

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 convencionalizado 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, escri-

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 Jatahy 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 nacional¹, 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 m² 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 m² 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

¹ 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.