



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

O Projeto Ágora de Niemeyer: propostas modernas para a primeira reformulação da área central do plano inicial de Maringá, Paraná

Ágora project of Niemeyer: modern proposals to the first reformulation of the central area from the original plan of Maringá, Paraná

Proyecto Ágora de Niemeyer: propuestas modernas para la primera reformulación del área central del plan inicial de Maringá, Paraná

FERREIRA, Jeanne Christine Versari (1);

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza (2)

(1) Graduanda, Universidade Estadual de Maringá UEM, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Maringá, PR, Brasil; e-mail: jeanneverari@gmail.com

(2) Professora Doutora, Universidade Estadual de Maringá, UEM, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Maringá, PR, Brasil; e-mail: fabiolacordovil@gmail.com

O Projeto Ágora de Niemeyer: propostas modernas para a primeira reformulação da área central do plano inicial de Maringá, Paraná

Ágora project of Niemeyer: modern proposals to the first reformulation of the central area from the original plan of Maringá, Paraná

Proyecto Ágora de Niemeyer: propuestas modernas para la primera reformulación del área central del plan inicial de Maringá, Paraná

RESUMO

O plano inicial de Maringá foi elaborado em meados da década de 1940, pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, em um território sem ocupação urbana anterior e localizado no noroeste do Paraná. A área ocupada pelo pátio de manobras da ferrovia e sua estação, assim como outros elementos do plano, foi concebida a partir de referências teóricas e urbanísticas que preconizavam a cidade moderna. Em 1985, alegando-se a intensificação dos fluxos devido à densificação da porção norte, além do plano, o poder público municipal solicitou ao arquiteto Oscar Niemeyer a reestruturação da área central. Analisamos a primeira reformulação do plano moderno nas duas propostas do Projeto Ágora de Niemeyer. Os projetos reiteravam a ideia de paisagem moderna presente desde o plano inicial.

PALAVRAS-CHAVE: Projeto Ágora, plano moderno, Oscar Niemeyer, Maringá, paisagem moderna

ABSTRACT

The initial plan of Maringá was developed in the mid-1940s, by the engineer Jorge de Macedo Vieira, in a territory without previous urban settlement and located in the northwest of Paraná. The area occupied by the railroad switching yard and his station, as well as other elements of the plan, was conceived from theoretical references and urban who advocated a modern city. In 1985, claiming the increased flows due to the densification of the northern portion, beyond the plan, the municipal government requested the architect Oscar Niemeyer to restructure the central area. We analyze the first reformulation of the modern plan on the two proposals of Niemeyer's Ágora Project. The projects reiterated the idea of this modern landscape since the original plan.

KEY-WORDS: Ágora Project, modern plan, Oscar Niemeyer, Maringá, modern landscape

RESUMEN

El plan inicial de Maringá fue elaborado a mediados de 1940, por el ingeniero Jorge Macedo Vieira, en un territorio sin ocupación urbana anterior y localizado en el noroeste de Paraná. El área ocupada por las maniobras del ferrocarril y su estación, así como otros elementos de la área del plan fue diseñado partir de referencias teóricas y urbanísticas que defienden la ciudad moderna. En 1985, citando la intensificación de los flujos debido a la densificación de la zona norte, allá del plan, el gobierno municipal solicitó al arquitecto Oscar Niemeyer la reestructuración de la zona central. Analizamos la primera reformulación de el plan moderno en las dos propuestas del Proyecto Ágora de Niemeyer. El proyectos reiteraban la idea de la paisaje moderna presente desde el plan inicial.

PALABRAS-CLAVE: Proyecto Ágora, plan moderno, Oscar Niemeyer, Maringá, paisaje moderna

1 INTRODUÇÃO

Analisamos as duas propostas do Projeto Ágora, de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, para a primeira reformulação do plano inicial de Maringá, localizada no noroeste do Paraná. A primeira proposta foi divulgada em 1985 e a segunda em 1991. Depois de cerca de quarenta anos de implantação do plano moderno, elaborado pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira, a municipalidade solicitou o projeto para reestruturação da área central, tendo em vista a progressiva expansão urbana em direção à porção norte, além do plano, e a substituição da antiga função exercida pelo pátio de manobras da ferrovia e sua estação.

Maringá, assim como outras cidades da região, surgiu como polo modernizador e de desenvolvimento de uma extensa área agrícola que substituiu a mata atlântica e foi explorada por empresas privadas. A Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP, proprietária de 515 mil alqueires no norte do Paraná, implantou a cidade como centro de escoamento de safras realizado por um eixo rodoferroviário.

Na proposta de Vieira, a ferrovia e o seu pátio de manobras constituíram-se em elementos determinantes para a elaboração do plano inicial. Foi, portanto, a partir da definitiva demarcação da via férrea que o projeto foi definido. A ferrovia ocupava um local de destaque e figurou, durante mais de quatro décadas, como elemento estruturador do plano inicial. Era, segundo as referências teóricas e urbanísticas do autor do projeto, a porta de entrada, o local de chegada e o ponto de partida de uma cidade implantada *ex novo* no noroeste do Paraná.

Embora tenham surgido como determinantes no plano de Vieira, o pátio de manobras e a estação ferroviária passaram a se constituir obstáculos ao fluxo de pessoas e veículos, no sentido norte e sul. Esse fato intensificou-se a partir da década de 1970, em consequência da rápida expansão urbana decorrente, em parte, do grande êxodo rural verificado no período.

Em meados da década de 1980, a municipalidade encomendou o projeto para reformulação da área central ao arquiteto Oscar Niemeyer. Foi a primeira e mais significativa proposta de modificação do plano moderno de Jorge de Macedo Vieira. Niemeyer propõe uma nova paisagem para a cidade nos dois projetos.

Estudamos a importância da estação ferroviária para o plano moderno de Maringá e as referências do autor para formulação do plano inicial. Além disso destacamos as composições arquitetônicas e urbanísticas das propostas de Niemeyer, ressaltando a busca do incessantemente novo para a cidade de Maringá, refletidas nos seus projetos modernos, tanto no plano inicial quanto na primeira reformulação dele.

2 O PLANO INICIAL E O PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA

O plano inicial de Maringá foi elaborado pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira em meados de 1940. O autor incorporou diversas referências teóricas e urbanísticas que preconizavam a cidade moderna. Vários pesquisadores já abordaram tais referências em investigações que apontaram as inúmeras aproximações que Vieira estabelece com propostas e concepções existentes na Europa e nos Estados Unidos. Entre os estudos sobre o plano inicial de Maringá, destacamos a seguinte afirmação:

De fato, tratava-se de um plano urbanístico moderno, ainda que não filiado à doutrina da Carta de Atenas, mas incorporando elementos de diversas concepções e propostas, mesclando os ideários urbanísticos de Howard, Unwin, Hegemann e Brunner, cujos livros principais faziam parte da biblioteca de Vieira e onde

observamos inúmeras marginálias indicando sua atenta leitura desses teóricos, mas que também eram profissionais marcados por uma visão pragmática. É assim que encontramos, no urbanismo de Jorge de Macedo Vieira, características excepcionais que destacam seu desenho urbano nos inúmeros projetos (ANDRADE e CORDOVIL, 2008, p.2).

Em linhas gerais, o plano urbanístico de Maringá possui, como diretrizes de implantação principais, o eixo da ferrovia e o eixo central que o corta transversalmente. O eixo da ferrovia foi traçado no sentido leste-oeste e conforma-se na parte mais alta e plana do sítio e, a partir dela, configuram-se as vias paralelas. No encontro dos eixos localizou-se a estação ferroviária.

O eixo central segue a mesma lógica do eixo da ferrovia, situando-se no espigão que divide os córregos Moscados e Cleópatra. Estes possuem a vegetação nativa preservada e abrigam dois parques (ver figura 1).

Figura 1: Plano de Maringá elaborado por Jorge de Macedo Vieira, em meados de 1940. Em amarelo, a linha férrea e o eixo central em vermelho.



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

No que se refere à localização da estação ferroviária, verificamos a relação evidente entre as recomendações de Raymond Unwin e o plano inicial de Maringá. Segundo Unwin (1909), 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, além de localizar-se no eixo central transversal à via férrea, possuía acesso viário retilíneo à praça da igreja matriz e aos edifícios públicos.

Há duas propostas de anteprojeto para a cidade de Maringá que possuem poucas diferenças entre si e apontam basicamente para a modificação do traçado ao norte e do sistema viário de acesso aos parques, além do aumento do número de quadras, sugerindo uma maior densificação. Nas duas versões, o pátio de manobras e a estação ferroviária mantiveram-se no mesmo local, sendo que a área industrial sempre esteve diretamente ligada a eles. A proximidade da linha férrea e sua estrutura com as zonas destinadas às indústrias, localizadas a leste do plano, assim como a via que o limitava, proporcionava maior acessibilidade ao pátio de

manobras, facilitando o escoamento dos produtos e das safras agrícolas. O mesmo ocorria com a área destinada aos armazéns que se conformou em trechos ao longo da ferrovia.

Todavia, na segunda versão do plano inicial, defronte à estação há a inserção de uma praça. Unwin diz que tal praça deveria ser como uma espécie de sala de espera ao ar livre que não deveria ser a praça central, mas, entretanto, estar nos seus arredores. A melhor disposição seria a avenida central conduzindo à estação; e a sua praça diretamente ligada à praça onde se localizavam os edifícios públicos (Unwin, 1909). A importância da estação ferroviária é reiterada no plano inicial definitivo.

A partir da década de 1960 a ocupação urbana se intensificou pois, como aponta Grzeczorzyc (2000), Maringá teve um ritmo de urbanização mais acelerado em relação a outras cidades da região. A sua conformação como um núcleo regional detentor de serviços secundários e terciários, além da constituição viária, cujas ligações rodoviárias a outros centros urbanos facilitavam o escoamento da produção agrícola, incentivaram a migração populacional para a cidade, ainda que ela não possuísse infraestruturas suficientes para recebê-los.

Os novos loteamentos, carentes de infraestrutura e descaracterizados do traçado urbanístico original, ampliaram significativamente a malha urbana e localizaram-se, em sua maioria, na porção norte da área urbana. A partir desse adensamento ao norte da linha férrea, houve a necessidade de deslocamentos frequentes entre a área norte e a área central. Assim, já na década de 1970, a área do pátio de manobras, de aproximadamente 206.600m², tornava-se uma barreira para o fluxo entre o sul e o norte, resultando em muitos conflitos, já que havia apenas duas vias que ligavam essas duas áreas no centro (ver figura 2).

Figura 2: Maringá na década de 1970 com pátio de manobras da Rede Ferroviária S/A destacado em amarelo.



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Enfim, a cidade apresentava a necessidade de uma via que garantisse o trânsito fluído e rápido sem o impedimento frequente do trem passando pelo local mais movimentado. Essa situação agravou-se com o crescimento da cidade e a passagem no sentido norte-sul justificou a mudança do pátio de manobras no final da década de 1980 e a construção do túnel subterrâneo para a passagem da via férrea no início da década de 1990.

Apesar das ações para a transferência do pátio de manobras da ferrovia iniciarem-se em meados dos anos 1970¹, a primeira iniciativa concreta para a resolução dessas problemáticas ocorreu na gestão do prefeito Said Ferreira (1983-1988), no momento em que se iniciaram os contatos entre a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e o Ministério dos Transportes para resolver os conflitos de tráfego da cidade.

Para Grzegorzyc (2000), haveria apenas três possibilidades para resolver o conflito do trânsito urbano com o ferroviário: a primeira seria o rebaixamento da estrada de ferro; a segunda, sua manutenção na superfície com adoção de trincheiras ou viadutos; e a terceira, seu desvio, considerada a solução mais cara, uma vez que a topografia nas áreas não ocupadas era acidentada, além do custo das indenizações por desapropriações de terras.

Para a reestruturação da área central de Maringá, a Lei nº1934/85 do município criou a Urbamar – Urbanização de Maringá S/A, uma sociedade de economia mista que tinha “como única finalidade viabilizar a remoção e transferência do complexo ferroviário” (MARINGÁ, 1985, p.1). Para a concepção do projeto, a Urbamar contratou um arquiteto renomado, com o objetivo de atrair interesses econômicos e chamar a atenção para Maringá, utilizando-se do planejamento estratégico para reforçar o *marketing* urbano. A imagem divulgada pela gestão municipal procurava fortificar a ideia de modernidade que seria imposta por meio de um projeto para a área central, o qual possibilitaria o progresso e o desenvolvimento econômico da cidade (GRZECORZYC, 2000, p. 79). Era comum nos jornais da época a seguinte notícia:

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

3 AS DUAS VERSÕES DO PROJETO ÁGORA

A primeira proposta de Niemeyer foi apresentada no ano de 1986. O projeto se desenvolveu na gleba pertencente à Rede Ferroviária Federal S/A que continha o pátio de manobras e a estação ferroviária. Estes já haviam sido transferidos para outra porção do município. Os objetivos principais da proposta eram o rebaixamento da linha férrea, assim como colocar o município em evidência por meio de um conjunto monumental para a escala da cidade, retomando ideias que conceberam paisagens modernas presentes desde o plano inicial. Para isso, contratou-se um arquiteto com repertório projetual reconhecido mundialmente, defensor do ideário moderno e criador das grandes obras em Brasília.

O arranjo urbano proposto por Niemeyer foi questionado pela sua grandiosidade e desconexão com a realidade da cidade (Andrade; Cordovil, 2008). Nessa perspectiva, foram solicitadas algumas modificações que resultaram em outra versão do projeto para reestruturação do centro de Maringá, no ano de 1991, na gestão de Ricardo Barros (1989-1992). Na modificação de 1991, as três glebas, antes pertencentes às instalações ferroviárias, foram modificadas, sendo diminuídas com a abertura de uma via, a Avenida João Paulino, possibilitando a venda dos lotes lindeiros às quadras existentes junto à Avenida Prudente de Moraes, paralela à nova

¹ O prefeito Silvio Barros (1973-1977) iniciou as negociações com a Rede Ferroviária Federal S/A e desapropriou área para instalação da estação de transbordo da Binacional Itaipu (Cordovil, 2010). Ao doar o terreno, a municipalidade assegurou o retorno da área para o município, quando do término das obras da usina, com todas as benfeitorias implantadas, o que possibilitou a transferência do pátio de manobras existente na zona central.

via.

Em ambas as versões, Niemeyer propôs um espaço monumental, denominado “Ágora”² que teria seu espaço definido por meio da disposição das obras arquitetônicas.

A partir dessa denominação, os meios de comunicação apropriaram-se desse vocábulo para veicular o Projeto Ágora como estratégia de *marketing* urbano, com o objetivo de atrair investimentos privados para a cidade.

Para completar o charme, a grande praça terá o nome de “Ágora”, como a famosa “Ágora” dos gregos, com detalhes inspirados nas praças renascentistas, como a de São Marcos em Veneza. [...] Entendendo que uma obra de tal porte deveria ser feita com olhos no futuro, o prefeito Said Ferreira não quis partir para coisa pequena. Chamou logo o mais famoso arquiteto do Brasil, Niemeyer, e encomendou o projeto ousado. [...] Quem sair hoje de Maringá e só voltar depois que a “Ágora” estiver pronta, vai encontrar uma nova cidade. (Revista Tradição, abr 1987, p. 16).

Serão investigados a seguir os dois projetos propostos por Niemeyer identificando alguns elementos compositivos que compuseram as propostas.

Primeira versão - 1986

A primeira transformação significativa no plano original de Maringá foi proposta em 1986 e modificava sobremaneira a área central que continha o pátio de manobras da ferrovia, a linha férrea e a estação ferroviária. Os jornais e as revistas de circulação da época anunciaram o grande projeto que seria executado: “Arrojo de 600 mil m² – O bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá” (Revista Pois É, jul 1986, p.45).

Nessa perspectiva, o Projeto Ágora foi divulgado como um novo símbolo de progresso que permitiria a maior fluidez do tráfego no centro da cidade por meio da abertura de duas vias no sentido norte-sul e do rebaixamento da linha férrea. Era necessária a reformulação do sistema viário para diminuir os problemas de fluxos entre a região norte que se adensou e a área central do município. Conforme depoimento de Niemeyer para a Revista Tradição de abril de 1987:

Nossa preocupação [...] ao projetar essa grandiosa área no centro de Maringá, foi, antes de tudo, criar um novo espaço verde, humanizando, fazendo a cidade respirar melhor. Daí nossa idéia de evitar muitos prédios altos, projetando-os em grupos isolados, a contrastar com o gabarito menor, que deverá caracterizar o conjunto. E como o empreendimento representa obra vultosa, procuramos dar aos seus diversos setores o nível de conforto que se impunha. Assim os apartamentos serão servidos de jardins, estacionamento, playground, piscinas; as lojas abrindo para as ruas e praças, onde passarão diariamente milhares de pessoas curiosas de seus complementos urbanísticos: hotéis, escritórios, cafés, bares, restaurantes, cinemas, inclusive um grande centro comercial. O resto é a arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres. (Revista Tradição, abr 1987, p.17).

Ressaltamos que, na frase acima, qual seja: “O resto é arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres”, Oscar Niemeyer justifica o modo em que concebe o espaço no Projeto Ágora. Nesse sentido, a versão inicial compõe-se de uma grande praça denominada “Ágora” que se desenvolve ao longo da gleba central antes ocupada pelas instalações ferroviárias, constituindo elementos arquitetônicos que delimitam esse espaço. O rebaixamento da linha férrea foi eleito como diretriz para resolver os problemas de tráfego, tornando-se uma das respostas para a

² “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).

resolução dos conflitos de fluxo no sentido norte-sul. Não havia a intenção de resguardar o legado da ferrovia e, por isso, a estação ferroviária não foi preservada e a criação do túnel para rebaixamento da linha parecia ser a melhor solução.

No projeto, há a predominância do eixo longitudinal por meio da disposição das lâminas comerciais, as quais delimitam o espaço público interior ao conjunto. Tal espacialidade limita-se ao perímetro definido pelos edifícios, sem relacionar-se com o entorno da praça. Possivelmente a intenção do arquiteto ao projetá-la era de implantar um novo espaço que não estivesse relacionado com os edifícios existentes na área, os quais eram antigos e degradados, principalmente na porção sul da gleba ferroviária.

A preservação do eixo horizontal propõe a unidade do conjunto, no momento em que, mesmo que a gleba pública seja interrompida pela abertura das duas vias, Av. Herval e Av. Duque de Caxias, há uma intenção de unificar as três partes por meio das ligações em nível para os pedestres e o rebaixamento das vias supracitadas. 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 (ver figura 3).

Figura 3: Implantação da primeira versão do Projeto Ágora em 1986

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



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

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 (ver figuras 4).

Figura 4 – Maquete eletrônica da primeira versão do Projeto Ágora em 1986



Fonte: Elaboração: Jeanne C. Versari Ferreira.

A imagem a seguir demonstra 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 (ver figura 5).

Figura 5 – Maquete eletrônica da primeira versão do Projeto Ágora em 1986



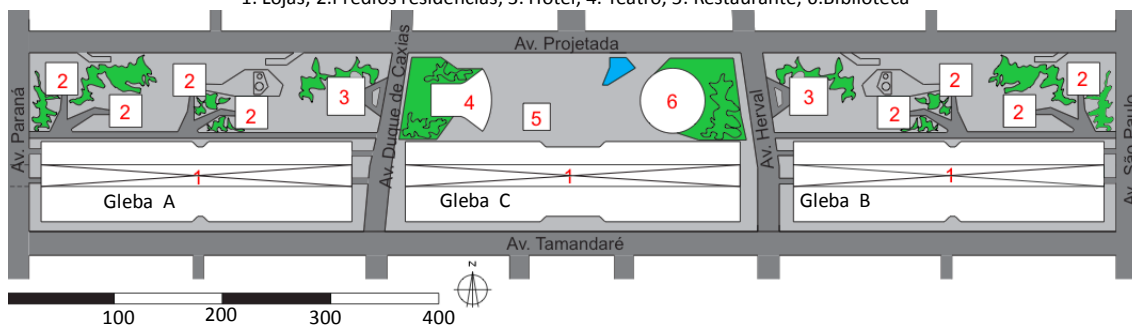
Fonte: Elaboração Jeanne C. Versari Ferreira.

Segunda versão - 1991

Após solicitações da prefeitura municipal, que justificava a impossibilidade de efetivação do projeto pela sua monumentalidade, Oscar Niemeyer enviou uma nova versão para a reestruturação da área central de Maringá. Com as vias Herval e Duque de Caxias já demarcadas no sentido norte-sul, sem o rebaixamento proposto inicialmente, assim como a abertura da Av. Projetada, paralela à área do projeto, foi necessária uma readequação dos usos e espaços da primeira versão. Na nova versão do conjunto proposto, diminuiu-se o tamanho da gleba em vinte por cento do tamanho original no momento em que a Avenida Projetada, atual Avenida João Paulino Vieira Filho, ocupou-se de 20 metros ao sul do perímetro da área das antigas instalações ferroviárias.

Aprovado como Plano Diretor “Projeto Ágora de Maringá”, por meio da Lei nº 3051/91, o projeto propunha o desenvolvimento das três glebas seccionadas pelas novas avenidas, porém não mais conectadas por uma grande “Ágora”, a qual se limitou apenas ao lote central. O espaço público proposto tornou-se contido e limitado à gleba central. A “Ágora” assumiu a escala do edifício, reduzida a uma imagem de praça comum para a cidade (ver figura 6).

Figura 6: Implantação da segunda versão do Projeto Ágora em 1991
 1. Lojas; 2. Prédios residências; 3. Hotel; 4. Teatro; 5. Restaurante; 6. Biblioteca



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

O número de edificações públicas na praça central aumentou em relação à primeira proposta com a implantação de um teatro, um restaurante e uma biblioteca (ver figura 7). Entretanto, o “Plano Diretor Projeto Ágora de Maringá” (1991 *apud* Grzeczorczyk, 2000) define que: “A realização das Glebas A e B e a parte comercial da Gleba C será por conta dos Empreendedores

Privados da Região. Seus projetos devem se enquadrar nas projeções e áreas estabelecidas no projeto urbanístico”. Então, o espaço público fica limitado à praça central, sendo as glebas laterais oferecidas à iniciativa privada.

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



Fonte: Acervo dos autores

Como pode ser observado, diferentemente do proposto no primeiro projeto, a segunda versão incorpora as duas novas vias como protagonistas da composição pois, como já tinham sido demarcadas, tornaram o espaço público central, a “Ágora”, estritamente limitada. Assim como a abertura das vias, o rebaixamento da linha férrea teve um papel principal na configuração do conjunto arquitetônico. A constituição de uma abertura na laje de cobertura, assim como de vitrines nos centros comerciais e a passagem do trem em vala ao invés de em túnel, proporcionaria a retomada da imagem da ferrovia como lembrança do imaginário das pessoas.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As referências teóricas e urbanísticas de cidade moderna estão presentes na concepção do plano de Jorge de Macedo Vieira. Evidenciamos que a definitiva demarcação da via férrea foi determinante para a elaboração da proposta do engenheiro, na qual o pátio de manobras e a estação ferroviária constituíram-se em elementos estruturadores da configuração urbana.

No entanto, a expansão urbana para o norte, iniciada a partir da década de 1960, bem como a obsolescência do papel da ferrovia, levou à necessidade de reestruturar pela primeira vez o plano moderno de Vieira. Assim, a municipalidade contratou o renomado arquiteto Oscar Niemeyer para a reformulação do pátio de manobras em meados da década de 1980. Em 1985, a primeira proposta foi apresentada e a paisagem moderna foi veiculada em vários meios de comunicação.

A primeira versão de Niemeyer propunha um espaço grandioso, monumental, que estava distante da escala espacial da cidade. Nesse sentido, havia empecilhos para que o projeto fosse implantado perante o contexto econômico da cidade, já que não haviam recursos suficientes para realizá-lo.

A impossibilidade financeira de iniciar as obras do primeiro projeto, em conjunto com o anseio pela liberação do tráfego no centro da cidade, resultou no alargamento da Avenida Projetada (Av. João Paulino Vieira Filho) e a consequente venda dos lotes que a margeavam. Esses recursos adquiridos foram utilizados para a abertura das avenidas norte-sul, quais sejam: a Duque de Caxias e a Herval, aliviando parcialmente o tráfego intenso.

Nesse sentido, em 1991, com as avenidas já estabelecidas, o novo poder executivo municipal,

interessado em atribuir uma grandiosa obra para o mandato, solicitou um novo projeto ao mesmo arquiteto. A intenção política foi a de não cessar o *marketing* urbano, reiterando a paisagem moderna, buscando uma nova adequação à realidade da cidade. Para isso, a “Ágora”, a praça pública, foi reduzida ao lote central e as porções laterais foram oferecidas à iniciativa privada. Nessa perspectiva há, então, o início de uma privatização do espaço coletivo, visando a valorização imobiliária da área. Por meio das análises, percebemos a desconfiguração da praça que deu origem ao nome do projeto, a “Ágora”.

O fato resultou em uma posterior alteração radical do projeto de Niemeyer em 1993, transformando a “Ágora” em “Novo Centro”, com a proposta de loteamento tradicional nas glebas laterais aliado ao aumento dos coeficientes de aproveitamento. Nesse momento a figura do arquiteto como atuante no espaço urbano desapareceu, dando lugar aos anseios dos agentes imobiliários influentes na cidade. Somente o rebaixamento da linha férrea, alteração viária proposta pelo arquiteto, foi executada através da troca por lotes de uma das glebas. Esse fato deixa evidente que o objetivo principal da reestruturação da área central, para o poder público, era viabilizar o fluxo de transportes individuais entre o norte e o sul da cidade.

Ambas as propostas de Niemeyer para a área central de Maringá dispunham espaços contidos e desvinculados com o entorno. Apesar disso, o entendimento de ambas as versões do projeto são essenciais para o conhecimento da reestruturação urbana idealizada pelo arquiteto, assim como das paisagens modernas propostas que, se tivessem sido implantadas, dariam uma característica diversa ao centro urbano. A escala monumental do Projeto Ágora trazia novamente a paisagem moderna para Maringá, como uma continuidade do ideário moderno influente na concepção do plano inicial da cidade. Nesse sentido, o levantamento e o entendimento das primeiras propostas para a reestruturação da área central são importantes para elucidar as ideias que circularam na história urbana de Maringá, mesmo que não executadas.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos o apoio da instituição financiadora CNPq-FA-UEM: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Fundação Araucária e Universidade Estadual de Maringá pelas contribuições e recursos concedidos ao longo da pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. [En línea] Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (53). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-53.htm>>. [Acesso em: 10 de fev., 2010].
- CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 – 1982**, 2010, 636f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- GRZECORCZYC, Vanderlei. **Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei nº 1.934, de 10 de outubro de 1985. **Lex**: cria uma sociedade de economia mista, denominada Urbanização de Maringá S/A...
- REVISTA POIS É, **Arrojo de 600 mil m²**. Maringá, nº1, ano 1, jul 1986.



III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva
São Paulo, 2014

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

TACLA, Zake. O livro da arte de construir. São Paulo: Unipress, 1984.

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