

Aspectos arquitetônicos e urbanísticos dos projetos de 1986 e 1991¹

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.

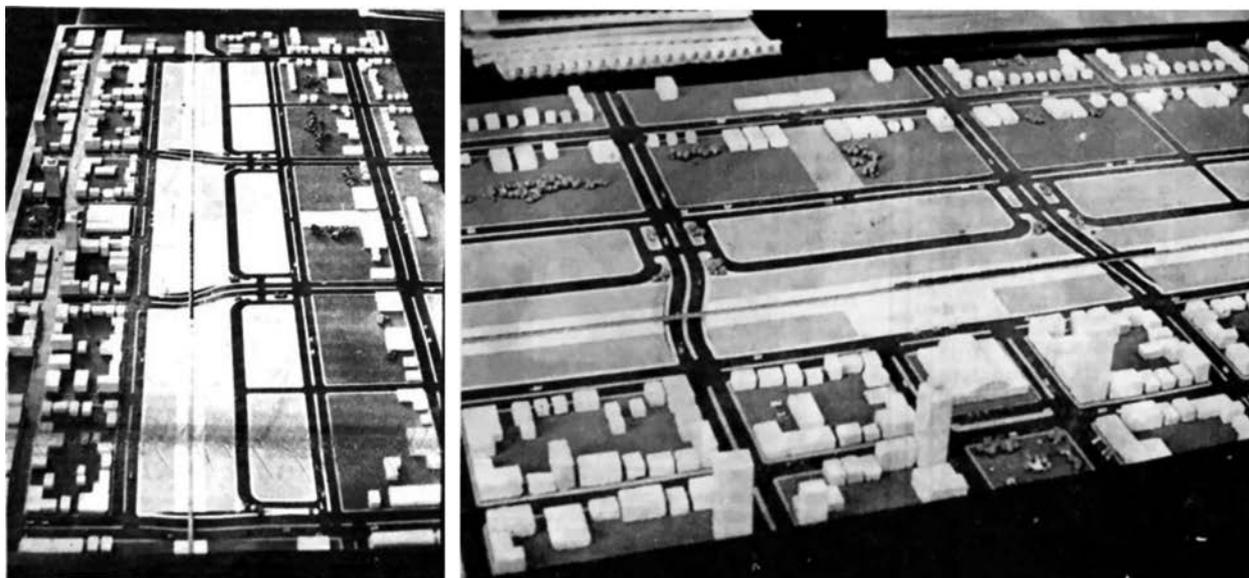
Foram quatro versões do projeto. A primeira consiste em um estudo preliminar contratado e apresentado em 1986. As outras três são propostas de anteprojetos, todas de 1991, e somente duas dessas versões foram divulgadas oficialmente.

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 1985², 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 Maringá³.

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 Maringá⁴, 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 m², 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 Urbamar⁵, 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-

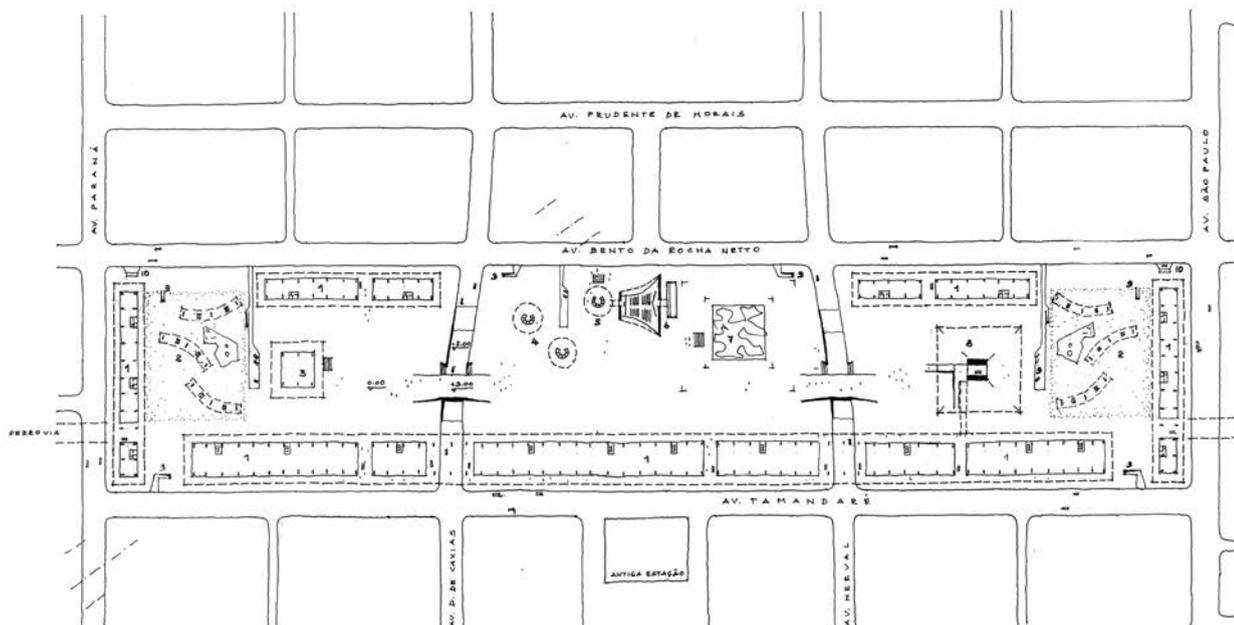


FIGURA 2
Implantação da primeira versão
do Projeto Ágora em 1986.

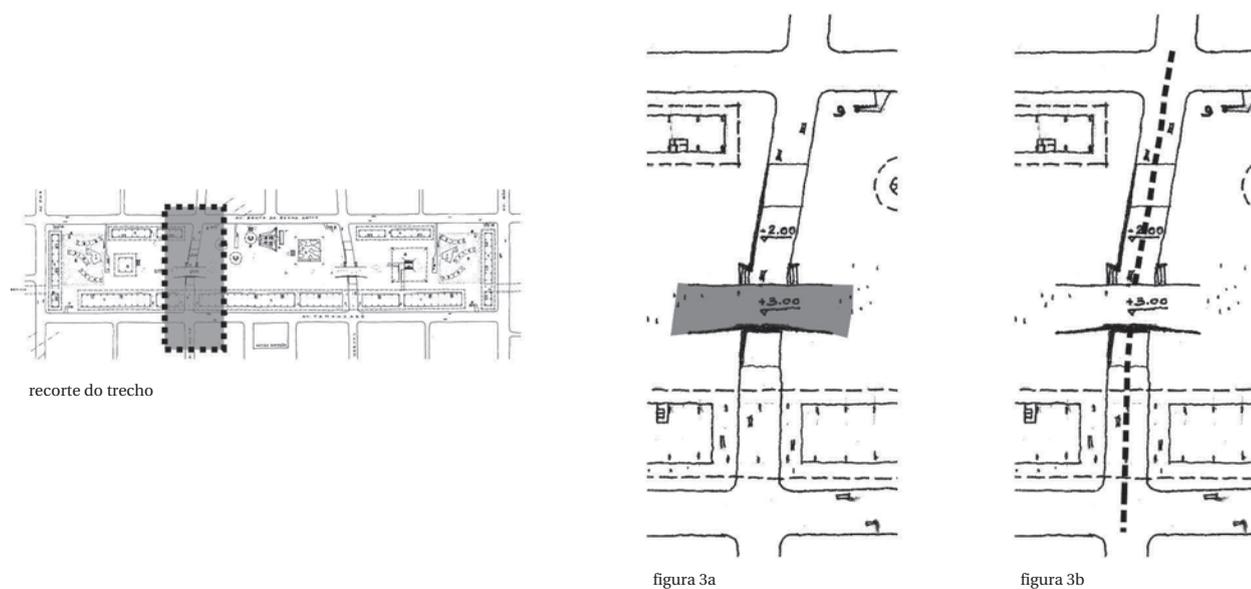


FIGURA 3
Projeto Ágora. Planta AM-2. Pavimento térreo. FIGURA 3a – Destaque para a
passagem de nível de pedestres, com marcação de três metros acima do nível da
superfície. FIGURA 3b – Trecho mostrando a ligação da avenida Duque de Caxias,
com destaque em pontilhado para a leve curvatura para união das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

balhar, circular e lazer⁶. Em seguida, analisaremos alguns aspectos formais da primeira proposta de Niemeyer.

Funções

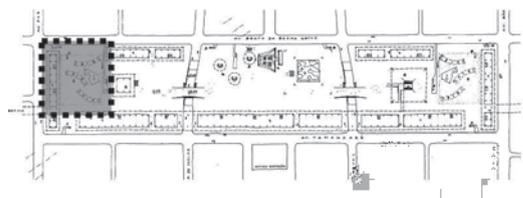
As habitações restringem-se aos prédios residenciais verticais em três lâminas encurvadas nas quadras laterais, dispostas ora juntando os lados convexos de dois edifícios, ora os lados côncavos de um desses edifícios com o terceiro edifício (ver FIGURA 4). Os espaços formados entre os edifícios abrigariam 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-

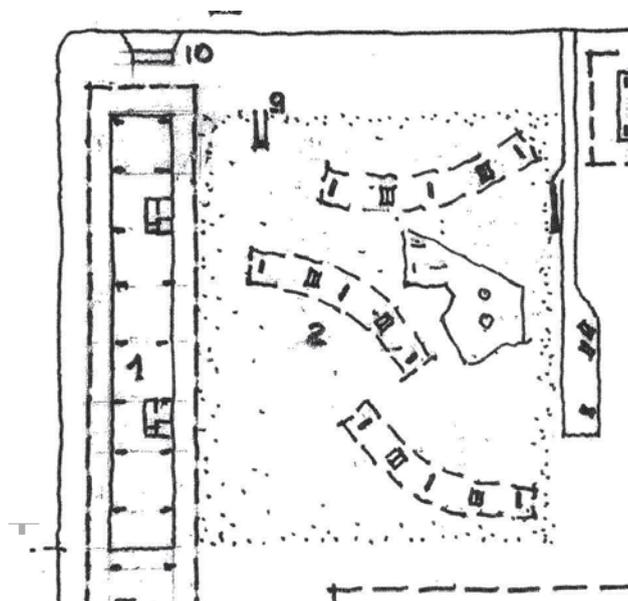
semos, propunha-se que os veículos automotores descessem até dois metros a partir da superfície do solo e passassem por baixo de uma passarela de pedestres que se colocava a três metros do nível dessa mesma superfície, ou seja, a altura máxima atingiria cinco metros, medindo-se do nível mais baixo que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

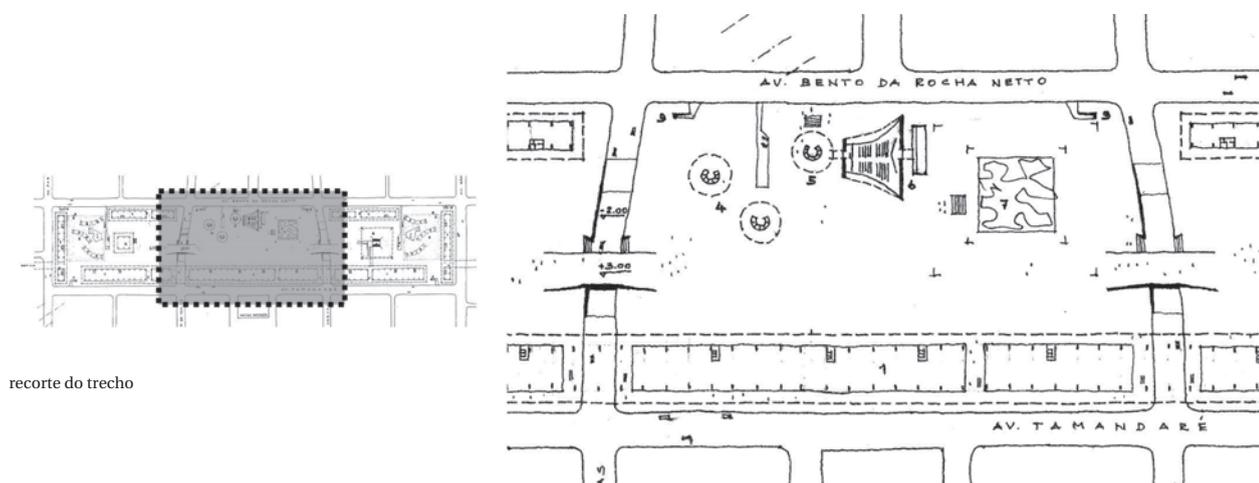
Na quadra central e nos edifícios horizontais contínuos, que circundam quase todo o projeto, excetuando a face norte da quadra central, indicam-se as atividades comerciais, nas quais deveria haver a função trabalhar. A uniformidade contínua dos blocos horizontais de lojas estende-se pelo perímetro da 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).

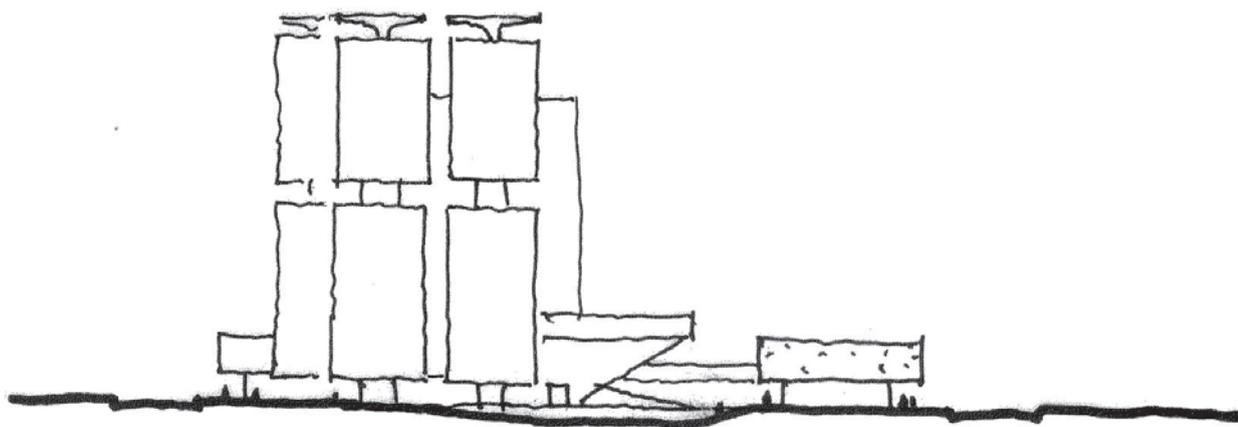


FIGURA 6
 Elevação lateral (ampliação da peça gráfica AM-6)

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.

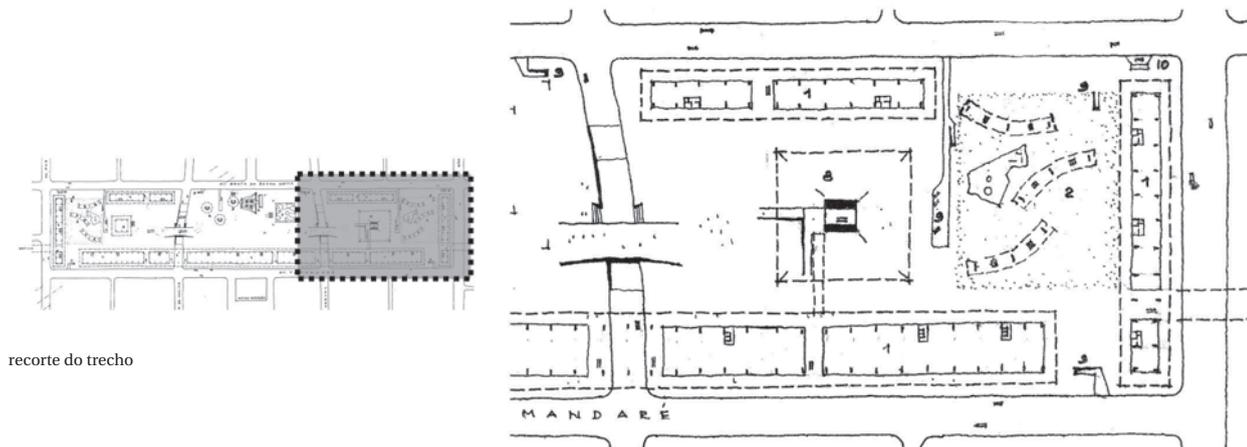
O espaço verde limita-se ao que Niemeyer designou de “bosque (lojas)”, incluído na quadra central. Trata-se de um quadrilátero que perpassa os dois níveis de subsolo destinados aos estacionamentos. O bosque aparece na planta de elevações e sua indicação se dá pelo desenho de árvores que sugere a existência 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).

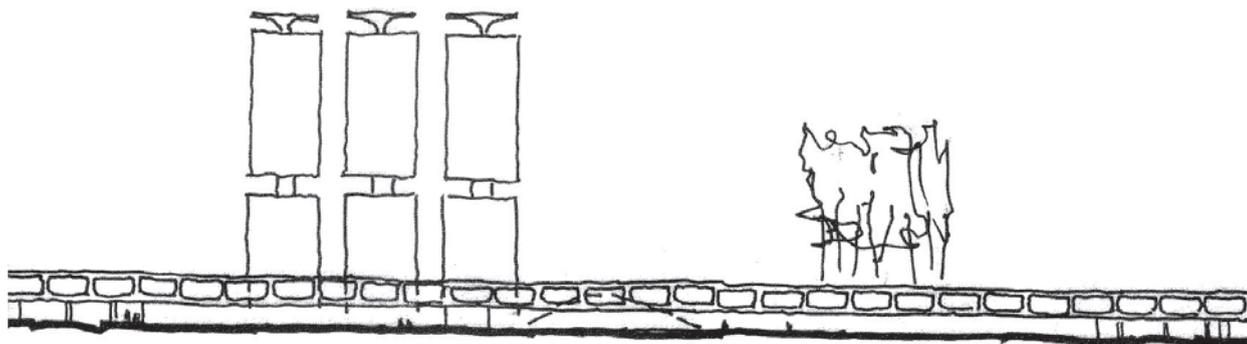


FIGURA 8
Elevação frontal mostrando o Bosque à direita do desenho (ampliação da peça gráfica AM-6).

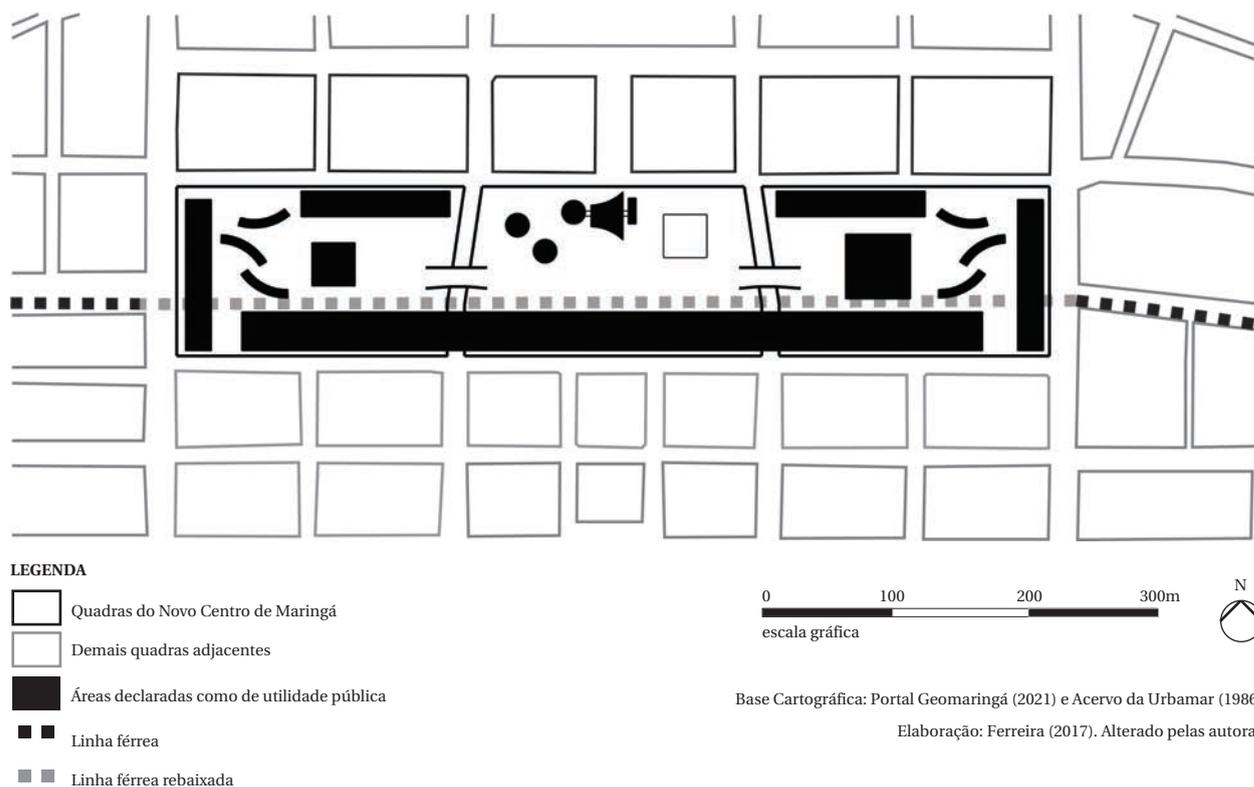


FIGURA 9
Relação figura-fundo. Edifícios privados na primeira versão do Projeto Ágora. Em preto os edifícios privados.

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 se-pultada 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

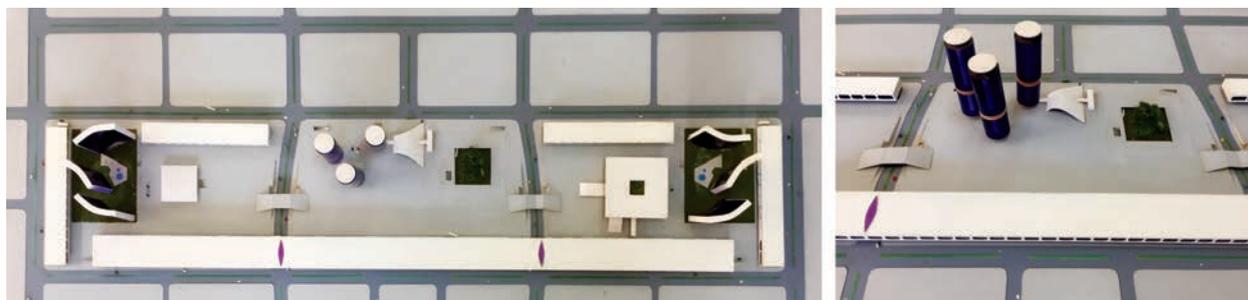
responsabilidade da Construtora Mendes Júnior, com sede em Belo Horizonte e a 3ª maior do país na área, serão construídos nada menos do que 600 mil metros quadrados, extensão equivalente a 60 hectares ou a uma propriedade de porte médio no Norte do Paraná. [...] **Depois de executado, permitirá a Maringá 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 m². 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

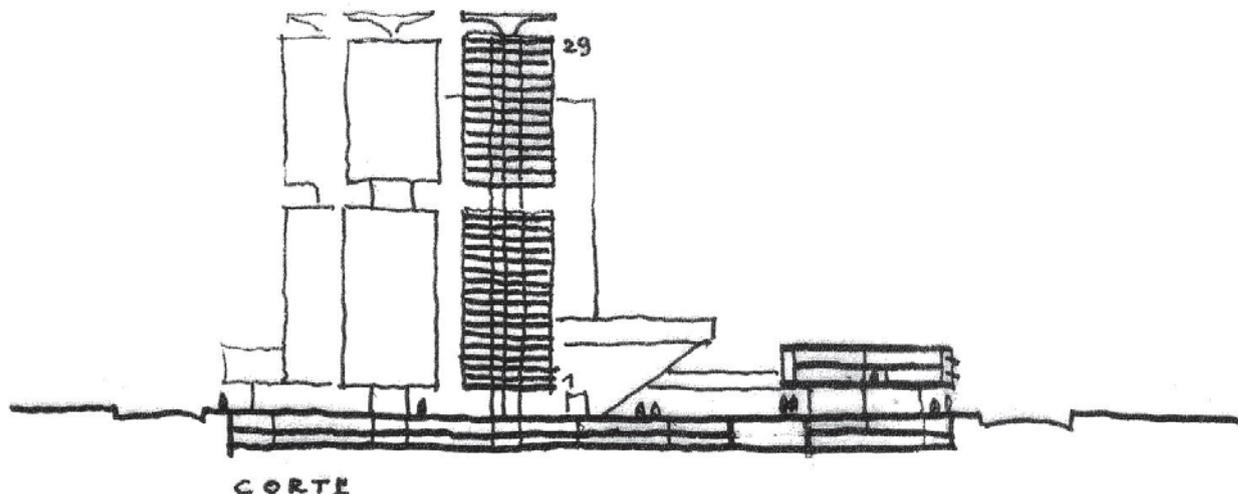


FIGURA 11
 Detalhe do corte do
 Projeto Ágora 1986,
 delimitação do espaço
 (ampliação da peça
 gráfica AM-6).

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 fax⁷ 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)⁸. 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 180.030,00m² constitui-se em obstáculo que compromete a integração norte/sul. - O Porte do empreendimento (688,058,53 m² 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

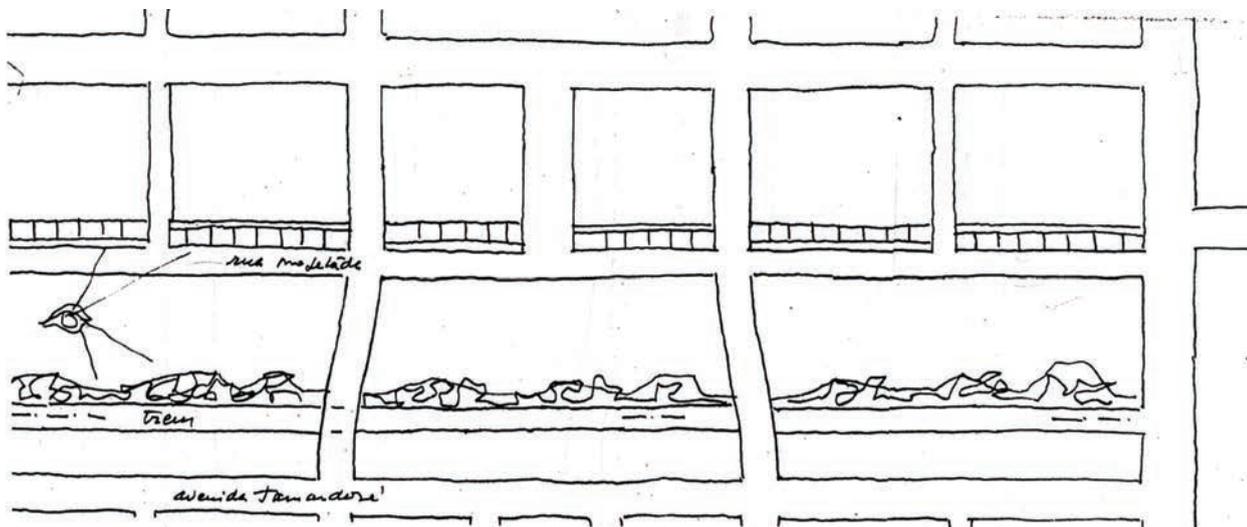


FIGURA 12
Croqui enviado por *fax* pelo arquiteto Oscar Niemeyer ao prefeito de Maringá, Ricardo Barros, em 26 de julho de 1991.

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

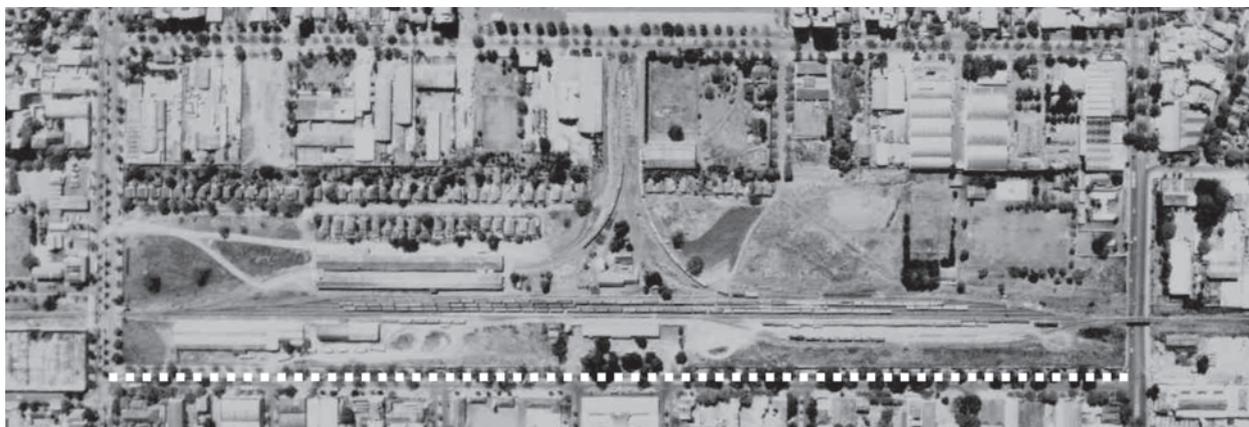


FIGURA 13
Localização da avenida
Tamandaré em linha
tracejada branca.

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.

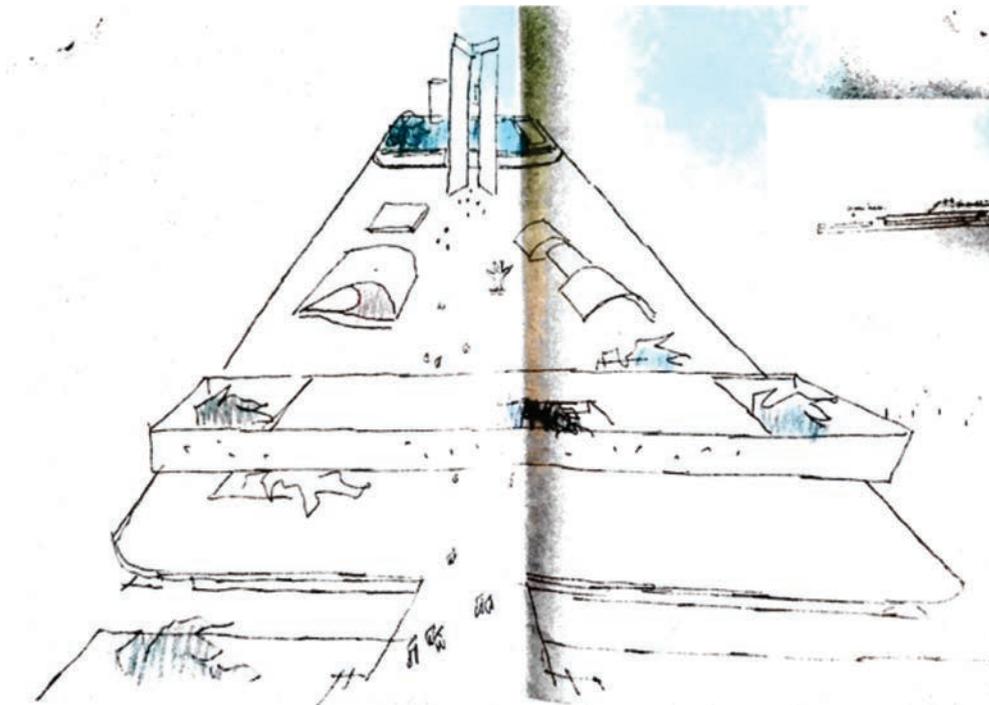


FIGURA 15
Perspectiva da
quadra central do
Projeto Ágora de
agosto de 1991.

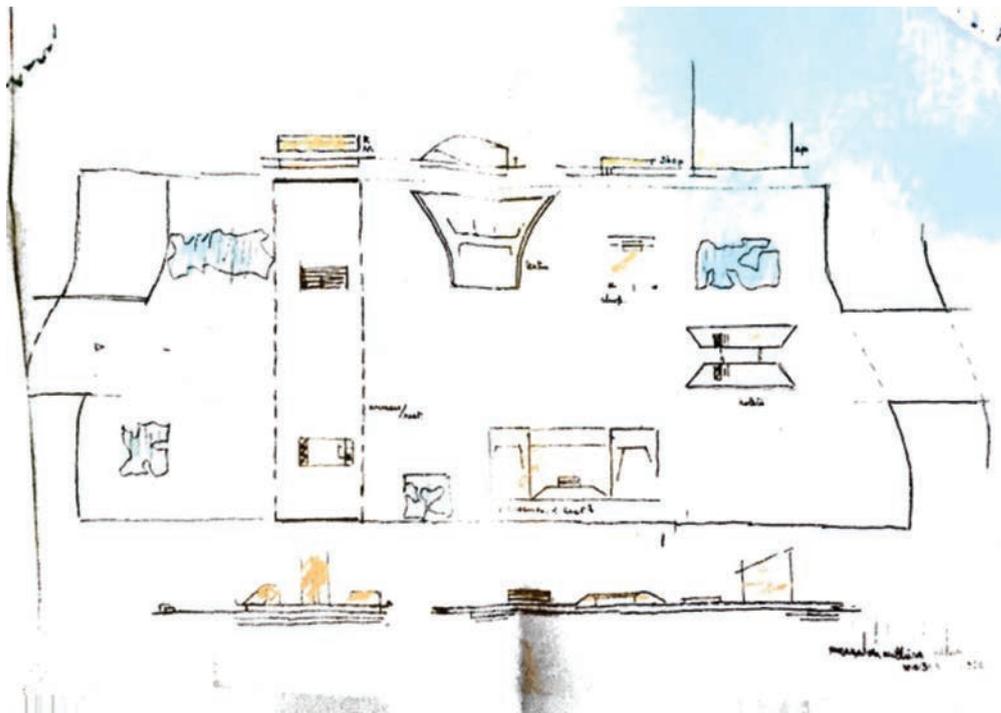


FIGURA 16
Planta da quadra
central do Projeto
Ágora de agosto
de 1991.

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

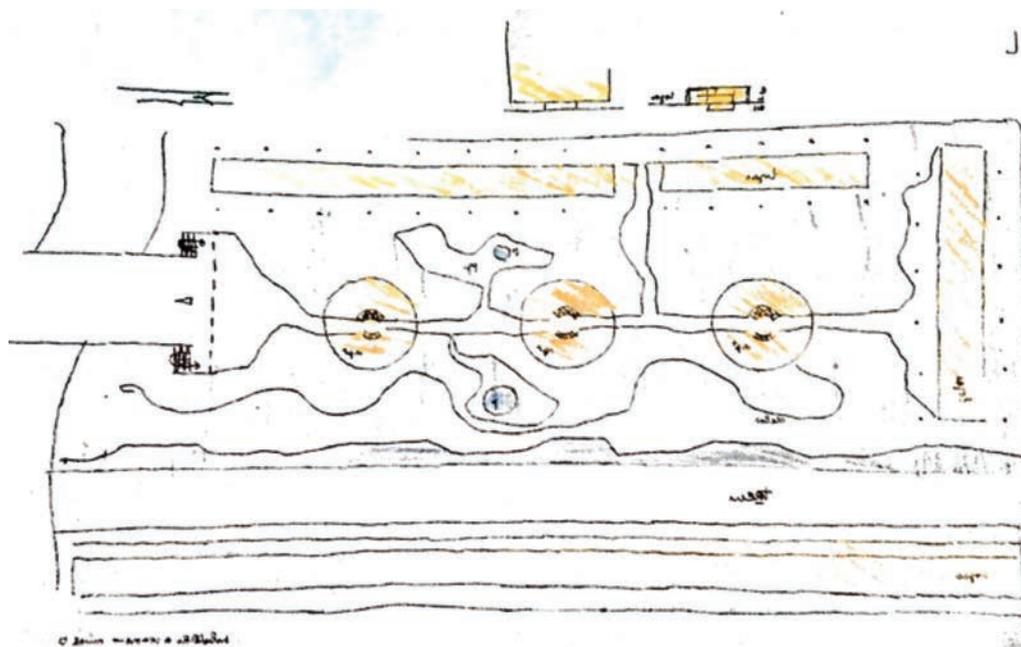


FIGURA 18
Apresentação de Niemeyer no URBE 6
em setembro de 1991.



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.

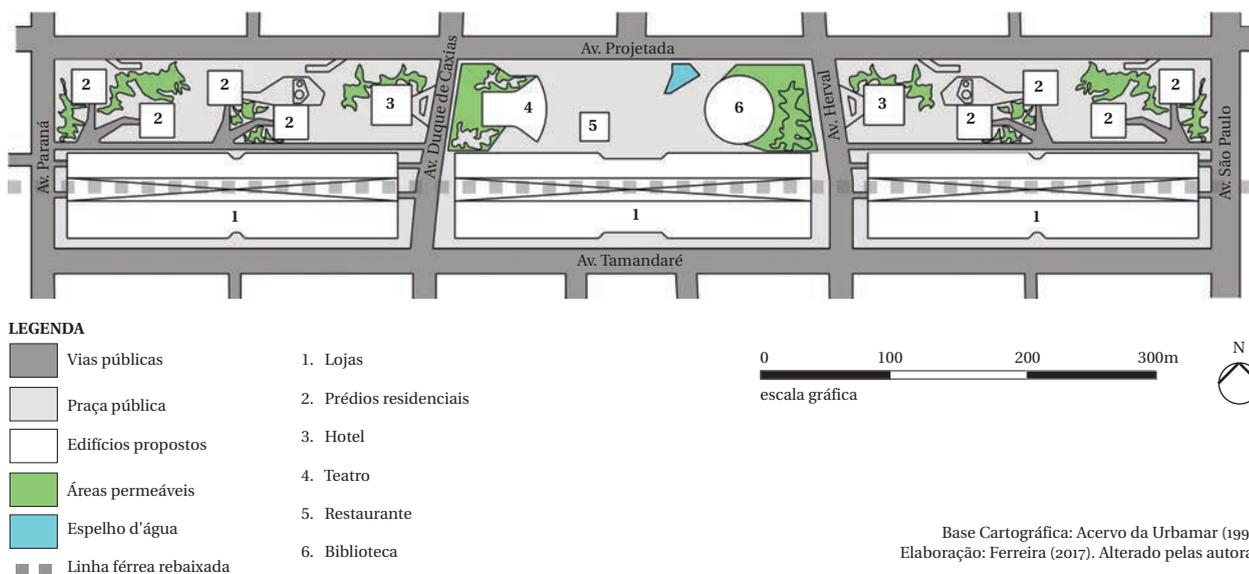
O relatório elencou como principais pontos da análise: a) o aspecto plástico; b) eixo monumental; e c) terminal rodoviário-intermunicipal. Sobre o aspecto plástico, destacamos que a empresa de consultoria considerou que a forma cilíndrica proposta pelo arquiteto era polêmica e de difícil aceitação do 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).

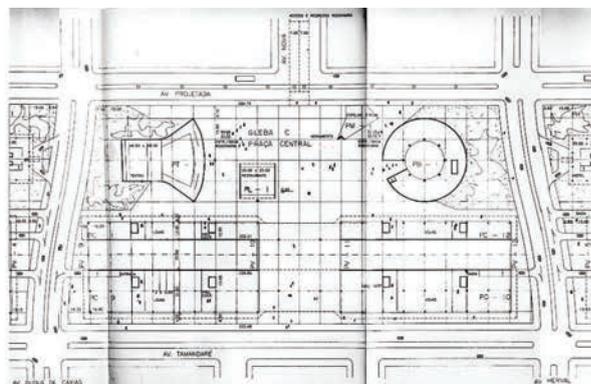


FIGURA 20
Maquete da quarta versão do Projeto Ágora em 1991.

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

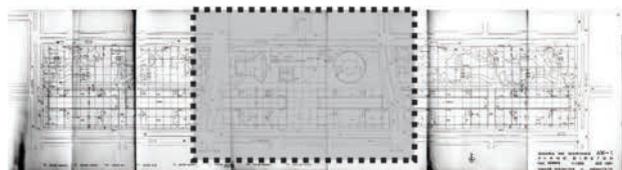


Os desenhos técnicos dessa versão final do Projeto Ágora, datada de 1991, consistem em cinco peças gráficas existentes no Acervo da Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá, que foram coletadas por Ferreira (2017). Tais desenhos serviram como base para a aprovação do projeto na Câmara Municipal, vertido 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-

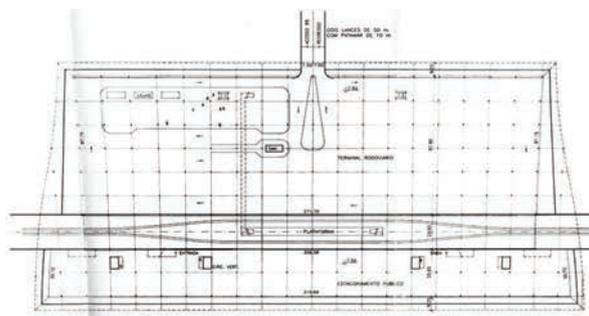
riam de alto custo, tendo em vista a disposição dos edifícios com afastamentos generosos, os jardins, a proximidade com um teatro, hotéis, biblioteca. O público parecia ser bem específico. O edifício de maior escala, o comercial, que inclusive ocuparia as três quadras, abrigaria também equipamentos públicos 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



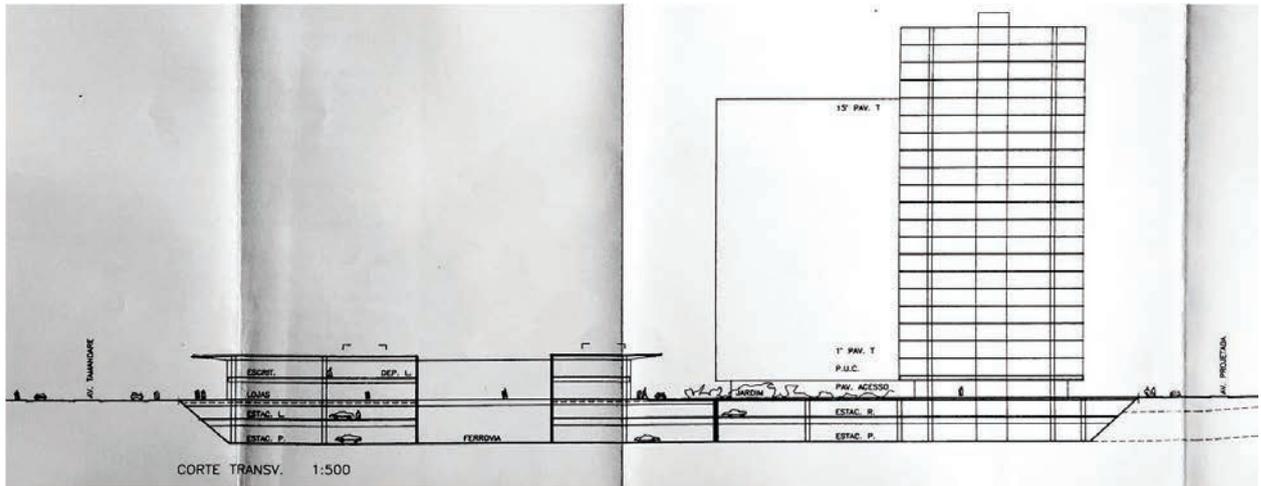


FIGURA 23
Corte transversal do edifício comercial
com vitrines e abertura da laje para a
estação ferroviária.

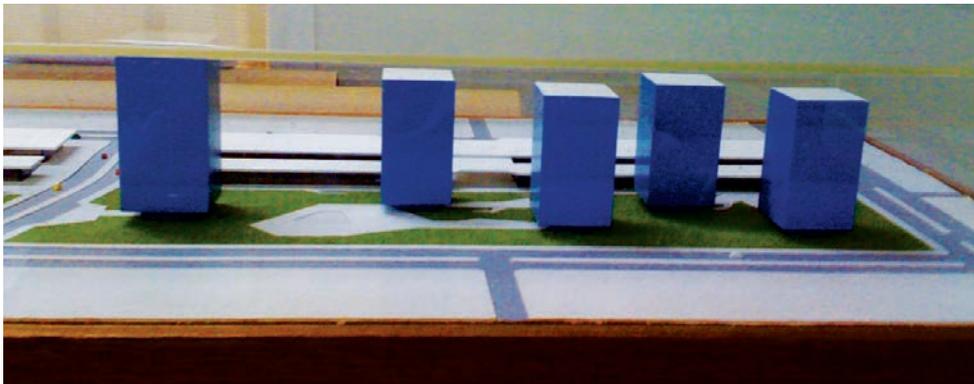


FIGURA 24
Maquete física da
terceira versão do
Projeto Ágora em 1991,
praça pública central
e quadra lateral.

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.⁹

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

¹ 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).

² Ver capítulo 2 deste livro.

³ Para mais detalhes, ver capítulo 2 deste livro.

⁴ Ver anexo A no final deste livro.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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.

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

⁹ 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 m² – 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.