a segunda avenida projetada com o nome do empresário Sílvio Name Jr., caso não vingasse a homenagem a ele destinada no aeroporto regional. Candidato a prefeito em 2000, Sílvio Name Jr. faleceu precocemente em um acidente aéreo. Notabilizou-se por denunciar o esquema de corrupção da prefeitura em um debate realizado entre os candidatos a prefeito de 2000 (DIAS, 2008). O aeroporto regional foi batizado com seu nome.

<sup>47</sup> Lei Municipal n. 5.694, 15 de maio de 2002, fl. 1.

<sup>48</sup> Lei Municipal n. 6.267, 30 de junho de 2003.

<sup>49</sup> Lei Municipal n. 6.762, 6 de dezembro de 2004.

<sup>50</sup> Como *Post scriptum*, cumpre adicionar que, no período de conclusão deste livro, um dos protagonistas dos fatos analisados neste capítulo, o ex-prefeito Said Ferreira, falecido em 2010, recebeu uma expressiva homenagem no território do Novo Centro. Com efeito, por proposição do prefeito Ulisses Maia, a Câmara Municipal de Maringá aprovou a Lei n. 10.940/2019, denominando o “Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira”. A homenagem foi levada a termo na inauguração do terminal, em 28 de fevereiro de 2020. No mesmo dia, também foi inaugurado um busto do homenageado. Para mensurar a honraria, deve-se salientar que o terminal intermodal, localizado no espaço em que se situava a antiga Estação Ferroviária, é o principal equipamento público do Novo Centro. Conquanto as justificativas apresentadas na mensagem de lei sejam genéricas e façam referência ao conjunto da obra do ex-prefeito, que comandou o município em dois mandatos (1983-1988; 1992-1996), ele foi protagonista da gestação do projeto de reocupação do espaço urbano que resultou conhecido como Novo Centro.

### Fonte das imagens

FIGURAS 1 e 2 Mapa-base da Prefeitura do Município de Maringá (2021). Elaborado por Ricardo L. Töws.

### Referências bibliográficas

ARENA. **Administração experiente**. Certeza de melhor futuro: programa de governo do candidato João Paulino Vieira Filho. Maringá, 1976. Mimeo.

ARROJO de 600 mil m<sup>2</sup> – o bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá. **Revista Pois É**. Maringá, jul. 1986, p. 44-46.

CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada**: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

CORRÊA JUNIOR, J. A. **A maria fumaça**. Maringá: Gráfica Ivaí, 1988.

CORRÊA JUNIOR, J. A. **O trem de ferro!** Maringá: Ed. 5 de Abril, 1991.

DIAS, R. B. A história além das placas: os nomes das ruas de Maringá (PR) e a memória histórica. **História e ensino**, v. 6, p. 103-120, out. 2000.

DIAS, R. B. **Câmara Municipal de Maringá: 60 anos 1952-2012**. Maringá: Câmara Municipal de Maringá, 2014.

DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado**. Maringá: Clichetec, 2008.

FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná**: agentes, imagens e discursos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá**: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.

HILÁRIO, J. **O jubileu de ouro**. Maringá: Edição do autor, 1997.

LEAL, J. L. L. A experiência de formação de um arquivo municipal: o caso de Maringá. *In*: DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. (orgs.) **Maringá e o Norte do Paraná**: estudos de história regional. Maringá: Eduem, 1999, p. 429-440.

LUZ, F. **O fenômeno urbano em uma zona pioneira**: Maringá. Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 1997.

NEGRI, S. M.; MENDES, C. M. O “Falso” Novo Centro de Maringá-PR. *In*: **Boletim de geografia**. Maringá: UEM, n. 1, v. 1, ano 16, 1998, p. 67-86.

NOVO plano de voo. **Revista Pois É**, maio 1990, p. 18-23.

PELEGRINI, S. A arte pública e a materialização das memórias históricas na cidade de Maringá. **Revista Esboços**, UFSC, v. 19, p. 217-239, 2008.

PROJETO Ágora: Arrojo bilionário. **Revista Pois É**. Maringá, maio 1987, p. 36-37.

ROBLES, O. **A igreja que brotou da mata**: os 50 anos da diocese de Maringá. Maringá: Dental Press, 2007.

TONELLA, C.; DIAS, R. B. A Câmara Municipal de Maringá: uma análise sócio-política. **Unimar**, v. 14, n. 2, out. 1992.

VALENTE, A. Ágora, o novo centro de Maringá, um lugar para viver. **O Diário do Norte do Paraná**, 19 abr. 1987, p. 30.

# CAPÍTULO 7

## **A produção urbano e a no Novo**

**do espaço  
verticalização  
Centro**

# **A produção do espaço urbano e a verticalização no Novo Centro<sup>1</sup>**

RICARDO LUIZ TÖWS

A produção do espaço urbano no Novo Centro de Maringá detém particularidades que demandam investigação, tanto por ser resultante de estratégias recentes em área privilegiada dentro da cidade, como pela atuação dos agentes, em especial, o Estado e os promotores imobiliários, que, além do objetivo de transformar a área para a reprodução ampliada do capital, fizeram significativas alterações nos projetos propostos.

Em que pese a necessidade de desvelar os respectivos projetos, deixamos tais aprofundamentos aos capítulos que precederam esta comunicação e nos concentramos em demonstrar o processo de produção do espaço urbano maringaense por meio da evolução do parcelamento da terra e do processo de verticalização.

A moldura teórica para a concretude da análise é baseada nos debates sobre a produção do espaço urbano, em especial àqueles destinados a explicar a atuação dos distintos agentes sociais na produção da cidade. Desse modo, ao buscarmos inspiração na teoria da máquina de crescimento, de Logan e Molotch (1987), entendemos os agentes como “estruturais”, uma vez que formam coalizões consistentes que transformam, inclusive, o marco legal e regulatório para a reprodução de seus interesses no urbano.

Partindo diretamente para a demonstração dos resultados do processo, o texto é dividido em 3 partes, sendo: a) demonstrar que Maringá é um grande empreendimento imobiliário desde a sua origem, a partir de características peculiares como a produção e expansão das cidades por centenas de loteamentos privados; b) que a verticalização não é produzida com o objetivo do uso, mas como lógica para reprodução do capital por força do valor de troca, o que levou os agentes a deslocarem os objetivos da área do Novo Centro para a produção de mais verticalização; e c) que a produção do espaço urbano no Novo Centro, com enfoque quase exclusivo para a verticalização, endossa e confirma esse “negócio”, apesar do consenso atual entre alguns agentes de que o “Novo Centro foi um erro”.

## **Maringá é um grande empreendimento imobiliário desde a sua origem**

“O projeto das cidades, assim como o da região, obedece fundamentalmente à lógica imobiliária” (SZMRECSÁNYI, 2000, p. 194). A frase da autora ilustra o conteúdo deste tópico, que demonstra a expansão da cidade pela aprovação e produção de loteamentos, consolidando a cidade como grande empreendimento imobiliário.

Esse é um importante debate sobre a realidade regional, uma vez que parte significativa da Região Norte do estado do Paraná foi colonizada por uma empresa, em um primeiro momento, denominada Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) e, em um segundo momento, como Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), graças à cessão, pelo Estado, de mais de 500 mil alqueires de terras para a respectiva empresa realizar esse empreendimento<sup>2</sup>.

Em pouco mais de meio século, o dinamismo regional e a transformação da paisagem rural e urbana eram evidentes, fruto de uma combinação de busca de terras e pelo desenvolvimento de cidades que foram implantadas no Norte do Paraná. O desenvolvimento socioespacial também pode ser explicado pelo fato de, no momento de implantação do empreendimento econômico, no cenário nacional ocorria a inversão do local de moradia da população brasileira, que passara a ser urbana (SANTOS, 1993). Desse modo, o Norte do Paraná diferenciou-se do cenário nacional, pois passou por um processo de implantação de cidades novas e absorveu produtores do café que, anteriormente, cultivavam na Região Sudeste do Brasil.

O plano de Maringá é fruto desse empreendimento. A planta inicial da cidade foi elaborada pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira em meados da década de 1940. É um projeto que contempla todas as funções de uma urbe, pois o mesmo congrega experiências urbanísticas anteriores desse profissional, dentre elas, o loteamento Vila Maria Alta, Vila Maria Baixa e Jardim Japão, na cidade de São Paulo, dentre inúmeras outras (STEINKE, 2007). “Pode-se dizer [...] que a importância de

Maringá é reforçada pelo fato de ser a primeira cidade completa, no sentido substantivo do termo, que o referido urbanista criará” (STEINKE, 2007, p. 139).

A ocupação inicial se deu numa área denominada atualmente de Maringá Velho, à esquerda do atual centro da cidade. As seis primeiras quadras foram ocupadas anteriormente à definição, pela Companhia, do local onde seria implantado o centro da cidade, dentro dos preceitos do projeto de Vieira, conforme explicitado no capítulo 1 desta obra.

Com a instalação efetiva do centro, povoou-se também, ao Leste do centro, a Vila Operária, ou seja, a Zona 03 definida pelo projeto. Como havia também base no ideário de Garden City, ou seja, de Cidade-Jardim, duas grandes áreas foram determinadas pelo respectivo plano para preservarem a mata nativa. Dessa forma, a cidade era dividida em 03 partes: a ocupação inicial, atual Maringá Velho, à Oeste, o Centro, propriamente dito e à Leste, a Zona 03, ou seja, a Vila Operária. Como o projeto era baseado na linha férrea, Vieira desenhou a Avenida Brasil, que “paralelamente, [...] seguiu o traçado da linha férrea, cortando as Zonas do projeto inicial 01, 03, 04, 05, 06 e 08” (TÖWS, 2009, p. 65), concretizando o processo de ocupação.

Assim, Maringá despontou como exemplo de padrão urbanístico, vinculando-o ao ideário de cidade-jardim. A despeito disso, a lógica de reprodução do capital na produção do espaço reproduziu modelos tradicionais de segregação<sup>3</sup> e segmentação territorial no processo de implantação do projeto inicial, cujas características foram replicadas em todo o processo de expansão da cidade por intermédio da aprovação de loteamentos residenciais.

De qualquer modo, o ideário de cidades-jardins é um dos elementos que fortalecem a ideologia do planejamento urbano, pois enaltece o plano inicial e, a partir disso, consolida, no imaginário e na representação do cidadão e da cidade, a totalidade da distinção, no fato de a cidade ser diferente por ser planejada, como se toda a expansão da cidade fosse parte da mesma lógica.

Como síntese às características apresentadas, Rodrigues e Souza (2018), afirmam que Maringá é um território planejado desde o início de sua constituição, a) com altíssimo grau de controle do processo de planejamento; b) que o planejamento é protagonizado como elemento central do *citymarketing* com vistas ao empresariamento urbano; c) que a segregação e desigualdade diferem de outros territórios não planejados, evidenciando que quanto mais planejamento, mais segregação; d) que há um esforço constante de apologia ao protagonismo empresarial e de ocultamento da presença e importância do Estado no processo de acumulação capitalista, produtor e reproduzidor da segregação e da desigualdade (RODRIGUES e SOUZA, 2018, p. 369).

Esses elementos ajudam a consolidar o entendimento da cidade como grande empreendimento imobiliário desde sua gênese, por conta das particularidades já apresentadas no decorrer dessa obra, bem como das características empreendedoras que continuam em vigência.

Outro fator significativo diz respeito à aprovação dos loteamentos, pois, nas últimas décadas, cada loteamento aprovado foi designado como um bairro específico, geralmente “batizado” pela própria empresa loteadora proponente dos respectivos loteamentos. Ou seja, a “colcha de retalhos” de loteamentos que foram sendo aprovados e incorporados à cidade, mesmo que controlados e dentro da legislação urbanística. Por isso, demonstraremos, em números, a expansão dos loteamentos.

No segundo quinquênio da década de 1940, houve a aprovação e início de ocupação dos bairros denominados de Zona 1 a Zona 10. No total, o projeto implantado comportava 677 quadras, com 13.015 datas ou lotes, sendo 12.611 para uso residencial e/ou comercial, mais 332 para armazéns e 72 lotes para indústria, com uma área total compreendida de 15.836.581,42 m<sup>2</sup>.

Lembramos que as 10 primeiras Zonas do projeto de Vieira, após a aprovação com algumas alterações, começaram a ser implantadas e ocupadas, porém não tiveram sua ocupação integral já na década de 1940, uma vez que a venda de lotes

e a ocupação ocorreram de forma paulatina, seguindo o ritmo das vendas e da própria ocupação. Cordovil (2010), corrobora com a seguinte análise:

A área à extrema esquerda do plano, a Zona Cinco, não havia sido loteada em 1960 e verificamos áreas anexando-se ao plano inicial, principalmente ao norte, como a Vila Morangueira. A partir da década de 1960, a expansão para o norte tomou impulso com a implantação do Jardim Alvorada. Percebemos a indicação do aeroporto à direita. A partir dessa planta, podemos constatar que nem todas as propostas de Vieira para implantação de equipamentos urbanos se efetivaram. (CORDOVIL, 2010, p. 105).

Ao observarmos os quadros disponibilizados pela Prefeitura Municipal, referentes à aprovação dos bairros e, por consequência, sua produção espacial e ocupação, verificamos que diversos bairros, não alinhados ao plano inicial, foram aprovados ainda na década de 1940. Assim, em 1946, foram criadas as vilas Progresso e Vardelina e, em 1948, loteados o Jardim Aclimação e as vilas Nova, Ipiranga, Esperança e Santa Isabel, enquanto em 1949 eram criadas as vilas Santo Antônio e Cleópatra, representando esses 9 loteamentos a incorporação de mais 121,2 ha e 1.686 lotes ao projeto original da cidade, com o que o perímetro urbano chegou, em 1950, a 1.704,9 ha, contendo um total de 14.701 lotes (MARINGÁ, 2000). Acrescentamos ainda, de acordo com tabela fornecida pela Prefeitura, a Zona 50, com seis quadras e 16 lotes e o Distrito de Floriano, com 14 quadras e 157 lotes, que, somados aos demais loteamentos aprovados ainda no segundo quinquênio da década de 1940, perfazem o total de 11 loteamentos aprovados, além das dez Zonas do Projeto inicial. No total, esses demais loteamentos aprovados continham 152 quadras e 1.859 lotes, com uma área total de 1.503.943,61 m<sup>2</sup>.

Na década de 1950 foram aprovados a Vila Bosque, com quatro quadras e 78 datas, perfazendo uma área de 74.052,00m<sup>2</sup>; a Vila Marumbi, com 21 quadras, 290 datas e uma área de 242.000,00 m<sup>2</sup>; o Jardim Alamar, com nove quadras e 129 da-

tas, compreendendo uma área de 72.600,00 m<sup>2</sup>; o Jardim Nilza, com 11 quadras e 114 datas, bem como área de 835.650,20 m<sup>2</sup>; a Vila Emília, com 12 quadras, 120 datas e 96.800,00 m<sup>2</sup>; além do Distrito de Iguatemi, com 19 quadras, 264 datas e 264.781,00 m<sup>2</sup>. No total, houve a expansão de seis bairros na década em questão, aumentando a área urbanizada do município em 1.585.883,20 m<sup>2</sup>, o que, somada à área anterior, totalizava uma área urbanizada de 1.849,9 ha.

Nos anos de 1960, de acordo com o Plano Diretor de 2000, a cidade apresentou um extraordinário ritmo de crescimento, impulsionado pelo dinamismo demográfico da região, que ainda se mantinha elevado, a despeito do processo de apropriação do território regional encontrar-se próximo do seu esgotamento. No período de 1961 a 1970 foram criados 10 novos loteamentos, totalizando uma superfície de 566,2 ha e 7.679 lotes. Se considerarmos o ano de 1960, então podemos somar os loteamentos do Jardim Ipiranga e do Jardim Mandacaru, que foram aprovados naquele ano. Com estes inclusos, de 1960 a 1969 foram aprovados 12 loteamentos, com um total de 429 quadras e 8310 datas, com uma área total somada de 5.792.019,64 m<sup>2</sup>. Ao incorporar estes números à área urbanizada, conforme Maringá (2000), constatamos que a mesma chegou a 2.416,1ha ou 24.161.000 m<sup>2</sup>, com 23.365 lotes em 1969, significando um aumento de quase 50,0% no total de lotes na cidade em 10 anos. A população urbana mais que dobrou, atingindo a 100.100 habitantes em 1970, com uma densidade de 41,4 hab/ha, que demonstra a intensidade dos processos de crescimento demográfico e de expansão urbana verificados nesse período. Por outro lado, a população do campo tivera uma redução, quando passara a 21.274 habitantes neste período.

Ao considerarmos apenas os loteamentos aprovados entre 1970 e 1979, seguindo a lógica temporal desta análise, bem como os registros da Prefeitura de Maringá, verificamos a aprovação de 66 novos loteamentos, com uma área de 9.377.841,55 m<sup>2</sup>.

Neste período, se compararmos com as décadas anteriores, percebemos um aumento significa-

tivo no número de loteamentos aprovados, cujo enredo pode ser justificado por vários fatores: aumento da população urbana, contexto econômico do período, sobretudo relacionado à modernização da agricultura e à drenagem da renda fundiária<sup>4</sup> (MENDES, 1992) e as próprias facilidades e permissividades da legislação vigente. Na década de 1980 foram aprovados pelo poder público 54 novos loteamentos para a cidade de Maringá, com uma área total da soma dos loteamentos de 10.379.275,52 m<sup>2</sup>, com aproximadamente 872 quadras e 15144 lotes. Ainda que a cidade tenha tido menos loteamentos aprovados, a área de expansão da cidade ultrapassou os loteamentos da década anterior. Além dos loteamentos aprovados na década de 1980, deu-se início em Maringá, a aprovação dos condomínios fechados<sup>5</sup>, em que o primeiro aprovado pela prefeitura foi o Condomínio Residencial Karrapicho, na Zona 40, com 23.304,80 m<sup>2</sup>, com 10 lotes/datas, construído pela Imobiliária Expansão, aprovado em 24 de março de 1987.

A década de 1990 teve como características o aumento significativo do número de loteamentos aprovados, totalizando 95, entre loteamentos e condomínios. A área total urbanizada teve um acréscimo de 13.941.120,70 m<sup>2</sup>, com um aumento de 1332 quadras e 26.365 lotes<sup>6</sup>. Por outro lado, houve um decréscimo no ritmo de aumento populacional, que, na década de 1980, teve um aumento de aproximadamente 70 mil habitantes na área urbana, ao passo que, na década de 1990, este aumento chegara a aproximadamente 50 mil novos moradores.

O início da década, em termos econômicos, foi conturbado, tendo uma estabilização em 1994, com o lançamento do Plano Real. Tais fatores geraram oscilações no mercado imobiliário, que vinha aquecido na década de 1980 e passou por uma crise na década de 1990, elementos que serão demonstrados mais precisamente quando tratarmos do processo de verticalização.

Sobre os condomínios, verificamos que, na década de 1990, foram aprovadas 14 estruturas, com uma área total de 358.425,09 m<sup>2</sup> e 418 lotes e, no que tange aos condomínios rurais, na década

de 1990, dois foram aprovados, sendo um com 108.000,00 m<sup>2</sup>, denominado Condomínio Cidade Campo, construído pela Imobiliária Tele Sanches, e outro, com diversos alvarás e sem nome, localizado no Sub Lote 145, na Gleba Ribeirão Maringá, com 188.147,34 m<sup>2</sup>, ambos aprovados no ano de 1999.

Nos anos 2000, considerando os loteamentos e os condomínios horizontais (pseudocondomínios), em Maringá foram aprovados 94 empreendimentos, com uma área total de 13.259.810,93 m<sup>2</sup>.

Já entre 2011 e 2019, foram aprovados em Maringá, considerando os loteamentos e os condomínios fechados, um total de 71 projetos, totalizando 9.764 lotes. Ainda que não tenhamos obtido informações sobre a área total dos loteamentos, é importante considerar a aprovação de três parques industriais e o Loteamento Eurogarden, cuja metragem dos lotes tem dimensão maior do que o padrão mínimo da área dos lotes na cidade de Maringá.

Ao verificar o expressivo número de loteamentos aprovados por diversas loteadoras e incorporadoras presentes na realidade maringaense, confirmamos a ideia da cidade como empreendimento. Se compararmos, por exemplo, com cidades maiores, verificamos que a lógica de reprodução da cidade não é semelhante, como ocorre com Curitiba, por exemplo. Embora os bairros de Curitiba se subdividirem em vilas, jardins e moradias, a cidade possui pouco mais de 70 bairros. Já Maringá, por ter uma dinâmica em que cada loteamento recebe um nome de bairro por privilegiar essa forma de “empreendimento”, então a cidade possui mais de 4 centenas de bairros, conforme foi possível demonstrar nos dados acima arrolados.

A lógica da reprodução imobiliária não se restringe à abertura de novos loteamentos, pois sua face mais evidente é a da verticalização, cuja prática teve sua expressão maior no Novo Centro de Maringá e é sobre isso que pautaremos o próximo tópico. Antes disso, o objetivo de fazer essa abordagem de processo é refletir sobre a tese de que Maringá é um grande empreendimento imobiliário desde sua origem.

## **A verticalização como lógica para a reprodução ampliada do capital**

A verticalização é a forma de produção do espaço urbano no Novo Centro de Maringá. A maioria dos empreendimentos aprovados e produzidos na área do Novo Centro são edifícios com mais de quatro pavimentos. Desse modo, entendemos que o processo de verticalização é apreendido como o processo de construção de edifícios de quatro pavimentos ou mais (MENDES, 1992) e representa uma das características simbólicas da urbanização brasileira.

Ainda que o recorte espacial seja o Novo Centro, é importante trazer alguns elementos da verticalização de Maringá para entender o que, de fato, ocorreu no Novo Centro, uma vez que as pressões exercidas pelo mercado imobiliário local desencadearam a produção de uma paisagem muito distinta do projeto inicialmente pensado para a área.

Então, antes de adentrarmos especificamente na produção de edifícios no Novo Centro, demonstramos como esse processo ocorreu em Maringá. A pesquisa de Töws (2015) evidenciou que a legislação urbanística foi sendo alterada conforme o processo foi ocorrendo, ora com mais permissividade, permitindo a expansão do processo de verticalização, ora com normativas mais rígidas, como ocorreu na década de 1990.

Portanto, a verticalização de Maringá teve início já na década de 1960, com a produção de construídos 14 edifícios, totalizando uma área de construção de 47.743,33. Para Mendes (1992), a emergência do processo em Maringá está relacionada ao excedente do capital oriundo da cultura cafeeira desenvolvida nas décadas de 1940, 1950, 1960 e 1970, associados às atividades comerciais levadas a termo por fazendeiros, grandes e médios e comerciantes no município e de sua respectiva região.

A década de 1970 foi caracterizada, de acordo com Mendes (1992), como o segundo período da verticalização de Maringá. O autor a caracterizou-a como a década da “Modernização da Agricultura”. Nessa década foram aprovados na cidade

35 edifícios, totalizando uma área construída de 165.046,57 m<sup>2</sup>. Foram construídos, no total, 267 pavimentos, 97 garagens, 169 salas, 1345 apartamentos, totalizando, entre garagens, salas e apartamentos, 1611, caracterizando a verdadeira “indústria do solo”, conforme título dado por Mendes (1992) a esse tipo de aproveitamento do solo urbano para a potencialização e construção de solos sobrepostos.

Já na década seguinte, 1980, foram aprovados, em Maringá, 486 projetos de edifícios com 04 ou mais pavimentos, totalizando uma área construída de 1.821.120,17 m<sup>2</sup>, sendo 3816 pavimentos, 8019 garagens, 2068 salas comerciais, 12230 apartamentos, totalizando 22301 unidades construídas na década. A cidade de Maringá conheceu o auge do processo de acumulação de capital e investimentos diretos na construção civil. Conheceu também, agora com uma dinâmica avançada, o processo de Incorporação Imobiliária.

Enfim, a dimensão da verticalização ocorrida na década de 1980 detém suas particularidades. O processo expressivo poderia ser dito como complexo face à transformação na paisagem urbana da cidade de Maringá. No entanto, autores, sobretudo Mendes (1992), interpretaram a lógica da verticalização da cidade nessa fase, demonstrando uma conjuntura de fatores. Não muito diferente do modelo que se apresenta, no que se refere à periodização bem como à correlação com a legislação urbanística e fatores econômicos, pontuamos algumas vertentes para explicar o processo: a) essas transformações significativas estão vinculadas às inovações técnicas na área da construção civil; às mudanças no sistema bancário com expansão da creditização para aquisição de imóveis; nas imposições culturais de uma forma de morar (FRESCA, 2009); b) seguiu o processo de verticalização que ocorria nas grandes cidades brasileiras no último quinquênio da década de 1970, fruto do grande êxodo rural que o país enfrentava desde a década de 1960, mas principalmente como resultado da vultosa soma liberada à construção civil (BELOTO, 2004), ainda que em Maringá esse processo tardasse alguns anos, tendo sua representatividade em meados dos anos 1980,

conforme demonstramos; c) amplitude, complexidade, dinâmica, necessidades mercadológicas, formas arquitetônicas, maturidade do setor imobiliário (MENDES, 1992); d) a crise econômica, aliada à ciranda financeira da década, assegurando que a “aquisição de imóvel foi e é um excelente negócio em tempos de crise. Na realidade de Maringá tal fato foi muito expressivo” (MENDES, 1992, p.283); e) a “mão” do poder público: “obviamente, a verticalização somente se efetivou com um alto coeficiente de aproveitamento” (BELOTO, 2004, p. 112). A legislação elaborada deu total respaldo às ações do mercado imobiliário (TÖWS, 2010). Essa lei repercute ainda na atualidade sobre o pensamento e a filosofia de algumas incorporadoras: “A entrada em Maringá foi convidativa, pois a legislação favorece. O único problema é o tamanho dos lotes, que são muito pequenos”, conforme entrevistado, em 2009; f) as estratégias e ações do mercado imobiliário, aliadas aos grupos políticos e representantes da sociedade civil; g) a cultura do condomínio a preço de custo; e h) a necessidade elitista de colocar Maringá no auge do desenvolvimento, interpretando que o desenvolvimento é aliado ao concreto (TÖWS, 2010).

Já o processo de verticalização maringaense na década de 1990 passou por diversas interferências, tanto das alterações nas legislações, como na dinâmica econômica. Os planos lançados no Governo Collor no início da década repercutiram no processo de verticalização de maneira significativa. Enquanto em 1989 haviam sido aprovados 93 projetos com uma área total de 427.424,02 m<sup>2</sup>, no ano seguinte foram aprovados apenas 46 edifícios e uma área total de 189.665,16 m<sup>2</sup>, ou seja, menos do que a metade de projetos e menos ainda se compararmos com a área de construção total.

Neste período, o capital investido no processo de verticalização era oriundo de diversas fontes, inclusive da agroindústria, como ocorrera na década de 1980, no entanto, na década de 1990, mesmo diante de inúmeras crises, a cidade de Maringá passou a se consolidar como polo comercial e de serviços, por isso, em uma definição conjunta em alguns trabalhos com o pesquisador Mendes, bem como em trabalho anterior (2010),

definimos que a esteira econômica da década ficou caracterizada, para efeito de definição, como “Consolidação de polo comercial e de serviços” (TÖWS, 2010, p. 204).

As empresas que se mantiveram no mercado bem como as que iniciaram suas atividades atuaram com cautela, sob a restrição da legislação e com o devido cuidado em relação ao mercado, para não incorrerem em riscos.

Algumas incorporadoras se firmaram nessa década, como, por exemplo, a Pedro Granada, com a construção de seis empreendimentos. Outras, como a Expansão e a Sandri, por exemplo, também construíram edifícios nessa fase. Outro exemplo é a construtora Lótus, que, na referida década, ainda manteve sua atuação na cidade de Maringá.

Entre 2000 e 2009, na década da “Reestruturação produtiva e a consolidação dos Serviços” (TÖWS, 2015, p. 208), foram aprovados 190 projetos de edifícios, com uma área total de 1.155.717,07, com a produção de 2.128 pavimentos, ou seja “novos solos”, 11.324 garagens, 1,107 salas comerciais e 8.013 apartamentos, totalizando 20.422 unidades.

Na década de 2010, foram aprovados 378 edifícios, apresentando aumento significativo em relação à década anterior, inclusive em termos de área construída. Se considerarmos os dados fornecidos pela Prefeitura de Maringá,<sup>7</sup> na referida década foi aprovado o montante de 3.313.354,92 m<sup>2</sup>, correspondendo ao dobro da década anterior. Foram 4.975 pavimentos, 1866 salas comerciais e 24.120 apartamentos, o que, contabilizando com as garagens, resulta em 61.165 unidades. Em termos de unidades e apartamentos, é o triplo da oferta da década anterior, ainda que os primeiros cinco anos da década correspondam à maioria dos empreendimentos aprovados (320 projetos), evidenciando, de fato, a crise que se instalou no país pós-2015, resultado de um golpe jurídico-midiático-parlamentar que desestabilizou a democracia e demais bases da sociedade brasileira.

No caso maringaense, houve, portanto, aumento significativo em todos os itens, assegurando que, para o mercado imobiliário local, a crise econômica de 2008 ainda não havia surtido efeito. Tanto que, em agosto de 2014, os jornais locais

e a televisão (R1C Mais Paraná)<sup>8</sup> noticiaram lançamento de edifício com apartamentos de luxo, com preço médio de 3 milhões de reais, vendidos em menos de cinco horas.

Importante destacar que parte dos edifícios construídos após os anos 2000 estão localizados no Novo Centro, por isso foi necessário buscar a evolução desse processo, que colocou Maringá, em números relativos, como uma das cidades mais verticalizadas do país. De fato, a verticalização confirma-se como lógica predominante para reprodução ampliada do capital na cidade, cuja expressão de mercado mais concentrada foi observada no Novo Centro e é sobre isso que discorreremos no próximo tópico.

### **A produção do espaço no Novo Centro: verticalização e negócios**

Conforme já arrolado nos capítulos anteriores, o Novo Centro de Maringá teve início na década de 1980, a partir da criação da Urbamar e da transferência do pátio de manobras.<sup>9</sup> A partir de então, o primeiro projeto, denominado Projeto Ágora, foi pensado para a área. O Projeto Ágora, em sua primeira versão foi denominado como uma obra monumental e teve participação do arquiteto Oscar Niemeyer. O poder público contratou o referido arquiteto, pois tinha como objetivo reproduzir nesta área urbana os princípios da capital federal (GRZEGORCZYK, 2000).

Não discorreremos sobre os passos de transformação do projeto, pois isso já foi discutido nos capítulos anteriores. Por isso, partimos para a análise das principais alterações que resultaram na configuração atual. Mas importante destacar que os agentes estruturais (LOGAN; MOLOTCH, 1987) forçaram, a partir de diversas estratégias, alterações definitivas no projeto inicial proposto, o que levou à intensidade da verticalização na área. Em uma das reuniões de que participávamos no âmbito do Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial (CMPGT) da cidade, ouvimos diversos agentes sociais presentes na respectiva reunião, de que “o Novo Centro foi um erro” da forma que ficou e, por isso, deveriam pensar os novos espaços com cautela.

No entendimento de alguns membros do referido conselho, aquela quantidade de torres, com índice de ocupação baixo e com a possibilidade de grande densidade, não fez bem para a cidade de Maringá. Por isso, análises do próprio setor com essa visão sobre o espaço construído instiga ainda mais as possibilidades de análise e explicação da realidade em tela.

Partindo diretamente para a análise, os capítulos 2 e 3 desta obra demonstraram as principais alterações nos projetos, interferindo na lógica da produção do espaço para a área do Novo Centro. Destacamos apenas alguns elementos do processo: a empresa Cesbe de Curitiba venceu a licitação para a construção do túnel. A proposta inicial da empresa era de 27 milhões de dólares, tendo reduzido o preço para 21,7 milhões (GRZEGORCZYK, 2000). Para o autor, a obra foi construída em ritmo acelerado e foram publicadas diversas notícias enaltecendo a sua grandiosidade. O prefeito Said inaugurou a obra sem sua conclusão, porém o prefeito seguinte deu continuidade. Grzegorzcyk (2000) problematiza, ao afirmar a possibilidade de que as obras fossem paradas ou modificadas pela alteração na gestão, porém, como vimos nas palavras de Gini, que estudou o movimento do empresariado da cidade, havia uma complexa interação entre o poder público e o empresariado, sugerindo grande protagonismo do setor empresarial sobre as ações do setor público.

Percebemos que a criação de uma empresa pública para comandar todo o processo, desde 1985, ao invés de assegurar os investimentos realizados pelo Estado e buscar o retorno desse investimento à sociedade, a empresa contribuiu para a reversão da terra urbana e dos benefícios de sua infraestrutura para o mercado imobiliário. Como era uma empresa, então havia mecanismos para que sua atuação ocorresse privilegiando o mercado<sup>10</sup>. Parece que há uma iniciativa institucional para alteração efetiva do projeto em termos de parcelamento, o que contribuiu para o processo de produção de produção do espaço no Novo Centro de Maringá, uma vez que parte significativa da área do Novo Centro teve a sua configuração modificada, enquanto parcelamento, que passara

de 20 para 105 lotes<sup>11</sup>. O solo urbano de uma área valorizada no centro geográfico da cidade passa a ser mercadoria a ser vendida para a produção do espaço.

A mercadoria pode ser compreendida na sua essência apenas como categoria universal do ser social total. É apenas neste contexto que a reificação [o momento, dentro do processo de alienação, em que a característica de ser uma coisa se torna típica da realidade objetiva] surgida da relação mercantil adquire uma significação decisiva, tanto pela evolução objetiva da sociedade como pela atitude dos homens em relação a ela, na submissão da sua consciência às formas nas quais esta reificação se exprime (LUKÁCS apud DEBORD, 2003, p. 21).

Ou seja, a partir de uma concepção de projeto, há uma distorção daquilo que se pretendia construir, porém, o espetáculo estava posto, por meio do convencimento da sociedade como algo bom, quando, na verdade, a cidade construída naquele espaço não se diferenciou de nenhuma realidade com intervenção maciça do mercado imobiliário. Portanto, temos um Novo Centro construído muito diferente daquele projetado.

Em 2010, publicamos um artigo no Boletim de Geografia intitulado “A cidade como negócio [...]”, que relatava algumas estratégias e ações dos agentes que construíram no Novo Centro de Maringá, a partir dessa abertura possibilitada pela legislação aprovada em 1993 e que passou por modificações significativas com a discussão do novo Plano Diretor (Leis n. 331/1999 e n. 340/2000). Ambas tiveram influência no Novo Centro possibilitando o aumento do potencial construtivo, dentre outros elementos. Boeira (2000) exprimiu a sensação de muitos sobre o projeto e os rumos que o empreendimento tomou, pois lamentou o fato de o projeto ter sido transformado em um simples empreendimento fundiário e, portanto, negócio imobiliário. Para o autor, a ocupação mais tradicional possível pode gerar impactos negativos para a cidade (BOEIRA, 2000).

Nesse período [década de 2000], as incorpora-

doras locais não permitiram a entrada de outras empresas de outros locais, muito menos de Londrina, pela reserva de mercado e, também, pelas incorporadoras londrinenses serem mais competitivas<sup>12</sup>. Nos últimos anos, no entanto, empresas que atuam em cenário nacional, como a MRV, de Belo Horizonte, e a Plaenge, de Londrina [com sede em Curitiba], ambas posicionadas entre as 20 maiores construtoras e incorporadoras do Brasil, ingressaram no mercado maringaense, a primeira com o objetivo de atingir a classe média por meio de condomínios verticais padronizados, cuja arquitetura segue um padrão ou uma logomarca, e a segunda, com o lançamento de torre mobiliada, em Maringá, com aproximadamente 20 pavimentos, para atingir, como público, a classe alta, além de outros projetos mais recentes. Além dessas, outras incorporadoras estão se inserindo no mercado.

As construções no Novo Centro vêm atender ao habitar da classe média. Privacidade, conforto e sofisticação são elementos encontrados nos projetos em desenvolvimento. No que se refere à promoção imobiliária desenvolvida pelas construtoras como Cidade Verde e Pedro Granado, seus meios de divulgação trabalham claramente valores da vida burguesa. A qualidade de vida é um dos aspectos mais trabalhados (sala fitness, minigolfe, sala gourmet, piscina térmica, deck, solarium, home theater, sauna, vestiário e sala de massagem).

Até o ano de 2019, portanto, verificamos que 73 projetos foram aprovados, todos de edifícios de diversos pavimentos, com uma totalidade de 1.355 pavimentos, 1.782 salas comerciais, 4.231 apartamentos, com uma área total de 1.010.468,00m<sup>2</sup>, correspondendo a um *boom* da construção civil em Maringá para essa área (ver TABELA 1, FIGURAS 1, 2, 3, 4, e 5).

Em uma citação de Fernando Camargo<sup>13</sup> (2008) em reportagem, os dados sobre a produção imobiliária vertical na cidade como um todo transpareciam:

A cidade continua mantendo um excepcional desempenho nessa área, com cerca de 600 mil metros quadrados de projetos

aprovados por ano e mais de 500 mil metros quadrados de “Habite-se” expedidos. Em 2004 foram expedidos 548.806,55 metros quadrados de “Habite-se”. Em 2005 esse número subiu para 686.753,78 metros quadrados, incluindo os projetos de regularização. Em 2006 foram 606.028,45 metros quadrados. Também no ano passado foram aprovados 591.373,54 metros quadrados de projetos de construção. Nos dois primeiros meses do ano foram aprovados mais de 82.000 metros quadrados de projetos, em 393 projetos.

Vale considerar que uma parcela de projetos aprovados na década de 2000 destina-se ao Novo Centro em termos de concentração da verticalização, com exceções como o entorno do Cesumar, por exemplo, onde se constrói para o público universitário. A segunda política que se destaca é a própria legislação para a urbanização da área: a altura da maioria dos edifícios no Novo Centro é o resultado da conjugação preço da terra, busca por lucros e permissividade da legislação. Como o solo da região tem alto valor, interessa à incorporadora/ construtora multiplicar os pavimentos para reduzir o custo do solo relativo por unidade. Também é importante destacar que a legislação permitiu uma flexibilidade no coeficiente de construção nessa área, fruto dos conflitos e interesses estabelecidos no planejamento local e processo de preparação da área para ser urbanizada. Assim, o poder público viabilizou o coeficiente de ocupação para atrair investimentos para o local. Para melhor exemplificar essa estratégia, utilizando de entrevistas, verificamos que a legislação estabeleceu Cotas em metros para definir a altura máxima dos edifícios. De modo geral, a Lei de Zoneamento e Uso do Solo n. 331/1999, com algumas alterações efetuadas pela Lei Complementar n. 340/2000, permite, para o Novo Centro, a Cota 610 (que significa 610 metros acima do nível do mar)<sup>14</sup>, referente à altura máxima das edificações. Traduzindo em números, “essa cota permite a construção de edifícios de aproximadamente 21 pavimentos” (SILVA, 2008, 2011,

informação verbal), porém, verificamos edifícios com até 28 pavimentos, o que leva a especular que foi utilizado um dos instrumentos da política urbana presentes no Estatuto da Cidade, a Outorga Onerosa, ou seja, o Estado utilizou-se da outorga onerosa do direito de construir, conhecida como a Lei do Solo Criado. Essa estratégia visa à arrecadação monetária por meio da incorporação imobiliária. Se o incorporador imobiliário deseja construir uma torre que extrapola a altura máxima permitida pela legislação, há o custo social a ser negociado com o poder público. Desse modo, não impede que o incorporador construa a torre da altura que deseja, no entanto, “impõe”, pela legislação, um custo adicional por pavimento acima da cota.

A Lei Complementar n. 721/2008 vem regulamentar essa outorga onerosa, aumentando, inclusive, a altura das edificações, por meio da instituição da Cota 650, possibilitando ajustes ao mercado imobiliário para construir mais alto, porém, limitando o máximo a 650m em relação ao nível do mar e, ultrapassado esse limite, fica condicionado a aplicação da outorga onerosa, alterando a Lei Complementar n. 331/1999, que era Cota 610.

De qualquer forma, naquele momento, os recursos oriundos da Outorga Onerosa eram destinados para o fundo da habitação do município, dispositivo que mais tarde foi alterado pela Lei n. 574/2005, que dispõe de incentivo construtivo para a área do Novo Centro.

Nas adjacências ou margens da Avenida João Paulino Vieira Filho, um “paredão” de concreto se consolidou, com torres residenciais de alto padrão e térreo utilizado para o comércio, ambos destinados à classe média e alta. Os empreendimentos são apresentados como ótimos investimentos, tanto pela qualidade como pela sua localização. Em algumas propagandas é apontada a localização no Novo Centro como fator de valorização. Outros aspectos são considerados para poder corroborar uma boa localização e, consequentemente, valorização. Entre eles estão: redes de supermercados, os shopping centers, universidades e faculdades, e o estádio Willie Davis.

| Empreendimento                  | Uso* | Área do lote (m <sup>2</sup> ) | Área da construção (m <sup>2</sup> ) | Nº de pavimentos | Vagas | Nº de salas | Nº de aptos | Unidades | Data de aprovação |
|---------------------------------|------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------|-------|-------------|-------------|----------|-------------------|
| Centro Empresarial Bandeirantes | com  | 611,50                         | 3.928,31                             | 6                | -     | 325         | -           | 325      | 25/07/1986        |
| Guinoza                         | com  | 1.120,00                       | 5.670,68                             | 7                | 50    | 84          | -           | 134      | 09/11/1992        |
| Simoneto                        | com  | 400                            | 1.197,54                             | 5                | 10    | 17          | -           | 27       | 17/01/1994        |
| New Center Empresarial          | com  | 802                            | 5.310,23                             | 9                | 50    | 67          | -           | 117      | 26/09/1997        |
| Green Palace Trade              | com  | 1186,12                        | 4.798,20                             | 6                | 37    | 47          | -           | 84       | 04/05/1998        |
| Misael Mandarin                 | com  | 400                            | 1.301,26                             | 4                | 12    | 11          | -           | 23       | 23/08/2000        |
| Color Finco                     | com  | 799,98                         | 3.295,77                             | 6                | 25    | 20          | -           | 45       | 09/06/2003        |
| Liberty Park                    | mis  | 1263,52                        | 14.040,69                            | 23               | 139   | 13          | 62          | 214      | 22/11/2004        |
| Santa Isabel                    | mis  | 1.409,40                       | 16.495,31                            | 22               | 127   | 12          | 36          | 175      | 25/06/2004        |
| Planetarium Tower               | mis  | 1.522,50                       | 17.408,24                            | 24               | 175   | 12          | 92          | 279      | 23/12/2004        |
| Depel                           | com  | 1.081,83                       | 5.109,70                             | 4                | -     | 4           | -           | 4        | 28/12/2004        |
| Rio Tevere                      | mis  | 744,58                         | 7.090,99                             | 18               | 56    | 1           | 27          | 84       | 21/06/2004        |
| Bellagio                        | mis  | 1.408,99                       | 15.337,28                            | 21               | 155   | 16          | 64          | 235      | 22/11/2004        |
| Thales De Mileto                | mis  | 939,6                          | 10.359,63                            | 22               | 69    | 1           | 32          | 102      | 08/07/2005        |
| Santa Ines                      | mis  | 1.409,40                       | 16.275,55                            | 21               | 127   | 29          | 36          | 192      | 18/07/2005        |
| Terra Brasilis                  | mis  | 2.106,00                       | 24.516,67                            | 22               | 180   | 29          | 84          | 293      | 12/12/2005        |
| Park Avenue                     | mis  | 791,70                         | 9.200,84                             | 20               | 91    | 12          | 91          | 194      | 23/09/2005        |
| Luis Carlos Bussolin            | mis  | 1.241,32                       | 14.144,53                            | 21               | 129   | 7           | 60          | 196      | 27/09/2005        |
| Genesis                         | com  | 730,80                         | 4.545,22                             | 9                | 26    | 22          | -           | 48       | 29/06/2006        |
| Gran Tower                      | mis  | 936,00                         | 10.816,42                            | 23               | 82    | 11          | 64          | 157      | 05/07/2006        |
| Gran Boulevard                  | mis  | 936,00                         | 10.514,78                            | 20               | 72    | 9           | 56          | 137      | 16/10/2006        |
| New Plaza Residence             | mis  | 956,62                         | 8.446,63                             | 15               | 87    | 10          | 87          | 188      | 31/05/2006        |
| Santa Helena                    | mis  | 1188,82                        | 12.427,51                            | 18               | 129   | 9           | 120         | 258      | 28/06/2007        |
| Camilla Elena                   | mis  | 939,6                          | 9.067,47                             | 20               | 96    | 11          | 84          | 191      | 17/01/2007        |
| Monte Sinai                     | mis  | 939,6                          | 11.347,75                            | 19               | 105   | 7           | 48          | 160      | 10/08/2007        |
| Centro Empresarial Martinhago   | com  | 693,35                         | 3.262,93                             | 7                | 17    | 6           | -           | 23       | 07/03/2007        |
| Torre De Viena                  | mis  | 956,28                         | 10.165,61                            | 21               | 87    | 6           | 71          | 164      | 11/07/2007        |
| Maison Blanc                    | mis  | 939,60                         | 10.826,56                            | 18               | 122   | 1           | 60          | 183      | 22/07/2008        |
| Viareggio                       | mis  | 778,00                         | 8.296,06                             | 18               | 57    | 4           | 48          | 109      | 15/01/2008        |
| Gran Village                    | mis  | 936,00                         | 10.767,91                            | 21               | 93    | 8           | 81          | 182      | 02/07/2008        |
| Torre Gemea                     | mis  | 1.939,94                       | 19.997,01                            | 22               | 138   | 16          | 64          | 218      | 21/08/2008        |
| João Anselmo                    | mis  | 400                            | 2.555,49                             | 8                | 22    | 2           | 26          | 50       | 16/11/2009        |
| Granart                         | mis  | 956,96                         | 10.868,89                            | 16               | 90    | 12          | 50          | 152      | 17/12/2009        |
| Saint Patrick                   | mis  | 1.461,60                       | 17.788,53                            | 19               | 144   | 10          | 112         | 266      | 06/05/2009        |
| Bella Torre                     | mis  | 1.458,75                       | 17.156,12                            | 26               | 162   | 14          | 80          | 256      | 16/10/2009        |
| Gran City                       | mis  | 730,80                         | 8.505,48                             | 22               | 69    | 9           | 60          | 138      | 16/12/2009        |

|                               |     |                  |                     |             |             |             |             |              |                   |
|-------------------------------|-----|------------------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|
| São Miguel                    | mis | 1.872,00         | 21.619,51           | 21          | 222         | 24          | 136         | 382          | 21/09/2009        |
| Tom Jobim                     | mis | 1.478,30         | 16.381,46           | 24          | 173         | 100         | -           | 273          | 01/06/2009        |
| Farol De Alexandria           | mis | 1.461,60         | 15.763,87           | 22          | 132         | 15          | 64          | 211          | 12/05/2010        |
| Torre Horácio Raccanello      | mis | 936,00           | 10.297,12           | 21          | 90          | 7           | 68          | 165          | 19/03/2010        |
| Diamante Gould                | mis | 1.265,94         | 14.659,71           | 22          | 114         | 10          | 96          | 220          | 08/03/2010        |
| Ocean Park                    | mis | 959,96           | 11.107,28           | 22          | 127         | 7           | 60          | 194          | 10/03/2010        |
| Evolution                     | com | 966,23           | 10.479,16           | 21          | 76          | 74          | -           | 150          | 15/04/2010        |
| Paris                         | mis | 918              | 6.908,41            | 16          | 69          | 3           | 48          | 120          | 18/05/2011        |
| Center Tower                  | com | 6922,74          | 74.525,46           | 16          | 511         | 300         | -           | 811          | 16/09/2011        |
| Torre De Óregon               | mis | 1461,54          | 15.210,31           | 27          | 133         | 6           | 60          | 199          | 12/01/2011        |
| Gran Portal                   | mis | 2.114,10         | 24.397,12           | 27          | 209         | 23          | 168         | 400          | 16/08/2011        |
| Helbor Vilaggio               | mis | 4.670,21         | 13.433,93           | 22          | 144         | 3           | 76          | 145          | 29/09/2011        |
| Centro Empresarial São Bento  | com | 936,00           | 9.375,77            | 21          | 70          | 67          | -           | 137          | 05/01/2011        |
| Saint Antonie                 | mis | 1.787,13         | 20.344,75           | 23          | 168         | 20          | 136         | 324          | 13/06/2011        |
| Ferrarini                     | mis | 1.135,18         | 12.177,44           | 18          | 103         | 1           | 46          | 150          | 24/10/2011        |
| Novo Centro                   | mis | 1.940,00         | 20.118,89           | 21          | 152         | 24          | 64          | 240          | 11/01/2012        |
| Terraço Costa Rica            | mis | 1.439,37         | 16.141,72           | 24          | 111         | 15          | 51          | 177          | 09/10/2012        |
| Santa Inês                    | mis | 1.409,40         | 16.205,32           | 21          | 127         | 29          | 36          | 192          | 08/03/2012        |
| Santa Catarina                | mis | 2.516,10         | 26.396,60           | 24          | 296         | 16          | 128         | 440          | 09/02/2012        |
| Dorival Caymmi                | mis | 959,95           | 11.263,03           | 20          | 109         | 6           | 56          | 171          | 19/09/2012        |
| João Anselmo                  | mis | 400              | 2.555,49            | 8           | 22          | 2           | 26          | 50           | 01/10/2012        |
| Tom Jobim                     | mis | 1.478,30         | 16.381,46           | 24          | 173         |             | 100         | 273          | 29/11/2012        |
| A. Angeloni & Cia Ltda        | com | 11.975,00        | 41.029,57           | 6           | 824         | -           | -           | 824          | 25/03/2013        |
| Monte Sinai                   | mis | 939,60           | 11.347,75           | 19          | 105         | 7           | 48          | 160          | 14/02/2013        |
| Dolce Vita                    | mis | 1.400,00         | 12.325,73           | 22          | 110         | -           | 68          | 178          | 01/08/2013        |
| Gran Portal Residence         | mis | 2.114,10         | 26.422,15           | 28          | 279         | 23          | 168         | 400          | 03/07/2013        |
| São Miguel                    | mis | 1.872,00         | 21.619,51           | 21          | 222         | 24          | 136         | 382          | 18/12/2013        |
| Terraço Cristal               | mis | 1.190,00         | 11.515,72           | 28          | 108         | 19          | 42          | 169          | 13/02/2013        |
| Torre De Gales                | mis | 827,73           | 9.847,26            | 22          | 84          | 2           | 58          | 144          | 24/10/2013        |
| Torre De Óregon               | mis | 1.461,54         | 15.210,10           | 28          | 134         | 8           | 60          | 202          | 28/11/2013        |
| Centro Empresarial Monterosso | com | 2.000,00         | 3.249,15            | 5           | 33          | 28          | -           | 61           | 24/06/2014        |
| Gran City                     | mis | 730,80           | 8.505,48            | 22          | 69          | 9           | 60          | 138          | 02/09/2014        |
| Jardins D´Roma                | mis | 1.509,84         | 14.948,30           | 21          | 155         | 2           | 156         | 158          | 05/12/2014        |
| Maison Blanc                  | mis | 939,60           | 10.826,53           | 18          | 122         | 1           | 60          | 183          | 13/08/2014        |
| Majestic Residence            | mis | 1.461,60         | 18.422,73           | 19          | 141         | -           | 30          | 171          | 14/08/2014        |
| Villaggio Di Italia           | mis | 4.359,00         | 40.474,70           | 24          | 538         | 18          | 180         | 736          | 31/07/2014        |
| Terraço Costa Rica            | mis | 1.439,37         | 16.141,72           | 24          | 111         | 15          | 51          | 177          | 29/11/2018        |
| <b>Total</b>                  |     | <b>108903,79</b> | <b>1.010.468,00</b> | <b>1355</b> | <b>9396</b> | <b>1782</b> | <b>4231</b> | <b>15110</b> | <b>29/11/2018</b> |

\* Uso: comercial (com), residencial e comercial (mis).

TABELA 1  
Edifícios aprovados no Novo Centro de Maringá até 2018.



FIGURA 1  
Edifícios do Novo  
Centro de Maringá  
por período de  
aprovação.

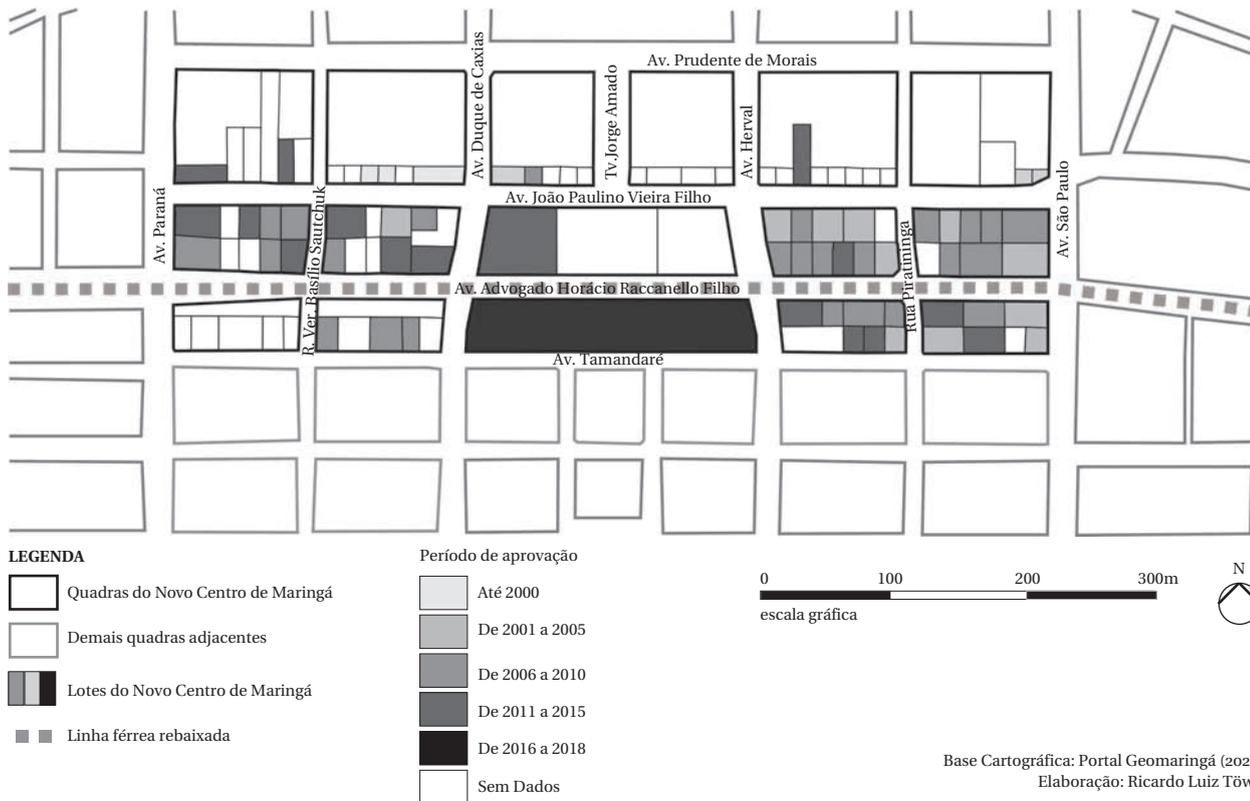


FIGURA 3  
Edifícios do Novo Centro de Maringá por período de aprovação.



FIGURA 2  
Imagem aérea do Novo Centro  
com a concentração de edifícios.



FIGURA 4  
Edifícios do Novo Centro de Maringá por tipos de uso.

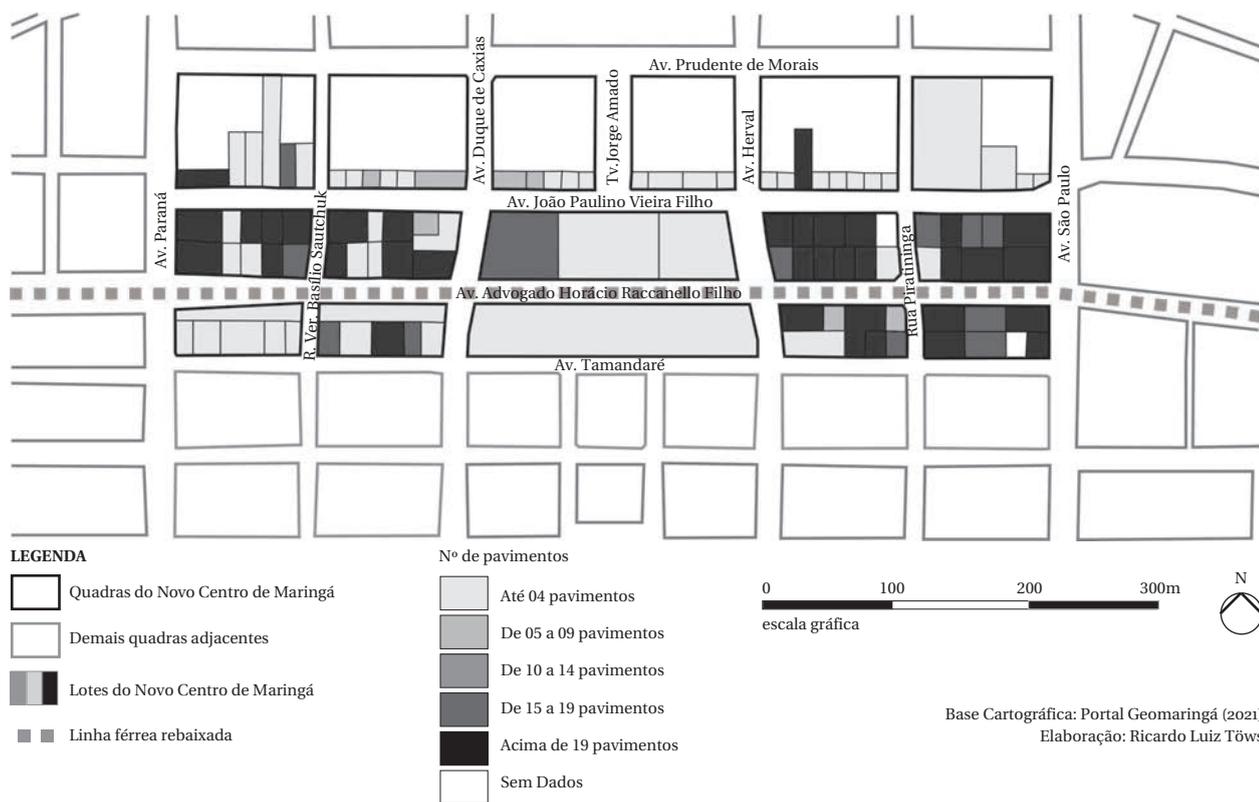


FIGURA 5  
Edifícios do Novo Centro de Maringá por número de pavimentos.

O Novo Centro de Maringá constituiu-se num espaço privilegiado, direcionado às classes diferenciadas com alta capacidade de consumo. A área passou a ser produzida pelo poder público em associação com a iniciativa privada, que estava direcionada a resolver os problemas da comunidade como um todo, como propostas que teriam um benefício mais geral por meio da formulação de espaços públicos, equipamentos urbanos e bens culturais que, ao longo do processo, por intermédio da dinâmica de produção do espaço, dos interesses envolvidos e dos conflitos estabelecidos, resultou em um espaço destinado à especulação imobiliária e à reprodução do capital. Tal fato constituiu-se na urbanização do possível (GIMENEZ, 2007): uma forma de urbanização em que se planeja e se tenta, em muitos casos, promover obras que possibilitem o crescimento da comunidade, o desenvolvimento do espaço

urbano que possa ser apropriado de forma mais comunitária. Observamos, no entanto, a multiplicidade de interesses, os conflitos estabelecidos, as relações de forças políticas e econômicas acabaram por determinar mudanças que alteraram os propósitos iniciais dos projetos (GIMENEZ, 2007). Sobre a centralidade almejada para a área, Grzegorzcyk (2000) demonstrou, em sua pesquisa, que a intenção era a de construir um projeto que exercesse centralidade e que, conforme colocara, o poder público tinha a intenção de manter um fluxo, naquela área, de atividades comerciais, de serviços e de lazer. Em entrevista realizada, um dos interlocutores apontara que “a ideia na verdade é deslocar o centro pra cá, para o Novo Centro, é a ideia, pra você fazer esse deslocamento, vai 10, 15 anos”. Ao questionarmos sobre outro projeto que existe, do Sivamar em parceria com a Acim, denominado Shopping a Céu Aberto, no

Centro Tradicional, tivemos a resposta de que o Shopping a Céu Aberto é uma ideia da Associação Comercial, mas que a prefeitura não era favorável, tendo em vista a intenção de estimular a centralidade no Novo Centro.

Percebemos que, de fato, o que está em disputa são duas grandes estratégias e ideias, em que, de um lado, está a vontade a Associação Comercial, de manter o Centro Tradicional e seu comércio em amplo desenvolvimento e, de outro, está o poder público, resgatando uma ideia da década de 1980, de trazer a centralidade para a área do Novo Centro. As evidências de que a segunda opção está sendo mais fortemente defendida e colocada em prática pode ser justificada pelas seguintes estratégias: a) o 'Shopping a Céu Aberto' não teve o apoio necessário do poder público para que fosse colocado em prática, mesmo sendo algo discutido no Codem como uma de suas comissões ou câmaras técnicas, conforme consultamos no documento Maringá 2030; e b) o poder público executou o projeto da Avenida Brasil, mesmo em uma versão muito diferente daquela pensada inicialmente, contrariando as intenções da Associação Comercial e dos empresários do local, que perderam inúmeras vagas de automóveis, em detrimento da construção de uma ciclovia.

Outra questão fundamental refere-se à desconexão entre os 73 projetos aprovados e a ideia de cidade-jardim do plano inicial de Maringá. Mendes (1992) já anunciava, em sua pesquisa, "o edifício no jardim, um plano destruído", cuja verticalização e intenso adensamento pode ter contribuído nessa expansão e "destruição" do plano de cidade. A imagem do Novo Centro denuncia essa destruição, na medida em que o modelo de urbanização preconiza o automóvel e a densificação. Por exemplo, são mais de 9,3 mil vagas de garagens construídas nesse pequeno conjunto de quadras, cuja saturação pode ocorrer com a ocupação efetiva desses apartamentos. Vale lembrar que, desse universo de edifícios aprovados e construídos, apenas 15 possuem uso estritamente comercial. A maioria, ou seja, 58, possui uso misto, com poucas salas comerciais e muitos apartamentos residenciais.

Enfim, percebemos que a produção do espaço demonstra mais uma prática usual de conflitos de interesses, em que o agente do mercado imobiliário busca espaços de abundância dentro da cidade para transformá-los em espaço de raridade, para utilizarmos a abordagem de Carlos (2011). O Estado toma decisões no espaço urbano que favorecem o mercado imobiliário e é influenciado decisivamente por esse mercado. Assim, as leis de zoneamento, os planos, os projetos, as obras públicas, enfim, as ações do Estado são influenciadas pelos agentes, designados por autores como Logan e Molotch (1987) como agentes estruturais. As relações de poder se realizam na esfera desse tipo de agente com o Estado.

### **Considerações finais**

A verticalização do Novo Centro de Maringá é resultante de práticas inerentes ao processo de produção do espaço urbano maringaense. Por isso, buscamos demonstrar que é possível uma leitura como um processo único de expansão da urbanização e da verticalização. Em que pese à existência do Projeto Ágora para a área do Novo Centro na década de 1980, as pressões exercidas pelo mercado imobiliário, em simbiose com as atuações de distintos agentes sociais, acabaram por desencadear importantes processos, narrados nos demais capítulos, que resultaram em área fértil para a expansão da verticalização.

Essa verticalização, conceituada como a construção de edifícios de diversos pavimentos, possuiu diversas etapas de expansão, vinculadas à drenagem da renda de alguns setores econômicos predominantes. Nas últimas duas décadas, houve concentração da aprovação dos maiores projetos de edifícios na área do Novo Centro, que se tornou uma das áreas mais valorizadas da cidade.

"O edifício no Jardim, um plano destruído", parafraseando a tese de Mendes (1992), além de destruir o plano da cidade-jardim, demonstrando o sentido o boom da verticalização da década de 1980 em Maringá, nos anos 2000 foi resultado da destruição de um projeto, o Projeto Ágora, do Novo Centro. As estratégias de parcelamento e a necessidade de novos espaços de abundân-

cia que pudessem ser valorizados, atraíram o mercado imobiliário, inicialmente local, mas na sequência regional, para produzir edifícios de diversos pavimentos, o que causou um novo adensamento na cidade.

## Notas

<sup>1</sup> Esse texto é inédito, mas possui alguns trechos da tese de doutorado desenvolvida pelo autor (Töws, 2015).

<sup>2</sup> Diversos estudos foram dedicados a elucidar esse processo, tais como Joffily (1985), Tomazi (1997), Luz (1997), Endlich (1998), Dias e Gonçalves (1999), Carvalho (2000), Szmrecsányi (2000), Costa (2002), Moro (2003), Fresca (2005), Steinke (2007), Mendes e Töws (2009), Cordovil (2010), dentre muitos outros.

<sup>3</sup> Diversas pesquisas demonstraram o processo de segregação socioespacial. Destacamos Rodrigues (2004).

<sup>4</sup> Diz respeito à transferência de grande parte do valor excedente produzido no campo para a cidade, por intermédio, principalmente, dos proprietários rurais. Corrêa (1999), no livro *A rede urbana*, trabalha esta questão.

<sup>5</sup> Sobre os condomínios horizontais fechados é importante pontuar que, em publicação anterior em conjunto com os pesquisadores Jaqueline Telma Vercezi e Cesar Miranda Mendes (2009), no *Boletim de Geografia (UEM)*, realizamos uma reflexão sobre este conceito, questionando-o e, de maneira propositiva, tratando os casos de Maringá como pseudocondomínios.

<sup>6</sup> Considerando que estes números são aproximados, em virtude da não disponibilização de todos os dados pela prefeitura.

<sup>7</sup> A listagem não está completa. Alguns dados, como área do empreendimento, para alguns edifícios, não foram discriminados. Por isso, os números compreendem um universo estatístico válido, pois a grande maioria apresenta todos os dados (área, número de pavimentos, número de salas, ano etc.).

<sup>8</sup> Disponível em: [http://pr.ricmais.com.br/parana-no-ar/videos/predio-com-apartamentos-de-luxo-em-maringa-e-vendido-em-menos-de-cinco-horas/?doing\\_wp\\_cron#comment-form](http://pr.ricmais.com.br/parana-no-ar/videos/predio-com-apartamentos-de-luxo-em-maringa-e-vendido-em-menos-de-cinco-horas/?doing_wp_cron#comment-form). Acesso em nov. 2014.

<sup>9</sup> Ver mais detalhes sobre o pátio de manobras no capítulo 1 deste livro.

<sup>10</sup> Verificar Grzegorzczuk (2000).

<sup>11</sup> Dados e explicações sobre esse processo podem ser consultados no capítulo 5 deste livro.

<sup>12</sup> Entrevista realizada com A.Yoshii. Incorporadora de Londrina, Londrina, 2008.

<sup>13</sup> Engenheiro, foi Diretor Presidente da Urbanização de Maringá S/A até 2012 e Secretário de Obras Públicas de Maringá entre 2013 e 2014.

<sup>14</sup> Ou seja, se a altitude da área for de 560 metros, com a Cota 610 é possível construir um edifício de 50 metros. Em Maringá, a altitude média é de 555 metros, no entanto, há variações significativas na superfície maringaense. Mais detalhes do processo podem ser consultados no capítulo 5 deste livro.

## Fontes das imagens e tabela

FIGURA 1 Foto de Alison Töws, 20/07/2021.

FIGURA 2 Google Earth Pro (2020).

FIGURAS 3, 4 e 5 Portal Geo Maringá (2021). Elaborado pelo autor.

TABELA 1 Prefeitura Municipal de Maringá (2020) Organizado pelo autor.

## Referências bibliográficas

BELOTO, G. E. **Legislação urbanística**. Instrumento de regulação e exclusão territorial – considerações sobre a cidade de Maringá. 2004. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2004.

BOEIRA, J. G. **Arte e técnica de desenhar cidades**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2000.

CARVALHO, L. D. M. de. **O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sucessora, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2000.

CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1999.

COSTA, L. F. S. **Os promotores imobiliários no processo de verticalização das cidades de Maringá, Cianorte e Umuarama**. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2002.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. [s.l.], 2003. Disponível em: eBooksBrasil.com. Acesso em: 20 out. 2020.

DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. (orgs.) **Maringá e o Norte do Paraná**. Estudos de história regional. Maringá: Eduem, 1999.

ENDLICH, A. M. **Maringá e o tecer da rede urbana regional**. 1998. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1998.

FRESCA, T. M. **A produção do espaço urbano de Londrina. 1970- 2000**. Londrina: UEL, 2005.

FRESCA, T. M. Prefácio. *In*: MENDES, C. M.; TÖWS, R. L. (orgs.). **A geografia da verticalização urbana em algumas cidades médias no Brasil**. 1. ed. Maringá: Eduem, 2009.

GIMENEZ, H. M. M. **Interpretação do espaço urbano de Maringá: a lógica da verticalização no período de 1990 a 2005**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2007.

GINI, S. **Repensando... a construção da hegemonia empresarial nos 10 anos que mudaram Maringá (1994-2004)**. Maringá: Regente, 2008.

- GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.
- LOGAN, J.R.; MOLOTCH, H.L. **Urban fortunes: the political economy of place**. California: University of California Press, 1987.
- JOFFILY, J. **Londres-Londrina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- MARINGÁ, P. do M. de. **Plano diretor de desenvolvimento**. P.M.M. Versão não aprovada, 2000.
- MENDES, C. M. **O edifício no jardim, um plano destruído**. A verticalização de Maringá. 1992. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, Presidente Prudente, 1992.
- MORO, D. A. **Maringá espaço e tempo: ensaio de geografia urbana**. Maringá: Eduem, 2003.
- RODRIGUES, A. L.; SOUZA, P. R. Maringá: a ordem urbana na região metropolitana de Maringá: planejamento que produz segregação. *In*: RIBEIRO, L. C. de Q.; RIBEIRO, M. G. (orgs.). **Metrópoles brasileiras: síntese da transformação na ordem urbana 1980 a 2010**. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018, disponível em [http://observatoriodasmetro-poles.net.br/download/metro-poles\\_brasileiras2018.pdf](http://observatoriodasmetro-poles.net.br/download/metro-poles_brasileiras2018.pdf). Acesso em: 20 out. 2020.
- RODRIGUES, A. L. **A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na região metropolitana de Maringá**. 2004. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2004.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SILVA, E. **Entrevista realizada em 2008 a agente público (pseudônimo)**. [Entrevista concedida a Ricardo Luiz Töws]. Maringá, Prefeitura do Município de Maringá, 2008.
- SILVA, E. **Entrevista realizada em 2008 a agente público (pseudônimo)**. [Entrevista concedida a Ricardo Luiz Töws]. Maringá, Prefeitura do Município de Maringá, 2011.
- STEINKE, R. **Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira**. 1. ed. Maringá: Eduem, 2007. v. 1.
- SZMRECSÁNYI, M. I. O modelo das cidades-jardins no Norte do Novo Paraná. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, v. 8, p. 178–197, dez. 2000.
- TOMAZI, N. D. **Norte do Paraná: história e fantasmagorias**. 1997. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná, 1997.
- TÖWS, R. L. **O processo de verticalização de Londrina e Maringá (PR) Brasil: o Estado e o capital imobiliário na produção do espaço**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2010.
- TÖWS, R. L. Atuação do capital imobiliário na produção vertical e a legislação urbanística na Avenida Brasil em Maringá (PR). *In*: MENDES, C. M.; TÖWS, R. L. (orgs.) **A geografia da verticalização em algumas cidades médias no Brasil**. Maringá: Eduem, 2009, p. 59-79.
- TÖWS, R. L. **Grandes projetos como reprodução da lógica do capital em Maringá (PR)**. 2015. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2015.
- TÖWS, R. L.; MENDES, C. M. Reflexões sobre o planejamento estratégico na cidade de Maringá (PR): O caso do projeto Eurogarden. **Boletim de geografia**, Maringá, v. 33, número especial, p. 122-138, 2015.
- VERCEZI, J. T.; TÖWS, R. L.; MENDES, C. M. O mercado imobiliário da região metropolitana de Maringá e seus reflexos na ocupação sócio-espacial dos condomínios residenciais horizontais. **Boletim de geografia**, v. 26/27, n. 1, p. 71–79, 2009.

# CAPÍTULO 8

## **Nos trilhos da esquecimento: de políticas de Histórico no Novo Centro**

**memória e do  
sobre a ausência  
Patrimônio  
projeto do  
de Maringá**

# **Nos trilhos da memória e do esquecimento: sobre a ausência de políticas de Patrimônio Histórico no projeto do Novo Centro de Maringá<sup>1</sup>**

REGINALDO BENEDITO DIAS

## Preâmbulo

Em outros capítulos do presente livro, particularmente nos enumerados como 4 e 6, ficou demonstrado que o processo de reurbanização do território que havia sido ocupado pela estação de passageiros e pelo pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal, por meio de um projeto originalmente assinado pelo eminente arquiteto Oscar Niemeyer e depois desfigurado progressivamente, gerou uma série de disputas simbólicas sobre a paternidade dessa ambiciosa intervenção urbana, que redefiniu os usos de uma área incrustada no coração da cidade de Maringá. Primeiramente batizado como Complexo Ágora, em alusão à praça pública dos gregos antigos, o projeto restou conhecido como Novo Centro.

O processo de reocupação foi lançado oficialmente em 1985, quando a prefeitura, por meio da Lei n.1.934/1985, constituiu a empresa pública Urbanização de Maringá S/A (URBAMAR), uma sociedade de economia mista com participação acionária majoritária do município. Descrita na ementa do texto legal, a finalidade específica da Urbamar era “viabilizar com a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA - a remoção e a transferência do complexo ferroviário – pátio da estação – existente sobre a área de 206.600 m<sup>2</sup>, situada na quadra 51-A, da Zona 1, da cidade de Maringá”.

Em linhas gerais<sup>2</sup>, além de prever o rebaixamento da linha férrea no perímetro central da cidade, projetava-se a construção de um conjunto monumental de edifícios para a escala do município. Segundo a descrição sucinta do pesquisador 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 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 polivalentes, parques infantis, jardins, quadras de tênis e outros equipamentos comunitários.

Com otimismo que se mostrou irrealista, o prefeito Said Ferreira anunciou inicialmente a execução de todo o projeto em seu mandato, que expiraria no final de 1988 (MARINGÁ TERÁ [...], 1986, p. 1). Na prática, com retificações e desfigurações, a realização do projeto demandou cerca de duas décadas, passando por várias gestões municipais. Embora a disputa pela paternidade tenha sido intensa entre os dois primeiros prefeitos que atuaram na execução do projeto<sup>3</sup>, com a sucessão de mandatos e a alternância de grupos políticos à frente da prefeitura, acentuou-se a tendência de cada chefe do Executivo, ao menos, deixar a sua marca distintiva na realização das etapas<sup>4</sup>.

Exceto pela interface com a disputa de quais seriam as homenagens a personagens que deveriam ter seus nomes associados à toponímia do território reocupado<sup>5</sup>, seja por alegada participação na gestação e realização do projeto, seja por atuação relevante na vida pública, esteve ausente dessa importante intervenção urbana uma política de identificação e preservação do Patrimônio Histórico.

Dialogando com a bibliografia mais ampla e investigando as políticas de Patrimônio Histórico em Maringá, mas com foco em caso análogo, explicou Paulo Cesar Tomaz (2008, p.12):

A tendência natural do homem moderno é olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade. Esse tipo de pensamento im-

pacta frontalmente a ideia de preservação, de valorização do patrimônio como herança histórica a ser preservada. O cuidado com os bens patrimoniais visa resguardar a memória, dando importância ao contexto e às relações sociais existentes em qualquer ambiente. Não é possível preservar a memória de um povo sem, ao mesmo tempo, preservar os espaços por ele utilizados e as manifestações quotidianas de seu viver.

No caso em tela, trata-se de uma contradição evidente, visto que o município sedimentou políticas relacionadas ao Patrimônio Histórico ao longo do mesmo período, simultaneamente à elaboração e efetivação do projeto do Novo Centro. O objetivo deste capítulo é analisar o significado do desencontro dessas duas intervenções, dialogando com pesquisas acadêmicas que problematizam o desenvolvimento da política de identificação e salvaguarda do Patrimônio Histórico em Maringá e com manifestações memorialísticas relacionadas ao território do assim chamado Novo Centro. Com eventuais incursões nos anos anteriores e posteriores, o recorte cronológico compreende o período de 1985 a 1993, da aprovação da Lei n.1934/1985 à completa revisão do projeto arquitetônico originalmente assinado por Oscar Niemeyer, utilizado ostensivamente como peça publicitária para legitimar a radical mudança da paisagem urbana do antigo pátio da estação ferroviária.

### **As políticas de memória e Patrimônio Histórico do município de Maringá**

Se o início oficial do processo de reocupação do território hoje conhecido como Novo Centro data da promulgação da Lei n. 1.934/1985, que criou a empresa Urbanização de Maringá S/A, constata-se que o município havia instituído um ano antes, no curso da gestão do mesmo prefeito, o Projeto Memória. Por meio de pesquisa de pós-graduação, a historiadora Veroni Friedrich (2010) informa que o Projeto Memória era uma iniciativa da Secretaria da Cultura do Estado do Paraná. Entre 1983 e 1984, houve tratativas para que Maringá aderisse a esse programa estadual.

Esse não foi, contudo, um marco zero. Conforme retrospectiva sistematizada pelo historiador João Laércio Lopes Leal (1999), elaborada quando o órgão público municipal responsável por políticas dessa natureza se chamava Divisão do Patrimônio Histórico e Cultural, o primeiro marco legislativo e administrativo foi a Lei n. 266/1964, que instituiu o Museu Municipal. Leal (1999) afirma que o Museu Municipal, tal como foi preconizado, nunca foi implementado, mas a lei gerou debates que expressavam as ideias que vicejavam no seio dos dirigentes políticos do período.

O historiador destaca, nesse sentido, que o segundo artigo do texto legal determinava a abertura, no Museu Municipal, de uma seção destinada à biografia dos pioneiros e desbravadores ilustres. Adiciona que o poder público, oito anos depois, editou a Lei n. 931/1972 para conceder o título de pioneiro aos desbravadores que residiram, na década de 1940, no território do futuro município. Como a comprovação desse requisito ensejou a formação de um cadastro, o fichário e os documentos apensados foram incorporados, mais tarde, pelo nascente Projeto Memória.

De acordo com um folder publicado pela Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal em 1994, a instituição do Projeto Memória “foi fruto de uma preocupação do poder público em resgatar a história de uma cidade que, apesar de recente, já demonstrava sinais de falência em sua memória” (apud LEAL, 1999, p. 431). Leal aponta que, uma vez instituído o Projeto Memória, “constituiu-se uma equipe de profissionais da área e partiu-se a campo com o objetivo de coletar os documentos que traduzissem a história de Maringá” (LEAL, 1999, p. 431). Na fase de organização e sistematização, os acervos foram divididos em três partes, a escrita, a oral e a iconográfica.

Para Veroni Friedrich, ainda que o Projeto Memória tivesse seu foco dirigido ao patrimônio representado por documentos escritos, orais e imagéticos, sua existência estimulou debates acerca de ações que pudessem salvaguardar outros suportes da memória do município. Assegura que os

moradores e algumas autoridades começaram a perceber que era necessário conter a

rápida descaracterização das edificações, importantes de serem conservadas por serem lugares da memória do período inicial da formação de Maringá (FRIEDRICH, 2010, p. 32). Compartilhando exemplo da ressonância desse interesse, a historiadora cita reportagem do periódico *Jornal do Paraná*, que pautou instigante reflexão ao acusar o desaparecimento de edificações referenciais da história de Maringá, sacrificadas no altar de uma equivocada noção de modernidade. Nos termos incisivos do periódico:

[...] Na ânsia de ver a cidade cheia de casas e prédios, os novos foram substituindo a cidade antiga impiedosamente, esquina por esquina, por uma modernidade provinciana, desejosa de imitar os grandes centros e de apagar os vestígios ainda frescos desse processo de colonização (*Jornal do Paraná*, 13 de dezembro de 1987, p. 1 apud FRIEDRICH, 2010, p. 33).

Mediante proposição do vereador Tércio Hilário de Oliveira, presidente da Câmara Municipal na época, a progressão dessa política foi traduzida pela Lei n. 2.297, de 23 março de 1988, que instituiu o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal, o SPHAM. Em seu artigo 1º, o texto legal circunscrevia:

O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal responsabilizar-se-á pelo conjunto de bens móveis e imóveis existente no Município, cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história de Maringá, quer por seu excepcional valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico, ecológico e artístico.

Sem menosprezar que a Lei n. 2.297/1988 era um marco no âmbito do município, Veroni Friedrich questionou seus limites. Contextualizando que a lei municipal havia sido editada na conjuntura histórica em que vinha sendo elaborada a nova Constituição Federal, promulgada em outubro de 1988, sublinha que, naquele momento, “os critérios ‘valor excepcional’ e ‘fato memorável’ eram alvos de questionamento enquanto quesitos para eleger o patrimônio” (FRIEDRICH,

2010, p. 36). Em contraposição, argumenta que a Constituição Federal

definiu que o patrimônio fosse eleito de modo a assegurar que os diferentes grupos sociais tivessem a sua cultura e seus respectivos bens culturais salvaguardados, independentes dos bens serem vultosos, esplêndidos, de arquitetura notável ou que referenciassem fatos históricos ditos relevantes. Importava apenas que esses bens fossem entendidos pelos diversos grupos sociais do país enquanto uma referência de sua cultura, memória e identidade (FRIEDRICH, 2010, p. 36).

Inferre, portanto, que a legislação municipal poderia ter sido beneficiada com os debates nacionais e apresentar critérios mais amplos e atualizados para as políticas de Patrimônio Histórico. De resto, questiona quais seriam os critérios que definiriam o que teria “valor excepcional”, evocando a necessidade de “ter em mente que o patrimônio arquitetônico de Maringá é constituído por bens que trazem características de uma região de colonização” (FRIEDRICH, 2010, p. 37).

A pesquisa de Veroni Friedrich identifica que, ao longo dos anos que separavam a edição da Lei n. 2.297/1988 do advento do novo século, apenas duas edificações foram objeto de ações efetivas da política de Patrimônio Histórico então instituída. No caso, dois templos católicos, as capelas Santa Cruz e São Bonifácio. Uma delas foi rapidamente tombada por meio de decreto do prefeito e recebeu ações de restauro, enquanto a outra, no curso de um processo de tombamento que se mostrou lento e arrastado, foi beneficiada com reformas patrocinadas pelo ente público. Emblematicamente, o capítulo que aborda esse período recebeu o seguinte título: Treze anos, quatro administrações e duas capelas (FRIEDRICH, 2010)<sup>6</sup>.

O primeiro caso tramitou em 1988, ano de edição da Lei n.2.297, e teve como objeto o tombo da Capela Santa Cruz, a primeira da base urbana do futuro município, cuja edificação foi concluída em 1947. Apresentada a demanda, o prefeito instituiu, por meio do Decreto 95/88, uma comissão para análise e parecer, nos termos da legislação recentemente

te editada. A comissão emitiu parecer favorável. Por sua vez, a Câmara Municipal aprovou a Lei n. 2.360, em 24 de maio de 1988, autorizando o Chefe do Poder Executivo a promover o tombamento. Acatando o parecer e a recomendação do Legislativo, o prefeito formalizou a decisão por meio do Decreto 248/88. Não houve, porém, lançamento em livro Tombo (FRIEDRICH, 2010).

Na avaliação de Veroni Friedrich, o parecer da comissão pautou-se em critérios mais amplos do que os definidos pela lei. Em outras palavras, a comissão pensou “a conservação do imóvel em função das representações dos moradores, em virtude de ser um referencial da memória e não por estar vinculado a ‘fatos memoráveis’ ou ser um exemplar de ‘excepcional materialidade’” (FRIEDRICH, 2010, p.45).

Ainda em 1988, a nova Constituição Federal redefiniu, acrescenta Veroni Friedrich, as responsabilidades dos três entes da federação na preservação de patrimônios culturais, acentuando o novo papel do poder local. Estabeleceu, em resumo, que se tratava de uma obrigação compartilhada: “Além da União e dos Estados, os Municípios, em junção com as respectivas comunidades, passaram a ter comprometimento com a identificação e salvaguarda de seus bens culturais” (FRIEDRICH, 2010, p. 24).

A Constituição Federal de 1988 é regida pelo princípio da cidadania ativa, por meio da qual o povo, além de votar, participa das estruturas de poder e compartilha a definição das políticas públicas com os gestores eleitos. No processo de resistência à ditadura militar, desde meados da década anterior, emergiram movimentos sociais que reivindicavam não apenas o retorno da democracia representativa, mas a sua ampliação por meio de mecanismos de democracia direta (SADER, 1995). A Carta Magna ecoa e traduz essas reivindicações, na correlação de forças do período da Constituinte.

À luz dessa diretriz, a descentralização das políticas de conservação de bens culturais continha o potencial de incorporar a cidadania nas definições de competência do poder público municipal, como escreveu o jurista Francisco Luciano Lima Rodrigues:

Pode-se afirmar [...] que, no tocante à proteção do patrimônio cultural, é no Município onde as formas democráticas do modelo participativo direto são mais evidentes e, dessa forma, se cumpre o princípio da dignidade da pessoa humana por meio do resguardo da identidade coletiva do povo (apud FRIEDRICH, 2010, p. 24).

Ganhando representatividade popular na medida em que era o principal porta-voz da oposição, o MDB<sup>7</sup> incorporou essa diretriz da administração participativa, que depois foi compartilhada pelos novos partidos de oposição surgidos no período de abertura democrática. Eleito pelo PMDB em 1982, Said Ferreira, o prefeito que apresentou o projeto do Novo Centro de Maringá, introduziu a diretriz da participação popular por meio da criação dos conselhos comunitários. A gestão municipal que comandou, inclusive, era chamada de Administração Comunitária (TONNELLA, 1999). No que diz respeito ao projeto em tela, porém, as decisões foram tomadas de maneira vertical, exclusivamente pelo prefeito e por sua equipe de assessores.

O próprio Projeto de Lei da criação da empresa Urbamar foi enviado para ser analisado pela Câmara Municipal em regime de urgência, protocolizado no dia 26 de agosto de 1985, embora a imprensa noticiasse sua gestação desde março daquele ano. Para o pesquisador Vanderlei Grzegorzcyk (2000, p. 81), essa estratégia do Executivo “tinha como objetivo evitar grandes alterações no projeto de criação, o que poderia contrariar seus objetivos”. Simultaneamente, “ocorreu uma reunião com membros da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Maringá, quando estes conheceram, de forma geral, as pretensões do projeto, o qual foi à primeira votação em 30/08/85” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 81). De acordo com os dados que coligiu, Grzegorzcyk (2000, p. 81) infere:

A participação da sociedade nesta fase inicial [...] limitou-se à referida reunião, quando, em algumas horas, foi apresentado o projeto de criação da empresa pública que deveria viabilizar esta grande obra para a cidade. E ela foi apenas informativa, e nela os

setores mais interessados da comunidade conheceram as pretensões do projeto. Quando menciona os “setores mais interessados”, o pesquisador se refere às corporações do mercado que interagem com a pauta da incorporação imobiliária e da indústria da construção civil, um poderoso grupo de pressão constituinte do poder local. Ainda que a reunião não ensejasse um diálogo propriamente dito nem a oportunidade de interferência naquela ocasião, conforme demonstrou abundantemente o estudo realizado por Grzegorzczyk, é esse conglomerado empresarial que seria o interlocutor do poder público nos anos seguintes, com influência crescente nas retificações que viriam. Nenhuma delas, por óbvio, relacionada ao Patrimônio Histórico e Cultural.

No mandato do prefeito Ricardo Barros, a primeira demanda a mobilizar o poder público foi a conservação e o restauro da Capela Santa Cruz, obras concluídas em 1991. Na mesma época, uma campanha impulsionada pela imprensa cobrou medidas equivalentes em relação à Capela São Bonifácio, erigida no final da década de 1930, na zona rural do futuro município. Dialogando com a apresentação da demanda, a administração pública sinalizou que iria constituir um conselho municipal para orientar tal política, mas instituiu, nos termos da Lei n. 2.297, uma comissão, nomeada pela Portaria 38/91. Entretanto, Veroni Friedrich avalia que não houve ações concretas e, ao fim do mandato, “a capela continuou com situação incerta” (2010, p. 53).

Durante essa mesma gestão municipal, cogitou-se da hipótese de aquisição e tombamento de uma edificação conhecida como “Vivenda Antonietta”, originalmente uma residência privada de alto padrão, com a finalidade de instalar um museu municipal. Quando os valores da transação foram anunciados pelo proprietário, o poder público recuou e o tema saiu de pauta (FRIEDRICH, 2000).

O balanço das ações de Patrimônio Histórico dessa gestão foi resumido nos seguintes termos: “O prometido tombamento da Capela São Bonifácio não foi cumprido<sup>8</sup>. A ideia de tomar a Vivenda Antonietta e transformá-la em sede de

um museu foi abandonada. O conjunto da estação ferroviária desapareceu da paisagem” (FRIEDRICH, 2010, p. 64).

Em relação ao Novo Centro, as edificações presentes no território do antigo pátio de manobras da Rede Ferroviária foram removidas em 1991, no terceiro ano do mandato do prefeito Ricardo Barros (ver FIGURAS 1 e 2). Segundo o noticiário, as demolições foram iniciadas no dia 10 de abril de 1991, tendo como primeiro alvo as casas que compunham a vila dos ferroviários (ver FIGURA 2). Também teria início a pavimentação da avenida projetada, que se estenderia em paralelo ao leito da linha férrea<sup>9</sup>.

Em 4 de junho de 1991, as operações ferroviárias tiveram início no novo terminal, localizado nas cercanias da fronteira de Maringá com o município de Paçandu (NOVO PÁTIO [...], 1991), embora a transferência oficial viesse a ocorrer cerca de dois meses depois, visto que aguardava a agenda do presidente Fernando Collor de Mello. A confirmação da presença do presidente da República foi devidamente anunciada, com o acompanhamento de uma espécie de balanço resumido das obras realizadas:

O presidente Fernando Collor de Mello vai inaugurar o novo pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal, no dia 2 de agosto, ao lado do prefeito Ricardo Barros. [...] O novo pátio de manobras tem 14.517 metros de trilhos implantados, iluminação, moegas, balança, estação ferroviária e outros equipamentos de infraestrutura. A prefeitura construiu ainda um pátio de inflamáveis, com 4.531 metros de trilhos e 65 casas de alvenarias para os ferroviários; e implantou mais de 4.996 de trilhos em triplicação de trechos ferroviários na zona urbana. (NOVO PÁTIO CUSTOU [...], 1991, p. 7).

Ocorrida em 1991, a remoção estava prevista desde a origem do projeto de reurbanização daquela gleba. O objetivo estava explícito no texto da Lei n. 1.934/1985, que criou a empresa Urbamar, e foi traduzido no projeto contratado ao arquiteto Oscar Niemeyer em 1986.

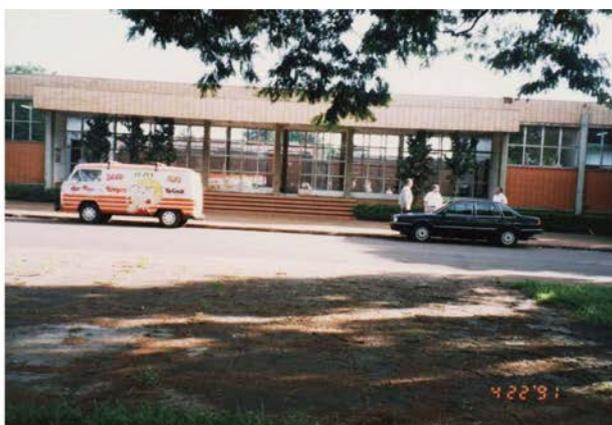
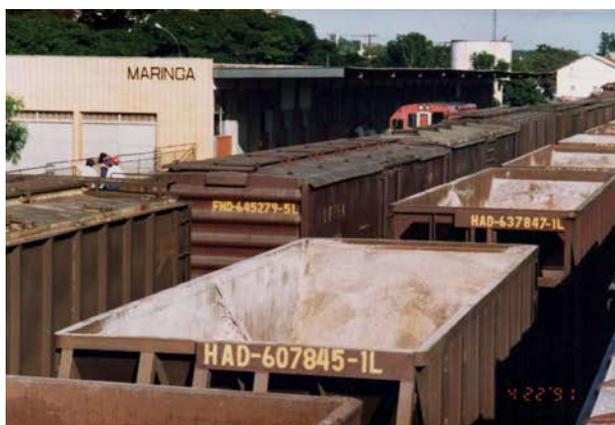


FIGURA 1  
Estação Ferroviária  
em abril de 1991.  
A edificação seria  
demolida na sequência,  
após a erradicação da  
Vila dos Ferroviários.

Já em setembro de 1986, reportagem jornalística informava, tendo como fonte declaração do presidente da Urbamar, que as obras de retirada do parque ferroviário do centro da cidade seriam iniciadas ainda naquele ano. Na semana anterior, havia sido assinado o contrato com Oscar Niemeyer para a elaboração do projeto arquitetônico, que atenderia a um programa fornecido pela Urbamar (NOVO CENTRO [...], 1986, p. 3). No mês seguinte, na antevéspera da inauguração do novo prédio do



FIGURA 2  
Vila dos Ferroviários  
em abril de 1991,  
com as casas já  
desocupadas, no  
início da demolição  
das edificações.

Paço Municipal, o noticiário divulgava a entrega dessa obra, mas adicionava:

Poderá ser anunciado ainda, nessa oportunidade, o início dos trabalhos de remoção do pátio da Rede Ferroviária do centro da cidade para a área de transbordo da Itaipu, já que praticamente inexistem mais empecilhos de qualquer natureza para que se obtenha mais esse extraordinário melhoramento. (MARINGÁ INAUGURA [...] 1986, p. 3).

O otimismo dos administradores municipais foi contrariado por obstáculos que, não obstante, persistiram e demandaram que o poder público enviasse esforços para superá-los, mas os objetivos eram informados para a opinião pública. A remoção não ocorreu antes, portanto, porque não foram criadas as condições necessárias.

Desde 1984, o município já havia instituído o Projeto Memória. Embora tivesse finalidades mais limitadas, a existência desse projeto estimulava debates sobre o Patrimônio Histórico. No entanto, o projeto de reurbanização da gleba ferroviária não foi originalmente influenciado por debates relacionados às diretrizes de políticas de memória ou de Patrimônio Histórico. O mesmo pode ser dito da ressonância das políticas formalizadas a partir da edição da Lei n. 2.297, editada em março de 1988, que instituiu o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal. Com resultados que devem ser avaliados em si mesmos, as comissões constituídas a partir dessa lei trabalharam para desembaraçar outras agendas.

Uma nova versão do projeto de Oscar Niemeyer foi apresentada a um congresso de urbanismo realizado em setembro de 1991, que contou com a presença do célebre arquiteto<sup>10</sup>. No mês anterior, o município já havia promovido a solenidade oficial de transferência do pátio de manobras ferroviárias, precedida de um calendário de demolições iniciado em abril daquele ano. Enfim, a atualização do projeto destinava-se a redefinir o que seria construído no território, em vez de dimensionar o que poderia sobreviver mediante critérios de políticas de Patrimônio Histórico. Não por acaso, no período de realização desse congresso promoveu-se a inauguração da primeira obra do complexo viário do Novo Centro<sup>11</sup>. A presença de renomados arquitetos e urbanistas no congresso, como Oscar Niemeyer, potencializava a abertura da nova fase.

Tal mudança foi institucionalizada por meio do “Plano Diretor Projeto Ágora”, o qual, convertido em Mensagem de Lei de autoria do Executivo, foi aprovado pela Câmara Municipal nos últimos dias do calendário legislativo de 1991, gerando a Lei n. 3.051/1991.

Em 1993, quando o município voltara ao comando do prefeito Said Ferreira, o projeto de Niemeyer, com as mudanças inseridas em 1991, foi substituído por outro, elaborado por profissionais maringauenses, sob a tutela da Urbamar, em diálogo com a liderança empresarial e com entidades representativas das corporações de Engenharia e Arquitetura e dos agentes do mercado imobiliário. Votada em regime de urgência pela Câmara Municipal, essa nova mudança foi institucionalizada por meio da Lei Complementar n. 23/1993. No que diz respeito às possibilidades de adoção de práticas preservacionistas das edificações presentes no antigo pátio ferroviário, pode-se dizer que se tratava de uma pauta vencida. Reitere-se que, ao longo de todo esse processo, tanto na elaboração do projeto de reurbanização quanto na execução até essa fase, esteve ausente qualquer debate acerca do Patrimônio Histórico, malgrado o fato de o poder Executivo ter iniciado, desde meados da década anterior, políticas a esse respeito<sup>12</sup>.

Acrescente-se que, nos anos imediatamente posteriores, a progressão das políticas de Patrimônio Histórico percorreu uma longa e sinuosa estrada, caracterizada por falta de iniciativa do poder Executivo, quase sempre demandado por manifestações públicas, e por certo ativismo do Legislativo, autor de algumas leis autorizativas. Estas, contudo, não tinham eficácia e sujeitaram-se às vicissitudes de revogação<sup>13</sup>. Não é exagero dizer que a política de Patrimônio Histórico ganhou impulso e uma rotina institucional apenas nos primeiros anos do século XXI. A literatura especializada identifica que o *turning point* foi uma exitosa mobilização da sociedade civil em favor do tombamento do prédio da Companhia Melhoramento do Norte do Paraná (CMNP), localizado nas cercanias do antigo pátio ferroviário (TOMAZ, 2008; FRIEDRICH, 2010).

Conforme inferência de Paulo Cesar Tomaz (2008, p. 96),

O tombamento do edifício sede da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, ocorrido no dia 22 de novembro de 2004, desencadeou a realização de medidas concretas no sentido de consolidar uma

política de preservação do patrimônio histórico no município. Entre as providências tomadas pela Secretaria Municipal da Cultura do Município estão a de formalizar os quatro livros-tombos necessários para o arrolamento dos bens a serem tombados.

O livro tomo foi aberto com o registro do prédio da CMNP (inscrição 001 - processo 77816/2004), sucedido pela lavratura, tempos depois, das capelas Santa Cruz e São Bonifácio, ainda não consignadas em assentamentos dessa natureza. Embora não houvesse uma relação direta entre os dois sítios históricos, Paulo Cesar Tomaz registrou que a memória do fato precedente da estação ferroviária foi evocada na lavratura do prédio da CMNP:

Caso não houvesse uma enérgica interferência dos órgãos públicos responsáveis na salvaguarda do patrimônio cultural, rapidamente seriam destruídos edifícios de relevância história para a cidade, a exemplo do que aconteceu com a antiga estação ferroviária, fato lamentado pelo ex-prefeito João Ivo Caleffi na cerimônia realizada para oficializar o tombamento do edifício sede da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), em novembro de 2004. (TOMAZ, 2008, p. 103).

### **O velho e o novo: a dialética das imagens do progresso**

Ao lado da emancipação municipal (1951) e da instalação da Comarca Judiciária (1954), a chegada da ferrovia foi fato comemorado como marco civilizatório e de progresso na fase inicial de Maringá. A estação ferroviária foi inaugurada em 31 janeiro de 1954. Naquele dia, de acordo com o historiador Arthur Andrade (1979, p. 125),

[...] a locomotiva de número 608, conduzida pelo maquinista José Mariano e pelo foguista José Glade, irrompia majestosamente os solos maringaenses, para delírio da população que aguardava tal acontecimento com euforia e fazendo com que a nossa comunidade, a partir de então, ingressasse definitivamente no rol das cidades mais desenvolvidas do Brasil.

A exemplo de outros municípios fundados a partir do projeto de colonização capitaneado pela Companhia de Terras do Norte do Paraná<sup>14</sup>, a definição da linha férrea era a baliza para o traçado do planejamento original. Segundo Fabíola Cordovil (2010, 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”. Em sentido perpendicular à ferrovia, o eixo monumental tinha a estação ferroviária em sua cabeceira, posicionando o Centro Cívico em seu limite oposto. Portanto, a gleba ferroviária tinha finalidade duplamente estratégica no desenho urbano de Maringá.

No entanto, há um intervalo de quase uma década entre a elaboração do plano urbano de Maringá e a chegada da ferrovia, que foi considerada, justificadamente, como condição de progresso, seja para o transporte de cargas, seja para o deslocamento de pessoas que afluíam ao território e compunham um impressionante processo migratório.

A precariedade do transporte rodoviário foi diagnosticada pelo escritor e memorialista José Hilário (1997, p. 105):

[...] As rodovias que para cá demandavam, permaneciam obsoletas, barrentas e intransitáveis. Eram tão ruins, que uma pequena viagem de Maringá a Marialva, por exemplo, com tempo bom, poderia demorar quatro ou cinco horas. Com chuva, então, a coisa piorava e o viajante, principalmente se estivesse de ônibus, poderia permanecer por dias e dias a fio, até a chegada de socorro.

Em face da ausência do transporte ferroviário e da precariedade do transporte rodoviário, Miguel Fernando Perez Silva inferiu, acuradamente, que a “falta de conectividade entre os territórios criou um movimento controverso à época. A aviação se consolidou como veículo mais apropriado para o norte do Paraná” (SILVA, 2009, p.32). E conclui que a solução, aguardada durante vários anos, “era que a linha férrea atingisse logo as imediações de Maringá” (SILVA, 2009, p.33).

Com tantos significados perceptíveis a olho nu, a inauguração da Estação Ferroviária mobilizou

uma grande festa popular, provavelmente a maior vivida pelos residentes no incipiente núcleo citadino, descrita por José Hilário (1997, p. 106) com vivacidade e cores garridas:

No dia 31 de janeiro de 1954, Maringá tinha apenas sete anos de existência. Nesse dia, a cidade se engalanou de bandeirolas e roupa nova. A banda de música (“Furiosa”, como era carinhosamente chamada), atacava dobrados e marchas desde o raiar do dia. O foguetório não parava de espocar nos ares, enquanto uma verdadeira multidão de curiosos procurava mais e mais se aproximar dos trilhos. Como se os trilhos fossem feitos de ouro ou de algum outro material de raríssima beleza, todos os queriam tocar com as mãos. Os mais sentimentais chegavam abraçar e beijar pessoas desconhecidas e até mesmo adversários políticos. Debaixo de um sol de “rachar Mamonas”, a espera pela chegada da Maria-Fumaça ficava cada vez mais ansiosa. Eis, que de repente, a locomotiva [...] começou a apitar mais ou menos na altura da atual Avenida São Paulo. Pouco depois, com os seus esguichos característicos, chegava ao pátio da Estação Ferroviária. Uma verdadeira trovoadas de fogos de artifício, provocando nuvens de fumaça, invadiu o céu de Maringá, enquanto uma avalanche humana aplaudia, gritava, atirava chapéus para o alto, ria ou derramava lágrimas de emoção. [...] O maquinista e o foguista foram tão aplaudidos, por serem os primeiros a trazerem o comboio ferroviário a Maringá, que o povo, em seu contentamento, carregou-os nos ombros pelas ruas centrais da cidade. [...] Maringá entrava em uma nova fase de desenvolvimento.

Três décadas depois, quando o município desencadeou o processo de reurbanização da área originalmente ocupada pela gleba ferroviária, com revisão e redefinição de seus usos, a relação da cidade com aquele território havia sofrido notáveis mudanças. Asseverando que a imprensa

local desempenhou importante papel na aceitação do projeto de reurbanização pela sociedade, o pesquisador Vanderlei Grzegorzczuk afirma que “os jornais exploraram o descontentamento da população que há muito esperava por uma solução para as passagens de níveis, as quais frequentemente interrompiam o tráfego no sentido norte-sul e causavam prejuízos, acidentes e transtornos” (2000, p. 77).

O geógrafo Vanderlei Grzegorzczuk dedica uma seção de sua dissertação de mestrado para demonstrar que esse tema fazia parte da agenda do poder público municipal desde a década de 1960, constando, por exemplo, dos estudos que culminaram no plano diretor de 1967. Havia, portanto, uma demanda pública, decorrente da expansão territorial da cidade. Não se trata de questionar a relevância dos problemas elencados, que estão descritos em outros capítulos deste livro, mas de constatar que, em nenhum momento, as soluções buscadas foram permeadas por debates a respeito da preservação do Patrimônio Histórico. Escrutinando as justificativas alegadas desde as primeiras manifestações da prefeitura, datadas da conjuntura em que se gestava a lei que criou a Urbamar, Vanderlei Grzegorzczuk sublinha que o aspecto central destacado era a reformulação do sistema viário, o que ensejaria maior integração entre partes então isoladas da cidade. Nesse diapasão, “a ideia de retirar o pátio e a estação com o rebaixamento da linha férrea promoverá, na opinião do executivo, maior fluidez no trânsito, permitindo melhor acessibilidade entre as diversas áreas da cidade” (GRZEGORCZYK, 2000, p. 78).

A pesquisadora Jeanne Versari Ferreira (2017) corrobora o ponto de vista de que, em vez de problematizar as limitações e eventuais contradições das ações dos agentes públicos, o noticiário, como regra, reproduz e potencializa o discurso oficial. Por um lado, na confecção do diagnóstico do problema a ser enfrentado:

Notamos em nossa pesquisa nos acervos que citamos que a imagem difundida do pátio de manobras, a partir da década de 1980, buscava reforçar a ideia de que ele era uma barreira para os fluxos da cidade, ou

ainda um obstáculo ao progresso e ao crescimento. (FERREIRA, 2017, p. 81).

Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 101) mapeou que, na fase de divulgação do anteprojeto, as manchetes dos jornais, frequentes e reiterativas, eram elaboradas com essa sintonia. Exemplos: “Finalmente, Maringá vai se ver livre do pátio ferroviário”; “Fora os trilhos e trens”, “Rede Ferroviária prossegue enervando os maringaenses”; “Pátio indesejável”, “O trem de ferro sai da cidade para oferecer um novo centro”, “Mudar a linha férrea, criar um novo centro e colaborar com nosso progresso”.

Por outro lado, interagindo com a formação de um imaginário que legitimasse a solução aventada,

a imprensa local alimentou essa obsessão pela renovação urbana e introduziu novos desejos na consciência da população sustentando, através de imagens e discursos, que a reestruturação da área de manobras ferroviárias para a construção de um empreendimento monumental era fundamental para Maringá. (FERREIRA, 2017, p. 81).

Nessa direção, Jeanne Versari Ferreira acentuou que o poder público municipal, desde o início, tinha a intenção de “transformar a área. Era necessário abrir novas frentes de investimento e reprodução do capital, e o centro, que já havia se tornado obsoleto, não possibilitava, na visão da municipalidade, uma [...] readequação” (FERREIRA, 2017, p. 85).

Sintetizou Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 6-7):

A localização do pátio de manobras na área central não tinha mais sentido para os novos ciclos econômicos que, diferentemente da década de 1940, em que a cidade havia sido concebida, agora indicava um retrocesso para a reprodução do capital. Na visão da municipalidade e dos agentes urbanos locais, não existia uma possibilidade de readequação da área, era necessário abrir novos caminhos, demolindo o existente, expulsando os moradores ferroviários e construindo uma nova paisagem (grifos do autor do capítulo).

No final de setembro de 1991, quando houve a inauguração da primeira obra que compunha o

complexo viário do Novo Centro, a reportagem de um influente periódico de circulação estadual ofereceu uma sistematização exemplar dessa dialética do velho e do novo na ocupação e reocupação daquele território, elaborando o significado da remoção das edificações que compunham a história da antiga gleba ferroviária:

Maringá não é mais a mesma. O último espaço central que conservava as características do início da colonização está cedendo lugar para o “novo centro”, um projeto de urbanização e criação de um centro comercial, numa área até o início deste ano ocupada pelo Pátio de Manobras da Rede Ferroviária Federal S/A. O novo pátio foi construído na antiga estação de transbordo da Itaipu, na saída para Campo Mourão, para onde também foi levada a colônia de ferroviários. Com eles foram as últimas lembranças do início da formação de Maringá, da época em que a Estação Ferroviária era o centro das atenções dos moradores que fincavam a residência ao redor do pátio e construíram a nova cidade. (UM NOVO CENTRO [...], 1991, p. 1).

Sobre o significado inicial na história da cidade, assinalou:

Na passagem de 1954 para 1955, a cidade parou para ver a chegada da primeira locomotiva, inaugurando a Estação de Maringá e o trecho ferroviário até Apucarana. Havia motivos para a comemoração. Os produtores rurais porque passavam a ter uma forma segura de escoamento da safra; os atacadistas por não terem mais que depender de bom tempo para chegar as suas encomendas; e a população em geral, principalmente os mais humildes, que ganhavam uma opção para o transporte. Pouco antes haviam chegado as primeiras famílias de ferroviários para ocupar as casas que a então rede ferroviária São Paulo-Paraná começava a construir. (UM NOVO CENTRO [...], 1991, p. 1).

Após informar que, em 11 de março de 1981, a RFFSA extinguiu o transporte de passageiros, mo-

tivada pela redução da demanda a um número ínfimo de usuários, sentencia que acabaram “os últimos vestígios da ‘época romântica’ nas atividades ferroviárias” (UM NOVO CENTRO [...], 1991, p. 1). Demarcando que chegaram novos tempos, contrapõe:

Se a Rede Ferroviária mantém sua importância na economia regional, perdeu o status que trazia na época da implantação de Maringá, quando seus funcionários eram uma espécie de elite na cidade. Nos últimos anos, principalmente a partir do fim do trem de passageiros, a região do antigo pátio de manobras deixou de atrair o interesse do maringaense. De veículo do progresso, a estrutura da rede passou a ser um estorvo. Para ir da Estação Rodoviária ao estádio Willie Davids ou à universidade, por exemplo, era necessário fazer uma grande volta, que aumentava em quilômetros o trajeto. Os pedestres tinham que passar pelo meio da estação, saltando trilhos e composição de vagões. Segundo os últimos levantamentos da rede, cerca de 4.500 pessoas cruzavam diariamente o pátio. (UM NOVO CENTRO [...], 1991, p.1).

Particularmente na fase de gestação do projeto, conforme inferência da pesquisadora Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 81), foi “peça-chave nesse processo [...] a divulgação da contratação de um arquiteto renomado internacionalmente, fato que se tornara fundamental para a legitimação da proposta urbanística da Urbamar para o antigo pátio de manobras”. Uma primeira dimensão relacionava-se com a autoridade técnica, dentro e fora do país, do contratado: “A figura de Oscar Niemeyer tinha o papel de legitimação das ações pretendidas pela área, pelo evidente reconhecimento técnico do arquiteto e, por isso, na visão da mídia local, não se admitiria nenhum julgamento negativo” (FERREIRA, 2017, p. 87).

Outra dimensão, para a pesquisadora, era a incursão em outro território simbólico: “O nome de Oscar Niemeyer como responsável pelo projeto do Novo Centro, divulgado desde junho de 1986, apesar de nessa época ainda não ter contrato assinado com a Urbamar, refletia intenções claras

de marketing urbano” (FERREIRA, 2017, p. 81). A imprensa veiculava as notícias relacionadas, exaltando as oportunidades de negócio ensejadas e, acima de tudo, as imagens emanadas do projeto, associadas ao nome de Niemeyer como uma grife de sucesso.

Por circular mensalmente e ser editada sem a pressão do noticiário cotidiano, a revista *Pois é* produziu materiais bem representativos dessa repercussão, por meio de reportagens escritas com linguagem mais elaborada e aberta a figuras de linguagem. Com efeito, suas matérias registram termos como: “novo cartão postal”, “passagem para o futuro”, “Maringá dos anos 2000”, “arrojo bilionário” etc.

Eventualmente, tanto nas páginas da revista *Pois é* quanto em periódicos de circulação diária, havia reflexões jornalísticas ou manifestações de agentes sociais que qualificavam o projeto como “faraônico”, mas não era o que predominava nem contrariava a tendência principal de uma divulgação basicamente sem confrontos:

Isso se refletia no discurso difundido por esses meios de comunicação, legitimadores das ações do poder público. Essa situação é reiterada a partir das pesquisas que realizamos nos acervos, não encontramos críticas severas ou resistências em relação às ações da municipalidade. (FERREIRA, 2017, p. 87).

De certa maneira, a objeção que pode ser mapeada não dizia respeito à intervenção de reurbanização em si mesma nem ao projeto relacionado, mas ao grau de participação dos empresários locais no processo. Desde a apresentação da primeira proposta em 1986, elaborada por Niemeyer por orientação do prefeito e de sua equipe da Secretaria de Planejamento Urbano, evidenciou-se o jogo de interesses dos incorporadores e agentes imobiliários do município. Esse poderoso grupo de pressão no âmbito do poder local se sentia excluído da elaboração e da execução do projeto e, principalmente, dos negócios ensejados (GRZEGORCZYK, 2000).

Em 1993, quando o Projeto Ágora de Niemeyer foi declarado inexecutável pelo poder público

municipal (URBAMAR CONCLUI..., 1993, p. 3) e houve a retificação que resultou no Plano Diretor do Novo Centro, foram esses agentes privados que moldaram as novas diretrizes, em consórcio com a equipe do poder Executivo (GRZEGORCZYK, 2000; FERREIRA, 2017). Nesse momento, também não houve mobilização pública nem de especialistas em favor do projeto de Niemeyer.

Ressalve-se que uma voz dissonante foi do então ex-prefeito Ricardo Barros. Pelas páginas de *O Diário do Norte do Paraná*, após debater um conjunto de problemas e temas, Barros declarou: “Contesto o abandono da obra de Oscar Niemeyer porque sua realização consagraria Maringá, tornar-se-ia uma marca, um cartão postal para o mundo e uma permanente fonte de receita gerada pelo turismo pelas inúmeras pessoas de todo o mundo que viriam visitar a obra do genial Oscar Niemeyer”. (RICARDO: MARINGÁ [...], 1995, p. 3).

Havia, sem dúvida, motivações estritamente políticas nessa manifestação, que foi vocalizada quando o prefeito Said Ferreira desencadeara nova etapa de obras do Novo Centro e havia acesa disputa entre os dois líderes políticos sobre a paternidade e realização das fases essenciais daquela intervenção urbana, mas os parâmetros que regem a divergência são inequivocamente mercadológicos.

O abandono do projeto de Niemeyer não altera o essencial. Na conclusão de sua dissertação de mestrado, reitera Jeanne Ferreira (p. 2017, p. 209): “O Projeto Agora nasceu como uma peça de marketing, uma imagem especulativa que tinha o objetivo de ser um termômetro para avaliar as condições do mercado imobiliário e dos investimentos na área central”. De resto, foram agentes do mercado, orientados por outros parâmetros de negócios, que moldaram o Plano Diretor do Novo Centro, aprovado em 1993.

Em 1991, a remoção das edificações da antiga gleba ferroviária foi realizada em nome de um projeto que representava um novo símbolo do progresso. O abandono da monumentalidade desse projeto em 1993 não implicou a demolição ou a remoção de edificações concretas, mas apa-

gou as imagens, sedimentadas por quase uma década de propaganda, de como ficaria a paisagem a partir das versões apresentadas por Oscar Niemeyer (DIAS, 2008; 2009).

### **Não muito distante de Maringá**

Quando planejavam a intervenção que resultaria no Complexo Ágora ou Novo Centro, a experiência anterior de Londrina foi referida pelos dirigentes municipais de Maringá como inadequada e onerosa. Em reportagem a respeito da aprovação da lei que criou a empresa Urbamar, veiculada pelo periódico *O Jornal de Maringá*, o redator ressaltou a avaliação negativa da intervenção urbana ocorrida em Londrina e manifestou apoio à solução encontrada pelos dirigentes maringaenses, contida no texto legal:

E sem pensar em retirar os trilhos do centro da cidade, que sempre foi considerado um ato temerário e inconsequente (Londrina é a prova) e sem pensar em fantasiosos projetos, a atual administração considerou mais viável, rápida e natural a retirada do pátio do centro da cidade. E isso muito bem compreenderam os vereadores, tanto que aprovaram a ideia rapidamente e por unanimidade. (FINALMENTE. [...], 1985, p. 1).

Ainda a esse respeito, é ilustrativa uma matéria publicada, no ano seguinte, em *O Jornal de Maringá*: “Não podemos nos esquecer que, em Londrina, na ânsia incontida de retirar a linha férrea do centro da cidade, mais prejuízos sofreu aquela comunidade – até hoje – do que propriamente benefícios” (MUDAR [...], 1986, p. 7). Arrolando ações que se estenderam pelo mandato de alguns prefeitos londrinenses, o editor foi taxativo:

Não foi possível realizar um projeto tão ousado e caro, pois faltou planejamento, faltou capacidade tecnológica, faltou inteligência. E até hoje a cidade de Londrina não conseguiu retirar a linha férrea do centro da cidade que, como em Maringá, dividiu praticamente a cidade em duas partes. (MUDAR [...], 1986, p. 7).

Qualquer que seja a avaliação dos leitores sobre o juízo feito pelos planejadores maringaenses, reconheça-se que, nesse particular, examinaram uma experiência que poderia oferecer parâmetros por seus percalços ou potencialidades. Houve outra dimensão da experiência londrinense que, contudo, foi olímpicamente ignorada pelos administradores maringaenses e pelos articulistas da imprensa: a preservação das edificações da Estação Ferroviária, transformadas em sede do Museu Histórico Municipal Padre Carlos Weiss. Tratava-se de um segundo prédio da Estação Ferroviária, construído entre 1946 e 1950. Além de cumprir suas finalidades práticas de maneira mais satisfatória, foi erigido com o objetivo de “exercer uma função simbólica, representando a mentalidade da elite londrinense, impressionando seus visitantes como um grande portal de entrada, tornando-se símbolo do status que a cidade reivindicou para si” (SILVA; PAULA, 2012, p. 441-442).

A historiadora Priscila Perrud Silva resume como se deu esse processo:

É interessante observar que nas primeiras décadas da vida de Londrina, a linha ferroviária dividia a jovem cidade ao meio. Ela separava a região central da parte empobrecida da cidade, e que [...] era conhecida como zona de meretrício. Porém, com o desenvolvimento da região central, a Estação Ferroviária foi sendo aos poucos sufocada pela realidade urbana em que estava inserida, o que levou ao desligamento das suas atividades, na remoção dos trilhos da região central e na transposição da malha ferroviária para os limites da cidade. Assim, a construção acabou alienada de sua função sendo transformada, após uma reforma, em sede para o Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss em 10 de dezembro de 1986, refuncionalização que sustenta até hoje. (SILVA, 2011, p. 2.415).

Constata-se, sem esforço, que a data em que as edificações da estação ferroviária londrinense se converteram em sede do museu histórico é simultânea ao momento em que a imprensa maringaense divulgava o projeto de reurbaniza-

ção da gleba ferroviária local e a contratação do arquiteto Oscar Niemeyer para dar forma às diretrizes já contidas na lei que criou, no ano anterior, a empresa Urbamar.

Cita-se o caso de Londrina porque, alegadamente, foi estudado por autoridades maringaenses e também por ser uma experiência densa da primeira capital regional planejada pelo projeto de colonização comandado pela Companhia de Terras do Norte do Paraná. Fundada uma década depois, Maringá viria a ser a segunda capital regional.

Em reforço a essa linha de argumentação, é lícito incorporar dados de outras experiências, sistematizados pela dissertação de mestrado do historiador Paulo Cesar Tomaz (2008, p. 61), discriminando “a relação completa dos bens tombados no Estado do Paraná pela Coordenadoria do Patrimônio Cultural (CPC) desde o primeiro tombamento registrado em 1962, ao último registrado em 2005”.

Em coerência com o foco deste capítulo, os casos aqui selecionados dizem respeito ao tombamento de edificações que sediavam estações ferroviárias, indicando a municipalidade e a data: Curitiba (1976), Paranaguá (1990), Ponta Grossa (1990), Castro (2000), Jacarezinho (2000), Marques dos Reis (2000), Jaguariaíva (2000), Joaquim Távora (2000), Santo Antônio da Platina (2000), União da Vitória (2000), Ibiporã (2001) e Lapa (2001).

Paulo Cesar Tomaz (2008) não informa as variações ocorridas nas formas de tombamento e sua relação com outras intervenções urbanas, mas a lista confirma que o tema esteve em pauta, no período em que se gestava o projeto de Maringá, em outros importantes centros urbanos do Paraná, incluindo as duas maiores cidades, Curitiba e Londrina, e a quarta, Ponta Grossa. Maringá, a terceira maior cidade, fez escolhas diversas.

### **Ressonâncias da memória**

Das edificações albergadas no pátio ferroviário, as que foram particularmente selecionadas nas evocações de memória relacionadas àquele território foram a estação e a vila constituída por residências dos trabalhadores ferroviários. O conjunto era mais amplo, incorporando, por exemplo,

armazéns e galpões destinados à estocagem. Destacava-se, nesse cenário, a estrutura da AGEF (Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários), cuja demolição, ocorrida no mesmo processo<sup>15</sup>, não recebeu, até o momento, uma atenção adequada<sup>16</sup>. Feito esse registro para ulterior exame, cabe revisar e dialogar com as evocações, disponíveis e documentadas, à demolição da estação e à vila dos ferroviários.

Em pesquisa de pós-graduação sobre a história da ferrovia em Maringá, sem sublimar o tom de desapontamento, escreveu Miguel Fernando Perez Silva (2009, p. 51): “Em 1991, a Estação Ferroviária da área central de Maringá foi demolida. Nada sobrou da estrutura para resguardar a história que passou pelo local”.

Na mesma época, Veroni Friedrich desenvolvia a pesquisa que resultaria em sua dissertação de mestrado. Ao revisar as primeiras ações políticas de Patrimônio Histórico em Maringá, pedindo licença para usar uma linguagem contundente de indignação, Friedrich protestou (2010, p. 57): “Não posso deixar de dizer que o caso da Estação Ferroviária é uma lamentável parte da trajetória do Patrimônio Cultural da cidade de Maringá”. No curso de um projeto mais amplo de reurbanização, “a Estação Ferroviária deixou de ser parte da paisagem de Maringá. Uma nova configuração urbana surgia enquanto outra, composta por estação, trilhos, trens, armazéns, graneleiros e casas dos ferroviários, desaparecia” (FRIEDRICH, 2010, p.57).

Escrevendo em 2010, Friedrich tinha um relativo distanciamento dos fatos daquela época e estudava a progressão das políticas de Patrimônio Histórico. Mapeou, então, algumas manifestações a respeito do destino da estação ferroviária por meio de revisão bibliográfica e de consulta a periódicos. Reproduz, nesse sentido, uma queixa contida em livro que registra a história da Associação Comercial e Empresarial de Maringá: “Muito se lamenta a perda de um dos símbolos arquitetônicos da cidade e de sua memória social” (AGUIAR; GOMES, 2006, p. 45 apud FRIEDRICH, 2010, p. 57).

Outra manifestação foi vertida nas páginas de *O Diário do Norte do Paraná*, em 19 de novembro de 2003, por meio de reportagem assinada pelo

jornalista Marcelo Bulgarelli: “A história mostra que faltaram ações imediatas para impedir algumas demolições, como a da estação ferroviária do Novo Centro, em 1991. O prédio foi ao chão diante da inércia da própria comunidade” (apud FRIEDRICH, 2010, p. 57)<sup>17</sup>.

Durante a gestão do prefeito Ricardo Barros, houve mobilização social para deter e reverter o processo de terceirização dos serviços públicos impulsionado pela administração municipal, mediante a formação do Fórum Maringaense em Defesa do Patrimônio Público (DIAS, 1995). A agenda desse fórum, porém, não incorporou a temática do Patrimônio Histórico. Interpretando esse desencontro, Friedrich (2010, p. 59) ponderou:

A temática da Cultura e do patrimônio cultural encontrava dificuldades em ser percebida enquanto dimensões integrantes e necessárias à cidadania, tal como a educação, a saúde e demais políticas públicas que mobilizaram e levaram a intervir nos rumos pretendidos pelo chefe do Executivo daquele momento.

Seja como for, a historiadora concluiu que a responsabilidade era da administração municipal: “Espaços públicos desapareceram sem que o poder público se importasse. O caso mais emblemático era o da Estação Ferroviária” (FRIEDRICH, 2010, p. 188). O exame da coleção dos dois principais jornais de Maringá, focalizando o período da transferência do pátio de manobras, demonstra que a imprensa noticiou o início das obras de remoção das casas dos ferroviários em abril de 1991, mas não há nenhuma reportagem acerca da demolição da Estação Ferroviária. Com a licença para um trocadilho, há um silêncio bastante eloquente a esse respeito.

Não foi uma ação sigilosa, visto que estava prevista desde a apresentação do projeto de reurbanização em meados da década de 1980, mas a demolição do prédio da estação foi conduzida com discrição, no leito de uma agenda mais ampla, presumivelmente para prevenir debates que pudessem questionar, ainda que na última hora, a necessidade dessa operação.

A divulgação da remoção das casas dos ferroviários vinha no contexto da notícia positiva, estampada na manchete, de que eram iniciadas as tão aguardadas obras do Novo Centro (COMÊÇA [...], 1991, p. 8). A prioridade da administração municipal, evidentemente, era preparar a inauguração das obras definitivas em grande estilo, como ocorreu na solenidade oficial de transferência do pátio de manobras, no início de agosto de 1991, com a presença do presidente da República.

A reflexão mais ampla sobre a demolição da Estação Ferroviária ganhou densidade com o passar do tempo, à medida que eram sedimentadas, lentamente, políticas de Patrimônio Histórico. Para além da alusão feita pela reportagem citada linhas acima, datada do final de 2003, esse tema ganhou mais visibilidade quando entrou em pauta a demolição do Terminal Rodoviário Urbano Américo Dias Ferraz.

Aos que se mobilizaram em favor da patrimonialização histórica do prédio da rodoviária, o exemplo da Estação Ferroviária não poderia ser repetido. Todavia, apesar da mobilização pública, o destino foi o mesmo. Após difíceis debates, por maioria de sete votos a três, a Comissão Especial de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural (CEPPHAC) emitiu parecer contrário à conservação do prédio do terminal rodoviário, demonstrando a força do poder Executivo, que tinha posição consolidada nessa direção (FRIEDRICH, 2010)<sup>18</sup>. A derrubada do prédio teve início no final de maio de 2010.

Na análise comparativa entre os dois processos, Miguel Fernando Perez Silva (2009, p. 52) foi incisivo:

O poder público maringaense se mostra, ano após ano, fadado aos mesmos erros, conforme constatado na história do surgimento, auge, confrontos, controvérsias e transferência da Estação Ferroviária da cidade. Podemos citar, para exemplificar, os entraves na atual problemática entre tombar ou demolir a Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, que, no passado, dividiu espaço com a ferrovia.

Cumprido informar que o prédio original da Estação

Ferroviária, inaugurado em janeiro de 1954, havia sido demolido em 1969 e dera lugar à edificação que sobreviveu até 1991 (SILVA, 2022)<sup>19</sup>. Pode-se especular qual seria o peso relativo desse fato na mensuração do valor histórico daquele edifício em eventual debate público, mas seria um exercício ocioso porque, afinal, essa agenda foi liminarmente descartada.

Por vezes, a crítica à demolição da Estação Ferroviária destaca o presumível valor arquitetônico da edificação, como se pode ler no livro da história da Associação Comercial. Miguel Fernando Perez Silva amplia o debate, atento ao fato de se tratar, mesmo com a sucessão de edifícios, de um suporte material, inserido em um sítio histórico mais amplo, que evocava a memória de relações as mais diversas. Como elo de relações econômicas complexas: “Desse local, muitos empresários foram em busca de novas oportunidades e negócios para melhorar a vida da população. Além disso, a estrutura foi a grande responsável pelo escoamento dos produtos de toda a região” (SILVA, 2009, p. 52). Como ponto de entrada do transporte de passageiros:

Dos antigos moradores de Maringá, que continuam morando aqui há mais de 40 anos, é raro encontrar algum que nunca tenha passado nas proximidades da Estação Ferroviária quando esteve em funcionamento na área central – sem levar em consideração as muitas viagens em que embarcaram rumo aos mais variados destinos, embalados pelo balanço da locomotiva. (SILVA, 2009, p. 57).

Referenciado na noção de “lugares da memória”, elaborada pelo historiador francês Pierre Nora, Paulo Cesar Tomaz explica tal relação da seguinte maneira:

Ao se contemplar um espaço de relevância histórica, esse espaço evoca lembranças de um passado que, mesmo remoto, é capaz de produzir sentimentos e sensações que parecem fazer reviver momentos e fatos ali vividos que fundamentam e explicam a realidade presente. Essa memória pode ser despertada através de lugares e edificações,

e de monumentos que, em sua materialidade, são capazes de fazer rememorar a forma de vida daqueles que no passado deles se utilizaram. Cada edificação, portanto, carrega em si não apenas o material de que é composto, mas toda uma gama de significados e vivências ali experimentados. (TOMAZ, 2008, p. 10).

Em sítios eletrônicos e nas comunidades digitais, veiculadas por canais que compartilham registros de memórias da coletividade maringense, é recorrente encontrar manifestações de lembranças de vivências relacionadas à estação ferroviária e ao seu entorno. Tendencialmente, são manifestações nostálgicas, que romantizam o passado e as dificuldades ultrapassadas. Como regra, não são memórias organizadas por uma identidade mais sólida.

Há, contudo, a exceção de uma coletividade que mantém fortes vínculos afetivos e que se expressou recentemente por meio de um projeto patrocinado pela Lei de Incentivo à Cultura do município: os trabalhadores ferroviários, antigos residentes do território reurbanizado. Intitulado *Ferrovários, entre trilhos e traves*, o projeto gerou dois produtos, um livro (PENHA, BARROSO, 2022a) e um filme documentário (PENHA; BARROSO, 2022b).

O livro contém um conjunto de registros fotográficos, permeados por intervenções escritas que tanto informam dados fundamentais da história da ferrovia em Maringá quanto sistematizam temas presentes nas memórias dos entrevistados. O filme documentário é constituído da edição de diversos depoimentos, com o objetivo, não raro contraditório nesses produtos, de permitir que os personagens narrem sua própria história.

Em 1985, quando o prefeito municipal lançou o projeto que viria a ser conhecido como Complexo Ágora, havia cerca de 60 moradias de trabalhadores incorporadas ao território da Gleba Ferroviária. A remoção dessas casas também estava inscrita na execução do projeto de reurbanização. Embora a propriedade pertencesse à Rede Ferroviária e os trabalhadores não tivessem escolha, era evidente que tal comunidade, organizada e com vínculos afetivos, tinha o potencial de promover manifes-

tações públicas. Por isso, desde cedo, a prefeitura divulgava que os trabalhadores teriam a compensação de novas moradias.

Examinando o noticiário relacionado a esse fato, anotou Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 118-119):

O fato de o município ter firmado um sistema de financiamento com a Companhia de Habitação do Paraná – Cohapar possibilitou que os trabalhadores da ferrovia pudessem, nos novos loteamentos, adquirir a propriedade, a casa própria, por um baixo valor por mês. É evidente que isso convenceria os moradores de se mudarem e, como forte aliada para esse consenso, estava a ideia, amplamente divulgada pela imprensa local, de que a vila ferroviária no centro era abandonada e feia.

Mesmo assim, uma reportagem jornalística, sintomaticamente intitulada “Deixar o centro desagradado os ferroviários”, que foi divulgada quando as novas casas ficaram prontas e se aproximava a hora de promover a mudança, veiculou sinais de contrariedade. Os motivos podem ser elencados da seguinte maneira: no contraste com a situação de residir no coração da cidade, as novas casas “eram longe de tudo”, “fora de mão”, isoladas de rede de apoios de comércio, farmácias e outras estruturas necessárias. Mais difícil, ainda, seria o restabelecimento da vida escolar dos filhos (DEIXAR O CENTRO DESAGRADA OS FERROVIÁRIOS, 1991, p. 3).

Vertendo suas memórias 30 anos depois de a remoção das casas ter ocorrido, os antigos trabalhadores ferroviários e seus familiares recompõem os laços afetivos que os uniam naquela época. Particularmente no documentário, as pessoas entrevistadas enfatizam, com voz plena de emoção, que “os ferroviários sempre foram uma família”. Como se lê no livro que sistematiza as memórias daquela comunidade,

a convivência entre os ferroviários teve como grande incentivo as moradias que, inicialmente, eram agrupadas em um conjunto de casas de madeira e alvenaria. [...] As primeiras casas foram feitas pela rede e cobrava-se aluguel acessível aos ferroviários. A construção das moradias, por vezes,

foi realizada pelos próprios ferroviários com materiais conseguidos na estrutura da rede, como madeira e ferramentas. (PENHA; BARROSO, 2022a, p. 36).

Como se tratava de uma comunidade bem delimitada, unida por vínculos empregatícios perenes, residente no mesmo território por anos, os laços pessoais e familiares eram estreitos. A isso se somava o afeto pela própria ocupação, considerada de alto interesse público. Alguns alegavam que se tratava de uma vocação familiar, uma dedicação passada de pai para filho.

Organizadas pela Associação Atlética Ferroviária de Esportes (AAFE), as atividades de lazer e esporte contribuía para ampliar a sociabilidade e cimentar os laços de identidade comunitária. Alexandre Penha e André Barroso (2022a, p. 34) esclarecem que a AAFE oferecia

uma ampla área de lazer e entretenimento que contava com quadras e campos de esportes (futebol e bocha), churrasqueira, salão de festas e outros espaços. A associação era organizada de forma estatutária, sob a gestão dos próprios ferroviários, e foi construída com recursos oriundos dos associados e de eventos que promoviam para levantar o dinheiro para a manutenção da estrutura.

Os depoimentos convergem para assentar que “as escalas de trabalho e a proximidade das moradias produziam uma verdadeira ‘família’ que se reunia na associação” (PENHA, BARROSO, 2022a, p. 35). Acentuando que “a associação era considerada como o espaço social preferido dos ferroviários”, Penha e Barroso complementam:

Nesse local era frequente a promoção de diversas atividades e eventos, como festas juninas, dia das crianças, Natal, confraternizações e, obviamente, os campeonatos de futebol que aconteciam internamente. Mesmo após a extinção do espaço físico da associação, boa parte do espírito comunitário e das festas continuou a ser realizada nas ruas das duas vilas que foram construídas (PENHA; BARROSO, 2022a, p. 35).

No livro, as mudanças anunciadas em 1985 e con-

sumadas em 1991 foram narradas em contraponto com a situação anterior:

A partir do processo de deslocamento do pátio e estação da área central para região periférica da cidade, foram construídas duas vilas localizadas na região entre Maringá e Paiçandu, nas proximidades do bairro Borba Gato e Itaipu. [...] Com a criação das duas vilas, as casas foram construídas de maneira uniforme e houve sorteio entre os funcionários que pleiteavam as novas moradias. Vale ressaltar que essas moradias eram destinadas aos ferroviários que tinham cargos de mão de obras específicas (manobristas e mecânicos), menor condição financeira e necessidade de proximidade com o pátio de manobras. (PENHA; BARROSO, 2022a, p. 36-37)<sup>20</sup>.

No documentário, a situação foi rememorada com um misto de sentimentos contraditórios. Por um lado, houve o acesso à casa própria. Por outro lado, ocorreu uma série de perdas, como havia sido vocalizado na reportagem de 1991. O deslocamento para um território distante implicou a ruptura com outras relações do entorno do antigo pátio ferroviário, com a sociabilidade mais ampla ali constituída e com o acesso fácil ao centro da cidade. Acima de tudo, incidiu na existência da própria comunidade ali constituída e em sua relação com aquele território físico (PENHA; BARROSO, 2022b).

Três décadas depois, as sociabilidades constituídas pelos trabalhadores ferroviários e seus familiares estão vivas em suas memórias, malgrado o fato de não terem mais o suporte material do território do antigo pátio da estação.

Entrevistado em 1991 por um periódico, o Sr. Antônio Moreno, ex-chefe da estação local, mostrou-se resignado diante das inexoráveis mudanças e vocalizou que só guardava “mágoa mesmo [...] com a falta de reconhecimento das novas gerações do trabalho realizado pelos ferroviários no início da colonização” (UM NOVO CENTRO..., 1991, p.1). Que a memória social dessa importante experiência para a história do município sobreviva por meio de novos suportes!

## Considerações finais

A abordagem contida neste capítulo demonstrou que o projeto de reurbanização do território do pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal foi elaborado e executado sem interferência ou influência de políticas de identificação e preservação do Patrimônio Histórico, a despeito da importância daquele sítio ao planejamento inicial do município e da mudança radical de paisagem, mediante a remoção de edificações, como a estação de passageiros e a vila dos ferroviários, potencialmente referenciais como suportes de memórias da coletividade.

Esse fato se tornou mais saliente pela constatação de que, no mesmo período, por ações conjugadas do Executivo com o Legislativo, o município instituiu estruturas e leis que sedimentavam e regulamentavam políticas de Patrimônio Histórico. A ausência de interferência não resultou de pautas que, após judiciosa avaliação, concluíram pela impertinência do tombamento de determinadas edificações ou por uma solução de equilíbrio entre o que pode mudar e o que deve permanecer. Simplesmente, tal agenda não existiu.

Há duas variáveis que devem ser escrutinadas para entender essa completa dissociação. Primeiramente, a política de Patrimônio Histórico sedimentada após a promulgação da Lei n. 2.297/1988, tal como foi recepcionada nas estruturas criadas pelo poder Executivo nos anos aqui abordados, abriu-se apenas a agendas sobre edificações excluídas do mercado de imóveis, ou seja, a duas capelas católicas, conforme expôs a vigorosa pesquisa de Veroni Friedrich (2010). Em si mesma, a política de Patrimônio Histórico criou uma rotina institucional apenas nos primeiros anos do século XXI, mas com resultados por vezes frustrantes, como no caso da negação de tombamento da edificação do Terminal Rodoviário Urbano Américo Dias Ferraz, para citar um exemplo que poderia balizar o destino da antiga estação ferroviária.

A segunda variável diz respeito ao fato de que o projeto de reurbanização havia sido elaborado com a diretriz de que “não existia uma possibili-

dade de readequação da área, era necessário abrir novos caminhos, demolindo o existente, expulsando os moradores ferroviários e construindo uma nova paisagem”, segundo o apontamento incisivo e certo de Jeanne Versari Ferreira (2017, p. 6-7).

Tal diretriz estava contida na lei que criou a empresa Urbamar e foi traduzida no projeto encomendado ao arquiteto Oscar Niemeyer, mediante protocolo apresentado pela equipe do prefeito municipal. Em vez de políticas de Patrimônio Histórico, o debate foi regido, de acordo com os termos de Jeanne Versari Ferreira, pelo signo do marketing urbano, com a exposição das imagens emanadas do projeto de Niemeyer e com a valorização de sua grife.

Poder-se-ia especular que a Lei n. 2.297/1988 tinha o potencial de provocar o entrelaçamento das agendas, mas o fato incontornável é que o projeto de reurbanização estava blindado desde o início e era regido por signos mercadológicos. Quando houve a retificação de 1991, a nova versão do projeto foi anunciada após o avanço da remoção das edificações referenciais e ainda era conduzida pela grife de Niemeyer, cuja presença em evento organizado para essa finalidade ampliou a dimensão publicitária da política do prefeito municipal. A mudança dos gestores municipais, ocorrida após a eleição de 1988, implicou disputas simbólicas sobre o papel de cada um na gestação e implementação do projeto, mas não houve alterações fundamentais de suas diretrizes. Por seu turno, a retificação de 1993, que implicou o abandono do projeto arquitetônico de Niemeyer, alterou radicalmente a paisagem que deveria existir, mas também foi realizada em nome do mercado, em consórcio com agentes privados do setor de incorporação de imóveis e construção civil. Essa foi, efetivamente, a sociedade civil que foi interlocutora do poder público, com influência crescente nos destinos do projeto, como demonstraram, à farta, Vanderlei Grzegorzcyk (2000) e Jeanne Versari Ferreira (2017).

No final, a realização do projeto de reurbanização foi mais lenta e acidentada do que o planejamento inicial poderia supor. A paisagem resultante

das retificações do projeto, sobretudo a promovida em 1993, difere da monumentalidade do *design* assinado pela grife de Oscar Niemeyer, aproximando-se de uma reurbanização convencional<sup>21</sup>. Seja como for, não houve conciliação entre o velho e o novo ou margem para um debate público sobre o que poderia ter remanescido.

Nas imagens superpostas entre a paisagem que existia e a que passou a existir, insere-se, por efeito não calculado, a paisagem que poderia ter existido, caso o projeto de Niemeyer, cujas imagens povoaram a imaginação social por alguns anos, houvesse sido realizado. Essa paisagem imaterial corre o risco de escorrer para os escaninhos do esquecimento ou ficar acantonada em debates de especialistas.

Por fim, não é demasiado salientar que a defesa da política em prol da permanência do Patrimônio Histórico não tem motivações nostálgicas nem o objetivo de cristalizar a realidade. Trata-se de entender que a dinâmica da reurbanização deve se sujeitar a uma agenda pública em que diferentes dimensões da intervenção planejada sejam avaliadas. Os administradores públicos e os urbanistas precisam calcular que, quando desfazem uma paisagem bem sedimentada, removem os suportes físicos da memória da coletividade. Juntamente com as paisagens, vai embora um pouco da vida de cada um de nós.

## Notas

<sup>1</sup> Este texto é inédito. Sou grato aos historiadores Miguel Fernando Perez Silva, Veroni Friedrich e Regina Daefiol pela leitura prévia dos originais deste capítulo e pelas sugestões apresentadas.

<sup>2</sup> Análise exaustiva do projeto e de suas atualizações pode ser conferida nos capítulos 2 e 3 do presente livro.

<sup>3</sup> Em 1985, quando foi promulgada a lei que criou a Urbamar, era prefeito de Maringá o médico Said Ferreira (PMDB), que exerceu mandato de 1983 a 1988. Ferreira foi sucedido pelo engenheiro Ricardo Barros (PFL), cujo mandato estendeu-se de 1989 a 1992. De 1993 a 1996, a prefeitura foi comandada, mais uma vez, por Said Ferreira (PMDB).

<sup>4</sup> Para ciência das etapas seguintes, ver o capítulo 5 do presente livro.

<sup>5</sup> A esse respeito, ver o capítulo 6.

<sup>6</sup> O período referido estende-se de 1988 a 2000, analisando as gestões dos seguintes prefeitos: Said Ferreira - 1983-88; Ricardo Barros - 1989-92; Said Ferreira -1993-96; Jairo Gianoto - 1997-2000 (DIAS, 2008).

<sup>7</sup> Movimento Democrático Brasileiro, legenda autorizada a atuar como oposição dentro do sistema bipartidário criado durante a ditadura militar. Inicialmente fragilizado pelos sucessivos golpes de força dos governos da ditadura, o MDB ganhou força eleitoral na segunda metade da década de 1970 e tornou-se, também, canal de expressão institucional dos movimentos sociais que emergiram naqueles anos. Com a reforma partidária do período da abertura política, foi rebatizado como Partido do Movimento Democrático Brasileiro, para preservar a mística oposicionista adquirida pela legenda (DIAS, 2008).

<sup>8</sup> O tombamento da Capela São Bonifácio percorreu um longo caminho. Por meio da Lei n. 3.670/1994, a Câmara Municipal autorizou o poder Executivo a promover o tombamento. Tratava-se, porém, de lei autorizativa, de eficácia limitada. Foram constituídas comissões para examinar o tombamento e as condições de restauro, mediante pressão da opinião pública para que o município tomasse providências, em face das condições de deterioração denunciadas por reportagens jornalísticas. Conforme pesquisa de pós-graduação da arquiteta Alessandra Hoffmann, “finalmente em 1998, foram iniciadas as obras de ‘restauração’ da capela e, em 10 de maio de 1999, o então prefeito, Jairo Gianoto, em ato solene, entrega a capela à comunidade” (2015, p. 148). A pesquisadora informa que, “como em Maringá não havia a instituição do livro tomo, somente seis anos após a restauração a Capela foi inscrita no livro tomo da cidade em 4 de maio de 2005, processo n. 3670/94” (HOFFMANN, 2015, p. 148).

<sup>9</sup> Originalmente, era destinada a denominar-se Avenida Silvio Magalhães Barros. Atualmente, após disputas políticas e simbólicas que estão descritas nos capítulos 4 e 6, a via pública é denominada Avenida Prefeito João Paulino Vieira Filho.

<sup>10</sup> Conforme os critérios adotados neste livro, esta é a terceira versão do projeto de Niemeyer, pois se localizou uma outra, de agosto de 1991, que não chegou a ser divulgada e foi substituída pela que foi apresentada ao congresso de urbanismo. Para conhecer as variações do projeto assinado por Niemeyer, ver o capítulo 3.

<sup>11</sup> Trata-se da extensão da Avenida Herval no território do Novo Centro. Até então, a Avenida Herval tinha seu ponto final na Avenida Tamandaré, que percorria, em sentido paralelo à linha férrea, o limite Sul da gleba ferroviária. Doravante, o novo trecho da Avenida Herval interligou seu antigo leito com o limite Norte da gleba ferroviária, balizado pela Avenida Prudente de Moraes.

<sup>12</sup> É exemplar desse vazio de políticas de Patrimônio Histórico o caso da locomotiva 608, símbolo da inauguração da Estação Ferroviária em 1954. Desde 1972, nas festividades alusivas ao Jubileu de Prata de Maringá, a prefeitura havia constituído uma exposição permanente da locomotiva 608, em lugar de destaque à visitação pública no Parque do Ingá. O tombamento pelo Patrimônio Histórico, porém, é bastante tardio, consolidado pelo Decreto n. 822/2021, de 15 de abril de 2021.

<sup>13</sup> Eis uma sistematização de leis autorizativas elaboradas no período, sem gerar consequências para finalidades práticas: Lei n. 5.196/1993 - autoriza o tombamento do Mural “A colheita do café”, originalmente fixado na parede de um prestigiado empreendimento comercial de Maringá, o Bar Colúmbia, de propriedade do segundo prefeito do município; Lei n. 3.477/1993 – autoriza o tombamento da edificação do Maringá Bandeirantes Hotel. Foi revogada pela Lei n. 4.338/1996; Lei n. 4.707/1998 - autoriza o tombamento da Capela Nossa Senhora Aparecida, localizada na estrada Guaiapó; Lei n. 5.114/2000 - autoriza o tombamento do prédio que sediava a União Maringense dos Estudantes Secundaristas – UMES; Lei n. 5.471/2001 – autoriza o tombamento do prédio da sede administrativa da Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. Revogada pela Lei n. 6.252/2003 (FRIEDRICH, 2010). O caso do prédio da Companhia Melhoramentos, como descrito no leito principal deste capítulo, gerou mobilização da sociedade civil. É instrutivo adicionar que, com o impulso da mobilização em favor do tombamento da sede da CMNP, houve retomada, ainda em 2004, do processo relacionado ao Maringá Bandeirantes Hotel. Por meio do ofício 39/2004, a Secretaria da Cultura de Maringá notificou o proprietário que o município iniciava pesquisas com vistas a embasar o tombamento. Simultaneamente, os setores que se organizaram em favor do tombamento da sede da CMNP abriram protocolo na Secretaria da Cultura do Estado (SEEC). Em setembro de 2004, a SEEC comunicou ao proprietário do prédio do hotel que, no exame do protocolo, o parecer favorável ao tombamento havia sido aprovado por unanimidade. Após superar uma fase de pedido de impugnação dessa decisão, “em 30 de maio de 2005, a SEEC procedeu à inscrição do bem no livro tombo do estado do Paraná” (FRIEDRICH, 2010, p. 106).

<sup>14</sup> Em 1951, foi renomeada como Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná.

<sup>15</sup> Esse fato é citado em informe publicitário distribuído pela prefeitura em agosto de 1992, no último ano do mandato do prefeito Ricardo Barros, quando foi divulgado novo balanço das obras realizadas: “Além das obras físicas implantadas no terreno liberado para urbanização e integração à malha urbana do centro de Maringá, exigiu a implantação do novo pátio de manobras na Zona Oeste da cidade; a implantação do pátio de inflamáveis, implantado na zona Leste, na divisa com Sarandi; a construção da 65 casas para ferroviários, permitindo a transferência da vila de ferroviários, que também localizava-se na área central; e a transferência de armazéns da AGEF e de outras estruturas de administração e apoio, também localizadas no centro” (NOVO CENTRO: A MARCA... 1992, p. 5). Pelo que se pôde aferir do escrutínio dos jornais, a demolição da estrutura desses armazéns estava a ocorrer em novembro de 1991. Cf. *O Diário do Norte do Paraná*, 15 de novembro de 1991, p. 1 e 3.

<sup>16</sup> Para compreender a articulação dos armazéns com a estrutura ferroviária, ver o primeiro capítulo do presente livro.

<sup>17</sup> Essa reportagem foi motivada por uma campanha em favor do tombamento do prédio administrativo da Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná, ocorrida no final de 2003, um processo comentado em seções anteriores deste capítulo.

<sup>18</sup> Votaram pelo tombamento os membros Veroni Friedrich (representante da Secretaria da Educação), José Henrique Rollo Gonçalves (representante do Dep. de História da UEM) e Francisco Peralta (representante do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UEM). Para conhecer meandros dos deba-

tes e do processo de tomada de decisões, ver FRIEDRICH, 2010.

<sup>19</sup> Detalhou Miguel Fernando Perez Silva (2022, p. 77) que a nova edificação foi construída “com área de 771 m<sup>2</sup>, em concreto armado, entre setembro de 1969 e julho de 1970”.

<sup>20</sup> Segundo o noticiário: “No total foram construídas 65 casas para abrigar os ferroviários. No novo pátio são 30 residências de alto padrão, todas de alvenaria. No conjunto Borba Gato 28 casas e mais 7 na rua Floresta, onde ficarão equipes de manutenção do trecho” (DEIXAR O CENTRO DESAGRAVA OS FERROVIÁRIOS, 1991, p.3).

<sup>21</sup> Ver o capítulo 7.

## Fontes das imagens

FIGURAS 1 e 2 Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico / Prefeitura Municipal de Maringá, 2022.

## Referências bibliográficas

AGUIAR, G.; GOMES, D. H. **O sonho se faz** ACIM. Maringá: Dental Press, 2006.

ANDRADE, A. **Maringá: ontem, hoje e amanhã**. Maringá: Rumo gráfica, 1979.

ARROJO de 600 mil m<sup>2</sup> – o bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá. **Revista Pois É**. Maringá, jul. 1986, p. 44-46.

COMEÇA a construção do Novo Centro. **O Jornal do Povo**, 10 abr. 1991, p. 8.

CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

DEIXAR o centro desagrada os ferroviários. **O Diário do Norte do Paraná**, 5 jan. 1991, p. 3.

DIAS, R. B. (org). **O público e o privado na educação: a experiência da privatização do ensino em Maringá e temas afins**. Maringá: Secretaria da Educação Municipal, 1995.

DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado: as eleições municipais em Maringá 1947-2004**. Maringá: Clichetec, 2008.

DIAS, R. B. Maringá: A paisagem e os projetos como palimpsesto. **Boletim de Geografia**. V. 26/27, n. 1, p. 57-70, 2008-2009.

FINALMENTE Maringá vai se ver livre do pátio ferroviário. **O Jornal de Maringá**, 6 set. 1985, p. 1.

FRIEDRICH, V. **A política de conservação do patrimônio cultural em Maringá (1987-2008)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História da Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2010.

GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.

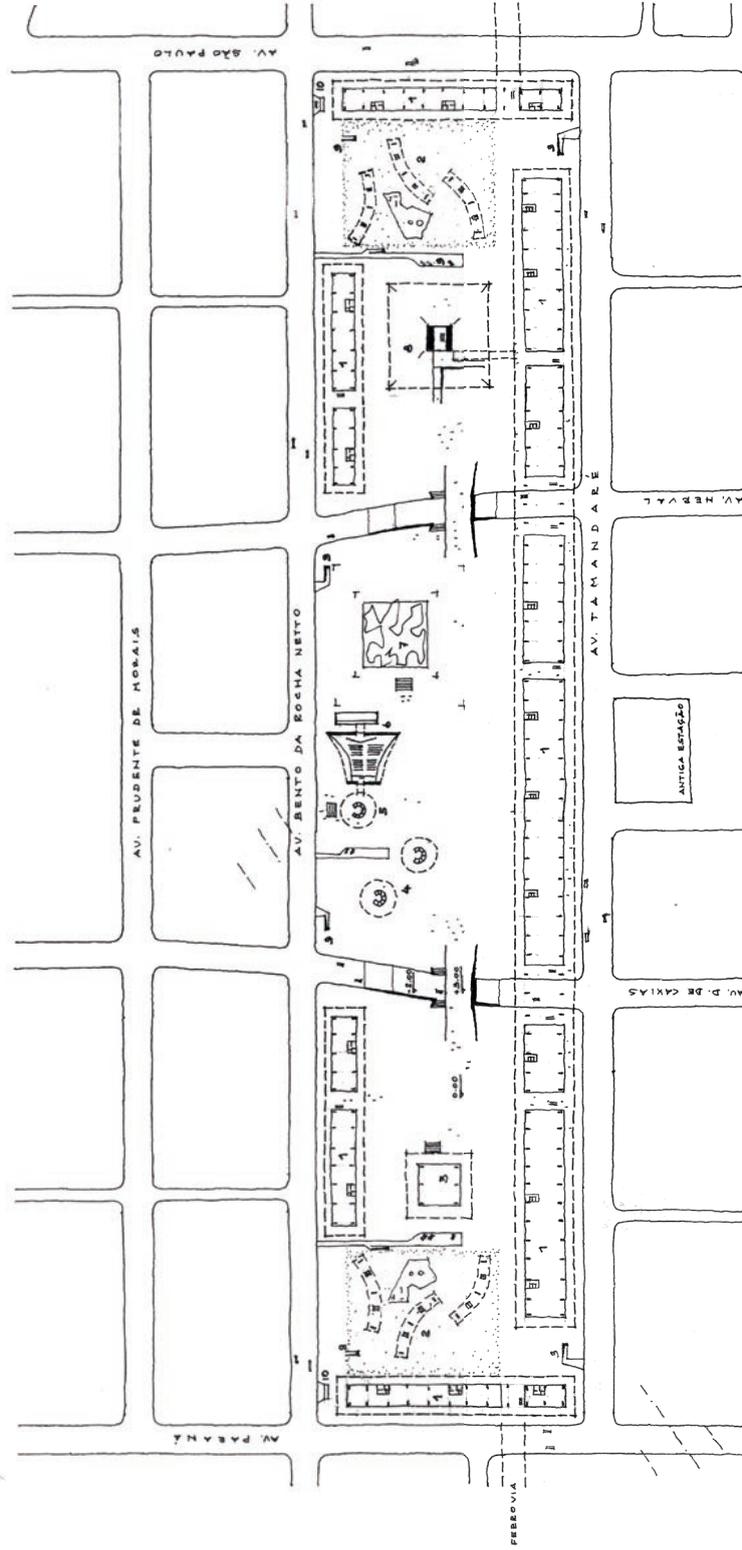
- HILÁRIO, J. **Maringá**. Jubileu de ouro. Maringá, PR: Gráfica Boaventura, 1997.
- HOFFMANN, A. C. **Registrar para preservar**: a arquitetura religiosa em Madeira na cidade de Maringá – PR. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2015.
- INAUGURADA primeira etapa das obras do Novo Centro. **Folha de Londrina**, 29 set. 1991, p. 5.
- LEAL, J. L. L. Anotações sobre uma experiência de formação de um arquivo municipal: o caso de Maringá. *In*: DIAS, R. B.; GONÇALVES, José Henrique Rollo (orgs.). **Maringá e o Norte do Paraná**: estudos de História Regional. Maringá: Eduem, 1999.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico**. 2022.
- MARINGÁ INAUGURA novo paço municipal. **O Jornal de Maringá**, 22 de outubro de 1986, p. 3.
- MARINGÁ TERÁ Novo Centro até o final de 88. **O Diário do Norte do Paraná**, 23 abr. 1986, p. 1.
- MUDAR a linha férrea, criar um Novo Centro e colaborar com nosso progresso. **O Jornal de Maringá**, 30 set. 1986, p. 7.
- NOVO CENTRO COM visual de Niemeyer. **O Diário do Norte do Paraná**, 30 set. 1986, p. 3.
- NOVO centro: a marca de Ricardo Barros na história de Maringá. **O Diário do Norte do Paraná**, 27 ago. 1992, p. 5.
- NOVO PÁTIO CUSTOU CR\$ 5,7 bi ao município. **O Diário do Norte do Paraná**, 28 jul. 1991, p. 7.
- NOVO PÁTIO de manobras já em operação. **O Diário do Norte do Paraná**, 7 jun. 1991, p. 4.
- NOVO plano de voo. **Revista Pois É**, maio 1990, p. 18-23.
- PENHA, A. V.; BARROSO, A. **Ferrovíarios**: entre trilhos e traves. Maringá: edição do autor, 2022a.
- PENHA, A. V.; BARROSO, A. **Ferrovíarios**: entre trilhos e traves. Filme documentário. Maringá, HEW estúdio criativo, 2022b. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=059gCr-Xlhvc&t=390s>. Acesso em: 3 out. 2022.
- PROJETO Ágora: arrojo bilionário. **Revista Pois É**. Maringá, maio 1987, p. 36-37.
- RICARDO: MARINGÁ merece Niemeyer. **O Diário do Norte do Paraná**, 25 jun. 1995, p. 3.
- SADER, E. **Quando novos personagens entraram em cena**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SILVA, M. F. P. **Maringá**: 75 anos em 75 fotos. Maringá: Edição dos autores, 2022.
- SILVA, M. F. P. **Um trem chamado Maringá**: relações entre a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná e a Companhia de Terras Norte do Paraná. Monografia (Especialização em História e Sociedade) – Departamento de História da Universidade Estadual de Maringá, 2009.
- SILVA, P. P. Ferro nos trilhos e na estação: o caso da antiga estação ferroviária de Londrina. *In*: III ENCONTRO DE ESTUDOS DA IMAGEM. 3 a 6 maio 2011, Londrina. **Anais [...]**. Londrina: UEL, 2011 p. 2.414-2.427.
- SILVA, P. P.; PAULA, Z. C. A Antiga estação ferroviária de Londrina (1946-1950): linguagem arquitetônica do ecletismo. **Cordis**. Comunicação, Modernidade e Arquitetura, n. 8, jan/jun. 2012, p. 435-457.
- TOMAZ, P. C. **Cidade, memória e patrimônio**: a experiência de tombamento do Edifício sede da CMNP – Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná (set. 2003 – nov-2004). 2008. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual de Maringá, 2008.
- TONELLA, C. As eleições municipais e a política local na reedição do pluripartidarismo em Maringá. *In*: DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. (orgs.). **Maringá e o Norte do Paraná**: estudos de história regional. Maringá: Eduem, 1999, p. 273-302.
- UM NOVO CENTRO toma conta de Maringá. **O Estado do Paraná**, 29 set. 1991, p. 1.
- URBAMAR conclui projeto do Novo Centro. **O Diário do Norte do Paraná**, 17 set. 1993, p. 3.

# **Anexos**

# ANEXO A

## **Projeto Ágora de Niemeyer. Acervo da Urbamar (1986)<sup>1</sup>**

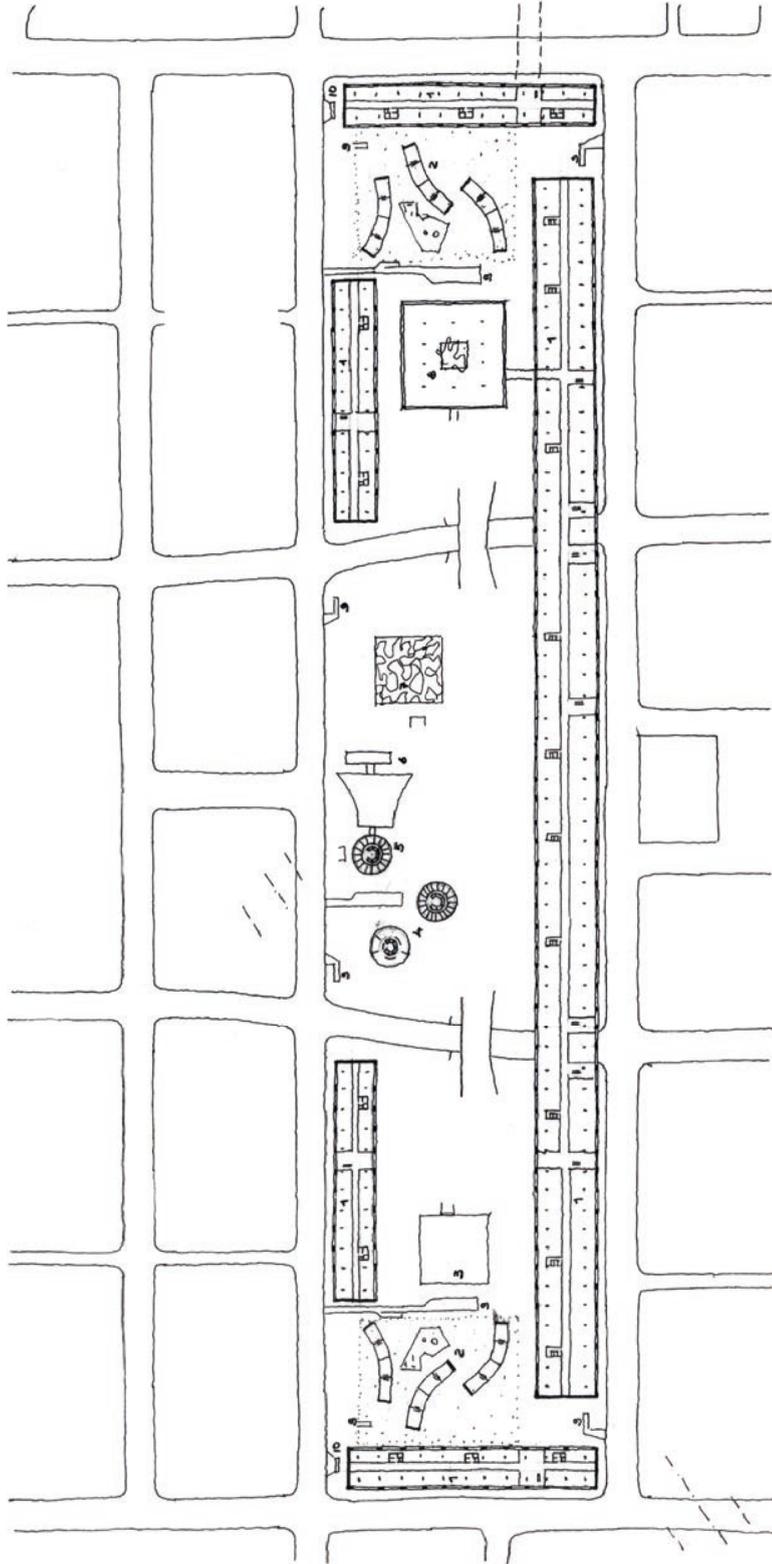
<sup>1</sup> Os arquivos digitalizados das pranchas do projeto de 1986 foram fornecidas pelo arquiteto e urbanista Aníbal Verri Júnior.



- 1 LOJAS
- 2 PRÉDIOS RESID.
- 3 MINI-SHOPPING
- 4 ESCULTURAS
- 5 HOTEL
- 6 AUDITÓRIO
- 7 BOCAVE (LOJAS)
- 8 SHOPPING
- 9 ESTACIONAMENTO
- 10 POSTO DE GASOLINA

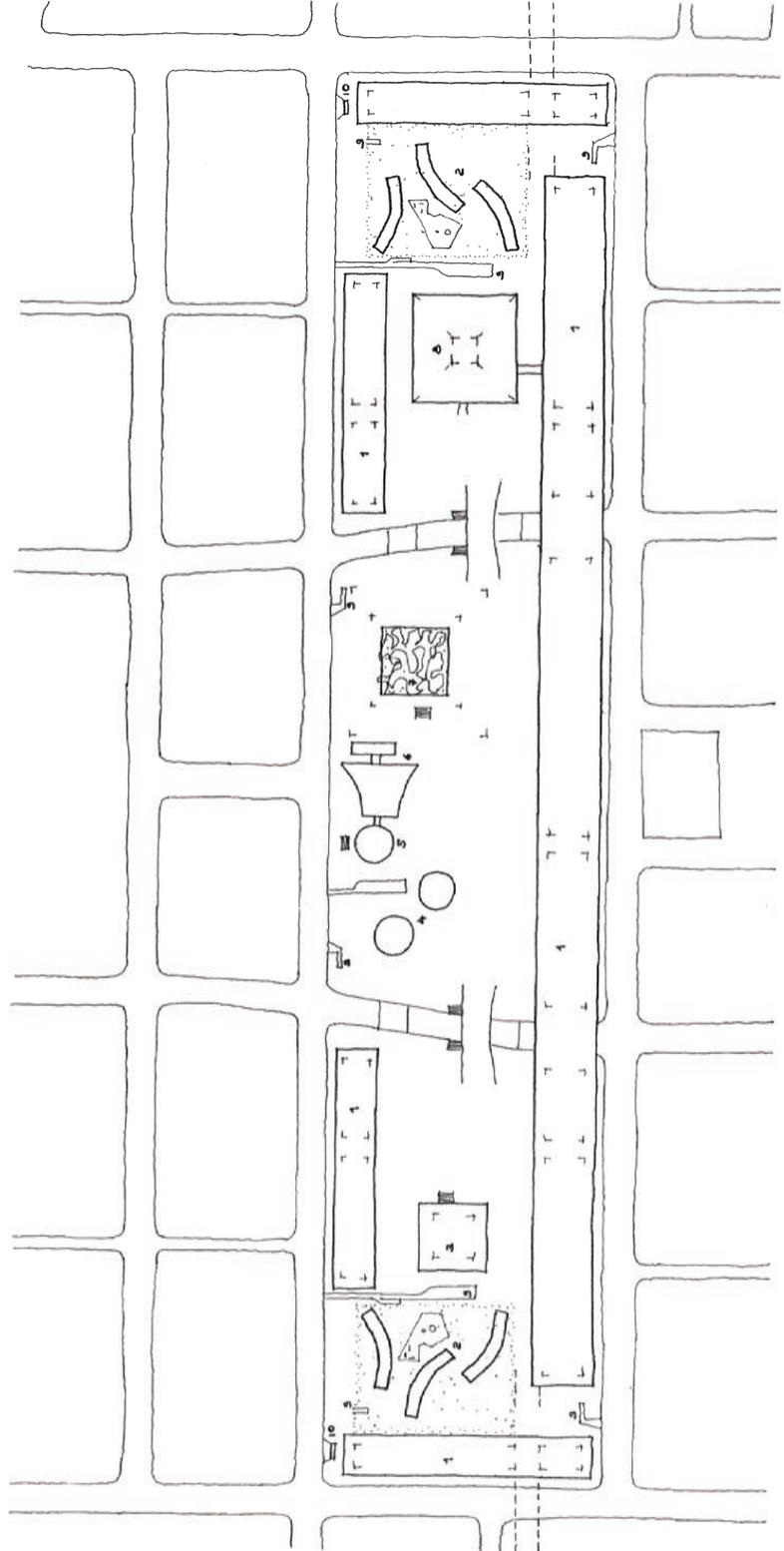


PAVIMENTO TERREO 1:2000 NOV. 1984  
 OSCAR NIEMEYER - ARQUITETO



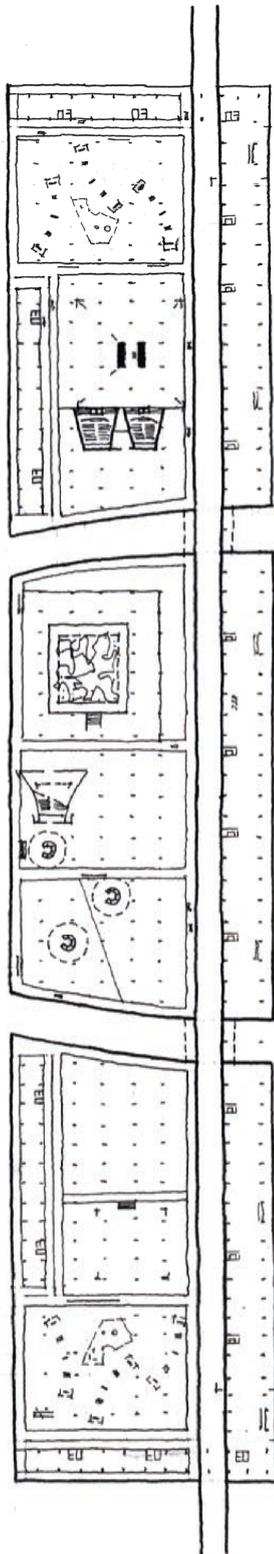
- 1 LOJAS
- 2 PÉDREGAS BRAS.
- 3 MINI-MARKETS
- 4 ESCULTURAS
- 5 HOTEL
- 6 AUDITÓRIO
- 7 RESERVA (LOJAS)
- 8 SHOPPING
- 9 ESTACIONAMENTO
- 10 POSTO DE GASOLINA



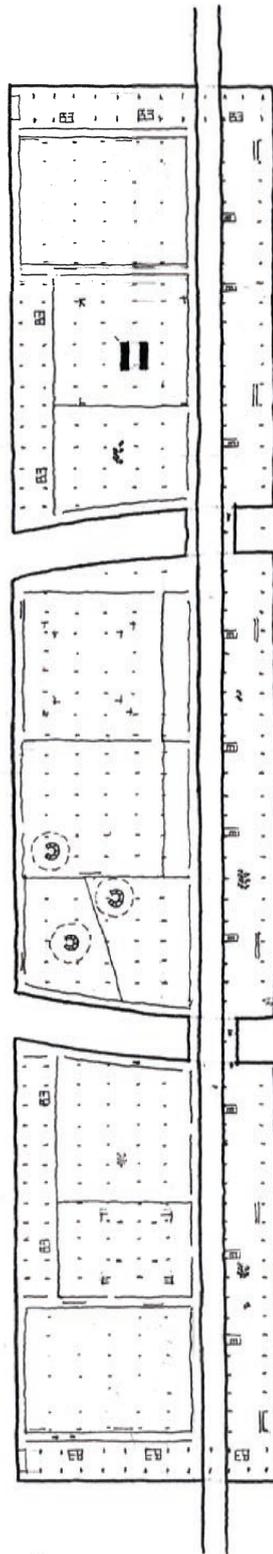


- 1 LOJAS
- 2 PÉDREGA RESID.
- 3 MINI SHOPPING
- 4 ESCRITÓRIOS
- 5 HOTEL MAX & MAX
- 6 AUDITÓRIO
- 7 ZONA UE (LOJAS)
- 8 SHOPPING
- 9 ENTALCIONAMENTO
- 10 POSTO DE GASOLINA





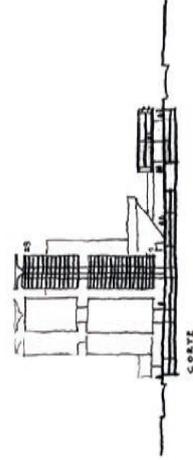
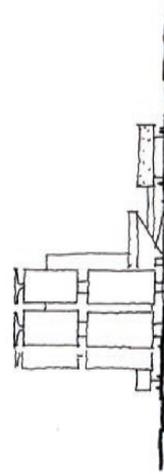
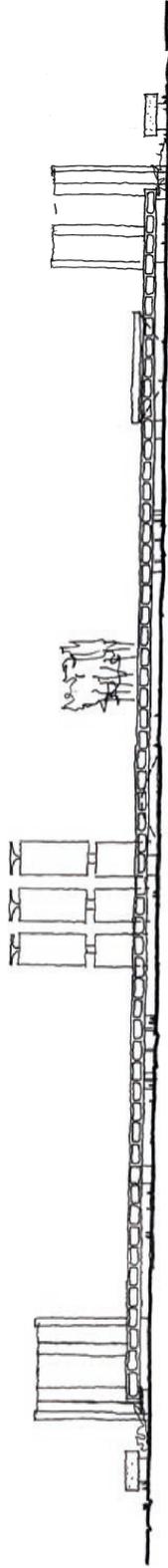
1º SUBSOLO - COMERCIO E CASAS EM ARTS



2º SUBSOLO - ESTACIONAMENTO

ÁGORA DE MARINCA

AM-63



EL VAQUES 1:2000 NOV. 1886  
OSCAR NIEMEYER - ARQUITETO

# ANEXO B

**Carta de João Paulino  
Vieira Filho a Oscar  
Niemeyer.  
Acervo da  
Urbamar (1993)**

AO ARQUITETO NILDO RIBEIRO DA ROCHA - URBANAR ①

Maringá, 27 de maio de 1993

Honríssimo Senhor  
Sargento Oscar Niemeyer  
Rio de Janeiro, RJ

Prezado Senhor

So assumir a presidência da URBANAR em janeiro do corrente ano, constatamos que o Projeto Agora encontrava-se parcialmente implementado quanto ao sistema viário e à alienação de lotes a terceiros, porém, deparamo-nos com a existência de irregularidades neste processo de comercialização e com a persistência de uma grave recessão econômica que impede o mercado imobiliário local de absorver novos lotes na área, face às suas dimensões e às restrições construtivas a elas vinculadas, o que nos obriga a concluir que a implementação do Projeto, na forma como concebido, foi o protótipo de um erro irreversível que, por isso, mesmo deve ser abandonado.

Argumentando comunicá-lhe tal decisão, salientamos que em nenhum momento foi colocada em questão a proposta urbanística e arquitetônica do Projeto, mas, tão somente a viabilidade comercial do seu modelo de loteamento e da obrigatoriedade de edificação atrelada a projeções pré-estabelecidas de construção de um conjunto residencial de uso coletivo que comprovaram-se desestimulantes à adesão dos investidores particulares.

Entretanto, dada a finalidade da URBANAR de promover a urbanização do Novo Centro de Maringá, após sanarmos as irregularidades encontradas e frente à escassez de recursos internos e externos para a execução do empreendimento, entendemos que o único meio de levantar fundos para a conclusão da transferência do fôto de manobras da REFA e para as obras do Novo Centro, será através da venda de lotes da própria área a terceiros, motivo por que optamos pela elaboração de um novo Plano Diretor

(2)

~~para a mesma~~, is ajustado à capacidade de  
acumulação do mercado na presente conjuntura,  
principalmente quanto ao seu modelo de par  
lançamento do solo.

Financeiramente impossibilitados de efetuar a con-  
tração integral desse serviço junto a terceiros  
somos obrigados a constituir equipe de arquitetos  
e outros profissionais do quadro próprio da URBANAR  
e da Prefeitura Municipal, além de outros recruta-  
dos mediante consultoria, como forma de viabilizi-  
gar a elaboração do referido Plano que, sem a  
previsão de igualar o nível de qualidade plás-  
tica e técnica do Projeto Agora, procurará pre-  
servar os fundamentos conceituais e as diretrizes  
especiais nele presentes.

Nesse sentido, solicitamos de Vossa Senhoria auto-  
rização para substituir o Projeto Agora, ao  
que temos em que reiteramos nosso pesar  
pela ocorrência de fatores super-venientes alheios  
ao Projeto que inviabilizam sua implemen-  
tação e agradecemos os relevantes serviços pres-  
tados por Vossa Senhoria à comunidade ma-  
ringaense.

Certos de contarmos com a compreensão de Vossa  
Senhoria para o pleito acima, subscrevemo-nos  
nafirmado nosso apreço e admiração

Atenciosamente

João Paulino Vieira Filho  
Diretor Presidente da URBANAR

# ANEXO C

**Fax de Oscar Niemeyer  
a Ricardo Barros.  
Acervo da  
Urbamar (1991)**

Senhor Sr. Prefeito de Maringá  
Ricardo Barros:



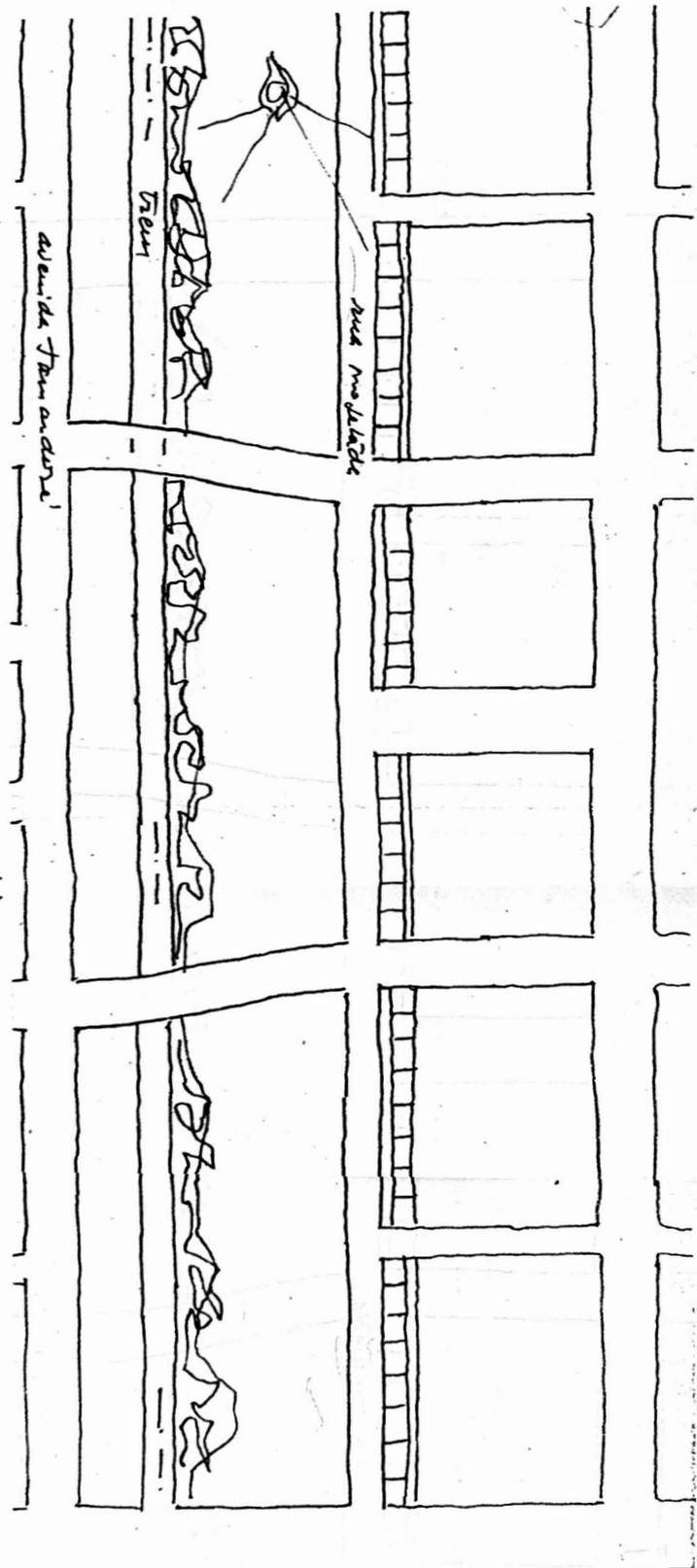
Estamos estudando a urbanização da área de Maringá de acordo com a planta recebida verificamos que a praça vai abrir de um lado para o fosso do trem e do outro para uma área secundária com construções medianas.

Para criar um ambiente mais convidativo e agradável proponho: criar uma área de vegetação variável e densa junto ao trem e a desproporção de 20 metros do lado oposto o que permitiria mostrar um espaço amplo de lazer de aspecto mais moderno em boa relação com a configuração da praça.

Com essa solução a qual não oportuna o ambiente dos lados da rua para a subúrbano

Para nos atarmos o traçado anterior, esta faz qual das soluções em a área  
over hiam

25(7)91



**Universidade de São Paulo - USP**

*Reitor*

Carlos Gilberto Carlotti Junior

*Vice reitora*

Maria Arminda do Nascimento Arruda

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU**

*Diretor*

Eugenio Fernandes Queiroga

*Vice diretora*

Maria Camila Loffredo D'Ottaviano

**Comissão Editorial das Publicações da FAUUSP**

*Coordenador da Comissão*

Prof. Dr. Gustavo Orlando Fudaba Curdo

*Vice Coordenador*

Prof. Dr. Eduardo Augusto Costa

*Representante titular do AUH*

Profa. Dra. Maria Lucia Bressan Pinheiro

*Representante suplente do AUH*

Prof. Dr. Hugo Massaki Segawa

*Representante titular do AUP*

Profa. Dra. Denise Dantas

*Representante suplente do AUP*

Profa. Dra. Maria Beatriz Cruz Rufino

*Representante titular do AUT*

Prof. Dr. Leonardo Marques Monteiro

*Representante suplente do AUT*

Prof. Dr. João Carlos de Oliveira Cesar

*Secretária*

Liliana Lopes Alves

**Universidade de São Paulo – USP**

*Reitor*

Carlos Gilberto Carlotti Junior

*Vice reitora*

Maria Arminda do Nascimento Arruda

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU**

*Diretor*

Eugenio Fernandes Queiroga

*Vice diretora*

Maria Camila Loffredo D'Ottaviano

**Produção editorial**

STPROED – Seção Técnica de Produção Editorial

**Coordenação Didática**

Clice de Toledo Sanjar Mazzilli

**Supervisão Geral**

André Luis Ferreira

**Projeto gráfico e diagramação**

André Luis Ferreira

Francisco Inácio Scaramelli Homem de Melo

José Tadeu de Azevedo Maia

**Projeto do selo de identificação da Coleção Caramelo**

Leandro Leão Alves

**Impressão Digital**

- PrimeLink B9100 (P/B)

- MultiXpress X7500LX (Color)

Francisco Paulo da Silva

**Acabamento**

Eduardo Antônio Cardoso

Jaime de Almeida Lisboa

Márcio Antônio de Jesus

Mário Duarte da Silva

Ricardo de Sotti Machado

Roseli Aparecida Alves Duarte

Valdinei Antônio Conceição

Em 1985, a prefeitura de Maringá (PR) institucionalizou medidas de planejamento para promover a reocupação da área central do perímetro urbano, utilizada pelo pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal. Encomendado ao arquiteto Oscar Niemeyer, o projeto foi intitulado Complexo Ágora, nome inspirado nas antigas praças gregas. De acordo com os objetivos iniciais, a “Ágora” se desenvolveria numa escala monumental para a cidade, em uma tentativa de reproduzir uma paisagem moderna, como a que o arquiteto formulou em Brasília.

Malgrado o planejamento original, em decorrência de impasses jurídicos, técnicos, financeiros e políticos, a reurbanização daquela gleba foi lenta e acidentada. No final, mediante embates entre agentes públicos e privados, o projeto foi desfigurado e retificado. A paisagem resultante difere da monumentalidade do *design* assinado por Niemeyer, aproximando-se de uma reurbanização convencional.

Filiado aos estudos relativos à história do urbanismo e do planejamento urbano, este livro revela os impasses da atualização e os desdobramentos das cidades novas, nascidas sob o signo do planejamento moderno. As discussões levantadas avançam ao iluminar as críticas atuais aos novos instrumentos e formas de urbanização no início do século XXI, tais como parcerias público-privadas e outras frentes liberalizantes de ação do Estado e o papel dos agentes locais nesses processos.



ISBN 65-89514-36-7



9 786589 514367