

Do plano inicial às primeiras iniciativas para a transformação do pátio de manobras da ferrovia¹

FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA

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

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

ele se vinculou à expansão da cultura cafeeira. Nos seus primórdios, a área do Novo Centro relaciona-se à linha férrea, que foi executada após a aquisição de vastíssimo território por uma empresa privada. Entender o papel da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), posteriormente denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), é fundamental para compreender a relação da área com a economia nacional e regional. A partir do avanço da construção da linha férrea, observamos a fundação de diversos núcleos urbanos. Para alguns deles, como Maringá, a companhia contratou um plano urbano moderno. E foi a partir dele que se constituiu a primeira configuração espacial da área, que teve papel relevante na estruturação da cidade. Constituída numa das mais importantes centralidades da cidade, a área do Novo Centro recebeu a proposta de Oscar Niemeyer, o mais renomado arquiteto brasileiro, que propôs a reformulação da ocupação da área com o nome de Complexo Ágora ou Projeto Ágora², na gestão do prefeito Said Ferreira (1983-1988).

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

O café, a ferrovia e a cidade

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

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

consideradas ideais para o cultivo do café, os programas de defesa desse produto e o incentivo do governo estadual. Os paulistas aproveitaram a possibilidade que a legislação paranaense oferecia para o plantio em solos muito superiores aos existentes nas zonas novas de São Paulo. “Assim, o movimento iniciado na terra roxa do Paraná entre 1920 e 1925, com a proibição³ que pesava sobre São Paulo, ganhou maior velocidade. [...] O café atravessou o Tibaji [sic] quando os ingleses puseram à venda as terras de Londrina, que, a partir de 1935-37, tornou-se o grande produtor do norte do Paraná.” (MONBEIG, 1974, p. 260).

Em menos de meio século, novas cidades surgiram, acompanhando o avanço da ferrovia, e a floresta cedeu espaço às plantações, marcadamente aos cafezais. A relatividade do tempo, em decorrência da rapidez de tal processo, é destacada por Monbeig (1984). O autor, ao comentar sobre o povoamento nos limites ocidentais do estado de São Paulo e da região norte do estado do Paraná, espantava-se quando se chamava de “velha” a cidade de Ribeirão Preto, que tinha, na década de 1930, menos de 75 anos, e que a palavra “outrora” significava apenas 20 ou 30 anos atrás. “Tudo se passa como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para se fazer na Europa” (MONBEIG, 1984, p. 23). No caso de Maringá, o passado é ainda mais recente. O historiador José Henrique Rollo Gonçalves lembra que o núcleo inicial da cidade, que logo se denominou Maringá Velho⁴, é de 1942, e o aniversário da cidade comemora-se no dia da sua implantação territorial, em 10 de maio de 1947, e não no dia da sua emancipação política, 14 de novembro de 1951. O “velho” no Norte do Paraná não chega a ter dez anos (GONÇALVES, 2007, p. 31). Isso reflete a efemeridade e o dinamismo que acompanharam o surto de cidades em uma região que teve nos negócios prodigiosos e nos golpes especulativos bem-sucedidos o seu maior estímulo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“naturalidade” com que os acontecimentos se desencadearam.

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

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

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

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

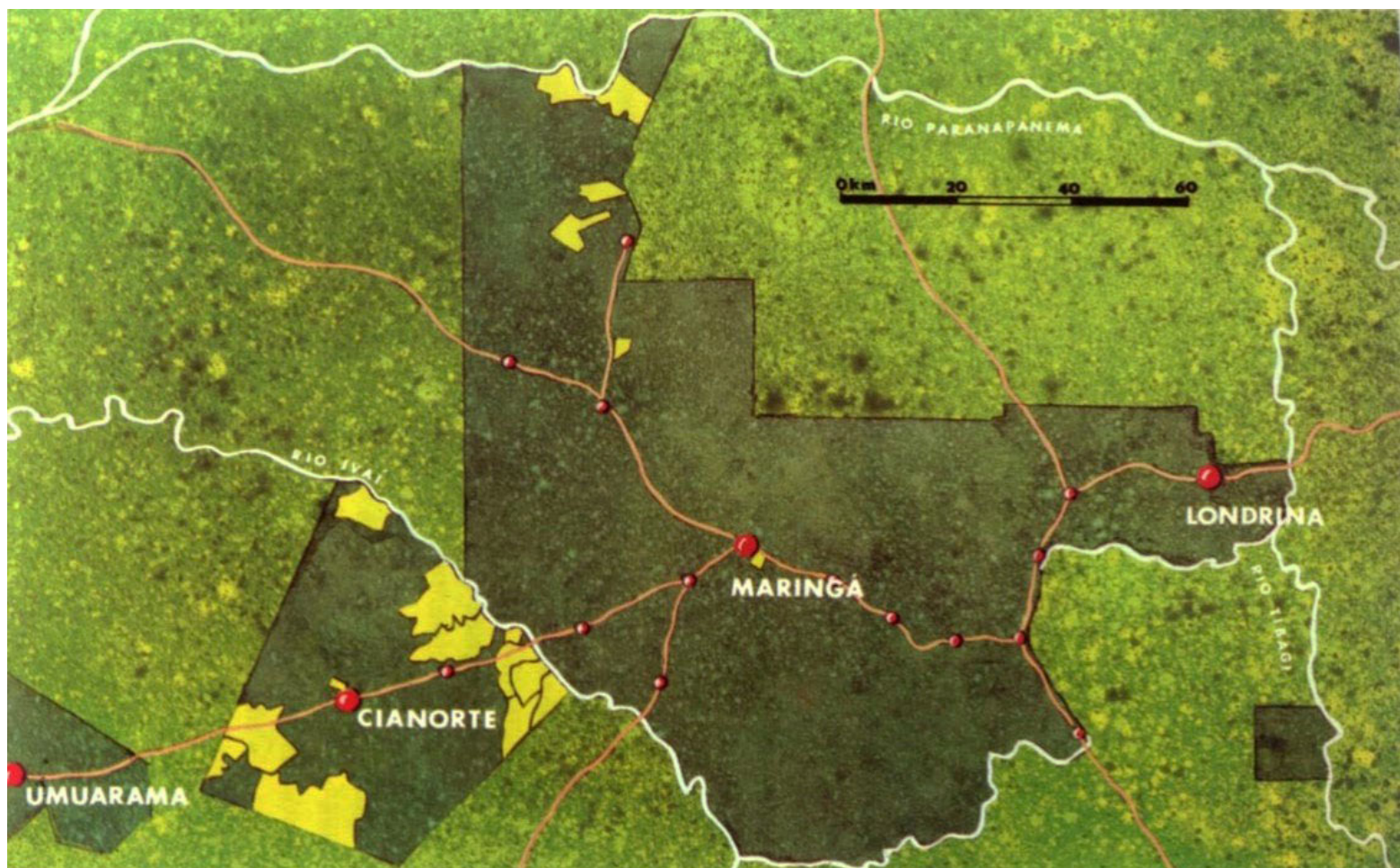


FIGURA 1

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

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

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



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

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

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



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

FIGURA 3

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

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

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

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

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

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

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

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

mediante uma carta dada pelo seu diretor, Sr. Alfredo Werner Nyffeller. A condição estabelecida era a de que haveria a dedicação a um dos ramos de atividade que o povoamento inicial requeria (comércio, secos e molhados, residências, bancos, entre outros) (CMNP, 1977; LUZ, 1997). Porém, a empresa não provia os núcleos com a infraestrutura básica necessária ao seu desenvolvimento, como pavimentação, abastecimento de água, energia elétrica, esgotamento sanitário e equipamentos públicos diversos. Caberia à municipalidade a tarefa de construir propriamente as condições iniciais para o uso público, que, em Maringá, foi dificultada pela própria CMNP ao se recusar a pagar os impostos sobre os lotes urbanos de sua propriedade⁵ (DUQUE ESTRADA, 1961; DIAS, 2008).

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

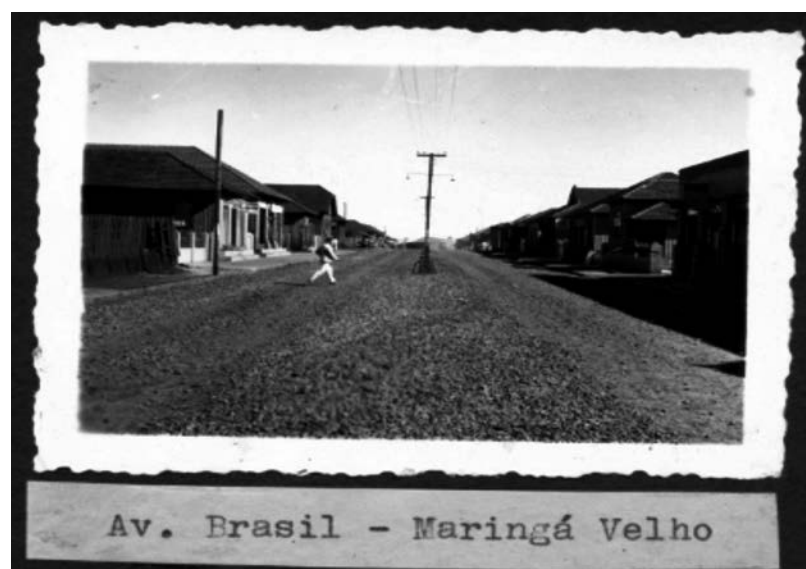


FIGURA 4
Foto mostrando a via principal que ligava Paranavaí a Campo Mourão (ou Apucarana), atual Avenida Brasil.



FIGURA 5
As quadras do
Maringá Velho.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O plano de Maringá: referências teóricas do engenheiro Vieira

O plano de Maringá foi encomendado ao engenheiro Jorge de Macedo Vieira no momento em que a companhia foi adquirida dos ingleses, entre 1943 e 1944. A possível proximidade entre Vieira e Gastão de Mesquita Filho pode ser uma das chaves para o entendimento da escolha deste profissional para a elaboração do plano inicial. Ou, então, a indicação pode ter-se dado de forma indireta, a partir de Prestes Maia⁶.

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

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

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

Junto com a elaboração do projeto de Maringá, Jorge de Macedo Vieira elaborou cálculos e plantas do trecho ferroviário entre Apucarana e Maringá, evidenciando-se sua participação no projeto no segundo e no terceiro trimestres de 1945. Os registros foram encontrados no arquivo do engenheiro, existente no Arquivo Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo. O engenheiro teve uma intensa atividade profissional entre as décadas de 1920 e 1950, projetando mais de duas dezenas de loteamentos que, assim como as cidades que planejou, incorporavam soluções inovadoras, tendo como referência as propostas que se realizavam no exterior. Conforme o próprio engenheiro declara (VIEIRA, 1971), o fato de ter estagiado na Companhia City⁷ enquanto era estudante e de, depois, ter sido contratado como engenheiro por ela, foram determinantes para o enfoque que deu à sua atuação profissional. A formação em Engenharia Civil dava-lhe condições para atuar em diversas especialidades, mas foi trabalhando na Companhia City que Vieira escolheu a sua; ou seja, o urbanismo.

Ao elaborar o projeto de Maringá, Vieira utiliza as ressonâncias de teorias e práticas da vanguarda da urbanística moderna vigente na Europa e na América. A historiadora Rosana Zanete Steinke (2002) assegura que a ideia de cidade-jardim de Ebenezer Howard⁸ no plano de Maringá é evidente pelas características observadas no desenho formulado para a cidade, que considera efetivamente aspectos como o solo, as nascentes e o relevo; a hierarquização viária a partir da distribuição de avenidas estruturais em três larguras diferentes, com refúgios centrais e outras ruas de dimensões distintas para as principais, secundárias e de caráter residencial; zoneamentos diferenciados, englobando a zona central, que comportaria o centro cívico, a zona comercial principal, a zona industrial e a zona de armazéns, as zonas residenciais e as zonas verdes; a ideia de subúrbio verde autossuficiente voltado à vida comunitária; os bosques e as florestas naturais mantendo o aspecto paisagístico; o cinturão verde formado pelas chácaras ao redor limitando a

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

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

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

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

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

Aspectos formais do plano de Maringá

Em linhas gerais, o plano urbanístico de Maringá possui, como principais diretrizes de implantação, o eixo da ferrovia e o eixo central que o corta transversalmente⁹. No plano formulado, verifica-se uma concepção fortemente permeada pela ideia de cidade-jardim, embora apenas formalmente, entre outras influências europeias e estadunidenses.

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

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

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

FIGURA 6
Anteprojeto definitivo
da cidade.



LEGENDA

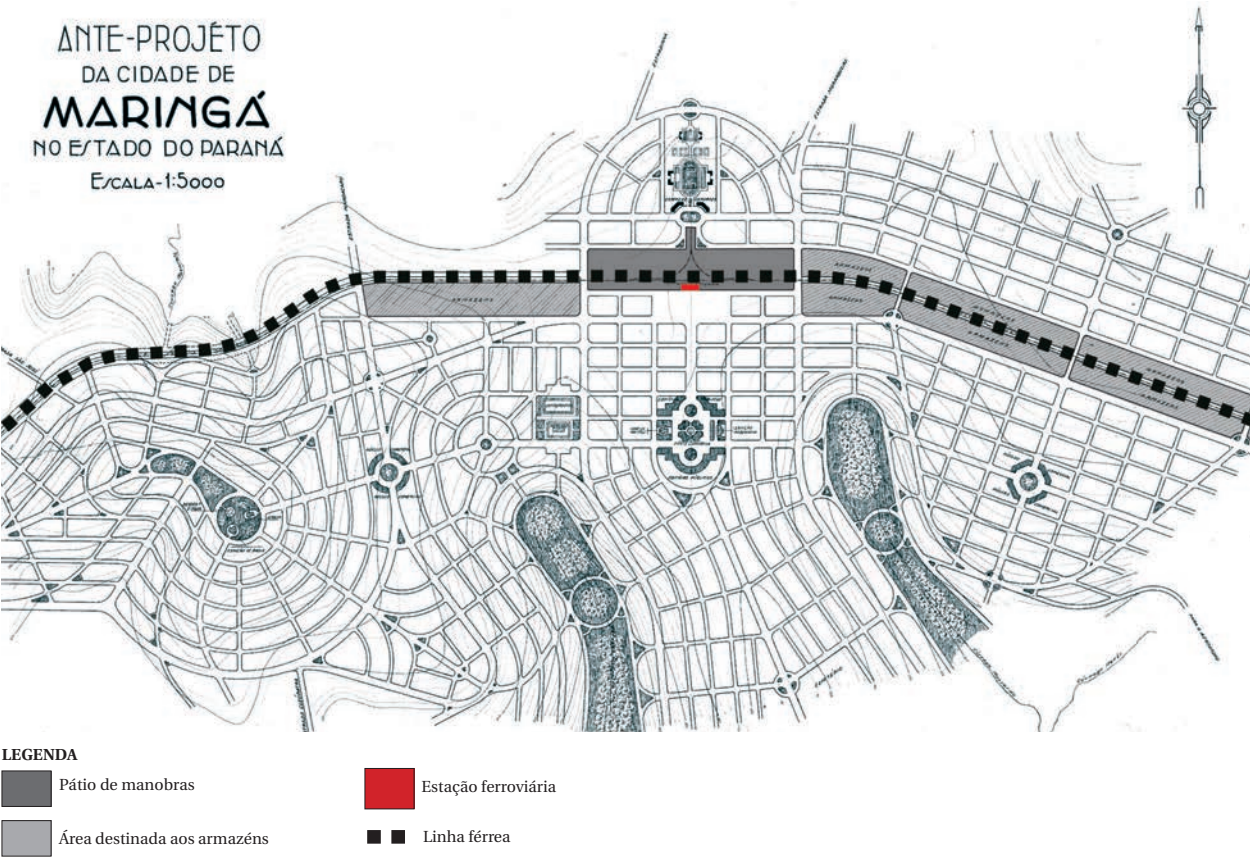
■ ■ Linha férrea ■ Eixo transversal principal

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

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

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

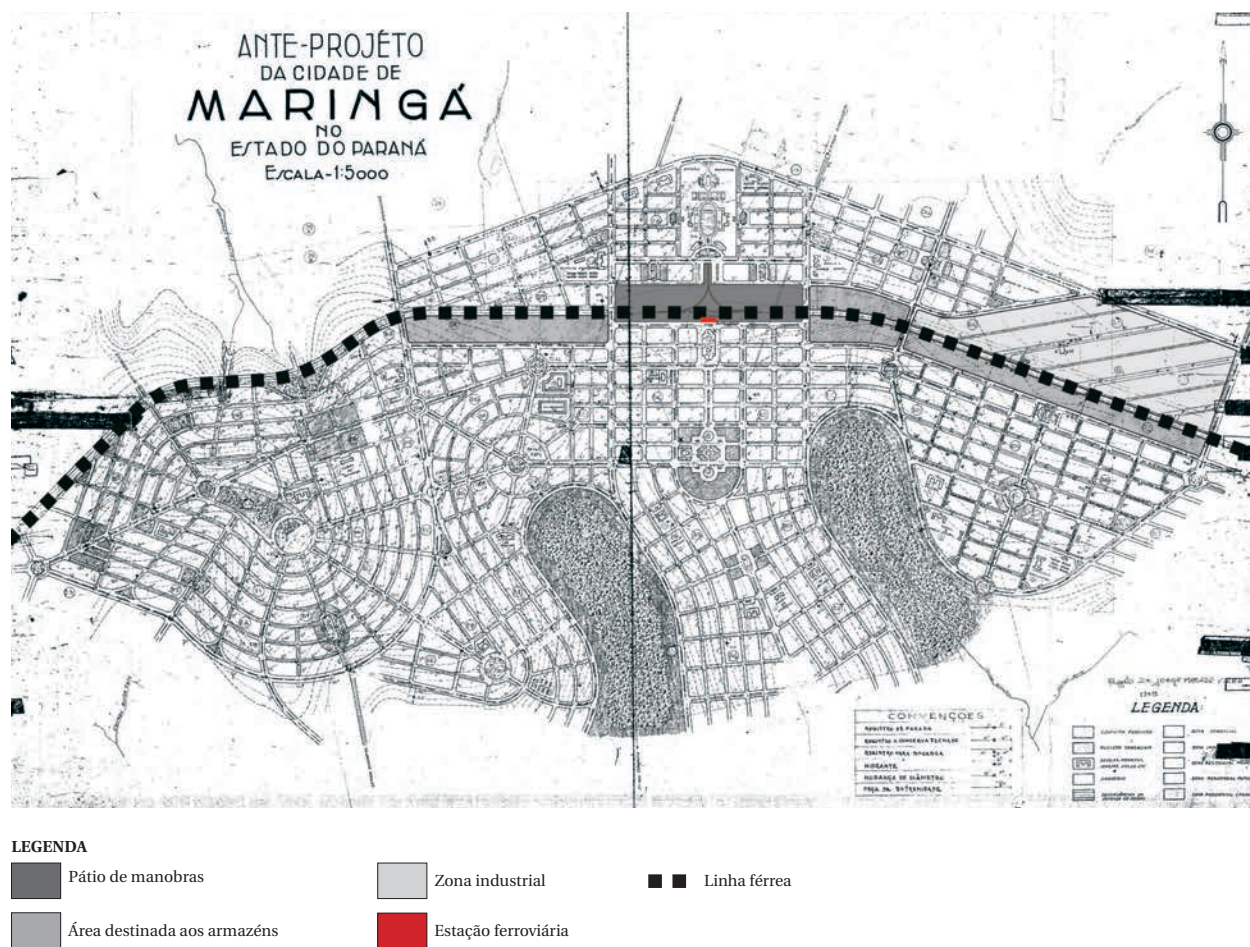
FIGURA 7
Primeiro anteprojeto
de Maringá com áreas
destacadas.



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

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

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

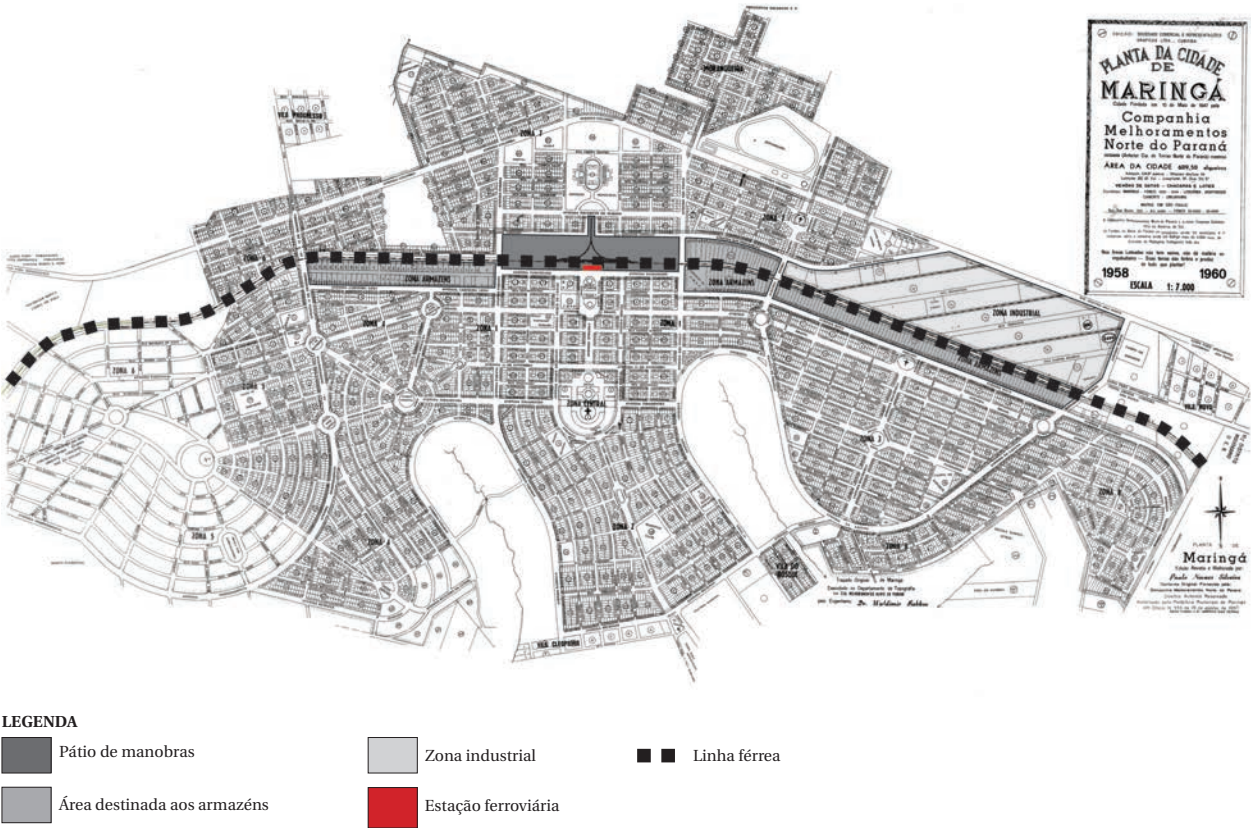


Embora as alterações de uma versão para a outra sejam pontuais, são significativas numa análise mais aprofundada. Os elementos definidores da concepção da cidade permanecem inalterados, quais sejam: a demarcação da linha férrea, do pátio de manobras e da estação ferroviária. Tais equipamentos determinaram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

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

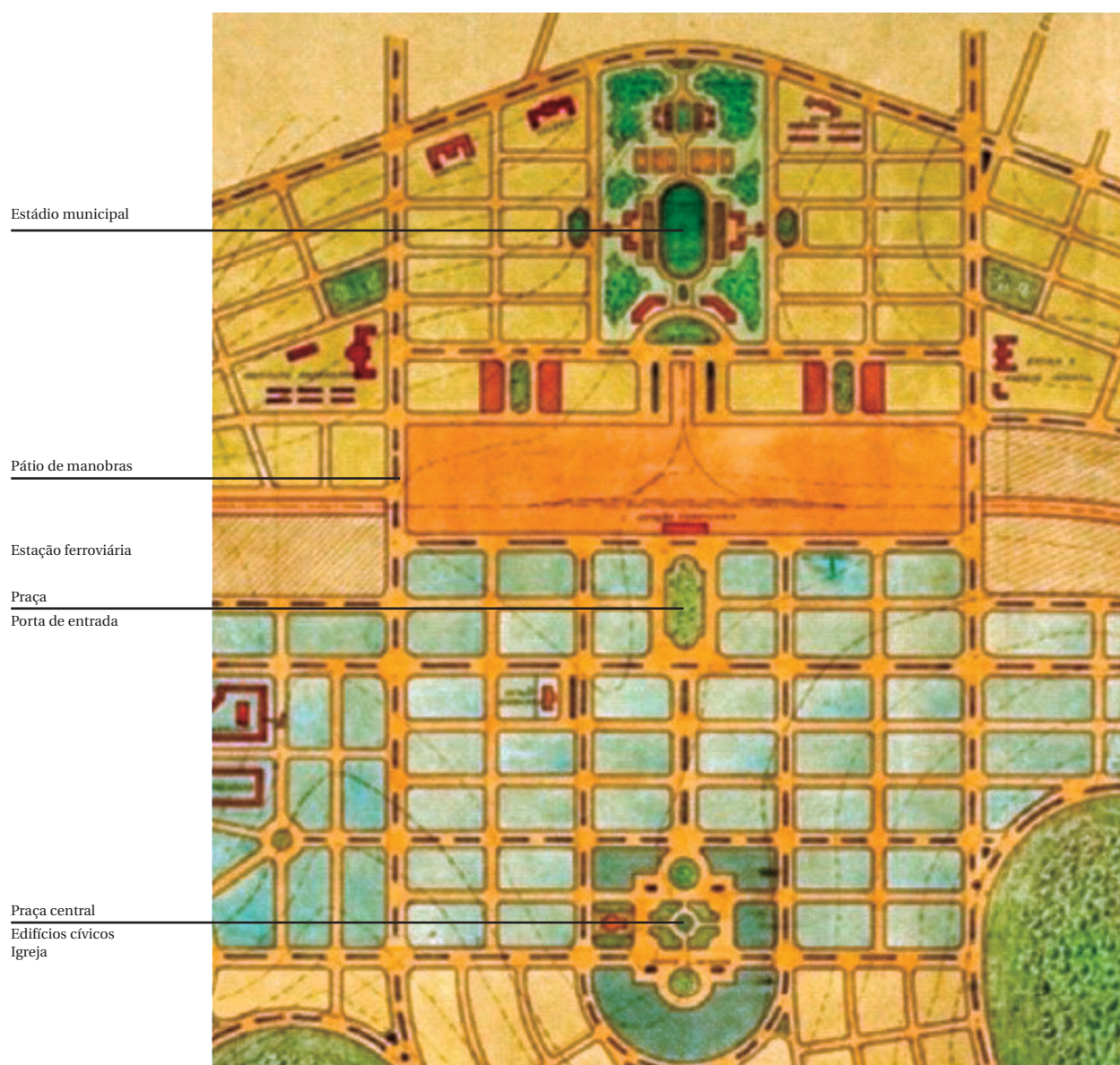
mentos supracitados, como mostra a peça gráfica datada de 1957, ou seja, desenhada após 10 anos da demarcação do plano da cidade (ver FIGURA 9). Os elementos destacados se mantiveram como o planejado, reiterando a vinculação entre eles já observada. Em uma aproximação da área onde hoje está o Novo Centro,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

FIGURA 9
A efetivação do
plano de Maringá
até 1957.



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

FIGURA 10
Área central no
plano de Maringá.





173

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

MARINGÁ - 1955 - antiga estação da RVPSC;

FIGURA 11
Estação ferroviária
em 1955.

As estações

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

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



FIGURA 12
Estação ferroviária
em 1954.

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

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

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

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

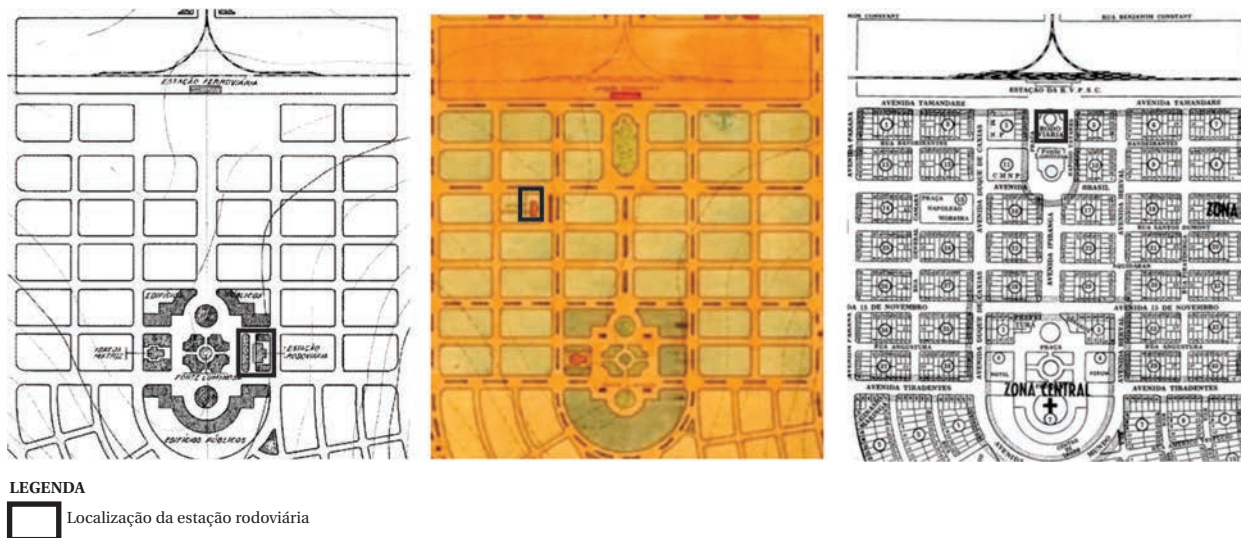


FIGURA 13
Imagens das três
localizações da
estação rodoviária.

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

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

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



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



FIGURA 15
Foto da estação rodoviária e sua praça central.



FIGURA 16
Estações ferroviária e
rodoviária em Maringá.

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

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

O pátio de manobras no desenvolvimento da cidade¹¹

O crescimento populacional de Maringá e a expansão urbana tiveram consequências diretas na necessidade de reestruturação do pátio de manobras da ferrovia e na paulatina retirada dos trilhos do trem da superfície. A conformação de Maringá como um núcleo regional detentor de serviços secundários e terciários incentivou a migração de grande afluxo de população para a cidade, ainda que ela não possuísse estruturas suficientes para receber tal contingente populacional¹. Nesse período, os municípios brasileiros revertiam a sua população rural em urbana e Maringá se destacou pela rápida urbanização, conforme a tabela 1:

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

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



FIGURA 17
Zonas no município de
Maringá até 1972.

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



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

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

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



FIGURA 19
Foto mostrando
o Viaduto do
Café concluído.

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

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

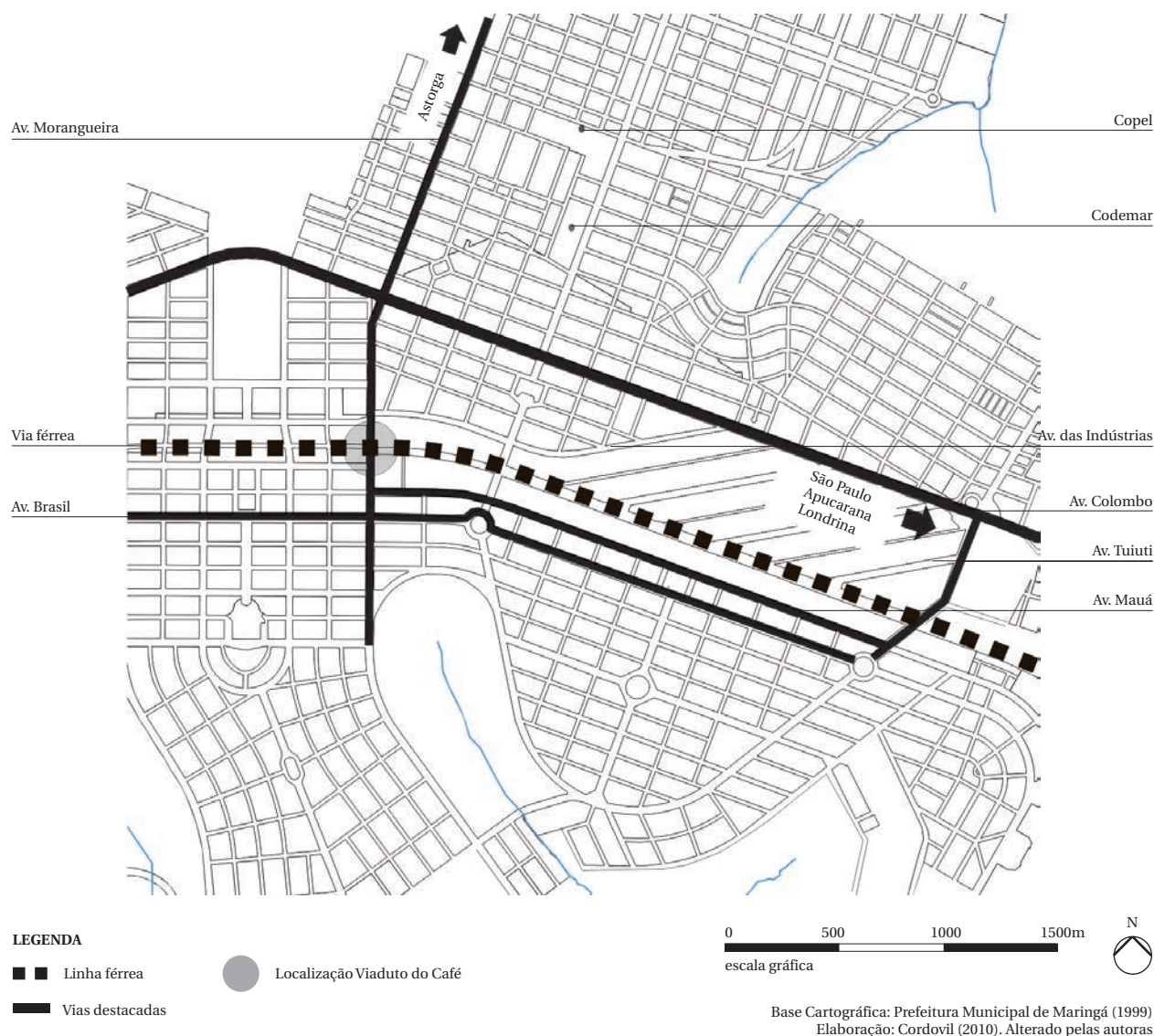


FIGURA 20

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

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

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

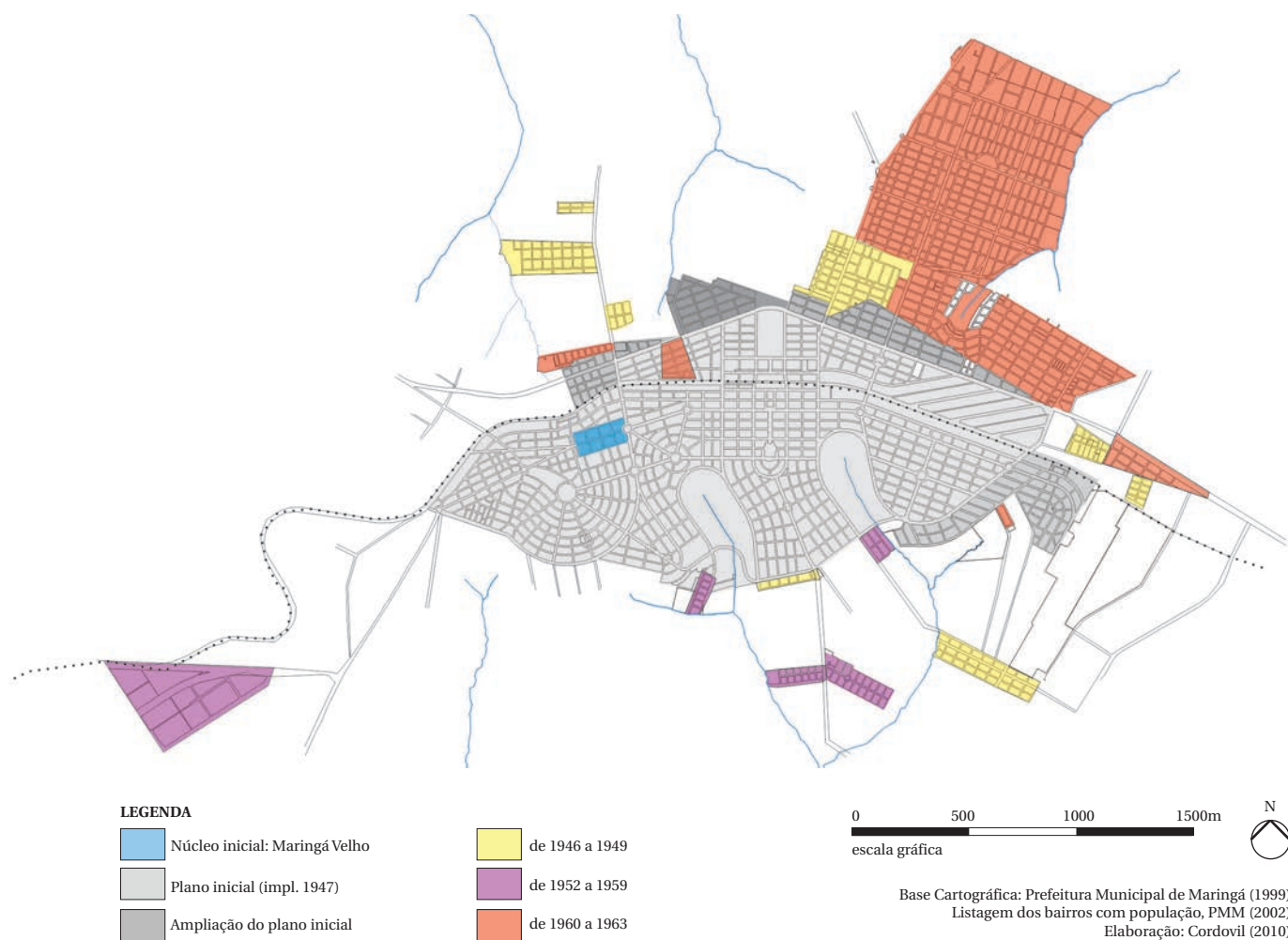


FIGURA 21
Evolução dos loteamentos
aprovados até 1963 em
Maringá.

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

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



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



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

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

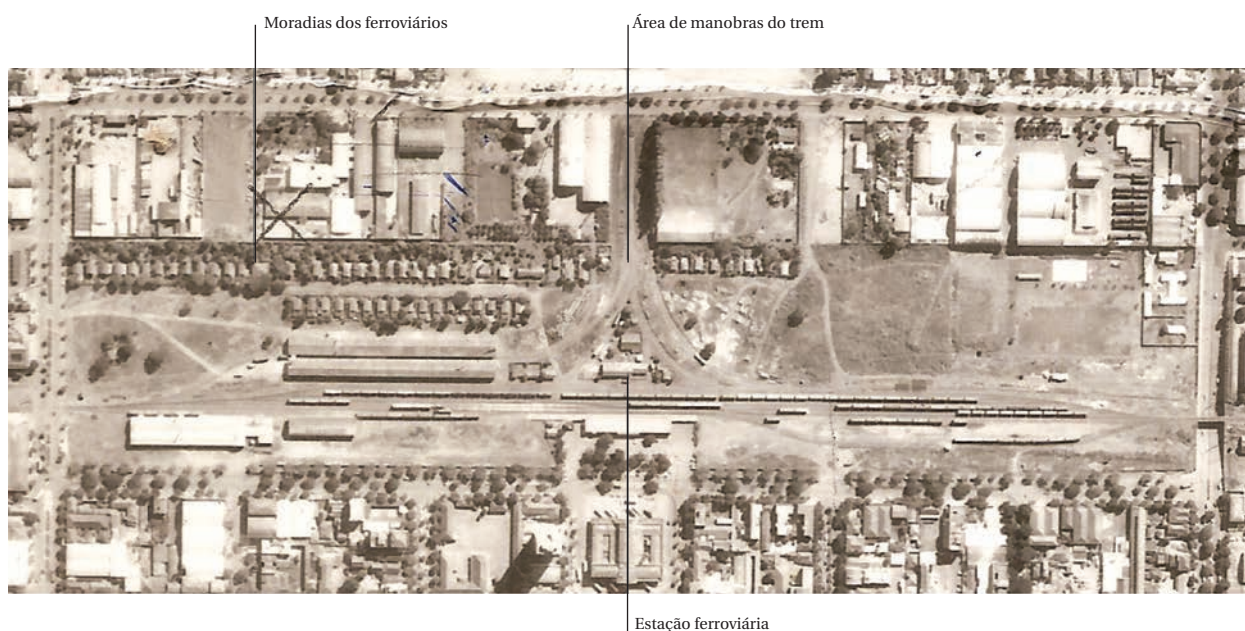


FIGURA 24
Pátio de manobras e
estação ferroviária na
década de 1980.

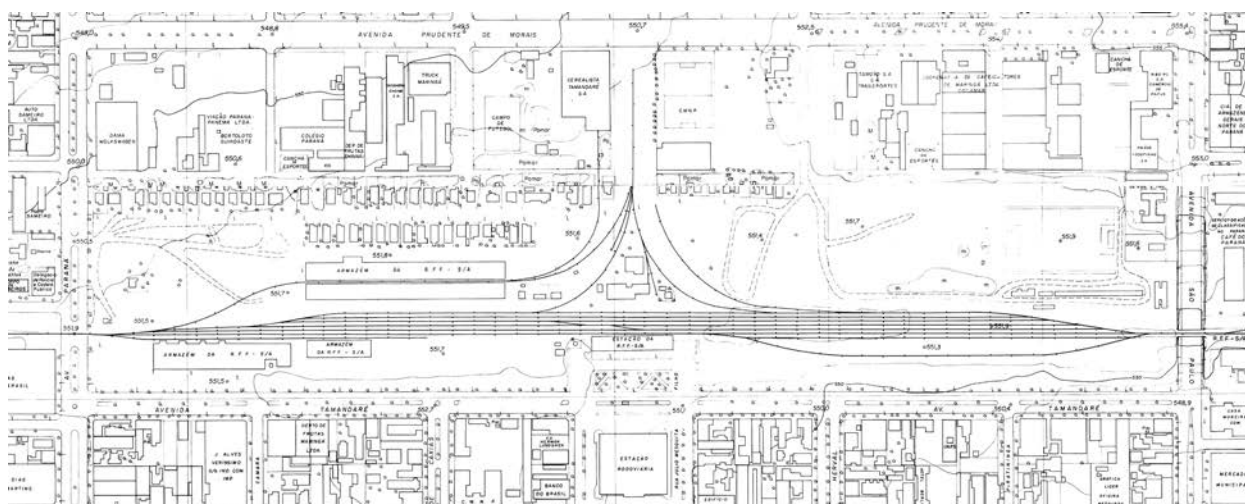


FIGURA 25
Pátio de manobras
e estação ferroviária
no levantamento
planialtimétrico
de 1977.



FIGURA 26

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

No início da década de 1980, a área do pátio de manobras e a estação ferroviária ainda se instalavam em um grande espaço na área central, que compreendia 206.600 m². O entorno do pátio de manobras era caracterizado por uma ocupação de baixo gabarito e densidade, sendo que, na porção norte e leste, havia barracões industriais e, ao sul, pequenos comércios e serviços.

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

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

Notas

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fontes das imagens e tabela

FIGURA 1 CMNP (1977).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referências bibliográficas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REIS, O. **A história em conta-gotas**. 1947-2004. Maringá. 2. ed. Maringá: Gráfica Primavera, 2007.

ROBLES, Pe. O. **A igreja que brotou da mata**. Os cinquenta anos da diocese de Maringá. Maringá: Dentalpress, 2007.

SANTOS, M. O.; GONÇALVES, J. H. R.; MACEDO, O. L.C. Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz: importância histórica e arquitetônica para Maringá, PR. *In: ENCONTRO TECNOLÓGICO DE ENGENHARIA CIVIL E ARQUITETURA*, VI, 2007, Maringá. **Anais [...]**. Maringá: UEM, 2007. 1 CD-ROM.

SCHAFFRATH, M. dos A. S. A Escola Normal em Maringá-PR: o ensino público como projeto político. *In: LOMBARDI, J. C.; SAVIANI, D.; NASCIMENTO, M. I. M. Navegando pela história da educação brasileira*. Campinas: Graf. FE: HISTEDBR, 2006.

STEINKE, R. Z. **Ruas curvas versus ruas retas**: na história das cidades, três projetos do Eng. Jorge de Macedo Vieira. 2002. 292f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2002.

TOMAZI, N. D. **Certeza de lucro e direito de propriedade**: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná. 1989. 254 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca, 1989.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo da Biblioteca Central**. 2017.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo do Museu da Bacia do Paraná**. 2017.

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

VERRI JUNIOR, A. O arquiteto Bellucci e alguns marcos arquitetônicos na história de Maringá. *In: SZMRECSÁNYI, M. I.; ZANI, A. C. Arquitetura e cidade no Norte do Paraná*. São Paulo: FAUUSP/UEL, 2003.

VIEIRA, J. de M. **Jorge de Macedo Vieira**: [Entrevista concedida à] Equipe do Serviço de Recursos Audiovisuais da Secretaria da Educação e Cultura de Maringá. Maringá: Prefeitura do Município, 1971. 1 cassete sonoro. [23 out. 1971].