



## O ESPAÇO MODERNO EM MARINGÁ: IDEIAS DE OSCAR NIEMEYER PARA A ÁREA CENTRAL<sup>1</sup>

FERREIRA, Jeanne Christine Versari<sup>2</sup>

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza<sup>3</sup>

VERRI JUNIOR, Aníbal<sup>4</sup>

### RESUMO

Propõe-se a análise da primeira proposta para reformulação do plano inicial da cidade de Maringá, no norte do Paraná, de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer. O poder municipal solicitou o projeto para reestruturação da área central, perante a crescente expansão urbana em direção à porção norte do município, além do perímetro estabelecido pelo plano inicial, assim como para reocupar o pátio de manobras da ferrovia e sua estação no centro de Maringá, cujas funções foram transferidas para outro local. O Projeto Ágora, como fora denominado pelo arquiteto, foi apresentado em 1986 e, em 1991 foi alterado. Percebe-se que tais modificações resultaram na desconfiguração do espaço público proposto por Niemeyer na primeira versão do projeto. As paisagens propostas pelo arquiteto, se fossem implantadas, proporcionariam ao centro urbano um caráter distinto do cenário atual, resgatando o ideário moderno presente desde a concepção da cidade no plano inicial de Jorge de Macedo Vieira.

**Palavras-chave:** Projeto Ágora; Maringá; Oscar Niemeyer.

### ABSTRACT

It's proposed to analyze the first proposal to reformulation of the initial plan of the city of Maringá, in the north of Paraná, by the architect Oscar Niemeyer. The municipal authorities have requested the project to restructure the central area, face the growing urban expansion toward the northern portion of the city, beyond the perimeter established by the initial plan, as well as to reoccupy the railroad switching yard and your station in the center of Maringá, whose functions were transferred to another location. The Agora Project, as it was called by the architect, was introduced in 1986 and was changed in 1991. It's observed that these modifications resulted in the deconfiguration of the public space proposed by Niemeyer in the first version of the project. The landscapes proposed by the architect, if they were implemented, would provide the urban center a distinct character of the current scenario, rescuing the modern ideas present since the conception of the city in the initial plan of Jorge de Macedo Vieira.

**Keywords:** Ágora Project; Maringá; Oscar Niemeyer.

<sup>1</sup> EIXO TEMÁTICO: Produção do espaço urbano

<sup>2</sup> Graduanda, Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU-UEM), jeanneverari@gmail.com

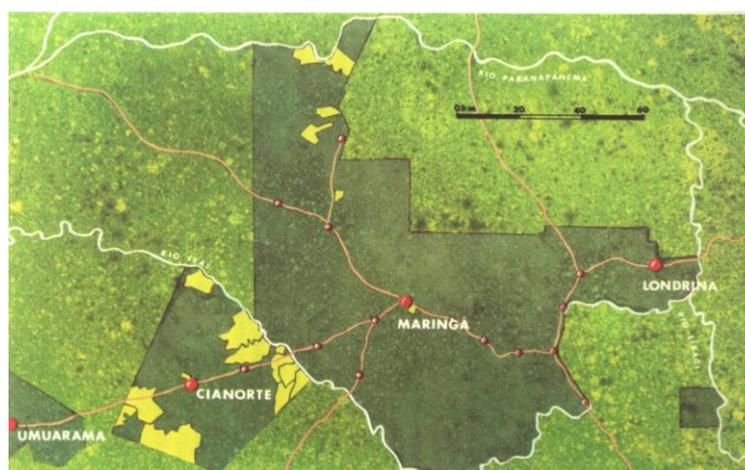
<sup>3</sup> Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>., Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU-UEM), fabiolacordovil@gmail.com

<sup>4</sup> Prof. Me., Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU-UEM), anibal@verrigalvao.arq.br



## 1. INTRODUÇÃO

O núcleo urbano de Maringá surgiu como um polo de atração e de desenvolvimento na região noroeste do Paraná. A Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP, proprietária de 515 mil alqueires no norte do Paraná, através de uma implantação estratégica, estabeleceu a cidade no entroncamento de eixos rodoferroviários com o objetivo de escoar as safras (ver figura 1). Após a definitiva demarcação da linha férrea, a Companhia solicitou ao engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira a concepção de um plano para a cidade.



**Figura 1 – Localização estratégica de Maringá no entroncamento dos eixos rodoferroviários**  
Fonte: CMNP, 1975

Houve duas propostas de anteprojeto para a cidade de Maringá, sendo que o pátio de manobras e a estação ferroviária estabeleceram-se com papel fundamental para o desenvolvimento urbano, mantendo-se na área central em ambas as versões, com a área industrial diretamente ligada a eles. Nesse sentido, a ferrovia e o seu pátio de manobras compuseram a proposta de Viera como elementos determinantes para a elaboração do plano inicial de Maringá.

A via ferroviária conformou-se então, durante um período significativo da história da cidade, como um eixo estruturador para o crescimento urbano. Assim, configurava-se, conforme apontam as referências teóricas e urbanísticas do autor do projeto, a porta de entrada, o local de chegada e o ponto de partida da cidade. Tais decisões urbanísticas realizadas pelo autor para conceber o plano da cidade, foram possíveis através da reunião de referências teóricas e urbanísticas que idealizavam a cidade moderna, tais como destacam



Andrade e Cordovil (2008):

De fato, tratava-se de um plano urbanístico moderno, ainda que não filiado à doutrina da Carta de Atenas, mas incorporando elementos de diversas concepções e propostas, mesclando os ideários urbanísticos de Howard, Unwin, Hegemann e Brunner, cujos livros principais faziam parte da biblioteca de Vieira e onde observamos inúmeras marginálias indicando sua atenta leitura desses teóricos, mas que também eram profissionais marcados por uma visão pragmática. É assim que encontramos, no urbanismo de Jorge de Macedo Vieira, características excepcionais que destacam seu desenho urbano nos inúmeros projetos (ANDRADE e CORDOVIL, 2008, p.2).

A partir desses referenciais, Vieira estabeleceu para o plano urbanístico de Maringá, como diretrizes de implantação principais, o eixo da ferrovia e o eixo central que o corta transversalmente. O eixo da ferrovia foi traçado no sentido leste-oeste e desenvolveu-se na parte mais alta e plana do sítio, configurando a partir de si as vias paralelas. O eixo central assim como o da ferrovia, situou-se no espigão que divide os córregos Moscados e Cleópatra, os quais hoje abrigam dois parques da cidade, Parque do Ingá e Bosque II respectivamente. No encontro desses dois eixos constituiu-se estação ferroviária, estrategicamente implantada (ver figura 2). Assim como sugere Raymond Unwin, Vieira estabeleceu a localização da estação no plano inicial de Maringá.



**Figura 2 - Plano de Maringá em meados de 1940, em amarelo, a linha férrea e o eixo central em vermelho**

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná

A partir da década de 1960, Maringá teve um ritmo de urbanização mais acelerado em comparação a outras cidades da região, tendo a ocupação urbana intensificada, como aponta



Grzeczorczyk (2000). A sua configuração como um núcleo regional, polo de atração e de desenvolvimento de serviços secundários e terciários, assim como a sua implantação rodoferroviária estratégica, incentivaram a migração populacional para a cidade, ainda que ela não possuísse infraestruturas suficientes. Nesse contexto, novos loteamentos surgiram além dos limites demarcados pelo traçado inicial com o objetivo de suprir a demanda habitacional estabelecida. Tais loteamentos, destituídos de infraestrutura e descaracterizados do plano urbano original, expandiram a malha urbana em direção ao norte da linha férrea.

Desde então, com o adensamento urbano além da ferrovia, ampliou-se a necessidade de deslocamentos frequentes entre a porção norte da cidade e a área central ao sul da linha férrea. Portanto, na década de 1970, a área que constituía o pátio de manobras e a estação ferroviários, a qual possuía aproximadamente 206.600m<sup>2</sup>, tornava-se uma barreira física para o fluxo entre o sul e o norte, visto que havia apenas dois eixos de ligação entre essas áreas no porção central da cidade (ver figura 3). Nesse contexto, Maringá necessitava estabelecer novas vias que não fossem interrompidas pelo contínuo fluxo do trem passando pela área mais movimentada da cidade. Essa problemática agravou-se com a expansão da cidade, fato que resultou na transferência do pátio de manobras no final da década de 1980 para outro local.



**Figura 3 – Maringá na década de 1970 com pátio de manobras da Rede Ferroviária S/A destacado em amarelo**

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná

Embora o pátio de manobras tivesse se transferido, somente na gestão do prefeito Said Ferreira (1983-1988) ocorreu a primeira iniciativa concreta para a resolução desses conflitos.



Said iniciou os contatos entre a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e o Ministério dos Transportes para resolver os conflitos de tráfego da cidade. Para Grzegorzyc (2000), três possibilidades eram admissíveis para solucionar a problemática dos fluxos urbanos com os ferroviários: o rebaixamento da estrada de ferro; a segunda, sua manutenção na superfície com adoção de trincheiras ou viadutos; e a última, o seu desvio, sendo considerada a solução mais cara, já que a topografia nas áreas não ocupadas era acidentada e deveriam ser feitas indenizações por desapropriações de terras.

A municipalidade criou então a Lei nº 1934/85, a qual instituiu a Urbamar – Urbanização de Maringá S/A, uma sociedade de economia mista que possuía “como única finalidade viabilizar a remoção e transferência do complexo ferroviário” (MARINGÁ, 1985, p.1). A Urbamar contratou então um arquiteto reconhecido para conceber o projeto, utilizando-se do planejamento estratégico, com o intuito de atrair interesses econômicos e chamar a atenção para Maringá, de maneira a avigorar o marketing urbano. A imagem anunciada pela gestão municipal procurava reforçar a ideia de modernidade que seria imposta por meio de um projeto para a área central, o qual possibilitaria o progresso e o desenvolvimento econômico da cidade (GRZECORCZYC, 2000, p. 79).

Nessa perspectiva, a Prefeitura Municipal de Maringá – PMM elencou três fatores a respeito do novo projeto para a área central, com a finalidade de atrair o interesse popular: a ideia de que o projeto se sustentaria sem gastos adicionais da prefeitura; a continuidade das avenidas Duque de Caxias e Herval, as quais supririam parte da ligação entre o norte e sul da cidade; e a caracterização da área central como um futuro grande centro comercial. Grzegorzyc (2000) afirma que esse último aspecto garantia o sucesso no projeto entre a população, a qual buscava ofertas de empregos nos setores de comércio e de serviços (GRZECORCZYC, 2000, p.80).

A primeira proposta de Niemeyer em 1986 desenvolvia-se na gleba pertencente à Rede Ferroviária Federal S/A, a qual compunha o pátio de manobras e a estação ferroviária. As finalidades principais do projeto eram o rebaixamento da linha férrea, e a criação conjunto monumental para a escala da cidade, retomando o ideário moderno presente desde o plano inicial de Maringá.

A reestruturação urbana elaborada por Niemeyer foi considerada desconexa com a realidade da cidade pela sua grandiosidade (Andrade; Cordovil, 2008). Por conseguinte, foram solicitadas algumas alterações no projeto, o qual resultou em uma outra versão no ano



de 1991, na gestão de Ricardo Barros (1989-1992). Na segunda proposta, devido a abertura de uma nova via, a Avenida João Paulino, as três glebas que abrigavam às instalações ferroviárias tiveram suas dimensões reduzidas, demandando uma nova concepção de projeto.

Portanto, através da análise do contexto histórico, relacionando-o com a forte presença da ferrovia e das ideias modernas urbanísticas e arquitetônicas, tem-se o impacto de um conjunto monumental, a “Ágora” proposta por Niemeyer implantada em uma gleba ferroviária antes considerada essencial para o desenvolvimento de Maringá. Apesar do importante papel que a linha férrea possuía ao iniciar o crescimento da cidade, com a expansão urbana para o norte, iniciada a partir da década de 1960, assim como a obsolescência do papel da ferrovia no momento em que as indústrias foram transferidas do centro, foi-se necessário repensar a estruturação do plano inicial da cidade.

Contratou-se então Oscar Niemeyer que, em 1986, apresentou a primeira proposta de paisagem moderna para a área central. A primeira versão do projeto, propunha um conjunto grandioso, sendo este impossibilitado para implantação defronte a situação econômica da cidade. Incapaz de iniciar as obras do primeiro conjunto proposto, contrapôs-se ao anseio de liberar os fluxos no centro da cidade. Esse fato derivou o alargamento da Avenida Projetada (Av. João Paulino Vieira Filho) e a conseguinte venda dos lotes que a margeavam para adquirir recursos para iniciar obras de abertura de duas vias norte-sul na gleba ferroviária.

Com a primeira proposta descartada para implantação, em 1991, com as avenidas já constituídas, a nova administração municipal requereu um novo projeto ao mesmo arquiteto, de maneira a atribuir a inauguração das grandiosas obras para o mandato. O objetivo político foi dar continuidade ao marketing urbano que ressalta a paisagem moderna, readequando o projeto a realidade econômica do município. Para possibilitá-lo a área pública fora reduzida cedendo parte à iniciativa privada, dando início à privatização do espaço coletivo através de interesses especulativos.

Nesse sentido, o objetivo geral dessa pesquisa é estudar o espaço urbano proposto pela primeira reestruturação da área central da cidade de Maringá, a partir do Projeto Ágora de autoria de Oscar Niemeyer. A partir disso, os objetivos específicos propõem analisar a proposta original do Projeto Ágora, estabelecendo os seus usos iniciais e a sua configuração arquitetônica, assim como observar as paisagens sugeridas e a suas relações com o entorno construído, comparando as duas versões.



## 2. DESENVOLVIMENTO

### 2.1 Revisão bibliográfica

Perante o crescimento urbano que ocorreu em Maringá, Grzeczorzyc (2000), uma das importantes fontes para a pesquisa afirma que, a área central da cidade não se desenvolveu acompanhando as mudanças ocorridas com a expansão do território, sendo a linha férrea a principal causa da dificuldade de deslocamentos entre as novas áreas da cidade com o seu centro.

Além disso, a localização da estação ferroviária em Maringá, passou a se tornar um empecilho para o desenvolvimento da cidade. Conforme Unwin (1909), a estação ferroviária deve localizar-se em um ponto de fácil acesso a todas as áreas da cidade, já que define um centro de convergência. Dessa forma, ao ser estabelecido o plano de Maringá, esse elemento, além de fixar-se no eixo central transversal à via férrea, constituía-se defronte uma via de ligação à praça principal composta pela igreja matriz e edifícios públicos, na área central da cidade. Porém, com o crescimento de Maringá esse uso estava obsoleto e o local de implantação tornou-se inadequado para o novo contexto econômico.

Ao iniciarem os contatos para a remoção da estação ferroviária, assim como o rebaixamento da linha férrea, foi criada a Urbamar, a qual contratou Oscar Niemeyer para conceber o projeto. Dessa forma, sobre a contratação de um renomado arquiteto para a reestruturação do local assim como da nova paisagem que se formaria, os jornais da época informavam:

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 jun. 1985).

“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, jul 1986, p.45)



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. (Revista Tradição, abr 1987, p. 16).

## 2.2 Metodologia

A metodologia foi adotada conforme o cronograma previsto no Projeto de Iniciação Científica apresentado ao CNPQ, órgão financiador da pesquisa PIBIC, assim como de acordo com o plano de trabalho individual estabelecido. Nesse sentido, os primeiros quatro meses da pesquisa, agosto, setembro, outubro e novembro de 2011 foram dedicados à investigação bibliográfica. As teses, as dissertações, os livros e os artigos científicos previstos nas referências foram lidos, analisados e fichados para posteriores elaborações de textos.

Concomitante à pesquisa bibliográfica, no mês de novembro iniciou-se a busca de informações em acervos, a qual desenvolveu-se até janeiro de 2012. Além dos acervos da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura de Maringá e do Museu da Bacia do Paraná, previstos no projeto, também foram explorados os arquivos da Biblioteca Pública Municipal “Bento Munhoz da Rocha Neto” e do jornal O Diário. Nesses locais de pesquisa, levantaram-se notícias jornalísticas, recortes de revistas e fotografias, ambos relacionados ao objeto de estudo.

A busca de legislações municipais formuladas entre os anos de 1985 e 1991 ocorreu simultaneamente com a pesquisa em acervos nos 5º e 6º meses, em dezembro de 2011 e janeiro de 2012, prolongando-se até o mês de março. Foi realizada uma busca no Sistema de Apoio ao Processo Legislativo da Câmara Municipal de Maringá disponível em: [http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl\\_site/sapl\\_skin/generico/norma\\_juridica\\_pesquisar\\_form?incluir=0](http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_site/sapl_skin/generico/norma_juridica_pesquisar_form?incluir=0). A partir dessas leis encontradas foi possível analisar as influências políticas nos processos de elaboração dos projetos para a reestruturação da área central de Maringá.

A partir do 7º mês, em fevereiro, iniciou-se o levantamento e a análise dos projetos arquitetônicos constituindo a investigação da configuração do projeto original formulado por Niemeyer e as suas modificações posteriores. As pesquisas foram realizadas no acervo da



Prefeitura Municipal, onde foram encontrados os projetos de autoria de Oscar Niemeyer para as versões de 1986 e 1991. Essa etapa prolongou-se até o 12º mês, julho de 2012 em que foi realizado o relatório final de pesquisa.

## 2.3 Resultados e discussão

A partir dos estudos realizados, foram identificadas duas versões do Projeto Ágora proposto por Oscar Niemeyer, a primeira em 1986 e a segunda em 1991, as quais serão analisadas a seguir.

### 2.3.1 Primeira versão – 1986

Essa proposta apresenta a primeira modificação no plano original de Maringá, contendo a área central que continha o pátio de manobras da ferrovia, a linha férrea e a estação ferroviária. Os meios de comunicação da época divulgavam o Projeto Ágora como um novo símbolo de desenvolvimento municipal, o qual possibilitaria a maior fluidez do tráfego no centro da cidade, tanto através da abertura de duas vias no sentido norte-sul como pelo rebaixamento da linha férrea. Perante os conflitos de fluxos entre a região norte que se adensou e a área central do município, era necessária a reformulação do sistema viário. Conforme depoimento de Niemeyer para a Revista Tradição de abril de 1987:

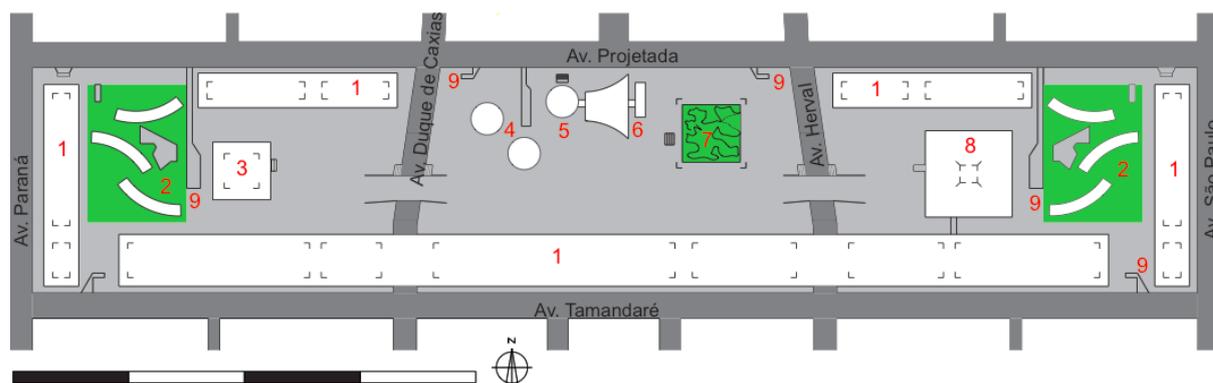
Nossa preocupação [...] ao projetar essa grandiosa área no centro de Maringá, foi, antes de tudo, criar um novo espaço verde, humanizando, fazendo a cidade respirar melhor. Daí nossa idéia de evitar muitos prédios altos, projetando-os em grupos isolados, a contrastar com o gabarito menor, que deverá 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. (Revista Tradição, abr 1987, p.17).



A frase citada acima pelo arquiteto: “O resto é arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres”, demonstra uma justificativa de Oscar Niemeyer do modo em que concebeu a espacialidade no Projeto Ágora. Nessa perspectiva, a proposta inicial constitui uma grande praça denominada “Ágora” que se desenvolve na gleba central antes pertencente às instalações ferroviárias, compondo elementos arquitetônicos que delimitam esse espaço.

O rebaixamento da linha férrea tornou-se a principal diretriz para resolver os problemas de tráfego, sendo uma das resoluções para os conflitos de fluxo no sentido norte-sul. A intenção de resgatar a imagem da ferrovia não existia e, por isso, o arquiteto propôs a criação de um túnel sem nenhuma visão do trem que passaria abaixo.

Na composição do projeto, o arquiteto privilegiou o eixo longitudinal por meio da disposição das lâminas comerciais, as quais conformam o espaço público interior ao conjunto. Essa espacialidade tem seu perímetro definido pelos edifícios, limitando-se e não relacionando-se com o entorno da praça. A unidade do conjunto é permitida através da preservação do eixo horizontal, tornando a gleba pública, mesmo interrompida pela abertura das duas vias, Av. Herval e Av. Duque de Caxias, unificada através das ligações em nível para os pedestres e o rebaixamento dessas novas vias (ver figura 4). Esse fato torna o papel das vias secundário no processo de configuração do espaço, tornando-o contínuo e privilegiando a passagem do pedestre.

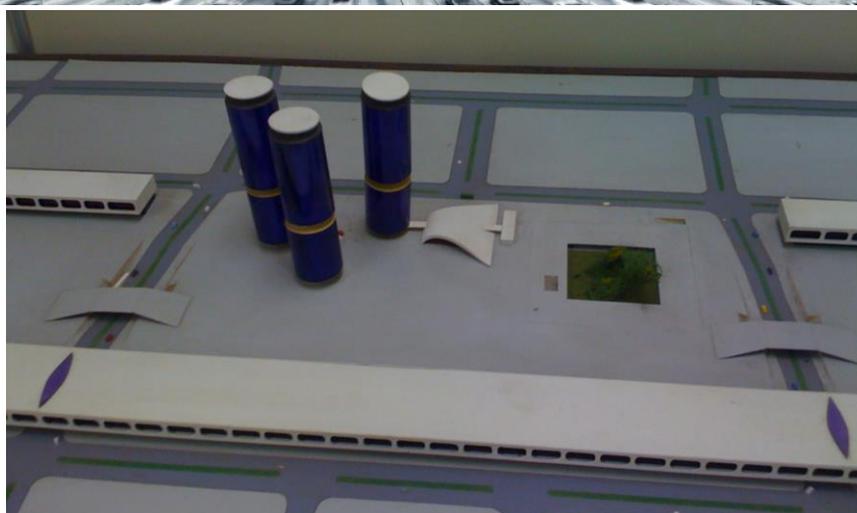


1. Lojas; 2. Prédios Residenciais; 3. Mini shopping; 4. Escritórios; 5. Hotéis 4 e 5 estrelas; 6. Auditório; 7. Bosque (lojas); 8. Shopping; 9. Estacionamento.

#### Figura 4 – Implantação da primeira versão do Projeto Ágora em 1986

Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá. Digitalização e elaboração: Jeanne C. Versari Ferreira.

A “Ágora” se desenvolve numa escala monumental para a cidade, como uma tentativa de reproduzir uma paisagem moderna, com referência à formulada em Brasília (ver figura 5).

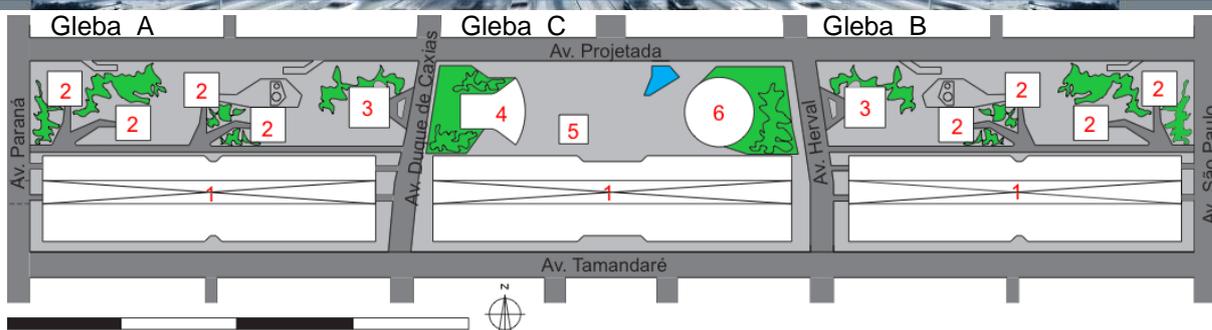


**Figura 5 – Maquete física primeira versão do Projeto Ágora em 1986, vista da praça central**  
Fonte: Acervo dos autores

### 2.3.2 Segunda versão – 1991

Com justificativas baseadas na impossibilidade de efetivação do projeto devido à sua monumentalidade, a prefeitura municipal solicitou ao arquiteto Oscar Niemeyer uma nova proposta para a reestruturação da área central de Maringá. Diferentemente da primeira versão, as vias Herval e Duque de Caxias já haviam sido demarcadas no sentido norte-sul, assim como uma outra avenida, paralela à área do projeto. Nesse sentido, ao projetar a nova versão, foi necessária uma readequação dos usos e espaços da primeira. No segundo conjunto proposto, o tamanho da gleba pública foi diminuída em vinte por cento do tamanho original no momento em que a Av. Projetada, atual Avenida João Paulino Vieira Filho, ocupou-se de 20 metros ao sul do perímetro da área do antigo pátio de manobras e estação ferroviária.

A Lei nº3051/91 estabeleceu então o Plano Diretor “Projeto Ágora de Maringá”, ratificando o projeto que propunha o desenvolvimento da gleba pública seccionada pelas novas avenidas, dividindo-a em três partes desconectadas, tornando a grande “Ágora”, limitada apenas ao lote central. A “Ágora” assumiu a escala do edifício, não tendo um caráter monumental como a primeira versão, reduzindo-a a uma imagem de praça comum para a cidade (ver figura 6).

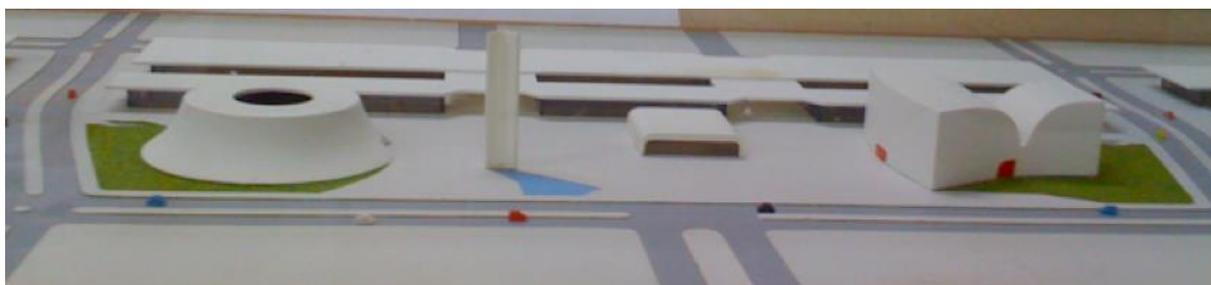


1. Lojas; 2. Prédios residências; 3. Hotel; 4. Teatro; 5. Restaurante; 6. Biblioteca

### Figura 6 – Implantação da segunda versão do Projeto Ágora em 1991

Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá, digitalização e elaboração: Jeanne C. Versari Ferreira

Apesar do número de edificações públicas na praça central ter aumentado em relação à primeira versão do Projeto Ágora, o “Plano Diretor Projeto Ágora de Maringá” (1991 *apud* Grzeczorczyk, 2000) define que: “A realização das Glebas A e B e a parte comercial da Gleba C será por conta dos Empreendedores Privados da Região. Seus projetos devem se enquadrar nas projeções e áreas estabelecidas no projeto urbanístico”. Dessa forma o espaço público, antes definido pela grande “Ágora”, que desenvolvia-se nas três glebas, nessa versão fica limitado à praça central (ver figura 7), sendo as glebas laterais oferecidas à iniciativa privada.



### Figura 7 – Maquete física segunda versão do Projeto Ágora em 1991, vista da praça central

Fonte: Acervo dos autores

O fato do espaço público central, a “Ágora”, tornar-se estritamente limitado ao lote central, demonstra que, diferentemente do proposto no primeiro projeto, a segunda versão incorpora as duas novas vias como protagonistas da composição. Nesse sentido, tal como a abertura das vias, o rebaixamento da linha férrea também teve um papel principal na configuração do conjunto. A abertura na laje de cobertura e as vitrines dos edifícios comerciais, assim como a passagem do trem em vala ao invés de em túnel, proporcionaria a retomada da imagem da ferrovia como lembrança do imaginário das pessoas.



### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há evidências de que a definitiva demarcação da via férrea foi determinante para a elaboração da proposta do engenheiro Jorge de Macedo Vieira para o plano inicial de Maringá, na qual o pátio de manobras e a estação ferroviária configuraram-se como elementos estruturadores urbanos. Para a concepção do município, são claras as referências teóricas e urbanísticas de cidade moderna as quais Vieira foi influenciado.

Apesar da importância dada ao papel da ferrovia na estruturação da cidade, a expansão urbana para o norte, iniciada a partir da década de 1960, tornou a linha férrea obsoleta e uma barreira física de passagem. Tal fato levou à necessidade de reformular pela primeira vez o plano moderno de Vieira.

Contratado pelo município para propor essa reestruturação, o arquiteto Oscar Niemeyer propunha na primeira versão um espaço grandioso e monumental que estava distante da escala espacial da cidade. Dessa forma a implantação do projeto foi dificultada já que não haviam recursos suficientes para realizá-lo.

O anseio pela liberação do tráfego no centro da cidade, assim como a impossibilidade financeira de executar o projeto para reestruturar o centro, resultaram no alargamento da Avenida Projetada (Av. João Paulino Vieira Filho) e a consequente venda dos lotes que a margeavam. Os recursos adquiridos por essa comercialização foram utilizados para a abertura das avenidas norte-sul, quais sejam: a Duque de Caxias e a Herval, aliviando parcialmente o tráfego intenso.

Com as avenidas já estabelecidas, em 1991 o novo poder executivo municipal requereu um novo projeto ao mesmo arquiteto. Na segunda versão a praça pública “Ágora foi reduzida ao lote central e as porções laterais foram oferecidas à iniciativa privada. Nesse sentido houve início de uma privatização do espaço coletivo, objetivando a valorização imobiliária dessa porção da cidade. Através das análises, percebe-se a desconfiguração da espaço que deu origem ao nome do projeto, a “Ágora”.

Esse fato tornou-se um estopim para novas alterações radicais do projeto de Niemeyer que, em 1993, transformaram parte do espaço público “Ágora” em um território privativo denominado “Novo Centro”, através do loteamento tradicional nas glebas laterais e o aumento dos coeficientes de aproveitamento (ver figura 8).



**Figura 8 – As três glebas atuais no Novo Centro de Maringá, destacado em vermelho as glebas laterais parceladas e em verde a gleba central pública**

Fonte: Google Earth modificado pelos autores

O conhecimento das versões do Projeto Ágora são essenciais para identificar as paisagens modernas propostas que, se tivessem sido implantadas, dariam uma característica diversa ao centro urbano atual (ver figura 9). Dessa forma, o levantamento e o entendimento das primeiras propostas para a reestruturação da área central de Maringá são essenciais para compreender a história urbana de Maringá, ainda que os projetos não tenham sido executados.



**Figura 9 – Paisagem atual da antiga gleba ferroviária, cenário de adensamento e verticalização**

Fonte: Acervo dos autores

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **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: 12 jun. 2013.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. Publicação Comemorativa do cinquentenário da CMNP. 2. ed. São Paulo: CMNP, 1975.

CORDOVIL, F.C.S. A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, R, 1947 – 1982, 2010, 636f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

GRZECORCZYC, Vanderlei. Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Campus de Presidente Prudente. Mestrado em Geografia. 2000.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal), **Lei Ordinária nº 1934/85**. *Lex*: Cria uma sociedade de economia mista, sob a denominação de Urbanização de Maringá S/A. Maringá, 10 de outubro de 1985a.

Disponível em:

<[http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl\\_documentos/norma\\_juridica/3715\\_texto\\_integral](http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_documentos/norma_juridica/3715_texto_integral)>. Acesso em: 12 jun. 2013.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal), **Lei Ordinária nº 3051/91**. *Lex*: Aprova o Plano Diretor denominado “Projeto Ágora de Maringá”. Maringá, 24 de dezembro de 1991. Disponível em:

<[http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl\\_documentos/norma\\_juridica/4832\\_texto\\_integral](http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_documentos/norma_juridica/4832_texto_integral)>. Acesso em: 12 jun 2013.

O DIÁRIO DE MARINGÁ, Maringá, edição de 11.06.85.

REVISTA POIS É, Arrojo de 600 mil m<sup>2</sup>. Maringá, no1, ano 1, jul 1986.

REVISTA TRADIÇÃO, Agora sai a grande “Ágora” de Maringá. Maringá, abr 1987.

UNWIN, Raymond 1984. **La práctica del urbanismo – una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios**. Barcelona: Gustavo Gili, 1909.