A AVENTURA PLANEJADA

engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR
1947 - 1982

**A Aventura Planejada:
engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR
1947 a 1982**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos - Universidade de São Paulo, na área de concentração Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor

Doutoranda

Fabíola Castelo de Souza Cordovil

Orientador

Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de Andrade

Apoio

Universidade Estadual de Maringá

Fundação Araucária

Fundo Paraná/SETI

Governo do Estado do Paraná

EESC-USP

São Carlos, setembro de 2010

Foto da capa: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Ficha catalográfica preparada pela Seção de Tratamento
da Informação do Serviço de Biblioteca – EESC/USP

C796a

Cordovil, Fabíola Castelo de Souza

A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 a 1982 / Fabíola Castelo de Souza Cordovil ; orientador Carlos Roberto Monteiro de Andrade. -- São Carlos, 2010.

Tese (Doutorado-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) -- Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2010.

1. Cidade nova. 2. Urbanismo. 3. Construção da cidade. 4. Maringá. 5. Planejamento urbano. I. Título.

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: Arquiteto e Urbanista **FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL**.

Tese defendida e julgada em 08/09/2010 perante a Comissão Julgadora:

Prof. Dr. **CARLOS ROBERTO MONTEIRO DE ANDRADE** – (Orientador)
(Escola de Engenharia de São Carlos/USP) aprovada

Prof^a. Associada **SARAH FELDMAN**
(Escola de Engenharia de São Carlos/USP) aprovada

Prof^a. Dr^a. **EULÁLIA PORTELA NEGRELOS**
(Escola de Engenharia de São Carlos/USP) aprovada

Prof. Dr. **REGINALDO BENEDITO DIAS**
(Universidade Estadual de Maringá/UEM) aprovado

Prof^a. Titular **VIRGÍNIA PITTA PONTUAL**
(Universidade Federal de Pernambuco/UFPE) aprovada

Prof. Titular **RENATO LUIZ SOBRAL ANELLI**
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo

Prof. Titular **GERALDO ROBERTO MARTINS DA COSTA**
Presidente da Comissão da Pós-Graduação da EESC

Para *Dorise e Fábio*, meus pais,
e para *Arthur e Isa Doris*, meus sobrinhos.

*Os engenheiros, autênticos pioneiros
desbravadores, são sempre os primeiros a
chegar.*

CMNP, Vídeo sobre Maringá, década de 1950.

*Chamava-se Genésio. Era um nordestino claro, de
olhos azuis e cabelos louros. Magro, meão de
altura, pobremente vestido, trajava calças de brim
e camisa de algodão. Bem falante, de riso fácil,
quando sorria mostrava uma fileira de dentes
alvos.*

*Chegara ao Norte do Paraná como tantos outros,
na esperança de uma vida melhor.*

Galdino Andrade, Poeira Vermelha, 1977.

Avenida Brasil no início da década de 1960 (Arquivo pessoal de José Aparecido Borges). Retirado de <http://blogdodepaula.blogspot.com/> em 19/02/2009.

AGRADECIMENTOS

Considero os agradecimentos o momento de relembrar a trajetória de um trabalho que foi realizado coletivamente ao longo de cinco anos. No início desta jornada, o caminho apresentou-se como uma estrada a ser construída, por vezes por terrenos sinuosos e arriscados. Porém a cada passo os desafios transformavam-se em questões fascinantes. Devo isso aos diversos colaboradores e amigos que se juntaram a mim nessa caminhada e me ajudaram a construir a estrada.

Além da contribuição de profissionais e órgãos que disponibilizaram informações e materiais fundamentais para responder às questões desta tese, agradeço o apoio dos preciosos interlocutores e a cooperação de vários pesquisadores. Não poderia deixar de mencionar o carinho de minha família e de meus amigos, suas palavras de incentivo e seus olhares confiantes que me acalmaram e encorajaram.

Ao meu orientador, prof. Carlos Roberto Monteiro de Andrade, que, mais do que orientar esta pesquisa, me apresentou um mundo desconhecido, cheio de cidades novas e antigas, e me ensinou algo inestimável: um modo especial de olhar o mundo e o fascínio em perder-me por ele.

Ao prof. Horacio Capel, que me recebeu com tanta atenção em Barcelona, pelas indicações de leituras, pela ajuda na estruturação desta tese e pelas considerações acerca dos meus textos. Agradeço-lhe também por me integrar ao Grupo Geocrítica e me fazer sentir em casa num velho mundo cheio de surpresas encantadoras.

Ao prof. Reginaldo Benedito Dias, pelas longas conversas que muito colaboraram para a elaboração deste trabalho. Pelas suas intervenções na banca de qualificação e pelo seu desprendimento diante dos seus materiais, dos seus contatos e dos seus conhecimentos. E, principalmente, pela sua generosidade, pelo apoio e incentivo que tornaram essa caminhada menos solitária.

À prof^a. Sarah Feldman, pelas suas aulas instigantes, que possibilitaram reflexões importantes e muito contribuíram para esta pesquisa, pela sua presteza em atender-me e por sua colaboração na banca de qualificação.

Aos profissionais que cederam o seu tempo para as nossas longas entrevistas: engenheiro-arquiteto Carlos Alcântara Rosa e sua filha Sra. Jussara Olivo Rosa Perin, engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho, Sra. Terezinha Hatschbach de Aquino (viúva do eng. Lauro de Aquino), Sr. Ivo Geronazzo Júnior (filho do eng. Ivo Geronazzo), engenheiro Antonio Almir dos Santos, engenheiro Maurício Impelizeri Pinto de Moura, engenheiro Luiz Tutomo Icizuka, arquiteto José Vicente Alves do

Socorro, economista José Aparecido Sforzi, engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasprovicz, engenheiro Domingos Bertoneiro, bacharel em direito Mauro Carvalho Duarte, bacharel em direito Walber Souza Guimarães, engenheiro Antonio Roberto Zamberlan, engenheiro Leonel Idan Galacini, arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, socióloga Sandra Feres, professora Maria Albani Pereira de Souza e arquiteto Claudinei Vecchi. Também à Sra. Lauri da Costa, que prontamente respondeu às perguntas sobre o seu pai, o engenheiro Romeu Paulo da Costa.

Ao historiador João Laércio Lopes Leal, da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá, por ajudar a encontrar as fontes para esta pesquisa e pelas entrevistas concedidas. Agradeço ainda ao João Roberto, pela paciência em reproduzir todos os materiais solicitados e à Sra. Elisabeth da Silva Souza Dourado.

Ao João Batista da Silva, técnico em assuntos culturais do Museu da Bacia do Paraná, por disponibilizar as fotos do acervo e outras fontes importantes, além de sua sempre cordial atenção.

Ao Sr. Canísio Miguel Morch, da Divisão de Documentação Paranaense, da Biblioteca Pública do Paraná, por ter facilitado o acesso aos materiais pesquisados em Curitiba.

Ao Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo, por haver disponibilizado o acervo em consignação de Jorge de Macedo Vieira.

Ao jornal *Diário do Norte do Paraná*, por permitir a consulta ao seu arquivo, especialmente ao Sr. Rui da Costa Silva.

Às bibliotecárias da Biblioteca Municipal de Maringá e da Biblioteca Central da UEM, pela disposição em encontrar os materiais solicitados.

Aos pesquisadores que foram interlocutores fundamentais para a construção desta tese desde a sua formulação em projeto de pesquisa, seja pela leitura dos seus textos, seja pelas conversas pacientes: Reginaldo Benedito Dias, Ana Lúcia Rodrigues, Celene Tonella, Carla Almeida, José Henrique Rollo Gonçalves, Marisa Emmer, Angela Endlich, Marivânia Conceição de Araújo, Aníbal Verri Júnior, Gérson da Silva, Simone da Costa Pereira Dourado e César Miranda Mendes. À prof^a Ana Lúcia agradeço o apoio do Observatório das Metrópoles – Região Metropolitana de Maringá.

À minha orientadora do mestrado e amiga prof^a. Margareth de Castro Afeche Pimenta, que me encorajou a alçar voos mais altos e por acreditar tanto em minha capacidade.

Aos arquitetos Aníbal Verri Júnior e Tânia Galvão Verri, por terem contatado o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, cedido gentilmente sua casa e seu tempo para

nossa entrevista, proporcionando um belo cenário para uma gratificante, inesquecível e longa conversa.

Ao Sr. Antonio Augusto de Assis, por me haver concedido o privilégio de revisar esta tese.

Aos funcionários do Programa de Capacitação Docente da UEM, Michelle, Antonio e Marina, pela atenção e por terem respondido pacientemente às minhas inúmeras dúvidas em relação aos trâmites burocráticos institucionais. E aos funcionários do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC/USP, pela atenção e gentileza.

Aos queridos amigos e colegas do Grupo Urbis: Maristela Janjulio, Lucas Cestaro, Thais Cruz, Luisa Videsot, George Dantas, Renata Cabral, Sales Trajano, Luciana Schenk, Cecília Lucchese e, também, à Michelly Ramos. Agradeço pelas contribuições nas reuniões e por tantas conversas descontraídas, informais e alegres. Ao George agradeço especialmente o seu auxílio no momento da qualificação. E à Valéria Garcia pelo seu apoio no início desta jornada.

Aos pesquisadores do Grupo Geocrítica, Mirian Zaar, Vicens Casals, Jerónimo Bouza, Gerard Jordi, Mercedes Arroyo, Clécio Azevedo, Luciana Pinto, Renata Marquez, Quim Bonastra e Pedro Fraile. E ainda, em Barcelona, agradeço a agradável companhia dos amigos José Luiz Lopes, Cibele Lemke, Alexandre Suárez e Adriano Reis. À Daniella Favilla e a Antonio Gomez, agradeço a atenção dispensada e a acolhida.

Aos meus queridos tios Dalila e Edson Cordovil, por me haverem recebido com um carinho inestimável em seu lar em São Carlos ao longo desses cinco anos, e aos meus primos Sérgio Augusto, Luciana, Antonino Fábio, Gabriela e Paulo André, pelo apoio, paciência e infinita alegria. À prima Suanne Cordovil Defoort e à sua amorosa família, por terem feito de minha estada na França um momento encantador.

Aos amigos Yudi Sakane, Alex Venegas, Cláudia Ulbricht, Marcos Machado e Simone Martins, presentes nesta jornada, pelo incentivo e pelos momentos de descontração.

À minha linda família: Isa Nely, Dorise, Fábio Armando, Flávia, Isabella, Fábio Alberto, Jô, Arthur e Isa Doris, por tantas coisas que são impossíveis de expressar em poucas linhas.

Ao Centro de Tecnologia e ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá, pelo apoio.

À Fundação Araucária/SETI, que financiou parte desta pesquisa, e à Fundação Santander/Banespa, pela bolsa de estudos em Barcelona.

RESUMO

A aventura planejada: urbanismo e engenharia na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982.

A cidade de Maringá, localizada no noroeste do Paraná, faz parte de uma extensa área colonizada pela Companhia de Terras Norte do Paraná, que teve como sucessora a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Construída a partir de um plano urbanístico moderno, elaborado em meados da década de 1940, Maringá emergiu rapidamente em meio à mata.

A fundação da cidade ocorreu em 1947. Após a emancipação política, em 1951, iniciou-se a primeira administração municipal em dezembro de 1952. Em 1982, encerrou-se o mandato do sétimo prefeito. Em 35 anos, a cidade foi construída, tendo como ponto de partida e parâmetro para sua evolução o plano urbanístico moderno.

Esta tese divide-se em duas partes. A primeira denomina-se “A criação de Maringá: projeto e história” e constitui-se por dois capítulos. A segunda parte intitula-se “Construir e administrar: técnica e política na construção da cidade” e compõe-se de sete capítulos, sendo um para cada gestão estudada, de 1953 a 1982. Na primeira parte estudamos o contexto regional no qual se formou Maringá e analisamos o seu plano inicial. A segunda parte refere-se especificamente às realizações das administrações municipais. Divide-se em sete capítulos, abarcando as primeiras sete gestões. Em três décadas e meia reconstituímos o processo de construção da cidade e a constituição da cultura técnico-profissional municipal.

Verificamos o contexto da formulação do projeto inicial e sua importância na indicação das principais diretrizes para a implantação da cidade. Porém o nosso principal interesse foi estudar as gestões públicas e a formação da estrutura administrativa e do corpo técnico municipal, para compreender a institucionalização do planejamento da cidade. Analisamos o processo de construção urbana, desenvolvido em forma de ações públicas que formularam planos, obras públicas, redes de infraestrutura e legislações urbanísticas e edificações, as quais se refletiram na manutenção ou nas transformações das indicações existentes no projeto inicial. As modificações responderam às demandas que se apresentaram com o desenvolvimento urbano.

A expansão da cidade resultou em grandes espaços vazios na malha urbana, na qual os conjuntos habitacionais subsidiados com verbas federais foram implantados em áreas periféricas. Em 1979, com a estrutura administrativa consolidada, formularam-se as diretrizes viárias que tinham como objetivo estabelecer ligações com as ocupações urbanas desvinculadas das áreas consolidadas e expandir o perímetro da cidade.

Palavras-chave: cidade nova, urbanismo, construção da cidade, Maringá, planejamento urbano.

ABSTRACT

The planned adventure: urbanism and engineering in the construction of Maringá, PR, 1947 to 1982.

The city of Maringá, located in the northwest of Paraná, is part of an extensive area colonized by the “Companhia de Terras Norte do Paraná”, which had as successor the “Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná”. Built according to a modern urban plan, drafted in mid-1940's, Maringá quickly emerged amid the forest.

Its foundation occurred in 1947. After the political emancipation in 1951, the first municipal government started in December, 1952. In 1982 the mandate of the seventh mayor ended. In 35 years, the city was built, following the modern urban planning as a starting point and parameter for its evolution.

This thesis is divided into two parts. The first is called "A criação de Maringá: projeto e história" and it consists of two chapters. The second part is entitled "Construir e administrar: técnica e política na construção da cidade" and consists of seven chapters, one for each administration studied, from 1953 to 1982. In the first part we study the regional context in which Maringá was formed and we analyze its original plan. The second part refers specifically to the achievements of municipal administrations. It is divided into seven chapters, covering the first seven administrations. In three and a half decades, the process of building the city and the constitution of municipal technical and professional culture, were reconstituted.

We checked the context of formulating the initial design and its importance in determining the main guidelines for building the city. However, our main interest was to study the public administrations and the formation of administrative structure and of municipal staff, to understand the institutionalization of the city planning. We analyze the process of urban construction, developed in the form of public actions that have formulated plans, public works, infrastructure networks and urban and building laws, which reflected in the maintenance or transformation of existing information in the initial design. The changes responded to demands which appeared with urban development.

The expansion of the city has resulted in large empty spaces on the urban network, in which the public housing subsidized with federal funds were located in peripheral areas. In 1979, with administrative structure consolidated, roads guidelines were formulated aiming at establishing links with the urban occupations disconnected from consolidated areas and expanding the perimeter of the city.

Keywords: new city, urbanism, city construction, Maringá, urban planning.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
Primeiras indagações e construção do objeto de pesquisa	21
Nota sobre o título do trabalho	23
Hipóteses e objetivos	24
Capítulos	25
Procedimentos metodológicos	28
 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	
A colonização do norte do Paraná	32
O plano de Maringá	36
A construção da cidade	42
 PRIMEIRA PARTE – A CRIAÇÃO DE MARINGÁ: PROJETO E HISTÓRIA	
 CAPÍTULO 1. A colonização do Norte do Paraná	
1. Introdução	48
2. Breve panorama da formação da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná	52
3. Estruturação da rede urbana norte-paranaense	57
4. O papel da CTNP/CMNP	66
5. O plano inicial de Maringá	71
6. As primeiras construções: O Maringá Velho e a nova cidade	74
7. A fundação do município	77
 CAPÍTULO 2. O plano inicial de Maringá: concepções e transformações	80
1. A elaboração do plano	81
2. A formação urbanística de Jorge de Macedo Vieira	84
3. O plano inicial de Maringá: análise da concepção	93
3.1. <i>Os planos</i>	95
3.2. <i>Zoneamento</i>	108
4. A implantação	116
5. Cultura urbanística no plano de Maringá: referências	122
5.1. <i>A análise da cidade e a importância do sítio</i>	123
5.2. <i>Do regular e do irregular</i>	128
5.3. <i>O anel externo</i>	130

5.4. <i>As áreas verdes no plano de Maringá</i>	133
5.5. <i>Os parques no centro principal</i>	135
5.6. <i>Stein, Perry e a unidade de vizinhança</i>	140
5.6.1. <i>Centro principal: o centro cívico</i>	141
5.6.2. <i>Centros secundários</i>	145
5.7. <i>Sistema viário: hierarquização, forma e uso</i>	147
5.8. <i>As estações</i>	153

SEGUNDA PARTE - CONSTRUIR E ADMINISTRAR: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE

CAPÍTULO 1. A primeira gestão. Inocente Villanova Júnior (14.12.1952 a 14.12.1956)

1. Introdução	159
1.1. <i>A influência política da CMNP na condução da administração pública</i>	162
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	164
2.1. <i>A formação do corpo técnico: o primeiro engenheiro-arquiteto do município</i>	166
3. A construção da cidade	
3.1. <i>A construção da infraestrutura (o abastecimento de energia elétrica, a primeira emissora)</i>	169
3.2. <i>A construção de equipamentos e espaços públicos (o cemitério, a arborização urbana e o Horto Florestal)</i>	171
3.3. <i>A construção de edifícios públicos e privados (o Paço Municipal, a Prefeitura, a Câmara Municipal, o Fórum, o hotel da CMNP no centro cívico, as instituições de ensino, os primeiros hospitais, o estádio municipal, o Tiro de Guerra, o matadouro municipal, o aeroporto, as estações)</i>	173
4. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário	203
4.1. <i>O Código Tributário</i>	209

CAPÍTULO 2. A segunda gestão. Américo Dias Ferraz (15.12.1956 a 14.12.1960)

1. Introdução	214
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	216
2.1. <i>A Comissão de Melhoramentos</i>	219
2.2. <i>Arquitetos modernos em Maringá</i>	220
3. A construção da cidade	
3.1. <i>A construção da infraestrutura (a pavimentação, a abertura de poços semiartesianos, a precariedade do abastecimento de energia elétrica)</i>	221

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (<i>a fonte luminosa e a Praça Napoleão Moreira da Silva</i>)	229
3.3. A construção de edifícios públicos (<i>a estação rodoviária, o mercado municipal, escola e parque infantil, o hangar do aeroporto</i>)	236
4. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário	242
4.1. O Código de Posturas e Obras e o plano inicial	242
4.1.1. A composição da Lei nº 34/59	243
4.1.2. A Lei nº 34/59 e a expansão urbana	245
4.1.3. O zoneamento	246
4.1.3.1. A Zona Central	246
4.1.3.2. As zonas comerciais	251
4.2. O Código Tributário	255

CAPÍTULO 3. A terceira gestão. João Paulino Vieira Filho (15.12.1960 a 14.12.1964)

1. Introdução	259
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	262
2.1. A Associação dos Engenheiros de Maringá	270
3. A construção da cidade	
3.1. A construção da infraestrutura (<i>o abastecimento de energia elétrica, o abastecimento de água, a pavimentação, o Viaduto do Café</i>)	271
3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (<i>Praça Napoleão Moreira da Silva, o cemitério</i>)	283
3.3. A construção de edifícios públicos (<i>a estação rodoviária, a biblioteca municipal, o parque de exposições, o museu municipal, o estádio municipal, as escolas</i>)	286
4. A expansão da cidade	290
4.1. A verticalização	296
5. A habitação popular	297
6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário	300
6.1. O Código Tributário	301

VOLUME 2

CAPÍTULO 4. A quarta gestão – Luiz Moreira de Carvalho (15.12.1964 a 31.01.1969)

1. Introdução	303
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	305

3. A construção da cidade	
3.1. A construção da infraestrutura (<i>a pavimentação e a drenagem pluvial, o abastecimento de água, o abastecimento de energia elétrica, o sistema viário, os estacionamento</i> s)	315
3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (<i>as primeiras propostas para os bosques, o cemitério, as praças, a arborização pública</i>)	328
3.3. A construção de edifícios públicos (<i>o Paço Municipal, o Fórum, o estádio municipal, o matadouro municipal, o mercado municipal, as escolas</i>)	334
4. A expansão da cidade	341
5. A habitação popular	344
6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário	350
6.1. O primeiro plano diretor	354
6.1.1. As propostas físico-territoriais do plano diretor	359
6.2. O Código Tributário	366

CAPÍTULO 5. A quinta gestão – Adriano José Valente (01.02.1969 a 31.01.1973)

1. Introdução	368
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	369
2.1. O Eteplan	370
2.1.1. Os trabalhos do Eteplan	379
2.1.2. Convênio com Serfhou	389
3. A construção da cidade	
3.1. A construção da infraestrutura (<i>o abastecimento de água – a Codemar, a pavimentação, a drenagem urbana</i>)	390
3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (<i>o Parque do Ingá, as praças, o parque de exposições, os canteiros centrais, o cemitério municipal</i>)	396
3.3. A construção de edifícios públicos (<i>a universidade, o Paço Municipal, o estádio municipal, o Tiro de Guerra, as escolas, o mercado municipal, o hospital, a Catedral, a segurança</i>)	407
4. A expansão da cidade	422
4.1. As construções particulares	426
5. Conjuntos habitacionais	426
5.1. Verticalização	433
6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário	434
6.1. O Código Tributário	436

CAPÍTULO 6. A sexta gestão – Sílvia Magalhães Barros (01.02.1973 a 31.01.1977)

1. Introdução	438
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	439
3. A construção da cidade	
3.1. A construção da infraestrutura (<i>o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, a pavimentação, a drenagem urbana, o sistema viário, o aterro sanitário</i>)	444
3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (<i>as praças, os parques, o cemitério</i>)	459
3.3. A construção de edifícios públicos (<i>o Paço Municipal, o Fórum, a Câmara Municipal, a biblioteca municipal, a universidade, as escolas, a escola para merendeiras, o necrotério – instituto médico legal, o horto-mercado da Cobal, o estádio e o ginásio de esportes, os centros esportivos, o tiro de guerra</i>)	463
4. A expansão da cidade	487
4.1. <i>A transferência do pátio de manobras da ferrovia</i>	492
5. Conjuntos habitacionais	494
6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário	502
6.1. <i>O Código Tributário</i>	505

CAPÍTULO 7. A sétima gestão – João Paulino Vieira Filho (01.02.1977 a 14.05.1982) e Sincler Sambatti (15.05.1982 a 31.01.1983)

1. Introdução	506
2. A constituição do aparato administrativo e técnico	506
2.1. <i>O Seminário de Política Urbanística</i>	514
3. A construção da cidade	
3.1. A construção da infraestrutura (<i>o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, a pavimentação, o sistema viário</i>)	516
3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (<i>as praças, a arborização pública</i>)	538
3.3. A construção de edifícios públicos (<i>a Câmara Municipal, a universidade, o Museu da Bacia do Paraná, escolas, creches e recanto de menores, os centros esportivos, o centro social urbano, os centros de saúde, o parque de exposições, o matadouro municipal, a segurança</i>)	541
4. A expansão da cidade	553
5. Conjuntos habitacionais	564
6. Legislação urbana e edilícia	574

CONSIDERAÇÕES FINAIS	580
-----------------------------	------------

REFERÊNCIAS

Referências gerais e sobre teoria e história do urbanismo	593
Referências sobre Maringá e a colonização do norte do Paraná	599
Demais fontes de pesquisa	607
 LISTA DE PLANTAS	 616
LISTA DE ORGANOGRAMAS	616
LISTA DE TABELAS	617
LISTA DE FIGURAS	618

INTRODUÇÃO

Analizamos a construção da cidade de Maringá desde o seu plano inicial, de 1947, até 1982, quando findou a sétima administração municipal. Verificamos o contexto da formulação do projeto inicial e sua importância na indicação das principais diretrizes para a implantação da cidade. Porém o nosso principal interesse foi estudar as gestões públicas e a formação da estrutura administrativa, a fim de compreender a institucionalização do planejamento da cidade.

Quisemos entender como uma cidade ideal e planejada efetiva-se em uma cidade construída e materializada. O plano inicial modifica-se a partir das demandas apresentadas com o desenvolvimento urbano e o adensamento populacional, alterando-se também em vista dos interesses da empresa que o encomendou. Todavia, apesar das transformações, influencia a paisagem urbana, que se constrói progressivamente.

Os questionamentos sobre Maringá iniciaram-se quando a conhecemos, no ano de 1999, em vista da peculiaridade de sua conformação. Em 2003, ao ingressarmos como docente na Universidade Estadual de Maringá, as indagações sobre os vários aspectos da estrutura urbana e da região formavam-se e ampliavam-se na medida em que nos familiarizávamos com a cidade e passávamos a conhecer as suas peculiaridades.

O fato de lecionar disciplinas ligadas ao urbanismo estimulava a identificação das funções urbanas e a reflexão sobre os seus processos e resultados. As indagações sobre a formação e a história da cidade levaram-nos a formular um plano de pesquisa para ingressar no doutorado.

Analizamos o processo de construção urbana, que se deu em forma de ações públicas, as quais realizaram planos, obras públicas, redes de infraestrutura e legislações urbanísticas e edilícias. Tais ações refletiram-se na manutenção ou nas transformações das indicações e concepções existentes no projeto inicial. As modificações responderam às demandas apresentadas com o desenvolvimento da *urbis* e que, por vezes, não haviam sido contempladas pelo autor do seu plano.

Fruto de um empreendimento privado, Maringá estabeleceu-se em um território onde não havia ocupação urbana anterior e sua demarcação territorial deu-se exclusivamente baseada num plano. A rede regional, na qual a cidade se inseriu como polo e centro de escoamento de safras, fez parte de um processo de abertura de fronteiras agrícolas nas quais as cidades, previamente planejadas e conectadas por uma ferrovia, urbanizaram o território.

Duas delas, Maringá e Cianorte, foram traçadas pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira, concebidas segundo ressonâncias de planos de cidades novas e concepções urbanísticas estrangeiras. Em Maringá, analisamos a implantação efetiva do traçado das vias propostas e dos espaços reservados para os equipamentos institucionais. Porém a infraestrutura básica não foi fomentada pela Companhia que a criou. Portanto, a tarefa coube à incipiente municipalidade. Investigamos o papel das gestões municipais e da formação e consolidação do corpo técnico a elas vinculado, bem como o processo de constituição de uma cultura urbanística moderna, onde o planejamento foi progressivamente incorporado pelo poder público municipal.

Em sua criação, Maringá apresentou aspectos particulares que devem ser evidenciados desde já, para que tenhamos a dimensão da sua análise. Ao fazer parte de uma rede regional empreendida e estabelecida por uma empresa privada, a cidade incorporou-se como polo, juntamente com outras, e teve o seu traçado elaborado por um engenheiro que o concebeu com evidentes ressonâncias dos modelos urbanísticos europeus e estadunidenses.

A fundação da cidade deu-se no ano de 1947, porém sua emancipação política aconteceu somente em 1951 e a primeira administração pública iniciou-se em dezembro de 1952, marcada pela ruptura política entre o primeiro prefeito e a Companhia.

Percorremos a história da construção do município ao longo de sete gestões, demonstrando o estabelecimento e consolidação da estrutura administrativa e das ações públicas na área urbana. Na sétima gestão deu-se a primeira significativa ampliação do plano urbanístico, com a reestruturação da rede viária, que pretendeu abranger e incluir no perímetro urbano as expansões desenvolvidas ao longo de 35 anos. As diretrizes viárias elaboradas em 1979 pelo arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, que compunha um já estruturado corpo técnico municipal, determinaram importantes condicionantes para o crescimento da cidade, as quais ainda hoje são obedecidas nos seus direcionamentos gerais.

Escolhemos a elaboração desse plano para o fechamento do período estudado por vislumbrarmos a consolidação da estrutura técnico-profissional municipal e sua capacidade de estabelecer os rumos do desenvolvimento da cidade marcados pela determinação técnica. Para nós, o final desse período assinala o fechamento do ciclo de formação e consolidação do aparato administrativo e técnico da municipalidade. A partir de 1982, um novo ciclo se inicia, com o estabelecimento das diretrizes viárias, a execução das transformações na área central do plano inicial e as reestruturações

técnicas e administrativas, somente possíveis devido à estabilidade alcançada no período anterior.

O período de 1947 a 1982 refere-se a grandes transformações no território brasileiro, no qual a urbanização é o fenômeno mais evidente. O estado do Paraná participou da inversão campo-cidade ocorrida da década de 1960 para a de 1970. Os fluxos migratórios fazem parte do contexto da criação de cidades a partir do processo de colonização fomentado por empresas privadas.

O intenso movimento de urbanização pode ser constatado nos levantamentos do IBGE de 1940 a 1980 compilados por France Luz (1988):

Ano	Brasil			
	Pop. Urbana		Pop. Rural	
	Freq.	Cresc. %	Freq.	Cresc. %
1940	12.880.128		28.356.133	
1950	18.782.891	45,8	33.161.506	16,9
1960	31.533.681	67,9	38.657.689	16,6
1970	52.084.984	65,2	41.054.053	6,2
1980	80.437.327	54,4	38.573.725	-6,0

Tabela 1. Evolução da população urbana e rural, Brasil. Fonte: Censos Demográficos do Brasil. 1940/1980. IBGE. In: LUZ, France (1988, p.74).

Ano	Paraná			
	Pop. Urbana		Pop. Rural	
	Freq.	Cresc. %	Freq.	Cresc. %
1940	302.272		934.004	
1950	528.288	74,8	1.587.259	69,9
1960	1.310.969	148,1	2.952.752	86,0
1970	2.504.378	91,0	4.425.490	49,9

1980	4.472.506	78,6	3.157.343	-28,6
------	-----------	------	-----------	-------

Tabela 2. Evolução da população urbana e rural, Paraná. Fonte: Censos Demográficos do Paraná. 1940/1980. IBGE. In: LUZ, France (1988, p.74).

O município de Maringá nasceu do processo de colonização e de criação de cidades. Em termos populacionais, apresentou a seguinte situação:

Ano	Maringá			
	População urbana		População rural	
	Freq.	Cresc. %	Freq.	Cresc. %
1950	7.270		31.318	
1960	47.592	554	56.539	80,52
1970	100.100	110,3	21.274	-37,62
1980	160.689	60,62	7.550	-35,49

Tabela 3. Evolução da população urbana e rural, Maringá. Fonte: Censos Demográficos 1940/1980. IBGE. Fonte: Censos Demográficos do Brasil e do Paraná. 1950/1980

O período de 1950 a 1960, que abrange as duas primeiras gestões, foi o de maior crescimento. Nesse momento, a municipalidade possuía uma estrutura administrativa incipiente. No início da década de 1960, houve o maior crescimento ao norte do plano. Na década de 1960 a 1970 a população dobrou e em 1968 formulou-se o primeiro plano diretor de Maringá. A população continuou aumentando no intervalo de 1970 a 1980 e as expansões territoriais intensificaram-se. Em 1979, formulou-se a maior modificação do plano inicial, com as novas diretrizes viárias.

Delimitar o período entre 1947 a 1982 não significa a inflexibilidade de ultrapassar as margens temporais. Vimos a necessidade de contextualizar a formação da rede regional, inserindo Maringá na criação de cidades novas em um território sem ocupação urbana anterior.

Em nosso trabalho analisamos basicamente três temas principais: a colonização, o plano e a construção da cidade. Sobre o primeiro tema encontramos uma vasta bibliografia, como pode ser verificado na revisão que apresentaremos em seguida. O plano inicial também foi estudado, principalmente por pesquisadores da área de arquitetura e urbanismo. Porém as análises são reincidentes em diversos aspectos,

como a relação do plano de Vieira com o ideário cidade-jardim e com as formulações do manual de Unwin, o qual Vieira possivelmente consultava. Já sobre a construção da cidade, os trabalhos acadêmicos existentes versam sobre temas definidos, como a verticalização, a legislação, os conjuntos uni ou multifamiliares, a segregação socioespacial, as transformações das áreas centrais etc. Entre os trabalhos que encontramos, o único que abrange as realizações dos prefeitos estabelece um longo período, de 1953 a 2004, e, portanto, realiza uma abordagem panorâmica.

Em nosso trabalho analisamos com maior profundidade a construção da cidade e de suas redes infraestruturais. Nosso interesse deteve-se na formação e consolidação do aparato técnico-administrativo e da legislação urbana, edilícia e territorial, além de outros aspectos, como a expansão urbana a partir dos loteamentos aprovados e o surgimento da habitação social, com o estabelecimento de conjuntos habitacionais subvencionados com recursos federais e localizados em áreas periféricas. Procuramos entender como se formam as condições iniciais da gestão pública em uma cidade que nasce traçada, determinada no que se refere à localização dos equipamentos públicos e institucionais, definida em suas áreas de lazer e parques urbanos e, também, as suas áreas comerciais e industriais. A partir dessa análise, investigamos como se dão os rumos e encaminhamentos da cidade no que se relaciona aos interesses particulares da Companhia e da municipalidade, no primeiro momento. Posteriormente, estudamos as adaptações que se empreenderam adequando-se às demandas de outros agentes. A construção dos prédios públicos constitui o foco de nossa pesquisa, porém nas primeiras gestões investigamos as instituições particulares de ensino e os hospitais privados, para analisar a sua implantação, comparando com as áreas institucionais previstas no plano inicial. Destacamos a dificuldade em localizar as escolas municipais e estaduais, por não encontrarmos fontes de pesquisa suficientes.

O caráter eminentemente descritivo das gestões municipais foi necessário para tornar possível o levantamento das ações públicas na construção de edifícios e equipamentos urbanos, da legislação, da expansão urbana e da formação da estrutura técnica e administrativa. A descrição pontuada por tais itens proporcionou o entendimento da construção da cidade em um processo descontínuo e não linear, marcado pelos interesses dos agentes envolvidos, pelos conflitos desses interesses e também pela atuação de um corpo de profissionais atuando no campo do urbanismo e do planejamento urbano.

Houve avanços no estudo de diversos temas sobre aspectos urbanos de Maringá, tanto da análise do seu plano inicial quanto no que se refere à configuração da cidade

e de sua paisagem. Não encontramos, porém, pesquisas que descrevessem a atuação e as ações públicas na área urbana de cada chefe do executivo, bem como a formação do corpo técnico em cada mandato.

Este trabalho trata, portanto, de entender como cada prefeito, em sete gestões, contribuiu para a institucionalização do planejamento urbano de Maringá ao empreender a formação e a consolidação do aparato técnico-administrativo, juntamente com o fomento e incremento das redes de infraestrutura, com a criação de equipamentos e espaços públicos, suas determinações para a expansão urbana relacionada ou não a subsídios federais, bem como os investimentos na habitação social a partir da década de 1960, e a evolução da legislação urbana e edilícia.

Esta tese contou com o apoio da Fundação Araucária/SETI, da Universidade Estadual de Maringá e da Fundação Santander.

Primeiras indagações e construção do objeto de pesquisa

A pesquisa proposta inicialmente foi alterada com o avanço das indagações e, principalmente, das respostas obtidas, além dos materiais que se apresentaram no processo de investigação e da interlocução com outros pesquisadores.

O plano inicial foi objeto de nossas primeiras inquietações. O fato de encontrarmos peças gráficas que apresentavam distinções de determinados elementos formais nos levou a investigar o processo de elaboração do plano de Maringá. Não somente as referências bibliográficas que faziam parte da biblioteca de Vieira, possivelmente consultadas para a formulação do seu projeto, mas as relações profissionais e pessoais que o aproximaram dos dirigentes da Companhia facilitando sua contratação para projetar uma cidade nova. A análise da concepção e as referências do plano de Maringá juntaram-se à necessidade de investigação do contexto e da formação urbanística do autor do projeto, bem como de sua trajetória profissional.

Porém os nossos principais questionamentos relacionaram-se aos processos que se realizaram depois do estabelecimento do plano inicial da cidade.

As indagações iniciais, que estimularam o começo da pesquisa, relacionavam-se ao entendimento da delimitação do papel do público e do privado nas primeiras ações para a execução dos equipamentos urbanos que se formularam no plano. Todavia, não encontrávamos, nos trabalhos acadêmicos, a explicação dessa passagem. Além disso, era-nos flagrante que o plano não fora executado em sua totalidade e, especialmente, no que se referia às áreas destinadas ao uso público e aos

equipamentos institucionais. Os trabalhos disponíveis não chegavam a analisar tais aspectos, restringindo-se à análise das ressonâncias dos modelos urbanísticos estrangeiros no plano inicial e de temas específicos que não abrangiam o que indagávamos.

Considerávamos importante investigar e entender quais foram os interesses dos diretores da Companhia no direcionamento do crescimento de Maringá nos limites do plano inicial. A expansão do começo da década de 1960 anexou grande área de loteamento ao perímetro urbano. Assim, pretendíamos investigar as motivações para a urbanização de áreas e a manutenção ou descaracterização das propostas colocadas inicialmente, como a concepção de subcentros, áreas de lazer, dimensões das vias, tamanhos dos lotes e, também, quais foram as ideias não consideradas e os seus motivos.

A propaganda realizada pela empresa privada em relação ao plano também nos chamou a atenção. Seria o plano, por si só, capaz de determinar a migração para as terras da empresa? Por certo, o plano inseria-se num esquema de propaganda e planificação maior, no qual as oportunidades relacionavam-se à produção agrícola e sua comercialização. O entendimento do processo de colonização da região certamente constituía-se num pressuposto fundamental para analisar a inserção do plano na conjuntura socioeconômica no qual foi elaborado.

As intervenções parcelando áreas não previstas, a expansão urbana, os planos diretores realizados por diversas gestões municipais e as reformulações das leis de zoneamento determinaram, em muitos aspectos, a descaracterização de certos aspectos da concepção inicial. Por exemplo, em relação à falta de consideração do sítio físico para a expansão do traçado viário e à simplificação da ideia inicial dos subcentros que foram substituídos pelos eixos de comércio e serviços (em Maringá, localizados prioritariamente ao longo das vias principais em zonas residenciais).

A legislação seria um aspecto fundamental a discutir, buscando entender como poderia determinar os direcionamentos urbanos. Assim, investigar as leis no âmbito da institucionalização do planejamento urbano de Maringá foi uma das possibilidades que se vislumbraram. Com a maturação da pesquisa, a figura dos técnicos tornou-se fundamental para os nossos questionamentos. Seria, pois, por meio deles que se reconstituiria a história da sua atuação na construção de Maringá.

No entanto, ao longo da pesquisa, verificamos que os engenheiros, economistas, arquitetos e urbanistas vinculados ao poder público legitimado pelo voto popular tinham as suas ações sempre submetidas ao permanente pacto eleitoral, aos embates

dos interesses públicos e privados. A política e a técnica determinavam os rumos da cidade. O acesso às memórias desses profissionais auxiliou na nossa investigação, no entanto tivemos cautela na análise das suas informações.

Nota sobre o título do trabalho

O título “A aventura planejada” combina palavras contraditórias, mas chama atenção para a vinda de profissionais originários de centros já estruturados na década de 1950, onde obtiveram sua formação técnica e acadêmica, para um local que, embora projetado com base num plano urbanístico moderno, não possuía a infraestrutura completa de cidade. Porém havia animadoras expectativas com vistas ao futuro do Norte do Paraná. No depoimento do ex-prefeito Adriano José Valente (1969-1972), por exemplo, percebemos que o “espírito aventureiro” fazia parte da personalidade dos que buscavam oportunidades profissionais e, no caso, de atuação na política. “Naquela época se falava muito no Norte do Paraná e eu tive a oportunidade de visitá-lo. Achei uma coisa interessante esta região. Uma região fértil, verde, cheia de florestas ainda. E naturalmente isso fez, naquela época, despertar meu espírito de aventura” (Valente, 1993).

A nova cidade prometia oportunidades a profissionais recém-formados, que dariam sequência à sua construção. Eram aventureiros, mas, também, trabalhadores. Uma observação do jornalista Ivens Lagoano Pacheco esclarece o que queremos dizer: “...Quando se afirma, em tom depreciativo, que o aventureiro fundou o Norte do Paraná, é preciso distinguir entre o aventureiro que fez uma aventura e fugiu e nós outros, que, nas nossas profissões, fizemos uma aventura e deixamos a solidez do ato praticado para o julgamento da posteridade” (Pacheco, 1969, p. 62).

Nesse título procuramos, portanto, evidenciar que as pessoas que vieram para a região tinham em mente a necessidade de construir e a convicção de que tal objetivo se alcançaria com o trabalho.

Hipóteses e objetivos

As hipóteses construíram-se juntamente com as indagações sobre o objeto de pesquisa. Na medida em que avançávamos em nossas investigações, observávamos que contextualizá-lo no processo de colonização do Norte do Paraná nos levaria a entender em que medida a Companhia se preocupava com o traçado da cidade e com a sua ocupação, bem como explicaria o seu interesse em manter as isenções fiscais sobre as suas terras elegendo o prefeito que apoiava, o que não ocorreu em Maringá.

A definição do que foi realizado pela Companhia e do que a municipalidade construía constituiu-se em um dos nossos principais questionamentos. Entender essa trajetória, principalmente no contexto de litígio em relação à isenção fiscal entre o primeiro prefeito e os dirigentes da empresa colonizadora, pareceu-nos fundamental para a compreensão dos primeiros anos de construção da cidade.

Essa questão tem por fundo a própria concretização das indicações de Vieira, bem como as suas modificações, adaptações e complementações. Analisar os espaços públicos e institucionais, sua manutenção ou seu parcelamento, significava entender a força e importância do plano na implantação da cidade.

Antes disso, porém, interessava-nos investigar quais foram os processos de elaboração do plano inicial. Para tanto, contextualizar o meio acadêmico, profissional e urbanístico em que Jorge de Macedo Vieira formou-se foi fundamental para resgatar as ressonâncias estrangeiras que verificamos no plano e que serão explicitadas adiante.

O estudo das gestões públicas e a formação da estrutura administrativa nos pareceu ser o ponto de partida para compreender a institucionalização do planejamento da cidade, bem como o fomento das redes de infraestrutura e da legislação urbana e edilícia. Algumas informações sobre a construção da cidade foram, por vezes, sistematizadas pelos próprios prefeitos em seus relatórios de gestão, embora tenhamos encontrados incongruências ao conferir dados de outras fontes.

Foi possível observar a formação da estrutura técnica por meio das leis aprovadas sobre o sistema administrativo municipal. Os profissionais que assumiram as chefias dos departamentos, das secretarias ou órgãos relacionados às ações públicas na área urbana em diferentes gestões constituíram-se em importantes fontes de pesquisa. Vislumbramos na possibilidade de conversar com alguns deles diretamente um valor inestimável para as questões que nos propúnhamos a investigar, cotejando as informações obtidas com outras fontes primárias e secundárias.

Esquemáticamente, resumimos os três principais temas que guiaram as nossas investigações: a) como a cidade se inseriu no contexto da formação da rede regional criada *ex novo*, fomentada por uma empresa privada; b) quais as referências em que o autor do projeto se baseou para formular o plano e qual a importância de sua formação urbanística no contexto em que se formou; e c) como a municipalidade empreendeu a construção da cidade a partir de ações públicas na área urbana, na formulação de leis e na formação e consolidação do seu corpo técnico.

Esta tese pretende colaborar em dois níveis: um mais geral e evidentemente mais estudado, que se relaciona à formulação do plano inicial e à inserção da cidade no contexto regional; e outro mais específico, que diz respeito às ações dos prefeitos e do corpo técnico em formação na construção da cidade em 35 anos de sua história.

Capítulos

Além da introdução, na qual inserimos a revisão bibliográfica, dividimos esta tese em duas partes. A primeira denomina-se “A criação de Maringá: projeto e história” e é constituída por dois capítulos. A segunda parte chama-se “Construir e administrar: técnica e política na construção da cidade” e compõe-se por sete capítulos, sendo um para cada gestão estudada, de 1953 a 1982.

Na primeira parte tratamos de estudar o contexto regional no qual Maringá formou-se e analisamos o seu plano inicial.

O primeiro capítulo refere-se à “colonização do Norte do Paraná” e nele levantamos a formação territorial da extensa rede regional de iniciativa privada. Para tanto, procuramos entender brevemente a formação da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP, no momento em que foi vendida a acionistas brasileiros, deixando de denominar-se Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP. Destacamos sua importância nas relações econômicas da época, principalmente o processo de venda da empresa e a influência política e econômica de seus diretores.

O processo de estruturação da rede urbana norte-paranaense foi periodizado, incluindo a criação de Maringá na década de 1940. Evidenciamos o papel da CTNP/CMNP com a sua política de colonização dirigida e o projeto de modernização de uma extensa área agrícola, processo do qual fez parte o plano da cidade. Destacamos a existência do primeiro núcleo urbano, o “Maringá Velho”, de caráter provisório, criado em 1942 para dar suporte à nova cidade planejada, e que foi incorporado ao plano de Vieira. Por fim, citamos os requisitos necessários para a

emancipação municipal, ocorrida em 1951, quando o plano urbanístico se constituiu em importante argumento.

No segundo capítulo da primeira parte investigamos diversos aspectos do plano inicial. Intitulado “O plano inicial de Maringá: concepções e transformações”, o capítulo especulou sobre a contratação de Jorge de Macedo Vieira para a formulação do plano da cidade. A formação urbanística de Vieira foi uma das chaves para relacionar as referências utilizadas em seu trabalho, e assim resgatamos o meio em que viveu, formou-se e trabalhou. O acesso ao seu acervo pessoal possibilitou a exploração das possíveis influências da bibliografia existente no processo de concepção de seus projetos.

Exploramos exaustivamente a análise do plano inicial, desde as primeiras formulações, para as quais apresentamos peças gráficas encontradas em diversos acervos, até as possibilidades das referências da cultura urbanística do período que nos pareceram evidentes. Também realizamos um estudo comparativo entre o plano de Vieira e a implantação da cidade, utilizando um mapa de 1957, no qual se observa o parcelamento do solo, evidenciando a descaracterização das áreas reservadas e/ou indicadas para instituições e equipamentos de lazer, em sua maioria parceladas pela Companhia.

A segunda parte deste trabalho refere-se especificamente às realizações dos prefeitos. Divide-se em sete capítulos, abarcando as primeiras sete gestões municipais. Em três décadas e meia reconstituímos o processo de construção da cidade e a constituição da cultura técnico-profissional municipal atuante no campo do urbanismo e do planejamento urbano.

Duas referências bibliográficas foram utilizadas para a estruturação dos capítulos sobre as gestões. A primeira delas refere-se à descrição da construção da cidade de Paris realizada pelo barão Haussmann, no tomo III da publicação intitulada *Mémoires du baron Haussmann*, divulgada originalmente em 1893. O autor aborda diversos aspectos do plano de Paris, além dos serviços dos engenheiros, do sistema viário, dos jardins e bosques, dos serviços de abastecimento de água, dos cemitérios, e do departamento responsável pelas obras arquitetônicas. Haussmann (1893) destaca diversos profissionais responsáveis pela construção de edifícios e de equipamentos públicos. Relata ainda a consolidação dos serviços municipais.

A outra referência foi dada por Saturnino de Brito no seu texto apresentado no Congresso dos Prefeitos de Pernambuco, de 1918, intitulado *Melhoramentos municipais – saneamento*. Ao abordar a organização dos planos de conjunto, Brito

(1918) sugere que a municipalidade deveria ter um programa geral, que seria organizado racionalmente. Para o autor, os melhoramentos municipais compreenderiam, de modo geral, dez serviços, quais sejam: a) traçado da cidade, saneamento e aformoseamento; b) edifícios públicos e particulares; c) iluminação; d) força e tração elétrica; e) estradas municipais e intermunicipais; f) navegação interior; canais; g) exploração das quedas d'água; h) saneamento rural; proteção das águas; i) proteção e exploração das matas; j) obras contra as secas e inundações. Brito (1918) considera a possibilidade de que outros serviços componham os itens expostos.

Em nosso trabalho, dividimos os capítulos da segunda parte da seguinte forma: o capítulo 1º refere-se ao mandato do primeiro prefeito, Inocente Villanova Júnior, de 14/12/1952 a 14/12/1956; o capítulo 2º trata da gestão do segundo prefeito, Américo Dias Ferraz, de 15/12/1956 a 14/12/1960; as ações do terceiro prefeito, João Paulino Vieira Filho, realizadas no período de 15/12/1960 a 14/12/1964, foram descritas no capítulo 3º; o capítulo 4º trata da gestão de Luiz Moreira de Carvalho, compreendida entre 15/12/1964 e 31/01/1969; a quinta administração municipal, de Adriano José Valente, compõe o capítulo 5º, entre 01/02/1969 e 31/01/1973; o capítulo 6º analisa a gestão de Silvio Magalhães Barros, de 01/02/1973 a 31/01/1977; e o último capítulo refere-se à sétima gestão, de João Paulino Vieira Filho, de 01/02/1977 a 14/05/1982. Nesse capítulo também se incorpora a gestão de seu vice, Sincler Sambatti, que exerceu a chefia do executivo municipal de 15/05/1982 a 31/01/1983.

Os sete capítulos seguem a mesma estrutura de exposição dos temas: introdução; a constituição do aparato administrativo e técnico; a construção da cidade (a infraestrutura, os equipamentos e espaços públicos e os edifícios públicos); a expansão da cidade (a partir da terceira gestão); a habitação popular (a partir da terceira gestão); e a legislação urbana e edilícia, bem como o código tributário.

A introdução apresenta um breve perfil de cada chefe do executivo municipal e relata determinadas peculiaridades que levaram à respectiva vitória no pleito. A constituição do aparato administrativo e técnico interpreta a constituição da estrutura administrativa por meio de organogramas elaborados a partir das leis municipais. Enfatizamos a formação e a constituição dos departamentos e dos setores relacionados às obras, ao urbanismo e à institucionalização do planejamento urbano, por serem o foco de nossa pesquisa. Ao mesmo tempo, nominamos os profissionais que fizeram parte da chefia de tais repartições, sendo que quase todos foram entrevistados.

Quanto à construção da cidade, dividimos em três temas relacionados às obras realizadas pelos prefeitos, quais sejam: a infraestrutura, os equipamentos e espaços

públicos e os edifícios públicos e privados. Nesse item é possível observar como a cidade se formou *pari passu*. Para tanto, apresentamos material iconográfico encontrado em variadas fontes e realizamos alguns mapeamentos.

A expansão da cidade definiu-se como item nas estruturas dos capítulos somente a partir da terceira gestão, quando se observou a aprovação de um grande loteamento ao norte do plano. No entanto, em todos os capítulos existe o mapeamento das aprovações dos loteamentos baseado em listagem de 2002, fornecida pela Prefeitura Municipal. Nas duas primeiras gestões a expansão mapeada consta em item não especificamente relacionado à expansão urbana, como, por exemplo, o da legislação. Adotou-se essa medida pelo fato de o crescimento horizontal da cidade não ser tão significativo como a partir da terceira gestão.

O mesmo aconteceu com a habitação popular, que somente aparece no terceiro capítulo da segunda parte. No caso da habitação popular, mapeamos os conjuntos habitacionais realizados com subsídios estaduais e federais a partir da década de 1960. Analisamos sua inserção na estrutura urbana existente e os investimentos em infraestrutura realizados por conta deles.

O último item dos capítulos trata da legislação urbana e edilícia, destacando-se as leis que interferiram na modificação de usos das vias urbanas e na ocupação dos terrenos, na definição do perímetro urbano, além de outras leis específicas, como a de loteamento, zoneamento e código de posturas e obras. Focamos também o código tributário no que se refere à taxação do imposto territorial, por ser, nas duas primeiras gestões, motivo de litígio entre a municipalidade e a Companhia.

Procedimentos metodológicos

Para execução do trabalho, definimos quatro principais abordagens: a pesquisa bibliográfica, a pesquisa de campo e a coleta de dados em fontes primárias e em fontes secundárias.

A pesquisa bibliográfica investigou obras que se relacionaram aos três temas principais do estudo: a colonização, o plano inicial e a construção da cidade. Foram relevantes os estudos da história regional e da ocupação do Norte do Paraná, bem como da história local, enfatizando a gênese e os primeiros desenvolvimentos do núcleo urbano. Igualmente importantes foram os estudos sobre a atuação da CTNP/CMNP na formação de Maringá, sobre o processo de verticalização e de expansão urbana e sobre as ações públicas na área urbana segundo leis e diretrizes.

Além disso, consideramos fundamental investigar as referências da cultura urbanística moderna no plano inicial da cidade.

A pesquisa de campo teve como finalidade registrar as tipologias arquitetônicas dos conjuntos habitacionais, bem como a conformação de algumas praças e centros esportivos, destacando os pontos de análise ao ilustrar o aspecto formal resultante.

A pesquisa em acervos foi determinante para a elaboração deste trabalho. Pesquisamos o acervo pessoal de Jorge de Macedo Vieira, em consignação junto ao Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo. Em Maringá, consultamos os acervos da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura de Maringá e o do Museu da Bacia do Paraná. Neles encontramos um rico material documental, que inclui peças gráficas, iconografia, relatórios de prefeitos, entrevistas gravadas e recortes de jornais.

Ao investigar as fontes primárias procuramos, por meio da iconografia, analisar as primeiras conformações do plano inicial, as sucessivas transformações e as características das áreas de expansão nos períodos determinados. Nas plantas do plano inicial analisamos o processo de concepção e definição do projeto da cidade. Mapeamos a expansão urbana a partir da listagem de bairros aprovados, de 2002, fornecida pela Prefeitura de Maringá. O intuito foi observar os diversos períodos e analisar as diretrizes de crescimento empreendidas, verificando as mudanças no traçado inicial e as características herdadas deste na abertura de áreas de expansão.

Utilizamos os jornais da época para conhecer o processo de construção da cidade por meio de notícias, reportagens e artigos sobre a construção das redes de infraestrutura e das obras públicas.

Devemos, no entanto, atentar para o fato de que os jornais nem sempre são imparciais na sua forma de narrar os fatos (Zanirato, 2005). De fato, as informações divulgadas “...não se constituem em verdades, mas sim em construções humanas, em que há toda uma subjetividade implícita” (Zanirato, 2005, p. 21). Utilizamos edições *O Jornal de Maringá*, órgão oficial do município, e de *O Diário do Norte do Paraná*, a partir de junho de 1974, quando foi fundado. Registramos que a coleção do primeiro jornal não se encontra completa no acervo da Biblioteca Pública de Maringá.

Foram também utilizadas revistas, que, por vezes, tinham o cunho evidente de promover a administração da qual tratavam, mas apresentavam dados que foram confrontados com outras fontes de pesquisa e iconografia utilizada para ilustrar a construção da cidade.

Embora tivéssemos a cautela de utilizar a fonte jornalística como “linguagens produtoras de significados em relação a uma situação contextualizada historicamente” (Zanirato, 2005, p. 21), devemos considerar que não são construções falsas, mas que pretendem ser verdadeiras. Assim, contextualizar a notícia no meio em que o fato ocorreu é fundamental para o pesquisador manter a imparcialidade das suas fontes, buscando a verdade (Zanirato, 2005). Muitas notícias dos jornais citados foram utilizadas neste trabalho, no entanto foram relacionadas a outras fontes oficiais e às entrevistas realizadas.

No que se refere à iconografia, utilizamos dois tipos de fotografias para ilustrar os espaços e edifícios construídos nas sete gestões: as encontradas nos acervos mencionados e as publicadas em jornais. As fotos dos acervos registraram cenas da cidade e contribuíram para cotejarmos com outras fontes, embora tenhamos constatado que em muitas delas as datas inscritas não eram exatas. Nesse caso, realizamos um trabalho de aproximação a partir de elementos existentes na fotografia. As fotos publicadas em jornais geralmente mostravam obras inauguradas por determinado prefeito e se faziam acompanhar de textos laudatórios, provavelmente *releases* produzidos pela própria municipalidade. Nesses casos, procuramos utilizar os fatos comprovados e confrontados com outras fontes e utilizar somente as fotos que se publicavam para ilustrar este trabalho, evitando as legendas.

As entrevistas foram realizadas para resgatar a história da construção da cidade. Para isso elegemos conversar com os profissionais que atuaram na chefia das secretarias ou que contribuíram no âmbito da municipalidade em determinado período mais ou menos abrangente. Acreditamos que o tempo cronológico, relativamente curto em relação aos acontecimentos dos quais fizeram parte, possa permitir que ainda estejam vivos na memória dos entrevistados. Porém atentamos para o fato de que a memória é seletiva, pode ser recriada em razão das experiências do indivíduo e do grupo social no qual se insere (Halbwachs, 1990).

As perguntas foram formuladas de acordo com o avanço da pesquisa sobre determinada gestão. Assim, as questões formularam-se de forma semiaberta e com o discurso livre do entrevistado. Todas as entrevistas foram gravadas em modo digital e a maioria também em vídeo, com a devida permissão do personagem. Igualmente, utilizamos entrevistas realizadas pela Gerência do Patrimônio Histórico da Prefeitura de Maringá.

Porém procuramos ser cautelosos em relação ao que estava sendo lembrado pelas pessoas entrevistadas, comparando suas memórias com outras fontes de

informações, tendo em vista que “...hoje a maior parte da história oral é memória pessoal, um meio notadamente escorregadio para preservar os fatos. A questão é que a memória é menos uma gravação que um mecanismo seletivo, e a seleção, dentro de certos limites, é constantemente mutável” (Hobsbawm, 1998, p. 221).

As entrevistas foram utilizadas para complementar as informações observadas em documentos oficiais, como os relatórios de gestão, legislação, notícias jornalísticas, além de outras fontes. Pois, de acordo com Janete Abrão (2002, p. 25), “...as fontes orais não devem ser utilizadas isoladamente, mas devem ser complementadas por uma variedade de fontes, de dados coletados segundo outras técnicas e métodos, para tentar diluir, limitar o subjetivismo do informante e do pesquisador”. As fontes orais requerem rigor metodológico, como as demais fontes utilizadas (Hall, 1992).

Realizamos 18 entrevistas, com os seguintes profissionais: engenheiro-arquiteto Carlos Alcântara Rosa, engenheiro civil Luiz Domingos Moreno de Carvalho, Sra. Terezinha Hatschbach de Aquino (viúva do eng. Lauro de Aquino), engenheiro Antonio Almir dos Santos, engenheiro-arquiteto Maurício Impelizeri Pinto de Moura, engenheiro Luiz Tutomo Iczuka, arquiteto José Vicente Alves do Socorro, economista José Aparecido Sforzi, engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasproicz, engenheiro Domingos Bertinello, bacharel em direito Mauro Carvalho Duarte, bacharel em direito Walber Souza Guimarães, engenheiro Antonio Roberto Zamberlan, engenheiro Leonel Idan Galacini, arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, socióloga Sandra Feres, professora Maria Albani Pereira de Souza e historiador João Laércio Lopes Leal.

Do acervo da Gerência do Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá utilizamos as seguintes entrevistas: do engenheiro Jorge de Macedo Vieira, do servidor público municipal Antonio Mario Manicardi, do ex-prefeito Luiz Moreira de Carvalho, do engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasproicz, do engenheiro Antonio Eriberto Schwabe, do ex-prefeito João Paulino Vieira Filho e do ex-prefeito Adriano Valente.

Trabalhamos também com dados populacionais e econômicos fornecidos pelo IBGE, relacionando-os com as transformações formais, funcionais e estruturais empreendidas em Maringá.

A legislação foi pesquisada no arquivo da Câmara Municipal de Maringá e também no *site* disponibilizado por ela. Atentamos para o fato de que as primeiras leis municipais, até 1956, têm intermitência na sua sequência.

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Maringá tem sido estudada por pesquisadores de múltiplas áreas, como economistas, historiadores, geógrafos, arquitetos e urbanistas, cientistas sociais, entre outros. Nas últimas três décadas, houve numerosas produções acadêmicas realizadas no âmbito das universidades estaduais do Paraná. Existem balanços historiográficos divulgando as investigações acadêmicas de várias áreas. Entre tais publicações, destacamos a obra *Maringá e o Norte do Paraná*, de 1999, organizada pelos historiadores Reginaldo Benedito Dias e José Henrique Rollo Gonçalves, bem como trabalhos do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, como *Maringá espaço e tempo: ensaio de geografia urbana*, de 2003, organizado pelo geógrafo Dalton Aureo Moro, e *Geografia urbana e temas transversais*, de 2009, coordenado pelos geógrafos César Miranda Mendes e Ricardo Luiz Töws.

As questões sobre a cidade são multifacetadas e, portanto, conhecimentos e estudos diversos são necessários para compreender a realidade urbana. As pesquisas que destacamos realizaram-se considerando a formação histórica e espacial, a inserção regional, a estrutura interna, os processos variados relacionados com a cidade e com a organização da política municipal. Além de fontes acadêmicas, em nossa pesquisa recorremos a publicações de escritores e memorialistas locais.

Para a elaboração do trabalho que ora apresentamos, organizamos os estudos supracitados em três principais temas que se relacionam com a abordagem realizada, quais sejam: a colonização, o plano inicial e a construção da cidade. Recorremos também a estudos que se inserem transversalmente à nossa abordagem, como a política e a economia.

A colonização do norte do Paraná

Um dos primeiros trabalhos sobre a colonização do Norte do Paraná foi realizado pelo geógrafo francês Pierre Monbeig. O tema da pesquisa refere-se ao estudo das zonas pioneiras do estado de São Paulo, que foi apresentada como tese de doutoramento em Paris no ano de 1949. Em 1984, publicou-se a tradução em português, intitulada *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Monbeig (1984) aborda a formação do mundo pioneiro, com o avanço da colonização da região. Tratando de amplos aspectos da vasta área, desde as suas características físicas às peculiaridades locais, o autor descreve a formação das “cidades da franja pioneira”, entre as quais Maringá. O estudo foi sistematicamente utilizado em nossa pesquisa, pois incluiu o nosso objeto no contexto da expansão da marcha pioneira paulista.

Além de Monbeig, em 1956 a geógrafa Nice Lecoq Muller abordou o papel exercido na colonização do Norte do Paraná pela Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP, posteriormente denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP. A autora assinalou que “a espinha dorsal da penetração de vias de circulação foi o espigão divisor de águas entre as bacias do Ivaí e do Paranapanema com seu topo largo e plano” (Muller, 1956, p. 55). O escoamento da produção constituía-se em fator primordial e as vias terrestres deveriam ser abertas, dando condições para o tráfego satisfatório do algodão, inicialmente, e do café posteriormente. A colonização e, sobretudo, a ocupação do solo na região deu-se seguindo dois pontos principais: a colonização rural e a formação de núcleos urbanos (Muller, 1956).

A rapidez com que se formava o núcleo urbano de Maringá é destacada pela *Enciclopédia dos municípios*, organizada pelo IBGE em 1959. Evidenciando o crescimento demográfico e econômico do município, a publicação constata que “o surto de progresso foi realmente espantoso...” (Ferreira, 1959, v. XXXI, p. 328). A *Enciclopédia* levanta diversos dados, conforme padrão de pesquisa estabelecido para os demais municípios brasileiros. O plano urbanístico é salientado na seguinte afirmação: “a sede é uma cidade moderna, com ruas amplas, tendo sido traçada pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira e planejada para acolher futuramente uma população de 100.000 almas” (Ferreira, 1959, v. XXXI, p. 328). Na ocasião da publicação da pesquisa do IBGE, Maringá contava com 12 anos de fundação e com 8 anos de emancipação política. A população urbana passara de 7.270 pessoas, em 1950, para 47.592 em 1960 (IBGE, 1950/1960).

No contexto nacional, as décadas de 1940 e 1950 marcaram o período pós-guerra e a palavra de ordem era o desenvolvimento. Tanto no governo de Getúlio Vargas quanto no de Juscelino Kubitschek houve numerosos incentivos e outras iniciativas visando ao incremento e formação de infraestruturas. O estado do Paraná passou também por transformações, com o aparecimento de novas cidades e estruturação das já existentes.

Maringá surgia como importante centro na região norte do estado. Um dos estudos mais citados sobre a implantação da cidade foi realizado pela historiadora France Luz, em 1980, evidenciando o processo de colonização diferenciado, empreendido pela CTNP, posteriormente denominada CMNP.

A colonização então desenvolvida no setentrão paranaense foi diferente das demais que ocorreram no Brasil, só se assemelhando – guardadas as especificidades de cada uma – à colonização da Alta Sorocabana, que lhe foi anterior, e à do Oeste paranaense, que de

certa forma a sucedeu e foi um prolongamento seu; acompanhou de modo empresarial e organizado o avanço da “onda pioneira”, dirigido, de um lado, pela Companhia de Terras Norte do Paraná e outras empresas particulares e, de outro, pelo próprio Estado. (Luz, 1997, p. 3).

Em sua dissertação de mestrado, intitulada *O fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá*, Luz (1980) discute as estratégias da companhia colonizadora e a formação do espaço urbano maringaense. A autora conclui que cidades como Maringá e Londrina já haviam tido um incremento para o seu crescimento, posicionando-se como convergência na região em que foram criadas. Sobre Maringá, no período de 1947 a 1952, Luz (1980) analisa diversos aspectos da formação e da ocupação da cidade baseando-se em registros oficiais da CMNP e lançando o livro homônimo em 1997.

Ainda sobre a formação do território norte-parananense, o historiador Jorge Cervev, em 1997, no seu *Liberalismo e colonização, o caso do Norte do Paraná*, salienta as ações da CMNP como loteadora e grande agente imobiliária da região norte do estado do Paraná. Há diversos trabalhos destacando a ação estratégica da Companhia no processo de colonização e desenvolvimento da área. Entre eles, mencionamos o da historiadora Nadir Cancian, que, em 1981, escreveu sobre a cultura cafeeira entre 1900 e 1970 e apresentou dados numéricos que atestaram o sucesso de vendas da colonizadora.

Em 1989, o historiador Nelson Tomazi, em sua dissertação de mestrado intitulada *Certeza do lucro e direito de propriedade: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná*, realiza uma crítica contundente em relação ao papel daquela empresa em todo o processo de colonização da região norte-paranaense. O autor distingue vários discursos realizados no meio acadêmico, separando-os entre os apologéticos em relação à CTNP/CMNP e os que questionaram sua ação.

Nos anos 1980, percebemos a significativa produção de pesquisas caracterizando a ação estratégica da CTNP/CMNP. Fica claro nos trabalhos dos pesquisadores o olhar centrado no processo de colonização em si.

Sendo o café o produto mais importante no período da formação de Maringá, é preciso compreender como se deu esse processo; para tanto nos referimos a um dos temas transversais à nossa pesquisa. O economista Jaime Trintin (2006) destaca os aspectos diferenciais da expansão cafeeira no Paraná, evidenciando o caráter de pequena propriedade e mostrando a estratégia da CMNP.

Os historiadores Nadir Cancian (1981) e José Henrique Rollo Gonçalves (1995) afirmam que o Norte do Paraná não chegou a ser uma região de monocultura, ainda que as terras mais férteis fossem direcionadas ao plantio do café. Gonçalves (1995) identifica que a forte ação publicitária que a Companhia utilizou-se catalisou inúmeros impulsos que construíram o espaço regional. A forma adotada, então, pela colonizadora garantia ao Paraná o benefício das medidas protecionistas adotadas pelo governo brasileiro, ficando fora do imposto cobrado por cafeeiro plantado (Monbeig, 1984; Tomazi, 1989; Trintin 2006). Ao mesmo tempo, era um projeto imobiliário que vendia os lotes fracionados, com o prazo de 48 meses para pagamento (Luz, 1997, Gonçalves, 1999; Trintin, 2006).

Monbeig (1984) examina, no entanto, o retrocesso da produção cafeeira em escala nacional a partir de 1940, colocando-se o algodão como produto importante ao lado do café. Ainda assim, na conjuntura paranaense, é inegável que os fatores apontados pelo economista Jaime Trintin (2006), como a grande produtividade e extensão das terras paranaenses, a pequena produção familiar e a negociação das restrições quanto ao plantio do café beneficiando-se das medidas protecionistas aplicadas pelo governo federal, conferiram à urbanização do Norte do Paraná um diferencial em relação ao restante do estado; provocaram um crescimento mais dinâmico dos núcleos urbanos instalados pela colonizadora.

Trintin (2006) confronta o papel da Companhia e sua estratégia para manter o café como principal produto da região. Ainda que o autor se preocupe em tratar do processo de colonização, seu tema fundamental é o estudo da economia regional. O café estabeleceu-se como produto principal da economia paranaense a partir de meados da década de 1940. Através da compreensão de sua expansão, Trintin (2006) procura aliá-lo ao processo de ocupação do norte e noroeste do estado. O geógrafo Pedro Calil Padis (1981, p. 117) assegura que “...não constitui nenhum exagero afirmar-se que a história da ocupação desta área confunde-se, amplamente, com a evolução da economia cafeeira ali registrada”.

Assim, colonização, cafeicultura e urbanização das regiões norte e noroeste do Paraná estavam intrinsecamente atreladas, fato esse evidenciado pelas cidades de Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama. Cernev (1997) assevera que “a Companhia foi responsável pela fundação de 63 cidades e patrimônios, tendo efetuado a venda de 35.103 lotes rurais (...) Quanto aos lotes urbanos, foram aproximadamente 70.000 datas com média de 500m²” (Cernev, 1997, p. 29).

A geógrafa Tania Maria Fresca (2004) realiza estudo sobre a estruturação da rede urbana norte-paranaense a partir da comparação de três cidades: Jacarezinho, Cornélio Procopio e Cianorte. Embora se trate de um estudo analítico sobre esses centros urbanos, a autora sistematiza as etapas da formação da rede urbana do Norte do Paraná e a gênese das cidades, dividindo-a em quatro períodos. Para Fresca (2004, p. 46) a “etapa moderna (...) foi iniciada a partir de meados do século XIX, sendo completada em meados do século XX”. A primeira etapa realizou-se no intervalo de 1850 a 1899, a segunda de 1900 a 1929, a terceira correspondeu ao período de 1930 até o final da II Guerra Mundial e, por fim, a quarta ocorreu após 1945 e completou-se na década de 1960 (Fresca, 2004).

A preocupação da geógrafa Angela Maria Endlich (1998) é demonstrar que, enquanto Maringá se afirmava como centro regional, os municípios menores se esvaziavam demográfica e funcionalmente.

O historiador estadunidense Warren Dean (2007, p. 235) demonstra que, enquanto os enormes cafezais tomavam grandes porções territoriais, a intenção de exploração efetiva era a retirada da mata atlântica, “...que recobria o que se presumia fossem solos adequados para o plantio de café”. As discussões sobre questões ambientais só vão aparecer mais tarde, na década de 1970. No entanto, esse fato não deixa de mostrar que a preocupação em relação ao plantio do café era só uma: o lucro.

O plano de Maringá

O plano urbanístico de Maringá foi projetado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, contratado pela Companhia em meados de 1940. No meio acadêmico, há abordagens diversas que enfocam características da cidade em sua localização de zona de povoamento recente e o seu desenho moderno. As pesquisas referem-se tanto à atuação profissional de Vieira quanto ao plano por ele elaborado.

O trabalho pioneiro sobre a atuação do engenheiro foi exposto na IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, em 1999, coordenada pelo arquiteto e sociólogo Carlos Roberto Monteiro de Andrade. No “Catálogo da Exposição”, salientam-se as reformas urbanísticas de São Paulo no início do século XX, distinguindo-se a formação profissional de Vieira, o seu estágio na Companhia *City* e a instalação de seu Escritório Técnico em áreas centrais paulistanas, nas quais se concentravam os escritórios mais influentes da época. Segundo os levantamentos apresentados, Jorge de Macedo Vieira projetou, em São Paulo, de 1918 a 1959, 13.195.912m² em loteamentos. Fora do estado, projetou em torno de 11.324.448m²,

no período de 1925 a 1958. Além do parcelamento do solo, o engenheiro formulou planos para quatro cidades ou estâncias balneárias: Águas de São Pedro, em 1937, com 637.400m²; Maringá, em 1947, com 12.000.000m²; Pontal do Sul, em 1951, com 5.895.100m²; e Cianorte, em 1955, com 9.648.925m² (Andrade *et alli*, 1999). Sobre o projeto de Maringá, o “Catálogo da Exposição” contextualiza:

Maringá, projetada em 1945 e fundada em 1947, teve seu traçado atentamente desenhado por Vieira, prevendo seus equipamentos urbanos, centro cívico e áreas destinadas à habitação, comércio e indústria. O cuidado do seu traço se percebe na sinuosidade das ruas, que acompanham o relevo. Maringá, projetada para 200 mil habitantes, faz parte de um número expressivo de cidades criadas no período desenvolvimentista, dentro do processo de ocupação e urbanização do território brasileiro.

Um dos primeiros estudos sobre as ressonâncias do tipo cidade-jardim no traçado de Maringá foi realizado por Andrade (2000). O autor evidencia o pioneirismo do planejamento regional empreendido na região norte do Paraná e as influências britânicas, especificamente as influências do *town and country planning*. Andrade (2000) relaciona a atuação de Jorge de Macedo Vieira à formação urbanística que teve junto à *Cia City*, ainda estudante, e à possível convivência com Barry Parker, que projetou Letchworth e Hampstead. Conforme o autor,

...é inegável que as claras filiações dos traçados urbanísticos do Eng. Jorge de Macedo Vieira às soluções tipo *garden city*, seja nos planos de cidades novas, ou no desenho urbano de loteamentos residenciais que projetou, e mesmo a qualidade urbanística de seus projetos, revelam influências diretas de Parker (Andrade, 2000, p. 8).

Andrade e Steinke (2002), ao tratarem do urbanismo de Jorge de Macedo Vieira, destacam “sua interação com a cultura urbanística europeia e norte-americana” (Andrade e Steinke; 2002, p. 2). Os autores investigam aspectos da formação do engenheiro que influenciou sua atuação na área do urbanismo. Sobre a morfologia do traçado “tipo bairro-jardim” adotado pelo engenheiro em seus projetos, os autores explicitam as marcantes descaracterizações entre a concepção de Howard e os subúrbios-jardins realizados que influenciaram as concepções de Vieira e que se despojam do caráter reformista, mantendo apenas alguns elementos formais. Segundo os autores, “pode-se dizer que a disseminação a partir da pioneira experiência de cidade-jardim se deu através dos subúrbios, chegando até o Brasil na implantação dos

primeiros empreendimentos da Cia. City em São Paulo, logo na primeira década do século XX” (Andrade e Steinke; 2002, p. 4).

Ao questionar o modelo de cidades-jardins nas cidades de Londrina e Maringá, Maria Irene Szmrecsanyi (2000) examina os seus planos. No caso de Maringá, a pesquisadora observa aproximações entre o desenho inicial, a arborização e o zoneamento e os “...exemplos norte-americanos de preservação e planejamento, desde Olmsted até as *park ways*” (Szmrecsanyi, 2000, p. 161). A autora também se refere às propostas de Bath, do século XVIII, em relação às rotatórias e ao *crescent* ao redor da praça da Catedral. No entanto, conclui que

A presença local de traços das cidades-jardins constitui, quando muito, uma ideia fora do lugar (Schwartz). Ao sair de seu contexto ela se inverte. A proposta de Howard é esvaziar-se a metrópole e dar melhores condições de vida aos trabalhadores; a essência do desenho urbano de Unwin, Parker ou Soissons é respeito e integração à natureza, combinados ao resguardo da privacidade e promoção de espaços comunitários. Aqui se modificaram os termos da proposta: o desenho serve para propaganda, para demonstração, para chamariz; a natureza deve ser destruída e disciplinada; não há metrópole a ser esvaziada, mas o vazio a ser preenchido; não são os pobres que se mobilizam, eles são mobilizados pelo capital; a ascensão não é coletiva, é individual; o planejamento regional não brota das necessidades criadas pelo adensamento liberal, mas o adensamento é objetivo do plano para região. O alvo não é o homem, é a renovação do capital pelo lucro (Szmrecsanyi, 2000, p. 164).

A historiadora Rosana Zanete Steinke (2002; 2007) investiga a trajetória de Jorge de Macedo Vieira percorrendo documentos do seu acervo. Além da análise dos princípios norteadores de sua atuação e formação, a pesquisadora estuda as cidades de Maringá e Cianorte, entre outras obras de Vieira, e as ressonâncias de concepções urbanísticas de diversos autores em seus projetos, como Hegemann e Peets, Camillo Sitte, Raymond Unwin, Clarence Stein, Olmsted, Saturnino de Brito, Armando de Godoy e Purdon. Steinke (2002; 2007) analisa os aspectos formais dos planos urbanísticos de Vieira para as duas cidades, que se vinculavam a determinadas características relacionadas às propostas formuladas pelos autores supracitados.

Antonio Carlos Bonfato (2008) enfoca a atuação do engenheiro Jorge de Macedo Vieira e as ressonâncias do modelo cidade-jardim em seus projetos urbanísticos. Apesar de se debruçar mais detidamente sobre a cidade balneária de Águas de São

Pedro, aborda a trajetória do engenheiro desde a sua formação na Escola Politécnica, em 1917, até 1960. Sobre o projeto de Maringá, o autor avalia que

...Macedo Vieira reflete, além da influência *garden city*, exemplificada nos parques públicos, o modelo *city beautiful* – no uso das avenidas amplas interligando essas áreas, funcionando como *parkways*, na adoção do *civic center* e na centralidade dos edifícios públicos, além da adoção de *carrefours*, arquetípicas de Hénard e do *beaux-arts* francês (Bonfato, 2008, p. 111).

Fica evidenciada a influência do modelo de cidade-jardim de Ebenezer Howard em Maringá, além de outras influências europeias e estadunidenses, segundo autores que estudaram o projeto específico da cidade, como os arquitetos Carlos Roberto Monteiro de Andrade (2000; 2002; 2004; 2008), Jurandir Guatassara Boeira (2000; 2005), Renato Leão Rego (2001; 2009), a historiadora Rosana Zanete Steinke (2002; 2007) e o urbanista Antonio Carlos Bonfato (2008).

Rego (2001) compara o plano original da cidade com a proposta de cidades-jardins e com as ideias de Raymond Unwin. O autor analisa as seguintes características do plano de Maringá: a) meio natural suporte: o território e as suas preexistências; b) traçado da malha urbana: entre o regular e o irregular; c) eixos estruturadores: a organização das vias principais e a circulação; d) o tratamento dos espaços públicos: hierarquização e qualificação dos espaços urbanos; e) a ocupação urbana: bairros e centros secundários, quadras e lotes; e, por fim, f) arborização e ajardinamento. Rego (2001, p. 1577) destaca que “...a ideia original de Howard de cidade-jardim não perpassa o desenho urbano de Maringá”, e considera que o manual de Unwin influenciou Parker nos loteamentos feitos para a Cia. City, que determinaram a prática projetual de Vieira. Em publicação mais recente, de 2009, Rego analisa a influência das ideias britânicas de planejamento regional e urbano na colonização do Norte do Paraná, enfatizando a construção da paisagem pela *Parana Plantations Limited*. Segundo o autor, “Embora a companhia britânica não tenha mencionado *town & country planning* nos seus planos para o Norte do Paraná, os mapas do empreendimento desenharam o ‘discurso’ britânico do planejamento territorial” (Rego, 2009, p. 190, aspas do autor).

O autor acredita que o “desenho urbano” de Maringá representa a retomada do “urbanismo inglês da *garden city*”, ao contemplar as recomendações de Unwin; porém, no que se refere ao âmbito regional (Rego, 2009, p. 185, aspas do autor) ele constata que o município de Maringá, fundado para ser um dos núcleos principais estabelecidos pela Companhia, foi “...rodeado de cidades subsidiárias, e ainda como parte do

conjunto de cidades fundadas no Norte do Paraná pelos britânicos, refez o esquema britânico das cidades satélites, originalmente inspirado nas idéias de Howard” (Rego, 2009, p. 185). Sobre as diversas cidades fundadas pela CMNP, o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2000) identifica e analisa as características de determinados núcleos urbanos, como a forma, ruas e avenidas, quadras, praças, posição da estação ferroviária, zoneamento de uso e ocupação do solo, o campo de esportes e o cemitério, descrevendo sua localização e sua implantação. O autor realiza um breve estudo comparativo entre diversos aspectos das cidades à luz de seus respectivos planos iniciais, cujas plantas foram fornecidas pela CMNP.

Andrade (2004) faz um estudo sobre a construção historiográfica da cidade e do urbanismo moderno no Brasil, destacando as cidades novas e planejadas. Nesse bojo, Maringá é citada pelo autor como possuindo traçado diverso daqueles implantados na esteira da marcha pioneira em direção ao Norte do Paraná. Destacando o trabalho de Monbeig, Andrade (2004) ressalva que a implantação da cidade realizou-se após a pesquisa de campo do geógrafo francês; portanto, a monotonia dos traçados característicos das cidades fundadas, constatada por ele, não poderia ser atribuída ao plano de Maringá. Para Andrade (2004, p. 80), Maringá e Cianorte “...apresentam um urbanismo tipo cidade-jardim, bastante diferenciado em relação às outras cidades implantadas no norte do Paraná”. No texto de Andrade (2004) marca-se uma controvérsia em relação à pesquisa de Yves Bruand, publicada no Brasil em 1981, na qual se afirma que as cidades novas do oeste de São Paulo, bem como as do norte do Paraná, eram fundações com traçados improvisados e sem planificação. Andrade (2004, p. 80) avalia que

O que se pode constatar, no caso das cidades novas do norte do Paraná, como nos mostra uma crescente produção bibliográfica a respeito desse fenômeno particular de expansão de fronteiras, foi um plano concertado em escala regional, constituindo provavelmente o maior empreendimento territorial e urbanístico de capital privado que se implantou no Brasil.

France Luz (1997) e Steinke (2007) afirmam que Jorge de Macedo Vieira baseou-se nos levantamentos topográficos feitos pelos técnicos da CMNP. Assim, ele criou o plano com informações sobre o solo, relevo e nascentes. As autoras confirmam a preocupação do engenheiro em definir o plano da cidade hierarquizando as vias, destacando avenidas largas (35 a 45 metros de largura), ruas (16 a 20 metros de largura) e parques urbanos como áreas testemunhos da mata encontrada na região no início do processo de colonização (Luz, 1997; Steinke, 2007).

Sobre a importância do sítio na formulação do plano urbanístico, Andrade e Steinke (2002, p. 9) analisam que

...as ruas seguindo a declividade natural, na busca de acompanhar o terreno ao máximo em sua topografia, sempre caindo num raio concêntrico. A adoção desse espaço definido geometricamente para evitar o cruzamento, em função de uma circulação ininterrupta – como rua que circunscreve o vazio para permitir o *perpetuum mobile* – admite ainda outra conotação. A praça, como um símbolo histórico, está localizada no centro cívico, reservando a esses anéis, distribuídos por toda a malha, a função de deslocamento, seja na área central, seja entre esta e os bairros, mas ainda assim caracterizando-os como espaços públicos secundários.

Em relação ao núcleo inicial de Maringá, o chamado “Maringá Velho”, France Luz (1997) evidencia que, diferentemente de cidades que se expandem a partir dele, o “Maringá Velho” serviu apenas como suporte para o desenvolvimento posterior do plano. Segundo Luz (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”. Era ideia da CMNP tornar efetivamente a cidade um marco dentro do processo de colonização realizado pela empresa.

Outro fator importante a destacar na implantação de Maringá, assinalado por Luz (1980), Emmer (2002), Rodrigues (2004), Beloto (2004), Trintin (2006), é o próprio processo de urbanização da região, que aconteceu vinculado à expansão cafeeira. Havia a incorporação de novas terras, o crescimento do número de trabalhadores e o mercado consumidor para o produto. Concomitantemente, outras pequenas indústrias surgiam para produzir itens necessários ao consumo local. Assim, aos núcleos urbanos cabia a função de proporcionar “...operações de armazenamento, transporte, ensacamento e beneficiamento dos produtos...” (Luz, 1988, p. 310).

O geógrafo César Miranda Mendes (1992, p. 56) afirma que, “impulsionada pela dinâmica da expansão cafeeira e pelas boas condições locais, a cidade experimentou um crescimento vertiginoso, comprovado pelos dados censitários”. O autor enfatiza que no período áureo do café, entre as décadas de 1950 e 1960, as atividades urbanas típicas eram as de fornecimento de insumos e de bens de consumo para a produção cafeeira, além do atendimento básico às populações envolvidas.

A construção da cidade

Sobre o desenvolvimento da cidade de Maringá, destacamos algumas publicações que se relacionam com a nossa pesquisa. Referimo-nos diretamente aos seguintes autores: Mendes (1992; 1999), a socióloga Ana Lúcia Rodrigues (2004), os arquitetos Aníbal Verri Júnior (2001), Yvaldyne Maria Neves de Couto Melo (2001), Gislaine Elizete Beloto (2004) e Boeira (2001; 2005), os geógrafos Ariovaldo Gustavo da Costa (1991), Vanderlei Grzegorzcyk (2000) e Gerson da Silva (2002), e o historiador Reginaldo Benedito Dias (2008). Utilizamos também os trabalhos de France Luz (1980; 1997) e a narrativa publicada pela CMNP em comemoração aos seus 50 anos de fundação (1977). Os estudos do geógrafo Edson Santos Dias (1997) forneceram informações, embora de forma indireta.

Ao discorrer sobre a segregação social existente em Maringá, Rodrigues (2004) analisa o processo de ocupação urbana desde o plano inicial até 2004, demonstrando que a desigualdade de acesso à cidade constitui-se em característica constante no direcionamento das políticas municipais, fortemente vinculadas aos interesses do mercado imobiliário. A pesquisadora corrobora sua tese com a realização de mapeamento da composição sócio-ocupacional da população de Maringá entre 1991 e 2000. Rodrigues (2004, p. 228-229) conclui que

A constituição da atual estrutura urbana maringaense se apresenta como uma ocupação destituída de favelas. Isso demonstra que o processo de desfavelização perpetrado na década de 1980 mostrou-se suficientemente eficaz e incorporou-se às ações do poder público através das políticas urbanas adotadas para conservá-lo (...)

A região maringaense se insere, portanto, no processo mais abrangente de polarização riqueza-pobreza que caracteriza a urbanização no Brasil, reproduzindo o tradicional modelo de ocupação do espaço urbano centro-periferia e, neste sentido, apresentando uma ocupação socialmente hierarquizada, distinguindo-se do modo fractal que vem caracterizando, atualmente, a urbanização nas grandes metrópoles, com o espraiamento da riqueza por todo o território.

Ratificando o caráter eminentemente excludente da ocupação urbana maringaense, Beloto (2004), em sua dissertação de mestrado, aborda o tema da legislação urbanística em Maringá como instrumento de regulação da produção do espaço urbano. Em seu trabalho, a autora

...visou entender a produção do espaço pelo viés da legislação urbanística, reconhecendo esta última como resultado ideológico da equipe técnica e política que compõe o poder público, e ao mesmo tempo como instrumento de manipulação dos interesses de setores e classes sociais na busca pela renda do solo (Beloto, 2004, p. 180)

Beloto (2004) faz a leitura das diversas leis que incidiram sobre o espaço urbano de Maringá e da sua planta genérica de valores, com mapeamentos e tabelas sobre zoneamentos e índices urbanísticos, no período de 1959 a 2000. Em pesquisa recente sobre a paisagem de Maringá, a arquiteta Karin Schwabe Meneguetti (2009) analisa a estrutura ecológica urbana e a cidade.

Mendes (1992; 1999), em estudo sobre o processo de verticalização de Maringá, periodiza a construção de edifícios em quatro etapas: a implantação e consolidação do plano inicial (1947 a 1959), a acumulação cafeeira e comercial (1960-1969), a modernização da agricultura (1970-1979), a agroindústria (1980 a 1989), e a maturidade da verticalização (1990 a 1996). Na opinião do autor, verificou-se em Maringá “uma crescente tentativa de se consolidar a urbanização da formação de uma nova metrópole” (Mendes, 1999, p. 403).

No que se refere à implantação do plano e à construção da cidade, consideramos os estudos do geógrafo Edson Santos Dias, de 1997, que, ao analisar o caso de Cianorte, discute também o papel da CMNP enquanto agente imobiliário. Na década de 1990, o trabalho de vendas de lotes da Companhia estava quase todo completo em Maringá e a empresa estava em processo de mudança para a cidade de Jussara, onde se encontra até os dias atuais. Acreditamos que houve semelhanças entre o processo empreendido pela Companhia em Cianorte, analisado por Dias (1997), em relação a Maringá, principalmente no que se refere à elaboração do plano e às suas características, bem como à implantação da cidade. Porém uma das diferenças a se considerar são as primeiras eleições para a liderança do executivo municipal. Em Cianorte, o candidato apoiado pela CMNP venceu o primeiro pleito municipal, o que não ocorreu em Maringá.

Além da concessão de prazos, a CMNP também se encarregava de facilitar o transporte e prestar assistência para a instalação inicial do colono, o que muito favoreceu a implantação da cidade de Maringá (CMNP, 1977), mas não garantiu a infraestrutura para o seu desenvolvimento posterior. Portanto, se havia sucesso com relação à venda de lotes rurais, as áreas urbanas apresentavam situação semelhante. Os diretores da Companhia pensavam que a cidade em formação seria um excelente ponto de venda de terras. Inicialmente Maringá era como outras cidades mais antigas

(Londrina, Mandaguari, entre outras), com ruas de terra, como pode ser notado no depoimento de Alfredo Nyffeller:

Nos primeiros anos a cidade não diferia das demais que abrimos no norte do Paraná. Ruas de terras mal definidas e com terrenos de um lado e de outro onde se viam raízes e troncos semicarbonizados. Muita poeira em dia de sol e lama até o tornozelo em dias de chuva. Era uma beleza ver a mata pertinho; altas perobas, figueiras, paus-d'alho, tudo ao alcance dos olhos, bastando chegar até a janela. Havia muitos veículos de tração animal: charretes e carroças. E muita gente andava a cavalo. Era mesmo sertão, que abríamos a machado para oferecer novas oportunidades ao agricultor brasileiro. (CMNP, 1977, 141).

Para a venda dos lotes urbanos, a CMNP também tinha uma estratégia que chamavam de “plano da casa própria” e que se destinava em primeira instância aos funcionários da Companhia. Havia, com isso, a possibilidade de adquirir um lote urbano com 50% de desconto e pagar o restante da dívida em prestações mensais. Havia também o financiamento da construção da casa, sendo que as prestações mensais nunca passavam de 25% do salário do funcionário (CMNP, 1977, p. 143).

No “Maringá Velho”, a Companhia autorizava a construção mediante apenas 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 propriedade (Duque Estrada, 1961; Dias, 2008).

Boeira (2000) analisa a evolução urbana de Maringá desde a sua fundação até os anos 1990. Inicialmente, realiza um estudo sobre as influências do plano inicial, referindo-se a trabalhos que até então se publicaram. No segundo momento, tece uma crítica sobre o modelo de planejamento adotado contrapondo com o plano original, concluindo que, “...na prática de planejamento atual, em Maringá pelo menos, há claros indícios da necessidade de se assumir novos valores, modelos e condutas” (Boeira, 2000, p. 172). Em 2005, Boeira pesquisa o papel do poder público municipal

na institucionalização do planejamento urbano, destacando que, "...mesmo com a onipresença de processo de planejamento, [Maringá] apresenta fortes contrastes e grandes desníveis nos padrões de urbanização, que refletem de alguma forma as muitas nuances do processo social de produção de uma cidade (...) e revelam o caráter da atividade que se denomina planejamento urbano" (Boeira, 2005, p. 15). O autor divide a trajetória do planejamento e controle na produção de Maringá em quatro períodos: de 1939 a 1947; de 1947 a 1979; de 1979 a 1992; e de 1993 a 2004. Em seguida, estuda a legislação urbanística, especialmente no que se refere aos instrumentos de controle da produção, uso e ocupação do espaço da cidade. Em sua tese de doutorado, Boeira (2005, p. 292) conclui que,

Por fim, sobre a longa trajetória administrativa, de que se ousou tratar de forma muito resumida, são inúmeros os exemplos do que se queria demonstrar e que são, basicamente, a importância que teve o Estado local, através de sua estrutura de planejamento, para a produção da cidade de Maringá, que se, por um lado apresenta alguns problemas comuns a outras cidades brasileiras, por outro é considerada um dos melhores exemplares de cidade, espacial, ambiental e socialmente bem sucedidas do país; e, também, demonstrar os alcances e limites da atividade de Planejamento Urbano, que da mesma forma que o próprio aparelho de Estado, necessariamente reflete as relações que se estabeleceram para a sua própria constituição.

O autor realizou o mapeamento das principais ações dos prefeitos no período que abrange da emancipação do município até o ano de 2004. Boeira (2005) fornece um panorama geral sobre as gestões municipais, não se propondo a analisar aprofundadamente as realizações de cada chefe do executivo municipal. O autor tampouco se detém nos aspectos da construção de equipamentos públicos e da infraestrutura, como fazemos em nosso trabalho.

Abrangendo o mesmo período, do primeiro pleito municipal até 2004, o historiador Reginaldo Benedito Dias (2008) analisa a política local em 13 eleições municipais. O autor sintetiza a biografia dos prefeitos de Maringá e os acontecimentos principais que marcaram a história que levou cada chefe do executivo municipal à sua vitória. Dividido em três períodos, o estudo contempla os processos eleitorais de 1953 a 1964, de 1968 a 1982 e de 1988 a 2004. Ao tratar dos personagens, Dias (2008) proporciona o panorama indispensável para o leitor entender o cenário político no qual se iniciava cada mandato municipal, das sete gestões que investigamos neste trabalho.

Em relação à primeira grande transformação na estrutura do plano inicial, o geógrafo Vanderlei Grzegorzcyk (2000) trata dos interesses políticos e econômicos envolvidos na reformulação do pátio de manobras da ferrovia e da estação ferroviária, localizados na área central, conforme a proposta de Vieira. Analisando o Projeto Ágora, de 1985, e as alterações posteriores, de 1991 e 1993, quando se passou a chamar aquele espaço de Novo Centro, o autor realiza estudo sobre as estratégias e os conflitos promovidos pela CMNP na formação e produção da cidade. Grzegorzcyk (2000) investiga as primeiras iniciativas realizadas pelo poder público para resolver o problema de circulação causado pela expansão para o norte do plano inicial. Conforme o autor,

O objetivo central envolveu o projeto da área do antigo pátio e da estação ferroviária. Ao levantar as causas dos problemas de transposição da linha férrea, da degradação física da área próxima e da divisão da cidade em duas partes, entre outros, constatamos que tais problemas decorreram dos conflitos de interesses entre segmentos sociais que assumiram o poder quando da primeira eleição realizada em Maringá, quando da criação deste município, os quais opunham aos interesses da companhia que projetou a cidade. Essa instabilidade política refletiu-se na organização espacial da cidade, favorecendo a ação de práticas altamente especulativas por parte destes grupos sociais (Grzegorzcyk, 2000, p. 202).

A implantação dos conjuntos habitacionais e sua relação com a produção e organização da cidade são abordadas pelo geógrafo Ariovaldo Gustavo da Costa (1991), sendo um dos poucos trabalhos existentes sobre o assunto. Em sua monografia de especialização, Costa (1991) trata os conjuntos como determinantes para a expansão urbana. Após contextualizar a cidade no processo de ocupação do norte paranaense, o autor discute a ação dos setores públicos e privados na definição de políticas habitacionais e o papel dos agentes imobiliários no processo. Costa (1991) realiza o mapeamento dos conjuntos habitacionais inaugurados em Maringá no período de 1963 a 1987 e conclui:

...percebe-se claramente que entre os conjuntos mais afastados e a área central há lotes totalmente vazios, sem nenhuma ocupação predial, caracterizando aí todo o processo de especulação imobiliária gerenciado pelos proprietários fundiários. Essa ação indica a manobra política do poder econômico, pois os lotes, embora vazios, estão muito bem servidos por toda a infraestrutura urbana implantada nos distantes conjuntos, e financiada pelo dinheiro público (Costa, 1991, p. 71).

Ainda sobre o tema conjuntos habitacionais em Maringá, o geógrafo Gerson de Silva (2002) discorre, em sua dissertação de mestrado, sobre a formação e a distribuição dos conjuntos multifamiliares, de 1976 a 1994, analisando-os como agentes responsáveis pela produção e organização do espaço urbano. O autor aborda os interesses sociais e políticos do processo de implantação dos conjuntos, resgatando a ação federal no problema da habitação e, especialmente, das cooperativas habitacionais diante de sua destacada atuação em Maringá. Por fim, considera que "... a população de menor renda acaba sendo cada vez mais empurrada para a periferia, por não ter condições de arcar com o caro ônus de morar num espaço urbano mais central servido por redes e sistemas de infraestruturas..." (Silva, 2002, p. 132).

Sobre as obras pontuais, destacamos os trabalhos dos arquitetos Aníbal Verri Júnior (2001) e Yvaldyne Melo (2001). Verri (2001) estuda a atuação do arquiteto José Augusto Bellucci em Maringá, evidenciando diversos projetos que tiveram importância na construção da cidade. Já Melo (2001) analisa especificamente a implantação do câmpus da Universidade Estadual de Maringá desde a sua formação.

Além dos pesquisadores acadêmicos, os trabalhos de escritores e memorialistas locais também serviram de subsídio para analisarmos diversos fatos e acontecimentos da cidade. Em nosso trabalho utilizamos publicações de autores como Jorge Ferreira Duque Estrada (1961), Arthur Andrade (1979), Osvaldo Reis (1996, 2004), J.A Corrêa Júnior (1988, 1991), Edgar Werner Osterroth (1997), Ademar Schiavone (2000), José Rodrigues do Nascimento (2007), Túlio Vargas (1980, 2003) e Rogério Recco (2005, 2007).

PRIMEIRA PARTE – A CRIAÇÃO DE MARINGÁ: PROJETO E HISTÓRIA

CAPÍTULO 1. A colonização do Norte do Paraná

1. Introdução

Os planaltos ocidentais do Norte do Paraná foram palco de um notável processo de ocupação urbana decorrente da expansão do complexo cafeeiro proveniente do estado de São Paulo. No seu desenvolvimento, foram marcantes o ritmo acelerado com que as culturas se implantaram, principalmente a cafeeira, a atração que a região exerceu sobre diversos tipos de trabalhadores e o estabelecimento das vias de comunicação ligando zonas rurais aos centros de comercialização dos produtos agrícolas. Esses fatores foram determinantes para que a região se transformasse rapidamente.

A formação de núcleos urbanos, as culturas agrícolas e a abertura de caminhos rapidamente substituíram a mata atlântica. Vários autores (Monbeig, 1984; Tomazi, 1999; Luz, 1997; Dean, 2007) descrevem o estabelecimento de uma paisagem heterogênea, na qual se intercalavam áreas de queimadas, áreas cobertas de cafezais e áreas de mata, que, reservadas provisoriamente com vistas à valorização, desapareciam paulatinamente com o prosseguimento da colonização.

As implicações socioespaciais desse processo despertaram o interesse de pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento. As consequências do avanço da chamada “marcha pioneira” vêm sendo estudadas em seus mais variados aspectos. Em linhas gerais, análises diversas propõem explicar um fenômeno de estruturação regional ocorrido em uma conjuntura de dinamismo geográfico e populacional. Em poucas décadas, a paisagem se transformou e um novo caráter foi dado a uma vasta área (Gonçalves, 1999; Tomazi, 1999).

O geógrafo francês Pierre Monbeig (1984) afirma que a história do café e a do povoamento confundiram-se por muito tempo. A cultura cafeeira estendeu-se a partir das partes montanhosas do estado do Rio de Janeiro, no segundo quartel do século XIX, acompanhando o vale do Paraíba do Sul. Na segunda metade do século XIX, o café expandiu-se para o interior de São Paulo, alcançando planaltos ocidentais por volta de 1870-1880. Assim, foi somente no último quartel do século XIX que os planaltos ocidentais de São Paulo e os do Norte do Paraná se tornaram zonas de pioneirismo.

Caio Prado Júnior (1971) esclarece que o decênio 1870-1880 foi um dos momentos de maior prosperidade nacional. A agricultura proporcionou a acumulação capitalista necessária para que diferentes empreendimentos industriais, comerciais e agrícolas se desenvolvessem, seguindo um surto de atividades iniciado nos anos 1850. A crescente substituição de escravos por trabalhadores livres possibilitou inversões das aplicações financeiras em outros negócios que não o escravo. Ampliavam-se as fontes de acumulação capitalista, com a multiplicação dos bancos, das empresas financeiras em geral, das companhias de seguros e dos negócios da bolsa. Porém os grandes empreendimentos, como as estradas de ferro, estavam além das possibilidades do capital particular nacional. O Estado agiu levantando empréstimos no exterior e, no caso das ferrovias, estimulando o capital estrangeiro com a garantia de juros. Assim, “com iniciativas privadas colaborará o Estado, arrastado no movimento; e sobretudo o capital estrangeiro (o inglês em particular), ávido de captar em seu benefício as atividades de uma jovem nação em pleno florescimento” (Prado Júnior, 1971, p. 195).

Formavam-se condições favoráveis para o desenvolvimento da cafeicultura, com o apoio financeiro concedido ao Estado pela Inglaterra, o aperfeiçoamento do cultivo e o processamento do café realizado pelos ingleses, americanos, alemães e franceses, além do aumento do consumo do produto na Europa e na América do Norte. “...Desde o seu início, a marcha para o oeste foi um episódio da expansão da civilização capitalista, surgida nas duas margens do Atlântico. Ambas não cessaram de ser solidárias” (Monbeig, 1984, 105). Esse autor certifica que nos anos 1860-1880 acelerou-se a ocupação dos planaltos ocidentais, favorecida por uma complexa conjuntura de transformações técnicas, sociais e econômicas.

France Luz (1997) destaca que a cafeicultura 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 proibição¹ que pesava sobre São Paulo,

¹ Segundo Tomazzi (1989), o Decreto federal nº 139.688, de 11/02/1931, proibiu a plantação de novos cafezais, porém a medida não se aplicou às terras da Companhia. Já Monbeig (1974)

ganhou maior velocidade. [...] O café atravessou o Tibaji 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), que, 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 Velho², 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 10 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.

Para entender o contexto no qual se formou Maringá, proceder-se-á a uma breve cronologia da estruturação da rede urbana do Norte do Paraná, destacando-se o papel da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP –, depois denominada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – CMNP³. Seguindo a política dessa colonizadora, foram criados núcleos destinados a funcionar como polos de desenvolvimento responsáveis pela concentração de pessoas e serviços, e de escoamento das safras.

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.

² A denominação “Maringá Velho” foi adotada pela população. O núcleo inicial foi nominado no masculino.

³ Utilizam-se, ao longo deste trabalho, as siglas CTNP/CMNP. CTNP significa Companhia de Terras Norte do Paraná, que em 1951 passou a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). A Companhia foi adquirida em 1944 por empresários paulistas, mas a mudança do nome efetivou-se apenas em 1951, conforme Luz (1997).

As cidades, planejadas e hierarquizadas, nasciam assim com o compromisso de estabelecer pautas modernas na região.

Assim, o Norte do Paraná poderia ser visto, segundo Adrián Gorelik (2005, p.118),

...como uma região privilegiada para a mudança, campo de provas na medida da hipótese modernizadora: porque, diferente de outras regiões do Terceiro Mundo, se tratava de um continente incorporado *ab initio* à modernidade ocidental, e porque nessa incorporação originária a cidade, possivelmente pela primeira vez na história humana nessa escala, cumpre o papel de ponta de lança em um território hostil.

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 e, portanto, as cidades surgiram como polos de desenvolvimento e polos modernizadores. Como aponta Gonçalves (1999), entre os aspectos que constituíram o planejamento empreendido pela CMNP/CTNP, 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 nas cidades.

As ideias de planificação constituíram a pauta do âmbito político-econômico da época. Tanto no contexto nacional quanto no internacional “...a simples menção à ideia de planificação garantia maior credibilidade aos projetos de implantação industrial ou às políticas de colonização dirigida” (Gonçalves, 1999, p. 114). A planificação era vista como a grande solução, “inteligente e cautelosa”, para acelerar a urbanização, evitando problemas constatados em outros países onde tal processo se fez impulsionado pelo mercado e de forma não desejada (Hauser, 1967 *apud* Gorelik, 2005, p. 118).

Antes da compra, pelos ingleses, entre 1924 e 1928, dos 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. Desde o início da década de 1920, empresários brasileiros vislumbravam a importância da implantação de uma ferrovia para o escoamento das safras, o que, conseqüentemente, facilitaria a formação e expansão de cidades ao longo do roteiro. Diante de tais perspectivas, os

ingleses fundaram a *Parana Plantations Limited* e sua subsidiária brasileira Companhia de Terras Norte do Paraná.

2. Breve panorama da formação da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná

Partimos do momento em que a Companhia foi vendida a acionistas brasileiros, especificamente ao grupo liderado por Gastão Vidigal e Gastão de Mesquita Filho.

Na história da CTNP/CMNP, a participação do engenheiro Gastão de Mesquita Filho 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 autora Wilma Kobayashi Mesquita (1995) comenta que, no início da década de 1920, Mesquita Filho foi responsável pela abertura e construção do trecho de 29km da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná que ligaria Ourinhos a Cambará. Além disso, em janeiro de 1924, acompanhou a Missão Montagu ao Norte do Paraná. A missão inglesa, chefiada por Lord Lovat, representante da *Sudan Plantation*, estudava a possibilidade de investimentos no Brasil para o plantio de algodão.

Na ocasião, o engenheiro paulista “...expôs a ele [Lord Lovat] a idéia do aproveitamento da ferrovia São Paulo-Paraná como linha mestra do plano de colonização do Norte do Paraná com fertilíssimas terras” (Mesquita, 1995, p. 70).

Mesquita Filho foi considerado um dos mais sagazes empreendedores, conduzindo com habilidade a formação do grupo de acionistas para compra da Companhia e, posteriormente, consolidando a nova diretoria. Em obra comemorativa do cinquentenário da CMNP, lembrando que se trata de uma fonte institucional, registra-se que

...mais uma vez, o engenheiro Gastão de Mesquita Filho se aproxima da Companhia de Terras Norte do Paraná, depois de ter aberto os olhos de Lovat para as vantagens oferecidas pelas terras roxas existentes ao longo da margem esquerda do Paranapanema e de ter servido de intermediário entre o Major Barbosa Ferraz e os ingleses na venda, a estes, do trecho de 29 quilômetros da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, que ele próprio havia construído, entre Ourinhos e Cambará (CMNP, 1977, p. 95).

Segundo o seu depoimento, nessa mesma obra, Gastão de Mesquita Filho optou por trabalhar no interior devido à dificuldade da vida em São Paulo. Em sociedade com um irmão, apresentou à Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, que havia sido

organizada pelo fazendeiro paulista Antonio Barbosa Ferraz Júnior em sociedade com outros fazendeiros, uma proposta para execução das obras da ferrovia. Em 1920, Ferraz Júnior e seus sócios conseguiram do governo estadual a exploração da estrada de ferro por 70 anos, com o projeto de ligar Ourinhos a Cambará a partir de uma conexão com a Sorocabana (Mesquita, 1995).

Em 1928, a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná foi comprada pelos ingleses e a obra foi assumida por uma empresa sediada em Londres, interrompendo os trabalhos iniciados por Mesquita Filho. Apesar da frustração relatada por este, podemos observar que o seu relacionamento profissional e pessoal lhe rendeu vantagens e favoreceu o trânsito que tinha em meios importantes, facilitando-lhe o contato com pessoas-chave para intermediar as negociações.

No seu depoimento, relata: “Quando os ingleses se interessaram em comprar a estrada de ferro – ao invés de financiá-la, como pretendiam os fazendeiros seus acionistas – eu fui a pessoa procurada para servir de intermediário, porque era amigo tanto de Lovat como do Major Barbosa Ferraz, as duas grandes figuras de um e de outro lado” (CMNP, 1977, p. 96). Mostrou ser um negociador diplomático e habilidoso, tirando vantagens financeiras das situações: “...Consegui conduzir a contento os entendimentos, fechou-se o negócio e eu recebi a minha comissão, que foi o primeiro dinheiro livre dos compromissos do lar que ganhei” (CMNP, 1977, p. 96).

A atuação de Mesquita Filho na Companhia revela a visão de conjunto e o caráter empreendedor dos engenheiros politécnicos na epopeia da construção da infraestrutura urbana e regional brasileira, a partir da criação da Escola Politécnica, em 1894. Reconhecemos a participação desse engenheiro como um dos primeiros técnicos que atuaram em Maringá, idealizando a sua criação.

O ensino adotado na criação da Escola Politécnica foi baseado no modelo alemão, que se caracterizava pelo ensino de ciências fundamentais e pela ênfase em ciência aplicada. Era uma reação à mentalidade livresca e ao bacharelismo vigente no ensino superior brasileiro da época e transformou a escola num dos principais agentes de propulsão do processo de modernização tecnológica da indústria paulista e nacional. A escola formava profissionais de larga visão, aptos a compreender os novos problemas que o processo de urbanização apresentava e a elaborar planos globais envolvendo saneamento, circulação e desenho urbano (Andrade *et alli*, 1999, p. 8)

O engenheiro foi o único brasileiro que manteve as ações da Companhia Ferroviária e integrou o seu conselho fiscal. Apesar de ficar afastado do Norte do Paraná entre 1929

e 1932, não deixou de manter contato com os ingleses e, especialmente, com o gerente da CTNP no Brasil, Arthur Thomas. Em 1936, foi convidado para organizar e explorar, juntamente com Rolando Davids, a Empresa Elétrica de Londrina, justamente no ano em que a estrada de ferro chegou àquela cidade. Segundo o seu depoimento, “...Dessa forma, continuava muito bom o meu relacionamento com a Companhia, mas nada me faria supor que um dia ela viesse a ser vendida a mim e a outros brasileiros, entre os quais eu faço questão de salientar o nome do meu particular amigo Gastão Vidigal” (CMNP, 1977, p. 96).

É significativa a amizade entre Mesquita Filho e Gastão Vidigal, que era, na época, eminente personagem da cena política e econômica brasileira.

Entre 1935 e 1946, Gastão Vidigal foi deputado federal por São Paulo. 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).

O historiador José Henrique Rollo Gonçalves (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).

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, os quais, em decorrência da II Guerra Mundial, foram compulsoriamente forçados a devolver à Inglaterra os recursos ingleses investidos no exterior.

Além disso, com as mudanças políticas ocorridas no Brasil a partir de 1937, o governo federal 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).

A CTNP foi vendida ao grupo liderado por Gastão de Mesquita Filho. Seu interesse 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*, e 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 jornal atual (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”.

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.

A estreita relação entre os dirigentes da Companhia e personagens influentes na política brasileira esteve presente em muitos momentos. Gonçalves (1995) esclarece que

A intervenção dos dirigentes da CTNP na tentativa de conduzir uma identificação entre interesses paranaenses, interesses cafeeiros e interesses nacionais não foi, portanto, exclusiva. Antes, mais uma, dentre várias, empreendidas pelas classes dominantes regionais. O que não quer dizer, bem entendido, que não fossem pressões importantes, sobretudo considerando as intimidades entre aqueles empresários e pessoas influentes alocadas no aparelho do Estado, fenômeno que não ficou restrito aos anos 30, mas acompanhou boa parte da trajetória daquela empresa até recentemente. (Gonçalves, 1995, p. 52).

O autor destaca que importantes dirigentes da CTNP/CMNP participavam dos quadros das elites decisórias estaduais e nacionais. Entre eles, cita João de Oliveira Franco, que, em 24 de abril de 1931, foi o principal negociador paranaense do Convênio dos Estados Cafeeiros e dirigiu a Companhia Ferroviária Paraná-São Paulo, pertencente ao grupo inglês que controlava o Norte Novo do Paraná. Em 1938, Oliveira Franco foi secretário da Fazenda, Indústria e Comércio do estado do Paraná e, em 1939, Getúlio Vargas nomeou-o interventor interino (Gonçalves, 1995).

Arthur Bernardes Filho, pertencente ao grupo de acionistas que adquiriu a Companhia em 1944, era filho de Arthur Bernardes, presidente do Brasil de 1922 a 1926, e que convidou a missão inglesa chefiada por Lord Lovat para vir ao Brasil em fins de 1923, "...com o objetivo de estudar a reforma de nossa organização fiscal" (Mesquita, 1995, p. 69). Arthur Bernardes Filho seguiu a carreira política como o seu pai, sendo deputado federal por Minas Gerais de 1935 a 1937, em 1945 foi eleito deputado por Minas à Assembléia Nacional Constituinte, assumindo em 1946. Em 1947 abriu mão do mandato para tomar posse do senado de 1947 a 1959, foi vice-governador de 1956 a 1961 e ministro da Indústria e Comércio do governo Jânio Quadros de 31 de janeiro a 25 de agosto de 1961 (DHBB – Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro, 2011).

Ao contrário do que se registra na edição comemorativa do cinquentenário da CMNP, ou seja, que somente Gastão Vidigal "podia ser considerado ligado à situação política vigente" (CMNP, 1977, p. 99), a compra da Companhia foi articulada por políticos atuantes. Porém os grupos Arthur Bernardes Filho e Soares Sampaio retiraram-se do empreendimento e o controle acionário ficou nas mãos de Gastão Vidigal e de Gastão de Mesquita Filho.

Note-se que os grupos Arthur Bernardes Filho e Soares Sampaio eram, isoladamente, candidatos à realização de todo o negócio com os ingleses. Foi graças às gestões de Gastão Vidigal que todos se compuseram para organizar a sociedade que viria a suportar a dispendiosa transação.

Posteriormente, os grupos Arthur Bernardes Filho e Soares Sampaio venderam a sua parte aos grupos Sulamérica e Matarazzo, os quais, por sua vez, cederam mais tarde aos dois grupos fundadores, Vidigal e Mesquita, a parcela acionária que haviam adquirido (CMNP, 1977, p.99).

3. Estruturação da rede urbana norte-paranaense

Não seria possível, no limite deste trabalho, descrever as peculiaridades do que a geógrafa Tânia Maria Fresca (2004, p. 46) chama de “etapa moderna” da formação da rede urbana do Norte do Paraná, iniciada a partir de meados do século XIX e completada na década de 1960. Assim, para contextualizar a fundação de Maringá, faz-se uma breve cronologia do ponto de vista essencialmente territorial.

Embora a ocupação em termos de área, aumento populacional e importância da produção no Norte do Paraná tenha-se dado com maior ênfase a partir de 1930, Tânia Fresca (2004, p. 46) divide a estruturação da rede urbana da região em quatro etapas.

A primeira etapa se deu de 1850 e 1899, com a fundação da colônia militar de Jataí, hoje cidade de Jataizinho, na porção extrema do leste do Norte do Paraná. A segunda etapa de ocupação ocorreu entre 1900 e 1929, avançando em direção oeste e tendo a cafeicultura como elemento indutor da frente pioneira. A terceira etapa da ocupação tem origem a partir de 1930 e a quarta etapa após 1945 (Fresca, 2004).

France Luz (1997) esclarece que a área da margem esquerda do rio Itararé até a margem direita do rio Tibagi completou-se na década de 1920, surgindo os núcleos urbanos de Cambará, Andirá, Bandeirantes e Cornélio Procópio. É dessa época a construção da rodovia que completou a ligação da região com São Paulo, e que tinha como principal finalidade escoar a produção cafeeira que se avolumava. Ao mesmo tempo, empreendeu-se o prolongamento da ferrovia, de Ourinhos em direção ao Paraná, alcançando Cambará e prosseguindo até o rio Tibagi. A colonização, proveniente do estado de São Paulo, deu-se ao longo da margem esquerda do rio Tibagi, através do rio Paranapanema. Em 1919, a empresa colonizadora Corain Cia. fundou Primeiro de Maio e a Leopoldo de Paula Vieira fundou Sertanópolis (Luz, 1997).

Várias outras cidades se formaram a partir de Ourinhos, no estado São Paulo, e iniciou-se, nesse período, a concessão de terras para fundação de cidades através de loteamentos. Não se vinculava mais o nascimento das cidades às fazendas, mas às plantas urbanas, que traziam divididos os lotes. Também avançava a ocupação em outro sentido, o sul-norte. Na estruturação da rede urbana, Tânia Fresca (2004) destaca a fundação, em 1929, da cidade de Londrina, que ficou sendo o marco da fase dos grandes projetos de loteamentos.

A terceira etapa da ocupação teve origem a partir de 1930, liderada por companhias imobiliárias. Destaca-se a CTNP, que, com os seus mais de 515.000 alqueires no Norte do Paraná, era, segundo Monbeig (1984), a que possuía o maior montante dos

negócios feitos pelos capitalistas mercadores de terras a partir de aproximadamente 1900.

No contexto nacional, a década de 1930 estabelecia novas diretrizes políticas e econômicas. Decretou-se o fim da República Velha e a ruptura do Estado liberal. A Revolução de 1930 marcou o início da Era Vargas e do processo de industrialização. O novo bloco de poder exigia do Estado medidas de modernização de outros setores, além do setor cafeeiro, e o fortalecimento do mercado interno. A expansão das estradas de ferro era uma medida indispensável (Antunes, 1982; Prado Júnior, 1971)

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.

A estrada de ferro que parte de Ourinhos atingiu o rio Tibaji em 1931, Londrina em 1935 e Apucarana em 1937. Os trabalhos estão sendo ativados, para levar os trilhos até Maringá. A região em torno dessa cidade, que era uma imensa floresta despovoada em 1931, tornou-se um dos centros agrícolas mais ricos do Brasil Tropical. O povoamento irradia-se em todos os sentidos, a partir do espigão Londrina-Apucarana, mas é em direção ao rio Paraná que ele mais se desenvolve” (Monbeig, 1984, p. 207).

Após 1939, com o início da Segunda Guerra Mundial e com a venda da CTNP ao grupo de empresários brasileiros mencionado anteriormente, foi dada continuidade à colonização nos mesmos moldes da companhia inglesa. Esse grupo perseguiu os objetivos de construir um eixo rodoferroviário de penetração 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 01). Nesse eixo, inseriram-se inúmeras ramificações e nos cruzamentos localizaram-se as cidades. Todos 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 tornarem-se grandes centros regionais prestadores de serviços (Maringá, 1996).

Figura 01. Figura mostrando a área de concessão da CTNP/CMNP, com a fundação dos núcleos principais. Fonte: CMNP, 1975.

A fundação de cidades e a comercialização de pequenas e médias propriedades, vinculadas à construção de rodovias e ferrovias, tornaram-se parte integrante do amplo projeto de loteamento feito por empresas, seguindo o padrão da CTNP/CMNP. A geógrafa Nice Lecoq Muller (1956) diz que o planejamento antecedeu a fundação das novas cidades com critérios rigorosos de localização que permitissem o acesso da população rural.

Monbeig (1984, p. 230) destaca o estreito entendimento entre as empresas loteadoras e a ferroviária. No caso da CTNP, afirma que “... não abre oficialmente seus loteamentos aos compradores e não intensifica sua propaganda senão quando há a certeza de que eles serão atingidos logo depois pelos trilhos”.

Oswald Nixdorf, citado por Nelson Tomazi (1999, p. 79), comenta que a venda de lotes pequenos criava povoados, o que seria mais lucrativo do que se as terras fossem compostas por grandes fazendas. Nesse caso, a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná (EFSPP) só faria o escoamento de cargas e não traria nada de volta. Os povoados criariam mercados e, com isso, transporte de carga e passageiros.

A ‘Parana Plantation Limited’ tinha sob controle, ao mesmo tempo, a Companhia de Terras Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, com um capital e 1.460.000 libras em ações e

375.000 em obrigações. Aqui, a união entre loteamento e ferrovia era total e a colonização não avançava senão à medida que a construção da estrada de ferro progredia. A implantação da rede rodoviária não seria descuidada e prestava-se a facilitar o escoamento da produção, ou seja, a garantir fretes para a ferrovia. As origens mesmo do empreendimento confirmam a finalidade em vista: vender parcelas de terra, visando lucros...” (Monbeig, 1984, p. 239).

Tratava-se de um empreendimento capitalista e o que se visava era à melhor relação custo-benefício; assim, a fundação das cidades voltava-se para o mercado consumidor e para as exigências da população. Na estrutura interna das cidades, havia diferenciações sociais evidentes nos preços e nos tamanhos dos lotes (Fresca, 2004).

O encerramento desse período deu-se no final da Segunda Guerra Mundial, nas imediações de Maringá, que começou a se formar por volta de 1942 no núcleo posteriormente denominado “Maringá Velho”. Nesse período, o Estado acentuou as políticas de colonização.

A última etapa de ocupação ocorreu após 1945, sob a égide da iniciativa privada e da continuidade da ação do Estado. É considerada a etapa de maior ocupação de área e fundação de cidades (ver figura 02). A atuação das companhias loteadoras proliferou-se sob a liderança da CMNP. Segundo Muller (1956), os centros urbanos criados pela empresa contavam com plantas predeterminadas, com diferentes formatos: elípticas, quadrangulares, em trevo ou lembrando uma nave. Apesar das variações na forma urbana, todas as cidades teriam um traçado geométrico.

Em meados dos anos 1940, foi feito o plano urbano de Maringá, pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, e diversos outros planos urbanísticos foram formulados para cidades menores, com as peculiaridades de um traçado elaborado por engenheiros, agrimensores e topógrafos. A CMNP fundou as cidades de Cianorte⁴, em 1953, e Umuarama, em 1955, projetadas para se tornarem centros regionais como Londrina e Maringá. O depoimento de Aristides Souza Mello, engenheiro da CMNP desde março de 1942, indica a importância da escolha do sítio e de sua articulação regional.

A alta direção da Companhia começou a sentir então a necessidade de criar novas cidades, em lugares judiciosamente escolhidos, abrangendo terras já vendidas, em fase de expansão do café e bem servidas por estradas. Assim surgiram os novos polos de desenvolvimento: Cianorte, inaugurada em julho de 1953, e

⁴ O projeto de Cianorte também foi elaborado pelo Eng. Jorge de Macedo Vieira.

Umuarama, inaugurada em 26 de junho de 1955. Todas estas cidades foram abertas obedecendo às mais avançadas normas de planejamento, como se observa em Maringá, detalhadamente projetada pelo hábil urbanista Jorge de Macedo Vieira. Com essas duas cidades foram atingidas as lindes das terras da Companhia no Paraná (CMNP, 1977, p. 137).

Os geógrafos Angela Maria Endlich e Dalton Aureo Moro explicam que a estratégia de estabelecer previamente o traçado das cidades pela Companhia tinha o intuito de garantir o sucesso da rede urbana implantada. Os usos eram indicados pelo zoneamento e o povoamento dos núcleos urbanos era estimulado pelos prazos para se edificar nos terrenos adquiridos. Em Maringá, o prazo dado para que os proprietários construíssem em seus terrenos era de um ano. Além disso, "...a Companhia tinha outras estratégias para a produção do espaço interno das cidades: construção de um escritório da CMNP, uma estação de *jardineiras*, escola, doação de terrenos para a administração pública local e outras repartições" (Endlich e Moro, 2003, p. 21).

Várias empresas de loteamento seguiram o padrão da CMNP, comercializando terras e fundando cidades. A estruturação da rede urbana do Norte do Paraná foi finalizada no final dos anos 1950, quando se completou a fundação dos núcleos urbanos (ver figura 03) (Fresca, 2004).

Figura 02. Gênese das cidades da rede urbana do norte do Paraná. Fonte: Fresca, 2004.

O arquiteto e sociólogo Carlos Roberto Monteiro de Andrade (2008) considera que, constituindo uma vasta rede urbana hierarquizada, o processo de colonização do Norte do Paraná – como também o de urbanização – pode ser considerado uma experiência pioneira de planejamento urbano em escala regional. Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama foram planejadas como cidades-polo, articuladas a outras cidades menores, como Apucarana e Rolândia, ao longo de uma ferrovia, a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná (ver figura 04).

Se, entretanto, como observou Pierre Monbeig, “provinham da uniformidade dos sítios a monotonia da paisagem urbana e a repetição constante do mesmo plano de cidades” (Monbeig, *op.cit.*, p.343), a CMNP adotou, ao menos para duas das suas cidades, um traçado conforme o tipo *garden city*. Em Maringá e Cianorte, teremos, portanto, um desenho diferenciado em relação às demais cidades da CMNP. Com seus amplos parques (...) que, além de garantirem a preservação das cabeceiras dos córregos que cruzam a cidade, oferecem à população o fragmento testemunho da exuberante mata que as antecedeu, essas duas cidades apresentarão características ambientais e urbanísticas excepcionais em relação ao padrão médio das cidades brasileiras de mesmo porte (Andrade, 1998, p.366, aspas do autor).

4. O papel da CTNP/CMNP

A partir dos anos 30, no noroeste do Paraná, além do adensamento demográfico, ocorreu um processo de identificação da expressão “Norte do Paraná” ao espaço dominado pela CTNP/CMNP. Esta produziu documentos que formaram, durante muito tempo, imagens regionais consistentes e duradouras (Gonçalves, 1999).

A propaganda planejada pela CTNP/CMNP e por outros agentes imobiliários visou construir uma imagem para a qual, por vezes, utilizavam-se expressões pitorescas, como, por exemplo, “Nova Canaã”, “Eldorado” e “Terra onde se anda sobre dinheiro” (Gonçalves, 1999, p.118), enfatizando e promovendo a região que se desbravava. Os pesquisadores também renovaram o discurso da CTNP/CMNP, ao se referirem a Maringá, glorificando os pioneiros e a iniciativa da Companhia. Segundo o historiador Nelson Tomazi (1999, p.51), desde 1950, há duas posições nas várias descrições e análises do processo de (re)ocupação da região hoje situada no norte do Paraná: os que analisaram a questão de um “ponto de vista científico” e os que procuraram confirmar (e muitas vezes construir) o discurso dominante, sendo que estes foram a maioria.

A propaganda realizada para a atração de compradores de terrenos no mundo pioneiro foi analisada por Monbeig (1984). Para o autor, os grandes golpes de propaganda evidenciavam a ingenuidade e o ardor dos pioneiros, que eram seduzidos com esperanças de lucros desmesurados.

Lança-se uma cidade, como se lançaria uma moda, com grandes golpes de propaganda. Os primeiros compradores de terrenos eram comerciantes que tinham sido atraídos. Os que os seguiram, vinham em busca de bons negócios. E por fim, exatamente como se torna popular a moda, depois de adotada por uma minoria, afluíam então para o jovem centro urbano pessoas de todas as classes sociais e de todas as regiões, novas ou velhas. E, sem dúvida, bem justificam a confiança dos pioneiros os progressos do povoamento rural, a extensão da rede ferroviária, a melhoria das comunicações por ferrovia. Mas tal confiança é fortalecida e acrescida pela publicidade. Dela se beneficiaram Londrina e Marília, mais que as suas vizinhas, que tanto quanto elas associava-se ao surto rural (Monbeig, 1948, p. 357).

As cidades são preestabelecidas e, juntamente com o plano urbano, as vantagens são enaltecidas para atrair compradores. Monbeig enfatiza o caráter da comercialização dos terrenos, destacando a semelhança da promoção das vendas com outros

produtos. As cidades-polo são promovidas pelo seu plano urbano, que foi difundido como um avanço para a época e, principalmente, para a região que se colonizava. Tais aspectos foram fundamentais para promover o polo regional criado pela CTNP/CMNP.

Enquanto isso, a floresta desaparecia rapidamente, a diversidade da vegetação nativa era exibida em fotografias e em relatos diversos. A supremacia do homem sobre a paisagem “selvagem” a ser civilizada era glorificada. Segundo o historiador Arthur Andrade, “Eram cedros, jacarandás, perobas, marfins, paus-d’alho, que tombavam sob o vigor do machado pioneiro” (Andrade, 1979, p. 61). Os animais nativos eram afugentados e desapareciam paulatinamente. “Quando a noite chegava, fogueiras eram acesas para iluminar os toscos acampamentos observados por animais selvagens assustados com tanto barulho” (Andrade, 1979, p. 62) A descaracterização foi violenta em todos os sentidos.

O historiador estadunidense Warren Dean (2007, p. 254) avalia que “a derrota súbita e decisiva da floresta fora inevitável, porque a agricultura, na maioria dos lugares, era praticada como antes, com queimada da floresta primária, seguida, mais cedo ou mais tarde, por pastagem de gado”. Ao se referir à atuação da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, esse mesmo autor denuncia que, “em 1975 e 1981, a companhia queimou e desmatou duas enormes faixas não vendidas, as últimas de bom tamanho em seu poder, totalizando 140km², para plantar pasto e cana-de-açúcar” (Dean, 2007, p. 256).

Segundo Gonçalves (1995), no processo de venda dos lotes rurais, a CTNP/CMNP não se responsabilizou pelos problemas referentes ao impacto ambiental, imensamente ecocida. Houve descumprimento do Código Florestal aprovado em 1934, que mantinha a preservação das matas em 25%. A empresa assegura que mantinha cláusulas preservacionistas, obrigando a manutenção de 10%. Porém retira-se da responsabilidade, alegando que os proprietários aproveitavam todo o terreno para produção, para se capitalizar e pagar as prestações do lote (ver figura 05).

Figura 05. A derrubada da mata e a exuberância da floresta nativa expostas nos álbuns da CTNP/CMNP e divulgadas em revistas locais e regionais. Acervo digital do Museu da Bacia do Paraná.

Comentamos alguns aspectos da formação de uma cidade em um novo território que foi considerado destituído de uma história preestabelecida e de habitantes. A política colonizadora realizada por uma empresa privada impôs uma nova realidade, a partir de um processo civilizatório que modificou sobremaneira a paisagem original e introduziu novos problemas e novos programas.

Assim, não só Maringá, mas também a própria colonização do Norte do Paraná assemelham-se a processos que aconteceram na última década do século XIX e nas primeiras do século XX em países onde se estabeleceram as propostas de “civilização de gajo”⁵ e as políticas imigratórias, como a Argentina (Gorelik, 2005).

No início dos anos 1940, vislumbrava-se em Maringá o lugar onde se poderia implantar um verdadeiro projeto de modernização. Nesse contexto, o projeto urbanístico assumia importância fundamental (ver figuras 06 e 07). Há uma defasagem entre o projeto e a realidade em uma região que se transforma ao introduzir uma nova paisagem: civilizatória e moderna. No Paraná, um projeto moderno de cidade foi implantado *ex-novo*, uma década antes do início da construção de Brasília.

⁵Conforme GORELIK, 2005:113, “a metáfora botânica – ‘civilización de gajo’ / ‘civilização de galho’ – foi proposta por Juan Bautista Alberdi na Argentina do século XIX, diante da conclusão generalizada de que nessas terras ‘nada de bom podia nascer da raiz’”. Ver Gorelik (2001).

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 06. A presença da mata compoendo o cenário urbano juntamente com a imagem do avião veiculado como símbolo do progresso, utilizado nas propagandas de promoção da cidade. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

154

UMA CIDADE FEITA EM MENOS DE 4 ANOS

13 local onde hoje se ergue Maringá, era há pouco mais de 4 anos, coberto por densa mata como os dois bosques adjacentes, com 22 alqueires cada, que entraram pela cidade e que, subsequentemente foram conservados no grande plano da urbanização executado pelo Composto

de Melhoramentos Norte do Paraná. Abrangendo 600 alqueires o direo urbano, a cidade tem cerca de 5 quilômetros de comprimento e 3 de largura. A vista aérea tirada pelo Sr. Hermann de Moraes Barros em Dezembro de 1950 e gentilmente cedida a "A. POINDEIRA", por

diante das vistas do leitor a magnífica concentração da planta urbanística de Maringá tem sido o efeito para grande êxito, em menos de 4 anos, pois tudo isso aparece muito impressionante foto, realizada pelo Sr. Hermann de Moraes Barros em Dezembro de 1950 e gentilmente cedida a "A. POINDEIRA", por

recher a situação da zona urbana da cidade quanto ao número de prédios e de habitantes. Entretanto, então, que não seria de admirar se a população de Maringá, que em 1.º de julho de 1950, por ocasião do Censo Demográfico, era de 7.389 habitantes e em setembro último de cerca de 10.000 habitantes. Mais nessa nova oportunidade, o alô do recenseamento em 1950. Os resultados dos trabalhos do pessoal do Cso. Melhoramen-

tos, executados em fevereiro, segundo o seguinte, que apresentamos sem comentários: 2.238 prédios e 14.555 habitantes. A foto do diretor gerente do Cso. Melhoramentos Norte do Paraná, é não só, um expressivo documento do urbanismo de Maringá, como também da materialização de um dos mais arrojados planos urbanísticos até agora realizados no Brasil.

Figura 07. Exemplo de publicidade feita sobre a rápida construção da cidade. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Maringá, uma década antes de Brasília, surgiu com a missão de exercer uma função integradora, com um forte apelo simbólico que, de certa forma, constituía-se também no seu plano urbanístico e na propaganda planejada feita pela CTNP/CMNP e por seus seguidores.

A aproximação entre o plano de Brasília e o de Maringá merece uma análise mais aprofundada, pois ambos foram formulados para cidades onde a presença da cobertura vegetal original era fator comum, apesar das diferenças entre o cerrado e a mata atlântica. Sendo duas cidades implantadas *ex-novo* e em zonas de expansão de fronteiras, a ideologia civilizatória marcou nelas a defesa de sua implantação e contribuiu para a formação da carga mítica presente em suas representações e nos discursos sobre a história de cada uma. No entanto, há diferenças óbvias. Brasília contou com investimentos públicos e com o empenho nacional; já Maringá foi criada a partir de uma empresa particular, embora com a intermediação pública (Gonçalves, 1999). Além disso, é claro, ressalte-se diferença de funções entre uma cidade de colonização e uma capital federal. Os traçados urbanos e as configurações dos lotes e dos edifícios nas duas cidades são marcadamente distintos. Porém ambos os planos urbanísticos surgiram num contexto nacional de transformações da rede urbana nacional.

Assim como Brasília, Maringá constituiu-se como terra de promessa. No Norte do Paraná, como foi dito, inúmeras cidades foram construídas *ex-novo*, porém algumas especialmente tiveram a tarefa de se destacar como polos regionais e polos modernizadores, diferenciando-se em termos de escala, localização, de função e, também, de desenho urbano. A cidade, então, nasce de um sonho moderno e, portanto, a produção de sua carga mítica constitui-se em fator importante para atração de pessoas. O processo de criação de Maringá ilustra o que ocorria na América Latina na época. Pode-se dizer que a CTNP/CMNP, guardadas as particularidades de ser uma empresa privada e inicialmente de capital inglês, contava com o “voluntarismo construtivista” que vislumbrou no novo território a possibilidade de empreender uma modernização sem o ônus dos países desenvolvidos (Gorelik, 2005), ratificando uma região divulgada como terra de promessa em um país moderno.

... de modo que o *mainstream* do pensamento social duplicou uma característica tradicional do imaginário social latino-americano, depositando no continente uma série de aspirações que, novamente, convertiam-no em terra de promessa para a construção *ex-novo* do Ocidente, como pareciam ratificar a criação de cidades novas como [...] Guayana e, mais importante ainda, Brasília, o sonho da cidade

moderna como só podia acontecer em um país “condenado ao moderno”(Gorelik, 2005, p.119).

Maringá pode ser considerada um exemplo de criação de novos centros que encontrou na “integração a expressão de sua modernização” (Hardoy *apud* Gorelik, 2005, p. 119). Portanto, o plano urbano e a propaganda planejada contribuíram para a promoção da imagem, com o objetivo de atrair pessoas e investimentos.

5. O plano inicial de Maringá

A discussão sobre o plano inicial de Maringá está prevista para o capítulo 2, no qual serão abordados as referências, o traçado e as peculiaridades do projeto elaborado por Jorge de Macedo Vieira. No entanto, é necessário enfocar determinados aspectos para explicar a importância do projeto urbanístico na formação da cidade, analisando sua relação com a propaganda planejada empreendida pela CMNP.

Neste capítulo, analisamos o contexto no qual se estabeleceu a cidade de Maringá, que emergiu rapidamente em meio à mata e orientada por um “projeto moderno”. Inúmeras cidades formaram-se na região conhecida como “Norte do Paraná”, principalmente a partir do início do século XX, e várias delas com plantas predeterminadas por agrimensores e engenheiros. As cidades implantaram-se em uma área considerada por muitos como “território vazio”⁶ e no contexto de uma rede urbana concebida sob a noção de modernidade e de planificação.

Maringá foi criada em 10 de maio de 1947 pertencente à circunscrição municipal de Apucarana. Posteriormente, com a fundação do município de Mandaguari, em 10 de outubro de 1947, incorporou-se como distrito, sendo elevada a município em 14 de novembro de 1951. France Luz (1997) aponta Maringá como um dos mais importantes centros urbanos do Norte do Paraná, propulsor do desenvolvimento regional, e com

⁶ TOMAZI, Nelson. “Construções e silêncios sobre a (re)ocupação da região Norte do Estado do Paraná”. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. R. *Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: EDUEM, 1999. Tomazi, ao pretender demonstrar a falácia existente no processo de (re)ocupação da região norte do Paraná, discute o discurso dominante que trata o território como “vazio demográfico e mata virgem”, que desqualifica e omite a presença indígena na região. Mostra que só se considera a efetivação da ocupação do território com a chegada da “cultura ocidental cristã”. Os índios não são considerados humanos nas narrativas. O autor destaca anacronismo ao considerar que o “Norte do Paraná” já estava constituído no século XVII.

um desenho urbano traçado a partir da definitiva demarcação da linha ferroviária no sentido nordeste-noroeste.

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 transversalmente. No plano formulado, verifica-se uma concepção fortemente permeada pela ideia de cidade-jardim de Ebenezer Howard, entre outras influências europeias e estadunidenses⁷.

O eixo da ferrovia foi traçado no sentido leste-oeste, conforma-se na parte mais alta e plana do sítio, e, a partir dela, configuram-se as vias paralelas. O eixo central transversal à via férrea segue a mesma lógica do eixo da ferrovia, situando-se no espigão que divide os dois córregos, Moscados e Cleópatra. Estes têm a vegetação nativa preservada e abrigam dois parques (ver figura 08).

Embora tenha sido projetada para abrigar 200.000 habitantes em 50 anos, após 49 anos de sua fundação, ou seja, em 1996, já se estimava em Maringá uma população de 270.000 habitantes (Maringá, 1996). Em 2000, a população foi de 288.653 habitantes (IBGE, 2000). No ano de 2009, a população estimada passou para 335.511 habitantes (IBGE, 2010). O crescimento verificado e sua progressiva importância como cidade polarizadora de uma próspera região agrícola e industrial, atuando também como centro de comércio e serviços, estimulam a modificação e a ampliação da estrutura da cidade no intuito de consolidar sua função.

⁷ O plano inicial será abordado com maior profundidade no capítulo 2, “O plano inicial de Maringá: concepções e transformações”.

Figura 08. Ante-projeto para a cidade de Maringá, de autoria de Jorge de Macedo Vieira, elaborado em meados da década de 1940. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Assim, Maringá desponta como exemplo de padrão urbanístico, vinculando-se ao ideário de cidade-jardim. Não foi sem propósito, portanto, que tal desenho foi traçado por Jorge de Macedo Vieira, que projetava, na época, vários bairros na cidade de São Paulo, além de outros no interior daquele estado e na cidade do Rio de Janeiro.

O engenheiro Vieira estagiou na *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, que, nesse mesmo período, contratou os serviços do escritório dos arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker, expoentes do movimento cidade-jardim na Inglaterra e que propagavam a obra de Ebenezer Howard (Andrade; Steinke, 2002). Difundiu-se a relação do plano à teoria e à prática howardiana em diversas fontes, enaltecendo sua concepção, como no seguinte trecho do livro *O fenômeno urbano numa zona pioneira*, de France Luz: “[...] Com os dados indispensáveis sobre a topografia, o clima e a vegetação da região, que lhe foram fornecidos pela Companhia, o referido urbanista [Jorge de Macedo Vieira] planejou Maringá de acordo com a *mais avançada concepção de cidade existente na época*” (Luz, 1997, p.72, grifo nosso).

Embora reconhecendo o expressivo trabalho realizado por France Luz, salientamos que o clichê criado pela CTNP/CMNP foi repetido, inclusive, entre pesquisadores cujos estudos se tornaram referência em diversos trabalhos sobre a região. No trecho acima, a observação da autora, longe de ser uma avaliação urbanística rigorosa, constitui um fortalecimento da imagem urbana. A afirmação leva a reconhecer que um dos propósitos para que tais princípios nascessem incorporados ao plano para a cidade seria evidenciá-lo como um dos mais modernos e importantes exemplos de planos urbanísticos realizados no país, com o objetivo de alardeá-lo e, assim, inseri-lo no discurso recorrente da CTNP/CMNP, de acordo com a sua estratégia publicitária.

O plano urbano de Maringá foi utilizado como recurso para o destaque de um núcleo regional que se criava no centro geográfico de uma extensa área planificada e com acessibilidade eficiente. Relacionado a isso, além de toda uma rede viária que garantia o escoamento das safras e a integração dos diversos núcleos, o planejamento das ações da Companhia voltou-se, também, para a facilidade de aquisição dos lotes por parte dos colonos (Luz, 1997; Gonçalves, 1999). A atração dava-se, sobretudo, pela expansão da fronteira agrícola.

6. As primeiras construções: O Maringá Velho e a nova cidade

O local onde se instalou o primeiro núcleo de ocupação urbana de Maringá ficou conhecido como Maringá Velho (ver figura 09). Não foi a partir dele, entretanto, que a cidade se desenvolveu. Tendo caráter provisório desde a sua formação, o núcleo

inicial foi concebido para dar suporte às atividades de colonização da área próxima à que viria a ser o núcleo definitivo. No plano urbano moderno, as poucas quadras que compunham o núcleo provisório foram inseridas periféricamente e destacavam-se pelas diferenças em relação aos elementos constituintes da estrutura urbana. A menor largura dos passeios e das vias de rolamento, e as reduzidas dimensões dos canteiros centrais, são algumas das características que demonstram a diferença da composição urbana formal do Maringá Velho em relação às áreas mais centrais, nas quais as determinações físicas do plano elaborado são evidentes.

Figura 09. Foto aérea datada de 1º de fevereiro de 1948, mostrando a ocupação do Maringá Velho em primeiro plano. Adiante se observa a ocupação do núcleo definitivo. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Porém, para além das questões puramente formais, o núcleo urbano do Maringá Velho antecede em 5 anos a definitiva 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 Maringá Velho foi, por algum tempo, um centro urbano mais desenvolvido que o posterior (ver figuras 10 e 11).

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). A diferença entre o plano urbano moderno e o núcleo provisório atestava-se inclusive na escolha do terreno. 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.

France de Luz (1997; 1999) 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).

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, ao invés 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; 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 tinha já 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).

7. A fundação do município

Como distrito, Maringá pertenceu ao município de Mandaguari até o ano de 1951. A Lei Estadual nº 666/51, de 11 de junho de 1951, estabeleceu novos critérios para a criação de municípios, como exigência de população mínima de 5 mil habitantes e renda anual mínima de Cr\$100 mil. Além disso, as localidades a serem emancipadas deveriam possuir cem moradias na sede, contar com no mínimo 500 eleitores e com área suficiente para logradouros comuns aos munícipes (Luz, 1997; Alves, 2007). O distrito de Maringá apresentava números superiores aos requeridos em lei e, portanto, estava apto a se emancipar como município. No que se refere à população, segundo o Censo do IBGE de 1950, Maringá abrigava 38.588 habitantes, sendo 7.270 (18%) na área urbana e 31.318 (81,2%) na área rural. De acordo com Luz (1997), a renda anual em 1950 era de Cr\$ 2.516.485,80, as construções comerciais e residenciais somavam 1.200 e os eleitores eram cerca de 6.000. A autora destaca ainda que o próprio plano urbano evidenciava área comum suficiente para os munícipes.

Pela Lei estadual nº 790/51, de 14 de novembro de 1951, criaram-se vários municípios, entre os quais o de Maringá. O cientista social Alessandro Cavassin Alves (2007), ao analisar o aumento do número de municípios criados no Paraná entre 1947 e 1951, destaca que a Lei nº 790/51 oferecia auxílio, por parte do governo do estado, de Cr\$100.000,00 a cada município criado. Portanto, era um incentivo a mais para que novos núcleos se emancipassem.

A Companhia reservava áreas comuns aos munícipes nos núcleos urbanos que fundava. Como já foi dito, fazia parte da estratégia de vendas a existência de locais

que atendessem às necessidades dos sitiantes, bem como a facilidade de acesso aos centros de vendas, beneficiamento e abastecimento. Os projetos dos novos patrimônios incluíam áreas para construção de equipamentos de uso comum. Sobre o assunto, Luz (2007, p. 47) explica que

As prefeituras municipais de todas as cidades tiveram à sua disposição quarteirões inteiros e lotes urbanos para a construção de edifícios destinados à administração, escolas, campos de esportes e terrenos para cemitérios, na base de 24.200m² por 10.000 habitantes. As repartições públicas estaduais e federais, sindicatos rurais e associações comerciais receberam doações de áreas para construção de prédios próprios. Às Mitras Diocesanas, igrejas, casas paroquiais e congregações religiosas foram doados terrenos para serem utilizados em obras educacionais e assistenciais. (Luz, 1997, p. 47).

Na publicação comemorativa do seu cinquentenário, a CMNP esclarece que, além dos terrenos cedidos gratuitamente para construção de edifícios públicos, a Companhia apoiaria as iniciativas de particulares que pudessem “beneficiar a coletividade local”:

...Os particulares que desejassem instalar indústrias, escolas e hospitais na região gozariam de condições especiais para a compra de áreas urbanas ou suburbanas. Os poderes públicos receberiam gratuitamente terrenos onde construir edifícios (Prefeitura, Correios, delegacias, escolas, etc.) e estações rodoviárias e ferroviárias (CMNP, 1977, p. 103)

A Companhia reservava áreas para a construção de equipamentos públicos e infraestrutura, e até mesmo estabelecia normas de construção e de uso, como observamos no plano de Maringá. No entanto, a implantação de infraestrutura nos loteamentos era obrigatória pelas Leis estaduais nº 1642 e nº 1845, de 05 de abril de 1916 e de 19 de março de 1919, respectivamente (Gonçalves *apud* Steinke, 2002).

Através dessas leis, empresas consideradas “colonizadoras” poderiam receber concessões do estado do Paraná de até 50 mil hectares para desenvolver projetos onde se estabeleceriam colonos nacionais e estrangeiros, sendo que os lotes de terra deveriam ser individuais, tendo, em média, de 5 a 25 hectares, mesmo sistema de parcelamento do solo que seria adotado futuramente pela C.N.T.P. Estas poderiam comercializar livremente as terras, mas deveriam implantar um mínimo de infraestrutura necessária à segurança e à prosperidade do loteamento, tendo oito anos para a demarcação e o

loteamento das terras, caso contrário a área voltaria ao domínio do estado do Paraná (Gonçalves *apud* Steinke, 2002, p. 205. Aspas da autora).

As áreas destinadas aos usos públicos são elementos estruturadores no plano de Vieira para Maringá, sendo fundamentais na sua concepção, atingindo mais de 180ha. Segundo a informação fornecida por France Luz (1997), para cada 10.000 habitantes deveria haver cerca 2,42ha em área destinada aos equipamentos públicos.

Independentemente do valor numérico das áreas mínimas requisitadas pela Lei nº 666/51 para a emancipação de um município, o plano urbano foi utilizado como argumento pelo deputado estadual Rivadávia Vargas, que defendeu a criação do município exaltando que a sede, "...traçada com todos os requisitos da moderna engenharia urbanística, apresentando largas e extensas avenidas, ruas bem traçadas e esplêndidos logradouros públicos...", estava, por isso, "...fadada a, muito em breve, apresentar-se como uma das mais belas cidades do Paraná" (Vargas, 1980).

CAPÍTULO 2. O plano inicial de Maringá: concepções e transformações

No capítulo anterior, destacamos brevemente a formação da CTNP/CMNP e evidenciamos o papel de Gastão Vidigal e Gastão de Mesquita Filho em relações que podem ter levado à contratação do escritório técnico de Macedo Vieira para o projeto de Maringá. A intenção foi salientar a circulação dos acionistas da Companhia nas esferas importantes do cenário político brasileiro, demonstrando que a escolha do autor do projeto deu-se por indicações e aproximações com pessoas influentes, conhecedoras das tendências políticas e econômicas e dos negócios promissores. O novo empreendimento imobiliário, vinculado a uma estrutura regional maior, pensada duas décadas antes, deveria ter características peculiares, antevendo o sucesso de vendas, e precisaria ser criado dentro dos parâmetros das principais propostas urbanísticas que circulavam na Europa e nos Estados Unidos.

Neste capítulo trataremos de compreender o contexto no qual Jorge de Macedo Vieira formou-se e trabalhava, desvendando e analisando as influências da cultura urbanística na elaboração do projeto de Maringá. Para tanto, discorreremos sobre a importância da Escola Politécnica na formação dos profissionais que atuaram na concepção e na execução das infraestruturas nacionais, em especial sobre os problemas da cidade. Relacionamos, também, os materiais encontrados no acervo do engenheiro, em consignação com o Departamento de Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo, acreditando que os títulos encontrados influenciaram as suas concepções urbanísticas.

A seguir, analisamos a concepção do plano inicial de Maringá, estabelecendo as etapas de sua formulação por meio de plantas encontradas em acervos. Identificamos também as diversas ressonâncias do pensamento e das correntes estrangeiras utilizadas por Vieira, porém nem tudo o que se propôs foi executado. E ainda: a partir de uma das plantas, de 1957, estudamos o que se realizou e o que ficou apenas indicado até aquele momento. Para isso, elegemos alguns trechos para comparação: a Zona 2, a Zona 3 e a área central.

Por fim, aprofundamos as referências da cultura urbanística no plano de Maringá, analisando determinados elementos presentes na sua concepção, como, por exemplo, a análise da cidade e a importância do sítio; do regular ao irregular; o anel externo; as áreas verdes do plano de Maringá; os parques no centro principal; Stein, Perry e a unidade de vizinhança; centro principal: o centro cívico; centros secundários; sistema viário: hierarquização, forma e uso; as estações.

1. A elaboração do plano

O plano de Maringá foi encomendado no momento em que a Companhia foi adquirida dos ingleses, entre 1943 e 1944. A possível proximidade entre Gastão de Mesquita Filho e Jorge de Macedo Vieira 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 Maia. Lembremos que a atuação de Gastão Vidigal como deputado federal coincidiu com o período em que Prestes Maia foi nomeado prefeito de São Paulo pela primeira vez, de 1938 a 1945.

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. Tal informação foi dada pela sobrinha-neta do engenheiro, em entrevista ao coordenador da exposição sobre o trabalho dele, na IV Bienal de São Paulo, em 1999. Além de amigos, Vieira e Prestes Maia formaram-se em engenharia na Escola Politécnica no ano de 1917.

A proximidade entre Prestes Maia, prefeito de São Paulo entre 1938 e 1945, e Vieira é comprovada nos projetos realizados na cidade de Campinas. Segundo o texto do catálogo da exposição *O Urbanismo do Engenheiro Jorge de Macedo Vieira*, da IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, realizada em 1999, Vieira foi chamado para projetar bairros em Campinas no momento em que Prestes Maia foi contratado para assumir o seu Plano de Melhoramentos. Vieira havia elaborado a primeira planta cadastral da cidade no final da década de 1920. Na década de 1940, certamente indicado por Prestes Maia, Vieira ampliou suas atividades naquela cidade, projetando três bairros: Nova Campinas, Chácara da Barra e Vila Iza. Os dois primeiros situavam-se nas margens do córrego Proença, que "...fazia parte do plano na forma de uma *park-way* que fazia parte da perimetral externa da cidade e que começou a ser implantada na década de 40" (Andrade *et alli*, 1999, p.21).

Pela proximidade de Vieira com o ex-prefeito de São Paulo, há especulações sobre o convite feito para que exercesse a vida política. O fato de ter declinado do convite revelaria a personalidade de Vieira, como se deduz da seguinte assertiva: "Pessoa culta, dotado de grande modéstia, ao ponto de recusar a Prefeitura Municipal de São Paulo, cargo para o qual foi convidado no início do governo Ademar de Barros [1947-

1951 e 1963-1966], indicando seu colega Prestes Maia” (São Paulo, 2009). Não encontramos, todavia, outras fontes que confirmassem essa afirmação.

Outra possibilidade aparece em decorrência do projeto para a cidade de Panorama, de 1946, elaborado por Prestes Maia. A cidade, que era terminal do tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, localizava-se nas margens do Rio Paraná, no limite entre os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Além de ser ponta de trilhos, o sítio e a situação de Panorama assemelhavam-se à realidade da área onde se implantaria Maringá. Ambas as cidades foram construídas *ex-novo* e a partir de um projeto moderno, fazendo parte de um plano de colonização no qual a ferrovia teve papel preponderante. O projeto de Panorama pode ter sido uma referência para os acionistas da CTNP/CMNP, que, pela sua proximidade com os meios políticos, solicitaram o projeto da nova cidade norte-paranaense a Prestes Maia. Por impossibilidade de atender ao pedido, o ex-prefeito pode ter indicado o seu amigo Jorge de Macedo Vieira.

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 em consignação com o DPH de São Paulo.

Em seu relato, a Companhia atribui ao engenheiro Cássio da Costa Vidigal uma importante participação na elaboração do plano inicial de Maringá. Segundo a Companhia, o projeto foi desenvolvido “...com base em anteprojeto de Cássio Vidigal e Gastão de Mesquita Filho” (CMNP, 1977, p. 137). Em sua biografia, podemos constatar que Cássio Vidigal nasceu no mesmo ano em que Vieira, ou seja, em 1894. Formou-se na Escola Politécnica e, em janeiro de 1918, assumiu a função de engenheiro da Secretaria da Agricultura de São Paulo. No mesmo ano ocupou a Diretoria de Obras da Prefeitura, encarregando-se do sistema rodoviário da capital. Foi membro do conselho diretor do Instituto de Engenharia em 1927 e 1928, exercendo o cargo de diretor-tesoureiro. Foi presidente da CMNP e publicou um estudo sobre o

Norte do Paraná nos números 6 e 7 da revista Ateneu Paulista de História. Esse estudo encontra-se no anexo da edição comemorativa do cinquentenário da CMNP, sob o título *Um estudo de Cássio Vidigal* (CMNP, 1977, p. 6).

No seu depoimento, Jorge de Macedo Vieira explica que se baseou em uma planta topográfica fornecida por Cássio Vidigal. E, assim como a Companhia, Luz (1997) atribui a Vidigal o traçado das linhas mestras do projeto.

Com a demarcação definitiva da estação da estrada de ferro, 2km a leste da primitiva posição, pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a Companhia de Terras Norte do Paraná mandou realizar os levantamentos e estudos da topografia local para o planejamento urbano. As linhas mestras para a construção da futura cidade foram estabelecidas pelo Dr. Cássio Vidigal, cabendo ao engenheiro Dr. Jorge de Macedo Vieira traçar o seu plano geral e definitivo. Com dados indispensáveis sobre a topografia, clima e a vegetação da região, que lhe foram fornecidos pela Companhia, o referido urbanista planejou Maringá de acordo com a mais avançada concepção de cidade existente na época (LUZ, 1997, p. 72).

A tentativa de identificar as relações de Jorge de Macedo Vieira com personalidades diversas leva-nos a concluir que o meio em que se formou apresentou-lhe grandes oportunidades, proporcionando-lhe relacionamentos importantes para contatos profissionais. Muitos de seus colegas e amigos estavam inseridos na política da época. Além disso, a própria localização do seu escritório técnico facilitava as aproximações com outros profissionais prestigiosos.

Seu escritório funcionou em alguns edifícios do Centro Velho paulistano, mas manteve-se, na maior parte desses 40 anos, no Palacete Palmares, à Rua Boa Vista nº 133. Nesse tradicional prédio eclético, que pertenceu à Condessa Álvares Penteado, estavam sediados muitos escritórios de profissionais liberais, refletindo uma característica de uso que predominou no centro de São Paulo até os anos 70 (Andrade, 1999 *et alli*, p.11).

2. A formação urbanística de Jorge de Macedo Vieira

Jorge de Macedo Vieira nasceu a 5 de agosto de 1894, na cidade de São Paulo. Além de assistir às transformações urbanas que se deram a partir do final do século XIX na capital paulista, participou ativamente da construção da metrópole que substituiu paulatinamente a cidade provinciana. 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. Quando menino, Vieira viveu em uma área central de São Paulo, na Rua do Carmo, e costumava subir ao terraço do sobrado onde morava para ver o panorama da cidade. No seu depoimento, ele diz que “... tinha o costume de ir nesse terraço ver a hora na Estação da Luz, pra poder dizer à minha mãe pra ela acertar o relógio” (Vieira, 1971). Foi avistando a Estação da Luz, inaugurada em 1901, e a cidade colonial que se modernizava, que Vieira alimentou o sonho de ser engenheiro. Dizia à sua mãe: “...um dia eu hei de ser engenheiro de *ponts et chaussées*. Ela perguntou: ‘o que é isso?’ ‘Isso quer dizer de pontes e calçadas’. Fui engenheiro, mas fui engenheiro civil” (Vieira, 1971).

Segundo Maria Cristina da Silva Leme (1997), os melhoramentos davam-se em partes das cidades, especialmente em áreas centrais, e as reformas eram comandadas por profissionais formados em cursos de engenharia das Escolas Militares na Bahia, em Pernambuco e no Rio de Janeiro, ou na Escola Central do Rio de Janeiro. Os engenheiros “...ocupavam cargos públicos nas estruturas administrativas que estavam em formação nas prefeituras das principais cidades e no governo do estado” (Leme, 1999, p. 22). Com a proclamação da República, em 1889, e o consequente enfraquecimento das estruturas provinciais, o poder municipal assumiu as suas atribuições. Em 1892 criou-se uma intendência de obras municipais que constituiu, em 1896, uma Comissão de Melhoramentos da Cidade (Leme, 1997).

Vieira viveu o momento em que a cidade colonial transformava-se na “capital do café”, na qual os parâmetros de modernidade orientavam-se pela cultura europeia da época. O primeiro quartel do século XX foi particularmente determinante para a mudança das estruturas físicas da cidade de São Paulo, com vistas à formação da metrópole. Nesse período a atuação da administração municipal foi marcante nas figuras pessoais dos seus prefeitos (Andrade *et alli*, 1999, p.7). A salubridade física e moral era a questão perseguida pelas grandes reformas sanitárias que se concentravam nas áreas centrais. Cândido Malta Campos Filho (2004) comenta que,

Sob a égide do sanitarismo, expulsaram-se usos e moradores “indesejáveis” para a requalificação do centro urbano (...) Julgando resolver o problema da moradia, delegando ao rentismo privado, com regulações sanitárias mínimas, as políticas públicas de intervenção puderam se concentrar nos bairros da elite e no centro terciário (...) O centro e os bairros nobres davam costas à aglomeração industrial e operária que crescia ao longo do cinturão ferroviário nas várzeas do Tietê e do Tamanduateí... (Campos Filho, 2004, p. 73).

Nas reformulações urbanas, os engenheiros tiveram papel preponderante. Além da construção da cidade, Leme (1999) explica que eles participaram da criação e do primeiro corpo docente das Escolas Politécnicas, em São Paulo e no Rio de Janeiro. Os principais campos de trabalho eram a construção de ferrovias e obras de infraestrutura das cidades, como saneamento, abertura e regularização do sistema viário. Conforme o historiador Cláudio Hiro Arasawa (2008, p. 30),

...a cidade de São Paulo (...) parecia misturar as virtudes de cidade pequena que era ainda, de fato provinciana, com aquelas que a faziam um foco irradiador de notável força de atração, materializada nos trilhos de ferro que para lá convergiam, no impulso econômico que dinamizava comércio, indústria e demografia, determinando a montagem das estruturas técnicas e científicas lá implantadas em curto espaço de tempo, que iam das redes de serviços de utilidade pública até as repartições administrativas e técnicas estatais, passando pelos institutos de ensino e/ou pesquisa montados de 1886 a 1925.

Obras marcantes eram realizadas para conformar as estruturas físicas ao dinamismo econômico que convergia para o centro urbano. A reformulação do Vale do Anhangabaú foi uma das obras mais significativas da área central da capital paulista na época. Em 1911, quando Vieira tinha 17 anos, ou seja, um ano antes de entrar para Escola Politécnica, a proposta de Bouvard para o Vale do Anhangabaú contemporizou as polêmicas em torno da sua remodelação. “Em 1907, o vereador Augusto C. da Silva Telles publica seu opúsculo *Melhoramentos de São Paulo*, propondo transformar o fundo do vale do Anhangabaú em uma avenida central” (Andrade *et alli*, 1999, p. 4). A inspiração foi certamente a abertura da Avenida Central de Passos para o Rio de Janeiro, a partir de 1903.

A criação do Parque do Anhangabaú e a construção controlada de edificações na área foram possíveis graças ao acordo realizado entre a Prefeitura e o proprietário, conde Prates. “Sendo difícil impor normas reguladoras no ambiente liberal da República

Velha, o acordo de cavalheiros obtido no Anhangabaú garantia um quadro representativo para a capital agroexportadora sem questionar o liberalismo dominante” (Campos, 2004, p. 78).

Jorge de Macedo Vieira testemunharia, também, a verticalização do centro, que, com o Código de Obras de 1920, permitiu edifícios como o Sampaio Moreira, de 1924, e o gabarito de 20 andares do Martinelli, de 1930 (Campos, 2004).

Na construção da cidade metropolitana, além das reformas empreendidas pelo poder público, outros agentes contribuíram, como “...as companhias de energia, ferrovias, empresas de melhoramentos urbanos e imobiliárias (...), e também proprietários de grandes glebas no Município (...) associados entre si e com vínculos estreitos com a Prefeitura e a Câmara Municipal” (Andrade *et alli*, 1999, p. 7). Entre esses agentes, Andrade (1999) destaca quatro: a *S. Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd.*; a *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*; a Comissão Geográfica e Geológica, voltada a projetos de saneamento e retificação dos rios; e a Escola Politécnica.

Desses quatro agentes, que, além do poder público, desempenharam importantes atividades na construção da cidade de São Paulo, Jorge de Macedo Vieira participou de dois: estudou na Escola Politécnica de 1912 a 1917, foi estagiário da Companhia *City* no último ano do curso e, logo que se formou, fez parte de seu corpo técnico como engenheiro por dois anos.

Vieira ingressou na Escola Politécnica num momento em que os engenheiros eram formados para resolver os problemas da cidade, principalmente daquelas que serviam de ponto de escoamento de matérias-primas vindas do interior do país para os portos que davam acesso aos mercados do exterior. Segundo Arasawa (2008), o primeiro diretor e fundador da Escola Politécnica, Antônio Francisco de Paula Souza, ao modelar a escola segundo princípios dos institutos superiores alemães,

...operava uma dupla demarcação de território: se por um lado a escola projetada recusava-se a se filiar à tradicional Escola Politécnica do Rio de Janeiro, estabelecendo uma distância em relação a ela, produzida em contraposição da tradição politécnica francesa, cultivada no Rio de Janeiro, à concepção alemã de sistema de ensino de engenharia; por outro, ao reivindicar para a nova escola um estatuto de novidade epistemológica (novos procedimentos de construção da verdade legítima), acabava também por atribuir-lhe a tarefa de transmutar os valores sociais, acreditando-a portadora de

uma nova escala de valores, baseada no trabalho, na ciência, racionalidade etc. (Arasawa, 2008, p. 58).

Criaram-se as bases para a montagem de instituições de julgamento do mérito técnico, com a fundação da Escola de Engenharia do Mackenzie College (1894) e da Escola Politécnica de São Paulo (1893), bem como o Instituto de Engenharia de São Paulo (Arasawa, 2008). “A necessidade imperiosa de engenheiros habilitados se apresentou em vários ramos das atividades privadas. No âmbito público, logo se fez sentir não somente no plano viário e da produção, como diante de tantas fundações urbanas recentes, além das mais antigas” (Marx *apud* Arasawa, 2008, p. 7).

As escolas faziam referências a modelos curriculares prévios para atribuir credibilidade aos seus sistemas de ensino. Arasawa (2008, p.100) afirma que

...produzia-se uma interpolação da nova escola na história da engenharia, procurando atribuir-lhe valor. Se é assim, a Escola Politécnica de São Paulo constitui sua identidade como uma crítica ao modelo academizante da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, fazendo referência à atualidade das *Tecnische Hochschulen* frente à tradição poderosa, mas supostamente passadista, da *École Polytechnique* de Paris.

Além das Escolas, outra instituição que contribuiu para o julgamento do mérito técnico foi o Instituto de Engenharia, fundado no dia 15 de fevereiro de 1917, o qual publicou boletins e revistas que eram fonte de informação para técnicos de todo o Brasil (Carpinteiro, 1996). Sylvia Ficher (2005) considera que no primeiro estatuto do Instituto de Engenharia, um dos principais objetivos era “a regulamentação do exercício da profissão, por meio de leis, avisos ou instruções, no sentido de ser assegurado, tanto quanto possível, aos engenheiros diplomados pelas escolas reconhecidas oficialmente do país ou do estrangeiro, o exercício da profissão (...)” (D’Alessandro *et alli* *apud* Ficher, 2005, p. 178).

Arasawa (2008, p. 162) comenta que “as origens do urbanismo como prática e disciplina em São Paulo, nas primeiras décadas do século XX, parecem indistinguíveis na figura de Victor da Silva Freire”. O autor destaca que Freire ocupou três instâncias fundamentais do campo da engenharia: chefiou e organizou a recém-fundada Diretoria de Obras Municipais, cargo que ocupou por 26 anos; lecionou a cadeira de “Tecnologia Civil Mecânica” do curso de engenheiros civis da Politécnica de SP; e foi sócio fundador do Instituto de Engenharia de São Paulo. Além disso, fez parte, em 1939, do Conselho Técnico de Economia e Finanças do Estado de São Paulo, no governo Adhemar de Barros, e do grupo diretor da *Light and Power*, na década de

1940. Formar-se-ia um “circuito de validação social dos pontos de vista dos técnicos” (Arasawa, 2008, p. 163).

No circuito composto por essas três instituições de credibilidade técnica - a repartição pública, a universidade e a associação de classe - circulavam importantes personagens que tinham estreitos contatos pessoais e profissionais com Jorge de Macedo Vieira e que, assim como ele, se especializaram em urbanismo, estabelecendo profícuas parcerias.

Dentre seus colegas que se dedicaram à construção de cidades, Prestes Maia foi o que mais se destacou. Com Mariano Wendel, que veio a lecionar na Politécnica, Vieira manteve sociedade durante os primeiros anos de sua carreira. Com João Góes Manso Sayão Filho manteve estreita amizade e parceria profissional ao longo de sua carreira. Trabalharam juntos em abertura de loteamentos, de estradas de ferro e de rodagem, com destaque para sua atuação no norte Paraná, junto à Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Nessa parceria Macedo Vieira se encarregava dos projetos de urbanização, enquanto Góes Sayão cuidava da execução dos mesmos. Foram ainda seus colegas de turma os engenheiros Geraldo Ferreira Sampaio e José de Toledo Moraes, que trabalharam junto aos escritórios do engenheiro Saturnino de Brito (Andrade, 1999, p. 8).

Já destacamos a importância das relações pessoais e profissionais de Vieira, que o inseriam no circuito de indicações e contratações de serviços técnicos. As parcerias profissionais são frequentes nos trabalhos relacionados ao urbanismo. Conforme o próprio engenheiro declara, o fato de ter estagiado na Companhia *City* 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.

O engenheiro civil tem uma faculdade de escolher depois a sua especialidade, o que não se dá para o eletricitista. Ele já tem que ser eletricitista. Já o engenheiro civil não, ele tem mais, um campo mais vasto. Por exemplo, eu tendi para, eu não sou urbanista, eu tendi para o urbanismo, devido ter, logo que saí da Escola Politécnica, ter sido engenheiro da Companhia *City* daqui de São Paulo, que se pode dizer que foi a pioneira no urbanismo no Brasil (...) Eu saí da escola em 17. No último ano da Escola Politécnica, no sexto ano, portanto, eu já era auxiliar da Companhia *City*. Depois de formado fiquei lá como engenheiro dois anos. E a *City*, como foi a pioneira do

urbanismo em São Paulo, lá eu aprendi muita coisa e, principalmente, o gosto pela especialidade (Vieira, 1971).

“Pioneira do urbanismo em São Paulo”, conforme vaticinou Vieira, a Companhia *City*, teve de fato um papel primordial na construção da capital paulista de 1917 a 1930. A empresa adquiriu 12.380.098m² de área no perímetro urbano, correspondendo, em 1912, a mais de um terço da área total da cidade (Wolff, 2001). Projetando para a elite paulistana, a Companhia *City* fundou diversos loteamentos nas regiões oeste e sudoeste. “Nos bairros-jardins do Pacaembu, Jardim América e Alto da Lapa, a *City* adotou modernos conceitos urbanísticos (...) derivados do Garden City Movement inglês” (Campos, 2004, p. 80). A forte influência do padrão de subúrbio-jardim que marcou os loteamentos da Companhia *City* deve-se à contratação de Raymond Unwin e Barry Parker para a realização do projeto do Jardim América. De acordo com Andrade *et alli* (1999, p.9),

Adquirindo cerca de um terço da área então urbanizada da capital paulista, a Cia. *City* contratará, para a realização do que depois veio a ser o Jardim América, o escritório de arquitetura de Raymond Unwin e Barry Parker, expoentes do movimento pela cidade-jardim na Inglaterra, trazendo para a metrópole emergente o loteamento residencial tipo bairro-jardim. Parker veio para São Paulo implantar os primeiros bairros-jardins da *City*, trabalhando junto ao escritório da Cia., entre fevereiro de 1917 e janeiro de 1919, quando projetou o Jardim América, Pacaembu, Anhangabahú, Alto da Lapa e Bela Aliança, cerca de uma dezena de casas, além de elaborar para a municipalidade o projeto paisagístico do Parque da Avenida, junto ao Trianon.

Longe das propostas feitas para a primeira cidade-jardim de Howard, em seu livro de 1898, – que deveria ser uma cidade autônoma, de gestão comunitária, com um cinturão agrícola que limitaria o crescimento e grandes áreas verdes no interior da cidade – os bairros projetados pela Companhia *City* aproximavam-se do padrão urbanístico realizado no subúrbio-jardim de Hampstead, projetado por Parker e Unwin. Vieira trabalhou na *City* no momento em que esta inaugurava esse padrão para bairros residenciais na cidade de São Paulo. Sylvia Wolff (2001, p. 84) destaca as características dos novos loteamentos da Companhia:

O que distingue ainda hoje um bairro criado pela Cia. *City* são suas características de setor estritamente residencial, com casas para apenas uma família, com jardins em toda a volta, com alta densidade de vegetação não apenas nos jardins privados, mas também nas ruas

públicas. Nessas vias a fiação elétrica é subterrânea e há densa arborização. Até recentemente não havia muros altos na frente das residências, apenas sebes vivas baixas atrás das quais transparecia a arquitetura das casas afastadas da rua. O desenho das ruas, quase sem precedentes na São Paulo dos anos de 1910, desprezava o traçado regular de ruas em tabuleiro de xadrez, riscando eixos curvos e sinuosos e adaptava-se a curvas de nível dos terrenos mais irregulares como os do Pacaembu e da Lapa, vinculando-se aos esquemas dos subúrbios ajardinados e das cidades-jardins britânicas.

Podemos afirmar que o aspecto formal dos bairros projetados pela *City* certamente influenciou a formação de Jorge de Macedo Vieira. Nas obras urbanísticas realizadas ao longo de sua carreira, observamos características correspondentes aos bairros projetados pela Companhia *City*. Ao sair da *City*, o engenheiro montou o escritório Vieira & Wendell, no início da década de 1920, juntamente com um seu colega da Escola Politécnica, Mariano de Oliveira Wendell. A sociedade desfez-se em 1923 e, a partir daí, o escritório passou a chamar-se Escritório Técnico Jorge de Macedo Vieira (Andrade *et alli*, 1999). De 1920 a 1950, a atividade de Vieira foi intensa. A área total dos bairros-jardins paulistanos foi de 13.195.912m², a área de loteamentos projetados fora da cidade de São Paulo foi de 11.324.448m² e as quatro cidades projetadas somavam ao todo 28.181.425m². No total, o Escritório projetou mais de 52 milhões de metros quadrados (Andrade *et alli*, 1999).

No acervo de Jorge de Macedo Vieira, em consignação junto ao Departamento de Patrimônio Histórico de São Paulo, há quase uma centena de livros que faziam parte de sua biblioteca particular. A diversidade de publicações em idiomas como português, alemão, francês e italiano relaciona-se principalmente a áreas da engenharia civil. Alguns livros são de formação básica, que seguiam o currículo da Escola Politécnica, como os de física, matemática, cálculo, resistência dos materiais etc. Há outros de construção civil e de materiais de construção, bem como os de hidráulica e saneamento, os de estradas de rodagem e os de estradas de ferro, além, é claro, de urbanismo. Em menor quantidade, existem exemplares de assuntos não relacionados à engenharia, como os de ilustrações, os dicionários e até de xadrez. Além dos livros, há boletins e revistas que eram referências dos profissionais no período em que o engenheiro atuou. Do Instituto de Engenharia há o primeiro Boletim com a conferência inaugural “A orientação do engenheiro nacional”, de 4 de agosto de 1917, de autoria de Victor da Silva Freire.

Até 1920, parece que Vieira manteve certa regularidade na aquisição dos boletins do Instituto. Porém na lista dos sócios do Instituto publicada entre 1917 e 1920 não

consta o seu nome como afiliado. Entre os artigos de profissionais que Vieira colecionava, inseridos no Boletim, há o artigo de Saturnino de Brito “Notas sobre o traçado das ruas”, publicado em agosto de 1920. Após esse período, verificamos que somente em 1955 as publicações do Instituto de Engenharia foram conservadas ou adquiridas pelo engenheiro. Constam no seu acervo exemplares da *Revista do Instituto de Engenharia*, de 1955 a 1968.

Além das publicações do Instituto, há diversos volumes de revistas, como a *Arquitetura e Urbanismo*, de 1936 a 1940. A edição de março e abril de 1937 publicou o texto “Goiânia – a nova capital de Goiás”, de A. Correa Lima. A edição de julho e agosto de 1938 trouxe o artigo “O urbanismo na Inglaterra”, de Patrick Abercrombie. Em março e abril de 1940, a revista publicou o resumo dos quatro Congressos Pan-Americanos de Arquitetura realizados de 1920 a 1930. Além disso, no ano de 1940, há números com artigos de Luis Dodsworth Martins e de Lincoln Continentino. No acervo, existem volumes de outras revistas como a *Revista de Engenharia Mackenzie* e a carioca *Revista do Clube de Engenharia*.

Dos livros de sua biblioteca, destacamos os dois primeiros volumes de *City Planning Housing*, de Werner Hegemann, publicados entre 1936 e 1938. O primeiro volume tratava de “Historical and Sociological” e o segundo de “Political economy and civic art”. De Henrique Dumont Villares, Vieira possuía *Urbanismo e indústria em São Paulo*, publicado em 1946. Nesse livro, segundo Andrade *et alli* (1999), provavelmente estava a referência de Vieira da cidade funcional, diversa daquela proposta por Le Corbusier. Deste arquiteto, no entanto, não se encontrou bibliografia no acervo de Vieira, a não ser no *Où en est L’urbanisme – en France et a L’étranger*, publicação decorrente do Congresso Internacional de Arquitetos, realizada em Strasbourg, em 1923, que contou com textos de Agache e Henri Prost, entre outros. Destacamos que Howard foi um dos vice-presidentes da diretoria do congresso.

Outra referência presente na biblioteca de Vieira é o livro de Louis van der Swaelmen *Préliminaires d'art civique*, publicado na Bélgica por volta de 1916, além do *L’art de bâtir les villes*, de Camillo Sitte, traduzido por Camille Martin em 1918. O livro do inglês Felix Clay *Modern school buildings, elementary and secondary*, de 1906, também fazia parte da biblioteca do engenheiro. Outros livros como o de Nelson Lewis *The planning of the modern city*, publicado em Nova Iorque em 1916, e o de Eurico Sodré *A desapropriação por necessidade ou utilidade pública*, de 1928, mostram que Vieira tinha conhecimento das ideias e propostas que se formulavam no Brasil e no exterior.

Com tais referências teóricas, Macedo Vieira articulará tanto uma concepção racional e funcionalista em relação à cidade, quanto um ponto de vista culturalista, que privilegia a paisagem a ser configurada e o panorama a ser descortinado. Associando traçados conforme o tipo cidade-jardim com princípios do urbanismo sanitista de Saturnino de Brito, Macedo Vieira chega a soluções bastante originais, criando bairros-jardins e cidades-jardins agradáveis e com preocupações ambientais, preservando grandes áreas verdes e valorizando os cursos d'água e outros elementos da paisagem. Cria assim um urbanismo que é moderno, mas distinto daquele que deu origem a Brasília (Andrade *et alli*, 1999, p. 34).

Apesar de não se ter conhecimento de textos publicados de autoria de Vieira, no memorial do projeto para Pontal do Sul fica evidente que as concepções dos seus projetos traziam intrínseco o estudo de referências teóricas de “urbanistas de renome”, tanto nacionais quanto estrangeiros. O memorial do início da década de 1950, apresentado à Prefeitura de Paranaguá, tem o seguinte texto:

O anteprojeto, desenhado, que vai anexo a este, serve apenas para fixação de ideia e discriminação das peças essenciais ao empreendimento, feito com os poucos elementos topográficos de que dispomos.

O projeto definitivo, orientado por urbanistas de renome, será confeccionado ao minucioso levantamento altimétrico e planialtimétrico da região a ser beneficiada e trabalhada (Vieira, ca. 1956, na nota da última página, entre as de número 05 e 06).

Em nossa análise, a orientação a que Vieira se refere seriam as concepções teóricas de que tinha conhecimento e cujas características ele imprimia aos seus projetos desde o início de sua carreira. Destacamos a importância que o engenheiro atribui aos levantamentos topográficos para a elaboração detalhada do projeto definitivo. Observamos que, mesmo sendo o sítio de Pontal do Sul uma área essencialmente plana, a preocupação com o relevo é uma constante nas suas formulações urbanísticas. Em seu depoimento, considera que “...o xadrez não se admite mais. É inadmissível. Não se pode construir”. Porém faz uma ressalva adiante, esclarecendo que o terreno é que deve orientar o traçado: “Quando ele [o terreno] permite, como o caso de Maringá” (Vieira, 1971).

Entre os documentos existentes no seu acervo, há folhas digitadas à máquina de escrever que se referem ao memorial descritivo do plano urbanístico de Águas da Prata. Segundo Amanda Cristina Franco (2005), o projeto da estância balneária foi

elaborado por João Florence de Ulhoa Cintra, em 1923, e adequava-se “às concepções estéticas e técnicas defendidas por Saturnino de Brito” (Franco, 2005, p. 133). Nesse memorial, encontramos a justificativa feita por Ulhoa Cintra para o traçado irregular citado no texto de Brito “Notes sur le tracé sanitaire de villes”.

É hoje opinião corrente entre os “urbanistas” que o traçado geral duma cidade deve ser adaptado à topografia do terreno. Em se tratando, no nosso caso, duma superfície altibaixa, afigura-se-nos que o traçado regular será de todo inaplicável. Procuraremos, portanto, resolver o problema que se nos deparamos por meio dum “tracés irrégulieres et mixtilignes, pour les mettres d’accord avec la topographie et les besoins à satisfaire, quant à l’écoulement des eaux et à la circulation des véhicules par les ponts convenables; on doit aussi le bel effet du pittoresque naturel et prévoir l’embellissement ultérieur de la ville”. Rodrigues de Brito – “Notes sur le Tracé Sanitaire des Villes” (Vieira, ca. 1923).

Não sabemos o motivo que levou Vieira a guardar parte do memorial de Águas da Prata entre o material do seu Escritório Técnico. Todavia, podemos afirmar que compactuava da “opinião corrente entre os urbanistas” em relação à importância do relevo na definição do traçado geral da cidade, produzindo uma composição de traçados irregulares que considerasse os canais de drenagem e a circulação de veículos, sem descuidar do belo efeito pitoresco natural nas cidades projetadas. A cidade de Maringá reflete muito das concepções teóricas que formavam as bases dos projetos urbanísticos de seu autor.

3. O plano inicial de Maringá: análise da concepção

Autores diversos já identificaram as ressonâncias de teorias e práticas da vanguarda da urbanística moderna vigente na Europa e na América no plano elaborado por Vieira (Andrade, 1998; Steinke, 2002; Bonfato, 2008; Andrade e Cordovil, 2008a e 2008b). Na ideia de planejamento regional adotada pela Companhia de Terras Norte do Paraná, consideram-se influências do *town and country planning* (Andrade, 1998).

As concepções do “*town and country planning*” inglês na configuração territorial da rede de cidades da CTNP, por esta ter adquirido uma forma linearizada em função da ferrovia – ao menos em uma primeira etapa da ocupação regional – de um certo modo se fundiram com as propostas de cidades lineares que eram difundidas desde o fim do século XIX por Soria y Mata e que tinham adquirido forte ressonância

nas propostas soviéticas de fins dos anos 1920, com Miliutin e outros (Andrade, 1998, p.366, aspas do autor).

A historiadora Rosana Zanete Steinke (2002) assegura que a ideia de cidade-jardim de Ebenezer Howard 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.

Segundo Andrade e Cordovil (2008a), se observarmos a planta da cidade de Maringá, nos daremos conta 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, nesses projetos de Vieira, apesar de levar em conta a movimentação do relevo, o traçado das ruas é feito conforme um desenho acentuadamente geométrico, que estabelece cuidadosa concordância entre vias retas e vias curvas.

O depoimento dado pelo Eng. 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.

3.1. Os planos

O plano de Jorge de Macedo Vieira para Maringá desenvolve-se em três momentos. Analisamos seis plantas distintas para encontrar semelhanças e diferenças e, a partir disso, destacar elementos do processo de elaboração do plano da cidade. A sexta planta, do final da década de 1950, apresenta como a cidade efetivamente implantou-se naquele momento.

Basicamente, são apresentadas duas propostas por Jorge de Macedo Vieira. Na segunda proposta, as diretrizes gerais da concepção inicial são mantidas, mas verifica-se que houve maiores cuidados no que se refere à preservação da vegetação natural nos parques. Há a diminuição do número de vias, o aumento da densidade e a implantação de maior número de equipamentos, entre eles “escola”, que era um dos elementos principais da unidade de vizinhança proposta por Clarence Perry (1929).

As três primeiras plantas que apresentamos (plantas 1, 2 e 3) fazem parte da primeira proposta. A planta 1 constitui a primeira proposta apresentada e as plantas 2 e 3 mostram rabiscos, croquis, medidas, raios e circunferências das curvas. Nessas plantas, percebemos as diretrizes que levaram às alterações verificadas no plano final.

É provável que a autoria de tais rabiscos tenha sido dos engenheiros e técnicos da Companhia. A planta 1 deve ter sido o primeiro estudo elaborado por Jorge de Macedo Vieira.

As plantas 4 e 5 constituem a proposta final elaborada por Jorge de Macedo Vieira. A planta 4 é a versão colorida do plano inicial de Maringá. A planta 5 é a proposta que se divulgou com mais frequência em diversos meios. A diferença entre as plantas 4 e 5 é basicamente a apresentação, a primeira em cores e a segunda em preto e branco.

A planta 6 é um mapa da cidade, editado em 1957 pela Sociedade Comercial e Representações Gráficas Ltda., de Curitiba, formulado a partir de original fornecido pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. O mapa é repleto de propagandas de estabelecimentos comerciais da cidade e região. Para o estudo que apresentamos neste capítulo, retiramos tais reclames para proporcionar mais clareza à análise da implantação do projeto de Vieira até aquele ano.

Como já nos referimos, o plano de Maringá foi concebido a partir da definitiva demarcação da linha ferroviária no sentido nordeste-noroeste (Luz, 1997) e do avanço da linha férrea, que determinou a formação da rede regional. O núcleo inicial do Maringá Velho implantou-se na rua que se formaria paralela à estrada de ferro. Luz (1997) assegura que as linhas mestras do projeto foram dadas previamente a Jorge de Macedo Vieira, bem como a escolha do terreno. Esse fato vai ao encontro da asserção do próprio Vieira, que diz ter-se baseado na planta topográfica fornecida por Cássio Vidigal. Vieira chega a manifestar que “o terreno foi esplendidamente escolhido” (Vieira, 1971). Portanto, acreditamos que as linhas mestras dadas a Vieira para que delas partisse para formular o plano foram a linha férrea, que se conforma na parte mais alta e plana do sítio e, a partir dela, configuram-se as vias paralelas; e o eixo central transversal à via férrea, que segue a mesma lógica do eixo da ferrovia, situando-se no espigão que divide os dois córregos, Moscados e Cleópatra, e corta transversalmente o eixo da ferrovia.

Jorge de Macedo Vieira elaborou o projeto que foi modificado a partir das intervenções feitas, provavelmente, por Cássio Vidigal e/ou por técnicos da Companhia.

Segundo Luz (1997), a área urbana do plano inicial possuía 600 alqueires, com 5 km de comprimento e 3 km de largura. Os dois bosques possuíam área de 22 alqueires cada um, cortados pelos córregos Moscados e Cleópatra. Projetada para abrigar 200.000 habitantes em 50 anos, em 1991, Maringá abrigava 234.079 habitantes na área urbana (IBGE, 1991). Para comportar essa população, foram necessárias expansões significativas do plano inicial.

A planta 1 apresenta o que consideramos a primeira proposta elaborada por Jorge de Macedo Vieira. Nela observamos as rotatórias no centro dos parques, as quais foram suprimidas na proposta final. O traçado circular da parte superior do projeto, em cujo centro se localiza um complexo esportivo, também se modifica e amplia-se posteriormente. Notamos nessa proposta o ajardinamento dos cantos das quadras. Essa prática é uma característica comum nos projetos de Vieira. Segundo Bonfato (2008), a solução foi adotada por Richard Barry Parker no projeto do bairro de Bela Aliança, em 1918. A função dos cantos ajardinados era estética e visava melhorar a visibilidade (Bonfato, 2008). Todavia, observamos que na segunda proposta os pequenos jardins foram significativamente eliminados e na execução do projeto deixaram de existir. Comprovamos, também, que na planta 1 a praça em frente à estação ferroviária não se define. A praça definida na segunda proposta leva diretamente ao centro cívico pelo eixo central transversal à via férrea.

A segunda planta apresentada em nossa análise, que denominamos planta 2, mostra o processo de alteração da proposta anterior. Parece tratar-se de um estudo geométrico no qual há medidas e raios das circunferências, com bissetrizes e ângulos indicados. Pode ter sido elaborada antes mesmo da planta 1 ou em concomitância, já que não apresenta os equipamentos urbanos existentes na planta 1. Entretanto, alguns equipamentos estão indicados com desenhos ou simplesmente manuscritos. Destacamos os croquis do centro cívico, desenhados isoladamente, ou seja, fora da área do projeto, no alto à esquerda, e em um deles há a reprodução das curvas de nível, indicando a preocupação com a adaptação ao relevo. Os croquis do centro cívico resultaram no desenho da proposta final.

Na planta 3, percebemos a indicação do aumento da área verde dos parques e, principalmente, do zoneamento que levará à definição na planta posterior. Há as medidas de algumas quadras e ruas, indicando a sua alteração, bem como estudo geométrico. Há indicações de graus, raios, polegadas etc. No alto da planta e à direita mostra-se a mudança de traçado da zona industrial, passando as vias a se conformarem diagonalmente. A planta aponta, também, um novo centro secundário na via que se constitui no espigão que divide os dois parques, a Avenida Cerro Azul.

Planta 1. A primeira proposta encontrada. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

A quarta planta é a proposta final de Vieira e apresenta a definição a partir das alterações anteriores, bem como diversas complementações. Fica-nos evidente a maior densificação, através do aumento do número de quadras. Há um número maior de centros secundários e a demarcação de equipamentos urbanos, entre os quais “escolas, hospitais, igrejas e asilos”, conforme a legenda da planta e a indicação em vermelho. O zoneamento foi determinado e as zonas ficaram divididas em comercial, industrial e residenciais principal, popular e operária. A praça principal defronte à estação ferroviária foi resolvida e a mudança do centro cívico do primeiro estudo completou-se. O núcleo inicial do Maringá Velho 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.

A quinta planta é a reprodução da anterior, porém sem as cores, e alguns nomes de ruas já se encontram indicados, manuscritos ou normografados. Há diversas anotações que se assemelham a um estudo de abastecimento de água por conter uma legenda intitulada “Convenções” na qual se definem os seguintes elementos: “registro de parada”, “registro a conserva fechado”, “registro para descarga (*sic*)”, “hidrante”, “mudança de diâmetro” e “peça de extremidade”. Essas convenções são marcadas em planta, juntamente com indicações de “D1” a “D17”, que são distribuídas espacialmente e, ao que tudo indica, abrangem determinada área. Porém há dificuldade em entender a lógica das indicações em planta, apesar da legenda.

Em todas as quadras há anotações em polegadas, que sugerem diâmetros de tubos ou canais. No entanto, há situações incoerentes. Exemplificamos com a situação que ocorre na Avenida Euclides da Cunha. Três quadras que fazem frente à avenida têm três indicações sequentes de 28 polegadas (28”). Todavia, as quadras exatamente em frente a essas têm indicações de duas polegadas (2”). A situação é recorrente em várias áreas do projeto. Considerando que o estudo foi elaborado pelos técnicos da CMNP e que a rede de abastecimento de água Maringá começou a ser implantada somente a partir da década de 1960, não nos foi possível entender o que o estudo aponta, devido à sua incongruência.

Quanto aos equipamentos urbanos, destacamos a distribuição de “escolas, hospitais, igrejas, asilos, etc.”, que são definidos espacialmente de forma a atender uma determinada área, de acordo com o zoneamento e raio de abrangência. O cemitério aparece no extremo sul do plano, no final da via que marca o divisor de águas entre os dois parques. Ainda não se percebe a localização do aeroporto.

A sexta planta que apresentamos foi confeccionada a partir de um original fornecido pela Companhia e executado pelo Departamento de Topografia, sob responsabilidade de Wladimir Babkov. Impressa por uma gráfica de Curitiba, a edição que analisamos foi revista e melhorada por Paulo Novaes Silveira em 1957.

A planta apresenta o plano que efetivamente se implantara naquele momento e as indicações para equipamentos que não se executaram necessariamente. A área à extrema esquerda do plano, a Zona Cinco, não havia sido loteada em 1960 e verificamos áreas anexando-se ao plano inicial, principalmente ao norte, como a Vila Morangueira. A partir da década de 1960, a expansão para o norte tomou impulso com a implantação do Jardim Alvorada. Percebemos a indicação do aeroporto à direita. A partir dessa planta, podemos constatar que nem todas as propostas de Vieira para implantação de equipamentos urbanos se efetivaram.

Planta 6. A efetivação do plano de Maringá até 1957. Acervo da Biblioteca Central da UEM. Planta elaborada a partir do original fornecido pela CMNP, por Paulo Novaes Silveira, em 1957. A autora suprimiu todas as propagandas existentes na versão de Silveira.

Na planta original, confeccionada na escala 1:7.000, é possível verificar a diferença em relação ao tamanho dos lotes. France Luz (1997) analisa as vendas efetuadas pela Companhia no período entre 1946 e 1952 e menciona as dimensões dos lotes em relação à zona onde se inserem. Segundo a autora,

A área dos lotes vendidos oscila, na maioria dos casos, entre 500 e 650m² (1.853 datas, ou 43,9% do total). Nas zonas 1 e 5 (na área correspondente ao “Maringá Velho”) os lotes são menores: 16% do total na primeira e 50,7% na segunda têm área inferior a 500m². Nas zonas 3, 7 e 8 predominam os lotes com área entre 550 e 600m². Já nas zonas 2 e 4 são mais numerosos os terrenos com extensão acima desse limite; são tipicamente residenciais e não estão muito afastados do centro comercial da cidade. No cômputo geral, são poucos os lotes com área superior a 700m²; apenas 131, que representam 3,1% do total vendido no período (Luz, 1997, p. 80).

A análise de Luz (1997) pode ser corroborada com a tabela das áreas originais do plano urbanístico de Maringá apresentada pelo Plano Diretor de Maringá de 2002 (ver tabela 4).

ZONA	LOTES	QUADRAS	ÁREA (ha)	%
1	1.327	62	128,44	8,11
2	1.375	63	211,72	13,37
3	1.434	72	168,30	10,63
4	1.462	76	190,79	12,05
5	1.867	122	219,86	13,88
6	1.013	64	87,80	5,54
7	3.090	134	307,39	19,41
8	1.043	53	172,88	10,92
9	332	24	88,81	5,61
10	72	7	7,67	0,48
TOTAL	13.015	677	1583,66	100,00

Tabela 4. Áreas originais do plano urbanístico de Maringá. Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Planejamento e Habitação - SEDUH. Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá, 2002b.

3.2. Zoneamento

O zoneamento do plano de Maringá, além de delimitar as áreas de uso e ocupação que foram adotados nos primeiros Códigos de Posturas, estabelece a distinção segundo as condições econômicas dos habitantes. Quanto ao uso, o zoneamento distingue principalmente as áreas residenciais, as comerciais mistas, as de armazéns e as industriais. Porém, nas áreas residenciais, há três tipos de ocupação: a principal, a popular e a operária.

A segmentação entre as classes sociais está presente nos projetos de Vieira. Em diversos loteamentos, como no de Vila Isabel, de 1931, "... O projeto se dividia em três partes. Uma via de acesso ao Jaguaribe, uma vila operária e um grande residencial destinado às classes altas paulistanas". Também no de Vila Santista, de 1950, em Atibaia, SP, "O projeto estava ligado a um clube de campo voltado às classes média alta e alta da região" (Bonfato, 2008, p. 88 e 98).

No zoneamento de Pontal do Sul, cujo projeto foi elaborado em 1951, as zonas são divididas em litorânea, comercial, popular, suburbana e rural. Essa divisão não se constitui apenas em um zoneamento de usos, mas de classificação quanto ao padrão econômico. Na zona litorânea, as edificações e os equipamentos voltar-se-iam para a "elite da cidade", já que seriam ocupadas por "veranistas ou banhistas", ou seja, a "população flutuante periódica" (Vieira, ca. 1956).

Outro fator de diferenciação evidencia-se na distinção das larguras das vias e das frentes dos lotes. Nos manuscritos sobre o projeto, a largura do lote, por exemplo, dependeria da zona na qual estivesse inserido e da rua para a qual fizesse frente. Nas zonas residenciais de luxo, os lotes com frente para a Avenida Beira-Mar teriam 720m², enquanto que na zona popular os lotes lindeiros à avenida principal seriam de 560m², sendo o máximo para essa zona. Na zona popular, Vieira localizou "colônia de pescadores, bairros de trabalhadores, também com previsão para o seu comércio, escolas, campo de atletismo, etc." (Vieira, ca. 1956).

A hierarquização viária também está presente no projeto. De acordo com os desenhos existentes no manuscrito do memorial de Pontal do Sul, a Avenida Beira-Mar foi projetada com 50 metros; a Avenida Central com 40 metros; as avenidas de ligação com 35 metros; as ruas principais com 20 ou 24 metros, se fossem comerciais; e as ruas secundárias com 9 metros. Além disso, as avenidas de contorno norte e sul teriam larguras de 55 e 40 metros respectivamente.

Apesar de não ter sido implantado completamente, observamos a minudência com que Vieira definiu as diretrizes da conformação espacial para o projeto de Pontal do

Sul. Há documentos digitados a máquina de escrever, croquis, detalhamentos e manuscritos que se encontram no acervo do engenheiro, atestando a competência com que formulava os pormenores de um plano global.

Embora não tenhamos encontrado documentos semelhantes sobre o projeto de Maringá, o rigor e a elegância do traçado atestam que os mesmos cuidados foram tomados na sua concepção. Provavelmente, o detalhamento do projeto tenha sido elaborado pelos técnicos da Companhia, já que a estrutura técnica era composta por topógrafos, agrimensores e engenheiros, cuja atuação foi essencial. Pois “o sistema de colonização adotado com tanto êxito pela Companhia teve como base o cuidadoso levantamento topográfico da região, que desceu a pormenores e assim pôde dirimir qualquer dúvida na locação de lotes rurais e datas urbanas” (CMNP, 1977, p. 128). O “engenheiro topógrafo”, segundo o intitula a publicação da CMNP (1977), Wladimir Babkov, que chefiou equipes técnicas, além de elaborar o Plano Diretor de Umuarama, sob a direção do engenheiro Manoel Mendes Mesquita, lembra o nome de topógrafos que “enfrentaram a mata virgem para abrir as primeiras estradas: Carlos Rottman, Alexandre Rasgulaeff e Dr. Diment” (CMNP, 1977, p. 128).

A Companhia fundava escritórios para comandar desde a abertura de vias até a demarcação e venda dos lotes e gerenciamento das terras. Para isso, era necessário manter um quadro técnico que comandasse a estratégia lançada, do levantamento topográfico à corretagem dos imóveis.

O projeto de Pontal do Sul e o de Maringá têm aproximações no que se refere à concepção, como as influências do tipo cidade-jardim, entre outras referências. Apesar de a primeira ser uma cidade balneária e a segunda uma cidade de colonização, determinada pela presença da ferrovia, a hierarquização viária e o zoneamento seguem diretrizes semelhantes.

Em Maringá, a diferenciação por classes é feita no zoneamento e, como em Pontal do Sul, a partir da localização e do tamanho dos terrenos. Segundo France Luz,

Conforme as zonas iam sendo colocadas à disposição dos compradores, os seus lotes tendiam a ser valorizados em relação aos vendidos anteriormente. A localização em zonas residenciais previamente destinadas à população de mais posses levava também à elevação dos preços dos terrenos. Dessa maneira, o planejamento e o tipo de ocupação do espaço do núcleo urbano refletiram a filosofia da colonizadora, voltada para obtenção de lucros e implantação de uma cidade de modo empresarial, na qual se fazia notar a divisão de classes da sociedade capitalista. (Luz, 1997, p. 138).

A estratégia de vendas refletia a valorização das terras e, portanto, negociavam-se os terrenos de acordo com a sua localização, que evidenciava, também, o maior ou o menor tamanho da área do lote. A estratégia foi concebida juntamente com o traçado e a divisão dos lotes. Vieira certamente estava ciente dos objetivos da companhia colonizadora e propôs a divisão da área com vistas à obtenção de lucros.

A produção do espaço urbano constituído pela atual Região Metropolitana de Maringá (PR) obedeceu, desde sua gênese, a uma orientação que reproduziu, no território, processos de desigualdade social pela ação do mercado imobiliário. Ao segmentar as áreas a serem comercializadas, segundo as especificidades socioeconômicas dos adquirentes, esse mercado fomentou, ao longo de mais de meio século, uma ocupação residencial também segmentada. (Rodrigues, 2004, p.26)

Observamos que a ocupação segundo o padrão econômico aconteceu de forma diversa da que se propôs no plano inicial. A zona destinada para a “residencial nobre” deslocou-se para a área entre os dois parques, ou seja, para a Zona 2. A situação ocorreu em razão das vendas dos lotes, conforme explica Luz (1997). A zona no meio dos dois parques foi vendida antes que a “residencial nobre” marcada no projeto e que era a parte nova da Zona 5. Já a “zona operária” manteve-se na Zona 3 e ficou conhecida como Vila Operária (ver figuras 12, 13, 14 e 15).

Figura 12. Destaque para a inscrição “Resid. Nobre” na Zona 5, ao redor do Parque das Grevíleas. Ressaltado em vermelho pela autora a partir de planta do Acervo Museu da Bacia do Paraná.

Figura 13. Destaque para a inscrição “Residencial e indústrias” (metros de transição), na Zona Operária. Ressaltado em vermelho pela autora a partir de planta do Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

No Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá, elaborado em 1967, há um esquema mostrando claramente como as classes econômicas localizaram-se no plano inicial. O esquema representa como as classes efetivamente se distribuíram no espaço, já que no plano inicial foram propostas de outra forma (ver figura 16).

Figura 16. Planta esquemática da cidade de Maringá segundo o padrão econômico. Fonte: Maringá, 1967.

Porém, de acordo com o plano inicial encontrado no Acervo de Jorge de Macedo Vieira, do DPH – PMSP, ao qual chamamos de planta 4, observamos que o zoneamento inicial propõe outra divisão segundo o padrão econômico (ver figura 17). A área que abrigaria residências de alto padrão seria a Zona 5, localizada a oeste e ao sul da linha do trem. Segundo Luz (1997), as vendas dos lotes na parte nova da Zona 5, na área que não havia sido ocupada pelo núcleo inicial do Maringá Velho, começaram somente a partir de 1958.

Figura 17. Planta esquemática da cidade de Maringá segundo padrão econômico, a partir do projeto original. Elaborado pela autora a partir do zoneamento do projeto original e baseado na planta esquemática da figura 16.

Reflexo da estratégia de vendas empreendida pela Companhia, foram vendidos primeiramente os terrenos localizados nas áreas mais centrais. France Luz (1997) analisa que, ainda em 1947, os primeiros lotes colocados à venda foram os das zonas 1 e 3, além da parte antiga da zona 5. Segundo a autora,

...As zonas 1 e 3 receberam as atenções da Companhia; a primeira, por ser central e por haver o interesse de que muitas famílias ali se estabelecessem desde logo, a fim de provocar a valorização dos demais lotes e atrair novos compradores; a segunda, por ter sido planejada para atender às pessoas de menor poder aquisitivo e que representavam uma faixa importante no mercado imobiliário. Na zona 1 foram efetuadas 197 vendas de lotes, enquanto que na zona 3 elas alcançaram 309 (Luz, 1997, p. 79)

Figura 18. Divisão da cidade por zonas. Cores inseridas pela autora a partir do mapa base da CMNP, atualizado por Novaes, 1957. (planta 6). Acervo da Biblioteca Central da UEM.

Ao contrário do subúrbio de Unwin e Parker, do início do século XX, que “nos seus inícios teve elevados objetivos sociais” (Hall, 2002, p. 120), Maringá foi projetada com o pressuposto da diferenciação de classes marcada espacialmente.

O projeto de Vieira ficou distante das recomendações sobre a necessidade de garantir a preservação do cinturão agrícola, não construindo nos seus domínios, já que o direito à alcinha “cidade-jardim” recairia principalmente sobre esse aspecto. A visão reformista de Howard defendia que a supressão do cinturão agrícola destruiria “... a beleza e salubridade da urbe. Mas, afortunadamente, a terra ao redor da cidade-jardim não está em mãos de indivíduos privados: está nas mãos do povo e deverá ser administrada não no suposto interesse desses poucos, mas no real interesse de toda a comunidade” (Howard, 2000, p. 187).

Por ter sido encomendado como empreendimento imobiliário e, portanto, o aspecto propriedade privada era um propósito, o plano de Maringá tem uma concepção diametralmente oposta a um dos preceitos principais de Howard. E, também, das recomendações de Unwin, apesar da elitização de Hampstead, o seu primeiro subúrbio-jardim, projetado em parceria com Parker, depois de sua implantação (Hall, 2002). Assim como as cidades sociais de Howard, Unwin defendia que nos seus subúrbios “é importante evitar a total separação das diferentes classes sociais” (Unwin, 1909, p. 212, tradução nossa). Isso porque a ocupação por uma só classe acarreta diversos problemas sociais, econômicos e estéticos, refletindo o caráter massificado e não planejado do desenvolvimento urbano. Cita o exemplo dos povoados ingleses nos quais a mistura de tipos diferentes de casas promove a vida comunitária intensa. Não nega, no entanto, a diferenciação de classes, mas acredita que elas possam conviver em cooperação.

Portanto, se a área que está sendo projetada supõe que vai acolher uma população fundamentalmente operária, deveremos inclusive tratar de organizar algum lugar atraente onde se possam construir algumas casas um pouco maiores. Deveremos induzir o médico a viver entre seus pacientes proporcionando-lhe um alojamento satisfatório, concedendo uma oportunidade àqueles que tiveram êxito em sua vida e dispõem de um pouco de tempo livre para dedicá-lo ao trabalho público do distrito, de viver em casas adequadas, entre outros não tão afortunados. E se temos êxito ou não, dependerá em grande medida da ordenação (Unwin, 1909, p. 214, tradução nossa).

O legado do empreendimento imobiliário que foi o plano inicial de Maringá aproxima-se do subúrbio de Unwin e Parker no sentido de que em ambos “o que sobrevive é a

qualidade física” (Hall, 2002, p. 120). Porém, no caso do plano de Vieira, a qualidade física foi o principal, senão o único, objetivo.

Do manual de Unwin, Vieira absorveu somente as diretrizes formais. O seu pragmatismo o despojou das preocupações reformistas das suas concepções teóricas. O caráter desigual e excludente que marcou os seus projetos é evidente na segmentação das classes no espaço.

4. A implantação

Comparamos a proposta final de Vieira com a que efetivamente havia sido implantada até 1957, com o intuito de verificar as semelhanças e as diferenças entre elas. Identificamos quais foram os equipamentos que se mativeram na planta de 1957, bem como sua modificação ou sua eliminação em duas zonas do projeto e na área central. Para tanto, comparamos três trechos das plantas 4 e 6, ou seja, três situações, a da Vila Operária, ou Zona 3, a da Zona 2 e a de um trecho longitudinal englobando a área central e parte da Zona 7.

Na proposta de Vieira para a Vila Operária, ou Zona 3, os equipamentos urbanos previstos foram hospital, escola e parque infantil, instituto profissional, campo de esportes, praça de lazer e igreja (ver figuras 19 e 20). A zona teria formato côncavo, limitada por uma via que divide o parque e o bairro no lado oeste. A mesma via liga o centro da cidade à saída leste. Duas vias principais cruzam-se no centro do bairro, marcado por uma rotatória, que, a seu redor, teria uma área comercial. A avenida principal da cidade, a Avenida Brasil, cruza o bairro de oeste a leste e insere-se entre duas rotatórias que marcam o limite da Zona 3 e para as quais convergem a *parkway* e sua continuidade. No trecho da Avenida Brasil localiza-se a igreja, marcando o centro da zona. Atrás da igreja, inicia-se a Zona de Armazéns. Como o próprio nome diz, a Vila Operária foi pensada para ser a residência dos funcionários da área industrial.

Segundo o planejamento, o bairro deveria ser um misto de área residencial, comercial e industrial, prevalecendo o primeiro caso, justamente para garantir a morada aos trabalhadores das empresas fixadas ali nas imediações. Essa preocupação, demonstrada pelos diretores da CMNP, traduziu-se nos preços mais baixos dos lotes, se comparados aos da Zona 01, Zona 02 e outros (Maringá, 2002c, p. 23).

Figura 19. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando a Vila Operária ou Zona 3. Acervo DPH/PMSP.

Figura 20. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a Vila Operária ou Zona 3. Acervo BCE/UEM.

Na efetivação da proposta, as áreas destinadas aos equipamentos mencionados foram significativamente substituídas por áreas parceladas. Há a supressão da rotatória ao sul, mas a rotatória ao centro foi conservada, bem como as que limitam o bairro a oeste e a leste da Avenida Brasil. A área reservada à igreja também foi mantida. Os cantos ajardinados foram incorporados às subdivisões de novas quadras e transformaram-se em lotes. Os destaques em vermelho da figura 20 comprovam que mais de 70% da área destinada aos equipamentos foram transformadas em lotes a serem comercializados.

Como já citamos, os equipamentos propostos por Vieira eram hospital, escola e parque infantil, instituto profissional, campo de esportes, igreja, praça ajardinada ocupando uma quadra, cantos ajardinados em duas quadras. Na implantação, a quadra reservada ao hospital foi dividida em duas, sendo que uma delas foi loteada e a outra parte, em 1957, não apresentava ocupação por lotes. A quadra destinada à escola e parque infantil foi dividida em duas quadras maiores e duas quadras menores. As duas quadras maiores foram loteadas e as menores apresentam-se vazias na planta 6. O mesmo aconteceu na quadra reservada ao instituto profissional. A quadra destinada ao campo de esportes teve sua terça parte ocupada por lotes. A praça ajardinada foi loteada. As quadras que ficaram vazias não tinham indicações para o uso. Mantiveram-se a igreja e a rotatória do centro da zona, onde se cruzam as vias principais.

A Zona 02 deveria ser zona popular, segundo a proposta de Vieira. Porém, na estratégia de vendas promovida pela Companhia, tornou-se a área nobre da cidade. Considerou-se que aquela área tinha localização privilegiada pela proximidade ao centro cívico e por inserir-se entre os dois parques.

O bairro tem uma via central, que é o espigão que divide os dois córregos, nas margens dos quais se implantaram os dois parques. A via central liga o bairro diretamente ao centro cívico. Os preços dos lotes vendidos, no período de 1946 a 1952, variavam de Cr\$ 10.000,00 a Cr\$ 20.000,00, enquanto que na Zona 3, ou Vila Operária, variavam de Cr\$ 5.000,00 a Cr\$ 10.000,00 (Luz, 1997). O preço dos lotes era diferenciado de acordo com a metragem e, principalmente, com a localização. Por isso, a Zona 2 concentrou uma população de maior poder aquisitivo em relação à Vila Operária: “...na área central e nas zonas residenciais melhor localizadas, os preços mais elevados provocaram uma certa seleção dos compradores, atraindo os que possuíam maiores recursos” (Luz, 1997, p. 82).

Não somente a localização da Zona 2 era privilegiada, mas percebemos que a implantação de equipamentos ocorreu de maneira desigual em relação à Vila Operária.

Na proposta de Vieira, os equipamentos urbanos a serem implantados na Zona 2 seriam escola, parque infantil, hospital, campo de esportes, internato de meninos, igreja e cemitério (ver figura 21). Na efetivação da proposta, todas as áreas reservadas aos equipamentos se mantiveram, embora com algumas mudanças em relação à localização (ver figura 22). O espaço reservado ao internato de meninos ocupou a quadra ao lado, denominando-se parque e asilo infantil. A quadra reservada para o hospital, que deveria localizar-se nas margens da avenida central, a Avenida Cerro Azul, mudou-se para outra quadra, de tamanho menor, nas margens da *parkway*, a oeste. O campo de esportes transformou-se no Maringá Clube, frequentado pela elite maringaense até os dias atuais. A escola ocupou a quadra ao lado da que estava definida, aproximando-se do centro cívico, passando a denominar-se colégio estadual. O parque infantil inseriu-se no triângulo em frente ao colégio, deixando de ocupar a quadra inicialmente proposta. A igreja e o cemitério foram implantados conforme as indicações de Vieira.

Assim, verificamos que houve interesse maior da Companhia em manter os equipamentos propostos no plano inicial de Vieira para a Zona 2, provavelmente por ter consciência de que a existência deles valorizaria a área e que poderiam ser usados como argumento para o preço mais elevado dos terrenos.

Embora houvesse a reserva das áreas para hospital e parque e asilo infantil, em 1957 não houve a efetivação de tais usos nas quadras indicadas, como verificaremos adiante.

A área central, em linhas gerais, segundo a proposta de Vieira, abrigaria o centro cívico, que seria diretamente ligado por um eixo principal à estação ferroviária com a sua praça principal. O pátio de manobras da ferrovia localizou-se logo atrás da estação ferroviária, ocupando uma grande área no centro do plano. A área, de aproximadamente 20ha, tinha um grande espaço esportivo ao norte, de aproximadamente 14ha.

Ao centro cívico destinaram-se os edifícios públicos, mas na efetivação da proposta verificamos que a ocupação não se deu de modo exclusivo. Na quadra onde deveria localizar-se a igreja, implantou-se o hotel, deslocando a matriz para o centro do espaço destinado ao centro cívico. Os edifícios desse centro cederam lugar não só à igreja, mas a um grande espaço verde em volta dela. Na planta de 1957, no entanto, o espaço verde deveria ser destinado ao centro de saúde (ver figuras 25 e 26).

Comparando a proposta inicial com a planta 6, observamos que duas quadras foram loteadas e assinalados os usos dos edifícios públicos, bem como do hotel. Os equipamentos públicos que estariam no centro cívico, chamado de “zona central”, eram Prefeitura, Correios, Fórum, praça e centro de saúde, além da igreja, que é indicada por uma cruz. As duas quadras loteadas são as que estão nos extremos superiores leste e oeste. Porém somente a quadra leste foi efetivamente parcelada na “zona central”.

Figura 25. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando o centro cívico. Acervo DPH/PMSP.

Figura 26. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a “zona central” ou centro cívico. Acervo BCE/UEM.

Na área ao sul do pátio de manobras da ferrovia, houve poucas modificações entre a proposta e a sua implantação, além das que comentamos. A praça a oeste, Praça Napoleão Moreira, recebeu um espaço maior e abrigou a estação rodoviária até o início da década de 1960. O espaço ao norte do pátio de manobras teve alterações mais significativas no que se refere à supressão dos espaços verdes e equipamentos para dar lugar a áreas loteadas.

Figura 27. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando a área ao norte do pátio de manobras da ferrovia. Acervo DPH/PMSP.

Figura 28. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a área ao norte do pátio de manobras da ferrovia. Acervo BCE/UEM.

Comparando a proposta inicial com a planta de 1957, as duas quadras à extrema direita e à extrema esquerda dos recortes das figuras 27 e 28 foram significativamente modificadas quanto aos seus usos. As duas quadras da extrema direita, a menor e a maior, foram loteadas. A quadra menor, em ambos os lados extremos das figuras que apresentamos, deveria ser uma área verde, possivelmente uma praça. A quadra maior da extrema direita deveria ser “escola e parque infantil” mas, na planta 6, o espaço destinado a esses equipamentos foi diminuído em mais da metade da área prevista na proposta final. Já na quadra maior da esquerda, o equipamento previsto por Vieira era um “instituto profissionalizante”. Nesse caso, 100% da área foi loteada.

Detendo-nos nas propostas mais ao centro da figura, verificamos que, ao norte do pátio de manobras da ferrovia, a primeira linha paralela de quadras foi modificada em relação à sua composição, com o aumento do número de quadras e a consequente supressão de duas áreas verdes que as intermediavam. Mais ao norte da figura, as duas áreas verdes laterais ao complexo esportivo também foram substituídas pelo parcelamento em lotes. A área do complexo esportivo foi mantida, bem como os espaços destinados ao hospital, colégio e asilo. Embora esses equipamentos estejam mantidos na planta de 1957, sabemos que nem todos foram executados. As áreas reservadas ao hospital e ao asilo foram substituídas por outros usos, predominantemente comerciais.

5. Cultura urbanística no plano de Maringá: referências

Trataremos, a seguir, das aproximações e distanciamentos observados entre o plano de Maringá e as concepções teóricas de determinados urbanistas que foram as referências de Vieira em diversos projetos. Muitas delas foram encontradas no acervo de sua biblioteca particular, seja em livros internacionais ou em artigos de revistas nacionais. Outras se tornam evidentes pela proximidade da concepção, apesar de algumas não terem sido encontradas no acervo do engenheiro.

Assim, fizemos o exercício de aproximá-las, analisando o plano de Maringá à luz do ideário da cidade-jardim e das teorias de Raymond Unwin, Clarence Perry e Clarence Stein. Estabelecemos relações com as recomendações de Camillo Sitte, Saturnino de Brito, Werner Hegemann, Nelson Lewis, Jean Claude Nicolas Forestier e Frederick Law Olmsted. Consideramos ainda algumas características do plano de Goiânia, especialmente a proposta de centro administrativo feita por Atílio Corrêa Lima.

Abordamos determinadas ressonâncias das recomendações dos urbanistas mencionados em relação ao plano de Vieira, de acordo com as situações que nos

pareceram mais evidentes, considerando os limites deste trabalho. Elegemos, para nosso estudo, a análise da cidade e a importância da escolha do sítio, bem como a opção pelo traçado regular ou irregular que o projetista deve considerar ao elaborar cidades ou subúrbios. As áreas verdes e os parques também foram analisados de acordo com as propostas dos urbanistas elencados. Explicamos a ideia da unidade de vizinhança concebida por Perry e Stein e o modo como foi incorporada ao plano para Maringá, através do seu centro principal e dos secundários, enfatizando a configuração do centro cívico, de acordo com o que preconizou Hegemann. Analisamos o sistema viário da cidade em relação às concepções de Unwin, Howard, Lewis, Perry e Stein. Estudamos o papel da estação ferroviária enfatizado por Unwin e a importância da estação rodoviária no plano de Vieira. Mostramos como se deu a concepção do anel externo da cidade e a efetivação da ocupação nos anos 1960.

5.1. A análise da cidade e a importância do sítio

Ebenezer Howard, em seu livro *To-morrow: a peaceful path to realm reform*, publicado em 1898, enfatiza o aspecto reformista de sua proposta de cidade-jardim. Embora haja a dimensão urbanística, preocupa-se mais com o processo social do que propriamente com a forma física de sua proposta. Porém

...foi nas mãos de Raymond Unwin (1863-1940) e Barry Parker (1867-1947) que encontrou sua perfeita realização física. Na verdade, perfeita até demais; a arquitetura Unwin-Parker vestiu o esqueleto Howard de maneira tão memorável que, para todo sempre, foi difícil distinguir-se este daquela (...) Ambos se desenvolveram dentro de uma intensa fermentação de idéias, decorrentes, em grande parte, do pensamento de William Morris que os iria influenciar em todos os trabalhos subsequentes (Hall, 2002, p. 114-115).

Segundo José Luque Valdivia (2004, p. 914, tradução nossa) os textos do *Town planning in practice. An introduction to the art of designing cities and suburb*, publicado por Unwin em 1909, "...mostram bem sua convicção de que é possível construir cidades habitáveis e com qualidade, sem a necessidade de modificar de um modo radical a estrutura de produção". E, como comenta Mumford (1999, p. 559), a ideia de Howard "...da comunidade equilibrada prestou-se a uma variedade de formas urbanas". Porém a apropriação dos princípios howardianos desconsiderou radicalmente uma das bases conceituais da cidade-jardim. Pois,

...Howard chamou atenção para o fato de que o crescimento de uma cidade deve estar nas mãos de uma autoridade pública representativa; e de que os melhores resultados só poderiam ser alcançados se tal autoridade tivesse poderes para reunir e manter a terra, planificar a cidade, estipular a ordem cronológica de construção e prover os necessários serviços. Os agentes mais essenciais do desenvolvimento urbano já não deveriam ficar entregues ao investidor individual, especulador ou proprietário, a tratar de lotes individuais de construção, casas individuais, sítios (*sic*) individuais de negócios, isso porque nenhum exercício individual de espírito público poderia produzir o equivalente de um todo coordenado e significativo (Mumford, 1999, p. 563).

Todavia, a esperança de Howard de que “uma mudança muito salutar” ocorresse nas suas cidades sociais não se efetivou nem mesmo nas cidades inglesas que foram construídas para serem “um experimento bem sucedido como a Cidade Jardim” (Howard, 2002, p. 193) e que deveriam ser “a pedra fundamental de uma forma superior e melhor de vida industrial em todo o país” (Howard, 2002, p. 185). No que se refere à reforma social, a proposta de Howard não obteve o êxito que ele esperava. Porém o conceito de cidade que ele defendeu e os critérios urbanísticos contidos em tal proposta foram assumidos de modo mais generalizado e, de certa forma, aperfeiçoados pela técnica urbanística (Valdivia, 2004).

Howard menciona diversas vezes a necessidade de adaptar os princípios expostos nos seus diagramas ao desenho cuidadoso relacionado ao sítio. Assim, os seus diagramas são meras sugestões, que deverão ser modificadas a partir da situação e do sítio em que vierem a se inserir as cidades, bem como o estímulo à variedade de tipologias arquitetônicas que expressem a preferência e o gosto individuais. Ao terreno deve-se dar atenção especial, analisando as suas peculiaridades físicas, tanto topográficas e hidrográficas quanto de vegetação.

Para Howard, conjuntos de cidades seriam planejados e construídos para solucionar o problema da superpopulação de Londres, mas “cada uma [das cidades] tendo um desenho diferente das demais, e, mesmo assim, o todo fazendo parte de um plano amplo e bem elaborado” (Howard, 2002, p. 186). Em *Town planning in practice*, Unwin aprofunda a defesa da adequação do traçado às características do sítio com uma contundente argumentação, colocando os motivos e indicando sugestões de método para que se proceda à análise do sítio onde se planejará a cidade. Deve-se estar atento aos perigos da planificação urbana, segundo Unwin, para que a individualidade não sucumba a esquemas similares.

Ao compreender a sua explanação, ficam evidentes as influências na concepção do plano inicial de Maringá e, conseqüentemente, a forte vinculação de Jorge Macedo Vieira às teorias da cidade-jardim e à visão pragmática de Unwin exposta em seu manual, além de outras influências, como veremos adiante.

Obviamente, Vieira despreza o princípio de que a cidade deveria estar nas mãos de uma autoridade pública representativa e se sujeita às diversas encomendas feitas por investidores individuais, especuladores ou proprietários. No entanto, considera vários aspectos da obra de Unwin, que defende o estudo bastante completo das condições locais em qualquer trabalho de desenvolvimento urbano.

Unwin (1909) recomenda que se deva conceder às características e peculiaridades locais uma atenção especial, mantendo a sua individualidade econômica, histórica e artística a partir da compreensão das suas necessidades e recursos tanto humanos quanto ambientais. A partir desse entendimento, o urbanista deve dispor de todos os planos necessários, incluindo a análise de todas as árvores existentes dignas de serem conservadas e do plano topográfico com curvas de nível a cada metro. O terreno, para o autor, constitui-se num elemento básico para a conformação do desenho urbano e deve ser o ponto de partida para o estabelecimento das funções e usos da cidade, determinando a imagem da futura comunidade. A regularidade ou a irregularidade devem ser incorporadas ao projeto de acordo com as condições do terreno e as necessidades dos habitantes. O urbanista deve deixar-se guiar por sua capacidade criativa e encontrar as sugestões na conformação do sítio, não dando preferência ao tratamento formal ou ao informal. Antes, deve conhecer o sentido e o valor de cada um desses tratamentos e saber estimar o seu uso dependendo dos casos que se lhe apresentarem. Assim, “ajudará a compreender a importância de integrar seu desenho ao terreno e a dispor seu esquema de traçado de forma que sirva como meio de harmonizar seus edifícios com a paisagem circundante”.(Unwin, 1909, p. 105, tradução nossa).

Nelson Lewis (1916) 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.

No plano inicial de Maringá, verifica-se que o estudo do sítio foi considerado, na medida em que se observa o traçado das vias acompanhando as curvas de nível, adequando-se ao relevo por meio de curvaturas. As vias dos eixos principais ocupam os terrenos mais planos e altos, localizando-se em divisores de água de dois córregos.

Estes têm a sua vegetação nativa preservada, originando dois bosques, no centro dos quais se insere a praça do chamado centro cívico. Nessa praça localizam-se a igreja matriz e outros edifícios públicos que reforçam a centralidade também por estarem no local mais alto do plano. O traçado regular desses espaços é marcante, no qual Vieira utiliza as formas clássicas.

Se observarmos as plantas da Cidade de Maringá [...] nos damos conta que 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 vão se implantar os edifícios administrativos. Por outro lado, nesses projetos de Vieira, apesar de se levar em conta a movimentação do relevo, o traçado das ruas é feito conforme um desenho acentuadamente geométrico, que faz a concordância entre retas e curvas (Andrade *et alli*, 1999, p.27).

Os centros secundários obedecem à mesma lógica, buscando terrenos planos e altos para o eixo principal do bairro, bem como para sua praça central. Além disso, a existência de rotatórias viárias em terrenos mais planos revela o domínio formal do sítio por parte do urbanista.

Analisando a planimetria do terreno no qual se implanta a cidade, observa-se que o próprio sítio definiu os elementos estruturadores do plano (ver figura 29). O desenho urbano de Jorge Macedo Vieira aproveitou-se das elevações para introduzir elementos de destaque, reservando e preservando a vegetação nativa nos locais onde as

inclinações são mais íngremes e onde estão os córregos. Nas áreas planas, o desenho regular compõe as rotatórias e os centros de bairros. As rótulas funcionam como conexões, evitando a quebra de continuidade e os obstáculos nas ruas, de acordo com as recomendações de Lewis.

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. Vieira, de acordo com o autor, realiza a síntese dessas duas vertentes. Já destacamos a influência de Barry Parker nas obras de Vieira e a possível proximidade entre os dois, visto que trabalharam no mesmo período na Companhia City. Andrade (2004, p. 7) assevera que “...a partir da publicação por Brito de seu *Notes sur le tracé sanitaire des villes*, em 1916, teremos uma maior difusão, entre os profissionais brasileiros que realizavam planos de saneamento ou de melhoramentos urbanos, das ideias sitteanas interpretadas por Brito”.

Vieira possuía a edição de 1920 do *Boletim do Instituto de Engenharia*, na qual foi publicado o artigo “Notas sobre o traçado das ruas”. Na versão francesa, Andrade (1992), destaca que Brito considera fundamental a subordinação do traçado urbanístico às características topográficas e aos acidentes naturais do sítio onde se implantaria a cidade, sendo o levantamento topográfico um dado básico e indispensável para a elaboração do plano urbano. Este, formulado de acordo com uma visão racionalizadora e tratando a cidade como um todo, deveria indicar, entre outros aspectos, “...a área a reservar para jardins e parques; os locais pitorescos a proteger contra as devastações e construções que os prejudiquem (...); os mananciais a reservar para o suprimento de água potável, evitando que se contaminem ou sejam desprotegidos pela devastação das matas” (Brito *apud* Andrade, 1992, p. 213). A reserva das áreas dos dois parques centrais em Maringá, protegendo as nascentes dos córregos Moscados e Cleópatra, mostra algumas possibilidades de aproximações entre as recomendações de Brito e a concepção do plano por Vieira. O engenheiro considerou não só a conformação topográfica do sítio para o traçado urbanístico, como se preocupou em preservar a mata atlântica original nas margens dos córregos mencionados.

Saturnino de Brito também recomenda a reserva de áreas para a implantação de edifícios e equipamentos relacionados ao saneamento. Entre eles, estaria “...o terreno destinado aos reservatórios de distribuição de água, quando é possível colocá-los no perímetro da superfície a edificar...” (Andrade, 1992, p. 216). A indicação do

reservatório de água aparece somente no primeiro estudo de Vieira, sendo suprimido na planta definitiva apresentada pelo engenheiro. O reservatório estava localizado na grande rotatória existente no ponto mais alto do plano de Maringá, ao lado de um bosque de aproximadamente 4,5 ha, chamado de Bosque das Grevíleas, que se localiza na Zona 5. O espaço da rotatória, de quase três hectares, é suficiente para a implantação de diversos equipamentos, entre eles a torre de abastecimento de água, que foi construída somente em meados da década de 1970. Na primeira proposta (planta 1) havia, além do reservatório de água, a estação de rádio e uma igreja. Na proposta final (planta 4) somente esta se manteve.

5.2. Do regular e do irregular

No plano de Vieira, verificamos a composição das vias procurando a adaptação ao relevo onde é possível, mas utilizando-se do traçado geométrico em diversos locais, principalmente no centro cívico.

Unwin (1909) diz que em termos compositivos as ruas retas têm seu efeito assegurado quando se trata da inclusão de um elemento ao fundo das mesmas, pois, embora se considere uma solução simples e banal, ela produz resultados bastante satisfatórios, além de ser o caminho mais curto de um ponto a outro. No entanto, as ruas curvas parecem revelar a preferência no discurso do autor ao defender as suas enormes vantagens, levando o leitor a considerar que seu uso seria mais atraente. Tais vantagens seriam os desvios, possíveis por meio das ruas curvas, evitando-se os ângulos bruscos; a melhor adaptação ao relevo; a conexão entre traçados distintos; a preservação de elementos de interesse e, por fim, a capacidade de propiciar uma imagem mutante levando a diferentes pontos de vista de agrupamentos distintos. A preferência do autor é justificada quando argumenta que raramente o terreno em que o traçado se inserirá será totalmente plano e sem obstáculos de qualquer natureza. Mas também menciona que as curvas podem ser tão regulares quanto as retas. Steinke (2002, p. 253) analisa a influência de Unwin nesse aspecto, asseverando que para as áreas residenciais a referência ao subúrbio-jardim é evidente:

O arquiteto inglês Raymond Unwin, ao tratar sobre a conveniência de ruas retas ou curvas, ao se projetar um assentamento com propósitos residenciais, assinala a adoção de uma maior liberdade no tratamento, mais apropriado para este do que o caráter formal aconselhável para as zonas centrais. Para as áreas residenciais [da cidade de Maringá] (...), é explícita a referência ao subúrbio-jardim: ruas curvas, onde o trânsito desliza suavemente, separado das vias

de tráfego rápido, contando com inúmeras praças, intercalando seus cruzamentos. Em outras palavras, as ruas seguindo a declividade natural, na busca de acompanhar o terreno ao máximo em sua topografia, sempre caindo num raio concêntrico. As zonas de moradia aspiram recuperar os ideais românticos da vida comunitária.

Encontramos ressonâncias das recomendações de Saturnino de Brito no plano de Maringá, já que é evidente a utilização do traçado retilíneo, porém não totalmente hipodâmico, ou seja, com todas as ruas cruzando-se rigorosamente em 90 graus. Vieira, apesar de utilizar-se do sistema ortogonal em vários trechos de seu traçado, opta também por vias circulares, com grandes raios, e vias onduladas proporcionando diferentes perspectivas, renunciando ao retilíneo em muitos casos, principalmente na área do centro cívico e nos bairros residenciais.

Tais pequenas modificações, interceptando longas linhas retas através da movimentação do cruzamento de ruas, ou empregando-se curvas de concordâncias com raios grandes, ou ainda localizando-se pequenas praças nos cruzamentos, ou mesmo fazendo uso de gramados e arborização nas ruas, como sugere Brito (...), objetivam evitar as longas perspectivas e monotonia do traçado, ao mesmo tempo que reduzir as chances de cruzamento dos veículos (Andrade, 1992, p.218).

Nesse caso podemos aproximar as referências de Brito ao que preconizou Camille Martin⁸, que, apesar de considerar a beleza e os benefícios das sinuosidades das ruas antigas – que se adaptavam ao relevo e preservavam algum elemento importante da paisagem, como as cidades medievais –, destaca que “...as vias retas são necessárias, e muitas vezes provocam um efeito grandioso. O que nós condenamos é seu emprego mecânico, preconcebido, sem se atentar para a configuração do terreno nem para outras circunstâncias locais” (Sitte, 1992, p. 193). O autor sugere, então, que os construtores das cidades utilizem as vias retas e curvas na medida certa, de acordo com o relevo e as necessidades.

As recomendações de Unwin (1909, p. 106, tradução nossa) sobre o emprego do traçado regular ou irregular pelo urbanista, atentando para o fato de que “...deveremos ser inteligentes para evitar dogmatizar sobre as teorias...”, parecem ter sido bem assimiladas por Vieira, tanto na vertente de Martin quanto na de Unwin. Quando Vieira

⁸ Na tradução francesa do original alemão de *Der Städtebau*, de Camillo Sitte, Camille Martin insere o capítulo “Ruas”, de sua autoria.

se refere à escolha do sítio para o projeto da cidade, comenta que “[Em] Maringá, o terreno foi esplendidamente escolhido. Era fácil, fácil de fazer o serviço lá” (Vieira, 1971).

Para Unwin (1909), a alternância do regular e do irregular deveria estar “...em estreito contato com as exigências atuais e para nos contentar se podemos conferir uma forma e expressão adequadas da maneira mais simples e prática às necessidades óbvias daqueles que devem habitar as cidades ou subúrbios que projetamos” (Unwin, 1909, p. 106, tradução nossa).

A composição das vias retas e curvas seguiu as recomendações de Unwin. Porém a escolha do sítio e a definição das linhas mestras fornecidas por Cássio Vidigal, como já nos referimos, coadjuvaram para que Vieira compusesse o seu traçado.

O traçado irregular, que proporciona diferentes pontos de vista, é uma constante em Maringá. A sua concepção, juntamente com a arborização, causa surpresas e visões seriais agradáveis, tanto para os pedestres quanto para aqueles que utilizam veículos.

5.3. O *anel externo*

A cidade limitada e circunscrita em seu cinturão verde, estabelecendo com clareza a diferença entre cidade e campo, constitui a proposta de Howard proclamada posteriormente por Unwin, que faz alusão à antiga muralha vertical, atribuindo-lhe grande parte da beleza excepcional das cidades, do aproveitamento interno esmerado e do caráter pitoresco.

No *anel externo* da cidade localizam-se fábricas, armazéns, laticínios, mercados, carvoarias, serrarias etc., todos defronte à via férrea circular que envolve toda a cidade cujos ramais se conectam à linha principal que passa pela propriedade fundiária. Esse arranjo permite que os vagões sejam carregados ou descarregados em conexão direta com os armazéns e oficinas e as mercadorias sejam remetidas a mercados distantes ou deles recebidas, possibilitando assim não somente economia muito grande de embalagem ou transporte, como também reduzindo ao mínimo perdas por avarias e o tráfego pelas ruas da cidade, fazendo baixar consideravelmente os custos de manutenção dessas (Howard, 2002, p. 116).

A muralha fortificada das cidades antigas, capaz de criar a almejada unidade interna, encontra uma utilização moderna tornando-se a muralha horizontal formada pelo

cinturão de parques, campos de jogos ou terreno agrícola, conservando o ambiente natural e impedindo a junção dos núcleos urbanos. (Unwin, 1909).

A cidade não deveria crescer aleatoriamente, mas “desdobrar-se como células vivas” (Choay, 2003, p. 27); assim, a *garden city* deveria limitar a sua população e densidade e, ao chegar ao limite predeterminado, originar outra que seguiria a mesma lógica, com uma distância razoável entre elas, interligadas porém por meio de rodovias e ferrovias.

Responsável por manter a densidade dentro de limites considerados adequados, o cinturão verde proposto por Howard deveria ter 5.000 acres (ou 2.023,428ha) para uma população de 32.000 habitantes, contendo não apenas áreas cultiváveis, mas equipamentos urbanos tais como casas de repouso e reformatórios, por exemplo (Hall, 2002).

O plano de Macedo deveria ter um cinturão de chácaras envolvendo a cidade, impedindo o crescimento da malha urbana e mantendo a população dentro dos limites desejados (Steinke, 2002). No desenho não se verifica uma delimitação desse cinturão, o que nos leva a presumir que tal diretriz referiu-se a uma indicação. Assim, a muralha horizontal não cumpre o papel estabelecido por Howard e Unwin e a cidade cresceu aleatoriamente, descaracterizando, em sua ampliação, o rigor do traçado e da disposição do plano inicial.

O cinturão verde agrícola e de propriedade pública, que é o elemento principal da cidade mediada pelo campo segundo Howard, encontra em Maringá a sua versão empresarial, fazendo parte da estratégia de vendas de lotes rurais da Companhia. “Muitas dezenas de patrimônios – cerca de 80 – foram (...) demarcados, loteados e vendidos, obedecendo a um critério urbanístico dos mais modernos, que inclui, ao redor da zona urbana, um ‘cinturão verde’ dividido em pequenas chácaras destinadas ao abastecimento da cidade” (CMNP, 1977, p. 146). A expansão mais significativa para a área rural deu-se no início dos anos 1960, com o parcelamento da fazenda de propriedade de um dos técnicos da Companhia, a do topógrafo Alexandre Rasgulaeff (ver figura 31). O Jardim Alvorada foi parcelado em lotes com áreas menores que o padrão estabelecido no plano de Vieira e voltou-se para uma população de menor poder aquisitivo, que afluía para a cidade em consequência do êxodo rural. O exemplo da cidade de Adelaide (ver figura 30), que Howard utiliza como exemplo para sua argumentação, e na qual a cidade “cresce saltando sobre os parques e estabelecendo a Adelaide do Norte” (Howard, p. 187), não se realiza em Maringá.

Figura 30. Diagrama 4. A cidade de Adelaide e seus parques. Fonte: Howard, 2002, p. 188.

Figura 31. Evolução da cidade de Maringá até 1968. Elaborado pela autora, a partir de mapa base da PMM, 1999, e da listagem de aprovação de loteamentos fornecidos pela PMM, 2002.

Mais uma vez, constatamos que Vieira se apropria da ideia urbanística formal, *stricto sensu*, das propostas de Howard.

5.4. As áreas verdes no plano de Maringá

Sitte critica dois elementos urbanos existentes nas concepções da época em que redigiu o seu livro *Der Städtebau*, a alameda e a *square*. No apêndice “O verde na metrópole”, o autor defende a existência de áreas verdes na cidade por motivos estéticos e sanitários, desaprovando a alameda retilínea e monótona e enfatizando as vantagens das árvores agrupadas em parques públicos. Segundo Sitte (1992, p. 167), “...A metrópole necessita dessas grandes superfícies não construídas e compostas por jardins, fontes e espelhos d’água, imprescindíveis para sua respiração, e por isso chamadas de pulmões (...) Sem recorrer à natureza, a cidade seria um arcabouço fétido...”. No plano de Maringá, Vieira relaciona os dois parques que criou com o que Sitte recomenda. No seu depoimento, o engenheiro justifica que os parques “...seriam pulmões para a cidade. Como de fato eram. Por exemplo, Maringá não deve temer tanto a poluição como o resto do mundo, ela já tem dois pulmões. Deve ter uma área de, mais ou menos, trinta alqueires” (Vieira, 1971).

Vieira também incorpora inúmeras alamedas que, mais tarde, receberam um tratamento paisagístico peculiar, com diversas espécies arbóreas que compuseram uma complementação especial ao projeto inicial. Mesmo não indicando as espécies a serem plantadas nas avenidas, Vieira planejou vias suficientemente largas – e hierarquizadas – para comportarem um confortável canteiro central com dimensões que proporcionassem o cultivo saudável das espécies.

A *square* é o outro elemento urbano criticado por Sitte, pois não alcança os seus objetivos devido ao “padrão dos blocos do plano geométrico moderno” (Sitte, 1992, p. 177). O autor assevera que para criar uma *square* bastaria não construir em uma das quadras traçadas em forma de xadrez. Porém, para proporcionar o repouso e a tranquilidade aos usuários, somente os jardins que não contivessem ruas em todos os lados seriam recomendáveis. Contudo, o projeto de Maringá apresenta inúmeras *squares* da maneira reprovada por Sitte. Apesar da maioria das *squares* não ter sido construída – dando lugar a áreas parceladas para comercialização pela Companhia – as que foram propostas seguem o traçado retilíneo e estão entre quatro ruas. Muitas, inclusive, parecem ter sido planejadas no intuito de organizar o tráfego de veículos, indo na contramão do que preconizou Sitte.

Além da presença dos parques, outras áreas verdes aparecem no plano inicial. A área esportiva que se localiza logo depois do pátio de manobras da ferrovia, ao norte, onde hoje estão colocados o Estádio Willie Davis, o Ginásio Francisco Bueno Netto e, mais recentemente, a Vila Olímpica, foi planejada por Vieira para ter aproximadamente

15ha. Na época de implantação do plano, havia a proposta dos “campos de atletismo” necessários à saúde da população das cidades. O que se pretendia era proporcionar a melhoria das condições de vida dos habitantes, tanto apreciando a beleza de um parque com características naturais, quanto realizando exercícios físicos como modo de manutenção da saúde física.

Segundo Andrade (1992, p. 217), a arborização de ruas e a criação de avenidas-parques são elementos importantes recomendados por Saturnino de Brito na configuração do traçado. “Brito proporá a implantação, em amplos canteiros entre as vias de tráfego, de edifícios públicos, como escolas, além de áreas para práticas desportivas e pequenos bosques, retomando, em menor escala, o desenho de Howard para a Grande Avenida de sua cidade-jardim”. Na planta de Maringá, notamos que há implantação de equipamentos nas avenidas que margeiam os parques, principalmente na avenida que limita a Zona 3, ou Vila Operária. Não nos parece que a implantação de equipamentos nas avenidas que margeiam os dois principais parques tenha-se dado como uma das diretrizes do plano. Percebemos, no entanto, diversos pequenos espaços verdes ao longo das principais vias, interceptando-as ou dispendo-se às suas margens. Há espaços retangulares, triangulares e circulares que servem como rotatórias ou pequenos canteiros para conexões viárias. Destacamos que não há indicações de usos para esses espaços, salvo três locais destinados a igrejas, que são indicados com uma cruz. Para os equipamentos especificados e localizados em planta, há grandes espaços livres que sugerem usos voltados ao lazer e esporte no entorno imediato aos edifícios.

Classificamos os espaços verdes da planta final apresentada por Vieira, as plantas 4 e 5, em seis tipos, quais sejam: 1) parques e complexo esportivo; 2) praças de igrejas; 3) formas sugerindo praças nas margens das vias e formas sugerindo praças no meio das vias; 4) rotatórias e triângulos com função de conexão viária; 5) canteiros; 6) cantos de quadras arredondados ou triangulares.

O total da área destinada aos parques, contando os dois parques centrais e o Bosque das Grevíleas, na Zona 5, era de aproximadamente 150ha. O complexo esportivo da Zona 7 teria 15ha. Os espaços destinados a igrejas situados na Zona 3, no centro cívico, na Zona 2 e na rotatória da Zona 5 totalizavam 4,7ha aproximadamente. As formas sugerindo praças nas margens das vias ou no meio delas ocupariam uma área de cerca de 8,4ha. O total da área para as rotatórias ou triângulos com função de conexão viária seria de 8,7ha aproximadamente. Os canteiros teriam uma área aproximada 0,82ha e os cantos de quadra arredondados ou triangulares 0,88ha. Assim, as indicações de áreas verdes no plano de Jorge Macedo Vieira totalizariam

188,5ha. Considerando que os canteiros e os cantos de quadra não poderiam ser utilizados como áreas de recreação ou parques, o total das áreas seria de 186,8ha.

5.5. Os parques no centro principal

No centro principal de Maringá há o “belo jardim central” que Howard defende e que deveria ser cuidadosamente mantido, estabelecendo-se como um dos elementos fundamentais da cidade, estruturando as principais vias e abrigando os principais edifícios públicos em terrenos apropriados. O centro teria um núcleo circular de 2,2ha, aproximadamente, no qual estariam os edifícios públicos: “a sede da municipalidade, as principais salas para concerto e conferências, o teatro, a biblioteca, o museu, a galeria de arte e o hospital” (Howard, 2002, p. 115). Assim também se define o diagrama de Howard, o arranjo e a existência desse grande jardim de onde partem seis magníficos e largos bulevares que levariam aos limites extremos da cidade. O parque público de Howard deveria ser de fácil acesso a todos (ver figura 32). Em uma área de 56ha dispor-se-iam as grandes áreas de recreação.

Figura 32. Diagrama nº 3 de Ebenezer Howard. Fonte: Howard (2002, p. 114).

Os dois parques existentes em Maringá localizam-se na área central e prolongam-se para o sul do plano (ver figura 33). No início do eixo de simetria que divide os dois parques estabeleceu-se a área onde se inserem os edifícios públicos. Os parques têm a peculiaridade de se configurarem como testemunhos da paisagem que foi radicalmente transformada. Segundo as palavras de Vieira (1971): “...Eu projetei aqueles parques com os seguintes sentimentos: de mostrar às gerações que viessem depois, quando a cidade estivesse construída, o que era Maringá antes da cidade. Era uma mata virgem...”

Frederick Law Olmsted, no seu artigo-conferência *Public parks and the enlargement of towns*, de 1870, defende a necessidade de espaços de recreação e os classifica em dois tipos, conceituando-os de acordo com as atividades que devem acomodar. O primeiro tipo seria destinado ao público ativo, ou seja, que se exercita praticando jogos e esportes. O segundo tipo, destinado a um grupo receptor, seria constituído por atividades relacionadas ao teatro, música e festivais. Os dois tipos deveriam combinar-se para proporcionar a recreação.

Nelson Lewis (1916), ao discutir sobre a necessidade de áreas verdes nas cidades modernas, argumenta que os parques devem ser propostos considerando-se a topografia da área onde se implantariam. O autor define três estágios/tipos de parques, quais sejam: parques selvagens, em que as condições naturais são mantidas e não existe nenhuma forma de intervenção; parques feitos através de resquícios de condições naturais existentes, com pouca interferência; e parques construídos. Qualquer que seja o tipo, um parque pode passar por esses três estágios.

Os tipos e estágios apresentados por Lewis aproximam-se mais do plano de Vieira do que o conjunto hierarquizado do sistema de parques exposto por Jean Claude Nicolas Forestier em seu *Grandes villes et systèmes de parcs*, de 1908. Embora Lewis possa ter sido influenciado por Forestier, os sete elementos configuradores do sistema de parques ultrapassam em complexidade a proposta de Vieira. Mas podemos relacionar o elemento de maior envergadura, segundo Forestier, “as grandes reservas e as paisagens protegidas”, aos parques de Maringá, pois, assim como estes, aqueles foram propostos como espaços naturais com vistas à conservação e manutenção do seu estado original. Outros elementos, como os parques suburbanos e os grandes parques não foram contemplados por Vieira. Já os pequenos parques e os parques de bairro, as áreas de recreação, os jardins de infância e as avenidas-parques podem ter ressonâncias no plano de Maringá, por serem elementos utilizados por Vieira na configuração do plano e terem semelhança com os conceitos de Forestier. As avenidas-parques, para Forestier, “são muito variadas em sua ornamentação vegetal, e são essenciais em um sistema de parques porque devem permitir um caminho ininterrupto” (Valdivia, 2004, p. 380).

Considerando a definição de Lewis, é possível avaliar que os dois parques desenhados por Vieira no plano inicial foram concebidos para serem do segundo tipo. Lembramos que o próprio Vieira afirma a sua preocupação em mostrar as condições naturais existentes na área em que a cidade foi implantada, proporcionando a melhoria da qualidade do ar com a presença da área verde.

Andrade e Cordovil (2008a) avaliam que

A presença no plano de Maringá, e hoje marca peculiar da área central da cidade, de dois parques que conservam a mata atlântica original, não apenas conferem modernidade à paisagem urbana e contribuem para uma melhora da qualidade ambiental na área central, mas também permitem, como assim intencionava o Eng. Vieira, revelar a floresta que ocupava o sítio antes de a cidade se implantar. Os parques de Maringá se constituem como testemunhos de uma paisagem que foi radicalmente transformada ou civilizada, conforme uma forte ideologia modernizadora. Maringá garante com seus parques, mas também com a possibilidade de em seu traçado se reconhecer a topografia local, a sobrevivência do *genius loci*, ou a alma do lugar de seu sítio original.

Ao analisarmos a configuração dos parques em diferentes momentos da elaboração do projeto da cidade, observamos que a sua área foi aumentada da primeira proposta

para a proposta final. Detivemo-nos no Parque do Ingá, mas esclarecemos que o mesmo acontece no Bosque Dois. No primeiro estudo, a rotatória passa no meio dos parques, há vias periféricas com pequenos jardins e as dimensões dos parques são menores. No segundo estudo, a área aumentou e a rotatória foi suprimida. Observamos também que no plano executado os parques são inseridos conforme a proposta final de Vieira.

Na sequência das figuras 34, 35 e 36, destacamos a indicação para ampliação da largura do parque, que deveria ocupar a área do sistema viário periférico aos parques; a proposta de parque do plano final; e a efetivação de sua implantação.

<p>Figura 34. Fragmento da planta 3, mostrando o Parque do Ingá. Destaque das inscrições em vermelho pela autora. Acervo Museu da Bacia do Paraná.</p>	<p>Figura 35. Fragmento da planta 4, mostrando o Parque do Ingá. Acervo DPH/PMSP.</p>	<p>Figura 36. Fragmento da planta 6, mostrando o Parque do Ingá. Acervo BCE/UEM.</p>

Lewis (1916) enfatiza o papel dos parques para o mercado imobiliário, além da sua importância como área de lazer e para fins sanitários. O autor aborda os dois lados da situação, ou seja, a valorização ou desvalorização das áreas ao redor dos parques. No primeiro caso, a valorização das áreas evidencia-se com o aparecimento de construções de alto padrão e, por outro, há a desvalorização do entorno quando as próprias condições dos parques não são mantidas.

Lewis (1916) argumenta a favor da distribuição dos parques por toda a cidade. A relação a ser feita é de área por população. O autor aponta que áreas verdes concentradas podem, muitas vezes, dar uma falsa impressão de benfeitorias públicas, caso não haja acessibilidade da população aos parques. Em Maringá, os parques estendem-se para o setor sul. Lembremos que, no momento da elaboração do plano, o direcionamento do crescimento da população deveria dar-se para essa direção. Além disso, como já nos referimos, os parques protegeriam os mananciais que se localizam no seu interior, seguindo as recomendações de Saturnino de Brito. A localização dessas áreas, estendendo-se para o sul, vai ao encontro das recomendações de Olmsted: “O parque extenso deve situar-se num lugar central considerando o futuro desenvolvimento da cidade” (Valdivia, 2004, p. 700, tradução nossa).

Outra questão relevante nas recomendações de Lewis (1916) é a inserção dos parques ao sistema de ruas para que haja uma inter-relação entre eles e as vias, evitando assim que se constituam em obstáculos à fluidez da circulação. Olmsted também defende a necessidade de maior espaço para as ruas, que deveriam ser arborizadas, e recomenda que os parques tenham braços radiais com grande largura (80m a 150m), que poderiam converter-se em passeios e bulevares conectados entre si para que todos tenham acesso rapidamente a essas áreas verdes.

Em Maringá, as *parkways* são ruas arborizadas que margeiam os dois parques e estabelecem a integração entre eles e o sistema de circulação, proporcionando a ligação com os centros e subcentros e com as saídas principais da cidade. Porém, apesar de os dois parques estarem absolutamente interligados ao sistema de circulação, não poderíamos afirmar que a ideia do planejador tenha sido definir um sistema de parques conforme recomenda Lewis.

Ao observarmos a figura 34, verificamos a importância do sistema viário na constituição dos parques, tendo vias exclusivas que os margeavam. Vemos que se preferiu preservar a área verde em detrimento das áreas destinadas ao sistema viário. Parece-nos ter sido a escolha mais acertada.

5.6. Stein, Perry e a unidade de vizinhança

Incorporamos as “Indicações para o futuro” de Clarence Stein e a concepção de Clarence Perry para a unidade de vizinhança na breve análise que procedemos sobre as aproximações do plano de Jorge de Macedo Vieira às concepções teóricas do ideário da cidade-jardim, de Unwin, bem como às recomendações de Hegemann para o centro cívico. Abordamos, também, algumas características do plano de Goiânia, especialmente no que se refere às diretrizes para a composição do centro administrativo.

Clarence Perry, em *Neighborhood and community planning*, de 1929, explica que o princípio da unidade de vizinhança considera o bairro urbano como uma unidade distinta, mas fazendo parte de um todo maior. Para Perry, as comunidades têm necessidades básicas semelhantes, que podem ser classificadas em quatro tipos: a escola elementar, os pequenos parques e *playgrounds*, o comércio local e o ambiente residencial. Os princípios da unidade de vizinhança são: o tamanho; os limites nos quais as vias arteriais cumprem um papel importante; os espaços abertos com sistema de parques e espaços recreativos; os lugares para instituições como as escolas, entre outras, agrupadas num ponto central comum; os mercados locais adequados à população a que servem e dispostos na circunferência da unidade, preferivelmente em junções de tráfego e adjacentes a distritos semelhantes do bairro contíguo; e o sistema interno de ruas, que deve ser planejado no todo, sendo proporcional ao seu uso, promovendo a circulação interna e desencorajando o tráfego intenso na unidade.

O conceito de *neighbourhood unit* formula propostas para melhorar os métodos de traçado e a subdivisão dos terrenos, e caracteriza-se física e funcionalmente como unidade urbana que facilita a existência de uma verdadeira comunidade vicinal. Para isso, é necessário que se incluam um centro escolar, espaço de parques e comércios locais, proporcionando um entorno residencial. Realiza-se um atento exame para identificar as condições necessárias de tamanho, limites, traçado e equipamentos (Valdivia, 2004).

O maior interesse do conceito de *neighbourhood unit* relaciona-se ao seu uso flexível. Trata-se de entender a necessidade de se propor unidades intermediárias entre cidade e residência, dotando-as de uma caracterização física e arquitetônica na qual a comunidade que a habita possa reconhecer-se (Valdivia, 2004).

Em suas “Indicações para o futuro”, Clarence Stein, em seu livro *Toward new towns for America*, de 1951, afirma que, apesar das diferenças em relação ao tipo de incorporador das cidades novas (se serão construídas para aluguel ou venda, por

corporações privadas, fundações ou pelo governo federal para grupos de rendas diversas), as cidades devem ter um objetivo comum e um mesmo espírito de concepção para os projetos. Considera como guias de planejamento o ideário *garden city* de Howard, a concepção da unidade de vizinhança de Clarence Perry e o conceito de Radburn, apesar de esta última ter influências diretas dos dois primeiros.

Para Stein (1951), construir novas cidades significa propor novos projetos e diferentes arranjos geográficos, nos quais haveria a presença do cinturão verde, dos parques no interior dos blocos, da vizinhança, dos superblocos, dos centros comunitários e da separação de circulação entre pedestres e veículos.

Assim, analisamos o centro principal, o papel dos parques nesse centro, e os centros secundários no plano inicial de Maringá, no intuito de verificar os elementos consoantes com as recomendações de Stein e Perry e os que refletem as concepções de Howard, de Unwin e de Lewis.

5.6.1. Centro principal: o centro cívico

Unwin (1909) diz que, para as cidades se tornarem suficientemente legíveis para os seus moradores e visitantes, devem gerar centros bem-definidos, criando a hierarquização dos espaços e dos seus edifícios. O centro principal é definidor da estrutura urbana onde estão agrupados os edifícios dos poderes públicos ou seus correlatos. Os centros secundários devem existir em maior número e se localizar em diversos segmentos da estrutura urbana geral, exercendo o efeito central; porém, numa escala menor, neles deveriam existir centros educativos, escolas de artes, ginásios, escolas técnicas, campos de jogos etc., suficientemente aproximados para incrementarem-se mutuamente.

O autor recomenda também que, sendo focos da vida pública comunitária, devem agir como pontos focais nas diretrizes mais importantes do tráfego ou se localizar muito próximos a eles.

Em Maringá, a praça central segue a opinião de Unwin, pois se coloca de uma forma definidora e marcante na estrutura urbana geral. Ao marcar a centralidade dos eixos viários, divide o desenho urbano sugerindo também o seu eixo de simetria. Além disso, tanto a praça central quanto o eixo central transversal à via férrea localizam-se num divisor de águas, sendo o local mais elevado e plano do sítio. Novamente se observa nesse ponto a impregnação das ideias de Unwin quando este recomenda que o centro principal, além de estar relacionado com a entrada principal e as principais

linhas de tráfego, deve ter os seus edifícios destacados na paisagem e, para tanto, a localização no cume de uma colina seria o mais recomendável.

Lewis (1916) considera que os prédios públicos não são apenas aqueles usados com atividades públicas, como escolas, museus, bibliotecas, mas também os monumentos e as pontes. Na definição do autor, o conceito de prédio público abarcaria as construções efetivamente empreendidas pelo governo, bem como construções particulares de função pública, como os hospitais. Por centro cívico o autor denomina a área da cidade em que haja concentração ou conjunto de prédios públicos. Na maioria das cidades americanas, grandes e pequenas, Lewis (1916) destaca que, apesar da preocupação em definirem-se áreas para os centros cívicos, nem sempre são efetivadas. O autor adverte que os monumentos e prédios públicos, como os terminais, devem ser inseridos sem que haja quebra dos eixos definidos pelo sistema de ruas.

No caso de Maringá, houve a definição do centro cívico com um conjunto de prédios públicos no final do eixo que partia da estação ferroviária. Nesse espaço localizaram-se a Prefeitura, os Correios, a Catedral, a Receita Federal – antigo IBC –, o INSS e o Forum. Porém edifícios particulares, como um hotel e outros prédios comerciais e residenciais, inseriram-se naquele espaço. Além do mais, outros edifícios de função pública, como a Câmara Municipal e a biblioteca pública implantaram-se nas quadras adjacentes, todavia fora da demarcação feita por Vieira. E vários prédios com funções comerciais e residenciais estão no entorno do centro cívico, descaracterizando um pouco a ideia que Lewis preconizou. No conjunto do plano, destacamos que Vieira propõe uma série de prédios públicos, como escolas e hospitais, nos centros secundários.

Sobre o centro administrativo, relacionamos o projeto urbanístico de Goiânia, cujo primeiro traçado foi feito por Atílio Corrêa Lima e o segundo por Armando de Godoy, em 1933 e 1936 respectivamente. O projeto considera a topografia para a localização do centro administrativo, entre outras funções da capital. Segundo Leme (1999, p. 226), “...os dois urbanistas dominavam os conhecimentos teóricos e técnicos indispensáveis para a concepção de uma cidade moderna naquele período”. De acordo com Dulce Portilho Maciel (1996), no primeiro plano houve a preocupação em adaptar o traçado à configuração do terreno para adequar ao tráfego, ao zoneamento, à drenagem de águas pluviais e ao esgotamento sanitário por gravidade.

Além de tais considerações técnicas, Corrêa Lima incorporou a estética no intuito de alcançar o efeito simbólico, a partir da valorização do centro administrativo,

fundamental para a nova capital de Goiás. Maciel (1996, p. 640) transcreve trecho do relatório escrito por Corrêa Lima, no qual o engenheiro justifica o partido que adota para a conformação do centro administrativo, além de influências de outras concepções teóricas e cidades.

Da topografia tiramos partido também para obter efeitos perspectivos, com o motivo principal da cidade, que é o de centro administrativo. Domina este a região e é visto de todos os pontos da cidade e principalmente por quem nela chega. As três avenidas mais importantes convergem para o centro administrativo, acentuando assim a importância deste em relação à cidade, que na realidade deve-lhe a sua existência. Guardando as devidas proporções, o efeito monumental procurado é o princípio clássico adotado em Versalhes, Carlsruhe e Washington (Corrêa Lima *apud* Maciel, 1996, p. 640 e 641).

Apesar de Maringá não ter sido criada para exercer função administrativa, como a capital do estado de Goiás, o centro cívico conforma-se num eixo de perspectiva a partir da praça principal da cidade, a que se localiza defronte à estação ferroviária. O eixo criado desta ao centro cívico, muito longe de ter a monumentalidade de Versalhes ou Washington, não foi planejado para ser visto de vários pontos da cidade, como em Goiânia; deveria, no entanto, ser visto por quem chegasse nela e, estando no centro do plano e diretamente ligado à estação ferroviária pelo eixo principal, deveria ser de fácil apreensão e acessível aos moradores e visitantes.

Outras aproximações pertinentes do plano de Goiânia com o de Maringá relacionam-se ao zoneamento, às praças de circulação viária, ao centro esportivo, às *parkways* e à grande quantidade de áreas livres destinadas ao lazer e ao descanso.

Em 1936, Armando de Godoy substituiu Atílio Corrêa Lima na elaboração do projeto. Embora estivesse concluído, Godoy reduziu o Plano Diretor de Goiânia aos setores sul, central e norte, suprimindo os setores leste e oeste. Refez a parte sul do plano, inspirado no modelo Radburn (Maciel, 1996).

O centro cívico de Maringá merece destaque não apenas por sua localização no plano, seguindo as recomendações de diversos urbanistas que preconizavam a cidade moderna na época em que Vieira atuou, mas por sua forma e disposição arquitetônica. Werner Hegemann, em seu livro *American Vitruvius*, de 1922, escrito com Elbert S. Peets, ao analisar o conceito de “centro cívico”, ressalta a necessidade da unidade de estilo, “especialmente o valor da ideia projetual unitária e completa” (Valdivia, 2004, p. 453, tradução nossa). Para Hegemann e Peets, os edifícios contribuiriam para

formular efeitos de perspectiva, sensações de estreitamento e alargamento utilizando-se das concavidades e convexidades produzidas pelas formas arquitetônicas. Por isso, o estudo feito para o centro cívico do plano de Vieira merece destaque. A disposição dos edifícios modifica-se da primeira proposta para a última e, entre elas, encontramos croquis que sugerem uma elaboração mais cuidadosa da composição do espaço em questão.

<p>Figura 37. Trecho da planta 1 apresentando o centro cívico, com os edifícios públicos, a igreja e a estação rodoviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.</p>	<p>Figura 38. Trecho da planta 2, apresentando os croquis desenhados no canto superior esquerdo da planta. Estudo da composição arquitetônica. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.</p>	<p>Figura 39. Trecho da planta 4 apresentando a composição final do centro cívico, com a retirada da estação rodoviária. Acervo de Jorge de Macedo Vieira em consignação do DPH/PMSP.</p>

As figuras 37, 38 e 39 mostram as formulações feitas para o centro cívico de Maringá, com o conjunto de edifícios públicos côncavos e convexos formando a composição da praça central, proporcionando a sensação de fechamento do espaço urbano, conforme preconiza Hegemann, que tem em Sitte o seu predecessor na defesa da necessidade do fechamento dos espaços. Hegemann indica em *American Vitruvius* que “a praça radial é considerada aceitável sempre que sejam adequadas às vistas que se tenham a partir de cada uma das ruas que desembocam na praça” (Valdivia, 2004, p. 452, tradução nossa). A combinação de formas côncavas e convexas e de ângulos retos dos edifícios públicos do centro cívico de Maringá demonstra a variedade das concepções teóricas que influenciaram Vieira.

Porém é marcante o pragmatismo do engenheiro, matizando as diversas concepções da cidade moderna em voga e incorporando-as ao caráter essencialmente prático das suas propostas.

5.6.2. Centros secundários

Na proposta de Clarence Perry (1929) para a unidade de vizinhança (ver figura 40), uma área residencial deve proporcionar relações harmoniosas, estimulando a segurança e uma vida comunitária. A ideia era distribuir áreas de moradias e serviços, criando um foco central para a comunidade exercida pela escola.

No plano de Vieira observamos a indicação de escolas vinculadas ou não a parques infantis, internatos de meninas e meninos dispostos separadamente, institutos profissionais e colégios. As unidades de vizinhança no plano de Maringá são definidas pelas zonas que dispõem de um conjunto de equipamentos para atender a determinada população do bairro que se delimita pelo sistema viário.

Nesses centros secundários, observamos a constituição de vários equipamentos destinados à educação e ao esporte, distribuídos em vários locais do plano de Vieira, marcando a centralidade de determinadas zonas. Os equipamentos educacionais e esportivos seguem a lógica de localização equidistante relacionada ao seu raio de abrangência. Essa configuração está em consonância tanto com a proposta de Perry para as unidades de vizinhança como com a de Unwin. Os equipamentos do plano de Vieira são os centros educativos, como escolas, internatos, institutos profissionais e campo de esporte. O comércio localiza-se no centro da zona, na via principal que liga o bairro ao restante da cidade.

Figura 40. Uma subdivisão para habitações modestas planejadas como uma unidade de vizinhança. Fonte: Perry, 1929. p. 36.

Ainda relacionado ao que Unwin denomina centro secundário e ao que Perry define por unidade de vizinhança, convém destacar o eixo formado pela atual igreja de São José Operário, localizada na Vila Operária (ver figura 41). A igreja marca um ponto focal e uma diretriz de tráfego, estando à beira de uma importante via que se conecta ao eixo central transversal à via férrea e à estação ferroviária. Perpendicularmente a essa via (a Avenida Brasil), forma-se um eixo secundário e de centralidade para a Vila Operária, a partir da igreja, com edifícios comerciais localizados ao redor de uma rótula, marcando mais um ponto focal e de atividades no centro do eixo formado. Este recebe, no seu final, mais uma rótula com jardim e tem como limite o Parque do Ingá e sua *parkway*. Esta leva à distribuição periférica do bairro e liga-se à Avenida Brasil e, também, a uma das saídas da cidade.

Figura 41. Zona 3, ou Vila Operária, como unidade de vizinhança ou centro secundário. Acervo de Jorge de Macedo Vieira – DPH – PMSP.

Figura 42. Zona 5, como unidade de vizinhança ou centro secundário. Acervo de Jorge de Macedo Vieira – DPH – PMSP.

Enquanto a Vila Operária tem na igreja a marcação de seu centro secundário, no seu lado oposto em relação ao plano, ou seja, no lado oeste, a Zona 5, o centro secundário encontra-se marcado por um belo parque da espécie arbórea denominada grevíleas, chamado Bosque das Grevíleas (ver figura 42). Seu traçado conforma-se com as curvas de nível e configura-se como importante local de reunião comunitária, sendo muito utilizado para encontros, passeios e caminhadas. O acesso dá-se diretamente pelas vias que atravessam longitudinalmente o plano, no sentido leste-oeste. Quanto

às atividades atribuídas a esse centro secundário, verifica-se que inicialmente se previu uma igreja, a estação de rádio e o reservatório de água (plantas 1, 2 e 3); já na segunda proposta apresentada por Vieira (plantas 4 e 5) há somente a indicação da igreja. Porém, na efetivação do plano, há uma série de antenas de transmissão situando-se, logicamente, no lugar mais alto do sítio, além do reservatório de água, que foi construído em meados da década de 1970, como já dissemos. Manteve-se, então, a indicação de Vieira para a função de transmissão contida na primeira proposta apresentada por ele, mas eliminou-se a função da igreja, que, no entanto, localizou-se nas proximidades da rotatória.

5.7. Sistema viário: hierarquização, forma e uso

Nelson Lewis (1916) aponta casos em que importantes cidades foram planejadas como uma unidade, ou seja, entrelaçando as áreas comerciais, industriais e residenciais com linhas de tráfego e terminais. Para que isso aconteça é necessário um estudo cuidadoso visando encontrar condições que possibilitem fazer-se um controle do grau de crescimento. O autor exemplifica citando a cidade de Washington, destacando que “é provavelmente a instância mais notável de tal urbanismo” (Lewis, 1916, p.86, tradução nossa).

Com isso, evidencia a importância do estabelecimento de um sistema de ruas necessário à circulação eficiente das cidades modernas. Ao mencionar o plano definido para Manhattan, em Nova York, conclui que o tráfego dar-se-ia através da ilha e de rio a rio (Hudson para East River) e, portanto, os planejadores definiram um grande número de ruas para tráfego intenso em ângulos retos e linhas diretas, cortando toda a sua extensão. Ainda que esse sistema de ruas retas possa parecer monótono, ele vai garantir melhor circulação e praticidade. O autor cita o comentário de Simeon Strunski, que critica as ruas retas desse plano em comparação com cidades antigas onde há dobras, nós e *culs de sacs*. Lewis (1916) destaca a importância e a necessidade de se adaptar um plano a uma realidade, não levando em consideração apenas modelos já consagrados, mas tendo em mente as necessidades locais.

O traçado de Maringá, como já foi dito, delineou-se a partir da demarcação da estação da estrada de ferro, que, segundo Luz (1997), instalou-se a 2km a leste do núcleo inicial do Maringá Velho. A escolha do terreno foi realizada pela Companhia e “as linhas mestras para a construção da futura cidade foram estabelecidas pelo Dr. Cássio Vidigal” (Luz, 1997, p. 72). A estação marca o eixo de simetria do plano e o eixo

central transversal à via férrea. No plano de Vieira, a hierarquização viária obedeceu à função das avenidas e ruas, sendo que as primeiras “...foram traçadas em 46, 35 e 30 metros de largura, contando com duas mãos de trânsito e refúgios centrais destinados à arborização e ao ajardinamento. Para as ruas foi estabelecida uma largura mínima de 20 metros” (Luz, 1997, p. 73).

Lewis (1916) recomenda a definição de um sistema de ruas com flexibilidade para adaptação a usos futuros. E isso é efetivamente caracterizado no plano de Maringá pela largura das ruas e passeios.

A avenida que corta transversalmente o eixo central, a Avenida Brasil, foi a primeira a ser aberta na cidade, pois atravessa o plano de leste a oeste e foi nas suas margens que se desenvolveram as edificações do Maringá Velho, a partir de 1942.

Segundo Lewis (1916), a cidade moderna deve ter um bom acesso interno às fontes de suprimento, mercados e produtos manufaturados. Dessa forma, os sistemas de transportes, sejam quais forem, se tornam imprescindíveis para o crescimento e prosperidade das mesmas. As áreas adjacentes às estradas de ferro podem não ser muito atrativas, indicando a possibilidade de degradação do entorno. Nesse sentido, o autor presume uma redução de valor dos terrenos, mesmo que estejam localizados em áreas centrais. Assim, tornam-se naturalmente adaptáveis para a manufatura ou para a construção de moradias das classes de menor poder aquisitivo. Em se tratando do plano de Maringá, essa é uma realidade observada na área próxima à estação ferroviária, com a implantação em suas cercanias das moradias dos funcionários da Rede Ferroviária. Inicialmente, o plano definiu uma área de armazéns ao longo da estrada de ferro, considerando as recomendações de Lewis.

A análise da organização das vias no projeto de Vieira revela as aproximações com a ideia de cidade-jardim e, principalmente, a consonância com o trabalho de Unwin e Lewis.

No diagrama de número 2, Ebenezer Howard representa a cidade inserida na sua zona agrícola (ver figura 43). Compreendemos, a partir disso, as funções definidas relacionadas à estrutura geral proposta, a sua lógica de acessos e as suas relações com os usos, ou seja, a cidade estaria fortemente vinculada aos outros centros e à sua estrutura interna. Para tanto, o autor submete a estrada de ferro ligada ao anel externo viário do distrito urbano propriamente dito e, a partir deste, vê-se uma série de anéis concêntricos entremeados com o uso residencial até o parque central, que abriga instituições públicas. Os anéis seriam atravessados por bulevares responsáveis pela conexão direta da área agrícola e a estrada de ferro ao parque central público.

Figura 43. Diagrama nº 2 de Ebenezer Howard. Fonte: Howard (2002, p. 113).

No diagrama número 3 (ver figura 32), Howard representa uma sexta parte da estrutura proposta, onde se destaca a importância de tais bulevares no sistema de vias e, logicamente, na estrutura. Observamos, inclusive, a diferença de largura das vias, mostrando a preocupação com a sua hierarquização, denominando-as da primeira à quinta, conforme se aproximam do parque central, partindo do anel externo. Segundo o autor, os bulevares deveriam ter 36m de largura, cruzando a Grande Avenida, a mais ampla de toda a estrutura, contando com 128m de largura. Essa avenida divide a cidade em duas faixas, além de constituir-se em um parque adicional. Nela se abrigam tanto instituições públicas quanto residências; estas, porém, conformadas em lua crescente, no intuito de garantir a visão para a esplêndida avenida (Howard, 2002).

No plano de Vieira, o papel da Grande Avenida é exercido pela Avenida Brasil, que, mesmo não sendo a mais larga, já que tem 35m, é a mais importante das vias, por concentrar os usos comerciais e de serviços mais relevantes e por ser a única a cortar transversal e diretamente todo o plano: leva de um extremo ao outro e passa pelo eixo central principal, de 46m de largura, e pelos eixos secundários mais importantes. Porém a Avenida Brasil não divide a cidade em duas partes distintas, ou seja, não exerce um limite entre duas áreas e tampouco dispõe de espaços verdes na sua extensão que a configurem como avenida-parque, apesar de ter um generoso canteiro central.

Comparando os dois planos, verifica-se que o mercado e o entreposto aproximam-se da Avenida Brasil na segunda formulação, de acordo com os rabiscos verificados (ver figuras 44 e 45).

Figura 44. Figura mostrando a localização em amarelo do mercado e do entreposto no estudo da planta 3. Em vermelho, a Avenida Brasil. Destaques da autora a partir de planta do Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Figura 45. Figura mostrando a localização em amarelo do mercado e do entreposto na planta 4. Em vermelho, a Avenida Brasil. Destaques da autora a partir de planta do Acervo de Jorge de Macedo Vieira, DPH/PMSP.

Quanto às características ao longo da avenida, observa-se que se adicionaram novas rotatórias, e a ligação ao Bosque das Grevíleas passa a ser direta, situação que não ocorria na primeira proposta.

Unwin argumenta que as vias são, em primeiro lugar, canais de tráfego e que devem proporcionar rápido acesso aos pontos da cidade, porém as habituais vias em malha reticulada são questionáveis por promoverem o efeito monótono e a perspectiva infinita.

Para Unwin (1909), mesmo as vias diagonais provocam cortes na malha retangular, resultando em terrenos inadequados para construção e espaços abertos pouco agradáveis. Para Lewis (1916), a própria definição de quadras e lotes influencia o uso. No caso de Maringá, é possível perceber já na implantação a diferença entre os tamanhos de quadras e lotes em diferentes áreas da cidade. Esses critérios, como já explanamos, foram definidos pela CMNP, que direcionou as áreas a serem mais ou menos valorizadas ao longo do tempo.

Unwin (1909) defende os planos das cidades antigas de desenvolvimento gradual com seus eixos radiais irregulares, onde o elemento humano era contemplado, pois não se planejavam as ruas pensando na máquina. Assim, para vias com tráfego muito convergentes, ratifica a sugestão de Eugène Hénard, dispondo-se de um espaço circular ao redor dos quais o tráfego de veículos move-se em uma só direção. Já para os pedestres, sugere vias subterrâneas, com um recinto central para orientarem-se, de onde poderiam perceber as vias para as quais se encaminhariam, sem, no entanto, estarem impedidos de atravessar na superfície se o tráfego de veículos permitir.

Na figura 46, observamos que as vias servem como limites às zonas e, também, à unidade de vizinhança. O automóvel inclui-se no plano e seu papel aproxima-se do que Perry (1929, p. 30, tradução nossa) defende. Na sua argumentação em defesa do automóvel, o autor assevera que “Para alguns sociólogos o automóvel foi considerado como um destruidor de vida de bairro. Agora, muito curiosamente, ele está organizando um processo em urbanismo que parece produzir o efeito exatamente oposto”.

Figura 46. Figura mostrando a hierarquização viária do plano de Maringá. Em vermelho, o eixo central, que mede 46m de largura. As vias pretas medem 35m, as vias cinzas medem 30m e as em cinza claro medem 20m de largura. Elaborado pela autora a partir de plano inicial.

A hierarquização do sistema viário conduz o trânsito mais intenso para a periferia das zonas, servindo como limite da unidade de vizinhança. Os acessos ao bairro dão-se por poucas ruas principais que levam ao centro de bairro.

Lewis (1916) aponta a necessidade do controle do tráfego nas cidades e comenta o sistema de giratórias. “Onde há espaços e junção de várias ruas o sistema de giratórias de movimento de tráfego tem sido usado com sucesso” (Lewis, 1916, p. 216, tradução nossa). O exemplo dado pelo autor é o de *Columbus Circle*, em Nova York, que foi amplamente descrito por Unwin e Triggs em seus livros, mostrando a adaptação para casos específicos e a grande redução de possíveis pontos de colisão. Esse sistema, segundo o autor, foi usado em 1905 no *Columbus Circle*, proposto por William Eno em Washington e adotado com sucesso em Paris e em outras cidades grandes.

Verificamos que as rotatórias constituem elementos recorrentes da estrutura viária urbana de Maringá e localizam-se nos principais eixos da cidade, interligando-se. Comparando o primeiro plano com o posterior, constatamos um maior número de rotatórias e a modificação de suas formas. Vieira não indica equipamentos nas rotatórias, com exceção das igrejas nas Zonas 2 e 5. Porém, com o desenvolvimento da cidade, as rotatórias foram ocupadas com equipamentos e transformaram-se em praças. O espaço interno passou a ser aproveitado não apenas como meros canteiros centrais, mas com equipamentos de uso público. As passagens subterrâneas recomendadas por Hénard, citado por Unwin, não foram contempladas no plano de Maringá, o que hoje dificulta o acesso às áreas do centro da rotatória que se transformaram em praças. Assim, não podemos considerar que contemplam o lazer e convívio, pela dificuldade de acesso.

Além de considerar o controle de tráfego, ao tratar sobre detalhes e embelezamento das ruas, Lewis (1916) comenta a possibilidade de plantar árvores ou colocar algum monumento nessa área, unindo então a utilidade do sistema com uma proposta de embelezamento. Deve-se considerar, inclusive, a latitude para traçar o sistema de ruas, pois ela é importante para prever a insolação. O engenheiro Luty Vicente Kasprowicz (1995), em sua entrevista, fez uma crítica ao plano de Maringá com relação à orientação solar na Avenida Brasil. Nessa avenida, o sol no eixo leste-oeste atrapalha a visão dos motoristas em alguns horários do dia, ou seja, no início da manhã e no final da tarde. No entanto, acreditamos que a decisão em traçar a Avenida Brasil nessa direção deu-se em decorrência da definição do traçado da linha férrea de leste a oeste e constituiu-se como uma das condicionantes preestabelecidas dadas a Vieira.

Unwin (1909) atribui à simetria ou regularidade uma importância secundária, sendo que o principal seria a simplicidade do projeto e a clareza na concepção de vias principais e praças centrais, onde a escala, a proporção e a relação entre as partes

devem ser as preocupações prevalecentes ao se pensar nas dimensões. Além disso, deve-se levar em consideração a direção dos ventos, de forma que não desenvolvam sua força ao encontrar vias tão retilíneas que funcionariam como verdadeiros corredores dos mesmos.

A segunda função das vias seria, para Unwin, abrigar os edifícios com suas fachadas e entorno imediato e, muitas vezes, deveria haver concessões lançando mão da beleza do lugar e do agrupamento dos edifícios para maior conveniência do tráfego ou vice-versa.

Lewis critica os *cul de sac*. Para ele, “...as ruas têm que ser providas de saídas diretas, com amplo espaço para os movimentos dos veículos, caso contrário as ruas representariam perigo. São uma característica pitoresca das cidades antigas. Eles são anti-higiênicos (insalubres) e inconvenientes, e constituem um elemento de perigo em caso de fogo” (Lewis, 1916, p. 119, tradução nossa). Maringá segue a recomendação de Lewis, já que não há a presença de *cul de sac* em todo o traçado. As ruas e as avenidas são largas e permitem livre acesso de veículos de diferentes portes.

5.8. As estações

Outra relação evidente que se verifica entre as recomendações de Unwin e o plano inicial de Maringá diz respeito à localização da estação ferroviária. Segundo Unwin (1909), esta 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 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 à praça onde se localizavam os edifícios públicos (Unwin, 1909).

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 destaque, 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 figuras 47, 48 e 49).

Figuras 47, 48 e 49. Figuras mostrando as três localizações da estação rodoviária destacadas em amarelo. Fontes: Primeira ilustração: Acervo do Museu da Bacia do Paraná; segunda ilustração: Acervo de Jorge de Macedo Vieira (DPH-PMSP); terceira ilustração: Acervo Biblioteca Central da UEM. Todas as ilustrações foram recortadas dos originais e as localizações da rodoviária foram destacadas pela autora.

A mudança da localização da estação vai ao encontro das recomendações de Unwin, 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 solicitam (Unwin, 1909). No caso da localização da estação rodoviária, Vieira busca adequá-la onde se possa garantir o tráfego fluido e de fácil acesso (ver figuras 50 e 51). A mudança de local pode ter-se dado por diversos motivos. Presumimos que um deles se justifique pelo conflito causado pelo fluxo contínuo e convergência dos ônibus em uma praça de um eixo central transversal à via férrea com equipamentos públicos. Mas ainda não solucionava o problema, pois a localizava em uma área marcadamente comercial, em uma via de escoamento do tráfego, com grande fluxo de pessoas.

Figura 50. A rodoviária em 1957, na Praça Napoleão Moreira da Silva. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

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 51 e 52). Apesar de ter sido inaugurada em 1962, foi concluída somente em 1963, na gestão de João Paulino Vieira Filho (Santos *et alli*, 2007).

Figura 51. Praça Raposo Tavares com a estação ferroviária ao fundo, antes da construção da estação rodoviária. Acervo Museu da Bacia do Paraná.

Figura 52. Foto da estação rodoviária, em 1972, ocupando parte da praça principal defronte à estação ferroviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

O projeto de Vieira criou uma paisagem moderna em um local sem outros atrativos naturais, além da mata e dos córregos, e situações topográficas que possibilitassem a variedade de situações pitorescas, como limites, barreiras, pontos de referência e outros elementos formados naturalmente e que proporcionassem a diversidade da paisagem. Os parques, as praças e o traçado das ruas cumprem esse papel em um local onde a paisagem, retirada a mata atlântica, seria de difícil variação e alteração.

Poderíamos continuar estabelecendo e aprofundando as relações entre o plano de Maringá e as propostas dos demais urbanistas que faziam parte tanto dos títulos encontrados na biblioteca particular de Vieira como de suas relações profissionais e pessoais, os quais, certamente, exerceram influência nos seus projetos. A intenção da breve análise que expusemos foi marcar e desvendar o hibridismo das concepções teóricas que embasaram a proposta de Vieira. No limite e no enfoque desta pesquisa, não nos alongaremos ainda mais.

As ressonâncias das concepções de cidade moderna que observamos no plano de Maringá nos propiciaram constatar que o plano ganhou legitimidade. Embasado nas mais modernas técnicas urbanísticas – e aprovado por engenheiros, arquitetos e urbanistas renomados, antenados com tantas publicações e realizações que constituíam as discussões da época –, o plano dificilmente poderia ser questionado em relação à sua qualidade. Especulamos que o plano se tornou uma verdade em si, na qual há a sua sacralização.

De fato, para dizer uma “verdade”, é preciso que antes tenham sido constituídas as condições de felicidade dessa verdade, ou seja, que os indivíduos que a dizem pareçam autorizados a dizê-la por uma instituição, ou uma convenção, e que os indivíduos aos quais ela é dita possuam um *background* – que pode ser desde o medo da punição para a descrença, o reconhecimento da legitimidade e da presença das instituições, que avalizam tal verdade, até o simples conhecimento de que outros reconhecem como verdade aquilo que é dito, ou, ainda, a exposição durável dos indivíduos a certas regularidades – cuja função é naturalizar o ato de pronunciar a “verdade”, permitindo, aos indivíduos expostos ao ato de dizê-la, fazer a economia dos procedimentos de prova, de averiguação de sua validade ontológica (Arasawa, 2008, p. 108).

Destacamos que a construção da legitimidade do plano de Maringá constitui-se em uma chave para explicar uma das hipóteses que contribuíram para que os profissionais que atuaram na cidade depois de Vieira fossem meros operadores do

plano, ou seja, que não fizessem propostas de mudanças estruturais, apesar de o entorno ter mudado substancialmente a partir dos anos 1980.

Lewis, no início do século XX, já indicava a necessidade de montar planos para estabelecer um direcionamento do crescimento da cidade, que deveria ser feito tendo em vista o número de pessoas e a dinâmica de crescimento populacional e econômico da área a ser planejada. O poder público seria o responsável por determinar ações e organizar comissões para estudos e propostas de controle para as cidades.

A questão a ser investigada a partir de agora é como as ações públicas e os profissionais vinculados à municipalidade lidaram com a herança do plano.

SEGUNDA PARTE – CONSTRUIR E ADMINISTRAR: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE

CAPÍTULO 1. A primeira gestão. Inocente Villanova Júnior (14.12.1952 a 14.12.1956)

1. Introdução

Em 1947, o definitivo traçado da ferrovia já havia sido demarcado, as principais vias foram abertas pelos técnicos da Companhia, conforme determinado pelo plano do engenheiro Vieira, e a cidade inaugurava-se no dia 10 de maio daquele ano. Porém as primeiras eleições para prefeito e para os membros do legislativo somente puderam ocorrer após a emancipação do município, que se deu no ano de 1951. As disputadas eleições de novembro de 1952 levaram à vitória o industrial Inocente Villanova Júnior, que recebeu 1.871 votos, contra os 1.725 obtidos pelo candidato Waldemar Gomes da Cunha, apoiado pela Companhia⁹ (Dias, 2008). Eleito prefeito pelo mesmo partido de Getúlio Vargas, o PTB – Partido Trabalhista Brasileiro, Villanova tinha a vultosa tarefa de estruturar minimamente a administração pública, além de iniciar a construção da cidade propriamente dita, ou seja, sua infraestrutura básica, e definir efetivamente os espaços de uso público.

De início, essa tarefa traduzia-se numa complicada demarcação entre o público e o privado. Para o prefeito, seria necessário retirar a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná dos mandos e desmandos quanto ao que se relacionava ao público, além de regular e tributar o que era de sua propriedade. Porém as superposições do que era da Companhia, os seus deveres para com a municipalidade, e o que deveria ser público, não raro, deram origem a querelas e conflitos que culminaram no processo litigioso de cassação do mandato do prefeito pela Câmara Municipal.

Emancipado o município, estabeleceram-se as primeiras leis municipais e, entre elas, as leis que instituíram normatizações sobre o meio urbano. Não é o objetivo desta pesquisa explicar o processo de formação e consolidação do legislativo municipal, mas destacamos que o controle da área urbana saiu das mãos da Companhia quando o candidato a prefeito Inocente Villanova Júnior ganhou as eleições. Sobre o processo, bastante conturbado, de transferência de poder, o historiador Reginaldo Benedito Dias (2008) sintetiza explicando que,

⁹ Para detalhes sobre as eleições municipais em Maringá, ver Dias, 2008.

Não foi um parto tranquilo a transferência do mando da Companhia para o nascente poder público municipal. Após perder a eleição que ungiu o primeiro prefeito, a Companhia procurou controlar a Câmara Municipal e influenciou um processo de cassação do prefeito, que foi aprovado pelos vereadores e só foi revertido na justiça. Conseguiu também a aprovação de leis de privilégios fiscais, uma das quais com efeito retroativo, sangrando o erário. A Companhia, em vez de cumprir o seu papel de agente civilizador, fragilizava o poder público. Um dano foi o atraso na expansão dos serviços públicos na consolidação da coisa pública (Dias, 2008, p.46).

A cerimônia de posse do primeiro prefeito foi realizada no dia 14 de dezembro de 1952, no prédio da Agência Chevrolet, localizado na esquina da Avenida Paraná com a Avenida Brasil (ver figura 53). Segundo a “Ata da Instalação da Câmara Municipal de Maringá”, transcrita por Jorge Ferreira Duque Estrada (1961), os discursos versaram sobre a necessidade de infraestrutura básica, como água, esgoto e luz, além da melhoria do ensino. Napoleão Moreira da Silva, vereador eleito e representante da UDN – União Democrática Nacional, pediu providências para a devolução da renda municipal, bem como dos móveis utensílios, levados para o município de Mandaguari, do qual Maringá fazia parte até 1951. Observamos que o município emancipado iniciava a sua trajetória sem a estrutura mínima necessária para a instalação de sua sede.

Segundo Dias (2008), o fato de não ter restado nada da subprefeitura herdada de quando Maringá era distrito de Mandaguari, evidenciado nos discursos de Duque Estrada e Napoleão Moreira da Silva na ocasião da posse dos vereadores e do prefeito, deu-se em decorrência da resistência de certos políticos em relação à emancipação da cidade, que nascia num momento de efervescência política nacional, com o fim do Estado Novo e a “...grande esperança de incorporação do povo à cena política” (Dias, 2008, p. 29).

Figura 53. Foto da Agência Chevrolet em 1950, localizada na esquina da Avenida Paraná com a Avenida Brasil. Local da posse do prefeito e dos vereadores eleitos em 14 de dezembro de 1952. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Diante da precariedade material dos primeiros anos de emancipação do município, é compreensível que os edifícios e áreas públicas indicados por Vieira ficassem somente no papel no início da formação da cidade, sendo que muitos simplesmente foram parcelados para venda pela Companhia. De imediato, era necessário estabelecer o local da Prefeitura; para isso, no plano de Vieira, havia uma área destinada à instalação dos edifícios públicos. Em 1952, no chamado centro cívico, havia apenas a igreja de madeira, que não se implantara exatamente no local designado pelo projeto (ver figura 54). Veremos adiante que o local reservado à igreja no plano de Vieira abrigou um hotel particular, de propriedade da Companhia.

Figura 54. Foto de 1954 mostrando trecho da Av. Brasil (embaixo), da Av. Duque de Caxias (à direita), da Av. Getúlio Vargas (à esquerda), e a área destinada ao centro cívico (acima). Observamos a igreja de madeira no alto à direita e, na sua frente, o Grande Hotel Maringá, não concluído. Abaixo, à direita, a rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

1.1. A influência política da CMNP na condução da administração pública

A vitória de Inocente Villanova Júnior sobre o candidato apoiado pela poderosa Companhia Melhoramentos antevia que o prefeito digladiaria com os interesses da empresa e, obviamente, essa disputa recairia principalmente sobre a propriedade territorial. Em outras cidades fundadas pela Companhia, a eleição do prefeito apoiado por ela foi determinante para o incremento da infraestrutura urbana, com o objetivo de obter vantagens fiscais. O geógrafo Vanderlei Grzegorzczak (2000, p. 57) explica que,

Quando da implantação de um núcleo urbano, a Companhia realizava muitos serviços de competência do setor público, pois era necessário um mínimo de infraestrutura para dar credibilidade ao loteamento, garantindo a valorização e a comercialização dos primeiros lotes. (...) Quando das primeiras eleições municipais das cidades fundadas, a Companhia, ainda possuidora de inúmeros lotes nas áreas urbanizadas e lugares reservados para novos loteamentos, procurava estabelecer um bom relacionamento com o novo poder público, utilizando o seu prestígio e o poder econômico na eleição para eleger o primeiro prefeito e seus sucessores. Na maioria das cidades

fundadas pela colonizadora, as primeiras administrações foram ocupadas por homens de sua confiança. Geralmente o prefeito era um ex-funcionário da Companhia (...) O apoio da Companhia aos candidatos de sua confiança tinha como objetivo principal conseguir a isenção do IPTU sobre os terrenos que ainda pertenciam a ela.

Em Maringá, a perda de poder político pela Companhia ao não eleger o seu representante significou que, além de não assumir certas tarefas em relação à implantação e ao incremento da infraestrutura, como fazia em outros municípios, ela por certo não manteria as vantagens das taxas tributárias incidentes sobre as suas terras. A defesa apresentada pelo prefeito à Câmara Municipal no dia 25 de junho de 1954, transcrita por Jorge Ferreira Duque Estrada (1961, p. 130 e 131), e que explicaremos adiante, revela as dificuldades que se enfrentava, inclusive do ponto de vista da extensão do território e da falta de infraestrutura.

...No território, logrado um loteamento aprovado por quem de direito, mas em cujo loteamento nada se previra e em nada se obrigara seu titular referentemente ao saneamento ou outras providências de caráter público. Neste território imperavam os interesses comerciais da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Iniciativas, realizações, tudo aqui fora visado segundo as conveniências particulares dessa Firma. Em fins de 1952, quando assumimos o governo local, encontramos o Município com falta de tudo. A cidade, aberta dentro de dilatados limites, com as ruas extensas, e muitas por conservar; a limpeza pública variada e necessária, por fazer; os serviços administrativos multiformes e inadiáveis, por iniciar. A mencionada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná que, como é do conhecimento do povo maringaense, apoiou por credenciados prepostos seus à candidatura de Prefeito local, de ilustres adversários nossos, não tendo visto vencedor esse candidato, procurou-nos – era natural que o fizesse –, de início, cedeu ao Município o prédio onde funcionava a atual Prefeitura, sito à Avenida Ipiranga¹⁰, nesta cidade.

O prédio cedido era o local onde funcionava a subprefeitura. A Companhia passou a influenciar a Câmara Municipal para manter os mesmos privilégios que desfrutava em municípios nos quais mantinha o seu representante no executivo. Com a consolidação do poder público municipal, a Companhia perderia gradativamente o controle no que se refere à determinação do ordenamento da cidade e, até mesmo, da construção de edifícios, já que, em seus contratos de venda dos terrenos, obrigava os compradores a

¹⁰ Nome original da Avenida Getúlio Vargas.

construírem em um ano (Luz, 1997, p. 77). Porém as primeiras leis que se referem às ações públicas na área urbana, aprovadas em 1953, mostram a tentativa de seguir as diretrizes do zoneamento que se definiram no plano de Jorge de Macedo Vieira.

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

As ações públicas, sob forma de leis municipais, e a primeira formação da estrutura administrativa, demonstram a atenção por parte do poder executivo e do legislativo municipal ao desenvolvimento da cidade, que implicava não somente ações diretas na área urbana, mas também a formação do quadro de funcionários. Em 1953, a Câmara Municipal, no seu primeiro ano de atuação, estabeleceu leis importantes para a construção do meio urbano, seguindo de certa forma a lógica inaugurada pela Companhia.

Diante das dificuldades operacionais e locacionais encontradas na primeira gestão, a formação do primeiro quadro de funcionários públicos não seria tarefa simples. Primeiramente, a estrutura administrativa deveria ser autorizada em lei. A Lei nº 71, de 22 de outubro de 1953, que aprovou a escala padrão de vencimentos para o pessoal do quadro permanente da Prefeitura, apresentava três repartições principais, quais sejam: a administração municipal, a de obras e melhoramentos públicos, e a de serviços públicos em comum com o estado. Na repartição de administração municipal encontramos o maior número de funcionários, incluídos na agência arrecadadora e no setor de fiscalização, com 3 e 6 fiscais respectivamente. Nas repartições já existia a hierarquia funcional, porém o mais evidente é que a primeira estrutura administrativa escalava um maior número de funcionários para o que considerava mais determinante para a construção do município naquele momento, ou seja, a arrecadação e a fiscalização.

A lei também compreendia o Quadro Extranumerário Mensalista, que incluía mais funcionários para desempenharem outras funções. A Lei nº 71/53 previa que, inicialmente, a Prefeitura deveria ter 25 funcionários no total, sem contar as professoras do ensino primário. Dos 25 funcionários, 17 compunham o Quadro de Pessoal Permanente e 8 faziam parte do Quadro Extranumerário Mensalista (ver organograma 01).

Sobre a primeira formação do quadro de funcionários públicos, o Sr. Antonio Mario Manicardi (2005), um dos primeiros funcionários da rudimentar Prefeitura, em entrevista ao Departamento de Patrimônio Histórico¹¹, lembra que

Eram cinco pessoas. Nós fazíamos o serviço de levantamento cadastral. Tinha uma moça que trabalhava no caixa e fazia o serviço de datilografia. Depois começaram a vir outros. Depois o prefeito comprou um caminhãozinho para pegar o lixo. Era de um particular

¹¹ Entrevista concedida a João Laércio Lopes Leal em 2005 e editada por Reginaldo Benedito Dias.

até. Não tinha como pegar o lixo. Mandaguari tinha levado embora a carroça e o burrinho da coleta de lixo. Eu até me lembro que era um burrinho preto. O carroceiro ficou aqui (...) As ruas eram uma barbaridade. Não tinha nem como consertar, pois não havia máquinas. Fazíamos tudo à mão. Começamos a contratar gente para consertar as estradas. Começamos a comprar as ferramentas.

Apesar de haver um número maior de funcionários para atender à arrecadação e à fiscalização, a repartição de obras e melhoramentos públicos, subdividida em administração geral e serviço rodoviário municipal, recebeu atenção por parte do poder executivo, e foi composta por dois funcionários, genericamente chamados de administradores, geral e rural respectivamente. Para assumir a tarefa do serviço rodoviário municipal, o primeiro engenheiro foi oficialmente contratado pela municipalidade. Em uma cidade em que tudo faltava, com poucos recursos, os dois funcionários da repartição talvez fossem suficientes para atender à demanda das chamadas obras e melhoramentos públicos.

2.1. A formação do corpo técnico: o primeiro engenheiro-arquiteto do município

Destacamos, porém, a primeira vez em que aparece a necessidade de um técnico especializado para atender as demandas de engenharia. O engenheiro-arquiteto Carlos Alcântara Rosa foi requisitado pelo prefeito através de um contrato existente na Lei nº 90, de 20 de novembro de 1953, que autorizava a contratação de seus serviços. No dia 15 de setembro de 1953, o Sr. Carlos Alcântara Rosa comprometia-se a prestar serviços técnicos relativos à sua profissão de engenheiro civil, inclusive nas funções de engenheiro do Serviço Rodoviário Municipal. O profissional não cumpriria expediente, mas teria três dias de prazo para dar o seu parecer e realizar estudos, a partir da data da solicitação. O contrato assinado em setembro era de caráter retroativo. A duração seria de um ano, sendo a data de início o dia 1º de janeiro de 1953, indicando que foi a partir daí que o engenheiro passou a exercer suas atividades profissionais para a Prefeitura. O contrato também estabelecia um valor mensal para os honorários do engenheiro. Na estrutura administrativa, o responsável pelo Serviço Rodoviário Municipal seria um administrador rural, dando a entender que os trabalhos seriam realizados nas rodovias localizadas fora do perímetro urbano.

O engenheiro-arquiteto Carlos Alcântara Rosa (2009)¹² formou-se pela Universidade Federal do Paraná em 1950. Chegou a complementar o curso de engenharia civil com um ano a mais, referente ao de arquitetura, que era optativo na época. Sua família, originária de Itajubá, Minas Gerais, mudou-se de Jacarezinho para Maringá em março de 1948. Seu pai, Sr. Joaquim Pereira Rosa, era engenheiro eletrotécnico formado em Minas Gerais e já atuava no ramo da engenharia em Maringá, em obras de edificações. Em 1951, o Sr. Carlos Alcântara Rosa estabeleceu seu escritório em frente ao Grupo Escolar Osvaldo Cruz. Os engenheiros Rosa atuaram intensamente na produção de projetos de imóveis residenciais e comerciais, antes mesmo da emancipação da cidade.

Naquele tempo, a gente fazia os projetos e tinha que levar pra Prefeitura de Mandaguari para aprovar o alvará (...) A maioria dos projetos na cidade era em madeira. Na Avenida Brasil, há um detalhe interessante, a Companhia obrigava a fazer pelo menos a frente em alvenaria e o resto podia ser em madeira. Então, tinha muita loja comercial apenas com a frente em madeira. O trecho era, mais ou menos, da Operária até o Posto Maluf.

Um dos trabalhos marcantes do Sr. Carlos Alcântara Rosa foi o projeto do famoso bar Colúmbia, de propriedade do Sr. Américo Dias Ferraz, que viria a ser prefeito (ver figura 55). O projeto e a execução foram realizados antes das eleições que levaram Ferraz à chefia do executivo municipal. No bar havia um painel em azulejos trazido em 1952 de São Paulo pelo proprietário. O painel retratava a colheita de café e media 8m de largura por 2m de altura (ver figura 56).

Sobre o bar Colúmbia, o historiador João Laércio Lopes Leal (2009) descreve que

... era mais que um bar, era um ponto de encontro, de reunião entre a classe política, empresários, comerciantes, picaretas, do pessoal que negociava terras. Então, era um ponto de referência aqui em Maringá na década de 50, e era um bar bastante luxuoso para os padrões da época. Dizem que era o bar mais requintado do período em que esteve funcionando na cidade. E abrigava, no fundo, o painel da colheita do café que o Américo tinha encomendado de um atelier de São Paulo para confeccionar e instalá-lo no fundo do bar. Já que o Américo era um cerealista do ramo de café. Ele processava outros cereais, mas o café era o carro-chefe. A cafeeira Santa Luzia, que ficava lá no Maringá Velho. Então, o Américo, como era um homem

¹² Entrevista concedida à autora no dia 15 de setembro de 2009.

muito rico, de muitas posses, o bar Colúmbia era mais um dos empreendimentos que ele levava à frente.

Figura 55. Desenho de 1956 do bar Colúmbia, de autoria de Edgar Osterroht. Fonte: Osterroht, 1997.

Figura 56. Painel de azulejos do antigo bar Colúmbia, hoje Mercado Real. Foto da autora.

Por indicação do seu pai, que havia apoiado a candidatura de Inocente Villanova Júnior, o Sr. Carlos Alcântara Rosa iniciou as suas atividades como engenheiro da Prefeitura. Apesar de ter a responsabilidade do Serviço Rodoviário Municipal, era mais requisitado para as aprovações dos projetos de obras a serem realizados na cidade.

A minha função não era só o de Serviço Rodoviário Municipal. Tinha o serviço de estradas, mas era circular. Naquele tempo, a Prefeitura não tinha nada, não tinha nem caminhão, muito menos trator pra fazer estradas. O serviço mais importante do engenheiro era a aprovação dos projetos da cidade (Rosa, 2009).

A precariedade de recursos da Prefeitura na época é revelada pela impossibilidade de o engenheiro continuar as suas atividades sem receber o pagamento por elas. Por isso, ele trabalhou somente no ano de 1953 na Prefeitura. Em 1952, havia fundado a Construtora Cruzeiro do Sul, juntamente com o seu pai. As dificuldades em receber os honorários da municipalidade e o crescimento de sua empresa justificaram sua saída do setor público.

A Prefeitura naquela época não arrecadava muito dinheiro, não tinha dinheiro para pagar os funcionários e a construtora que nós fizemos estava crescendo. E eu, diante dessa coisa de não receber, eu peguei e saí. No primeiro ano eu saí da Prefeitura. Nunca tinha recebido nada da Prefeitura. Depois que eu saí, o meu advogado fez o processo pra eu receber. Fui receber esse salário nem sei quando, viu. Fazia tempo, mais de ano (Rosa, 2009).

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura (o abastecimento de energia elétrica, a primeira emissora)

O abastecimento de energia elétrica

Um dos temas fortes da campanha que conduziu Inocente Villanova à Prefeitura foi precisamente a instalação dos serviços de energia elétrica, cuja carência, no dizer do historiador Dias (2008, p. 42), “gerou um saboroso episódio político”. Ocorre que, no último comício do então candidato, no momento em que ele ia discursar, houve interrupção da energia elétrica, garantida por geradores. Villanova não se deteve e disse ao povo que a escuridão representava a mentalidade de seus adversários, que teriam sabotado seu comício. Interpretando o episódio, Dias (2008, p. 42) resgata outras versões:

Testemunhos da época sugerem, entretanto, que foi uma artimanha de sua coordenação de campanha. Simulando preocupação, um dirigente de seu partido teria dito aos adversários da UDN: “se acabar a luz na hora do discurso do Villanova, será um desastre”. A isca teria sido mordida pelos udenistas. Qualquer que seja a origem da idéia, o fato é que os cabos da bateria foram desligados e o discurso de Villanova, extraindo dividendos políticos da situação, foi concluído com uma promessa: “eu lhes garanto: se eleito, vou instalar a energia elétrica em Maringá”.

Em seu relatório de gestão, Inocente Villanova Júnior declarou a “instalação de quatro motores para o fornecimento de energia elétrica” (Reis, 1996, p.33), fato que nos leva a presumir a inexistência de infraestrutura prévia para a eletrificação da cidade.

Sobre esse aspecto, Rogério Recco (2007) explica que, no início da década de 1950, o Norte do Paraná era a região com menos investimentos no setor pelo estado. Conforme o autor, em Maringá, havia um número reduzido de pequenos motores a diesel, de uso particular. O prefeito Inocente Villanova Júnior “...conseguiu a cessão de quatro motores usados de 2.080 cavalos de potência” (Recco, 2007, p. 64), que foram instalados nas proximidades do córrego Mandacaru.

Tão logo instalados, foi estendida nas principais ruas da cidade uma rede de postes com pequenas lâmpadas que, de tão fracas, as pessoas chamavam de ‘tomates’.

Só funcionavam até às 22 horas, com duas piscadelas que avisavam os moradores que era hora de acender velas e lampiões (Recco, 2007, p. 64).

Os donos das máquinas beneficiadoras de café também sofriam com a falta de eletrificação: “Para funcionar as máquinas, recorriam a motores estacionários movidos a óleo diesel, que geravam a necessária energia” (Recco, 2007, p. 65).

Portanto, enquanto os paulistas já tinham superado essa etapa há décadas, várias regiões do Paraná ainda eram mantidas na dependência de poucos e arcaicos equipamentos de geração de luz à base de diesel, sem falar que velas, lamparinas e lampiões continuavam sendo artigos de primeira necessidade (Recco, 2007, p. 65).

Constatamos que o município não possuía a infraestrutura básica nos primeiros anos de sua existência. Embora tivesse em torno de 50 máquinas beneficiadoras de café,

contando com as existentes em municípios próximos (Recco, 2007), Maringá precisaria de grandes investimentos para o incremento de sua infraestrutura urbana.

A primeira emissora de rádio de Maringá

Geraldo Altoé (2007), em pesquisa sobre a criação da primeira emissora de rádio em Maringá, assevera que, embora fundada em 1949, por José Medeiros da Silveira, Odwaldo Bueno Netto, Amadeu Vuolo e Atila de Souza Melo, a Rádio Cultura de Maringá Ltda. somente fora inaugurada em 1951, na frequência 1.520 KHz, com o prefixo ZYS-23.

De acordo com Altoé (2007), para instalação da Rádio Cultura, o Sr. Samuel Silveira recebeu apoio dos dirigentes da CMNP, que, apesar de reconhecerem as dificuldades materiais da época, tinham interesse de que fosse sediada em Maringá. O som alcançava até 80km, por meio de uma antena direcional “instalada sobre uma tosca torre de madeira” (Altoé, 2007, p. 75).

Na data de sua inauguração [15/06/1951], Maringá ainda era distrito de Mandaguari, não tendo as mínimas condições para uma estação de rádio. Não existia energia elétrica, nem tinha telefone, quase sem estradas, nenhum meio de comunicação. Era um núcleo que prometia ser cidade (Altoé, 2007, p. 74).

Altoé (2007), ao resgatar a história da instalação da rádio, retrata determinados aspectos de Maringá no início dos anos 1950, entre eles a possível área de maior dinamismo e concentração de pessoas. Embora o som atingisse a distância de 80km, a deficiência dos aparelhos individuais e a falta de energia elétrica fizeram com que a Cultura instalasse “alto-falantes ao longo da Avenida Brasil, a cada dois postes, desde a praça José Bonifácio até a praça Rocha Pombo” (Altoé, 2007, p. 76). O trecho referido pelo autor era, possivelmente, a área mais movimentada da incipiente cidade nova, marcando a sua centralidade.

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (o cemitério, a arborização urbana e o Horto Florestal)

O cemitério

O único equipamento público declarado no relatório de gestão do prefeito Inocente Villanova Júnior foi o “Cemitério – em todos os patrimônios” (Reis, 1996, p. 33). Em Maringá, o cemitério havia sido definido no plano de Vieira e já era utilizado antes da

emancipação política do município. Porém, como atesta Antonio Mario Manicardi (2005), em entrevista, logo no primeiro dia da administração constatou-se que não havia meios materiais para proceder aos sepultamentos. Manicardi (2005) confirma a precariedade material da administração pública ao comentar o fato do primeiro sepultamento realizado sob a responsabilidade da Prefeitura de Maringá. Relata que “Chegamos ao cemitério e encontramos quatro covas abertas. A Prefeitura de Mandaguari tinha levado o enxadão, a pá. Não tinha mais nada”.

Assim, embora o equipamento público estivesse com o seu local definido desde o plano, a primeira administração teria por tarefa equipá-lo e organizá-lo.

A arborização urbana e o Horto Florestal

A Companhia Melhoramentos assumiu a arborização das principais vias do plano inicial, iniciando um plano de arborização em 1952. Para isso, em 1949, criou “...um serviço florestal que garantisse a preservação dos recursos naturais e ao mesmo tempo fomentasse o reflorestamento e a arborização das cidades recém-criadas” (CMNP, 1977, p. 261). O responsável pelo projeto de arborização foi o engenheiro agrônomo Luiz Teixeira Mendes, que se formou em Piracicaba, onde também lecionou. Em Maringá, foi contratado para assumir o Horto Florestal, que forneceria mudas de árvores para o projeto. Anníbal Bianchini da Rocha, engenheiro agrônomo formado pela Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), chegou a Maringá em 1952 e foi contratado para trabalhar no Horto Florestal, como assistente de Luiz Teixeira Mendes, que se afastou em 1954 por motivos de saúde (Recco, 2005).

A Companhia contratara um profissional que se aposentara na Chefia do Serviço Florestal da Secretaria da Agricultura do estado de São Paulo para a elaboração do plano de arborização (CMNP, 1977). Além disso, ela própria executava o plano, evidenciando mais uma vez a indefinição do que era de sua responsabilidade e o que era do município. O plantio de árvores pela empresa perduraria até meados da década de 1960.

Segundo a pesquisadora Zueleide Casagrande de Paula (1999, p. 410), a colonização das terras de propriedade da Companhia destruiu o ecossistema existente e não houve respeito à lei que determinava a preservação da vegetação de 10% da área adquirida pelos compradores:

A colonização adquiriu, no entanto, características profundamente destrutivas ao ecossistema ali existente. Contudo, isso poderia ter

sido evitado, caso a CTNP houvesse respeitado a lei. Havia uma cláusula no contrato de compra das terras do Estado pela companhia em que esta acordava em preservar 10% da área adquirida. Ao vender as terras, a companhia repassava aos adquirentes a responsabilidade. Os adquirentes, por sua própria conta, não respeitavam a lei, salvo em raríssimas exceções, e o Estado e a CTNP eximiram-se de fiscalizar o seu cumprimento.

Diante da devastação da vegetação, a Companhia promoveu um plano de arborização que objetivou reconstituí-la, pelo menos nas vias do plano. Para tanto, estabeleceu o “Horto Florestal de Maringá”, em uma área de 37ha, posteriormente denominado “Horto Florestal Dr. Luiz Teixeira Mendes”. A Companhia pretendeu que o “... empreendimento fosse o núcleo inicial de um futuro instituto científico e que no presente fizesse escola através de seu trabalho de arborização e ajardinamento das vias públicas e particulares” (CMNP, 1977, p. 262).

3.3. A construção de edifícios públicos e privados *(o Paço Municipal, a Prefeitura, a Câmara Municipal, o Fórum, o hotel da CMNP no centro cívico, as instituições de ensino, os primeiros hospitais, o estádio municipal, o Tiro de Guerra, o matadouro municipal, o aeroporto, as estações)*

O Paço Municipal

O caráter provisório dos espaços de trabalho é evidente na justificativa do vereador Arlindo Souza para a construção do Paço Municipal, ao assinar a Lei nº 37/53, sem data, como autor do anteprojeto. Na lei, o vereador confirma a “necessidade premente” da construção do Paço Municipal, pois os serviços “ainda não puderam ser acomodados como exigem as suas necessidades”. Segundo o vereador, esses serviços encontravam-se dispersos, ou “às partes”, estando o funcionalismo mal acomodado, o que dificultava o atendimento e havia a falta de comodidade. Logo no primeiro ano de governo, já se sentia a necessidade de melhorias nas instalações físicas e a sua dificuldade em promovê-las.

A Prefeitura

No seu relatório de gestão, Villanova Júnior declara que fomentou as instalações da Prefeitura no dia 7 de julho de 1953. Considerando que nada restou da subprefeitura de quando Maringá ainda era distrito de Mandaguari, foi necessário que essas instalações recebessem todos os móveis e utensílios para o seu funcionamento, como já nos referimos. No primeiro dia da administração, Antonio Mario Manicardi (2005), fornece-nos o panorama do que estava disponível na época:

Chegamos lá onde era a subprefeitura de Mandaguari e abrimos a porta. Era um cômodo de alvenaria, 6 metros por 8,48 metros quadrados. Só tinha teia de aranha e sujeira. Não tinha nada. Até o Villanova disse: “tenho que comprar mesas, cadeiras e máquinas de escrever com o meu dinheiro, porque a Prefeitura não tinha dinheiro”. E foi o que aconteceu.(...) Esse foi o início.

Sobre o espaço físico da Prefeitura, o Sr. Carlos Alcântara Rosa (2009), primeiro engenheiro da Prefeitura, declara que os espaços eram muito exíguos. “Na frente, para o lado da Avenida Getúlio Vargas, tinha um salão maior de entrada com um balcão pra atender o público”. A entrada para a sala do prefeito dava-se pela Avenida XV de Novembro. A sala de aprovação dos projetos era no fundo, depois da secretaria (ver figura 57).

Figura 57. Foto das primeiras instalações da Prefeitura de Maringá, em dezembro de 1953, que se localizava na Av. XV de Novembro, esquina com Av. Getúlio Vargas. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Também não havia recursos para ampliação e para compra de equipamentos. Segundo o Sr. Manicardi (2005),

A Prefeitura não tinha nada. Não tinha código de posturas. Não podia cobrar nada de ninguém. (...) Depois o Villanova mandou fazer uns talões e umas trenas e nós começamos a medir os prédios. (...). Nós anotávamos: “tantos metros quadros de alvenaria, parte de madeira, data 40 por 30”. Cada folha tinha os dados. Fomos para a data número 2, número 3. Fomos até o final. Fizemos o levantamento cadastral da cidade para poder lançar o imposto predial.

A cobrança do imposto predial era uma das formas de a municipalidade arrecadar recursos para a construção da cidade. Lembramos que, enquanto Maringá foi distrito de Mandaguari, este município era responsável pela expedição dos alvarás de funcionamento dos edifícios, entre outros quesitos administrativos. Portanto, o imposto predial deveria ser lançado inicialmente pela Prefeitura daquele município, que, provavelmente, possuía o cadastro dos imóveis. Em sua entrevista, Antonio Mario Manicardi (2005) aponta que foi necessário medir as edificações para lançar os impostos. Diante do desinteresse de Mandaguari em cooperar com o nascente município, evidenciado nos discursos de posse do prefeito e dos vereadores, é possível que o cadastro dos imóveis existentes na cidade tivesse mesmo que ser confeccionado com urgência pelos funcionários da primeira administração.

A Câmara Municipal

A falta de espaço físico mínimo necessário para o início dos trabalhos oficiais do novo município constituía-se em um problema que atingia também os vereadores. A Câmara chegou a funcionar na sede social do Aeroclube (Duque Estrada, 1961) (ver figura 58).

Figura 58. Foto da fachada da sede social do Aero Club de Maringá, localizado na Av. São Paulo, Zona 1, em 1954. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O Sr. Antonio Mario Manicardi (2005) declara que

A primeira reunião da Câmara foi na Avenida XV de Novembro, na casa do presidente, que era o Arlindo de Souza¹³, número 1040. Não tinha lugar para fazer reunião e fizeram na casa dele. Um vereador sentou na porta, outro no portão, porque não tinha lugar para todo mundo lá dentro da sala. Depois eles alugaram uma sala na esquina da Avenida Duque de Caxias com XV de Novembro¹⁴. A Câmara começou a trabalhar talvez sem conhecer nada. Tinha o Dr. Duque Estrada, que era advogado e orientava os outros. Ele era amigo do prefeito.

Conforme Dias (2008/2009), a sede da casa legislativa teve um caráter itinerante até 1994. Chegou a ocupar as instalações do Aeroclube. Após, de acordo com Duque Estrada, “A Câmara, já então se instalara no edifício ‘João Tenório’, situado à Avenida Duque de Caxias, nº 251, ocupando as salas: 6, 7, 8, 9, 10 e 11” (Duque Estrada, 1961, p. 115, aspas do autor) (ver figuras 59 e 60). Em notícia do *Jornal* de 11 de setembro de 1956, a Câmara Municipal passara a funcionar no antigo Restaurante Lord Lovat, localizado na Avenida Tiradentes.

¹³ De fato, a casa localizava-se na Avenida Tiradentes.

¹⁴ Edifício Tenório Cavalcanti.

Figuras 59 e 60. Fotos do Edifício Tenório Cavalcanti em 1956. A primeira vista a partir da Av. XV de Novembro para a Av. Duque de Caxias. A segunda vista a partir da Av. Duque de Caxias para a Av. XV de Novembro. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Na Lei nº 37/53, segundo o ponto de vista do vereador Arlindo Souza, os serviços municipais deveriam estar juntos e a construção do Paço Municipal resolveria “o problema da Câmara Municipal que não dispõe de um lugar à altura de sua dignidade para se reunir”. Apesar dos protestos do vereador, asseverando que “não é mais razoável que um grande município como o nosso, que aumenta dia a dia, não disponha de um prédio adequado ao seu nível de progresso e cultura”, o Paço Municipal, cujas despesas com a obra deveriam correr “por conta da verba”, não saiu do papel. A questão seria resolvida a partir de 1954, pela Lei nº 102/53, que autorizava uma verba anual para a construção do Paço. A lei não está datada e tampouco assinada, além de ter a inscrição “anteprojeto”. De toda forma, a construção do Paço Municipal não saiu do projeto de Vieira nem do anteprojeto, ou seja, da Lei nº 37/53.

O Fórum

O Fórum funcionava num prédio onde também se instalara o cartório eleitoral. A Lei nº 10, de 19 de novembro de 1955, confirma o fato ao autorizar o pagamento do aluguel mensal do espaço, sendo que tal situação duraria até que o Fórum estadual dispusesse de acomodações próprias para o cartório eleitoral mencionado.

Além dos indispensáveis gabinetes de trabalho dos primeiros administradores municipais, com a transferência de poder, chegara o momento crucial em que a determinação do que seria público e do que seria privado revelaria, inclusive, a fidelidade ou não ao plano inicial. Tratava-se de efetivar as áreas públicas que Jorge

de Macedo Vieira havia reservado para o uso comum dos munícipes, como as áreas determinadas para a implantação dos equipamentos coletivos propostos e áreas verdes e de lazer, além de seguir o zoneamento funcional definido. Enfim, seguir as orientações dadas pelo engenheiro não significava somente traçar as ruas conforme o projeto, mas reservar grandes e pequenas áreas para a posterior construção dos equipamentos indicados ou mantê-las para parques e praças.

As áreas verdes e de lazer, como vimos, eram uma das premissas da concepção do plano. É evidente que construir todos os equipamentos previstos por Vieira não seria possível em curto prazo, tampouco na primeira gestão, visto que a própria sede da Prefeitura não possuía o elementar para o seu funcionamento e os vereadores ainda instalavam-se precariamente. Não havia garantias, portanto, de que o plano elaborado fosse realmente efetivado. Além de tudo, alguns equipamentos necessários não foram previstos no plano, como os locais para instalação do matadouro municipal, do Tiro de Guerra, do aeroporto e da cadeia pública.

O hotel da CMNP no centro cívico

A construção do Paço Municipal, ou do Centro Cívico – para utilizarmos o vocabulário usado na análise do plano inicial –, também era um tema de relevância para a primeira administração do município. Nas fotos da época, observamos que no local destinado a esse fim havia a igreja de madeira, que, como já nos referimos, não foi construída exatamente no local escolhido por Vieira. No seu local original implantou-se um hotel de propriedade da Companhia Melhoramentos. Essa descaracterização em relação ao plano inicial, no que concerne aos equipamentos que deveriam ser construídos no centro cívico, pode ser explicitada pela Lei nº 12, de 2 de dezembro de 1955. A lei beneficiava claramente a construção do hotel ao isentar de todos os impostos municipais os hotéis que se construíssem na cidade no prazo de cinco anos a partir da publicação da lei. As evidências de que a lei foi dirigida para favorecer o hotel da Companhia são os requisitos mínimos exigidos para que o estabelecimento usufruísse da isenção de taxas públicas, como o número de quartos com sala de banho privativa, que seriam 35, conforme o projeto do hotel, além das áreas mínimas a serem construídas, de 400m² para recepção e 3.000m² no total (ver figuras 61, 62 e 63).

Segundo o arquiteto Aníbal Verri Júnior (2001), as instalações do hotel deveriam ser condizentes para receber os investidores e atrair bons compradores de terras. Em 1951, o então presidente da CMNP, Dr. Cássio da Costa Vidigal, ordenara ao diretor gerente da CMNP, Dr. Hermann Moraes de Barros, a contratação do arquiteto paulista

José Augusto Bellucci a fim de realizar os estudos para o Grande Hotel Maringá (Verri, 2001). No depoimento do Sr. Alfredo Nyffeller (Verri, 2001, p. 37), ao mesmo tempo em que se derrubava a mata para a implantação rodoviária, preparava-se o lugar para a construção do Grande Hotel Maringá. “Como programa, a Companhia solicita ao arquiteto um hotel com 35 a 40 quartos, com a possibilidade de expansão para 70 a 80 quartos, de maneira a se investir uma quantia menor, em caso de o empreendimento não ter o retorno esperado”. O programa de necessidades do hotel deveria prever, ainda, serviços que atendessem à comunidade, independentemente dos serviços do hotel (Verri, 2001, p. 38). Serviços como bar, engraxate, barbeiro, cabeleireiro etc., pela Lei nº 12/55, teriam isenção de pagamento de impostos municipais por 10 anos.

Segundo a análise de Verri (2001 e 2003), a primeira etapa do programa inaugurou-se em 1955, sendo o escritório de Belucci responsável por todos os projetos construtivos, além do desenho de móveis e até a escolha de utensílios do hotel. Construído em estrutura de concreto armado, o prédio foi feito em alvenaria e os tijolos produzidos pela olaria da Companhia. O hotel foi considerado um dos melhores do país, tendo no comando um experiente gerente alemão, Herbert Mayer, formado em hotelaria na Suíça. Na descrição do autor (Verri, 2003, p. 43):

Trata-se de edifício de três pavimentos, composto por vários blocos, configurando pátios internos, sendo três paralelos à praça e dois perpendiculares a estes. O primeiro, defronte à praça, abriga no térreo a recepção, restaurante, bar e salões e no térreo do segundo e terceiro blocos estão os demais serviços. Os apartamentos estão dispostos no segundo e terceiro pavimentos de cada bloco, com suas aberturas voltadas para as faces leste e sul e dotados de ventilação natural cruzada. Toda a circulação foi definida de maneira a privilegiar a privacidade dos hóspedes, levando em conta que os salões abrigariam os cidadãos mais privilegiados.

Figura 61. Foto do início da construção do Grande Hotel Maringá, em 1952. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Figura 62. Foto da construção do Grande Hotel Maringá, em 1953. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Figura 63. Foto do Grande Hotel Maringá, em 1956, com a igreja de madeira. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

As Instituições de ensino: a implantação e o plano

A propriedade pública também passou a ser alvo de atenção, como verificamos na Lei nº 7, de 5 de junho de 1953, que estabeleceu no seu parágrafo primeiro que “...os terrenos onde forem construídas as escolas municipais ou outros prédios pertencentes à municipalidade, deverão, também, pertencer ao patrimônio da municipalidade”. Outras questões são evidenciadas, como o direito do município de escolher o terreno apropriado para as edificações escolares, levando em conta a salubridade, a conveniência e a comodidade do público. A nosso ver, esses aspectos seriam a acessibilidade pela população, as condições físicas satisfatórias, a conformação e o tamanho do terreno que se adequasse aos objetivos do seu uso, além da proximidade de outros serviços públicos ou de habitações etc.

Essa lei de junho de 1953 indica, principalmente, que o município tinha a preempção na escolha de áreas onde se construiriam os edifícios, demonstrando a tentativa de assumir o controle na construção da cidade, resguardando-se pelas leis, além de estabelecer a propriedade pública. Se o proprietário do terreno onde se implantaria a escola concordasse, a propriedade seria transferida para o domínio da Prefeitura. Porém, se houvesse discordância, o terreno poderia ser desapropriado para utilidade pública, de acordo com as leis em vigor.

Os prédios das escolas deveriam ser construídos preferencialmente em alvenaria, o que era raro na época, predominando o uso da madeira. No seu espaço interno, além

das salas de aula, os edifícios deveriam ter um pátio de recreação. Diante dessa obrigatoriedade, evidencia-se a preocupação com a circulação e a recreação dos escolares.

O estudo sobre as escolas, da sua localização aos seus espaços internos demandaria uma pesquisa à parte¹⁵. No relatório de gestão de Villanova, o prefeito declara que foram construídas 71 escolas municipais. É oportuno esclarecer que o que o relatório entende por escolas municipais, na época, eram estabelecimentos contendo no máximo 4 salas de aula, sendo que somente uma delas apresentava esse número. Três das escolas arroladas no relatório tinham 3 salas de aula, 14 tinham 2 salas e as demais possuíam apenas uma sala de aula. A maioria dessas escolas, ou salas de aula, localizava-se em estradas inseridas na área rural, fato confirmado nas leis que as estabelecem. Em seu depoimento, Antonio Mario Manicardi (2005) explica que “Em suas primeiras iniciativas, o prefeito resolveu fazer escolas no interior. Ele fez muitas escolas. Todas de madeira. Como a Prefeitura não tinha dinheiro para comprar, ele dava madeira da serraria dele”.

Assim, os espaços reservados no plano de Vieira para as escolas, colégios, internatos de meninas e internatos de meninos e institutos profissionalizantes não se efetivaram totalmente na primeira gestão. Tampouco as salas de aula, denominadas escolas municipais, poderiam garantir áreas para posterior incremento do estabelecimento escolar. Porém algumas poucas escolas inseriram-se nos locais reservados por Vieira, mas para identificá-las tivemos que proceder a um estudo cauteloso a fim de entender o peso do projeto urbanístico nesse primeiro momento de formação da cidade, com tantas carências materiais (ver figura 64).

¹⁵ Recomendamos a leitura dos trabalhos de Amaro e Rodrigues (1999) e de Schaffrath (2006), que afirma que a primeira escola foi construída no Maringá Velho com o nome de “Casa Escolar”, passando a denominar-se “Escola Isolada do Maringá Velho” em 1947. A segunda escola pública de Maringá foi criada em 1948, denominada “Grupo Escolar do Maringá Novo”, que passou a chamar-se “Grupo Escolar Dr. Oswaldo Cruz” em 2 de setembro de 1955.

Figura 64. Figura mostrando os estabelecimentos educacionais propostos por Jorge de Macedo Vieira, denominados instituto profissional (2 unidades), escolas (4 unidades), parques infantis (2 unidades), escolas e parques infantis (2 unidades), colégios (2 unidades), internato de meninas (1 unidade), internato de meninos (1 unidade). Fonte: elaborado pela autora a partir do plano de Jorge de Macedo Vieira. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM.

Na primeira gestão, indicamos 7 estabelecimentos educacionais que se implantaram no plano de Vieira, ou seja, na área urbana da sede do município. Quatro deles foram inseridos nos locais ou nas proximidades do que se havia indicado inicialmente, como o Grupo Escolar Gerardo Braga, o Colégio Santa Cruz, o Ginásio Municipal (que se tornou Colégio Gastão Vidigal, mudando de lugar posteriormente, quando aquele espaço passou a abrigar o atual Instituto de Educação), e o Grupo Escolar São José (no local do atual Colégio Estadual Theobaldo Miranda Santos e da Escola Municipal Maria da Luz Ribas Machado, a antiga UPAPE¹⁶) (ver figura 65).

¹⁶ UPAPE – Unidade Polo de Ação à Pré-Escola.

Figura 65. Localização das escolas existentes ou criadas até o final da gestão de Inocente Villanova Júnior. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo da Biblioteca Central da UEM.

Três escolas foram implantadas em terrenos que não tinham sido previstos para abrigar tais equipamentos, como o Ginásio Maringá (atual Colégio Marista), o Grupo Escolar Maringá Novo (atual Grupo Escolar Osvaldo Cruz) (ver figura 66) e o Externato Rui Barbosa (inexistente atualmente). Os colégios Santa Cruz e Marista são administrados por religiosos.

No Maringá Velho, os estabelecimentos que seguiram as diretrizes do plano foram o Grupo Escolar Gerardo Braga (antigos Grupo Escolar Visconde Nácar e Grupo Escolar Castro Alves), e o Colégio Santa Cruz.

Na Zona 2, foram criados 3 estabelecimentos dedicados ao ensino: o Colégio Marista, antigo Ginásio Maringá, cujo local de instalação não estava previsto no plano inicial como estabelecimento de ensino; o Ginásio Municipal, que passou a denominar-se Colégio Gastão Vidigal antes de ceder o local para o Instituto de Educação; e o Externato Rui Barbosa, de iniciativa particular, dedicado ao primário e admissão ao ginásio.

Na Vila Operária, foi criado o Grupo Escolar São José, pela Lei nº 95, de 4 de setembro de 1953, que deveria ser implantado na quadra 52, no local indicado por Vieira para escola e parque Infantil, embora com a diminuição do espaço destinado aos equipamentos. No local, atualmente encontram-se o Colégio Estadual Theobaldo Miranda dos Santos e a Escola Municipal Maria da Luz Ribas Machado.

Na Zona 1, implantou-se o Grupo Escolar Maringá Novo, em 6 de setembro de 1948 (Dias, 2003), em local que não havia sido previsto no plano inicial. “...O grupo escolar iniciou suas atividades com quatro salas de aula, nas dependências de um prédio de madeira. Em pouco tempo, por conta do grande número de famílias que se transferiram para a região, as instalações foram ampliadas para 11 salas” (Dias, 2003, p. 138).

Figura 66. Professoras do Grupo Escolar do Maringá Novo em 1953, em frente ao edifício de madeira. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Segundo as leis, o poder executivo municipal teria toda a liberdade para escolher as instalações das escolas ou construí-las, baseando-se na Lei nº 7/53 mencionada. Para exemplificar, tomemos a Lei nº 47, de 8 de dezembro de 1953, que autoriza o poder público a construir uma escola na Vila Operária¹⁷. Essa escola, segundo o relatório de

¹⁷ Embora se localizasse na Vila Operária, que fazia parte do plano de Vieira, não foi possível localizar essa escola. No relatório de gestão, há indicação de 4 escolas que provavelmente se localizaram na área do plano, quais sejam: Escola Fernão Dias (Av. Pedro Taques – Vila Operária), Escola Artur Bernardes (Vila 7), Escola Conselheiro Botero (Vila Operária – Rua

gestão, teria apenas uma sala. A escola deveria comportar 100 crianças e o parágrafo único do artigo 2º da Lei nº 47/53 diz que “o local para instalações da dita escola, ficará a cargo do Sr. Prefeito Municipal, ou a compra do imóvel que poderá ser adaptado para esse fim” (parágrafo único, art. 2º).

Algumas das escolas poderiam ter sido iniciadas pelos populares, que, portanto, deveriam ser ressarcidos, desde que apresentassem os comprovantes, como dita a Lei nº 61, de 12 de dezembro de 1953. Outras escolas foram construídas em terrenos doados pelos munícipes, como as que são mencionadas nas Leis nº 84 e nº 82, ambas de 12 de dezembro de 1953. Não realizamos uma pesquisa aprofundada da localização dessas escolas, mas podemos afirmar que a maioria delas propunha receber de 80 a 100 crianças e localizava-se no meio rural. Essas escolas não teriam, portanto, espaços de grandes dimensões. “A princípio, os professores eram, em sua maioria, leigos que residiam nas proximidades das escolas e que transformavam um cômodo de sua casa em sala de aula” (Amaro e Rodrigues, 1999, p. 373).

A Lei nº 95, de 4 de setembro de 1953, assinada por Balthazar Lopes Fernandes, refere-se a um projeto de lei que autoriza a construção de um grupo escolar na Vila Operária, na quadra reservada para esse fim pela Companhia Melhoramentos, ou seja, na quadra 52. O prédio deveria ser construído em madeira, com 4 salas, o terreno cercado com balaústres de madeira e uma tabuleta identificando o local como “Grupo Escolar São José”. A justificativa para a construção do grupo escolar é interessante por dar um panorama da época e a transcrevemos na íntegra: “A Vila Operária, um bairro populoso, tem necessidade de um Grupo Escolar, porque centenas de crianças necessitam de escola, e por estar o Grupo Maringá Novo, superlotado, e assim sendo resolverá esse problema na Vila Operária”. Essa foi uma das poucas indicações em que se mencionou a área indicada no plano de Vieira. Nas demais escolas, algumas salas seriam suficientes para atender à demanda. Portanto, longe ficamos do que se projetou no plano de Vieira, no qual a escola seria um aspecto fundamental da unidade de vizinhança.

Os historiadores Hudson Siqueira Amaro e Isabel Cristina Rodrigues (1999) afirmam que, até 1971, a rede municipal implantava escolas somente na zona rural. Porém, segundo o relatório de gestão e das leis municipais aprovadas, foram inauguradas 3 escolas na Vila Operária (localizadas na Rua Ford, Rua Santos Dumont e Av. Pedro Taques) e uma escola na Vila 7, as quais não pudemos localizar. De toda forma,

Ford), Escola Paes Leme (Vila Operária – R. Santos Dumont). A indicação das ruas consta em Maringá (2003).

possivelmente, o modelo dessas escolas que foram construídas na área urbana não diferia do que se implantou na área rural. Assim, segundo os autores (1999, p. 374),

O modelo implantado foi o mesmo que vigorava para a educação rural no Brasil de uma forma geral. Eram escolas construídas em madeira, sem iluminação elétrica, com instalações sanitárias externas, com uma ou duas salas de aula, cozinha anexa, classes multisseriadas e inexistência de uma equipe técnica-administrativa na escola. Ministrava-se apenas o ensino primário.

Ao contrário das salas de aula, o Ginásio Municipal ocuparia um espaço maior e foi inserido em uma das áreas destinadas à escola no plano de Vieira, embora com deslocamento para a quadra seguinte, aproximando-se do centro cívico, mas mantendo-se na Zona 2. O relatório de gestão divulga o dia 2 de dezembro de 1953 como a data do Ginásio Municipal, mas, na verdade, essa é a data da Lei nº 28/53, que cria o ginásio designando a administração, o corpo docente, bem como a abertura de crédito especial. A Lei nº 93, de 21 de novembro de 1953, aprovada antes da Lei nº 28, é idêntica. A Lei nº 1, de 19 de maio de 1954, é um parecer da Comissão de Legislação e Justiça para o Projeto nº 01/54, que aprova a verba para o Ginásio, ressaltando, no entanto, que o mesmo estaria prestes a ser entregue ao estado e que, portanto, “...seria desnecessária a sua aprovação [da verba] na totalidade solicitada pelo Executivo Municipal”. De fato, posteriormente, o ginásio passou a ser da alçada do governo estadual.

A nota publicada no *O Jornal*, do dia 22 de janeiro de 1955, p. 3, confirma a informação. Conforme o periódico, o diretor do ginásio, Sr. Ruy Alegretti, em comunicado assinado no dia 1º, declara que, “De ordem do senhor Secretário de Educação e Cultura, aviso ao povo de Maringá, principalmente aos jovens estudantes, que hoje foi assinada a ata de transmissão do patrimônio do Ginásio Municipal para a responsabilidade do governo estadual, conforme lei estadual nº 2.168 de 4-8-54” (*O Jornal*, 22 de janeiro de 1955, p. 3).

Duque Estrada (1961, p. 107) assevera que “o prédio de alvenaria, que o Estado construiu destinado a um Grupo Escolar, foi transformado em um Ginásio, e Villanova pleiteou e conseguiu que fosse mantido pelos cofres estaduais” (ver figura 67).

Figura 67. Foto do Instituto de Educação no final dos anos 1950. Local dos antigos estabelecimentos educacionais denominados Ginásio Municipal e, posteriormente, Colégio Gastão Vidigal. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Com uma estrutura física superior às salas de aula municipais, o Ginásio Estadual cumpriu o que foi estabelecido no projeto de Vieira, porém figura como um dos poucos casos que se efetivaram dentre os espaços destinados à educação. Quanto ao parque infantil, designado no projeto de Vieira e cujo espaço foi reservado no mapa da Companhia (planta 6), embora com o deslocamento para as margens do centro cívico, encontramos a Lei nº 31, de 13 de novembro de 1953, que autoriza sua instalação e estabelece que deverá ser “devidamente arborizado e ajardinado, para bem atender às suas finalidades higiênicas” (art. 2º, Lei 31/53).

Outros estabelecimentos escolares implantaram-se nesse período, atendendo a uma demanda de particulares. Os religiosos passaram a responsabilizar-se pela criação de novos grupos educacionais

À medida que Maringá crescia e formavam-se os grupos mais abastados, e para esses houve a necessidade de oferecer uma educação mais “bem cuidada”. Paralelamente à implantação da rede pública de ensino, empreendeu-se a constituição de uma rede privada oficial de ensino, a iniciativa particular, formada pela elite

local (comerciantes, profissionais liberais e proprietários rurais), criava a primeira escola particular, o “Colégio Santa Cruz”, dirigido pelas Irmãs Carmelitas e voltado para o atendimento de crianças em idade escolar, oriundas dessa elite.

Nesse ano também foi criado o “Ginásio Maringá”, em terreno doado pela Cia. Melhoramentos. Esse ginásio passou a denominar-se , em 9 de março de 1955, “Escola Técnica de Comercio Maringá” e em 05 do agosto de 1969, transformou-se no “Colégio Marista de Maringá”. (Schaffrath, 2006, p. 17).

O Colégio Santa Cruz marca a presença pioneira da Igreja Católica na educação e foi o primeiro estabelecimento particular de ensino, fundado em 1953 (ver figura 68). O colégio localiza-se na Avenida Brasil, Zona 5, no núcleo inicial do Maringá Velho, e ao lado do Grupo Escolar Gerardo Braga, oriundo do primeiro colégio de Maringá. A origem desse grupo escolar remonta ao ano de 1946, quando, por iniciativa de populares, inaugurou-se a Casa Escolar do Maringá Velho. Em agosto de 1947, denominou-se Escola Isolada do Maringá Velho e depois Grupo Escolar do Maringá Velho (Reis, 2007). O historiador João Laércio Lopes Leal (2009) assevera que o Grupo Escolar Gerardo Braga agrupou duas escolas distintas, o Grupo Escolar Visconde de Nácar (ver figura 69) e a Grupo Escolar Castro Alves. O historiador afirma também que a Escola Isolada do Maringá Velho localizava-se a duas quadras a oeste da quadra onde se localiza o Grupo Escolar Gerardo Braga¹⁸. O Colégio Santa Cruz e o Grupo Escolar Gerardo Braga instalaram-se nas quadras reservadas por Vieira para escola e parque infantil.

¹⁸ Atual Rua José Jorge Abraão.

Figura 68. Foto das primeiras instalações do Colégio Santa Cruz, em 1954. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Figura 69. Formatura dos alunos da 4ª. série do Grupo Escolar Visconde de Nácar, em 1954, com sua construção em madeira. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Dos colégios católicos existentes em Maringá nesse período, “...funcionavam ainda, em prédio na Avenida Tiradentes, esquina com Rua Pedro Álvares Cabral, em Maringá, (...) um ginásio diocesano e uma escola técnica de comércio” (Robles, 2007,

p. 176). Em 1955, o padre Orivaldo Robles (2007) relata que na 10ª reunião ordinária do conselho diocesano decidiu-se comprar o Ginásio Maringá, ameaçado de ser adquirido por protestantes. Segundo o clérigo, “O prédio tinha sido inaugurado em 13 de maio de 1952, com autorização de funcionar concedida pela Portaria estadual nº 852, de 27 de setembro do mesmo ano” (Robles, 2007, p. 176) (ver figura 70).

Figura 70. Colégio Marista, antigo Ginásio Maringá. Fachada da Avenida Tiradentes em 1953. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Além desses estabelecimentos de ensino, em anúncio publicado no *O Jornal*, do dia 22 de setembro de 1955, o “Externato Rui Barbosa” oferecia os seus serviços educacionais para o primário e admissão ao ginásio. Segundo a nota, a localização do edifício era na Avenida Martim Afonso, a três quadras do Ginásio Estadual.

Os primeiros hospitais: à revelia do plano

Diferente do Grande Hotel Maringá, o Hospital Municipal, que consta no relatório de gestão com a data de 1º de junho de 1953, ficou somente nas leis. A data referida no relatório é a da Lei nº 14/53, que autoriza o poder executivo a “mandar proceder os estudos, plantas etc., do Hospital Municipal de Maringá” (Art. 1º, Lei nº 14/53). A lei também diz que o plano de execução deverá prever a possibilidade de o hospital prestar serviços antes da sua conclusão total, demonstrando a necessidade de rapidez para a liberação do atendimento ao público. Portanto, a data que está no relatório não

poderia ser a data da inauguração do estabelecimento, como pode sugerir. A verba para a construção da obra seria de 50% da taxa de assistência social atribuída ao município. Porém a Lei nº 103, de 12 de dezembro de 1953, revoga totalmente o parágrafo da lei anterior, ou seja, não haveria verba para a realização da obra.

Assim, o pioneirismo nessa área coube a particulares, conforme estudo de Maria Cristina da Costa Marques (1999). Os primeiros médicos chegaram em 1945 e 1946, e tornaram-se os donos dos primeiros hospitais da cidade, ou seja, o Hospital Santa Cruz e a Casa de Saúde e Maternidade Maringá (Marques, 1999).

O Hospital Santa Cruz era de propriedade do Dr. Lafayette da Costa Tourinho e foi fundado em meados da década de 1940, aproximadamente. Localizava-se no Maringá Velho, na antiga Rua Jumbo, que hoje leva o nome do fundador do hospital (Leal, 2009) (ver figura 71).

Figura 71. Foto da inauguração do Hospital Santa Cruz, em 1944. Fonte: Maringá, 2005.

A Casa de Saúde e Maternidade Maringá foi inaugurada no final do ano de 1948, localizada na antiga Rua Abolição, hoje Avenida Cidade de Leiria (ver figuras 72 e 73). O proprietário era o Dr. José Gerardo Braga (Hospital Maringá, 2009). Foi o primeiro edificado no plano de Vieira. Porém não se insere no local destinado aos hospitais.

Figura 72. Foto com vista para a Casa de Saúde e Maternidade Maringá, em 1953. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá.

Figura 73. Foto mostrando o letreiro do hospital com o nome dos médicos responsáveis, Dr. Gerardo Braga e Dr. Manoel N. Leite. Fonte: <http://hospitalmaringa.com.br/>

No dia 12 de julho de 1954, os Irmãos da Misericórdia de Maria Auxiliadora, vindos da Alemanha em 1953, fundaram a Santa Casa de Misericórdia de Maringá e inauguraram o ambulatório Nossa Senhora de Fátima, com 10 leitos, na Vila Operária, para atender à população carente, que se concentrava nesse bairro (Santa Casa, 2009) (ver figura 74). Era uma instituição assistencial de direito privado, destinada a atender pacientes de baixa renda, o que indicava a precariedade do serviço público mantido pelo estado. Segundo o depoimento de Leal (2009),

Em 1953, a Santa Casa foi fundada no ponto mais pobre de Maringá, na Vila Operária, pra servir de auxílio aos necessitados. É onde está hoje, mas antes era um salão de baile que foi desativado e, no lugar, construíram a Santa Casa (...) Ela não está prevista no plano de Vieira. A Santa Casa foi construída em função do real, das necessidades prementes, que era uma população gigantesca de pobres, miseráveis. Era necessária uma instituição que desse não só saúde, mas comida também. Pra isso, tinha a fila do sopão. Todos os dias reuniam-se de duzentas a trezentas pessoas pra pegar alimentos. Era o local de assistência social intensa (...)

Figura 74. Futuras instalações da Santa Casa de Maringá, em 1954. Acervo Maringá Histórica/ Santa Casa de Maringá.

O plano de Vieira previa quatro hospitais, localizados nas Zonas 2, 3, 5 e 7. Na planta 6, verificamos que somente se mantiveram os locais nas Zonas 2 e 7, embora o parcelamento das quadras da Zona 5 ainda não estivesse traçado. Na efetivação, no entanto, nenhum dos locais abrigou um hospital.

Além dos dois primeiros hospitais construídos na cidade, segundo Marques (1999), outros se instalaram também fora dos locais indicados por Vieira. O Hospital São Paulo localizava-se na atual Rua José Jorge Abraão, no Maringá Velho, e o Hospital e Maternidade São José localizava-se na Avenida São Paulo, esquina com a Rua Néo

Alves Martins, na Zona 1 (ver figuras 75 e 76). As fotos do acervo da Gerência de Patrimônio Histórico indicam o ano de 1953. O Hospital São Paulo foi construído em madeira e o Hospital e Maternidade São José tinha a parte da frente construída em alvenaria e a parte anterior em madeira.

Figura 75. Foto de 1953 do Hospital São Paulo, localizado no Maringá Velho. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá.

Figura 76. Foto de 1953 do Hospital e Maternidade São José, localizado na Avenida São Paulo, esquina com a Rua Néio Alves Martins, na Zona 1. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá.

Nos “indicadores profissionais” publicados no *O Jornal*, em 12 de setembro de 1954, divulgou-se mais um hospital, denominado “Santa Lúcia”. Segundo a nota, o responsável era o Dr. Michel Felippi e as instalações situavam-se na Avenida Paraná, nº 1.576.

Até 1956, conseguimos localizar seis hospitais, dois no Maringá Velho, dois na Zona 1, um na Zona 7 e um na Vila Operária. No mapa abaixo, observamos que os locais indicados por Vieira não foram considerados para a construção de hospitais (ver figura 77).

O estádio municipal

O estádio municipal, pelo relatório de gestão, foi estabelecido no dia 6 de junho de 1953. A Lei nº 52/53, cuja data é a mesma, define que o estádio seria implantado no lugar determinado pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Com a inscrição de “Ante-projeto de Lei nº 52/53”, de autoria do vereador Mário Luis Pires Urbinati, parece que, nesse caso, a localização do equipamento proposto no plano de Vieira foi seguido fielmente. Porém ainda falta esclarecer se o terreno foi doado ou vendido, e quais os trâmites legais para um ou para outro. É possível que o terreno tenha sido

doado. No entanto, quando a Companhia colocou os bens à penhora na ocasião em que a Prefeitura ajuizou ação contra os devedores de impostos, a área destinada ao estádio não foi incluída. Compositivamente, o espaço destinado ao estádio marca uma área central ao norte do plano, na sequência do chamado eixo principal transversal à linha férrea, e fazendo um contraponto ao norte com os dois bosques.

Portanto, a implantação do estádio no local indicado e a área reservada eram de suma importância para que não se comprometesse a concepção dos grandes espaços públicos estruturadores e se mantivesse uma das mais fortes diretrizes do plano de Vieira.

O Tiro de Guerra e o matadouro municipal

O Tiro de Guerra e o matadouro municipal são dois equipamentos que não estavam previstos no plano inicial, mas aparecem no relatório de gestão do primeiro prefeito. O Tiro de Guerra tem a data de 18 de novembro de 1953. Porém essa é a data da Lei nº 78/53, que autoriza o poder executivo a assumir compromissos previstos na lei do serviço militar e no regulamento para os Tiros de Guerra, a fim de ser criada uma unidade de Tiro de Guerra em Maringá.

A Lei nº 6, de 29 de agosto de 1956, autoriza abrir crédito especial para despesas de locação do prédio destinado ao alojamento e sede do Tiro de Guerra 62. Embora houvesse uma indicação da área destinada para esse uso no mapa de 1957 da Companhia Melhoramentos, o Tiro de Guerra foi implantado definitivamente somente em 1973 e em outro local. No entanto, uma nota do *O Jornal*, de 3 de março de 1960, diz que “Vão bem adiantados os trabalhos em prol da criação em nossa cidade de uma unidade do Tiro de Guerra, medida que em muito virá beneficiar a vida do município”. Não foi possível, todavia, identificar onde ocorriam tais obras. Em depoimento, o ex-prefeito Adriano José Valente (1993) menciona que “O Tiro de Guerra não funcionava porque o prefeito disse que não precisava de Tiro de Guerra, não o João Paulino nem o Luiz de Carvalho, o prefeito anterior, o Américo Dias Ferraz. Eu tive que ir ao Exército falar com o comandante para que reabrisse o Tiro de Guerra”.

Esse é um exemplo de um equipamento que existiu nas leis e para cuja implantação foi destinado um local (ver figura 78). Porém, na realidade, não se tem conhecimento de se ter efetivado até 1973.

Figura 78. Destaque em vermelho para a localização do Tiro de Guerra. Elaborado pela autora. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM.

Da mesma forma, a data da construção do matadouro municipal existente no relatório de gestão é a mesma da Lei nº 16, do dia 2 de fevereiro de 1953, de autoria do vereador Malaquias de Abreu. A lei autoriza o poder público a abrir concorrência para a construção do matadouro municipal. No seu artigo 3º, a lei diz que o prefeito deverá solicitar informações sobre o terreno reservado para esse fim à Companhia. O terreno, após a conclusão da obra, “passará a domínio do município”. No entanto, no projeto de Vieira não há indicações para tal uso. O matadouro foi edificado na atual Avenida Gurucáia, ao sul.

A necessidade urgente do matadouro foi justificada por Duque Estrada (1961, p. 101 e 102) da seguinte forma:

Villanova adquiriu caminhões para remoção de lixo, que se amontoava pelos quatro cantos da cidade; caminhões basculantes, um carro-tanque, um carro para o transporte de carne, um jipe, uma camioneta e um carro de passeio. Mandou construir a garagem municipal e o matadouro – obra de necessidade premente porque o gado era abatido à beira de um córrego e a carne transportada em carroças descobertas, chegando aos açougues em contato com a poeira e poluída pelas moscas, sem o menor cuidado higiênico. Por outro lado, os animais destinados ao consumo da população eram abatidos “a olho”, isto é, sem serem examinados previamente, o que

dava lugar a inomináveis abusos, enviando-se aos açougues carne de animais doentes.

As obras mencionadas, assim como o aeroporto e a cadeia pública, não foram indicadas no plano de Vieira, mostrando que nem todas as necessidades do nascente município foram previstas e contempladas no projeto do engenheiro. O aeroporto parece ter sido de iniciativa exclusiva da Companhia. No mapa de 1957, planta 6, o local foi indicado. O Tiro de Guerra instalou-se efetivamente a partir de 1973, em local diverso.

O aeroporto

Das modificações em relação ao plano de Vieira, observamos um maior número de quadras parceladas a leste, na direção em que se implantara o aeroporto. De acordo com Renato César Marques (2003), a pista de pouso foi inaugurada em 18 de setembro de 1949, bem como o Aeroclube de Maringá. Os serviços de táxi aéreo seriam indispensáveis num território com acessibilidade terrestre precária. Dias e Gonçalves (2010, p. 2 e 3), ao mencionarem a atividade de 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.

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 por Bellucci, em 1953, a pedido da Companhia (ver figura 79). Segundo o autor, o arquiteto paulista diferenciou o edifício das demais construções em madeira existentes na cidade, numa “evidente intenção plástica”. O edifício, “composto por um único pavilhão, baseado na aplicação de um sistema modular clássico, utiliza-se da simetria simples...”; a cobertura de duas águas desencontradas apoiava-se em pilares que lhe conferiram leveza. Além disso, “[...] vedação difere das construções de madeira existentes na região, que utilizavam como paredes o sistema de tábuas e mata-juntas assentadas verticalmente, Bellucci utiliza as tábuas assentadas horizontalmente...” (Verri, 2003, p. 44).

Figura 79. Terminal de passageiros do aeroporto de Maringá, projetado por Bellucci em 1953. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

As estações

A estação rodoviária foi implantada no local destinado por Vieira, ou seja, na Praça Napoleão Moreira da Silva, localizada na Avenida Brasil esquina com a Avenida Duque de Caxias. De acordo com Bruno Luiz Domingos de Angelis (2000), chamava-se Praça da Rodoviária e abrigava pontos de outros meios de transporte da época, como carroças e charretes. A estação certamente marcou um ponto importante da aglomeração urbana, sendo o local principal de chegada à cidade até 1954, quando se inaugurou a estação ferroviária (ver figuras 80 e 81).

Figura 80. Foto aérea da Praça da Rodoviária com a estação, em 1952. Data de acordo com o álbum da CMNP. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Figura 81. Foto da Praça da Rodoviária a partir da Avenida Brasil, em 1953. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Embora não sendo da alçada municipal, fato marcante na estrutura da cidade foi a inauguração da estação ferroviária no local determinado no plano de Vieira (ver figuras 82 e 83). 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.

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.

Figura 82. Foto da estação ferroviária em 1955. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Figura 83. Estação ferroviária em 1954. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá.

4. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário

Em Maringá, o Código de Posturas foi a primeira lei na qual se verificavam as preocupações em relação à consolidação e ao crescimento urbanos. A Câmara Municipal, recém-constituída, aprovou o primeiro Código de Posturas do município pela Lei nº 2, de 24 de fevereiro de 1953.

Os Códigos de Posturas municipais são documentos que têm o objetivo de regular as várias medidas relacionadas à higiene, segurança, ordem e costumes públicos, entre outras determinações. Em alguns casos, organizam o aspecto e a paisagem das cidades, considerando os alinhamentos dos arruamentos, por exemplo, e definindo a forma e o porte de edificações dentro dos limites da cidade.

O Código de Posturas e Obras foi a principal legislação existente em muitas cidades brasileiras até a década de 1930. Ainda hoje, é o instrumento que substitui as legislações urbanísticas na normatização do crescimento urbano, em municípios nos quais o plano diretor e as legislações específicas não são compulsórias. Segundo Eduardo Alberto Cuscé Nobre (2006), em São Paulo, até a década de 1930, o Código de Posturas definia e formulava as diretrizes de consolidação e crescimento urbanos, bem como o seu controle urbano e social (Nobre, 2006, p.1).

Portanto, o Código de Posturas pode ser considerado como uma das primeiras e principais legislações urbanísticas existentes nas cidades brasileiras. “Nos anos 20, a legislação urbanística era fortemente marcada pelos princípios higienistas do Código de Posturas do final do século XIX, que figuravam como elemento de controle social e tinham uma concepção centrada na edificação” (Feldman e Chiquito, 1999, p.13).

No contexto das cidades brasileiras, a partir da década de 1930, a legislação urbanística incorpora novas visões, modificando as normas edilícias e envolvendo a cidade, deixando de ater-se ao edifício e passando a direcionar o crescimento urbano (Feldman e Chiquito, 1999, p. 13).

As indicações do primeiro Código de Posturas de Maringá, Lei nº 2/53, para regulamentar a configuração do espaço urbano são as seguintes: a questão do perímetro urbano e municipal¹⁹; o zoneamento que seria de acordo com “a divisão anteriormente feita pela C.M.N.P., cujo mapa fica adotado” (Maringá, 1953, Art. 3º, parágrafo único); a determinação para a largura de novas ruas abertas, que não poderia ser menor que 20m; a obrigatoriedade de construir muros de tijolo, rebocados e pintados nos terrenos urbanos na Zona 1 (considerados os terrenos com frente para a av. Brasil), com 1,60cm de altura mínima e nas demais zonas cerca de madeira com 1,50cm; além de outras indicações para o fechamento dos terrenos urbanos.

No âmbito do legislativo, verificamos que há leis e projetos de leis que revelam a preocupação dos primeiros agentes políticos em estabelecer oficialmente as regras da construção urbana. O primeiro Código de Posturas foi aprovado pela Lei nº 2, de 1953, e, como já referimos, tratava de ratificar o zoneamento proposto no plano inicial.

No que se refere às edificações, foram aprovadas leis ordinárias que estimularam a construção nos terrenos e sua formalização. A Lei nº 85, de 9 de setembro de 1953, isentou de imposto predial por um ano, e até 1957, os proprietários de terras vagas que construíssem seus prédios em terrenos completamente vagos, desde que apresentassem alvará de licença do posto de higiene, o “habite-se” da Prefeitura e a quitação dos impostos territoriais anteriores. Os proprietários que construíssem três pavimentos ou mais teriam também, além de um ano de isenção, mais três anos pagando 50% do imposto.

¹⁹ Segundo a lei, o município de Maringá compreendia o distrito de Maringá, como sede, e o distrito de Floriano. Para efeitos administrativos, dividiu-se o município em área urbana e rural. A área urbana incluía a sede do município e o distrito de Floriano, cujos perímetros seriam determinados por leis ordinárias, e ainda as sedes dos seguintes patrimônios: Floresta, Ivatuba, Marilá e Paissandu.

A Lei nº 85/53 estimulava a edificação em terrenos vagos e a verticalização, embora a cidade ainda não apresentasse demanda populacional. Ao mesmo tempo, incentivava a formalização das construções. O município, não tendo mecanismos para obrigar a construção de edifícios nos terrenos vagos, lançava mão de benefícios aos proprietários que edificassem em seus terrenos. A obrigatoriedade de se construir era uma prática exercida pela CMNP. Como já foi dito, nos contratos de compra e venda dos terrenos, havia uma cláusula na qual a construção era compulsória dentro de um ano. Segundo Luz (1997, p. 77), a preocupação da CMNP era acelerar o desenvolvimento e evitar a especulação por parte dos compradores.

O plano inicial, segundo a tabela 2, possuía 1.583,66ha. De acordo com a lista de bairros com área e população²⁰ (Maringá, 2002), de 1946 a 1952, quando Maringá ainda não havia constituído a primeira gestão pública, houve 128,69ha em loteamentos aprovados, totalizando 1.712,35ha. Na primeira gestão aprovaram-se 41,14ha em área de loteamentos, todos localizados fora do plano inicial (ver tabela 5 e figura 84). O total da área urbana perfazia 1.753,49ha. Assim, os três loteamentos aprovados na primeira administração municipal representavam 2,34% desse valor.

Loteamento	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Vila Marumbi	30/03/54	—	21	290	242.000,00
Jardim Alamar	26/06/54	—	09	129	72.600,00
Vila Emília	30/06/54	—	12	120	96.800,00
TOTAL					411.400,00

Tabela 5. Loteamentos aprovados na gestão de Inocente Villanova Júnior. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

²⁰ A lista fornece o nome do bairro, o seu apelido, a data da aprovação, a data do alvará, a zona à qual pertence, o número de quadras, o número de datas, a área total em m², a área total em km² e a população. Até 1960, nem todos os bairros tinham o número do alvará e tampouco todos os dados populacionais.

Assim, no que se refere ao incremento urbano, as características das primeiras leis municipais aprovadas foram a criação de um embrionário setor dedicado a obras e melhoramentos públicos, cujo responsável era um engenheiro não vinculado ao quadro permanente da Prefeitura, e o incentivo à construção e à verticalização. Além, é claro, das normas comuns aos códigos de posturas municipais.

No que diz respeito à aprovação de obras propriamente, a função foi exercida pelo Sr. Carlos Alcântara Rosa durante o ano de 1953. O engenheiro assegura que foi necessário recorrer à legislação que havia sido aprovada em Londrina, pois não havia regulamentação sobre o assunto em Maringá naquela época. Londrina era tida como referência, pois era uma cidade mais desenvolvida em relação às construções, além de possuir a legislação mais aperfeiçoada e uma estrutura administrativa mais consolidada²¹. Em seu depoimento, o Sr. Carlos Alcântara da Rosa (2009) explica:

²¹ Em 1929, Londrina foi sede da CTNP. Em 1934, foi emancipada politicamente. A primeira estrutura administrativa aprovada foi a Lei municipal nº 19, de 06/04/1948, que dispõe sobre a

Quando fui fazer a legislação de projetos de construção de modo geral, eu fui em Londrina. Londrina já era uma cidade mais adiantada que Maringá. Eu tinha lá os meus colegas, então fui lá e trouxe um regulamento das obras, a lei que regulamentava a aprovação de projetos. Então, Londrina me ajudou muito nesse ponto. Porque eu trouxe e implantamos aqui. Foi o começo da história. (...) Se houve uma legislação, isso eu não sei te contar, não me recordo, mas eu acho que sim. Os vereadores devem ter feito alguma coisa nesse sentido (...) Não era o Código de Posturas, era o de Obras. Pelo menos, a parte de construção tinha que ter uma parte da lei que já existia, a geral, pra regular as obras da cidade. (...) As regras de modo geral eram parte comercial e residencial. Na zona 1 era tudo comercial. A residencial lá pra Rua Arthur Thomas. A divisão entre comercial e residencial era da Companhia de Terras, o começo, pelo menos.

Do depoimento do Sr. Carlos Alcântara da Rosa, podemos relacionar duas situações. A primeira estabelecia que a Prefeitura acatasse o zoneamento determinado no projeto de Vieira, determinação que foi contemplada no Código de Posturas de 1953. A segunda seria a relação com a legislação londrinense, a qual teria maiores detalhes em relação às construções de edificações propriamente ditas, já que o Código de Posturas de Maringá, de 1953, faz poucas referências.

Até 1953, da legislação de Londrina, há duas referências que podem ter contribuído para a formação da legislação relacionada à construção urbana de Maringá. As referências são as duas leis que criaram o Serviço Rodoviário Municipal e a lei de arruamentos e loteamentos de autoria do engenheiro Francisco Prestes Maia. As leis que criaram o Serviço Rodoviário Municipal em Londrina podem ser relacionadas com a criação do setor com o mesmo nome presente na primeira estrutura administrativa de Maringá. Em Londrina, aprovaram-se a Lei nº 81, de 23 de maio de 1950, e a Lei nº 113, de 14 de agosto de 1951, as quais criaram o Serviço Rodoviário Municipal, subordinado ao Departamento de Obras e Viação.

constituição dos padrões de cargos do Quadro do Pessoal Permanente do município. A Lei nº 133, de 07/12/51, dispõe sobre a execução de arruamentos e loteamentos, em qualquer zona do Município, e dá outras providências. O Código de Obras foi aprovado em 26/10/55, pela Lei nº 281/55. Em 1950, Londrina possuía 71.412 habitantes, sendo 34.230 na área urbana e 37.182 na área rural.

Porém à lei a qual Sr. Carlos Alcântara Rosa se refere pode ser a de autoria de Prestes Maia, aprovada em 7 de dezembro de 1951. A Lei nº 133 dispõe sobre a execução de arruamentos e loteamentos, em qualquer zona do município, e dá outras providências. Até 1953 não existia outra lei aprovada que tratasse especificamente das edificações a partir de 1948²². A menção ao Código de Obras somente foi registrada na Lei nº 219, de 31 de dezembro de 1953, que estabelece o Código Municipal de Londrina. Porém, o Código de Obras do município de Londrina foi aprovado em 26 de outubro de 1955, pela Lei nº 281.

Enquanto o Sr. Carlos Alcântara Rosa esteve trabalhando na Prefeitura de Maringá, a Lei nº 133/51 era a única aprovada que incidia mais sobre os direcionamentos da construção da cidade. Sobre a atuação de Prestes Maia em Londrina, o arquiteto Fausto Carmelo de Lima (2003, p. 224) assevera que

Em 1951 o prefeito Hugo Cabral contrata Prestes Maia pra elaborar o plano urbanístico de Londrina (...) [que] trabalhou rápido, atendendo à premência de seu correligionário (UDN) e entregou o plano antes do final de 1951, contendo: um plano viário e um anteprojeto de legislação urbana sobre loteamento, arruamento e zoneamento. Nesse meio tempo o prefeito, com apoio da SAL [Sociedade Amigos de Londrina], conseguiu eleger seu sucessor e aprovar a legislação urbana em 7 de dezembro de 1951, a qual passou a ser conhecida como Lei n. 133/51.

A Lei nº 133/51, em seu capítulo V, trata do zoneamento e dos índices urbanísticos para cada zona. O número máximo de andares permitido era de 7 em toda a cidade, incluindo o térreo. Os lotes eram de 200m² a 1.200m², os recuos de frente de 4m a 10m e os recuos laterais de 3m a 3,5m. As taxas de ocupação do terreno dividiam-se em prédio principal, de fundo e os anexos. Respectivamente, seriam de 28% a 45%, de 8% a 10% e de 8% a 10%. Não é o objetivo desta pesquisa aprofundar-se na legislação de Londrina, mas esclarecer que esses índices podem ter sido o ponto de partida para a ocupação urbana de Maringá, na falta de uma legislação própria. Entretanto, os lotes já estavam divididos pela Companhia no plano de Vieira e eram vendidos de acordo com a área por ele estipulada.

²² Consideramos o ano de 1948 porque é a partir dele que as leis são disponibilizadas no site da Câmara Municipal de Londrina. Fonte: <<http://www.cml.pr.gov.br>>. Acesso em 16 de setembro de 2009.

A Lei nº 133/51 não traz outras especificações para edificações, como licenças para construir, normatização dos projetos, condições dos cômodos e dos projetos, os tipos de construções, as multas, entre outras determinações próprias dos códigos de obras. Esses assuntos serão tratados somente no Código de Obras do Município de Londrina, Lei nº 281, de 26 de outubro de 1955.

4.1. O Código Tributário

O maior litígio ocorrido na primeira gestão relaciona-se às vantagens fiscais que o primeiro Código Tributário concedeu à Companhia Melhoramentos. Não é nosso objetivo explicar as denúncias e os processos que levaram à cassação do mandato do prefeito pela Câmara Municipal, revertida somente pelo Tribunal de Justiça do Estado; a intenção é apenas destacar que, com a sua influência para que fossem aprovados os benefícios tributários sobre os seus terrenos, a Companhia, de certa forma, mantinha o seu mando na cidade, pelo menos no que se refere ao pagamento dos impostos sobre as suas terras, arregimentando os vereadores.

A interpretação do advogado e ex-vereador Jorge Ferreira Duque Estrada, em seu livro *Terra crua*, de 1961, é uma das poucas referências bibliográficas sobre o assunto. Destacando trechos de Duque Estrada (1961), buscamos dados para uma reconstituição dos fatos que queremos evidenciar, ressaltando que muitas informações, das quais não podemos apresentar comprovação de documentos oficiais, poderão ser fruto das posições políticas do autor à época. O livro *Terra Crua* foi redigido em 1957, ou seja, 10 anos após a fundação do município. De acordo com Dias e Gonçalves (2010, p. 6), Duque Estrada escreve a “História do tempo presente” e, nesse caso, deve-se atentar para três características:

Primeira, o autor está imerso nos fatos narrados ou não tem distanciamento suficiente deles. Segunda, dada a proximidade do que se conta com o que se viveu, é uma história repleta de paixões. Terceira, é uma história em que convém ao autor revelar suas credenciais, em vez de se esconder atrás do biombo da neutralidade (...) É uma história escrita por quem participou dos fatos e que os narra sempre tomando partido (...) Duque Estrada seleciona seus suportes documentais, constitui e interpreta seus fatos.

Duque Estrada foi eleito vereador pelo mesmo partido do prefeito e descreve o desenrolar dos acontecimentos a partir do seu ponto de vista de agente político

atuante no processo. O autor teve intensa participação na época, segundo Dias e Gonçalves (2010, p.3),

...fez uso da bagagem de bacharel em Direito para contribuir com a elaboração do Regimento Interno e para a formulação das primeiras leis do município. Uma incursão nos documentos da Câmara Municipal revela que se tratava de um debatedor compulsivo, procurando intervir – nem sempre com sucesso - em temas fundamentais para a estruturação institucional do recém-criado município, como a legislação tributária e o código de posturas.

Feita a ressalva sobre o autor no qual nos baseamos para certas interpretações, passamos ao fato de que a comissão de inquérito, nomeada pela Câmara Municipal, acusava o prefeito Villanova de “...fornecer gasolina de seu posto, e madeira de sua serraria à Prefeitura e, ainda, transportar nos caminhões que pertenciam ao Município madeira serrada para o Porto de Paranaguá” (Duque Estrada, 1961, p. 122). Em sua defesa, apresentada à Câmara Municipal no dia 25 de junho de 1954, o prefeito não desmente os atos dos quais é acusado, mas os contesta justificando que suas ações foram em favor do município, abrindo mão inclusive dos seus lucros de comerciante:

...as operações que realizamos não se nos apresentavam satisfatórias, como comerciantes. Contudo, fornecemos e continuamos a fazê-lo, no interesse municipal, madeiras, gasolina e óleo a crédito e com prazo ditado pelas condições dos cofres municipais, tudo ao preço da praça por ocasião da compra e, muitas vezes, abaixo dele, sem percepção da mínima vantagem. As madeiras adquiridas pela Prefeitura foram totalmente aplicadas em obras públicas, mormente em casas escolares e o custo unitário de cada uma delas, (...), consultou altamente a economia do erário público. O combustível foi todo ele consumido pelos veículos de propriedade do Município, os quais diariamente servem aos serviços de estradas e encaminhamento normal dos serviços de limpeza pública, fiscalização, irrigação de jardins e ruas, reparos de estradas e repartições em que se desdobra a variada atividade de administração (Duque Estrada, 1961, p. 135).

As dificuldades na construção dos primeiros anos da cidade, as impossibilidades de crédito, a falta de recursos, entre outras questões, são as justificativas do prefeito para o fornecimento de materiais e combustíveis das suas empresas. Porém Villanova Júnior, ao prover as necessidades imediatas do município por sua empresa, inadvertidamente deixou uma abertura judicial para que se promovesse um processo

litigioso que levou à sua cassação. Oportunamente, a Companhia, cujo exclusivo interesse era reduzir as taxas sobre os seus terrenos, conduziu a cassação do prefeito através da arregimentação dos vereadores (Duque Estrada, 1961; Dias, 2008).

Segundo Duque Estrada (1961, p.142), quando a Prefeitura ajuizou uma ação executiva contra os devedores de impostos, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná apresentou bens à penhora que muito revelam sobre a dificuldade de estabelecer o que era de sua propriedade e o que era do município. O autor refere-se ao que consta nos Autos 658/54, da Escrivania Cível, Comércio e Anexos da Comarca de Maringá, em resposta à ação executiva do dia 5 de julho de 1954. Os bens penhorados pela Companhia foram os seguintes: prédio onde se instalara a Prefeitura, garagem municipal, matadouro municipal, depósito de lixo da Prefeitura, Grupo Escolar Maringá Novo, Grupo Escolar Vila Morangueira, terreno e prédio da delegacia de polícia, prédio da cadeia pública, gleba Paranapanema com 600 alqueires, quadra 36 com 45.000m² na Zona 7.

A Lei nº 2, de 1954, sobre o regime tributário, apresenta as vantagens de pagamento de tributos para “as empresas colonizadoras que cooperarem de modo apreciável com os poderes municipais” (art. 63º §1º). A cooperação seria sobre a conservação das ruas, praças, ajardinamentos ou outra forma de contribuição aos interesses do município. Assim, o imposto territorial seria diferenciado segundo a zona. Na Zona 1 o imposto seria de Cr\$1.000,00 por data²³, na Zona 2 de Cr\$ 500,00 por data, na Zona 3 de Cr\$200,00 por data, na Zona 4 de Cr\$ 600,00 por data, na Zona 5 de Cr\$ 600,00 por data, na Zona 7 de Cr\$ 200,00 por data, na Zona 8 de Cr\$ 200,00 por data, na Zona dos Armazéns de Cr\$ 750,00 por data, na Zona Industrial (desvios) de Cr\$ 400,00 por lote de 5.000m², nos patrimônios, vilas ou povoados de Cr\$30,00 por data. Além disso, o parágrafo segundo do mesmo artigo assevera que tais “empresas colonizadoras” somente teriam seus terrenos tributados nas quadras onde pelo menos uma data fora vendida. A única empresa colonizadora atuante em Maringá era a CMNP. Em seu artigo 145, parágrafo único, a lei ainda reduzia as taxas de conservação de estradas de rodagem em 50% para as “empresas colonizadoras” que cooperassem com a conservação das mesmas e das pontes.

Nas disposições finais, no artigo 156 da Lei nº 2, há a seguinte redação: “em face dos lançamentos excessivos levados a efeito pela lançaderia municipal, quer no presente exercício, quer no exercício de 1953 (...), prejudicando sobremaneira toda a coletividade maringaense...”. Dessa forma, justifica o efeito retroativo em relação ao

²³ O termo “data” foi e continua sendo utilizado para denominar “lote”.

ano anterior, ou seja, que a Prefeitura deveria devolver os impostos cobrados. Além das consequências da geada de 1953, justificava-se a devolução “das quantias pagas em excesso” por terem criado “um clima de desconfiança e receio que ameaça perturbar o progresso deste Município”.

Duque Estrada (1961) faz uma comparação entre os impostos devidos pela Companhia segundo a Lei nº 11²⁴, de 1953, que foi revogada pela Lei nº 2, de 1954, mostrando a diferença em relação à arrecadação das taxas entre ambas. Segundo o autor, o cálculo foi baseado em dados extraídos de documentos fornecidos pela própria Companhia à Prefeitura para lançamento de impostos no ano de 1953. Uma cópia dos cálculos teria sido enviada à Câmara.

Pela lei de 1953, se fossem lançados os impostos de acordo com o valor venal, o total dos impostos devidos pela Companhia seria de Cr\$ 5.674.760,00, com a ressalva de não se computarem as 938 datas nas Zonas 5 e 6, por não terem sido colocadas à venda até aquele momento. Já pela lei de 1954, com a fixação dos valores segundo as zonas, o valor devido pela Companhia seria de Cr\$ 1.626.930,00, mantida a ressalva de desconsideração das datas das Zonas 5 e 6. No documento de sua defesa, o prefeito assevera que se reduziu em “mais de seis para um milhão o imposto territorial devido ao Município pela Companhia” (Duque Estrada, 1961, p. 131).

Como se não bastasse, a Lei nº 13, de 10 de dezembro de 1955, autorizou o cancelamento da “dívida ativa” do ano de 1953, sendo que as ações executivas em juízo também se tornariam sem efeito. Além do mais, os impostos de 1953 seriam recolhidos conforme a lei tributária vigente, ou seja, conforme a Lei nº 2/54, e sem multas até 1956. Sobre essa lei, Duque Estrada (1961, p. 159) questiona:

...E os impostos de 1954 e 1955? Por esta lei, é claro, a Prefeitura não poderia mais cobrar impostos, uma vez que os contribuintes em atraso não serão executados, até os fins de fevereiro de 1956. Este absurdo, visando por termo às ações executivas ajuizadas contra a Companhia, livrando-a do vexame da penhora, custou à Maringá enorme sacrifício. Além de não receber coisa alguma da dívida ativa; de sofrer um corte tremendo nas suas rendas com o código Sautchuk²⁵; de ter de devolver parte dos impostos recebidos, em

²⁴ Não encontramos a cópia da Lei nº 11/53 a que Duque Estrada se refere. Ela não está disponível no site da Câmara Municipal e tampouco está no seu Arquivo.

²⁵ Refere-se ao Código Tributário 02/54.

1953, arcou ainda o Município com as despesas de todas as ações ajuizadas para cobrar o que lhe era devido.

O episódio certamente atrasou a construção da cidade, prejudicando sobremaneira a consolidação dos espaços públicos e o desenvolvimento do município.

Ademais, a cidade estendia-se sem controle; embora contasse com inúmeras áreas ainda disponíveis dentro do plano inicial, 10 loteamentos foram aprovados fora dele entre 1946 e 1952. Nos dados fornecidos pela Prefeitura (Maringá, 2002)²⁶, verificamos que a área de loteamentos fora do plano, mas pertencente ao distrito de Maringá, representava aproximadamente 128,69ha. Lembremos, mais uma vez, que, segundo a Lei nº 2/53, o município era dividido em área urbana e área rural. A área urbana era composta pelo distrito de Maringá, que é sede do município, pelo distrito de Floriano, cujos perímetros seriam determinados por leis ordinárias, e também pelas sedes dos seguintes patrimônios: Floresta, Ivatuba, Marilá e Paissandu.

Como pudemos constatar, durante a primeira gestão houve algumas obras públicas, apesar das dificuldades materiais iniciais. Porém ainda não pudemos esclarecer quais foram os trâmites da definição das áreas designadas no plano de Vieira como públicas para a municipalidade. Um estudo aprofundado sobre a década de 1950 faz-se necessário.

A gestão que compreende o período de dezembro de 1952 a dezembro de 1956 pode ser considerada uma das mais embaraçosas, por ter o primeiro alcaide a difícil tarefa de estruturar um município que não possuía o mínimo para a sua administração. Lutava contra a poderosa Companhia, que se empenhou em manter os seus privilégios fiscais e perseguiu o prefeito investindo na sua cassação. Porém, mesmo diante de todas as dificuldades, a cidade foi sendo construída e o plano de Vieira efetivou-se no que se refere às ruas e nos espaços determinados reservados para os equipamentos mencionados. Garantiram-se os parques, a área do estádio municipal e algumas escolas, que, no entanto, não se constituíram na agregação dos bairros como foram concebidas. O primeiro Código de Posturas também ratificava o zoneamento proposto por Vieira. A atuação do primeiro engenheiro, Sr. Carlos Alcântara Rosa, demonstrou a necessidade de assessoria técnica na construção do município.

²⁶ Tabela “Maringá – áreas dos bairros aprovados”, fornecida pela Prefeitura. Na lista há o nome dos bairros aprovados até 22 de maio de 2002 (esclarecemos que os loteamentos são denominados bairros), o apelido, a data de aprovação, o número do alvará, a zona à qual pertence, o número de quadras, o número de datas, a área total em quilômetros quadrados, a área total em metros quadrados e a população.

CAPÍTULO 2. A segunda gestão. Américo Dias Ferraz (15.12.1956 a 14.12.1960)

1. Introdução

A administração de Américo Dias Ferraz é considerada uma das mais singulares por reunir aspectos bastante controversos. Segundo Dias (2008), baseando-se em diversas referências²⁷, o candidato a prefeito ganhou as eleições de adversários poderosos. Com 4.200 votos, superou o advogado Haroldo Leon Peres, tido como um dos mais eloquentes oradores da história política maringaense. Apoiado pela Companhia, Peres obteve 2.844 votos no pleito. Além dele, Ferraz ultrapassou em muitos votos o médico Gerardo Braga, fundador do primeiro hospital no Maringá Novo, e também Ângelo Planas, um dos principais comerciantes do Maringá Velho, que alcançaram 2.640 e 1.648 votos respectivamente. Sem instrução escolar nem recursos econômicos, Américo Dias Ferraz enriqueceu rapidamente. Dias (2008, p. 48 e 49) relata que Ferraz

Fez parte da grande leva de migrantes que vieram para a região atraídos pela propaganda que era feita sobre as ilimitadas oportunidades de prosperidade que a colonização oferecia. Inicialmente, foi vendedor ambulante. Dotado de espírito aventureiro e empreendedor, logo constituiu uma máquina de arroz e outra de café. Diversificando os negócios, também constituiu o mais famoso bar da cidade. Assim como o Grande Hotel, construído pela Companhia Melhoramentos, era ponto de encontro obrigatório. Segundo testemunho dos moradores do período, o bar era um “monumento”. Ferraz experimentou rápida ascensão social e tornou-se um homem rico.

Os símbolos de sua campanha eram a viola e a motoniveladora. Ferraz ostentava a viola nos discursos, aproximando-se das origens de muitos migrantes. Com a motoniveladora consertava as ruas, o que leva Dias (2008) a constatar que a cidade crescia rapidamente e sem a infraestrutura mínima, fruto também da guerra fiscal com a Companhia. Assim, eram dadas as condições para “um candidato transformar a realização de serviços básicos em trunfo eleitoral. A rigor, era serviço que deveria ser operado pela Prefeitura”, como lembra Dias (2008, p. 51).

²⁷ Andrade, 1979; Omura, 1981; Andrade, 1977; *Maringá Ilustrada*, 1957; Hilário, 1997.

Por fim, reiteradas narrativas²⁸ atestam o desinteresse do segundo prefeito pela administração municipal no final de seu mandato, além de sua inépcia em conduzir a gestão pública.

O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009), filho do ex-prefeito Luiz Moreira de Carvalho²⁹, explica que

O Américo Dias Ferraz foi muito ausente, mas na sua administração houve algumas realizações. Por exemplo, o início da pavimentação com paralelepípedos. Na Praça Raposo Tavares ele fez uma fonte luminosa, a Av. Getúlio Vargas era ajeitada, tinham uns canteiros bonitos, com bancos, cercas de arames. As fotos antigas mostram. Comprou alguma propriedade para instalar o almoxarifado pra Prefeitura. Ele continuou, mas depois ele foi ausente. O meu pai foi prefeito. Era presidente da Câmara e foi prefeito por dezoito dias. Porque o prefeito não pode ficar mais de quinze dias afastado. Naquele tempo era assim também. Então, meu pai ficou dezoito dias e o Américo praticamente tinha perdido o mandato. Aí ele chegou e assumiu a Prefeitura. E meu pai falava que ele assumiu e no dia seguinte voltou pra São Paulo. Ele ficou mais tantos dias afastado. E era desse jeito que a coisa funcionava. Então, foi uma administração fraca nesse aspecto.

Independentemente dos diversos testemunhos acerca do desinteresse de Américo Dias Ferraz em relação à administração municipal, principalmente no final da sua gestão, é certo que havia grandes dificuldades para prover o município das grandes obras que se vislumbravam no projeto inicial; tampouco havia verbas suficientes para as necessárias obras de infraestrutura básica na formação da cidade.

Na segunda administração, entre 1957 e 1960, consideramos importante analisar o primeiro Código de Posturas e Obras, de 1959, estabelecendo as suas influências no espaço urbano e como direcionaram a ocupação da cidade. Da mesma forma, a análise da modificação da estrutura administrativa que cria o Departamento de Obras e Urbanismo, bem como a criação da Comissão de Melhoramentos, constitui-se em tema fundamental para entender a formação da cultura técnico-profissional no âmbito público. Estudamos a lei que autoriza a concorrência pública para a construção da

²⁸ Andrade, 1979; Nascimento, 2007; Osterroht, 1997 (Este autor foi um dos funcionários da Companhia);

²⁹ O médico Luiz Moreira de Carvalho foi eleito vereador na gestão de 1956 a 1960 e na de 1961 a 1964.

nova estação rodoviária e a atuação na comissão de três engenheiros. Outras obras também foram consideradas, como a construção da fonte luminosa na Praça Raposo Tavares, além do mercado municipal. Estudamos as primeiras ações para a formação da infraestrutura no município: o abastecimento de água por poços artesianos e o início da pavimentação das ruas, por indicarem as necessidades mais urgentes da nascente formação urbana e declaradas no relatório de gestão do prefeito.

Para Boeira (2005, p. 142), a atenção ao incremento urbano estava presente logo nos primeiros anos:

Pela iniciativa de organizar uma estrutura administrativa com a clara preocupação com a criação de um departamento encarregado de planejar a produção (loteamento) (*sic*), uso e ocupação (zoneamento) (*sic*) da cidade; pela iniciativa também de ter promovido a elaboração e edição de uma lei com a mesma preocupação e tantas outras mais de longa aplicabilidade na cidade, que (...) em alguns casos sobrevive até hoje; já se pode afirmar com segurança que tanto a preocupação com o desenvolvimento da cidade quanto o planejamento desse desenvolvimento eram componentes fundamentais da administração da cidade já nos seus primeiros anos de existência.

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

Em 1957, houve a reestruturação do quadro de funcionários da Prefeitura pela Lei nº 59/57, de 7 de outubro de 1957, na qual se observa o surgimento do Departamento de Obras e Urbanismo, que passou a ser subdividido em três seções, quais sejam: a de expediente, a de serviços urbanos e a de serviços rurais (Ver organograma 02).

O diretor do departamento deveria ser sempre um engenheiro civil. A seção de serviços urbanos teria um engenheiro auxiliar, um topógrafo, um chefe de serviços e dois fiscais de obra, enquanto a seção de serviços rurais contava apenas com um chefe de serviços. Na Lei nº 60, também de 7 de outubro de 1957, organizaram-se os serviços municipais especificando as funções de cada departamento. O Departamento de Obras e Urbanismo responsabilizava-se pela gestão do crescimento urbano, além de outras funções. O item X do artigo 35 certifica que uma das competências do diretor do referido departamento, “que será sempre um engenheiro civil”, seria “estudar o plano de expansão, loteamento e zoneamento da cidade”. (Lei nº 60/57).

Nas Leis nº 59/57 e nº 60/57, a existência da figura do engenheiro civil como responsável pelo Departamento de Obras e Urbanismo e a do engenheiro auxiliar na seção de serviços urbanos mostra a especialização dos profissionais ligados ao quadro técnico da Prefeitura. A formação do diretor não seria mais tão genérica quanto a do administrador geral e administrador rural mencionados na Lei nº 71/53, apesar de o engenheiro Carlos Alcântara Rosa ter exercido as funções de um desses cargos, como explicamos anteriormente.

O engenheiro Lauro de Aquino concedeu diversos pareceres a convite do prefeito Américo Dias Ferraz, além de atuar na elaboração de leis e projetos na sua administração, como o projeto da fonte luminosa, e ainda fez parte da comissão para aprovação da concorrência pública para a construção da rodoviária. A Sra. Terezinha Hatschbach de Aquino³⁰ (2009) lembra que ele contribuiu para a formulação de leis, como a de zoneamento, que, possivelmente, era o Código de Posturas e Obras de 1959, entre outras. Os pareceres eram remunerados e havia sempre um convite oficial, conforme conta a viúva do Sr. Lauro de Aquino. Porém o engenheiro não era contratado da Prefeitura, portanto não fazia parte do seu quadro pessoal.

Apesar da nova estrutura administrativa, Amaro e Rodrigues (1999) relatam, a partir de depoimento da professora Piveni Piassi Moraes, que na administração de Américo Dias Ferraz os funcionários municipais não recebiam os seus pagamentos regularmente.

...os professores e demais funcionários municipais não recebiam os seus salários normalmente; era comum ficarem longos períodos sem o pagamento (até oito meses). Para receber seus salários, os professores dirigiam-se, pessoalmente ou através de algum enviado (geralmente um parente próximo), diretamente ao prefeito, que passava a maior parte do tempo cuidando dos assuntos de sua máquina de beneficiamento de café. Nem sempre eram bem sucedidos, acontecendo na maioria das vezes o prefeito mandar funcionários de sua “máquina” dizer que não podia atender aos professores ou seus enviados (Amaro e Rodrigues, 1999, p. 375).

Notamos a dificuldade em se estabelecer o corpo técnico. Provavelmente, a figura do engenheiro vinculado à Prefeitura não existisse de fato. As demandas eram solucionadas com os pareceres do engenheiro Lauro de Aquino, que era muito

³⁰ A viúva do Sr. Lauro de Aquino, Sra. Terezinha Hatschbach de Aquino, concedeu entrevista no dia 7 de outubro de 2009.

próximo do prefeito, participando ativamente da sua gestão, conforme depoimento de sua viúva (Aquino, 2009). A criação da Comissão de Melhoramentos demonstra que outros profissionais ensaiavam a participação nas questões da cidade, organizando-se segundo a sua representatividade.

2.1. A Comissão de Melhoramentos

Em 1958, enviou-se à Câmara Municipal o Anteprojeto de Lei nº 187, de 7 de novembro de 1958, solicitando a criação da Comissão de Melhoramentos Urbanos e do Plano Geral da Cidade. Após algumas modificações, inclusive em relação ao nome dado à comissão, criou-se a Comissão de Melhoramento e Planejamento Administrativo e da Economia do Município de Maringá sob a Lei nº 31/59.

A Lei nº 31, de 3 de dezembro de 1959, foi aprovada 33 dias após a aprovação do Código de Posturas e Obras (Lei nº 34/59). Ficavam ao encargo da comissão a estruturação do plano diretor e sua execução, devendo “exprimir as condições e as aspirações gerais da população” (Maringá, 1959, art.1º, item a). A comissão deveria também estudar e atualizar um novo Código de Obras e “colaborar na propaganda do plano de urbanismo [certamente o plano inicial] e propor normas rigorosas de fiscalização e execução do plano diretor” (Maringá, 1959, art. 1º, item d). Com a alteração do anteprojeto e do nome da comissão, incluíram-se outras finalidades, como elaborar estudos para o plano administrativo no setor de educação e assistência social, sugerir e planificar a exploração da indústria e do patrimônio municipal e propor medidas para o aumento das rendas e a elaboração orçamentária.

A Comissão era de caráter cívico e consultivo e as deliberações de caráter propositivo. Constituíam-se dos seguintes membros: o prefeito, que era o seu presidente nato; quatro vereadores escolhidos pela Câmara Municipal, sendo um de cada partido; dois funcionários municipais; um representante do comércio; um representante da indústria; um representante da lavoura; um representante da classe médica; um representante da associação dos advogados; um representante dos professores. Os representantes seriam escolhidos pelas associações de classes. Observamos a não inclusão de um representante da Associação dos Engenheiros, embora já existisse desde setembro de 1959 (AEAM, 2009) ou desde 1956, segundo nota no *O Jornal* de 25 de março de 1956 convidando para assistência à palestra do arquiteto Rino Levi em Maringá. Na emenda modificativa ao Anteprojeto de Lei nº 187/58, há, porém, a alteração do artigo que trata dos representantes da comissão, passando a incluir um representante da

Associação dos Engenheiros. Acreditamos que tenha havido um problema de redação da lei e que, de fato, o representante dos engenheiros também atuasse na comissão.

Verificamos que nessa comissão, além do chefe do executivo municipal e dos vereadores a serem indicados, havia o envolvimento de diferentes campos disciplinares, incorporando profissionais de formações distintas e, ainda, de representantes dos setores primário, secundário e terciário da economia.

Notamos a referência ao profissional “urbanista” no Anteprojeto de Lei nº 187/58. Porém, com a mudança do nome e a ampliação das finalidades da comissão, o profissional que poderia assisti-la, prestando os serviços profissionais referentes à sua especialidade, deixa de ser exclusivamente o “urbanista”. A partir da modificação do artigo 2º, além do urbanista, na Lei aprovada nº 31/59 a comissão poderia ser assistida por um médico, economista ou contador.

2.2. Arquitetos modernos em Maringá

Em 1956, estiveram em Maringá dois arquitetos renomados, Rino Levi e Roberto Cerqueira César. No dia 25 de março desse ano, o *O Jornal* destacou a notícia das conferências dos dois profissionais. A primeira seria de Rino Levi, no auditório da Rádio Cultura, com o tema “Arquitetura hospitalar”. Depois de expor um breve currículo dos ilustres arquitetos, o jornal destaca que “o momento é dos mais auspiciosos para essa conferência de transcendental importância, ainda mais que os conferencistas trazem um renome de cultura dos mais elevados” (*O Jornal*, 25.03.56, p. 1). Nessa mesma edição há o convite do presidente da Associação dos Engenheiros de Maringá, o Dr. Manoel Mesquita, para a palestra de Rino Levi, pedindo o comparecimento especialmente dos médicos, engenheiros, senhores vereadores, prefeito e demais autoridades. A existência da Associação dos Engenheiros já em 1956 demonstra a organização dos profissionais antes da oficialização de sua fundação em 1959.

A presença dos dois arquitetos modernistas na cidade demonstra a intenção de informar a população e os profissionais da área sobre as tendências das construções da época. O tema específico sobre a arquitetura dos hospitais levantava a hipótese da preocupação em formular espaços mais bem-estruturados para o atendimento à saúde. As precárias construções em madeira, nas quais eram acomodadas as instalações hospitalares, deveriam ser substituídas. Todavia, não há registros de que algum hospital tenha sido construído nas linhas propagadas pela arquitetura modernista nessa época. Mas a circulação de técnicos de renome na cidade, bem

como o conhecimento das realizações arquitetônicas nos grandes centros, e provavelmente as publicações, difundiam-se entre políticos e técnicos da época. Isso que nos leva a presumir que o ideal modernizador continuava presente e o plano constituía-se em uma marca importante.

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura *(a pavimentação, a abertura de poços semiartesianos, a precariedade do abastecimento de energia elétrica)*

A pavimentação

No que se refere ao sistema viário, a realidade urbana apresentava uma situação precária até mesmo nas vias principais do novo núcleo. As fotos da época ilustram o panorama da cidade. Quando chovia, as ruas tornavam-se lamacentas, dificultando a identificação das demarcações entre os espaços destinados aos pedestres e os destinados aos veículos (ver figuras 85 e 86). A Companhia implantava as sarjetas e guias paulatinamente, no intuito de facilitar a demarcação dos lotes, ou seja, do que era área pública, de responsabilidade do município, e do que era privado, que poderia por ela ser comercializado. Quando não havia chuva, a poeira e o barro vermelho faziam parte do dia a dia dos primeiros habitantes.

Figuras 85 e 86. A primeira foto é da esquina da Avenida Brasil com Avenida Duque de Caxias, em 1952. A lama e a água acumulavam-se nas vias. A segunda foto é do desfile cívico-militar comemorativo ao 6º aniversário da cidade, no ano de 1953, na Avenida Brasil. Ao fundo observa-se a Praça da Rodoviária (à direita). Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Ainda na gestão de Inocente Villanova Júnior, um artigo do *O Jornal*, do dia 21.07.56, tem como chamada a seguinte frase: “Continuam a atolar caminhões no centro da cidade”, anunciando que

Ontem nossa reportagem teve a oportunidade de mais uma vez constatar o pouco caso dos poderes públicos para com o povo. Na Avenida Paraná, um caminhão carregado de mercadorias (sacos de feijão) ao tentar seguir no rumo do quadro onde está localizada a Rede Viação Paraná Santa Catarina atolou espetacularmente num dos buracos, tipo sumidouro que lá existe.

Ante-ontem, o dr. Landislau Bukoski e o repórter auxiliados por populares tiveram de desatolar um jeep – notem bem – um jeep, guiado por uma senhorita. Seguidamente naquele trecho do alto comércio, do comércio atacadista da cidade, estão acontecendo fatos dessa natureza que indicam o nível da administração (...).

O artigo publicado atribui à administração pública a responsabilidade para com a situação viária e coloca em evidência a necessidade premente de providências em relação aos acidentes corriqueiros em decorrência da falta de pavimentação. Nesse período, Américo Dias Ferraz faria uma campanha de sucesso com a famosa motoniveladora.

Comparando as fotos do início da cidade com as do final dos anos 1950, observamos que, pelo menos na área central, houve a pavimentação das vias principais (ver figuras 87 e 88). A atenção da administração pública em relação ao calçamento das vias públicas evidencia-se no relatório de gestão e na legislação aprovada.

Figura 87. Foto da Avenida Getúlio Vargas, em 1955, com a igreja de madeira ao fundo. Observem-se o canteiro central e as vias sem pavimentação, embora com a demarcação dos espaços, com guias e sarjetas, bem como o início da arborização. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Figuras 88 e 89. Técnicos da Companhia executando as sarjetas e guias, demarcando os passeios e as ruas. A primeira, segundo a inscrição do álbum da CMNP, é a Avenida Paraná em 1950. A segunda foto, de acordo com o mesmo álbum, é a Avenida Brasil em 1952. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

A Lei nº 103, de 30 de agosto de 1958, indica as iniciativas do poder público em promover o “asfaltamento” da cidade até 200.000m², ou seja, 20ha. A empresa ganhadora da concorrência pública foi a Sociedade de Pavimentação e Urbanização Vicentina Limitada, sediada em São Vicente, SP, que venceu o edital nº 5, publicado no *O Jornal* de 29 de junho de 1957. No relatório de gestão, declara-se a “realização da pavimentação asfáltica no centro da cidade”. De fato, a Lei nº 103/58 autoriza a criação de Taxa de Execução e Calçamento destinada à execução dessa obra nas vias e logradouros públicos do município.

Segundo a lei, as taxas seriam pagas pelos proprietários dos imóveis localizados no trecho da rua onde fosse realizado o calçamento; e eram estabelecidas outras normas, bem como os trâmites, os prazos, os recursos e as formas de cobrança que tinham, como prazo máximo, 24 meses, com juros de 6% ao ano. Os proprietários de imóveis localizados em esquinas pagariam as duas frentes pavimentadas. No entanto, para a frente mais extensa, haveria um prazo maior para pagamento, ou seja, 36 meses sem juros. Além disso, os cruzamentos não seriam computados no custo da obra.

A iniciativa para proceder ao serviço poderia ser da própria municipalidade ou dos proprietários, desde que um terço requeresse o serviço à Prefeitura. Apesar de a lei ter sido assinada pelo prefeito, provavelmente o primeiro calçamento das ruas centrais tenha sido financiado pelos proprietários dos imóveis, visto que, ao que indicam as dificuldades de arrecadação, a Prefeitura não tinha verba suficiente para prover os recursos necessários para assumir essa benfeitoria (ver figuras 90 e 91).

Figura 90 e 91. A primeira foto é do ano de 1952 e mostra a Avenida Brasil sem pavimentação. A segunda foto é das comemorações do 11º aniversário de Maringá, no ano de 1958. Nesse ano, a Avenida Brasil estava pavimentada com paralelepípedos. Acervo Museu da Bacia do Paraná.

Em 1959, a Enciclopédia dos Municípios do IBGE atesta: “Maringá é uma cidade em plena expansão. Possui quatro avenidas e cinco ruas, calçadas a paralelepípedos e

pedras irregulares. Seu desenvolvimento obedece a um plano urbanístico” (Ferreira, 1959, p. 329).

O prefeito também se preocupou com a construção dos muros de determinados lotes, bem como com as respectivas calçadas-passeio. De acordo com o Decreto nº 18, de 17 de julho de 1957, os proprietários dos lotes de quase 40 quadras localizadas na porção central da cidade estariam obrigados a construir o muro regulamentar e a calçada no prazo de 30 dias a partir da publicação do decreto referido.

A abertura de poços semiartesianos

O abastecimento de água foi uma reivindicação dos munícipes logo na formação de Maringá, como observamos nos discursos de posse do primeiro prefeito e dos primeiros vereadores. A Companhia não se preocupou com a sua instalação, atendo-se somente à execução das vias e às demarcações de lotes, e com a implantação das guias e sarjetas. A necessidade de implementação da infraestrutura básica foi objetivo perseguido nas demais gestões. Considerando a dificuldade em implantá-la pelo primeiro prefeito, devido principalmente à falta de recursos, a segunda administração ensaiou medidas para que o abastecimento de água fosse realizado. No período em que Américo Dias Ferraz esteve na chefia do executivo municipal, a construção do sistema básico de abastecimento de água tornou-se premente e há indicações de tentativas para solucionar a questão, embora ainda de maneira incipiente, devido não somente à falta de recursos, mas também de conhecimentos técnicos mais eficazes.

De acordo com a pesquisa de Elza Vendramel e Vera Beatriz Köhler (2002), depoimentos asseguram que, no início, a água era retirada de cisternas, através de sarilhos, e que havia minas no Maringá Velho, no Parque do Ingá e no Bosque Dois. As autoras, citando Luz (1997), ratificam que o abastecimento inicial dava-se explorando poços comuns e minas. Com o aumento populacional, o abastecimento de água passou a ser solucionado com a perfuração de poços semiartesianos, como relatam Vendramel e Köhler (2002, p. 254):

O rápido crescimento da cidade (...) exigia uma solução para o abastecimento de água, e essa questão ia sendo resolvida pelo próprio povo. Entrevistados relatam que os residentes em bairros adjacentes perfuravam um poço semiartesianos, colocavam uma caixa especial e faziam a distribuição entre si. Pagavam a energia e os consertos da bomba. Com a perfuração dos poços semiartesianos, os

poços comuns eram entulhados ou utilizados como fossas. Esse fato intensificou-se com a expansão da rede de água encanada.

A questão do abastecimento de água parece ter sido considerada por Ferraz. A preocupação evidencia-se nas leis, seja pela celebração de convênios, seja por autorizações de crédito ou mesmo pela “abertura de poços artesianos”, como se declara no relatório de gestão (Reis, 1996, p. 39). As Leis nº 18 e nº 19, ambas do dia 29 de outubro de 1959, autorizam verba para elaboração de projeto e a celebração de convênio com o governo do estado. Especificamente, a Lei nº 18/59 autoriza crédito para elaboração do projeto definitivo para o abastecimento de água de Maringá, bem como o levantamento geológico da área urbana e regiões rurais circunvizinhas. Já a seguinte, a Lei nº 19/59, autoriza o convênio com o governo do estado para executar as obras de abastecimento de água potável para a cidade, sendo que os serviços deveriam ser executados por meio de concorrência pública, municipal ou estadual.

Porém, segundo Vendramel e Köhler (2002), os poços comuns foram a solução encontrada para o abastecimento de água, o que trazia consigo o risco de contaminação pelas fossas. A perfuração de poços semiartesianos, incentivada na gestão de Ferraz, parecia ser uma alternativa mais segura. “Nesse contexto, adicionou-se a exploração de poços semiartesianos com a implantação de redes isoladas de distribuição” (Vendramel e Köhler, 2002, p. 255). As autoras citam o exemplo da rede isolada da Zona 4, de iniciativa do Sr. Antônio Marin Filho, entrevistado pelas autoras (2002, p. 255).

O entrevistado salientou que ele mesmo planejava a rede de distribuição com licença da Prefeitura; informou que, nessa época, a água não recebia tratamento algum. Após ter operado por doze anos, de 1961/1962 até 1973/1974, foi obrigado a parar com sua empresa fornecedora em cumprimento à Lei Municipal nº 384/65, que disciplinava o funcionamento de poços semiartesianos ou artesianos no perímetro urbano.

No relatório da gestão de Américo Ferraz, o convênio com o governo do estado para a execução do abastecimento de água potável para Maringá tem a data de 29/10/59 (Reis, 1996). Os órgãos competentes do estado supervisionariam os serviços, no intuito de colaborar para a rapidez das obras. Deveria haver convênios firmando tais encaminhamentos. Em 1960, pela Lei nº 129, de 26 de julho, fica o governo do estado autorizado a iniciar por conta própria o serviço de abastecimento de água, por intermédio do Departamento de Água e Esgoto ou de qualquer outro órgão legal

competente. Nesse caso, poder-se-iam utilizar todos os poços pertencentes ao município.

O empenho do prefeito em relação ao abastecimento de água pode ser verificado em artigo do *O Jornal* de 24 de julho de 1957, com o título “Água para Maringá”:

Felizmente para nossa cidade foi iniciada a instalação de bombas necessárias ao abastecimento de água, problema esse que vem sendo cuidadosamente tratado pelo Prefeito Américo Dias Ferraz.

Como não ignoram nossos leitores trata-se de um assunto sumamente interessante para o progresso de Maringá, qual seja, o problema da água, enfrentado já por quem de direito. Em face dessas circunstâncias, ao encontrarmos o Dr. Antônio Patara, diretor técnico da Indústria Brasileira de Bombas Hidráulicas Refaga S/A, de São Paulo, em trânsito na nossa cidade, procuramos ouvir de S. Sa. detalhes técnicos da primeira bomba instalada em nossa cidade, da referida firma.

Adiantou-nos, o Dr. Patara, tratar-se de uma bomba previamente calculada cuja tubulação atingiu 72 metros de profundidade com uma vazão mínima 15.000 litros diários, sendo a REFAGA a pioneira em bomba de tal porte, pois instalou no Brasil dezenas de bombas semelhantes. Adiantou-nos o engenheiro citado que independente deste tipo especial, já em funcionamento na Praça Raposo Tavares (Praça do Relógio, na fonte luminosa), a fábrica REFAGO tem 70 modelos diferentes aplicados aos mais variados serviços, inclusive para irrigação, onde aliás suas bombas vem obtendo amplo êxito.

De fato, na administração de Américo Ferraz, houve um maior acesso à água pela abertura de poços semiartesianos. Provavelmente, muitos desses poços não tinham a regulamentação do poder público. Segundo o prefeito Luiz Moreira de Carvalho (1993)³¹, seria somente na administração seguinte, de João Paulino Vieira Filho, que se iniciaria o sistema de abastecimento de água propriamente dito. Sobre os poços semiartesianos, o ex-prefeito declara: “...era uma situação muito crítica, muito horrorosa, a dos poços artesianos. Faziam-se poços que serviam algumas casas. Tanto que havia várias companhiazinhas fazendo poços semiartesianos e aquilo sem uma regulação (...)” (Carvalho, 1993).

³¹ Em entrevista ao historiador João Laércio Lopes Leal em 01.12.1993.

Na gestão de João Paulino Vieira Filho (1961-1964), a criação de um órgão especificamente para atender à demanda por uma rede de abastecimento de água e esgoto, a Codemar (Companhia de Desenvolvimento de Maringá), tratará o assunto com maior propriedade e com mais recursos técnicos.

A precariedade do abastecimento de energia elétrica

A provisão de serviços de eletricidade não era da alçada municipal; portanto, o seu incremento não era de responsabilidade do prefeito, embora tenha sido um dos temas da campanha do primeiro alcaide, como já nos referimos.

A situação precária foi manifestada por meio de um memorial publicado no *O Jornal*, na edição de 13 de setembro de 1957, o qual foi elaborado pela Associação Comercial de Maringá, assinado pelo seu presidente Murilo Macedo e dirigido ao presidente da República.

O memorial atribui ao estado a responsabilidade pela precariedade do fornecimento de luz e energia. Faz um breve histórico do serviço na cidade, no qual relata a atuação da OTIL – Organização Técnica de Instalações Limitada –, que instalou a rede elétrica pontilhando as zonas habitadas com postes e isoladores. Porém nem todos os postes foram contemplados com fios, excetuando-se os do centro e os de algumas outras áreas que o documento não especifica. A dúvida paira em saber a que órgão estadual atribuir a responsabilidade da insuficiência dos serviços:

Não sabemos, efetivamente, a quem atribuir a maior responsabilidade, pois a COPEL [Companhia Paranaense de Energia] afirma que tais atribuições cabem ao Departamento de Águas e Energia Elétrica do Paraná. O Departamento replica, culpando a COPEL, e ambas, afinal, conferem culpa ao governo do estado (*O Jornal*, 13 set 1957, p. 1).

A Associação Comercial confirma o funcionamento de uma usina diesel-elétrica que contava com algumas unidades geradoras, mas não possuía fios, nem material, tampouco transformadores para atender a novas demandas. O diretor da Copel, Dr. Benjamin de Andrade Moura, prometera enviar mais 2 transformadores, todavia a necessidade projetada pela Associação era de 26 ou mais.

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (a fonte luminosa e a Praça Napoleão Moreira da Silva)

A fonte luminosa na Praça Raposo Tavares

A fonte luminosa era um elemento urbano presente no plano de Jorge de Macedo Vieira, porém se encontrava na praça do chamado centro cívico, no centro onde deveriam alocar-se os prédios públicos e a igreja na segunda reformulação (ver figuras 92, 93 e 94).

Figura 92, 93 e 94. Figuras mostrando a localização da fonte luminosa. Na primeira e na segunda formulação de Vieira, a fonte luminosa localizava-se no centro da área destinada ao centro cívico. Na implantação, a fonte luminosa foi construída na Praça Raposo Tavares, ou seja, na frente da estação rodoviária.

Nos dois planos elaborados por Vieira, a fonte luminosa ocupava um lugar de destaque, marcando o eixo central e com edifícios a seu redor. No plano de 1957, a fonte luminosa foi deslocada para a praça defronte à estação rodoviária. Possivelmente a opção pela mudança tenha-se justificado ante a suposição de que o adorno teria mais destaque e seria mais apreciado se inserido em um local mais movimentado, onde estavam as duas estações – a ferroviária e a rodoviária (ver figuras 95, 96, 97 e 98).

Figura 95. Foto mostrando a Praça Raposo Tavares com a fonte luminosa no centro. Ainda não havia a estação rodoviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada desta foto é do final da década de 1950.

Figura 96. Foto mostrando a Praça Raposo Tavares (abaixo), a Avenida Getúlio Vargas e o centro cívico (acima) proposto por Vieira. No centro cívico, ou Zona Central, há apenas o Centro de Saúde, o Grande Hotel e a igreja de madeira. No centro da Praça Raposo Tavares está a fonte luminosa. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada desta foto é do final da década de 1950.

Figuras 97 e 98. Fotos da fonte luminosa, na Praça Raposo Tavares. Na primeira foto aparece o ano de 1957. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

É interessante destacarmos os adendos que se juntam ao corpo principal da fonte, por remeterem à imagem dos pilares utilizados no Palácio do Planalto e no Supremo Tribunal Federal de Brasília, projetados por Oscar Niemeyer (ver figuras 99 e 100).

Figuras 99 e 100. Fotos mostrando a fonte luminosa com os elementos acrescentados ao seu corpo principal, remetendo aos pilares do Palácio do Planalto e do Supremo Tribunal Federal, projetados por Niemeyer. A primeira foto é do acervo particular de Lauro Werneck, e a segunda foto do Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

A autoria do projeto da fonte luminosa é atribuída ao engenheiro Lauro de Aquino. Segundo depoimento da Sra. Terezinha Hatschbach de Aquino (2009),

O Lauro fez o primeiro projeto, depois para a fonte, mais a sua engrenagem, foi indicado um especialista no assunto. Ele foi contratado para fazer a instalação hidráulica da fonte. O projeto foi feito pelo Lauro, mas quem montou o projeto hidráulico, que é o funcionamento da fonte, foi outro que eu não tenho certeza se era engenheiro ou era um grande técnico.

Américo Dias Ferraz seguramente era conhecedor das propostas inovadoras que se davam em cidades dinâmicas, como São Paulo, e das concepções arquitetônicas e urbanísticas arrojadas da nova capital federal³². Prova disso foi a criação do bar de sua propriedade, como já nos referimos, tido como fora dos padrões da cidade devido ao seu luxo e sofisticação. O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009) relembra que Ferraz “...montou um bar, ocupando um terreno inteiro. O bar dele era muito luxuoso, com uns letreiros luminosos em cima. Uma coisa muito moderna pra época e pra cidade”. O historiador João Laércio Lopes Leal (2009) ratifica que o bar Colúmbia “era bastante arrojado para a época, tanto internamente quanto por fora (...) Em vários depoimentos, os pioneiros o apontam como algo impressionante, pela decoração, pelo tamanho, pelas atrações que tinha, como a música. Era um bar diferente de tudo que havia aqui”.

A Praça Napoleão Moreira da Silva

Um fato importante, que marca o confronto existente entre o prefeito e a Companhia, relacionou-se à praça da antiga estação rodoviária, a Praça Napoleão Moreira da Silva. Segundo Verri (2003), o arquiteto Bellucci foi convidado em 1957 para projetar aquele espaço, pois “o então prefeito, como demonstração de força, ordena que os funcionários da Prefeitura cortem todas as árvores da praça onde se encontrava a estação rodoviária” (Verri, 2003, p. 55). Edgar W. Osterroth (1997, p. 19) reitera que Ferraz “derrubou todas as velhas árvores da atual Praça Napoleão Moreira da Silva, e fazia sempre uma declaração ‘quem quer mato vai para o sítio ou fazenda, aqui é uma cidade, aqui na cidade mato não’, este era o lema dele” (ver figuras 101 e 102).

³² Em 1958, houve o I Festival de Cinema de Maringá, com a participação de grandes nomes, como Eva Vilma, John Herbert, Anselmo Duarte, Odete Lara, Milton Ribeiro, Vanja Orico, entre outros (Reis, 2007).

Figura 101. No centro da foto, a Praça Napoleão Moreira da Silva com as árvores plantadas pela CMNP. A estação ficava no canto esquerdo superior do retângulo, que não é possível visualizar na foto. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada desta foto é do final da década de 1950.

Figura 102. Foto mostrando a Praça Raposo Tavares em primeiro plano, com a fonte luminosa no centro. À direita da foto, há uma construção no local onde se construiu a estação rodoviária. Na Praça Napoleão Moreira da Silva (no alto à esquerda), observamos que a estação rodoviária não está mais no local inicial. No entanto, as árvores ainda não tinham sido cortadas. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada dessa foto é do final da década de 1950.

Figura 103. Foto da Praça Napoleão Moreira da Silva com as árvores cortadas. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Segundo a inscrição existente no álbum da CMNP, a data dessa foto é 27 de outubro de 1959.

Lembramos que se atribui o conflito na Praça Napoleão Moreira da Silva à retaliação devido ao código tributário. Além do mais, marcava-se que o espaço deveria ser público.

Segundo Leal (2009), a Companhia doou oficialmente a praça para a Prefeitura em 1962, na gestão de João Paulino Vieira Filho (1961-1964), com o projeto de Bellucci. Segundo Verri (2005, p. 55), “a Companhia, em desagravo, resolve presentear o município com a urbanização da praça”. A questão da transferência da rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva para a área em frente à Praça Raposo Tavares ainda não foi documentada. Verri (2005, p.75) declara que “O Sr. Américo Dias teve brigas homéricas com a Companhia, dentre elas, no final do seu mandato decide pela construção da nova rodoviária, pois a existente funcionava precariamente na Praça Napoleão Moreira da Silva, em área de grande movimentação comercial” (ver figura 104).

Figuras 104 e 105. A primeira figura mostra a localização da estação rodoviária no projeto de Vieira, com a delimitação do seu espaço, que não ocupava toda a quadra. Recorte a partir da planta do Acervo do DPH/PMSP. Na foto, a estação rodoviária em primeiro plano (à direita). Acervo do Museu da Bacia do Paraná. De acordo com o álbum da CMNP, a foto é de 1948.

A questão que se coloca, apesar de não termos documentação para comprovar, mas que se evidencia pelos fatos, é a indefinição do que era público e do que era privado. A praça, apesar de ser de uso público, era de propriedade da Companhia, que a doou posteriormente, na década de 1960. No projeto de Vieira, a estação rodoviária ocupa apenas uma parte da quadra na qual se definiu a praça. Possivelmente, a Companhia tinha intenções de lotear a parte restante, segundo o depoimento de Leal (2009) e do próprio projeto de Vieira.

A Sra. Terezinha Hatschbach de Aquino (2009) relembra que havia uma questão entre a Prefeitura e a Companhia em relação à praça, o que evidencia o início bastante complicado da demarcação do que era público e do que era privado. No seu depoimento declara que

Toda a praça pertence à cidade. A praça não pertence a uma Companhia. Já que ela quer uma cidade com Prefeitura. Nenhuma Companhia, embora seja a corretora da cidade, podia manter dentro da cidade uma praça. Era complicado (...) Eu me lembro da declaração do Américo: “A praça é de quem? Da Prefeitura ou da Companhia? Se é da Companhia não pode ser praça. Pra ser praça tinha que ser do município. E tinha o traçado e o mapa da cidade que lá estava escrito “praça”. A praça é da Prefeitura. Parece que veio parar nos tribunais. Se não veio, foi ameaçado.

3.3. A construção de edifícios públicos *(a estação rodoviária, o mercado municipal, escola e parque infantil, o hangar do aeroporto)*

A estação rodoviária

Entre as obras marcantes da gestão de Américo Dias Ferraz está o início da construção da estação rodoviária. A Lei nº 32, de 30 de novembro de 1959, aprova os termos da concorrência pública para a realização da obra e incorpora o contrato entre a Prefeitura e a firma que ganhou a concorrência, além do projeto que se encontra anexado. A vencedora foi a empresa E. Gubert, de Curitiba, e a comissão julgadora foi composta por três engenheiros, entre outros membros, como o bacharel Paulo M. dos Reis, vereador Aristino F. T. de Almeida, e os jornalistas Ivens Lagoano Pacheco e Manoel Tavares. Os engenheiros que compuseram a comissão julgadora foram Romeu Paulo da Costa, Antonio Neuzar Junqueira e Lauro de Aquino.

Segundo informações de sua filha³³, o Sr. Romeu Paulo da Costa esteve algumas vezes em Maringá a serviço da Secretaria da Viação e Obras Públicas do Estado, na qual atuava no setor de projetos. O engenheiro era lotado no Departamento de Edificações e Obras Especiais. Em Maringá, apenas lembra-se de ter “opinado sobre o eixo principal da cidade e sobre o retorno redondo” (Costa, 2009). A imprecisão da informação limita a análise da sua atuação no município, porém evidencia a solicitação de técnicos para refletirem e opinarem sobre a construção da cidade.

Conforme sua viúva, o Sr. Lauro de Aquino formou-se em engenharia e arquitetura pela Universidade Federal do Paraná, em 1953. No mesmo ano, já como funcionário do Departamento de Estradas e Rodagem, foi convidado a supervisionar as estradas regionais no norte do estado. Simultaneamente com as suas funções no DER, manteve sociedade em firma de engenharia com o Sr. Werner Osterroth. Participou ativamente da gestão de Américo Dias Ferraz, dando pareceres quando solicitado e formulando projetos e leis (Aquino, 2009).

Segundo o contrato, integrante da lei, a firma edificaria a obra sem ônus para o município, com área mínima de 4.000m², com quatro frentes para vias públicas, sendo o terreno transferido para ela. A construtora poderia arrendar ou vender as áreas comerciais constantes no projeto anexado, e a Prefeitura deveria disponibilizar o terreno em tempo para o cumprimento dos prazos contratuais.

³³ A Sra. Lauri da Costa deu algumas informações por e-mail, nos dias 21 e 23 de setembro de 2009, a partir de conversa com o seu pai, Sr. Romeu Paulo da Costa. No entanto, o engenheiro lembra-se pouco da sua atuação em Maringá.

A lei declara que no projeto anexado a ela há 4.329m² de área construída, devendo ser doados ao município diversos espaços, que totalizariam uma área de 1.935m². Tais espaços seriam a rua interna, as áreas para circulação, a área coberta para embarque, os sanitários públicos, a sala para administração, a sala para socorro urgente, a sala para coleta postal, a sala para guarda-bagagem, a sala para depósito de materiais de limpeza, a sala para quadros de controle de luz e força, a sala para controle de veículos e os locais para telefones públicos, além de uma caixa d'água elevada com cisterna, com capacidade para 20.000 e 40.000 litros, para uso comum. As demais áreas seriam de propriedade da firma Gelson E. Gubert, que poderia vendê-las, arrendá-las ou locá-las conforme lhe fosse conveniente, inclusive em relação aos preços a serem estipulados.

A Prefeitura de Maringá deveria obrigar a parada dos ônibus exclusivamente na estação rodoviária, bem como as vendas de passagens, pelo menos nos dois anos após o término da obra. A firma teria o prazo de 24 meses para concluir a obra, prorrogável por mais 6 meses. Portanto, se a data da lei da qual o contrato faz parte é de final de 1959, a obra dificilmente poderia ser concluída na gestão de Américo Dias Ferraz.

A estação rodoviária foi um dos elementos mais importantes da estrutura urbana de Maringá (ver figuras 106 e 107). Os autores Santos, Gonçalves e Macedo (2007, p. 2, 6 e 7) explicam que a estação

...foi motivo de orgulho dos moradores. Antes tida como símbolo maior de progresso, desde sua fundação tornou-se referência e foco principal de fotos que apresentavam uma vista geral de Maringá, seu projeto figura como um dos exemplares de arquitetura moderna na cidade, e está inserida no eixo ordenador. (...).

A antiga Rodoviária encerra uma tipologia arquitetônica modernista. Sua composição volumétrica exprime formas puras, seus ângulos retos mantêm uma rigidez quebrada por formas circulares expressas em arcos (...).

Pode-se dizer que o edifício era a principal referência da cidade até o final dos anos 70, antes da construção da Catedral (...).

Figuras 106 e 107. Fotos da estação rodoviária. A primeira mostra as duas estações, a ferroviária e a rodoviária, com a Praça Raposo Tavares em frente à rodoviária. A fonte luminosa encontra-se no centro da praça. A segunda foto mostra a estação rodoviária em construção. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Fontes: a primeira foto é do acervo do Museu da Bacia do Paraná, a segunda foto é do acervo de Keiji Ueta *apud* Santos *et alli* (2007).

A atenção do prefeito com a cidade pode ser verificada em leis que autorizam abertura de créditos especiais durante o primeiro semestre do ano de 1957. Em abril e junho foram autorizadas verbas para construção de uma fonte luminosa na Praça Raposo Tavares³⁴, para construção de jardins públicos nas praças e ruas da cidade³⁵ e para a edificação de muros e passeios nos trechos dos lotes de terras e dos prédios que não os tivessem realizado, de acordo com decreto mencionado na lei³⁶.

³⁴ A Lei nº 22/57, de 23/04/57, abre crédito especial de Cr\$550.000,00 para construção da fonte luminosa com a respectiva iluminação.

³⁵ A Lei nº 27/57, de 23/04/57, abre crédito especial de Cr\$1.250.000,00, destinado a construções de jardins públicos nas praças e ruas da cidade.

³⁶ A Lei nº 36/57, de 06/06/57, autoriza a Prefeitura a gastar até Cr\$250.000,00 para muros e passeios em datas de terras ou prédios dos contribuintes que não atenderem ao disposto no Decreto nº 6/56.

O mercado municipal

O mercado municipal, segundo o relatório de gestão, foi criado no dia 15 de abril de 1958. Porém essa é a data da Lei nº 84/58, que autoriza a contratação da Construtora Linares Ltda, de São Paulo, para a construção do prédio do mercado. O terreno no qual o prédio deveria ser construído, segundo a lei, era de propriedade da construtora e localizava-se na esquina da Avenida Mauá com a Avenida São Paulo. O local era diverso do que foi designado por Vieira para “mercado” e “entrepasto”. A área mínima a ser construída deveria ser de 6.000m², sendo especificadas as áreas a serem doadas ao município, como escritório de administração com sala anexa para aferição de pesos e medidas, ruas e passagens internas para veículos e de circulação, instalações sanitárias e depósito para coleta de lixo. Havia também previsão de um poço semiartesiano com seus respectivos reservatórios no subsolo e na parte superior e mais 200m² destinados à câmara frigorífica (6m²), às gaiolas para animais pequenos (30m²) e aos boxes (30m²).

Na lei, o Departamento de Obras da Prefeitura teria a função de determinar as dependências a serem doadas e que não foram especificadas, demarcando-as em planta.

No entanto, o mercado não foi edificado, o que nos leva a comprovar que nem tudo o que se declara no relatório de gestão e o que está autorizado em forma de leis foi executado.

A firma que havia vencido a concorrência para a construção do mercado municipal, a Linares, entrou em falência no dia 7 de abril de 1960, segundo publicou *O Jornal* no dia seguinte. O prédio, apesar de estar com a construção avançada, sofria mudanças constantes de direção, o que, segundo o periódico, dificultava o cumprimento dos contratos feitos entre a firma e os compradores de boxes e entre a firma e a Prefeitura.

Segundo o historiador João Laércio Lopes Leal (2009)³⁷,

...existe inclusive a perspectiva, o desenho, do mercado municipal. No entanto, ele não foi edificado. Isto só vai ocorrer na década de 60 e, mesmo assim, jamais cumpriu a função original que era de abrigar um mercado municipal. Ele começou a funcionar como a Cobal (Companhia Brasileira de Alimentos), a Central de Abastecimento de Hortifrutigranjeiros e, depois, Ceasa (Centrais de Abastecimento) (...)

³⁷ Entrevista concedida em 6 de outubro de 2009.

Ambas eram órgão estatal com participação privada, de economia mista. Mas, isso ocorre bem depois, na década de 60.

As informações da Ceasa (2009) confirmam que a Cobal tinha um mercado varejista antes da constituição da empresa Ceasa, em 1972, destacando que “a primeira Unidade Atacadista somente entrou em operação a partir de maio de 1975, em Maringá, onde a COBAL tinha um mercado varejista e acabou transformando em uma Central de Abastecimento” (Ceasa/PR, 2009)³⁸. Certamente, a Cobal instalou-se no local onde se pretendeu construir o mercado municipal que nunca existiu.

Escola e parque infantil

Assim como o prefeito anterior, Américo Dias Ferraz declarou a criação de escolas na área rural, embora em menor número. Excetuava-se a escola situada na Vila 7, cuja data mencionada foi 9 de março de 1957. Porém não foi possível localizá-la. As demais não se inseriram na área urbana.

Em relação ao ensino particular, o Colégio Santo Inácio iniciou-se com a construção de uma escola paroquial em 1957, com doação do terreno pela CMNP (Robles, 2007). A Escola Santo Inácio, como a instituição foi chamada antes de denominar-se Colégio Santo Inácio, localizou-se atrás da Igreja São José Operário, que marcava um eixo importante da Vila Operária. A escola inseriu-se em terrenos que compunham a Zona de Armazéns, na Avenida Mauá. Ou seja, o terreno doado pela Companhia para a instalação da instituição de ensino não foi uma das áreas designadas por Vieira para esse fim (ver figuras 108 e 109).

³⁸

Disponível

no

site:

<<http://www.ceasa.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1>>. Acesso no dia 06 de outubro de 2009.

Figura 108. Localização da escola criada e do parque infantil existente na gestão de Américo Dias Ferraz. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM.

Figura 109. Colégio Santo Inácio, localizado na Avenida Mauá. Década de 1950. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

No plano de Vieira observamos, na Zona 2, a existência de um parque infantil ocupando uma quadra inteira ao lado de outra quadra destinada à escola. Na implantação do projeto, a escola deslocou-se e o parque ocupou um lugar menor nas margens da avenida que circunda a praça da Catedral, conforme analisamos no capítulo 2 da primeira parte deste trabalho e no capítulo 1 da segunda parte, quando tratamos da instalação do Ginásio Municipal.

Notícia divulgada pelo *O Jornal* de 19 de julho de 1957 nos dá um panorama das condições do parque ao cumprimentar o deputado Aníbal Khoury pela promessa de conseguir verba para prover o espaço com equipamentos. Na edição, publica-se que o parque pertencia ao estado, estava “localizado perto do Ginásio Estadual, foi uma iniciativa do Rotary Club desta cidade, que, contando com a inegável boa vontade da Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, realizou essa obra, entregando pronta ao Estado” (*O Jornal*, 19 jul 1957, p. 1).

Segundo o periódico, o parque abrigava cerca de 100 crianças e não contava com investimentos estatais, possuindo apenas “bancos puro e simples para os pequenos alunos, sem nenhum outro conforto”, nem mesmo água (*O Jornal*, 19 jul 1957, p. 1).

Hangar do aeroporto

No seu relatório de gestão, Américo Ferraz declara a construção do hangar do aeroporto, em 5 de maio de 1958. A Lei nº 88, assinada pelo prefeito, autoriza verba para o referido equipamento. Porém há duas datas escritas na lei: 29 de abril de 1958 e 5 de maio de 1958. Não encontramos outras evidências de que o hangar tenha sido financiado pela municipalidade.

4. Legislação urbana e edificação. O Código Tributário

4.1. O Código de Posturas e Obras e o plano inicial

Em 1959 também foi aprovado o novo Código de Posturas, chamado de Código de Posturas e Obras. A Lei nº 34, de 31 de outubro de 1959, constituiu-se em importante indicação para a expansão urbana que se verificou a partir da década de 1960. A lei estimulou mudanças tanto nos usos quanto nos índices urbanísticos, o que refletiu diretamente na conformação da paisagem urbana. A orientação para consolidação de eixos lineares de comércio opôs-se à proposta inicial de centros secundários. No plano de Jorge de Macedo Vieira, as unidades de vizinhança propostas inicialmente formariam núcleos comerciais e de serviços distribuídos pela malha urbana. A

pulverização desses núcleos dar-se-ia concentrando a vizinhança de determinada área da cidade em torno e próximas a escolas e serviços locais, comuns à comunidade residente.

Sendo assim, o Código de Posturas e Obras, Lei nº 34/59, pode ser considerado a primeira legislação que enfatiza a configuração espacial em Maringá no âmbito legislativo municipal. Ao considerar aspectos mais amplos do espaço urbano, sem deixar de abranger, obviamente, as demais regulamentações de um Código de Posturas, a lei endossa e consolida tendências, e estimula diversos aspectos da configuração espacial que determinará o crescimento urbano.

Quanto aos princípios reguladores, a professora Sarah Feldman (2005a) comenta que o Código de Posturas de 1959, de Maringá, evidencia a combinação do “zoneamento funcional”, oriundo da difusão da Carta de Atenas, e do zoneamento americano. Assim como o Código de Obras de Goiânia, “já discrimina zonas funcionais, mas estabelece as condições para edificações seguindo os parâmetros das leis americanas” (Feldman, 2005a, p. 81).

Dessa forma, o primeiro conjunto de leis urbanísticas formulado para Maringá teve grande influência para a configuração das primeiras expansões do plano inicial e para a mudança de uso e parâmetros urbanísticos do plano inicial, contribuindo para as reformulações das zonas propostas por Vieira. A Lei nº 34/59 influenciou a localização do comércio e apresentou a tendência que determinou os usos das avenidas principais até os dias atuais.

Para a análise da primeira legislação urbanística de Maringá, descrevemos brevemente o Código de Posturas e Obras, enfatizando os aspectos espaciais que regula. Na sequência, tratamos dos aspectos da expansão urbana estimulada pela lei, relacionando ao plano inicial da cidade. Consideramos acerca do zoneamento proposto, analisando o seu caráter segregador e as mudanças de orientação em relação ao plano inicialmente proposto nas zonas comerciais.

4.1.1. A composição da Lei nº 34/59

A legislação estrutura-se em 33 títulos, que se dividem em capítulos. Os capítulos subdividem-se em seções, mas, em muitos casos, os capítulos são únicos e têm, por vezes, seção única. A legislação é abrangente, pois trata de vários elementos, desde o zoneamento e parcelamento ao valor de multa. Há a regularização da localização de determinados equipamentos urbanos, buscando desde uma melhor ventilação até o controle e a vigilância. Verificamos também a determinação em relação à organização

das moradias internamente e à ocupação dos lotes. Há, inclusive, a preocupação em regulamentar o calçamento das ruas, no intuito de diminuir a poeira. A legislação conta com 297 páginas, considerando-se o seu índice.

Por ser uma legislação abrangente, como mencionado, destacamos os títulos que definem especificamente as questões espaciais, as quais se analisam neste trabalho.

O título I tem somente um capítulo e secção única, tratando das definições. As definições são uma espécie de léxico dos termos que se utilizam na lei e englobam em torno de 200 vocábulos utilizados no urbanismo e, principalmente, na construção civil.

O título II refere-se ao zoneamento, dividindo-se em dois capítulos. O primeiro capítulo trata das divisões, subdivisões e delimitação das zonas. O segundo capítulo divide-se em 6 secções e cada uma delas descreve uma zona, quais sejam: Zona Central (ou Zona Centro Cívico) – ZCC; Comerciais – ZC e ZCP; Industriais – ZI e ZA; Residenciais – ZR; Verdes – ZV; e Zona Agrícola (Rural) – ZAR.

As comerciais são divididas em Zona Comercial (ZC) e Zona Comercial Principal (ZCP). As industriais são a Zona Industrial (ZI) e a Zona de Armazéns (ZA). As residenciais são as Zonas Residenciais (ZR). Além das Zonas Verdes (ZV).

O título VII regula o número de pavimentos e altura dos edifícios e zona de proteção dos aeroportos, e apresenta-se em capítulo único subdividido em 3 secções. O título VIII trata da iluminação e ventilação em capítulo único e em 2 secções. O título IX trata dos compartimentos, classificação e condições, em 2 secções no capítulo único. O título X divide-se em 2 capítulos. Destes, o primeiro refere-se aos arruamentos, abertura de logradouros públicos e subdivide-se em oito secções. O segundo capítulo do título X trata do loteamento e subdivide-se em três secções. O título XI trata das condições para edificações em datas em capítulo único, subdivido em 3 secções. O título XII refere-se ao fechamento e conservação dos terrenos, em capítulo único e 2 secções. O título XIII é relativo ao aproveitamento dos terrenos e estabelece-se em capítulo e secção únicos. O título XIV trata da localização do prédio e da taxa de ocupação, em capítulo único dividido em 6 secções. O título XV trata da área e reentrância no que se refere à iluminação e ventilação, em capítulo e secção únicos. O título XVI trata da estética das fachadas em capítulo único e em 4 secções. O título XVII divide-se em 4 capítulos, os quais tratam respectivamente das construções expeditas, dos girus e das suas exigências, das casas proletárias e da subdivisão de compartimentos. O título XVIII refere-se às construções destinadas a fins especiais e tem 21 secções num único capítulo. O título XIX divide-se em 4 capítulos: o capítulo I trata das condições gerais relativas às construções em secção única, o capítulo II dos

elementos de construção em 6 secções, o capítulo III trata das diversas instalações em 7 secções e o capítulo IV trata das chaminés em uma secção. O título XXV regula as construções em concreto armado em secção única.

4.1.2. A Lei nº 34/59 e a expansão urbana

O Código de Posturas e Obras, no seu título II, divide o município em Zona Urbana (A – Área Urbana e B – Núcleos Urbanos) e Zona Rural, cuja sigla é ZAR, também chamada Zona Agrícola. A área urbana é formada por 5 zonas: Central (Zona do Centro Cívico) – ZCC; Comerciais – ZC e ZCP; Industriais – ZI e ZA; Residenciais – ZR; e Verdes – ZV, como já foi dito.

O perímetro urbano não está predeterminado e consideram-se área urbana “todas as áreas que, embora não loteadas, se acharem envolvidas por loteamentos aprovados em mais de 50% do seu perímetro” (Lei nº 34/59, Título I, Capítulo I, § 1º b. p. 11). Dessa forma, a Zona Rural (ZAR) “é toda a extensão de terras do município de Maringá, que fica além do limite da Zona Urbana” (Lei nº 34/59, Título I, Capítulo I, § 3º p. 11). Junto a isso, as zonas não têm os limites predeterminados e “deverão ser revistas e atualizadas de 4 em 4 anos, mediante indicação do Executivo Municipal em função do progresso da cidade” (Lei nº 34/59, Título I, Capítulo I, § 4º p. 12).

A expansão da cidade significava o seu fortalecimento como centro regional. Assim, uma das concepções do plano inicial, o cinturão verde, era sobrepujada em nome do progresso, que significava a expansão indefinida. O que se realizava na legislação era a negação do que Howard promulgava com a ideia de cinturão verde, ou seja, a contenção do crescimento.

De acordo com a Lei nº 34/59, à medida que os loteamentos se davam e a expansão se configurava, reviam-se as delimitações das zonas no intuito apenas de regularizá-las e contê-las na área urbana.

4.1.3. O zoneamento

Em relação ao zoneamento que se estabelece pela Lei nº 34/59, na área urbana, as referências são as zonas numeradas, que não correspondem necessariamente ao zoneamento de uso e ocupação do solo ou, como diz a lei, às zonas de atividades. Assim, a Lei nº 34/59 delimita as zonas numéricas de referência, quais sejam: Zona Central, subdividida em Zonas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e mais as zonas armazéns A-1, A-2, A-3, A-4, A-5; Zona das Indústrias, subdividida em 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17; e Zonas

Verdes, subdivididas em Bosques 1 e 2. Reforça-se no § 5º do Art. 2º da mencionada lei que os novos loteamentos deverão ser anexados às zonas numéricas perimetrais ou poderão constituir novas zonas. A lei, então, promove a expansão urbana, ao permitir a anexação dos loteamentos às zonas existentes e ao criar novas zonas numéricas de referência. Apesar da aprovação de loteamentos fora do plano inicial desde 1946, a expansão urbana mais significativa deu-se para o lado norte, com a implantação do Jardim Alvorada no início da década de 1960, e esse fato mostra claramente a tendência que se consolidaria.

O primeiro zoneamento de Maringá, depois do plano inicial, inaugurou uma série de questões que serão recorrentes. A cidade desenvolveu-se segregando os espaços e excluindo os moradores de baixa renda. Ao propor a valorização dos eixos principais, a verticalização em altura de até 75m em algumas vias, a diminuição da área mínima dos lotes nos novos loteamentos, entre outros, lançam-se para além do plano inicial as pessoas de baixa renda, deixando os terrenos vazios existentes no limite daquele plano à mercê da especulação (Rodrigues, 2004; Beloto, 2004).

No que se refere às zonas de atividades, o Código de 1959 divide o perímetro urbano em 5 zonas principais: a Central (Zona do Centro Cívico), as Comerciais, as Industriais, as Residenciais e as Verdes, sem esquecer as suas subdivisões, como já foi dito.

4.1.3.1. A Zona Central

A Zona Central compreende a praça central, a igreja matriz e os edifícios públicos a serem construídos, como o Fórum e a Prefeitura. É denominada Zona do Centro Cívico, apesar de abrigar também o Grande Hotel Maringá, de propriedade da CMNP. A área localiza-se no ponto focal do eixo principal proposto por Jorge de Macedo Vieira, que leva diretamente à estação ferroviária e à sua praça fronteira (ver figura 110). Pelo Código de 1959, permitir-se-ia somente a construção de edifícios públicos, embora o Grande Hotel Maringá ali já estivesse desde a primeira gestão. Todavia, a lei procura manter os usos propostos por Vieira, com destaque para a determinação, no artigo 3º do seu capítulo II, para a construção de “arquitetura moderna”. Em relação aos índices urbanísticos, permitia-se uma taxa de ocupação de 80% do terreno e recuos laterais e frontais de 4 a 5m respectivamente.

Figura 110. Em 1963, a foto mostra a rodoviária construída em frente à estação ferroviária, com o seu pátio de manobras (abaixo). Defronte à estação rodoviária, a praça Raposo Tavares tem no seu centro a fonte luminosa. Seguindo o eixo da Avenida Getúlio Vargas, antiga Avenida Ipiranga, está o centro cívico (no alto) com o início da construção da Catedral. A igreja de madeira encontra-se à direita. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

Ao analisarmos a foto acima, que mostra o trecho do pátio de manobras da estação ferroviária ao centro cívico, em 1963, observamos que os usos e os índices urbanísticos correspondem ao que rege a legislação para a zona. A praça do centro cívico proposta no plano de Jorge de Macedo Vieira é mantida, bem como a igreja e os edifícios públicos, embora implantados de maneira diversa da proposta, principalmente com a inserção do Grande Hotel e o deslocamento da Catedral para o meio do centro cívico. Apesar da taxa de ocupação ser de 80%, de acordo com o Código de 1959, as áreas destinadas à construção são espaçosas e, portanto, a construção da primeira e da segunda igrejas não a excede (ver figura 110).

A característica principal dessa zona, além de abrigar os edifícios públicos, o Grande Hotel e a igreja, é ser o ponto focal de um eixo central e que partia, inicialmente, da estação ferroviária, ou seja, do ponto de chegada na cidade (ver figura 111).

Figura 111. Foto mostrando a área do centro cívico. “Praça Dom Pedro II em 1959. Em primeiro plano, o espaço onde foi erguido o Paço Municipal. Ao fundo, o antigo centro de saúde; antes dele, o círculo para a base da nova Catedral” (Robles, 2007, p. 164). Fonte da foto: Robles, 2007.

A orientação do Código para que se construíssem edifícios em “arquitetura moderna” pode ter influenciado a forma arquitetônica e os materiais de construção utilizados para a Catedral, concluída em 1972. A igreja, em concreto aparente e em forma cônica, representa avanço e inovação para a época, substituindo a antiga Catedral construída em madeira. Sobre a reação popular diante da maquete apresentada por Bellucci e colocada na antiga igreja de madeira, Robles (2007, p. 162) escreve: “Já no domingo de Ramos, dia 30 de março de 1958, ao entrar na velha Catedral de madeira, surpresos e arregalando os olhos, os fiéis puderam contemplar como ficaria a Catedral querida pelo bispo”.

Segundo Verri (2001), a pedra fundamental foi lançada em 15 de agosto de 1958. O início da construção da Catedral deu-se em 1959 e a colaboração do prefeito Américo Dias Ferraz foi reconhecida. Na placa do jubileu de prata da diocese, afixada em 24 de março de 1982, por ordem de Dom Jaime, consta o nome do prefeito como prova de agradecimento (Robles, 2007). O autor relembra que,

Para o início, em julho de 1959, das gigantescas sapatas de sustentação, foi escavada verdadeira montanha de terra que durante largo tempo impediu a quem passava na rua a visão dos trabalhos que consumiam toneladas de ferro, cimento, pedra e areia. Orgulhoso do monumento que, acima da conotação religiosa, enriquecia Maringá com rara atração turística, Américo Dias Ferraz, então

prefeito municipal, mobilizou máquinas e homens para cavar e remover toda a terra, providência indispensável à construção (...). (Robles, 2007, p. 162)

A localização da igreja constava na proposta de Vieira. Porém, desde o início, quando a sua construção era em madeira, foi implantada em local diverso do indicado pelo engenheiro, já que, em seu lugar, foi instalado o Grande Hotel (ver figuras 112 e 113).

Figuras 112 e 113. O primeiro recorte mostra a localização original da Catedral, inserida na lateral esquerda e marcada em vermelho. O segundo recorte, com destaque em amarelo, mostra a localização definitiva da Catedral, no centro da Zona Central. Fonte: o primeiro recorte foi retirado do plano original de Jorge de Macedo Vieira (DPH/PMSP), e o segundo recorte retirado e modificado a partir da planta de 1957, do Acervo da Biblioteca Central da UEM.

O arquiteto contratado para projetar a Catedral foi o mesmo que projetou o Grande Hotel e a estação de passageiros do aeroporto, além de outras obras. José Augusto Bellucci foi requisitado pelos diretores da CMNP por indicação de Cássio da Costa Vidigal (Verri, 2003).

A forma cônica da Catedral é defendida por Robles (2007, p. 161) como sendo uma concepção do bispo Dom Jaime Luiz Coelho, inspirado na “era dos *sputniks*”, com “linhas nunca antes traçadas”. A aproximação de Dom Jaime com Bellucci é assim descrita por Robles (2007, p. 161):

No decorrer dos anos 50, com frequência os diretores da CMNP faziam-se presentes em Maringá. Convivência respeitosa marcou o relacionamento entre o bispo e, em particular, o diretor-gerente

Hermann Moraes de Barros. Foi dele a iniciativa de apresentar-lhe o arquiteto José Augusto Bellucci, com escritório instalado na Praça da República, em São Paulo, onde esteve Dom Jaime para expor sua foto de jornal³⁹ enriquecida dos elementos que a transformavam em Catedral. Ao arquiteto caberia projetar uma igreja absolutamente única no mundo, na forma de imenso cone lembrando a ogiva de uma nave espacial, varando o espaço, na ânsia de elevar-se até Deus.

Porém, como relatam Verri (2000 e 2003) e Robles (2007), por divergências com o bispo, o arquiteto Bellucci preferiu afastar-se dos trabalhos de execução da Catedral. Robles (2007) diz que, entre outras coisas, o formato das capelas foi motivo de discordância. Verri (2003, p. 46) explica que,

Por desentendimento entre o arquiteto e o bispo, resultando no afastamento do autor da obra com direito a carta pública veiculada em jornais da cidade, a obra não foi concluída conforme as especificações do projeto, ficando os vitrais, mobiliário, e detalhamento do entorno muito alterados.

De toda forma, a Catedral atendeu à orientação do Código de Posturas e Obras de 1959 para que se construíssem edifícios de “arquitetura moderna” no centro cívico. Além disso, há o reconhecimento dos religiosos sobre a participação do prefeito Américo Dias Ferraz no início das obras do templo.

Pelas fotos, observamos a existência do centro de saúde atrás do que viria a ser a Catedral. A construção daquele equipamento realizou-se com verba liberada pelo governo do estado no início de 1956, conforme relata o *O Jornal* de 12 de abril de 1956, na primeira página. Em visita ao município, o secretário da Saúde do estado, Sr. Iracy Viana, relatou que o centro de saúde teria 1.565m², divididos em dois andares. No andar térreo estariam, além do serviço de raio X, dispensários para tuberculose, doenças venéreas, doenças da pele, posto de tracoma, higiene escolar e um ou dois gabinetes dentários. A parte administrativa ocuparia o andar superior. Segundo o artigo do *O Jornal*, por aprovação do governador, Maringá seria a sede do distrito sanitário, abrangendo os municípios de Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Mandaguaçu e Nova Esperança.

³⁹ Os recortes de jornal aos quais Robles (2007) se refere são dois: uma foto de dois funcionários inspecionando o satélite piloto norte-americano que seria lançado ao espaço e a outra de um helicóptero, na Suíça, sobrevoando uma igreja em construção com uma cruz de ferro suspensa, na clara intenção de fixá-la no alto da igreja. Os recortes podem ser verificados em Robles (2007, p. 163).

Com a conclusão da Catedral, em 1972, o prédio do centro de saúde foi demolido no início da década de 1980 para liberar a praça.

4.1.3.2. As zonas comerciais

A Zona Comercial subdivide-se em Zona Comercial Principal (ZCP) e em Zonas Comerciais (ZC) numeradas de um até 10. As duas primeiras zonas, ou seja, a ZC1 e a ZCP, fazem parte da Zona 1. As demais se localizam na área central, nos principais eixos de ligação da cidade, ou seja, nas vias principais e nas praças como a dos Sertões, Frei Caneca, Gomes de Carneiro⁴⁰. A tendência à concentração das atividades comerciais e de serviços ao longo dos eixos marcaria o zoneamento de Maringá até os dias atuais. A Lei nº 34/59 consolidou tal tendência, dispondo os centros de comércio linearmente, em vez de núcleos centrais como se pretendia na proposta das unidades de vizinhança de Clarence Perry.

Como exemplo, analisamos a proposta para a Vila Operária e para a Zona 2. Comparamos as propostas do plano de Jorge de Macedo Vieira com o que foi proposto no Código de Posturas e Obras de 1959. (ver figuras 114 e 115).

Na proposta do engenheiro, os centros concentrar-se-iam em núcleos, como centros de bairros, a exemplo da proposta de Clarence Stein para Radburn.

Porém, de acordo com o Código de 1959, na ZR3, conhecida como Vila Operária, como nas outras zonas comerciais da cidade, estimulou-se a tendência à disposição linear do comércio e serviços. A situação é a mesma na Zona 2, cujo zoneamento é ZR2 e ZC5. No plano de Vieira, havia a proposta de concentração comercial no centro da Avenida Cerro Azul, que tinha escolas próximas. No zoneamento da Lei nº 34/59 verifica-se a disposição linear da ZC5. Essa forma de ocupação ocorreu nas demais zonas de comércio e serviços da cidade, que se dispuseram linearmente, ao longo das principais vias das zonas residenciais.

⁴⁰ A Praça Frei Caneca atualmente denomina-se Praça dos Expedicionários e localiza-se na Avenida Rio Branco. A Praça dos Sertões localiza-se na Zona 04. E a Praça Gomes Carneiro manteve o seu nome original e localiza-se na Avenida Pedro Taques.

Figuras 114 e 115. Uso comercial na Avenida Cerro Azul, na Zona 2. Na primeira figura apresenta-se um trecho do plano inicial com destaque, em vermelho, do local onde se concentrariam o comércio e os serviços. Fonte: Acervo Museu da Bacia do Paraná. Informações adicionadas pela autora. Na segunda imagem está o zoneamento proposto para a mesma área pela Lei nº 34/59. A ZC5, em lilás, dispõe-se linearmente ao longo da avenida. Fonte: trecho do mapa elaborado por Beloto (2004), a partir da Lei 34/59.

Figuras 116 e 117. Uso comercial na Avenida Riachuelo e Avenida Paissandu, na Zona 3. Na primeira figura apresenta-se um trecho do plano inicial com destaque, em vermelho, do local onde se concentrariam o comércio e os serviços no cruzamento das avenidas. Fonte: Acervo Museu da Bacia do Paraná. Informações adicionadas pela autora. Na segunda imagem está o zoneamento proposto para a mesma área pela Lei nº 34/59. A ZC5, em lilás, dispõe-se linearmente ao longo das avenidas Riachuelo e Paissandu. Fonte: trecho do mapa elaborado por Beloto (2004), a partir da Lei 34/59.

Os zoneamentos de 2 até 8 marcam as principais avenidas do plano inicial e já se constituem em vetores de crescimento da cidade. A expansão mais significativa da cidade deu-se no início dos anos 1960, primeiramente para o lado norte, na porção nordeste do plano, formando o Jardim Alvorada.

As avenidas Paraná, São Paulo e Pedro Taques constituíram-se como vias de ligação para a expansão que se deu ao norte, primeiramente com a implantação (ou anexação) do Jardim Alvorada e, mais tarde, com a implantação do câmpus da Universidade na década de 1970.

Ao sul do plano inicial, o eixo comercial, ou a ZR5, dispõe-se apenas na Avenida Cerro Azul.

Nas zonas comerciais, os prédios comerciais deveriam alinhar-se à via sem afastamento frontal. Na ZCP, Zona Comercial Principal, localizada ao longo do chamado eixo monumental e da Avenida Brasil (então via de ligação principal da cidade e paralela à via férrea), a ocupação poderia dar-se com 100% de área construída no terreno. A tendência à verticalização já se fazia sentir quando se estabeleceu que na ZCP não poderia haver habitações no pavimento térreo. Nas ZCs as habitações somente seriam permitidas se fossem construídas à distância de 10 metros da testada do terreno e com um prédio comercial alinhado ao passeio. Não se permitiam, portanto, recuos frontais. Essa determinação forçava a configuração concentrada e linear dos eixos de comércio, adensando as vias.

No que se refere à verticalização, permitia-se que os prédios tivessem até três vezes a altura da largura da via. Como as vias tinham 25 metros na ZCP (composta pelas avenidas Ipiranga, atual Avenida Getúlio Vargas, e Brasil), os edifícios poderiam atingir a altura máxima de 75m.

Assim, as zonas comerciais, além de se localizarem exclusivamente nas avenidas principais da cidade, poderiam atingir a altura que conviesse aos proprietários, já que o limite de altura fixado em 75m lhe proporcionava tal liberdade (se fossem considerados três metros para cada andar, as edificações poderiam atingir, aproximadamente, até 25 andares). Essa determinação criou a tendência à verticalização e a valorização dos eixos principais da cidade.

Segundo os estudos de Mendes (1999), até o ano de 1968 havia 10 edifícios em Maringá, todos localizados na Zona 1. O autor considera edifícios as construções com 4 ou mais pavimentos, já que o Código de 1959 exigia elevador a partir de 11m de altura. Após 1968, quando se aprovou o primeiro plano diretor, construíram-se mais 4 edifícios (Mendes, 1999). Consideramos que o Código de 1959 teve uma grande

influência na composição da paisagem urbana de Maringá, principalmente por ter liberado a verticalização, tendência já marcada em outras leis, como a de nº 85/53⁴¹. Segundo o memorialista Ademir Schiavone (2000, p. 88), “O primeiro foi o Três Marias, edifício comercial na Avenida Getúlio Vargas. Um sucesso desde o lançamento, tanto em vendas como em criar um clima de cidade grande”. As fotos da área central de 1972, já com a Catedral construída, ilustram a construção dos edifícios a partir da década de 1960, regulamentados pelo Código.

Assim, a Lei nº 34/59 determinou diversos aspectos da conformação da cidade. Beloto (2004) aponta que a lei tinha caráter genérico, podendo ser aplicada em várias cidades brasileiras, apesar de especificar as zonas de uso. Os novos loteamentos deveriam ser aprovados pela Prefeitura e, para áreas superiores a 30.000m², haveria a doação de 10% da área líquida para a municipalidade. A autora destaca a falta de clareza quanto à finalidade dessa percentagem. No entanto, o parágrafo terceiro do artigo 119 determina que, se julgar-se necessário, poderá ser realizada nessa área a construção de um grupo escolar. Os lotes deveriam ter 450m² e as ruas poderiam variar entre 12, 16, 20 e 25m, dependendo da sua função, estabelecendo-se uma hierarquização viária. Em vista disso, Beloto (2004, p. 82) avalia que,

Não obstante, não se pode negar que estes parâmetros de parcelamento do solo exprimem um grande avanço e um certo interesse por parte da administração pública em prosseguir com a qualidade morfológica legada pela Cia. Mesmo que alguns atributos tenham sido minorados em relação à morfologia do projeto inicial da cidade, como, por exemplo, a dimensão dos lotes, mesmo assim é plausível tal iniciativa, tendo em vista não existir nenhuma norma ou lei numa instância superior que delimitasse parâmetros mínimos de parcelamento ou simplesmente delegasse este assunto à alçada do município, fato este que só viria a ocorrer em 1979, com a Lei Lehman (Lei Federal nº 6766/79).

Todavia, antes da Lei nº 6766/79, referida por Beloto (2004), a Lei nº 133/51, formulada por Francisco Prestes Maia para Londrina, já estabelecia percentagens para espaços livres em loteamentos com área superior a 30.000m². Os artigos 33 e 34 determinavam que os arruamentos deveriam ocupar no mínimo 20% do total da área. Para os espaços livres, se a gleba a ser loteada estivesse na área urbana, deveria

⁴¹ Como já nos referimos, a Lei nº 85/53, de 09.09.53, entre outras questões, concede um ano de isenção de impostos para as edificações com três pavimentos ou mais, além de três anos pagando 50% do imposto.

haver 6% da área total do terreno para praças, jardins e parques. Se o arruamento estivesse na zona suburbana, a área reservada aos espaços livres seria de 10%; na área rural adjacente seria de 12%, e na zona rural não adjacente a percentagem para áreas livres seria de 14%. Além disso, na área urbana ou suburbana, o proprietário arruador obrigava-se a ceder ao município mais 1,5% para instalação de edifício público de interesse local, associação de bairro, de assistência social ou beneficente.

Não é o foco desta pesquisa estabelecer a análise da legislação londrinense. Mas, a partir do depoimento do Sr. Carlos Alcântara Rosa, as aproximações da legislação de Maringá com as de Londrina devem ser consideradas pelo flagrante parentesco. O “grande avanço” salientado por Beloto (2004) pode ter sido orientado pela lei da cidade vizinha. Porém devemos considerar a atenção da segunda administração pública em relação à construção e ao crescimento da cidade, seja pelas obras e pelo incentivo dado a elas, seja pela legislação para a regulamentação e crescimento urbanos.

Outra evidência de que a lei pode ter sido copiada de outra cidade é a constatação de Boeira (2005) da menção a morros e colinas no Código de 1959, quando Maringá é uma cidade sem esses tipos de configuração morfológica em seu relevo.

4.2. O Código Tributário

Em 1958, foi aprovado um novo Código Tributário pela Lei nº 118, de 6 de dezembro de 1958. A redação da lei não menciona mais as “empresas colonizadoras”, como a lei de 1954. Porém mantém certas reduções de imposto territorial urbano que obviamente favorecem a Companhia. O artigo 88 expõe que

Aos proprietários de terrenos de área não inferior a trinta mil (30.000) metros quadrados, e que tenham promovido nos mesmos a execução de melhoramentos especiais, sem ônus para os cofres públicos, poderão ser concedidas as seguintes reduções pertencentes aos impostos devidos: I. Pavimentação asfáltica (50%), II. Pavimentação a paralelepípedos (30%), III. Galerias pluviais (10%), IV. Guias e sarjetas (10%), V. Água encanada (25%), VI. Esgoto Sanitário (25%).

Entretanto, estipula-se o prazo de 5 anos para a concessão desses benefícios, a partir da vigência do Código Tributário, além da proporcionalidade de acordo com os trechos ou partes melhorados. Outros critérios podem caracterizar certos limites em relação à dedução dos impostos, indicando a retirada progressiva dos privilégios usufruídos pela Companhia. As porcentagens dos abatimentos não ultrapassariam a isenção total dos

impostos. Considerando que a Companhia executava basicamente as guias e as sarjetas, a redução de imposto seria de 10%. Além disso, seria necessário aprovar na Prefeitura os planos das obras ou dos serviços a serem executados, apontando a tentativa de controle das ações sobre o urbano por parte da municipalidade, que, inclusive, poderia fazer outras exigências.

Porém o artigo 91 evidencia que os privilégios continuam sendo concedidos à Companhia, pois define que “as reduções do Imposto Territorial (...) beneficiam exclusivamente ao proprietário arruador e não alcançam aos compromissários compradores ou terceiros adquirentes...”. Salvo os proprietários de áreas maiores que 30.000m² que realizassem melhoramentos especiais, os demais proprietários deveriam pagar os impostos conforme “o critério geral da lei”. Ora, a Companhia caracterizava-se como o principal “proprietário arruador” da época e, possivelmente, era uma das poucas que possuía áreas urbanizadas com mais de 30.000m². Dentro do plano inicial certamente era a única proprietária.

Até o final de 1960, quando Américo Diaz Ferraz terminou o seu mandato, os bairros aprovados, segundo a listagem da Prefeitura de Maringá (2002), totalizaram 275,5ha, o que correspondia a 14,81% da área urbanizada.

Na opinião de Boeira (2005), os novos bairros alteraram a morfologia inaugurada pela Companhia.

Convém ressaltar que essa mudança morfológica citada não era gratuita. Na medida em que os potenciais compradores iriam optar entre, de um lado, os lotes da Companhia – grandes, próximos do centro da cidade que se formava e se equiparava com seus edifícios administrativos, bancários, comerciais mais expressivos, já com alguma infraestrutura e, com certeza com preços proporcionais ao que oferecia – e por outro lado, lotes situados em áreas distantes de todas aquelas comodidades, mas, com a única virtude, se não desejada pelo menos necessária, de que deveriam caber no orçamento do comprador; não cabia dúvida ao loteador que seu produto deveria, sobretudo ser barato e, portanto, não precisava ser igual ao da Companhia. As condições para especular estavam colocadas (Boeira, 2005, p. 252).

A assertiva de Boeira (2005) indica que havia especulação dos lotes rurais ao redor do plano inicial. Os benefícios do Código Tributário, possivelmente, atingiriam também esses “proprietários arruadores”.

Especificamente, na gestão de Américo Dias Ferraz foram aprovados três novos bairros, um em 1959 e dois em 1960, correspondendo a 105,92ha ou 5,69% da área urbanizada até 1960 (ver tabela 6 e figura 118). Todos os três loteamentos tinham acima de 30.000m² e, portanto, contariam com as reduções da lei se executassem os “melhoramentos especiais”, como menciona o artigo 88.

Observamos a anexação de loteamentos à malha urbana a noroeste e o maior loteamento isolado ao sudoeste.

Loteamento	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Jardim Nilza	21/03/59	—	11	114	835.650,20
Jardim Ipiranga	17/02/70	744/60	12	247	125.900,00
Jardim Mandacaru	04/11/60	1199/60	10	127	97.715,00
TOTAL					1.059.265,20

Tabela 6. Loteamentos aprovados na gestão de Américo Dias Ferraz. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

Havia ainda a taxa de conservação da pavimentação, sendo o asfalto cobrado por metro quadrado no valor de Cr\$1,00, os paralelepípedos ou equivalentes a Cr\$0,80 e as guias e as sarjetas por Cr\$0,50 o metro linear de frente do prédio ou terreno. A taxa de iluminação pública seria cobrada nos logradouros onde houvesse o serviço. Nas vias ou logradouros iluminados por luz fluorescente cobrava-se Cr\$5,00 o metro de frente do imóvel. Onde a iluminação se desse por outro processo o valor por metro era de Cr\$3,00.

Na gestão de Américo Dias Ferraz, a área pavimentada por paralelepípedos, como mencionamos, era a central. A iluminação pública ainda não era comum nesse período e funcionava precariamente no centro principal, como já foi dito.

O novo Código Tributário criou o Conselho Municipal de Contribuintes (CMC), composto por representantes do comércio, da indústria, de proprietários de imóveis urbanos, da Câmara Municipal e do executivo municipal, sendo um membro de cada setor ou instituição.

Manteve-se a isenção de tributação para terrenos situados em quadras nas quais não se vendera pelo menos uma data. Porém nas quadras arruadas haveria uma tributação fixa no valor de Cr\$100,00 por quadra. Para mensurar o valor da época em que foi lançado, destacamos que foi o mesmo valor estabelecido no artigo 73. Nesse artigo, os prédios cujos ocupantes fossem os proprietários do imóvel e que recebessem o salário mínimo local ou inferior pagariam anualmente Cr\$100,00.

A equiparação entre essas duas taxas revela-nos que persistiam os privilégios aos proprietários das quadras sem lotes vendidos, mas que fossem arruadas. Para os donos dessas terras, a quantia paga seria irrisória, considerando que seria o mesmo valor pago por chefes de família que recebessem um salário mínimo ou menos.

Embora o artigo 88 indique uma diminuição da porcentagem dos benefícios à Companhia, já que ela não promovia grandes benfeitorias, além da colocação das sarjetas e guias, as quadras da Zona 5, como indica a planta 6, estavam arruadas, mas não loteadas. Portanto, essas quadras provavelmente não tinham datas vendidas e, assim, a Companhia pagaria um valor que certamente não seria significativo para os cofres públicos.

CAPÍTULO 3. A terceira gestão. João Paulino Vieira Filho (15.12.1960 a 14.12.1964)

1. Introdução

O prefeito João Paulino Vieira Filho diferencia-se dos prefeitos anteriores principalmente em relação à sua formação de promotor público e à sua proximidade com o governador do estado, Moysés Lupion⁴². Além de ter sido reeleito na campanha de 1976, exercendo um novo mandato entre 1977 e 1982, construiu-se, na memória local, que foi somente a partir de sua administração que se estabeleceu uma organização pública e a cidade passou a edificar-se de fato (Dias, 2008).

João Paulino instalou-se em Maringá como promotor público por solicitação do próprio governador, conforme esclarece Dias (2008, p. 63):

A pedido do governador, veio instalar o ginásio em Mandaguari, onde também exerceu a condição de promotor interino. Nessa nova cidade, dedicou-se a apoiar os esportes, vocação a que nunca renunciou. O vínculo foi tão forte que o estádio daquela localidade recebeu seu nome. Quando Maringá foi elevada à condição de comarca, fez a opção pela transferência. Como já tinha propriedades rurais em Paranacity, considerou que ficaria mais próximo de seus negócios, além, é claro, de estar ciente de que o planejamento de Maringá, realizado pela Cia. Melhoramentos, era mais ambicioso.

Segundo o autor, na candidatura de João Paulino foram exaltados os seus interesses relativos à construção de equipamentos e de serviços para a cidade, sendo que a sua plataforma eleitoral retratava a cidade “pujante, mas desprovida de infraestrutura” (Dias, 2008, p. 64). Citando o memorialista Túlio Vargas, Dias justifica a sua assertiva ao destacar que João Paulino encampava o lema de “traduzir a cidade para o moderno, tirá-la do barro e da poeira, criar uma infraestrutura capaz de prepará-la para a expansão demográfica e humanizar-lhe o crescimento econômico e social” (Vargas, 2003, p. 21 *apud* Dias, 2008, p. 64).

Na área urbana, Maringá recebeu 52.508 habitantes entre as décadas de 1960 e de 1970, passando para 100.100 habitantes. Em 1960 a cidade tinha 47.592 habitantes, segundo os dados populacionais do IBGE e a população total era de 104.131 pessoas.

⁴² Moisés Wille Lupion de Troia foi governador do Paraná no período de 1947 a 1951 e de 1956 a 1961.

A expansão demográfica era evidente e, conseqüentemente, a área urbana modificava-se, exigindo o incremento e a construção da sua infraestrutura. Novas necessidades surgiam e as regulamentações e os direcionamentos do crescimento territorial tornavam-se cada vez mais urgentes. João Paulino Vieira Filho tinha pela frente a importante tarefa de comandar uma cidade que crescia sistematicamente para além do plano inicial de Jorge de Macedo Vieira.

Ademar Schiavone (2000), em suas memórias, traça um perfil positivo sobre a escolha do novo prefeito, enfocando algumas das principais realizações no espaço urbano nas duas gestões. Segundo o autor (2000, p. 23),

A cidade mudou completamente. Virou cidade de fato. Tinha quem mandava nela. João Paulino, sempre agindo como promotor, cuidava de tudo pessoalmente. Montou uma grande equipe de assessores. Criou condições de asfaltar a cidade, embelezar as suas praças e avenidas (...) Impediu, à força, a criação de favelas. Mudou e arrumou decentemente o Cemitério Municipal (...). João Paulino criou a Codemar e iniciou, com ela, o tratamento de água na cidade (...).

Para Dias (2008), na memória política maringaense, as eleições de 1960 foram um divisor de águas. O autor destaca que comentários de outros memorialistas, além de Ademar Schiavone (2000), ajudaram na construção da memória com as suas interpretações. Autores como Ivens Lagoano Pacheco (1969), Túlio Vargas (2003), e mesmo artigos em edições do *O Jornal de Maringá*, consideraram que foi a partir de João Paulino que a cidade começou a se estruturar, sendo quase sempre citado como o maior prefeito de Maringá. A revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, na edição especial do jubileu de prata de Maringá, publicou o histórico da cidade no qual João Paulino representa uma administração contrastante em relação aos prefeitos que o antecederam, afirmando que foi necessária a reformulação de tudo o que se havia feito até então. Porém Dias faz uma importante ponderação, destacando que nas gestões anteriores, segundo os relatórios de gestões, “houve um leque nada desprezível de realizações” (Dias, 2008, p. 57).

De fato, como analisamos, nas administrações de Inocente Villanova Júnior e de Américo Dias Ferraz houve diversas ações no que se refere à construção urbana, bem como para a sua regulamentação. Na estruturação do corpo técnico, na medida do possível, os engenheiros vincularam-se aos prefeitos, exercendo funções indispensáveis para a ordenação e para o incremento da cidade, apesar da inconsistente estrutura administrativa. Considerando o contexto inicial de inexistência quase completa de infraestrutura mínima e pesando as dificuldades para o

estabelecimento da distinção entre o público e o privado nos primeiros anos de emancipação do município, João Paulino assumiu a Prefeitura em um momento em que a cidade já possuía as definições básicas e fundamentais em seu espaço urbano e a estrutura administrativa, ainda que incipiente, já estava em formação.

Entendemos que, diante do contexto histórico de formação do município, as ações dos ex-prefeitos são consideráveis e abriram possibilidades para continuidade da administração de uma forma mais vigorosa. O governo que se iniciou em 1960 estabeleceu-se em uma conjuntura administrativa diversa, fruto da construção feita naquele passado recente. Portanto, não podemos deixar de considerar que o novo alcaide herdou as conquistas das gestões anteriores, nas quais, como verificamos, por vezes os confrontos foram necessários. Contudo, como ressalta Dias (2008, p.60), “...não há dúvida de que a gestão de João Paulino impactou Maringá e que ele exerceu uma liderança política de grande intensidade e longevidade”.

A terceira administração realizou ações importantes, como a formulação mais efetiva da estrutura administrativa, com três reestruturações. A infraestrutura básica assumiu uma das prioridades da gestão. Estabeleceu-se o convênio com a Copel – Companhia Paranaense de Energia – para a implantação da energia elétrica e criou-se a Codemar – Companhia de Desenvolvimento de Maringá – para a execução da rede de abastecimento de água e, a partir da década de 1970, de esgoto. O asfaltamento chegou aos bairros e ao aeroporto. Aconteceram reformulações significativas no sistema viário, como a ampliação da avenida que delimita o plano ao norte, a Avenida Colombo, e o início da construção do Viaduto do Café, que passava perpendicularmente e por baixo da linha férrea, na direção leste-oeste do plano, em um dos eixos principais da cidade, a Avenida São Paulo. Além disso, houve a conclusão da estação rodoviária e a instalação da biblioteca pública criada na gestão anterior.

Nas leis aprovadas, percebemos a preocupação com a implantação de loteamentos fora do perímetro urbano e a diminuição do tamanho dos lotes. A habitação popular começou a fazer parte das ações públicas, com a lei que aprovou a construção de 50 casas na Vila Morangueira. O Código Tributário foi modificado, eliminando-se o parágrafo que isentava de taxas lotes em quadras não vendidas. O corpo técnico oficializou-se e os engenheiros aparecem nas leis como titulares da Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura. Na terceira gestão, os titulares da pasta, em diferentes momentos entre 1960 e 1964, foram os engenheiros Yzumy Nishikava, Antonio Almir dos Santos e Ivo Geronazzo. Segundo a revista *Maringá Ilustrada* (1972, p. 36), o primeiro titular da secretaria foi o engenheiro Luty Vicente Kasprowicz. O Sr.

Kasprowicz (1995) declarou que assumiu o cargo na gestão de João Paulino somente por seis meses, voltando a exercer a função por mais tempo a partir da gestão de Adriano José Valente (1969-1972).

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

A Prefeitura de Maringá modificou sua estrutura administrativa ampliando e especializando o seu quadro técnico, destacadamente na área relacionada a obras públicas. As reestruturações administrativas davam outras especificações às funções exercidas pelas secretarias, que substituíram os departamentos.

Na terceira gestão houve três leis modificando a estrutura administrativa. A primeira delas foi a primeira lei aprovada no comando de João Paulino, no dia em que se iniciou o seu mandato. A Lei nº 150/60, que reformulou o organograma da Prefeitura, data de 15 de dezembro de 1960. Alterou a Lei nº 60/57, que reestruturou o quadro de funcionários da Prefeitura Municipal de Maringá.

A Lei nº 150/60 suprimiu o Departamento de Obras e Urbanismo e criou em seu lugar a Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura, que passou a englobar o Departamento de Patrimônio da lei de 1957, com a sua seção de Serviços de Conservação e Manutenção de Prédios e Logradouros Públicos. Do antigo Departamento de Obras e Urbanismo, mantiveram-se os serviços urbanos e os serviços rurais (Ver organograma 03).

Além disso, a lei de 1960 transformou em Secretarias o Departamento de Fazenda e o Departamento de Educação Pública e Assistência Social, complementando esta última. Todavia, as secretarias mantiveram as mesmas denominações dos departamentos.

Onze meses depois, no dia 22 de novembro de 1961, foi aprovada uma nova lei que reestruturou a composição administrativa da Prefeitura. A Lei nº 197/61 apresentou outra constituição de órgãos e unidades menores, embora mantivesse as secretarias anteriores.

A Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura deixou de ter as 7 seções, passando para 5. Inseriu-se o Setor de Obras e Urbanismo e eliminaram-se os de Serviços Urbanos e Serviços Rurais (ver organograma 04).

Organograma 04

Antes de abordarmos a terceira reestruturação administrativa da gestão de João Paulino, vale a pena mencionar a Lei nº 198/61, de 22 de novembro de 1961, e a Lei nº 275/63, de 23 de outubro de 1963, que dispõem sobre a criação do quadro pessoal da Prefeitura. A primeira foi aprovada no mesmo dia da lei da nova composição administrativa. Nessa lei, criaram-se três tipos de cargos: os de provimento em comissão, os de provimento efetivo e os de carreira. O profissional da engenharia consta nos cargos isolados de provimento em comissão, sendo um engenheiro chefe do Serviço de Obras e Urbanismo e outro engenheiro chefe de Serviços Industriais. A lei ainda previu que o poder executivo indicasse um dos engenheiros para assumir o Serviço Rodoviário Municipal, a partir de proposta da Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura.

A segunda lei, a nº 275/63, dispõe sobre o quadro único do pessoal fixo da Prefeitura Municipal de Maringá. Nessa lei, observamos que os engenheiros compõem os cargos isolados de provimento em comissão, que se destinam, nos termos da lei, “ao preenchimento de determinadas funções na administração municipal, de imediata confiança do Prefeito e são de livre nomeação e exoneração” (Lei nº 275/63, artigo 2º, parágrafo primeiro). Além de outros profissionais de formação específica, são designados quatro engenheiros para esses cargos. Os demais cargos são os isolados de provimento efetivo e os de carreira e as funções gratificadas. Nesses cargos não há a indicação de engenheiros preenchendo-os, embora exista a indicação da especialização profissional como desenhistas, topógrafos e fiscais de obras. No entanto, no parágrafo único do artigo 5º, que trata “dos cargos isolados de provimento efetivo”, um dos engenheiros deveria ser indicado pelo secretário para responder pelo Serviço Rodoviário Municipal, subordinado à Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura.

Nas leis que tratam do quadro de pessoal de 1961 e de 1963, observamos o aumento do número de profissionais da engenharia de uma lei para outra.

A terceira reestruturação ocorreu pela Lei nº 314/64, de 2 de setembro de 1964, ou seja, três meses antes do fim da gestão de João Paulino. Criaram-se novas seções e subseções nas estruturas das secretarias. Porém a modificação mais significativa deu-se na Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura, que ficou mais complexa por passar a ter mais setores pertencentes às seções principais, que, no entanto, diminuíram de 5 da lei anterior para 4 na nova lei. O Serviço de Obras e Urbanismo subdividiu-se em dois setores, o de Obras e o de Urbanismo, sendo criado neste a Divisão de Parques e Jardins (Ver organograma 05). Formou-se, na secretaria, o Departamento de Pavimentação e Obras Complementares, com três subdivisões.

Organograma 05

O Departamento de Pavimentação e Obras Complementares foi responsável pela pavimentação financiada pelos moradores. Segundo o depoimento do engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009), uma das seções, denominada “serviços de relações públicas e cobranças”, era a responsável por apresentar o orçamento aos moradores para a pavimentação, organizando o esquema de propostas e cobranças para reunir verbas suficientes para que se procedessem aos serviços de asfaltamento, de galerias de águas pluviais, de sarjetas e de meios-fios, como nos referimos anteriormente.

Outra lei, a nº 344/65, de 9 de março de 1965, na gestão de Luiz Moreira de Carvalho, criaria o Departamento de Pavimentação e Obras Complementares, embora já existisse na Lei nº 314/64.

A administração geral da Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura reunia diversos setores, como parque motorizado, serviço de assistência agropecuária, serviço de limpeza pública, serviço rodoviário municipal e administração do cemitério municipal, mostrando a diversidade das suas responsabilidades.

Quanto à organização interna, o engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009) explica que

O setor era ali dentro mesmo. Tinha um que cuidava do setor de aprovação de projetos, tinha outro que era para execução de obras, da área de pavimentação e tudo. Não era bem caracterizado como setor, dividido oficialmente. Lá dentro que a gente se organizava. Você vai cuidar disso, você cuida daquilo (...) A Prefeitura era pequeninha, era onde é a biblioteca hoje. Era de madeira.

A partir do depoimento do engenheiro, supomos que, apesar da preocupação com a estruturação administrativa, ainda não havia condições de implantar as repartições previstas em lei de forma rigorosa. O espaço físico continuava sendo insuficiente para acomodar os quadros técnicos, cuja necessidade de ampliação era progressiva com o incremento do organograma da Prefeitura. As estruturas indicam que se procurava uma organização mais efetiva dos setores.

A determinação em lei do Departamento de Pavimentação e Obras Complementares no final da gestão, embora os serviços fossem realizados antes de sua criação, revela que os técnicos se organizavam conforme a demanda e nem sempre era possível seguir o organograma determinado em lei, já que, como vimos, às vezes não contemplava as necessidades que se apresentavam. O local onde funcionava a Prefeitura provavelmente não tivesse suficiente espaço físico para abrigar as três

secretarias e a administração municipal com todos os seus setores, mesmo após algumas ampliações.

Não obstante, o prefeito entrevia a necessidade de cercar-se de técnicos especializados e formar uma equipe capaz de construir as obras estruturais que eram exigidas. O memorialista Túlio Vargas (2003, p. 22) manifesta sua visão da situação da Prefeitura quando João Paulino assumiu, fortemente marcada por um discurso laudatório que deixa clara a sua posição política, porém distingue a importância da assessoria técnica do prefeito:

Encontrou a Prefeitura em situação de penúria. Os cofres vazios, a contabilidade em desordem, o funcionalismo em atraso e os serviços essenciais em decadência.

Foi necessário começar do zero⁴³. Um secretariado de cara nova, composto por técnicos abalizados, assessorou-o no planejamento e na execução desse trabalho estafante de reconstrução. Eram, entre outros, ao longo do mandato, Agenor Brégola, Victor Bells, Antenor Sanches, Luty Vicente Kasprowicz, Célio Serpa Ferraz, Waldemar Alegretti, Jitsuji Fugiwara e Ivo Assmann.

A assessoria de João Paulino compôs-se de profissionais com formação em diversas áreas específicas; muitos tinham vínculo com a iniciativa privada, comandando empresas, escritórios e empreiteiras. Pacheco (1969, p. 66 *apud* Dias, 2008, p. 69) confirma que o prefeito “...formou um grupo econômico (...). Com esse grupo, onde havia homens capazes, poucas barreiras surgiram à sua frente”. Para as obras da cidade, João Paulino não dispensou profissionais da engenharia formados em grandes centros e que chegavam à cidade em busca de oportunidades de trabalho ou, nas palavras do engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009), “para se aventurar”.

A figura do engenheiro civil assumia importância no comando das ações e fiscalizações urbanas. Responsável pelos rumos do desenvolvimento urbano, o engenheiro orquestrará a conformação espacial da cidade, tanto no que se refere aos usos quanto à ocupação. Ainda não se observa a existência do profissional da arquitetura nos textos das leis, porém verificamos que a dupla formação, de

⁴³ Anotamos que em 1960 o município abrigava 104.131 habitantes, sendo 47.592 na área urbana. Portanto, não poderia ter iniciado do zero, conforme afirma o autor.

engenheiro e arquiteto, era comum nos primeiros técnicos que assessoraram os prefeitos anteriores⁴⁴.

2.1. A Associação dos Engenheiros de Maringá

Em duas comissões existentes nas leis aprovadas na gestão de João Paulino há a solicitação de composição de membros representantes da Associação dos Engenheiros de Maringá. As duas comissões foram a do Museu Municipal e a comissão permanente para elaborar o programa oficial dos festejos de aniversário da cidade de Maringá (Lei nº 213/62).

A associação foi organizada em setembro de 1959, apesar do pequeno número de profissionais na época. Foi presidida por profissionais que atuaram no poder público e definiram os rumos do crescimento urbano, como os engenheiros Romeu Egorof, Antonio Eriberto Schwabe, Luty Vicente Kasprowicz e o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, entre outros (AEAM, 2009).

France Luz (1997, p. 172) destaca:

O rápido crescimento da cidade tornava imprescindível a participação dos engenheiros na vida da comunidade. Contudo, a princípio o número desses profissionais não foi elevado. O grupo mais representativo pertencia ao quadro de funcionários da própria Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná. Os departamentos de estrada de rodagem e de construção civil no Estado também mantinham engenheiros residentes em Maringá, para atendimento da região. Aos poucos, os engenheiros civis foram descobrindo em Maringá um campo de atuação dos mais profícuos: de apenas 5 que eram em 1953 aumentaram para 17 em 1960.

⁴⁴ Segundo depoimentos, os profissionais que tinham a formação de engenheiro-arquiteto eram Luty Vicente Kasprowicz, Lauro de Aquino e Carlos Alcântara Rosa.

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura (o abastecimento de energia elétrica, o abastecimento de água, a pavimentação, o Viaduto do Café)

O abastecimento de energia elétrica

A Copel – Companhia Paranaense de Energia Elétrica – foi criada pelo governo do estado em 1954, por iniciativa do governador Bento Munhoz da Rocha Neto. Segundo Rogério Recco (2007), Maringá, em 1956, foi a primeira cidade a ser abastecida pela Copel. Diz o autor (2007, p. 73):

Nessa época, com 15 mil habitantes e 1.700 ligações, Maringá dispunha de uma usina com quatro motores a diesel de 360kVA [kilovolt ampere] cada, instalados pelo DAEE [Departamento de Águas e Energia Elétrica] em 1952. Além de insuficientes, pois a cidade vivia um período de rápido crescimento, dois motores estavam com os mancais fundidos, o que impunha um racionamento de eletricidade. A usina funcionava das 7 às 11h30 e das 18 às 22 horas. Em 1957, a Copel adquiriu um motor de 525kVA e, nos anos seguintes, outras unidades, até que a usina tivesse uma potência de 5.000kW.

Recco (2007) relata que a usina ficava em Apucarana e eram comuns as panes no sistema elétrico. Os postes eram de madeira, muitos instalados pelas empresas particulares que tinham seu próprio gerador de energia⁴⁵. A cidade crescia rapidamente e a demanda por energia aumentava na mesma proporção. A solução encontrada entre o final dos anos 1950 e início dos anos 1960, quando o engenheiro Domingos Prata Barbosa chegou a Apucarana para administrar a regional da Copel, foi a utilização da energia produzida pela usina Salto Grande, no Rio Paranapanema, localizada no estado de São Paulo. Em seguida, o diretor presidente da Copel, Pedro Viriato Parigot de Souza⁴⁶, enviou para Maringá o engenheiro civil Antonio Eriberto Schwabe, que comandou a companhia em Maringá e região entre agosto de 1960 e janeiro de 1964 (Recco, 2007).

Logo ao chegar, Schwabe encontrou a situação desanimadora. Apenas três motores estacionários a diesel, de funcionamento

⁴⁵ Entre as empresas, Recco (2007) menciona a Indústria de Bebidas Internacional, posteriormente denominada Ouro Verde, e o Frigorífico Central.

⁴⁶ Pedro Viriato Parigot de Souza foi diretor presidente da Copel de 10.02.61 a 03.07.70. Fonte: COPEL. 50 anos. Disponível em <<http://www.copel.com/50anos>>. Acesso em: 15 out. 2009. Parigot de Souza também foi governador do estado do Paraná de 1971 a 1973.

precário, estavam em condições de servir ao município. E, como estavam longe de conseguir atender a demanda, a cidade continuava sofrendo com a falta e o racionamento de energia.

Com o relatório em mãos, Parigot prometeu ajudar, avisando que dois motores grandes, de segunda mão, tinham sido adquiridos de algumas unidades das Indústrias Matarazzo no Paraná. Após isso, contaram-se seis meses de afiltiva demora para Schwabe até que os mesmos fossem, enfim, trazidos e colocados em operação (Recco, 2007, p. 90).

Segundo Recco (2007), Parigot de Souza esteve algumas vezes em Maringá e reuniu-se com os prefeitos. Em 1961, Parigot foi recepcionado por João Paulino Vieira Filho e deu a esperada notícia de que Maringá seria abastecida pela usina de Salto Grande. “Para isso, a empresa já havia iniciado a construção da rede de alta tensão até Maringá. Nesse sentido, propriedades rurais estavam sendo contatadas para a passagem da linha de transmissão, através de um complicado processo que enfrentava a resistência dos sitiantes...” (Recco, 2007, p. 95).

Responsável pelo comando da instalação elétrica na cidade, o engenheiro Antonio Eriberto Schwabe⁴⁷ (1995) lembra que o trabalho terminou somente em 1963 ou 1964. A primeira área atendida foi a Zona 1, pois sempre os serviços começavam pelo centro, por ter maior movimento comercial. Depois, a energia estendia-se para os bairros. Naquele momento era necessário fazer a rede de distribuição, pois já havia energia suficiente para atender à demanda (Schwabe, 1995).

A energia elétrica, sendo da esfera estadual, não era determinada pelas gestões. Todavia, caberia à municipalidade definir as extensões prioritárias. Em 1961, a primeira extensão foi em direção ao aeroporto, que era um dos equipamentos mais importantes da época, como já comentamos. Em direção a ele, estava a Vila Operária, que certamente se beneficiou da extensão. A segunda ampliação, ainda em 1961, foi rumo à Zona 2, bairro de moradia das elites locais. O terceiro prolongamento, em 1963, foi em direção à Avenida 19 de Dezembro, para o Maringá Velho, rumo à Zona 5, uma das últimas áreas vendidas pela Companhia.

Nossa afirmação baseia-se nas três leis aprovadas que autorizavam o poder executivo a entrar em entendimento com a Copel para que se procedesse à extensão da linha de energia elétrica. As extensões eram para o Aeroporto Gastão Vidigal (Lei nº

⁴⁷ Depoimento em 10 de outubro de 1995 a João Laércio Lopes Leal, para o Projeto Memória da Gerência de Patrimônio Histórico da PMM.

176/61, de 15 de setembro de 1961), para a Vila denominada Bosque, ou Zona 2 (Lei nº 195/61, de 4 de dezembro de 1961) e para a Avenida 19 de Dezembro (Lei nº 270/63, de 30 de outubro de 1963).

Observamos que as extensões deram-se, por ordem, para leste (da Praça Senador Souza Naves para o aeroporto), para sul (em direção à Zona 2, e para que a Vila Bosque tivesse iluminação), e para oeste (com a colocação de postes e braços para instalação de lâmpadas em toda a Avenida 19 de dezembro). Os prolongamentos contemplavam, assim, boa parte do plano inicial.

Em artigo, com foto de um caminhão da Prefeitura e de um funcionário ajustando um poste de iluminação, *O Jornal de Maringá*, de 12 de janeiro de 1961, publicou a seguinte manchete seguida da notícia:

Prefeito não pára: Na foto, um dos flagrantes de Maringá, isto é, trabalho diário e incessante. A Avenida Getúlio Vargas está tendo sua iluminação completamente reaparelhada, com troca de todas as lâmpadas fluorescentes que apresentavam defeitos. A par da sua limpeza, a segunda artéria em importância de nossa cidade, está recebendo como a muito merecia e esperava todo cuidado do prefeito que aguardávamos ansiosos.

Na notícia, percebemos que a Avenida Getúlio Vargas recebeu a iluminação antes de 1961. Além disso, a avenida tinha a importância que Jorge de Macedo Viera lhe atribuíra como eixo principal, visto que era a segunda em importância para Maringá na época. A primeira era a Avenida Brasil, que, além de ser o principal eixo comercial, era a artéria de acesso à cidade. Outra característica do clichê é o entusiasmo com as ações do prefeito, fato que encontramos reiteradas vezes em notícias sobre ações na área urbana.

Destacamos a atuação do engenheiro civil Antonio Eriberto Schwabe, nascido em Rancho Queimado, Santa Catarina, formado pela UFPR – Universidade Federal do Paraná – no ano de 1956. Foi aluno de Parigot de Souza, que lecionava a cadeira de hidráulica no curso de engenharia e tinha um escritório de projetos de abastecimento de água. Os projetos abrangiam da captação ao consumidor final. Antes de assumir a coordenação da Copel em Maringá, o Sr. Schwabe trabalhou três anos no escritório de Parigot de Souza⁴⁸, realizando mais de três dezenas de projetos sob sua supervisão (Schwabe, 1995).

⁴⁸ Pedro Viriato Parigot de Souza fundou o Centro de Estudos Hidráulicos do Paraná - CEHPAR, em 1959, posteriormente denominado Centro de Estudos Hidráulicos Parigot de

Em seu depoimento, o engenheiro relembra as condições do fornecimento de energia elétrica para a cidade, comentando que, quando chegou a Maringá, em 1959, a iluminação era feita por

...postes de madeira muito precários, eram fios de diâmetros inferiores à necessidade. Os motores eram de explosão. [Localizavam-se] na baixada do [córrego] Mandacaru (...) Então, tinham, na realidade, cinco motores: dois maiores, que tinham sido comprados já usados de uma indústria dos Matarazzo em São Paulo, e outros três que já estavam aí há mais tempo. Porque, antes da Copel, quem cuidava da energia era o Departamento de Água e Energia do Paraná. Mas, estes motores eram frágeis e quebravam muito fácil (...) Então, tinha horas que havia energia aqui, outras horas lá. Cuidávamos um pouco dos hospitais, porque não tinham energia própria, até puxarmos a energia de Salto Grande (Schwabe, 1995).

O engenheiro Schwabe atuou também na Codemar – Companhia de Desenvolvimento de Maringá, fundada por João Paulino. E foi o seu diretor-presidente na gestão de Sílvio Magalhães Barros (01.02.73 a 31.01.77). Para ele, a energia elétrica já chegava a Maringá quando João Paulino assumiu o cargo e, por isso, priorizava-se o abastecimento de água. A experiência que adquiriu trabalhando junto com o seu professor Parigot de Souza o credenciava para auxiliar na formação e na atuação da Codemar ainda no início da década de 1960. Sobre as suas primeiras funções nessa companhia, o engenheiro relata:

...eu fui contratado (...) para assessorar no projeto, principalmente para as compras de materiais. Eu fui a pessoa que escolheu os materiais, as bombas. (...) O Léo Lins Mayer era um arquiteto que morava em Curitiba naquela ocasião e projetou esta estação, a estação de química e a estação de tratamento de água (Schwabe, 1995).

Sousa. Foi diretor-presidente da COPEL entre 1961 e 1970. Foi governador do Estado de novembro de 1971 até fevereiro de 1973, substituindo Haroldo Leon Peres, que renunciou por suspeita de envolvimento em corrupção. Fontes: LACTEC – Laboratório de Tecnologia para o Desenvolvimento. *História.* Disponível em:

<http://www.lactec.org.br/pt/?page=instituto&opcsection=28&opccat=88>. Acesso em: 14 out. 2009. PEDRO VIRIATO PARIGOT DE SOUSA. In: DHBB – Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/acervo/dhbb>>. Acesso em: 12 jan. 2011.

Em 1967, o Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá confirmava que a energia elétrica estava satisfatoriamente distribuída e já era uma reivindicação plenamente atendida. No diagnóstico lê-se que: “A produção de energia elétrica na região atende perfeitamente à demanda, inexistindo perspectiva de insuficiência para qualquer setor de utilização. O progressivo crescimento do consumo é outro indicativo do desenvolvimento da área.” (Maringá, 1967, p. 65).

A Copel incrementou a rede de distribuição em toda a região, atendendo progressivamente a demanda nos anos que se sucederam. A questão passava a ser o abastecimento de água e, nesse caso, de responsabilidade exclusiva da municipalidade. Para tanto, criou-se um órgão especialmente para tratar da questão, a Codemar.

O abastecimento de água

A Codemar foi criada pela Lei nº 236/1962, em 14 de dezembro de 1962. A companhia era uma sociedade de economia mista que tinha como objetivo, segundo a alínea “a” do art. 1º, “planejar, projetar, executar, explorar e conservar a rede de abastecimento de água e esgoto da sede do município”. Dos cinco membros do conselho administrativo, um teria que ser engenheiro indicado pelo prefeito. O secretário de Obras Públicas, Yzumy Nishikava, assinou a lei juntamente com o prefeito, o secretário da Fazenda, o diretor administrativo e o secretário de Educação, Saúde e Assistência Social.

Embora tenha sido criada para implantar o sistema de água e esgoto, no Plano Diretor de Desenvolvimento de 1967 há a justificativa de que se priorizou o abastecimento de água, “tendo em vista a situação existente e as proporções do investimento” (Maringá, 1967, p. 221). Além da verba insuficiente, o plano diretor incorpora a situação técnica à justificativa, avalizando a decisão e fundamentando que a prioridade ao abastecimento de água “trata-se de uma escolha acertada, visto que a rede de esgoto, funcionando por gravidade, precisa de água para poder dar plena vazão aos detritos” (Maringá, 1967, p. 221).

Tanto nas leis aprovadas na gestão quanto no Plano de 1967 confirmamos que, inicialmente, a Codemar deu preferência ao abastecimento de água, pois não havia verbas para implantar o sistema de esgoto simultaneamente. Segundo o Plano Diretor de 1967, nem as condições técnicas para o funcionamento do esgotamento sanitário estavam construídas. Porém, no relatório de gestão do prefeito João Paulino, publicado por Reis (1996), declara-se que tiveram início as obras da rede de esgoto,

bem como a elaboração do projeto de galerias de águas pluviais, ainda nessa administração. Como veremos, o projeto de galerias de águas pluviais foi implantado juntamente com o asfaltamento das ruas, e financiado pelos moradores. A rede de esgoto, no entanto, foi iniciada somente na sexta gestão, a do prefeito Sílvio Magalhães Barros (01.02.73 a 31.01.77).

Para Vendramel e Köhler (2002), a inauguração da Codemar demarcou o início do segundo período da história do abastecimento de água em Maringá. As autoras esclarecem, baseando-se em entrevistas, que as primeiras áreas a receberem a rede de abastecimento de água foram o centro e a Zona 2. Essas áreas

...foram priorizadas porque o centro tinha necessidade pelo seu grande consumo, sendo, portanto, mais rentável para a Codemar e a Zona 2 porque era mais rica, mais poderosa. Segundo a opinião dos [entrevistados pelas autoras] (...), as tarifas cobradas dos usuários não davam suporte à empresa. Como não se auferisse lucro, o preço cobrado do consumidor era baixo e o prejuízo ficava por conta da Prefeitura Municipal (Vendramel e Köhler, 2002, p. 255-256).

A captação de água dava-se no rio Pirapó, distante cerca de 14km da cidade (Maringá, 1967). A tubulação da adutora, segundo Schwabe (1995), era de grande diâmetro e espessura, encarecendo os materiais. O engenheiro Schwabe participou da construção das estações. Segundo o seu depoimento, ele calculou e executou a estrutura da captação da água, da barragem aos primeiros motores (Schwabe, 1995).

Uma das ações de João Paulino para forçar a ligação à rede de abastecimento construída pela Codemar (ver figuras 119 e 120) foi a ordem para fechamento dos antigos poços semiartesianos. A justificativa dada por Marco Antonio Correia, presidente da Codemar (1969-72), foi a contaminação, pois havia um poço e uma fossa em cada terreno. Lembremos que o Sr. Correia foi secretário do prefeito Adriano Valente, ou seja, oito anos após a situação da qual tratamos no momento. Em recentes reportagens do *Diário do Norte do Paraná* (25 set 2007 e 4 jul 2009), fundamentou-se a decisão nos seguintes aspectos, inserindo-se a entrevista com o Sr. Marco Antonio Correia:

Como em cada terreno havia pelo menos uma fossa, um laudo apontou que todos os 178 poços estavam contaminados. Em alguns deles, a quantidade de coliformes fecais chegava a deixar a água amarelada. "Não tínhamos outro caminho. A Justiça autorizou e tivemos que adotar uma medida áspera, antipática. Mas foi uma questão de saúde pública", argumenta, com a consciência de quem

fez o que tinha que ser feito (*O Diário do Norte do Paraná*, 25 set 2007).

“Minha preocupação foi resolver o problema da água de Maringá”, disse. “Na década de 60, a mortalidade infantil era grande e eu sabia que só o saneamento básico podia resolver esse problema...”.

Uma das primeiras coisas que fiz foi mandar fechar poços (...). Mas em Maringá o sistema de água e esgoto era um poço e uma fossa. E não é preciso ser gênio para saber que essas águas se encontram lá embaixo. Então, tive que fazer o que fiz, e não me arrependo. Tirei a Codemar do discurso” (*O Diário do Norte do Paraná*, 04 jul 2009).

Figuras 119 e 120. Fotos mostrando a implantação da tubulação para abastecimento de água, em 1962. A legenda da segunda foto tem a seguinte inscrição: “Avenida Pedro Taques, no Jardim Alvorada, a primeira via de Maringá a ter água encanada”. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

A estação da Codemar localizava-se no Jardim Alvorada, que, no início da década de 1960, estava em formação. Ao falar sobre a localização da estação, Antonio Eriberto Schwabe (1995) enfatiza:

Bem, seria (...) próximo da cidade de Maringá. Porque naquele tempo o Jardim Alvorada só tinha no papel. O Jardim Alvorada não fazia parte do plano piloto da Companhia. Aquele lá foi uma outra Companhia. (...) era uma fazenda do Sr. Alexandre Rasgulaeff e da D^a Sofia, e foi feito depois. Então, era próximo da cidade, era na direção do Pirapó, próximo da cidade e fácil de distribuir. Porque era lá que a água iria ser tratada. Porque ela vem bruta do rio e pra tratar tem aquela perda, então pra não vir de mais longe... Era um lugar de fácil acesso e barato. Porque naquela ocasião o loteamento estava sendo executado, ia ser executado. Então, era fácil comprar dois, três

quarteirões. Lá também a Codemar ficou ocupando três ou quatro quarteirões.

A área a que se refere o engenheiro localiza-se na Avenida Pedro Taques, no Jardim Alvorada, bairro criado nos anos 1960, no início da gestão de João Paulino (ver figuras 121 e 122). Atualmente, a área ocupada pela Sanepar⁴⁹, Companhia de Saneamento do Paraná, tem 28.558m² aproximadamente.

Figuras 121 e 122. As fotos mostram a construção da caixa d'água e das estações no Jardim Alvorada em 1961. A caixa d'água foi símbolo da Codemar por algum tempo. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. A primeira foto também apareceu na edição do *O Jornal* do dia 30 de março de 1966.

A Lei nº 331/64, de 4 de novembro de 1964, uma das últimas da gestão, autoriza a abertura de crédito para compra de ações da Codemar, que seriam incorporadas ao patrimônio municipal. Será, então, a partir da gestão de Luiz Moreira de Carvalho (15.12.64 a 31.01.69) que a Codemar consolidará a rede de abastecimento de água.

A Codemar foi extinta em 1976, ficando sob a tutela da Prefeitura Municipal de Maringá, através da Secretaria de Expansão Econômica (Vendramel e Köhler, 2002).

⁴⁹ 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 nº 1.229/78, ao seu patrimônio.

A pavimentação

Apesar de não existirem leis que tratassem especificamente da pavimentação, o prefeito João Paulino, em seu relatório de gestão, declara que realizou várias obras no sistema viário e de pavimentação. Segundo o relatório, publicado por Reis (1996), foi na gestão ocorrida no período compreendido entre 1961 e 1964 que se deu o início das obras do Viaduto do Café, na Avenida São Paulo, bem como da ampliação em largura da Avenida Colombo, de 35m para 45m. Além disso, relata-se a realização de 370.000m² de asfaltamento nos bairros e também do Aeroporto Gastão Vidigal.

A pavimentação foi financiada pelos próprios moradores, por isso não há leis autorizando verbas para que se procedesse à obra, mas há contrato, como veremos. O engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009)⁵⁰, que trabalhou na gestão de João Paulino e assumiu a Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura em 1963, explicou que a Prefeitura fazia a licitação dos serviços, porém a partir do pagamento dos proprietários dos lotes. Para tanto, foi necessário criar um sistema de cobrança específico, no qual o projeto de pavimentação e de águas pluviais seria o ponto de partida para o orçamento. No projeto, segundo o engenheiro, além do asfalto contemplavam-se as sarjetas, os meios-fios e, é claro, as galerias de águas pluviais.

Antonio Almir dos Santos formou-se em engenharia civil pela Escola Nacional de Engenharia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 1954. Natural da região de Bauru, em São Paulo, especializou-se na construção de estradas, atuando no Rio de Janeiro e em Guaíra, Paraná, onde realizou consultorias, aprovações e fiscalização de obras para a municipalidade e para o DER. Chegou a Maringá em 1960, participou da gestão de João Paulino como secretário e do setor financeiro da Codemar, na segunda diretoria da companhia, de 1969 a 1972, da qual João Paulino foi presidente. Sobre o motivo da sua vinda para Maringá, o engenheiro justifica:

Então, eu acabei vindo pra cá me aventurar. Nessas alturas o João Paulino tinha assumido a Prefeitura recentemente. Ele também era advogado, tinha contato com o meu cunhado Edmundo⁵¹. Ele soube da minha presença. Então, ele me chamou pra fazer uma entrevista e acertamos de eu trabalhar na Prefeitura (...) Eu já estava trabalhando aqui, já tinha alguns serviços engatilhados. Eram construções de

⁵⁰ Entrevista concedida em 15 de outubro de 2009.

⁵¹ O advogado Edmundo Pereira Canto chegou a Maringá em meados da década de 1950, fundou a subseção da OAB – Ordem dos Advogados do Brasil, em Maringá, no ano de 1958, e foi o seu primeiro presidente.

residências (...) Como eu tinha uma certa experiência em pavimentação asfáltica... Maringá, naquela época, tinha uma empresa de Santos que fazia os serviços de pavimentação, mas era um serviço bem rudimentar, bem lento. (...). O equipamento muito usado e velho já. Então, o João Paulino me aproveitou porque eu tinha um bom conhecimento nessa parte de pavimentação. E realmente eu entrei. Eu montei uma estrutura de pavimentação asfáltica em Maringá. Esse foi um trabalho que eu realizei.

O Sr. Santos (2009) foi um dos principais idealizadores de um esquema de cobrança para facilitar a realização do asfaltamento na cidade. A fim de reunir a verba para possibilitar a execução dos serviços, um funcionário da Prefeitura especialmente locado para essa função percorria as ruas e apresentava o orçamento aos moradores. Nas propostas, havia três tipos de pagamentos: à vista, no prazo de 180 dias e no prazo de 360 dias. Os proprietários dos lotes de esquina tinham prazos maiores por custearem duas frentes. O proprietário pagava o valor correspondente à testada de seu terreno multiplicado pela metade da largura da rua. A equipe técnica da Prefeitura era a responsável por elaborar o projeto de asfaltamento e das galerias de águas pluviais, coordenada pelo engenheiro Antonio Almir dos Santos (Santos, 2009).

As primeiras áreas contempladas pelo asfaltamento foram aquelas onde havia moradores com maior poder aquisitivo, como a Zona 2 e a área central. Posteriormente, o asfalto estendeu-se para os bairros mais próximos ao centro, como a Zona 4 e a Zona 3 (Santos, 2009) (ver figuras 123 e 124).

Figuras 123 e 124. Fotos mostrando a pavimentação das vias. A primeira é da Avenida Paraná, com as guias em primeiro plano, ao fundo o serviço de pavimentação. A segunda foto não identifica a rua, mas há uma placa com a inscrição: Copam – Prefeitura Municipal de Maringá – Serviço de Pavimentação. As fotos têm data do ano de 1960. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O *Jornal de Maringá* de 6 de abril de 1962 publicou, na coluna “Atos da Municipalidade”, o contrato de pavimentação. A contratada passava a ser a Urbasa – Construtora e Urbanizadora S/A, sediada na cidade de Rolândia, Paraná, que vencera a concorrência pública do Edital nº 4/61, de 29 de janeiro de 1962. O contrato estava de acordo com a Lei municipal nº 103/58. No contrato, a Urbasa deveria executar, na Zona 2, 230.000m² de pavimentação asfáltica, 48.000m lineares de meios-fios e sarjetas, 18.000m lineares de galerias de águas pluviais e 679 caixas coletoras. A construtora tinha 24 meses para concluir a obra, a partir da assinatura do contrato. A publicação apresentou o orçamento detalhado das etapas e dos materiais utilizados. Em notícia inserida na edição de 29 de abril de 1962, o mesmo periódico anuncia que a Prefeitura receberia a verba de 20 milhões de cruzeiros destinada ao asfaltamento. Por um triplice contrato, entre a Prefeitura, a Urbasa e o Banco do Estado do Paraná S/A, as obras seriam iniciadas imediatamente. A notícia declara:

O montante contratual, já oficializado, atinge o valor considerável de 230 milhões sendo que, deste total, o Banco do Estado, entregará à Prefeitura, num empréstimo rotativo, para financiamento, a importância de vinte milhões, quota que permitirá o início do asfaltamento da área cogitada: zona dois (*O Jornal de Maringá*, 29 abr 1962, p.1).

Entre as autoridades presentes na assinatura do contrato estava o engenheiro Antonio Almir dos Santos, conforme publica o periódico.

Ao contrário da Zona 2, a área central não foi asfaltada nesse período. No diagnóstico realizado em 1967, existente no Plano Diretor de Desenvolvimento, planta U9, nas vias centrais ainda havia o calçamento de paralelepípedo – ou “pé-de-moleque”⁵², como registram os testemunhos – executado na gestão anterior (Maringá, 1967). Na administração seguinte, a de Luiz Moreira de Carvalho (15.12.64 a 31.01.69), também não encontramos leis que autorizam verbas para a pavimentação, porém no relatório de gestão há a declaração de áreas asfaltadas. Possivelmente, o esquema idealizado pelo engenheiro Santos teve prosseguimento, com o custeio feito pelos moradores para a pavimentação.

Na Vila Operária também houve o início do asfaltamento, embora de forma isolada. Conforme o *Diário Norte do Paraná*, de 29/30 de junho de 1974, ao comentar sobre a

⁵² O “pé-de-moleque” refere-se a pedras irregulares. Vários depoimentos o mencionam, como Schwabe (1995), Carvalho (2009), Santos (2009).

credibilidade de João Paulino na Vila Operária por ter cumprido promessa feita em campanha de 1960,

...Ele [João Paulino] subiu num palanque da Avenida Riachuelo e prometeu que, se fosse eleito, asfaltaria aquela avenida. Na hora, o povo chegou a duvidar, pois asfalto naquele tempo quase não havia em Maringá. A Avenida Brasil só tinha asfalto até a Praça Rocha Pombo. Mas como o homem prometeu, todo mundo votou e ele acabou sendo eleito. Um ano depois o bloco de asfalto da cidade mostrava um outro traço negro o da Avenida Riachuelo na Vila Operária embora completamente isolado da faixa pavimentada no centro (*O Diário Norte do Paraná*, 29/30 jun 1974, p. 15).

Não podemos esquecer, no entanto, que a lei aprovada ainda na gestão de Américo Dias Ferraz, a Lei nº 103/58, de 30 de agosto de 1958, mencionada no contrato publicado em *O Jornal de Maringá* de 6 de abril de 1962, criava a taxa de execução de calçamento, como já nos referimos. A evidência de que a lei continuava a ser utilizada na gestão seguinte, além da menção existente no contrato, é a modificação do parágrafo sexto do artigo 8º, que trata do custo das áreas em cruzamentos de vias⁵³. Conforme a nova redação, modificada pela Lei nº 193/61, de 14 de novembro de 1961, “o custo das áreas referentes aos cruzamentos será dividido proporcionalmente entre os proprietários das quadras beneficiadas por pavimentação”.

Outra intervenção nas vias públicas foi o alargamento da Avenida Colombo, como consta no relatório de gestão. De acordo com Santos (2009), de fato o prefeito achou necessário aumentar em 10m a largura da Avenida e, através do “setor de engenharia”, realizou as obras. Segundo o engenheiro, “já existiam alguns prédios que eram construídos no alinhamento predial convencional”. A Avenida Colombo limitava o plano de Jorge de Macedo Vieira ao norte, implantando-se paralelamente à avenida principal da cidade, a Avenida Brasil, que, naquele momento, além de cortar o plano inicial no sentido leste-oeste, constituía-se no acesso à cidade. Pelo leste, dava acesso a Sarandi e Londrina; pelo oeste, a Paranavaí e Campo Mourão. A Avenida Colombo atualmente assumiu a função de acesso a Maringá e o alargamento da via foi oportuno para o tráfego que atenderia no futuro.

⁵³ O parágrafo sexto do artigo 8º da Lei nº 103/58 tem a seguinte redação: “Não se computarão no custo da obra as áreas referentes ao cruzamento de ruas”.

O Viaduto do Café

O início das obras do Viaduto do Café, na Avenida São Paulo, deu-se na gestão de João Paulino, mas foi finalizado na gestão seguinte. Em seu depoimento, o engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009) afirma que a terra retirada para realizar o viaduto foi utilizada na construção do estádio municipal, de autoria do arquiteto Jaime Lerner, de Curitiba. Entretanto, o estádio foi obra da gestão seguinte, embora a revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, declare que foi construída parte das arquibancadas na administração de João Paulino (ver figuras 125 e 126).

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (*Praça Napoleão Moreira da Silva, o cemitério*)

A Praça Napoleão Moreira da Silva

A Praça Napoleão Moreira da Silva, apesar de não ter sido iniciativa da administração nem custeada por ela, vale a pena ser mencionada pela sua importância na estrutura urbana. Segundo Verri (2001, p. 55), a Companhia contratou o arquiteto José Augusto Bellucci para projetar a antiga praça da rodoviária, que teve suas árvores cortadas pelo prefeito Américo Dias Ferraz como “demonstração de força”. A praça urbanizada seria um presente da Companhia ao município. “Bellucci projeta a praça com formas geométricas abstratas, elevando seu centro em 60 centímetros, como se fosse uma ilha, possibilitando aos usuários que ali sentassem observar as ruas com a mesma perspectiva de altura em relação às pessoas que por ali caminhavam” (Verri, 2001, p. 55). A praça foi inaugurada em 1962, segundo Leal (2009). João Paulino encomendou

a Bellucci outros projetos, entre eles o arranjo paisagístico da praça em frente à Catedral, a Praça Dom Pedro II, que, em 1985, na gestão de Said Felício Ferreira (1983 a 1988), foi totalmente modificada, denominando-se Centro de Convivência Comunitária (Verri, 2001).

Sobre a Praça Napoleão Moreira da Silva, é significativa a notícia publicada no *Jornal de Maringá* de 25 de janeiro de 1961, que, apesar de tendenciosa, pois enaltece a CMNP em detrimento das realizações dos dois prefeitos anteriores, avalia que

Jardins são remodelados: A Cia. Melhoramentos Norte do Paraná que jamais negou a sua colaboração a Maringá, só fazendo quando tínhamos prefeitos que fingiam entender a necessidade de sua preciosa e necessária colaboração.

Agora, porém, a situação mudou. Com um prefeito trabalho como o nosso e que entende a nobreza da posição que o povo lhe gindou (*sic*) a Cia. Melhoramentos voltou a prestar a sua inestimável colaboração, estando atualmente realizando a remodelação completa dos jardins da Avenida Brasil e em estudo, uma planta onde colocará a praça Napoleão Moreira da Silva na sua posição.

O arquiteto Bellucci está realizando estudos para uma planta daquele logradouro público que venha a ficar de acordo com os foros da civilização da cidade e não como atualmente que não passa de um local que foi criminosamente deixado abandonado pela administração anterior.

Em interessante palestra que mantivemos com o Dr. Hermann Moraes de Barros⁵⁴, este nos adiantou dos propósitos sempre sadios da firma que dirige e de sua satisfação em ver Maringá retomar ao seu legítimo rumo.

Nessa notícia percebemos, além da praça que estava sendo projetada por Bellucci, a forma com que foi construída a memória em torno da eficácia do prefeito João Paulino e da incapacidade do prefeito anterior. O *Jornal de Maringá* elogia também a Companhia Melhoramentos, responsabilizando a administração antecedente pelo abandono da praça e dos demais serviços urbanos (ver figuras 127 e 128).

⁵⁴ Hermann Moraes de Barros era o diretor superintendente da Companhia Melhoramentos na época.

Figuras 127 e 128. A primeira foto mostra a Praça Napoleão Moreira da Silva reformulada a partir do projeto de Bellucci. A segunda retrata a Praça Dom Pedro II. Década de 1960. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O cemitério

As obras do cemitério foram polêmicas, porque, segundo João Paulino Vieira Filho⁵⁵ (1993), envolviam a remoção dos túmulos. A administração municipal queria remodelar, pois os túmulos se encontravam dispostos sem ordenação, sem a organização compatível do espaço interno. O cemitério municipal implantou-se no local determinado por Vieira no plano inicial da cidade. Porém, internamente, ao que nos parece, os túmulos foram sendo construídos desprovidos de diretrizes prévias. João Paulino afirma que todos os túmulos foram reconstruídos e os parentes dos finados foram indenizados, com exceção dos que estavam em cova coletiva e cujos parentes não se apresentaram, apesar de terem sido chamados por edital publicado.

O prefeito nada menciona a respeito do cemitério em seu relatório de gestão. Somente na gestão seguinte, de Luiz Moreira de Carvalho (15.12.64 a 31.01.69), declara-se a execução dos projetos arquitetônicos e paisagísticos do local. Conforme o prefeito Luiz de Carvalho (1993), os projetos foram realizados pelo arquiteto José Augusto Bellucci, de São Paulo.

Segundo o engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009), a remodelação do cemitério foi bastante polêmica, apesar da iniciativa da municipalidade de chamar as famílias para a relocação dos mortos. A intenção de realizar um cemitério-parque encontrava um dos seus empecilhos nos mausoléus existentes, já que se propunha a sua

⁵⁵ Entrevista concedida a João Laércio Lopes Leal, para o Projeto Memória da Gerência de Patrimônio Histórico da PMM, em 9 de novembro de 1993.

demolição. Para tanto, foi necessário que se colocasse “a motoniveladora dentro do cemitério” para executar sua reestruturação.

3.3. A construção de edifícios públicos *(a estação rodoviária, a biblioteca municipal, o parque de exposições, o museu municipal, o estádio municipal, as escolas)*

A estação rodoviária

A estação rodoviária foi inaugurada em 1962, mas as obras continuaram até 1963. Por 35 anos a estação funcionou plenamente (Santos *et alli*, 2007). No entanto, durante a construção houve o pedido de ilegalidade por parte da Companhia Melhoramentos em relação à obra em andamento. O *Jornal de Maringá* do dia 3 de fevereiro de 1961 publicou matéria explicando que no dia 7 de dezembro de 1960 a Companhia Melhoramentos ingressara em juízo propondo uma ação declaratória na qual pedia nulidade e a decisão de ilegalidade da Lei nº 32/59 e do contrato firmado pela Prefeitura Municipal com a firma E. Gubert. A justificativa era de que o local havia sido destinado a um logradouro público, como de fato se observa no plano de Vieira. O espaço onde se construía a rodoviária deveria ser totalmente ocupado pela Praça Raposo Tavares, segundo o entendimento da Companhia Melhoramentos, e a Prefeitura havia alienado 4.000m² para essa construção, com o que não concordava. A CMNP alegava visar o interesse público.

O *Jornal de Maringá* aconselhava aos interessados em adquirir box, lojas ou apartamentos no prédio da futura rodoviária que aguardassem a decisão judicial. Além de transcrever na íntegra a petição da Companhia Melhoramentos, o matutino publicava uma foto da construção da rodoviária com a seguinte legenda: “Como vêm os nossos leitores a firma Gubert está segura que nada lhe acontecerá e por isso vai erguendo as paredes do grande edifício que construirá...” (O *Jornal de Maringá*, 3 fev. 1961, p. 2). Apesar da tentativa da Companhia Melhoramentos, a obra concluiu-se na gestão de João Paulino.

A biblioteca municipal

A biblioteca municipal instalou-se no edifício João Tenório Cavalcanti, na Avenida Duque de Caxias, conforme o relatório de gestão, porém não há lei que trate da mudança. Como já foi dito, foi criada na gestão de Américo Dias Ferraz, pela Lei nº 48/57, de 5 de agosto de 1957. Em 1962, o Banco do Brasil, que estava instalado naquele edifício, mudou-se e cedeu lugar para a biblioteca (Leal, 2009). No mesmo

local funcionou também a Câmara dos Vereadores. É provável que a biblioteca funcionasse anteriormente no próprio prédio da Prefeitura ou em alguma escola (Leal, 2009).

O museu municipal

O relatório de gestão também declara a instituição do museu municipal, criado mediante a Lei nº 299/64, de 14 de julho de 1964. O projeto era amplo e arrojado, com 11 seções, quais sejam: de peças históricas, de trajes antigos, de fotografias, de biografias de filhos ilustres, de documentos, de biografias de destacados homens públicos do município, de coleção de jornais e revistas locais, de livros escritos pelos filhos do município, de obras de arte de filhos do município, de progressos da cidade e de biografias dos pioneiros e desbravadores do município. O local a ser implantado seria em prédio alugado ou desapropriado de acordo com o Decreto-lei federal nº 3.365⁵⁶, de 21 de junho de 1941. A comissão para organização do museu seria composta por 9 membros: um representante da CMNP, um da Associação dos Engenheiros de Maringá, um da Sociedade Médica de Maringá, dois da Inspeção Regional de Ensino, um vereador, um membro indicado pelo poder executivo municipal, um indicado pela imprensa e um pelo rádio. O orçamento era de um milhão de cruzeiros, por conta do superávit orçamentário de 1963. A Lei nº 321/64, de 12 de outubro de 1964, excluiu o membro indicado pela emissora de rádio e alterou a autoria do regimento interno do museu: em vez de pela comissão, o documento seria elaborado pelo poder executivo. O projeto nunca foi colocado em prática e a lei virou letra morta.

O estádio municipal

O estádio municipal, como já nos referimos, foi desenvolvido na gestão seguinte e não consta no relatório de gestão do prefeito. Porém há evidências de que sua construção se iniciou nesse período. A revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, afirma que o início da construção ocorreu na gestão de João Paulino, com parte das arquibancadas. O *Diário*

⁵⁶ O decreto-lei dispõe sobre desapropriações por utilidade pública, e nele o presidente da República confere a desapropriação em todo o território nacional. No art. 5º, que elenca os casos considerados de utilidade pública, na letra L preveem-se “a preservação e a conservação adequada de arquivos, documentos e outros bens móveis de valor histórico ou artístico”.

do Norte do Paraná (1997) declara que nesse período se deram o projeto e o início da obra. O engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009) assinala que a terra retirada para a construção do Viaduto do Café foi utilizada na construção das arquibancadas do estádio. Além disso, as fotos existentes na Gerência de Patrimônio Histórico da PMM retratam o prefeito e o engenheiro Santos discutindo o projeto (ver figuras 129 e 130).

Figuras 129 e 130. Fotos mostrando a construção das arquibancadas do estádio municipal. A legenda da primeira foto tem a seguinte inscrição “Prefeito Dr. João Paulino Vieira Filho, de camisa branca com manga, de óculos, folheando papéis com mais cinco senhores”. Um deles é o Sr. Antonio Almir dos Santos, de camisa quadriculada e calça clara. Na segunda foto, o Sr. Santos em primeiro plano. O ano atribuído às fotos é 1960. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O projeto foi encomendado a Jaime Lerner, arquiteto de Curitiba em ascensão (ver figura 131). No seu depoimento, o Sr. Santos (2009) declarou que,

...Paralelamente ao Viaduto do Café, que seria uma necessidade, existia o estádio municipal. Mas, o Estádio Municipal era o campo e a área cercada. No tempo do João Paulino, ele convidou o Jaime Lerner que, antes de ele ser político, é essencialmente arquiteto, em Curitiba. Tinha estado na Europa fazendo uns cursos, extensão universitária, tudo. Ele tinha umas ideias mais socialistas. E você pode ver que o Estádio, em si, é um projeto socialista. Porque você vê que é tudo igual. Depois o Sílvio Barros é que fez aquela cobertura e deu um certo ar de diferente. Mas, de primeiro não. Era tudo arquibancada, não tinha divisão nada. Mas, a área ali era chão plano. Então, como é que ia fazer arquibancada? Então, o Jaime Lerner precisava fazer, pelo projeto dele, um aterro, um patamar direitinho pra depois fazer os degraus e a arquibancada.

Por “projeto socialista” o engenheiro Santos (2009) quer dizer que no projeto de Jaime Lerner não havia separação de classes, ou seja, não havia áreas privilegiadas, com

diferenças de assentos ou cobertas, inclusive cadeiras cativas, que teriam preço maior.

Figura 131. Foto do Estádio Municipal Willie Davis, na década de 1960. Observamos o arrimo construído abaixo e as arquibancadas. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O parque de exposições

Sobre o parque de exposições, embora somente tenha sido construído na administração de Adriano Valente (01.02.69 a 31.01.73), João Paulino declarou no seu relatório de gestão que destinara a área para aquela finalidade e deixara criado o projeto. Em seu depoimento, ainda revelou que o projeto foi de Léo Lins Mayer (*O Diário do Norte do Paraná*, 1997).

As escolas

Na gestão de João Paulino, declarou-se a criação de 5 escolas na área rural, seguindo o que se havia feito nas administrações anteriores. Porém na área urbana instalou-se, segundo o relatório, uma escola na Zona 4, no dia 30 de outubro de 1963 (Reis, 1996), a qual não foi possível localizar.

Robles (2007), no entanto, assevera que em 1961 as Missionárias de Santo Antônio Maria Claret assumiram o Grupo Escolar Ipiranga, na Zona 7, que atualmente se denomina Colégio Estadual Ipiranga.

Figura 132. Localização do Grupo Escolar Ipiranga, atual Colégio Estadual Ipiranga. Mapa base: planta 6, modificado pela autora.

Observemos que em 1957 a área onde se instalou o Grupo Escolar Ipiranga ainda não tinha arruamento definido. O edifício tampouco inseriu-se nas áreas destinadas a instituições de ensino previstas por Vieira.

4. A expansão da cidade

Como vimos nas duas gestões anteriores, até 1960, há vários loteamentos aprovados para além do plano inicial, antes mesmo da data oficial de fundação da cidade, ou seja, anteriormente a 10 de maio de 1947, quando Maringá ainda fazia parte da circunscrição municipal de Apucarana. Para fazer um balanço da expansão da cidade até 1963, dividimos a ocupação urbana em quatro períodos (ver figura 133). Como primeiro período, consideramos a implantação do plano inicial, em 1947, incluindo a área do Maringá Velho, de 1942, e o aumento territorial pela Companhia; o segundo período compreende os anos de 1946 a 1949; o terceiro período de 1952 a 1959; e o quarto período de 1960 a 1963. De 1949 a 1952 não houve criação de bairros, conforme a listagem da Prefeitura (Maringá, 2002).

De 1946 a 1949 foram criados 9 loteamentos, totalizando 121,28ha. Porém, segundo a listagem (Maringá, 2002), somente 3 possuem alvarás. Lembremos que até 10 de outubro de 1947 Maringá era patrimônio de Apucarana⁵⁷, tornando-se distrito administrativo de Mandaguari a partir dessa data até a sua emancipação em 1951 (IBGE, 1959). Dois bairros foram aprovados antes de 1947⁵⁸, ou seja, antes de a Companhia iniciar a venda dos lotes na área central do plano inicial. Provavelmente, a aprovação dos bairros deu-se em Apucarana e, certamente, de outubro de 1947 a novembro de 1951, em Mandaguari. De 1952 a 1959 foram criados 5 bairros,

⁵⁷ Segundo a Enciclopédia dos Municípios, do IBGE, (1959), Mandaguari foi elevado à categoria de distrito administrativo de Apucarana pelo Decreto-lei estadual nº 199, de 30 de dezembro de 1943. Pela Lei estadual nº 2, de 10 de outubro de 1947, Mandaguari tornou-se município, sendo que a área desmembrada contemplava o distrito administrativo de Maringá.

⁵⁸ Os bairros Vila Progresso e Vila Vardelina foram aprovados, respectivamente, em 29 de outubro de 1946 e em 23 de dezembro de 1946. A soma das áreas dos bairros era de 10,58ha.

totalizando 132,11ha, mas somente um possuía alvará de 1952. No período de 1960 a 1963 foram criados 7 bairros, cuja área ocupada era de 527,23ha, a maior parte ao norte da Avenida Colombo, sendo que todos os bairros aprovados no período tinham alvarás (Maringá, 2002). Sobre o último período, adiante analisaremos especificamente a área expandida na gestão de João Paulino Vieira Filho.

O plano inicial ocupava 1.583,66ha, de acordo com o plano diretor de 2002 (Maringá, 2002b). Considerando os bairros existentes na listagem fornecida pela prefeitura (Maringá, 2002), a área urbana alcançou 2.364,28ha no início de 1963, dos quais 66,98% compunham o plano inicial. Até 1968 não houve loteamentos aprovados. No período de 1946 a 1949, a área acrescida em relação ao plano inicial foi de 7,11%, passando o município a somar 1.704,94ha de área urbanizada. De 1952 a 1959 houve o acréscimo de 7,19% sobre essa área, perfazendo 1.837,05ha. O aumento até 1963 foi o mais significativo, da ordem de 22,29% da área urbanizada do período anterior, alcançando 2.364,28ha.

De 1960 a 1963, os novos bairros instalaram-se majoritariamente a norte, sendo que a área do Jardim Alvorada I e II totalizou 339,01ha, e a área da Vila Morangueira 143,56ha. A cidade crescia anexando novos bairros, sem nenhuma regulamentação para contenção do perímetro. O Código de Posturas e Obras de 1959 determinava que o perímetro urbano era composto pelas áreas dos loteamentos aprovados e as que fossem envolvidas por estes em mais de 50% do seu perímetro (Lei nº 34/59, Título I, Capítulo I, § 1º b. p. 11). Em outras palavras, quaisquer loteamentos aprovados imediatamente passavam a compor o perímetro urbano.

Na primeira gestão de João Paulino, houve 5 loteamentos aprovados, perfazendo uma área de 504,87ha, representando um acréscimo de 21,35% na expansão em relação ao total até a gestão anterior. A área urbana passou de 1.859,41ha para 2.364,28ha (ver tabela 7 e figura 134).

Loteamento	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Vila Morangueira	05/12/61	2230/61	111	2258	1.435.636,00
Jardim Alvorada I Parte	20/07/62	2865/62	166	3178	2.269.716,00
Jardim Alvorada II Parte	01/11/62	3346/62	68	1205	1.120.385,70
Jardim Santa Rita	20/11/62	896/62	2	45	25.022,47

Jardim Internorte	07/02/63	3960/63	13	246	197.956,00
TOTAL					5.048.716,17

Tabela 7. Loteamentos aprovados na gestão de João Paulino Vieira Filho. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

O Jardim Alvorada implantou-se na fazenda Santa Lina, de propriedade do Sr. Alexandre Rasgulaeff, funcionário da CMNP. O parcelamento da fazenda desenvolveu-se a partir de 1961, empreendido pela Codal – Companhia de Colonização e Desenvolvimento Rural – comandada pelo Sr. Lucílio de Held, de Londrina. A Gerência de Patrimônio Histórico possui diversas fotos do ano de 1962 mostrando ainda os cafezais, bem como o traçado das principais vias que efetivamente se implantaram (ver figura 135).

Figura 135. Local da implantação do Jardim Alvorada, com as vias demarcadas. A Vila Operária está ao fundo, em 1961. A foto tem a seguinte descrição: “Fazenda Santa Lina com 101 alqueires, de propriedade do Sr. Alexandre Rasgulaeff foi loteada em 1961 (na foto aparece a demarcação das ruas e avenidas, em meio ao cafezal). Foto 1-005-1138/61, da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Nas fotos encontradas, há informações de que a Codal também loteou outras áreas rurais nas imediações do plano inicial, como a Vila Esperança, a Vila Emília, a Vila Progresso, a Vila Cleópatra, entre outras (Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da PMM, 1962). Esses loteamentos deram-se até 1962, sendo a Vila Progresso o primeiro bairro a ser aprovado, em 1946. Nas fotos existentes na Gerência de Patrimônio Histórico da PMM, verificamos que houve comemorações pelo lançamento do Jardim Alvorada. Nos festejos, as fotos destacam a presença de Alfredo Nyffeller, Renato Celidônio e Ulisses Bruder. Na época, Ulisses Bruder cumpria sua segunda legislatura como vereador e era funcionário da CMNP, Alfredo Nyffeller era o seu gerente e Renato Celidônio, segundo Dias (2008), disputava uma bem-sucedida campanha para deputado federal (ver figuras 136 e 137).

Figuras 136 e 137. Fotos do “lançamento do Jardim Alvorada”, mostrando pessoas da sociedade prestigiando a inauguração; entre elas identificam-se Ademar Schiavone e Pedro Granado, colunistas sociais na época. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O Jardim Alvorada foi a primeira grande expansão urbana para além do plano inicial, lançada como empreendimento imobiliário, que contou com a aprovação da administração pública. Rodrigues (2004, p. 44), ao se referir à expansão para o norte, e considerando os bairros Jardim Alvorada, Vila Morangueira e Zona 7, analisa que,

Contudo, o desenvolvimento do espaço urbano além deste primeiro plano, isto é, com os novos loteamentos que se seguiram, encontrou momentos caracterizados por mudanças do que fora originalmente planejado. Porém, atentos à preservação do desenho original, os órgãos de planejamento da Prefeitura, diante de todos os desvios identificados, sempre restituíram a expansão ao traçado inicial.

Rodrigues (2004) atribui ao poder público os diversos ajustamentos necessários à malha urbana do plano inicial, em consequência da expansão para o norte. Analisa, ainda, a compactuação das administrações públicas com o setor imobiliário que se formava.

No entanto, destaque-se ainda, neste processo, a presença do poder público, outro agente também responsável pela definição do tipo de urbanismo que se implementou em Maringá, pois foi o poder público, em última instância, que reiterou, através do planejamento e das políticas urbanas definidas, qual cidade se edificaria. O que ocorreu, inúmeras vezes, foi a presença no governo municipal (executivo ou legislativo) de indivíduos que também atuavam no mercado imobiliário, exceção ao poder executivo no primeiro mandato, que enfrentou forte resistência da companhia incorporadora. Entretanto a

empresa conseguiu apoio amplo do legislativo para aprovar vários projetos que interessava a ela particularmente (Rodrigues, 2004, p. 47).

Os lotes de meio de quadra do Jardim Alvorada I e II variaram de 450m² a 500m², enquanto os de esquina mediam cerca de 600m². Meneguetti (2009) assevera que, além dos lotes urbanos, havia lotes de maiores dimensões considerados para uso de chácaras, bem como o parcelamento dos fundos de vale, com área de 3.600m² por lote em média.

4.1. A verticalização

A verticalização da área central da cidade iniciou-se a partir da década de 1960 (ver figura 138). Mendes (1999), a partir de listagem da Prefeitura, registra que o primeiro edifício foi construído em 1960, com 2.520,14m² de área. No período da gestão de João Paulino, foram edificadas 8 prédios, totalizando 39.592,37m², área que somente seria superada na gestão de Sílvio Barros (01.02.73 a 31.01.77). Mendes (1999) denomina o período compreendido entre 1960 e 1969 como “a acumulação cafeeira e comercial”, quando houve a construção de 10 edifícios localizados na Zona 1. Mendes (1999, p. 401) explica:

É provável que esse processo fosse consequência do excedente de capital oriundo da cultura cafeeira desenvolvida nas décadas de 40/50/60 e 70, associada às atividades comerciais levadas a efeito por grandes e médios fazendeiros e comerciantes no município e região.

Figura 138. Vista aérea da cidade, aproximadamente no ano de 1965. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

5. A habitação popular

Em relação à habitação popular, observarmos nas leis as primeiras iniciativas no sentido de prover sua construção, embora estudos indiquem sua existência anteriormente. Seis meses antes de findar o mandato de João Paulino, a Lei nº 305/64, de 24 junho de 1964, autorizou a construção de 50 casas populares. As casas, para fins de assistência social, deveriam ter 60m², podendo ser de alvenaria ou madeira. As exigências eram água encanada, poço artesiano, serviço sanitário e luz elétrica. Porém o geógrafo Ariovaldo Gustavo da Costa (1991), baseando-se na listagem fornecida pela Prefeitura de Maringá em 1991, indica que os conjuntos habitacionais das quadras M-77 e M-63, da Vila Morangueira, apontadas na lei, somente foram implantados em 1967 e 1969, respectivamente.

A pesquisadora Rute Maria de Oliveira (1997) analisa que o Conjunto Itamarati foi o primeiro conjunto habitacional a ser implantado na cidade, situado na Zona 5, ainda em 1963. Costa (1991, p.52) ratifica que o primeiro conjunto habitacional foi estabelecido em 1963, mas assinala outra localização para sua implantação e assevera que o Conjunto Itamarati, referido por Oliveira (1997), implantou-se somente em 1974, na Zona 5.

Embora a cidade de Maringá na década de 1950 tenha apresentado um aumento populacional em torno de 65.543 habitantes, não há registro de construção de conjunto habitacional neste período. A implantação do primeiro conjunto habitacional no perímetro urbano de Maringá veio a ocorrer somente no ano de 1963, contando 40 unidades (casas), com 69,41m² cada. Sua localização era periférica naquela oportunidade, pois está situado sobre a Quadra 67-A, da Zona 04, da cidade de Maringá (Costa, 1991, p. 52).

O primeiro conjunto habitacional construído em Maringá, segundo Costa (1991), foi a Q. 67- A, na Zona 4, em 1963. Esse conjunto é composto por duas quadras divididas por única rua, e há um desnível de cerca de 3,8m entre os terrenos implantados de um lado da rua e os implantados do outro. Os lotes que se estabeleceram na parte superior da via que corta o conjunto têm 10m de testada, para os terrenos de meio de quadra. Na quadra inferior da via, os lotes de meio de quadra têm aproximadamente 12m de testada (ver figuras 139 e 140).

Figuras 139 e 140. Casas existentes no conjunto da Q.67-A, na Zona 4. A primeira foto é de uma casa na parte superior da via. Na segunda foto, a casa localiza-se na parte inferior da via. Fotos da autora, em outubro/2009.

O segundo conjunto habitacional identificado na pesquisa de Costa (1991), a quadra M-77 da Vila Morangueira, implantado em 1967, tem terrenos de meio de quadra com 10m de testada e os de esquina com 16m. A área dos lotes varia entre 178m² e 300m² aproximadamente.

A Vila Morangueira, conforme Costa (1991) e de acordo com as leis aprovadas nas gestões seguintes, abrigou a maior parte dos conjuntos habitacionais empreendidos na década de 1960, de iniciativa da Cohapar– Cooperativa Habitacional do Paraná.

O afluxo de pessoas para a cidade entre as décadas de 1960 e 1970 foi intenso. A área urbana, nesse período, acolheu 52.508 pessoas a mais, aumentando de 47.592 para 100.100 habitantes. No total, a população do município aumentou de 104.131 para 121.374 habitantes. A zona rural perdeu 35.265 habitantes, passando de 56.539 em 1960 para 21.274 habitantes em 1970.

O geógrafo Dalton Aureo Moro (2003) estabelece que os anos 1960 sinalizaram os tempos de mudanças que levaram à consolidação das bases da industrialização e da modernização da agricultura no Brasil. A política oficial desestimulava a cafeicultura e incentivava a cultura de oleaginosas, entre outras. A modernização agrícola e a agroindustrialização eram progressivamente garantidas pela política de créditos subsidiados. O café cedeu espaço para a rotação das culturas, principalmente a soja e o trigo, além das pastagens. Para Moro (2003), Maringá, por estar no centro da principal região cafeeira do país, experimentou as consequências das mudanças socioeconômicas “manifestadas, regionalmente, pela modernização da agricultura e o aprofundamento da agroindustrialização já iniciada” (Moro, 2003, p. 56).

O impacto dessas mudanças foi percebido no espaço urbano. Segundo Moro (2003, p. 57),

O êxodo rural instala-se com intenso vigor. Maringá define-se como polo agroindustrial. Seu perímetro urbano original povoa-se. Novos loteamentos, alguns irregulares, são criados para atender à demanda dos retirantes do campo. A região como um todo perde população, ao contrário, as cidades polos regionais atraem elevado número de novos habitantes. O futuro colocaria profundos desafios à administração pública para a gestão equilibrada do espaço urbano.

O êxodo rural permeou toda a década de 1960, agravando-se nas décadas seguintes, chegando a população rural a representar 2,58% em 1991 (IBGE, 1960, 1970, 1980, 1991). A realidade das habitações irregulares foi remediada com a construção de habitações para a população de baixa renda, principalmente a partir de meados da década de 1960.

As favelas existiram na primeira gestão de João Paulino, mas foram removidas pelo prefeito⁵⁹. Apesar da frase dúbia de Vargas (2003) sobre o depoimento do prefeito, ele mesmo denuncia que, no período do seu mandato, “...havia uma favela na zona 2. Nós

⁵⁹ Existem polêmicas sobre a desfavelização, especificamente sobre o modo de sua erradicação. O assunto necessita de estudos mais aprofundados.

conseguimos eliminar porque não existia programa nenhum de habitação, nem recursos...” (Vargas, 2003, p. 25).

6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário

Após a aprovação do Jardim Alvorada, Vila Morangueira e outros, a Lei nº 258, de 3 de setembro de 1963, veda o loteamento de datas em todo o território de Maringá enquanto não houvesse nova demarcação do perímetro urbano. O engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009) assinou a lei e explica que

O João Paulino foi complementar a lei de expansão da cidade na segunda gestão dele. Um dos grandes trabalhos que realizou no segundo período foi determinar os bairros por intermédio das vias e das avenidas (...) O perímetro não estava demarcado. Se você estivesse na Avenida Colombo, você andava 200 metros [para o norte] e terminava a cidade. Era só fazenda, era do Sr. Rasgulaeff, do Sr. Alexandre. Ele cedeu a totalidade, ou parte da fazenda, pra uma empresa especializada em loteamentos tanto rurais como urbanos. E foi essa empresa que formou o Jardim Alvorada: a Codal. Podia fazer loteamento onde quisesse na cidade, mas o João Paulino trancou.

Na gestão que terminou em 1964 não houve lei que determinasse o perímetro urbano. E até outubro de 1968 tampouco houve loteamentos aprovados, segundo a listagem de 2002 (Maringá, 2002). Todavia, a Lei nº 290, de 6 de abril de 1964, alterou as áreas mínimas em loteamentos determinadas pelo Código de Posturas e Obras de 1959. As áreas mínimas dos lotes decresceram de 450m^2 para 350m^2 , sendo que a testada mínima reduziu-se de 12m para 10m nos loteamentos resultantes de novos arruamentos ou dos terrenos localizados nos logradouros públicos já existentes. As testadas das datas de esquina teriam que ter 15m no mínimo, e as datas resultantes dessa subdivisão deveriam ter 250m^2 no mínimo. Nos novos loteamentos, a dimensão mínima das datas de esquina teria que ser de 350m^2 . A lei foi assinada pelo engenheiro Ivo Geronazzo⁶⁰.

⁶⁰ O engenheiro Ivo Geronazzo formou-se em 1960, na UFPR. Veio para Maringá em 1962 para trabalhar na Prefeitura. Entre 1961 e 1968/69 manteve uma empreiteira de pavimentação denominada Copal, juntamente com os sócios Domênico Calsolari e seu pai. Retornou para Curitiba no final dos anos 1960, aposentou-se em 1992 pela Telepar e faleceu em 1997. (Informações dadas por seu filho, Ivo Geronazzo Júnior, no dia 16 de outubro de 2009).

Provavelmente, a Lei nº 290/64 alterou as dimensões dos lotes no Código de 1959 prevendo a implantação de loteamentos com áreas menores.

Quanto aos usos na área urbana, verificamos que uma das primeiras leis aprovadas para mudança de uso foi a Lei nº 291/64, de 23 de março de 1964, permitindo o funcionamento de casas comerciais na Praça das Américas, na zona aeroporto. Segundo Beloto (2004, p. 98), essa lei foi “...a primeira a transformar uma via de uso estritamente residencial em uma via de uso comercial”. Os estabelecimentos, no entanto, deveriam seguir as diretrizes do Código de Posturas e Obras de 1959 e serem aprovados pelo órgão competente da Prefeitura.

A lei demonstra a tentativa de controle da área urbana e que a legislação, bem como o corpo técnico, atuavam na fiscalização das construções e mudanças de usos.

6.1. O Código Tributário

O Código Tributário, como analisamos, foi o principal motivo de litígios entre a Companhia e os prefeitos anteriores. A Lei nº 237/62, de 29 de dezembro de 1962, alterou a redação do Código Tributário de 1958. Entre outras modificações, revogou dois parágrafos do artigo 81. O primeiro isentava de tributação os terrenos situados em quadras nas quais não houvesse pelo menos uma data vendida e o segundo parágrafo fixava a tributação em Cr\$100,00 caso as quadras fossem arruadas. Além disso, a lei de 1962 altera o artigo 85, aumentando a contribuição mínima do imposto territorial urbano de Cr\$50,00 para Cr\$1.000,00.

France Luz (1997) assegura que, de 1946 a 1960, a Companhia vendeu 7.665 lotes no perímetro urbano de Maringá, sendo que 6.535 terrenos, ou 85,3%, tinham área entre 500m² e 700m². Foram comercializados 343 lotes com área inferior a 500m², ou seja, 4,5% dos lotes vendidos até o período, e 787 lotes com área superior a 700m², correspondendo a 10,2% dos lotes vendidos. A autora ainda corrobora que dos 11.369 lotes urbanos da cidade, 67,4% tinham sido comercializados até 1960 (Luz, 1997, p. 138).

Portanto, em 1962, a Companhia já tinha vendido cerca de dois terços das terras de sua propriedade no plano inicial. Os novos bairros formavam-se principalmente a norte, como novos empreendimentos imobiliários que parcelavam grandes áreas rurais.

O Código Tributário alterou também as taxas de conservação de pavimentação, aumentando de Cr\$1,00 para Cr\$10,00 o metro quadrado do asfalto, de Cr\$0,80 para

Cr\$8,00 para vias com paralelepípedos ou equivalente e de Cr\$0,50 para Cr\$5,00 o metro linear das guias na frente dos prédios ou terrenos. A taxa de iluminação também aumentou de Cr\$5,00, nas vias e logradouros iluminados por luz fluorescente, para Cr\$20,00 nas vias e logradouros iluminados por luz de vapor de mercúrio. O valor era multiplicado por metro de frente do terreno.

O plano urbano inicial era o maior legado de uma cidade que já nasceu moderna. O compromisso das administrações com o desenvolvimento urbano era dar continuidade às diretrizes urbanísticas que promoveram a cidade desde sua fundação. A cidade deveria manter-se competitiva em relação às demais, principalmente em relação àquelas que também foram criadas com a função de serem polos regionais. Para tanto, a continuidade do planejamento era indispensável. A verticalização e a expansão significavam, além da modificação da paisagem, a transformação das funções de uma cidade economicamente dinâmica e com vistas a atender à demanda regional. A estruturação administrativa incrementava-se aliada às formulações de leis urbanísticas cada vez mais específicas.

CAPÍTULO 4. A quarta gestão. Luiz Moreira de Carvalho (15.12.1964 a 31.01.1969)

1. Introdução

O médico Luiz Moreira de Carvalho venceu as eleições de 1964 com 57,89% dos votos. Apoiado pelo prefeito João Paulino Vieira Filho, derrotou o candidato Adriano José Valente. Mais uma vez, a UDN não obteve êxito em suas campanhas para a Prefeitura de Maringá (Dias, 2008).

Como vereador em duas legislaturas (1956-1960 e 1960-1964), o novo prefeito já havia assumido interinamente o poder executivo nas ausências do prefeito Américo Dias Ferraz, conforme o próprio Carvalho declara em seu depoimento de 1993. Omura (1981 *apud* Dias, 2008) destaca que Carvalho tinha alicerce eleitoral devido à militância política nas duas legislaturas na Câmara, sendo seu presidente e prefeito interino, e, também, devido à sua atuação como médico junto à comunidade.

Luiz Moreira de Carvalho formou-se em medicina pela UFPR, em 1948. Nascido em Divisa Nova, Minas Gerais, optou por exercer a profissão no Norte do Paraná. Depois de passar por Cambé e Marilândia do Sul, radicou-se no Maringá Velho, em 1951. Sobre os motivos de sua escolha por Maringá e região, o ex-prefeito explica que “a cidade estava no início ainda, mas em desenvolvimento com a retirada da mata e gente que vinha demais para essa região. E gente abrindo sítio e plantando café. Então, estava tudo animado e isso me fez gostar daqui. Já tinham vários médicos, mas sempre tinha emprego também” (Carvalho, 1993).

Os símbolos das campanhas dos principais candidatos foram o “lambari”, um pequeno peixe de água doce, de cerca de 10cm, comum nos rios da região, e o “tubarão”, representado pela UDN e pela elite local, embora Carvalho não deixasse de fazer parte da elite da época. A referência foi resultado da comparação feita pelo deputado Haroldo Leon Peres, que apoiava a campanha do oponente de Carvalho, diante de um convite para debate em praça pública. O deputado, ao receber o desafio de Túlio Vargas, declaradamente a favor de Luiz de Carvalho, teria desdenhado do desafiante, mencionando que somente debateria com tubarões e não com peixes pequenos. O lambari simbolizou os homens simples do povo (Dias, 2008).

Embora Luiz de Carvalho não tenha obtido apoio da Companhia em sua campanha, ao comentar sobre a primeira gestão, de Inocente Villanova Júnior, em seu depoimento, avalia o trabalho realizado pela empresa. Segundo ele, “...principalmente o primeiro prefeito deveria se entrosar com a CMNP para um desempenho melhor, (...)”

ceder mais, porque a Companhia fez um trabalho espetacular. Colocar esse desenvolvimento nessa região toda foi um trabalho muito grande...” (Carvalho, 1993).

Em meados da década de 1960, as demarcações do que era público e do que era privado estavam mais claras do que na primeira administração municipal. Mas isso não significava a retirada total da Companhia das intervenções públicas, pois ainda se responsabilizava pelo ajardinamento de diversas ruas. Recco (2005) assinala que a Companhia criou um plano completo de arborização, sob responsabilidade dos engenheiros agrônomos Luiz Teixeira Mendes e Anníbal Bianchini da Rocha. Porém, na gestão de Luiz de Carvalho, há indicações de que a municipalidade assumia essa função. O próprio prefeito, em seu depoimento, garantiu que a Companhia não loteou o Bosque das Grevíleas graças à sua intervenção pessoal.

Todavia, não há dúvida de que o relacionamento entre o poder público e a empresa colonizadora tornava-se cada vez mais cordial, com as definições do que era público e do que era privado, baseando-se em grande parte no plano inicial e respeitando-se as principais diretrizes propostas por Vieira.

Embora nem todos os equipamentos tenham sido efetivados e muitas áreas a eles destinadas tenham sido loteadas, a Companhia doava terras para a implantação de serviços de utilidade social. Por exemplo, no relatório de 1968 (Maringá, 1968), o Núcleo Social de Maringá, em construção pelo governo do estado, implantava-se ocupando “...mais da metade de uma das quadras destinadas pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, no traçado original da cidade, para construção de entidades educacionais” (Maringá, 1968, p. 14). Além dessa área, *O Jornal* noticiou, em 13 de março de 1966, que a Companhia doava terreno para armazém do Instituto Brasileiro do Café – IBC – nas imediações do Aeroporto Gastão Vidigal. Mesmo que não tenhamos localizado a área doada para o armazém, em ambos os casos o plano de Vieira parece ter sido a diretriz para a determinação das áreas doadas, já que a Zona de Armazéns chegava às proximidades do aeroporto mencionado.

O Código Tributário tornou-se mais explícito, mencionando as “companhias colonizadoras” e taxando progressivamente os terrenos cujos proprietários os mantivessem por mais de cinco anos sem uso, aumentando 25% a cada quinquênio até o limite de 100% sobre a taxa ao chegar aos 20 anos de propriedade. Em seguida, em nova lei sobre o Código Tributário, retirou-se o termo “companhias colonizadoras”, mas manteve-se a progressividade na taxação.

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

Nas leis⁶¹, verificamos que na quarta administração houve quatro titulares da Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura. No início da gestão, os engenheiros foram Maurício José Impelizeri Pinto de Moura e Antonio Almir dos Santos. A partir de agosto de 1965, o engenheiro Luiz Tutomo Icizuka assinou determinadas leis como secretário. Porém, ainda em 1965, José Moreno Júnior assumiu a secretaria, atuando por mais tempo durante a gestão. Entrevistamos os três primeiros engenheiros e o filho do prefeito, o também engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho. Na administração houve a aprovação do primeiro plano diretor da cidade, elaborado em 1967, cujo arquiteto coordenador foi José Vicente Alves do Socorro. Esse profissional também nos concedeu entrevista.

Na administração de Luiz Moreira de Carvalho houve duas reestruturações administrativas, a primeira no início da gestão e a segunda no final. A segunda reestruturação foi concebida no bojo de várias ações que envolviam outros aspectos do planejamento do município e região, direcionadas por um plano de desenvolvimento abrangente que envolvia o estado do Paraná, como será explicitado adiante.

A primeira reestruturação administrativa da gestão trouxe poucas alterações em relação à gestão anterior. A Lei nº 376, de 3 de setembro de 1965, manteve as secretarias existentes na Lei nº 314/64 (ver organograma 05). A Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura teve ampliados os serviços existentes, que antes eram tidos como subseções. O Serviço de Assistência Agropecuária, o Serviço de Limpeza Pública e o Serviço Rodoviário Municipal deixaram de se vincular à Administração Geral e passaram a figurar como setores diretos da Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura, que, dentre as demais secretarias, era a que mais tinha seções e subseções. O Serviço de Obras e Urbanismo continuou com as mesmas subseções: o Setor de Obras e o de Urbanismo (ver organograma 06). Porém na Lei nº 376/65 suprimiu-se a Divisão de Parques e Jardins. Curiosamente, outra seção da secretaria, o Departamento de Pavimentação e Obras Complementares, que já tinha sido contemplado na Lei nº 314/64, teve aprovada uma nova lei, formulada exclusivamente para criá-lo, a Lei nº 344, de 9 de março de 1965.

⁶¹ Os secretários aparecem nas seguintes leis: engenheiro Maurício I. Pinto de Moura (Lei nº 342/64); engenheiro Antonio Almir dos Santos (Lei nº 344/65); engenheiro Luiz T. Icizuka (Lei nº 375/65, Lei nº 376/65, Lei nº 398/65); José Moreno Júnior (Lei nº 404/65).

A tentativa de estabelecer uma representação municipal, voltada exclusivamente para solucionar as dificuldades que se apresentavam em decorrência do crescimento da cidade, pode ser verificada pela criação do Conselho de Urbanização, na Lei nº 439, de 16 de março de 1966. A lei foi aprovada em terceira discussão a partir do Projeto de Lei nº 613/65, apresentado pelo vereador Sílvio Barros (*O Jornal*, 18 mar 1966).

Consideramos que as atribuições do conselho eram amplas. O conselho deveria ser regido por uma comissão composta por cinco membros. Além de um vereador indicado pela Câmara, os demais seriam designados pelo prefeito. Um dos membros seria da Associação dos Engenheiros e os outros três de Associações de Classe não especificadas na lei. Num mandato de dois anos, os membros teriam tarefas de grande envergadura, conforme o art. 6º: “a) o estudo do Código de Posturas e Obras, esclarecendo dúvidas de sua aplicação e propondo ao Executivo a solução viável; b) incentivar construções nas zonas mais edificadas; c) vigilância efetiva para que seja cumprida no todo a lei federal referente ao sistema de loteamento e à exigência de vendas de lotes; d) opinar e oferecer parecer sobre as questões que ferem o Código de Posturas e Obras e o seu zoneamento; e) exigir o cumprimento e observância da Lei federal nº 58; f) evitar a venda de lotes isolados em zonas novas e distantes do centro urbano, sem que hajam sido satisfeitas as exigências legais”.

Os membros do conselho deveriam encaminhar pareceres para apreciação do poder executivo e as atividades dos conselheiros eram consideradas como “trabalho honorário e de relevância”.

As atribuições eram desmedidas, exigindo um trabalho de grande habilidade, rapidez e competência. Além do conhecimento aprofundado do Código de Posturas e Obras, a ponto de propor soluções ao executivo, os membros da comissão deveriam ter o entendimento das zonas da cidade que mais cresciam, o conhecimento da Lei federal nº 58, bem como fiscalizá-la para que os loteamentos não se dessem em áreas desvinculadas do centro urbano, embora ainda não existisse a demarcação do perímetro urbano.

Ora, a Lei federal nº 58, de 10 de dezembro de 1937, dispõe sobre o loteamento e a venda de terrenos para pagamento em prestações, com o teor muito mais voltado para os contratos entre o loteador e o adquirente do que para regulamentar o parcelamento do solo para fins urbanos. Porém o seu artigo 1º exige alguns critérios que indicam a necessidade do plano do loteamento e da planta do imóvel. Não é o caso de especificarmos essa lei, mas registrar que o Conselho de Urbanização teria uma grande carga de atividades para que fosse realmente efetivo na determinação do

direcionamento e da fiscalização do crescimento da cidade, tendo que se preocupar inclusive com os contratos de venda dos lotes.

Segundo informações da Prefeitura Municipal⁶², não há arquivada a nomeação dos membros do Conselho de Urbanização, levando-nos a crer que não foi efetivado. Provavelmente, como tantas outras leis, virou letra morta. A lei não foi assinada pelo prefeito, mas pelo presidente da Câmara e seu primeiro secretário, os vereadores Paulo Vieira de Camargo e Antenor Sanches, respectivamente. Porém, segundo o periódico mencionado anteriormente, a lei foi proposta por Sílvio Barros.

A iniciativa de se criar um Conselho de Urbanização indica que os governantes percebiam a pressão da ocupação acelerada advinda do êxodo rural e a necessidade de uma assessoria técnica para pensar os direcionamentos da cidade. Embora a iniciativa do Conselho de Urbanização fosse do município, a partir de meados da década de 1960, a perspectiva de planificação provinha do governo do estado.

O estado do Paraná preocupava-se com um projeto de desenvolvimento econômico com bases mais amplas, que incluísse, além da economia, o planejamento territorial e as reformulações das estruturas administrativas. Segundo a pesquisadora Denise Cristina Mansur (2008), o estudo realizado pela SAGMACS – Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais – em 1963, determinou vários polos regionais, que seriam o foco de investimento da Codepar – Companhia de Desenvolvimento do Paraná – para o desenvolvimento do estado, que, além da sede Curitiba, contemplava cidades como Maringá.

O primeiro plano diretor de Maringá foi aprovado pela Lei nº 621, de 9 de outubro de 1968. Entre os seus objetivos e diretrizes, o plano instituía o “sistema local de planejamento”, assim chamado por reunir órgãos que, em sua área específica, elaborariam programas para orientação de entidades públicas e privadas para o desenvolvimento local. Os órgãos que compunham o “sistema local de planejamento” eram: o Escritório Técnico de Planejamento de Maringá, o Grupo Executivo para Industrialização de Maringá, o Conselho de Educação e os órgãos colaboradores. Assim, diante de um contexto de investimento no planejamento local e da primeira tentativa de institucionalização do planejamento urbano, criou-se, pela Lei nº 622, de 26 de outubro de 1968, o Escritório Técnico de Planejamento de Maringá – Eteplan, ou, como aparece em outras leis, Eteplan⁶³.

⁶² Ofício nº 098/2010 – SEPLAN. Prefeitura do Município de Maringá.

⁶³ Utilizaremos a sigla Eteplan porque foi a mais utilizada posteriormente à lei.

O Eteplan, conforme o artigo 1º da lei que o institui, era um órgão descentralizado da administração municipal, com autonomia administrativa e financeira, criado para exercer as funções de órgão central de planejamento do município. As atribuições eram amplas, sendo de sua responsabilidade três tipos de supervisões: a de planejamento administrativo, a de planejamento físico-territorial e a de projetos.

No setor de planejamento administrativo, as atribuições eram em relação à elaboração, supervisão e controle dos planos e programas da administração pública; à elaboração e controle do processo orçamentário municipal segundo os termos do artigo 79 da Lei federal nº 4.320⁶⁴; além do assessoramento ao prefeito nas questões técnicas e financeiras relacionadas ao desenvolvimento local e à melhoria da administração.

As atribuições do setor de planejamento físico-territorial relacionavam-se à orientação e coordenação das atividades públicas e privadas na promoção do desenvolvimento urbano, bem como à promoção de estudos e pesquisas relativas ao desenvolvimento urbanístico. Exercia, também, funções relacionadas à evolução administrativa, assessoria à Câmara nos assuntos relacionados ao desenvolvimento urbanístico, e à administração de assuntos ligados ao Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá.

No setor de projetos, elaborar-se-iam projetos técnicos para as obras dos planos e programas da administração local.

O Eteplan poderia exercer o poder de contrato, em conformidade com as regras internas, e teria dotação orçamentária no orçamento municipal aplicada conforme os planos e projetos internos.

O conselho diretor e a diretoria executiva compunham a direção e a administração do escritório. Compunham o conselho diretor o prefeito, que era o presidente; o diretor executivo do Eteplan, no cargo de secretário geral; um secretário do governo municipal; os diretores de autarquias, companhias de economia mista ou de empresas públicas municipais; e um representante da Câmara.

⁶⁴ O artigo 79 da Lei federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, tem a seguinte redação: “Ao órgão incumbido da elaboração da proposta orçamentária ou a outro indicado na legislação, caberá o controle estabelecido no inciso III do artigo 75”. O artigo 75 da lei mencionada diz respeito ao controle da execução orçamentária. O inciso III tem a seguinte redação: “o cumprimento do programa de trabalho expresso em termos monetários e em termos de realização de obras e prestação de serviços”.

A diretoria executiva era formada pelo diretor executivo e pelos supervisores dos setores de planejamento físico-territorial, de planejamento administrativo e de projetos. O diretor era designado pelo prefeito e os supervisores pelo diretor, que deveriam ter formação universitária em engenharia, arquitetura, ciências econômicas ou contábeis, de acordo com a natureza de cada setor.

O pessoal técnico poderia ser recrutado entre os funcionários municipais ou selecionado no mercado de trabalho, regendo-se pelas leis trabalhistas.

Estabelecia-se uma estrutura técnica de órgão autônomo, porém vinculado aos órgãos de assessoramento da Prefeitura e, portanto, fazia parte do sistema administrativo reestruturado pela Lei 6 nº 54, de 30 de novembro de 1968. O Eteplan, além dos setores mencionados, foi subdividido em serviço de administração, divisão de urbanismo e serviço de programação e orçamento.

Em 1967, a equipe contratada pelo prefeito para formular o Plano Diretor de Desenvolvimento provinha de Curitiba, onde a experiência do Ippuc – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – era vista como muito positiva. Segundo Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009), filho do prefeito Luiz de Carvalho, “o Ippuc, em 1967, já tinha feito algumas coisas interessantes lá pra cidade. Ele estava valorizado lá. Então, aquela equipe de jovens urbanistas (...) achou que a experiência de Curitiba estava sendo válida, (...) rompendo com o sistema antigo de fazer um planejamento que terminava com a entrega do pacote”.

Segundo o pesquisador Dennison de Oliveira (2000), no início da década de 1960, a Codepar exigiu um plano geral de urbanismo para financiar obras no centro da cidade de Curitiba e para a criação de um distrito industrial. O plano, realizado pela empresa Serete, de São Paulo, comandada por Jorge Wilhelm, transformou-se em lei em 1966, após debates entre as elites intelectuais e econômicas. Sobre a criação do Ippuc, Oliveira (2000, p. 75) esclarece que “também foi criada uma nova agência burocrática, encarregada do detalhamento e execução do plano: o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), conforme já havia sido proposto no Plano Preliminar de 1965”.

Embora com trajetórias distintas, o Eteplan e o Ippuc tinham formação semelhante. Oliveira (2000, p. 97) apresenta os objetivos do Ippuc:

De acordo com a lei que o criou [Lei nº 2.660 de 1º de dezembro de 1965], cabiam ao Instituto de Planejamento e Pesquisa Urbana de Curitiba – IPPUC – como tarefas principais a elaboração e detalhamento de projetos, controle e implementação do plano diretor,

e a execução – em casos especiais – de projetos em cooperação com outros órgãos da administração. Tratava-se, pois, essencialmente, de instância de planejamento, vinculada diretamente ao prefeito como órgão de assessoramento.

Na sua organização interna, contudo, é que residiam as maiores novidades, em se tratando de coordenar a atuação de diversos órgãos da administração com vistas à implementação do plano diretor. Destacava-se aí a composição e funcionamento do seu conselho deliberativo, presidido pelo prefeito.

Um estudo comparativo entre a formação do Eteplan e a do Ippuc mereceria uma análise mais aprofundada, que foge aos limites desta pesquisa. Porém destacamos que a composição do Ippuc reunia, além dos titulares dos departamentos da administração municipal relacionados às ações territoriais, um representante da Câmara Municipal, o diretor-presidente da Urbs (Companhia de Urbanização de Curitiba) e da Cohab-Curitiba. O Eteplan seguia a mesma estrutura de composição em seu conselho diretor, com representatividade das autarquias e da Câmara Municipal. Porém, enquanto o Ippuc teve prosseguimento nas gestões sucessivas, o Eteplan foi extinto na gestão de Sílvio Magalhães Barros (01.02.1973 a 31.01.1977). Os motivos da sua dissolução serão abordados ao tratarmos da sexta gestão.

Segundo o arquiteto José Vicente Alves do Soccorro (2009), que fez parte da equipe básica da estrutura de elaboração do plano diretor de 1967, a criação de escritórios técnicos era uma recomendação do Ibam – Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Com o patrocínio da Codepar, o Ibam ministrou cursos de formação de equipes que formulariam os planos diretores dos municípios do Paraná. As aulas eram ministradas na UFPR e o arquiteto Soccorro participou da primeira turma, em 1966. O modelo para os escritórios baseava-se na estrutura do Ippuc, recentemente implantado.

A ideia era reproduzir o modelo do IPPUC em cada cidade para a qual se fizesse os planos diretores (...) aqui na cidade de Maringá, como (...) lá em Apucarana. Em Apucarana foi criada a CPM – Comissão de Planejamento Municipal – (...) [pois,] o plano sozinho não se sustenta, ele tem que ter um organismo de implementação (Soccorro, 2009).

Antes de comentarmos a segunda reestruturação administrativa do período de governo de Luiz de Carvalho, a qual inclui o Eteplan, convém analisar a lei que cria o Grupo Executivo para a Industrialização de Maringá – Geimar. Apesar de o grupo não

ter se estabelecido na estrutura administrativa, houve a criação do Conselho Municipal de Industrialização de Maringá.

A Lei nº 623, de 26 de outubro de 1968, criou o Geimar, entidade pública com autonomia administrativa e financeira para programar e coordenar as atividades de incentivo ao desenvolvimento econômico, especialmente à industrialização da região de Maringá. A intenção era reunir as entidades públicas e privadas ligadas aos objetivos do grupo, previstos Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá e nos estudos que o Geimar desenvolvesse.

A lei enumera as atribuições do grupo, que se relacionam a atividades de estímulo ao desenvolvimento econômico da região de Maringá. Para tanto, o Geimar formularia estudos, pesquisas, coordenação, elaboração de pareceres, bem como a administração de sistemas de incentivos à industrialização, promoção e divulgação de vantagens locacionais em Maringá para instalação de indústrias e de serviços e comércio, entre outras atividades. Observamos que, apesar de a preocupação ser em relação ao desenvolvimento econômico da região, a prioridade de localização das indústrias e estabelecimentos de comércio e serviços era no município de Maringá.

O Geimar compunha-se do Conselho de Desenvolvimento de Maringá e da diretoria executiva. Segundo a lei, o conselho constituía-se por representantes de entidades relacionadas aos problemas do desenvolvimento econômico de Maringá, que, no entender da lei, eram dois representantes da Associação Comercial e Industrial de Maringá, sendo um da indústria e o outro do comércio e serviços; um representante da Câmara Municipal; um representante da Associação Rural de Maringá; um representante da Codemar e outro da Codepar; um representante do Banco do Brasil e outro do Banco do Estado do Paraná, ambos das agências de Maringá. Além, é claro, do representante do prefeito e do diretor executivo do Geimar, respectivamente o presidente e o secretário geral

A diretoria executiva era composta pelo departamento técnico, pelo departamento de divulgação e por uma secretaria administrativa. Os diretores executivos e dos departamentos técnicos deveriam ter curso superior em ciências econômicas ou engenharia.

No organograma proposto pela Lei nº 654, de 30 de novembro de 1968, não há a incorporação do grupo no sistema administrativo da Prefeitura (ver organograma 07). Como já nos referimos, criou-se o Conselho Municipal para a Industrialização de Maringá, que se vinculou aos “órgãos colegiados de assessoramento”.

Observamos que tanto na estrutura do Eteplan quanto na do Geimar – e também no Conselho de Urbanização – existe o requisito da formação em engenharia nos seus corpos técnicos. O engenheiro representava o profissional qualificado para resolver as demandas urbanísticas e para pensar as diretrizes para o desenvolvimento da industrialização. O profissional arquiteto não foi mencionado nas leis.

Quanto à segunda estrutura administrativa da gestão, a Lei nº 654, de 30 de novembro de 1968, propôs uma nova modificação, chamada Sistema Administrativo da Prefeitura Municipal.

A lei divide o sistema em 6 órgãos que agrupam setores específicos. Os órgãos denominavam-se: Colegiados de Assessoramento, de Assessoramento, Auxiliares, de Administração Específica, Autônomos e de Desconcentração Econômica.

Os órgãos Colegiados de Assessoramento tinham dois conselhos: o Conselho Municipal de Educação e o Conselho Municipal para a industrialização de Maringá, que, possivelmente, assumiria funções do Geimar, já que não foi incluído no Sistema Administrativo.

Os órgãos de assessoramento contemplavam o Gabinete do Prefeito, a Procuradoria Municipal e o Escritório Técnico de Planejamento. Neste, além do serviço de administração e do serviço de programação e orçamento, havia a Divisão de Urbanismo.

A Secretaria de Administração e a Secretaria da Fazenda faziam parte dos órgãos auxiliares. E nos órgãos de administração estavam as demais secretarias. Nos órgãos autônomos incluíam-se a Codemar e a Caixa de Assistência, Pensões e Seguros dos Servidores Municipais de Maringá – Capsema. E nos órgãos de desconcentração econômica locavam-se a Administração Distrital de Iguatemi e a de Floriano.

Em relação à estrutura administrativa anterior, a Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura organizou-se de forma diversa e desmembrou-se em Secretaria de Serviços Públicos e Secretaria de Obras e Viação, que se subdividiu em Serviço de Administração, Divisão de Obras, Divisão de Viação e Serviço de Topografia.

Diante dessa nova estruturação administrativa e da criação do Eteplan, o planejamento urbano supostamente estava sob a responsabilidade da Divisão de Urbanismo do Escritório, já que, além de contar com técnicos especializados em seus quadros, se encarregava das atribuições relativas ao “desenvolvimento urbanístico”, conforme a lei que o cria. Como a lei que criou o Eteplan foi aprovada dois meses antes de findar o mandato do prefeito Luiz Moreira de Carvalho, foi somente na gestão

seguinte que se estabeleceram o regimento interno, o programa de atividades e o corpo técnico.

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura *(a pavimentação e a drenagem pluvial, o abastecimento de água, o abastecimento de energia elétrica, o sistema viário, os estacionamentos)*

A pavimentação e a drenagem pluvial

A pavimentação asfáltica teve prosseguimento na gestão de Luiz Moreira de Carvalho. No relatório de gestão declarou-se que se executaram 450.000m² (Reis, 1996). Além disso, uma das primeiras leis aprovadas pela nova administração foi a nº 342, de 30 de dezembro de 1964, que abriu crédito adicional especial para os serviços de pavimentação asfáltica e obras complementares. O valor destinava-se ao pagamento dos serviços executados por empreiteiras e em conformidade com as disposições contratuais existentes. A lei foi assinada pelo secretário de Viação, Obras Públicas e Agricultura, o engenheiro-arquiteto Maurício José Impelizeri Pinto de Moura, juntamente com o prefeito, o secretário da Fazenda e o diretor administrativo.

A lei indica que havia investimento do poder público na infraestrutura urbana, sendo a pavimentação asfáltica uma das prioridades. As obras complementares englobavam a colocação de guias e sarjetas e as galerias de águas pluviais, conforme explicou o engenheiro Antonio Almir dos Santos (2009). No relatório de gestão, o prefeito declarou que construiu 185m de bueiros entre 1965 e 1967, para drenagem de águas pluviais (ver figuras 141 e 142). Apontamos a incongruência entre o que se declara no relatório e o procedimento de pavimentação juntamente com a drenagem pluvial.

Figuras 141 e 142. Fotos mostrando a execução da infraestrutura. Na primeira foto a pavimentação de uma via principal da cidade. A segunda foto mostra a canalização para realização do asfaltamento da Avenida São Paulo, c. 1965. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Além disso, a municipalidade determinava deveres aos proprietários quanto à manutenção dos passeios e à construção de muros quando os imóveis estivessem em vias asfaltadas. Desse modo, percebemos que o asfaltamento contribuía para que se estabelecesse o controle, por parte dos serviços públicos, da conformação das áreas de uso comum e na demarcação dos limites entre o lote e a rua.

A obrigatoriedade em murar os lotes nas vias nas quais o asfaltamento fosse concluído e a execução e o reparo de calçamentos em mau estado que estivessem em vias asfaltadas foram instituídos pela Lei nº 428, de 02 de dezembro de 1965. Nas ruas ou avenidas que tivessem sido asfaltadas havia cerca de 12 meses, os proprietários seriam obrigados a murar os seus lotes e prédios e a reparar os calçamentos em mau estado a partir de 30 dias da publicação da lei. Porém os que estivessem pagando o contrato de asfaltamento por 12 meses poderiam aguardar o término da pavimentação para executar os muros e os calçamentos. Nos casos de omissão por parte dos proprietários, findando o contrato de asfaltamento e desde que o asfaltamento tivesse sido executado, a Secretaria de Viação e Obras Públicas executaria os serviços cobrando 20% sobre o valor da obra, referentes às despesas da administração.

O engenheiro Luiz Tutomo Icizuka (2009) declarou que a Prefeitura tinha vários equipamentos para asfaltamento e os próprios funcionários executavam a pavimentação de algumas áreas. Porém os contratos diretos com os proprietários garantiam a agilidade das obras. Empresas como Urbasa, Pavinpar e Conterpavi garantiam o ritmo acelerado da pavimentação (Maringá, 1968).

Os contratos de pavimentação continuavam a vigorar na administração de Luiz de Carvalho, o que agilizava os serviços por toda a cidade. Pela planta U9, do Plano Diretor de Desenvolvimento (Maringá, 1967), a pavimentação asfáltica atingia toda a Zona 2, quase toda a Zona 4, as avenidas Paraná e São Paulo em toda a sua extensão, parte da Zona 7 na porção do plano inicial a leste, algumas vias da Zona 3, a Avenida Brasil até a altura do Bosque das Grevíleas, duas vias principais da Zona 5 e poucas adjacentes. Uma única via ao norte do plano era asfaltada, na Vila Santo Antônio, que era a continuação da Avenida São Paulo e ligava à estrada em direção a Astorga. No centro da cidade, no entanto, a pavimentação permanecia de paralelepípedos, da época do prefeito Américo Dias Ferraz (15.12.52 a 14.12.56).

O abastecimento de água

Como vimos, a Codemar foi criada na gestão do prefeito anterior, pela Lei nº 236, de 14 de dezembro de 1962. Uma das últimas ações da gestão de João Paulino foi a abertura de crédito para compra das ações da Codemar. No relatório de gestão, o novo prefeito declarou que iniciou e concluiu a galeria de comando, filtros, estação elevatória de água tratada, sistema de captação e sistema de adução e iniciou a rede de distribuição de água potável (Reis, 1996). Também consta no relatório a edificação da caixa d'água das casas populares da Vila Morangueira, com capacidade para 36.000 litros e 61m de altura, e que permanece no lugar de origem, na quadra M-91/92, como se pode verificar no item sobre habitação popular adiante (Reis, 1996) (ver figura 143).

Figura 143. Foto da caixa d'água das casas populares da Vila Morangueira, com capacidade para 36.000 litros e 61m de altura, quando foi construída. Note-se a tipologia das casas populares, com telhados em duas águas. Foram as primeiras construídas pela Cohapar e BNH. A Prefeitura doou o terreno para construção. Fonte: Maringá, 1968.

A incorporação dos bens imóveis de propriedade do município ao capital social da Codemar foi autorizada pela Lei nº 351, de 30 de abril de 1965. Os bens discriminados referiam-se a: a) rede de distribuição de água potável construída na Zona 2, incluindo-se serviços, projetos, materiais e demais encargos utilizados, correspondendo a 85,83% do capital investido⁶⁵; b) as quadras de terras nºs M1, M2 e M12 da Vila Morangueira, que representaram 14,17% do capital. O município, em contrapartida, receberia ações ordinárias da Codemar.

Luiz de Carvalho sustentou que uma das prioridades da sua gestão foi o abastecimento de água. Segundo o seu depoimento em 1993,

⁶⁵ O valor da rede de distribuição correspondia a Cr\$206.000.000,00. O total perfazia Cr\$240.000.000,00. O terreno onde se instalou a Codemar valia Cr\$34.000.000,00.

...A água, o João Paulino tinha começado. Mas, estava fazendo a represa ainda e tinha que trazer a água do ribeirão, do rio Pirapó para cá. Esse era o principal conseguido através da Codemar que foi do tempo do João Paulino. Até que a Codemar fez uma reunião com os vereadores e queria incluir o projeto de asfaltamento junto com a Codemar que era de água. Eu discuti com eles “não, não ponha, a prioridade aqui é água. Não vamos misturar asfalto com água não. Porque o asfalto é outra coisa”. Isso calou os outros companheiros vereadores e acolheram o meu argumento de deixar a Codemar só mesmo com o serviço de água. Então, esta era a prioridade. Entrei como prefeito com a responsabilidade de pôr água em Maringá. Era isso e eu não podia fugir disso de maneira nenhuma.

Na gestão de Luiz Moreira de Carvalho, a primeira lei que trata do abastecimento de água disciplina o funcionamento de poços artesianos e semiartesianos no perímetro urbano de Maringá. A Lei nº 384, de 11 de setembro de 1965, exige a licença para exploração do serviço de água emitida pela Prefeitura Municipal, com a supervisão da Codemar. As licenças poderiam ser rescindidas pelo poder público a partir da instalação no local dos serviços de abastecimento de água da Codemar, não cabendo ao requerente nenhum tipo de indenização.

A lei indica a tentativa de controle por parte da municipalidade sobre o planejamento, execução e distribuição de água pelos poços artesianos ou semiartesianos. No requerimento, o proprietário deveria indicar o poço aberto ou a abrir, com a devida capacidade do reservatório ou caixa distribuidora de água, além de mencionar a finalidade do aproveitamento e as características do documento de propriedade do imóvel. No caso de aproveitamento coletivo, deveria possuir o registro da firma ou sociedade, citando o número dos usuários beneficiados e as taxas ou tarifas que seriam homologadas ou estabelecidas pela Prefeitura.

Ao atingir as 40 ligações domiciliares em determinado poço, o proprietário deveria abrir um novo ou aumentar a capacidade da caixa d'água. Para tanto, deveria requerer à Codemar a elaboração de planta, com a medida dos canos. Dessa forma, facilitaria o aproveitamento da distribuição pela Codemar e, se fosse o caso, a incorporação das instalações ao seu patrimônio. A lei ainda estabeleceu o prazo de 30 dias, a contar da sua publicação, para que as firmas, individuais ou coletivas, requeressem as suas licenças. Nos casos de transgressão, seria cobrada multa, que dobraria em reincidências.

O Plano Diretor de Desenvolvimento aponta que em 1967 havia cerca de 120 poços, sendo 31 abertos entre 1959 e 1960, 49 entre 1961 e 1963 e 39 inaugurados entre 1964 e 1967. Segundo o plano diretor (Maringá, 1967, p. 212,)

...A população tem suprido suas necessidades de água através de poços artesianos, encontrados às centenas e que hoje ainda apresentam uma produção média satisfatória do líquido. Tem-se observado, entretanto, o rápido esgotamento do primeiro lençol subterrâneo, encontrado a uma profundidade média de 80m. Atualmente os poços são perfurados até atingir o lençol, situado a cerca de 120m e capaz de produzir vazões na ordem de 10.000 a 15.000 l/hora.

O plano diretor, no entanto, previa a progressiva falta de abastecimento de água pelos poços, considerando acertadas as providências da Codemar em implantar a rede de água e esgoto, priorizando a primeira (Maringá, 1967).

Os investimentos nas instalações e no incremento do patrimônio da Codemar prosseguiram. No dia 1º de outubro de 1965, pela Lei nº 400, foi autorizada abertura de crédito para compra de equipamentos de uma firma de São Paulo, para atender à Estação de Tratamento de Água. O poder executivo transferiria os aparelhos à Codemar mediante o recebimento de ações ordinárias, em forma de integralização do capital subscrito. Os equipamentos especificados indicam que se trata da aquisição de alguns elementos necessários para manutenção de uma ETA existente⁶⁶.

Percebemos, também, que os financiamentos federais iniciaram no ano de 1966, com a Lei nº 447, de 29 de abril. A lei autorizava o convênio entre o município e a Codemar

⁶⁶ Eram três os equipamentos a serem adquiridos: a) um medidor de vazão de água bruta com indicação, totalização e registro da vazão medida; b) dois cloradores para dosagem de cloro em forma de solução; c) um potenciômetro para regulador de PH de água. O medidor de vazão serve para medir a água que é tratada e quantificar o seu volume durante um período de tempo. Os cloradores fazem parte de um sistema chamado sistema de cloração, que tem por função a desinfecção da água bruta, podendo existir uma pré-cloração ou uma pós-cloração, dependendo da concepção do processo de tratamento. O potenciômetro é um dispositivo eletrônico que serve para regular a capacidade de algum equipamento. Como se trata de potenciômetro para um regulador de pH, comandaria um sistema de regulação de modo a manter o pH da água dentro dos parâmetros desejados para o tratamento. Fonte: Engenheiro Alex A. V. Venegas - Supervisor de Engenharia de Sistema da empresa Aquamec S/A, de São Paulo, pertencente ao grupo Haztec. Entrevista concedida em 07.11.2009. Os nomes dos equipamentos existentes na lei foram corrigidos pelo engenheiro.

e o Fundo Nacional de Financiamento de Água, do Departamento Nacional de Obras e Financiamento. Segundo o relatório técnico preliminar e o estudo de viabilidade econômica apresentado pela Fundação Especial de Saúde Pública, o valor atribuído para conclusão das obras foi de Cr\$5.480.806.000,00.

Para receber esse valor, a Câmara dos Vereadores comprometia-se: 1) a ajustar a lei que criou a Codemar, de acordo com as indicações do Grupo Executivo do Fundo Nacional de Financiamento; 2) instituir leis, que deveriam ser aprovadas pelo Grupo Executivo, para um sistema de taxas e tarifas de água e serviços que gerariam receita para amortizar o financiamento, além de operar e manter os serviços de abastecimento; 3) assegurar um terço do valor do financiamento com recursos municipais, considerando os valores investidos e a serem aplicados pela Codemar nas obras de execução; 4) manter o valor real do empréstimo atualizado pela correção monetária.

Para obter o financiamento federal, era necessária a intervenção do Grupo Executivo do Fundo Nacional de Financiamento, modificando certas regras da Codemar. Além disso, a Sanepar – Companhia de Saneamento do Paraná – apresentava-se como intermediária para que a Codemar pudesse receber recursos.

A Sanepar apresentou-se pela primeira vez na Lei nº 488, de 22 de setembro de 1966, que autorizou o poder executivo a lhe outorgar procuração irrevogável para receber as quotas do art. 20 da Constituição Federal⁶⁷, ou os mesmos recursos estabelecidos pela Emenda Constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, junto à Secretaria da Fazenda do Estado ou de qualquer órgão competente. A procuração serviria como garantia subsidiária para cobertura do contrato de financiamento dos serviços de abastecimento de água potável de Maringá, a ser firmando entre a Sanepar e a Codemar.

No mesmo dia, pela Lei nº 489, foi criado o Fundo Municipal de Saneamento, administrado pela Codemar, que se destinava à realização de estudos, projetos, construção, reforço e ampliação dos serviços de abastecimento de água potável e sistema de esgotos sanitários do município, através da Codemar. A lei estabelece os demais critérios e a constituição patrimonial do fundo.

⁶⁷ O artigo 20º da Constituição de 1946 tem a seguinte redação: “Quando a arrecadação estadual de impostos, salvo a do imposto de exportação, exceder, em Município que não seja o da Capital, o total das rendas locais de qualquer natureza, o Estado dar-lhe-á anualmente trinta por cento do excesso arrecadado”.

Quanto aos materiais para implementação da rede de abastecimento de água, observamos duas leis que autorizam a doação de tubos de aço à Codemar. Antes de as abordarmos, convém destacar que a rede de abastecimento de água, que se iniciou em 1964, foi executada em ferro fundido, conforme tabela fornecida pelo Serviço Autárquico de Água e Esgoto de Maringá (1979) e elaborada por Vendramel e Köhler (2002). Os diâmetros variaram de 50mm até 600mm. A rede em PVC foi iniciada em 1972, mas até 1978 havia a execução da rede em ferro fundido (ver tabela 8).

Diâmetro mm	Extensão Linear Metros	Período
50	135.720	1964-1976
60	56.383	1964-1973
75	2.991	1965-1976
100	12.521	1964-1973
125	585	1965-1974
150	14.421	1964-1978
250	8.355	1964-1971
300	5.974	1964-1978
350	1.173	1966-1971
400	321	1969
450	216	1969
500	985	1968-1969
550	326	1967-1968
600	723	1967-1968

Fonte: Serviço Autárquico de Água e Esgoto de Maringá (1979)

Tabela 8. Rede executada em ferro fundido. Fonte: Serviço Autárquico de Água e Esgoto de Maringá (1979) *apud* Vendramel e Köhler (2002).

A Lei nº 515, de 17 de abril de 1967, e a Lei nº 602, de 26 de junho de 1968, autorizavam a doação pelo município de tubos de aço à Codemar. A Lei nº 515 doava 175 tubos de 7,20cm de comprimento, com 600mm de diâmetro interno, fabricados em chapa de 3/16". A Lei nº 602 doava 197 tubos de aço soldados com 600mm de diâmetro interno, doados pelo D.N.O.S. – Departamento Nacional de Obras e Saneamento – ao município. Os tubos de ambas as leis destinavam-se à Adutora do Sistema de Abastecimento Público de Água Potável da cidade, cujas obras estavam a cargo da Codemar.

No relatório da gestão de 1968 (Maringá, 1968), declara-se que o governo federal, através do DNOS, também auxiliou na construção de parte da barragem do rio Pirapó, na estação elevatória e nas casas dos operadores. O relatório ainda informa que o sistema de abastecimento de água

Terá capacidade para servir 200 mil habitantes. A água será tratada por fluoração, método que permite a prevenção de cárie dentária. O sistema de filtros utilizados é o mais moderno que se conhece para obras desse tipo: o sistema “aquazur” que oferece grandes vantagens na operação. A reservação será de 15 milhões de litros nos reservatórios enterrados, 600 mil no elevado da Vila Morangueira, 200 mil, elevados, no Maringá Velho e mais dois, de superfície (apoiados no solo) com capacidade para 200 mil litros cada um (Maringá, 1968, p. 31).

O documento de 1968 tem um discurso laudatório em relação às obras do governo, mas explica com detalhes importantes o sistema de abastecimento de água empreendido pela Codemar. Entre os argumentos para a substituição dos poços artesianos, justifica o perigo da contaminação do lençol freático. Além das fotos das obras, o documento enfatiza que a compreensão da população sobre a importância das obras na cidade.

Mais uma vez, destacam-se as linhas arquitetônicas modernas. Na foto abaixo, da estação de tratamento, o edifício foi exposto como exemplo de modernidade (ver figura 144).

Figura 144. Foto da estação de tratamento da Codepar, instalada na Vila Morangueira. Fonte: Maringá, 1968.

O abastecimento de energia elétrica

Segundo o diagnóstico do Plano Diretor de Desenvolvimento, a eletrificação contemplava satisfatoriamente a demanda (Maringá, 1967). No relatório de gestão, Luiz de Carvalho menciona a rede de alta tensão de energia elétrica, embora não esclareça a etapa desenvolvida no período em que esteve na chefia do poder executivo municipal. Também declara a organização do perímetro elétrico de Maringá, citando, inclusive, a data de 23 de junho de 1966. Na sua administração, há a Lei nº 616, de 25 de setembro de 1968, que autoriza o poder executivo a firmar convênio com a Copel para fornecimento de força e luz para o município de Maringá. A lei estipula os termos do convênio a ser assinado, como o preço do quilowatt-hora (Kw/h) e as condições de multas nos casos de interrupções de energia elétrica de acordo com o tempo de suspensão da mesma. Outras exigências poderiam ser consideradas, de acordo com o interesse do município.

Nesse período, os postes de madeira da cidade foram substituídos pelos de concreto. Recco (2007) descreve a bem-sucedida trajetória dos irmãos Romagnole no fornecimento de postes para a Copel a partir de 1965.

Em 1967, o plano diretor mapeou os tipos de lâmpadas e a sua localização. Eram três os tipos de lâmpadas: as de mercúrio puro, as de mercúrio mistas e as fluorescentes. As primeiras localizavam-se apenas no trecho central da Avenida Brasil, da Praça Rocha Pombo até a Praça Sete de Setembro (Praça do Peladão). As lâmpadas, sendo de fraca potência, somadas à farta arborização, não iluminavam satisfatoriamente o centro de Maringá (Maringá, 1967).

As mais comuns eram certamente as lâmpadas de mercúrio mistas, que se localizam nas vias principais da cidade e na Avenida Colombo. Nas áreas de expansão a norte, somente o trecho da via que se prolongava a partir da Avenida São Paulo, levando à rodovia com destino à Astorga, tinha iluminação pública por lâmpadas de mercúrio mistas (Maringá, 1967).

As vias iluminadas por lâmpadas fluorescentes eram poucas e, possivelmente, de implantação mais recente, como o prolongamento da Avenida Brasil a leste e a oeste, a avenida central da Vila Operária, a Avenida Riachuelo, e a Avenida Paraná (Maringá, 1967).

A existência de infraestrutura básica de água e luz elétrica condicionou a construção de casas populares. De acordo com a Lei nº 539, de 4 de outubro de 1967, as casas populares somente poderiam ser habitadas com a rede de água e luz elétrica em

“perfeito funcionamento” e a partir do “habite-se” fornecido pela Secretaria de Saúde e Assistência Social do Município.

O sistema viário

Quanto ao sistema viário, o prefeito Luiz de Carvalho declarou, em seu relatório de gestão, obras como a conclusão do Viaduto do Café, na Avenida São Paulo, que havia sido iniciada pela administração anterior e cuja denominação deu-se pela Lei nº 469/66; a construção dos estacionamentos tipo “espinha de peixe”, na Avenida Brasil; a determinação de padronização de ladrilhos para calçamento de passeios públicos de Maringá no dia 1º de setembro de 1965, cuja data é a da Lei nº 385, que autoriza o prefeito a baixar o decreto determinando a padronização; as melhorias nos 289km de estradas municipais; e a obtenção, junto ao governo do estado do Paraná, das rodovias ligando Maringá a Campo Mourão, Paranavaí e Umuarama (Maringá, 1978; Reis, 1996).

O Viaduto do Café foi a primeira grande obra no sistema viário da cidade, 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 figura 145). 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”.

Figura 145. Foto mostrando o Viaduto do Café concluído
Fonte: Maringá, 1968.

A Avenida Colombo era a principal artéria de acesso à cidade e, como já dissemos, limitava o plano inicial a norte. Por ela, chegava-se a rodovias que tinham como destino diversas cidades, como Londrina, Apucarana e São Paulo, além de Astorga cuja estrada conectava-se perpendicularmente a ela, numa continuação da Avenida

São Paulo. Para chegar-se ao centro urbano de Maringá, a Avenida São Paulo era um dos principais acessos do tráfego proveniente da Avenida Colombo, pois se conectava diretamente ao trecho mais movimentado da Avenida Brasil na época.

Havia outras vias de acesso ao centro, como a Avenida das Indústrias, atual Avenida Bento Munhoz da Rocha Neto, desembocando, todavia, na Avenida São Paulo. O acesso pela Avenida Tuiuti também era uma opção, porém, para se chegar ao centro comercial, seria necessário percorrer, pela Avenida Brasil, todo trecho da Vila Operária, que, provavelmente, não contava com pavimentação antes da inauguração do Viaduto, além de ser uma área basicamente residencial. Tinha-se, ainda, a alternativa de acesso pela Avenida Mauá, a partir da Avenida Tuiuti, que perfazia toda a Zona de Armazéns do plano inicial, embora não estivesse asfaltada totalmente em 1967 (Maringá, 1967). A Avenida Mauá era uma via de escoamento dos armazéns e indústrias.

Enfim, a opção mais rápida para se chegar ao centro de Maringá, sem passar pela Zona de Armazéns e pela Zona Industrial, nem pelo trecho da Avenida Brasil pertencente à Vila Operária, era mesmo pela Avenida Colombo, conectando-se à Avenida São Paulo e convergindo para a Avenida Brasil.

Quanto ao percurso de coletivos, conforme o Plano Diretor de Desenvolvimento de 1967, havia duas linhas que percorriam a Avenida São Paulo em direção à recente ocupação ao norte, uma em direção ao Jardim Alvorada e a outra em direção à Vila Morangueira, ambas partindo do centro da cidade (Maringá, 1967).

Além disso, em 1966, a ocupação para o norte intensificava-se e dois equipamentos importantes localizaram-se no Jardim Alvorada: a Codemar e a Copel. A Avenida São Paulo prolongava-se interceptando a Avenida Colombo e dava acesso à estrada que levava a Astorga e aos loteamentos recém-abertos ao norte. 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 (ver figura 146).

Segundo *O Jornal* do dia 10 de maio 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. Na placa de inauguração, publicada pelo periódico, inscreveu-se que a construção se iniciou na administração de João Paulino Vieira Filho, sendo secretário de Viação e Obras Públicas o Dr. Antonio Almir dos Santos. A construtora técnica foi a Granville. Gravou-se, ainda, que a obra se concluía na administração de Luiz de Carvalho, cujo secretário de Viação e Obras Públicas era o Sr. José Moreno Júnior. O mestre foi o Sr. Gines Navarro e o projeto foi de Freitas e Sperandio.

Os estacionamentos

Outra intervenção declarada no relatório de gestão foram os estacionamentos denominados “espinhas de peixe” no canteiro central da Avenida Brasil. A ideia foi fazer demarcações com blocos de pedra pintados de branco para estacionamento de carros em ângulo de 45°. Assim, além de área para estacionamento, provavelmente os veículos transpunham a Avenida Brasil, de um sentido para o outro, sem a necessidade de chegar aos cruzamentos perpendiculares à avenida. O exemplo, conforme declara Luiz de Carvalho (1993), foi copiado de Brasília: “ esse

estacionamento, as espinhas de peixe, fui eu que fiz. Eu, como prefeito, fui a Brasília e vi estacionamentos que se saía de ré. E eu gostei daquilo e pensei: ‘Ah, vamos colocar isso lá em Maringá’. Cheguei aqui e imediatamente fiz isso aí. E foi muito aplaudido...”. A referência do prefeito pode ter sido os estacionamentos em 45° em determinados locais de Brasília (ver figuras 147 e 148).

Figuras 147 e 148. Fotos mostrando os estacionamentos tipo “espinha de peixe”. Fonte: Maringá, 1968.

Embora atualmente seja proibida a saída de ré, os estacionamentos são ainda utilizados ao longo da área central da Avenida Brasil. Não descartamos a possibilidade de terem sido ampliados após a gestão de Luiz de Carvalho. Em 1972, na gestão de Adriano José Valente, houve tentativas que, no entanto, não lograram sucesso. Nesse ano há duas leis autorizando a extensão dos estacionamentos tipo “espinha de peixe”. Na primeira, a Lei nº 964, de 1º de dezembro, a ampliação seria ao longo da Avenida Paraná, entre as Avenidas XV de Novembro e Tamandaré. Na segunda, a Lei nº 965, cuja data é a mesma da lei anterior, o estacionamento tipo “espinha de peixe” deveria estender-se ao longo da Avenida Brasil, da Praça Rocha Pombo à Praça Abilon Souza Naves, na Zona 3. Porém parece não ter sido executado em nenhum dos casos. A primeira evidência é não haver menção à ampliação no relatório de gestão do prefeito Adriano Valente. A segunda evidência constata-se na Lei nº 2.616, de 29 de janeiro de 1990, que torna obrigatória a preservação dos estacionamentos existentes, além de autorizar a ampliação das “espinhas de peixe” no mesmo trecho da Avenida Brasil referido na Lei nº 965, que tampouco foi executada.

Quanto às rodovias, o prefeito declara melhorias nos 289km de estradas municipais e a obtenção de rodovias ligando Maringá a Campo Mourão, Paranavaí e Umuarama. Porém não há leis que estabeleçam verbas ou convênios com o DER – Departamento de Estradas e Rodagem.

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (as primeiras propostas para os bosques, o cemitério, as praças, a arborização pública)

As primeiras propostas para os bosques

No período, encontramos leis que indicam as primeiras propostas para prover equipamentos nos bosques. Lembremos que Jorge de Macedo Vieira criou os dois bosques para serem os “pulmões verdes” da cidade, não sugerindo equipamentos nos que seriam os testemunhos da paisagem que havia antes da cidade (Vieira, 1972).

Reportagem do *Jornal* do dia 18 de maio de 1966 considerou os bosques locais perigosos e, portanto, deveriam ser equipados.

...E sabe-se também, embora não oficialmente, que existem estudos dentro da SVOPA para urbanização dos Bosques da Zona 1 e 2 e que será inegavelmente um trabalho de fôlego, mas que além do embelezamento natural da cidade; além de propiciar novos pontos de atrativo para os munícipes, virá extirpar antros de malfeitores que se servem desses bosques para as suas incursões criminosas e que tanto mal estar já tem causado à população (*O Jornal*, 18 mai 1966, p. 2).

Os primeiros projetos para equipar os bosques constam nas leis, com os seus respectivos programas de necessidades, porém não foram declarados no relatório de gestão por não terem sido construídos. Ficaram apenas no papel e na imaginação dos vereadores que os propuseram. Destacaremos tais projetos por indicarem a preocupação em dar uso aos bosques reservados por Jorge de Macedo Viera, inserindo equipamentos diversos. Iniciando-se na gestão de Luiz de Carvalho, as propostas para os bosques tornaram-se usuais. Embora a maioria não tenha se efetivado, tais espaços passaram a ser objeto de proposições diversas, indicando a expectativa de provê-los com usos e equipamentos, transformando-os em parques.

A Lei nº 471, de 10 de agosto de 1966⁶⁸, e a Lei nº 636, de 26 de outubro de 1968, sugerem e autorizam modificações nos dois parques projetados por Vieira. A primeira lei autoriza a abertura de concorrência pública para dotar o Bosque 1 de um centro recreativo. A segunda lei autoriza a abertura de concorrência pública para dotar o Bosque 2 de um jardim zoobotânico. Ambas foram assinadas pelos presidentes da

⁶⁸ O ano que aparece na lei é 1962, mas, certamente, a data está equivocada. O vereador Paulo Vieira de Camargo assina a lei como presidente da Câmara. Camargo foi eleito na quarta, quinta e sexta legislaturas, sendo suplente na sétima. Portanto, o ano da aprovação da lei deve ser 1966, como aparece na sua numeração.

Câmara que atuavam no período da aprovação, mas nenhuma delas se realizou e duvidamos que tenham sido objeto de concorrência pública. Importante notar, porém, que o programa de necessidades para as benfeitorias previstas para o centro recreativo no Bosque 1 antecipou, em alguns aspectos, o que viria a ser construído no Parque do Ingá pelo prefeito sucessor.

No chamado “centro de recreação pública” deveria haver, segundo o artigo 2º da lei: a) limpeza adequada do local onde se pretende instituir a recreação pública; b) instalações de parques infantis; c) represamento da água do bosque para embelezamento do local, assim como o gramado necessário; d) construções de barracas destinadas à venda de refrigerantes, doces e demais guloseimas; e) instalação de um restaurante; f) coreto para retretas de bandas musicais, bem como para shows artísticos.

No Bosque 2, a lei determina que, para a efetivação do jardim zoobotânico, seria aberto um edital que detalharia os equipamentos necessários. A lei deixa diversas imprecisões. Uma delas é sobre as acomodações, que deveriam oferecer um “ambiente agradável” para a recreação pública. Outra imprecisão é o artigo que trata de deixar ao encargo do prefeito a aquisição de animais e aves exclusivamente da fauna brasileira. O prefeito, no entanto, deveria utilizar-se dos meios que julgasse necessários, além de outras responsabilidades.

O cemitério

Como vimos, o cemitério foi assunto polêmico na gestão anterior. O prefeito Luiz de Carvalho tinha por tarefa dar continuidade à reforma pretendida pelo seu antecessor, procedendo a um novo arranjo espacial, objetivando dispor de maneira mais organizada o que João Paulino retirou das antigas tumbas e covas coletivas. Em seu relatório de gestão, Carvalho declara a execução dos projetos arquitetônico e paisagístico do cemitério, solicitando novamente os serviços do escritório Bellucci Arquitetos, de São Paulo. Segundo Verri (2001), o projeto foi dividido em três fases, sendo realizadas somente a primeira e a segunda. A terceira fase, que era a execução do edifício do velório, não se realizou. A primeira fase foi executada em 1964 e consistia na “organização espacial, incluindo o arruamento, parcelamento das urnas e paisagismo” (Verri, 2001, p. 59). Na segunda fase, realizada em 1967, foram executados o bloco da administração e a capela. Sobre esses espaços, Verri (2001, p. 59) descreve:

...Configurado por uma planta triangular, é implantado paralelo à rua de acesso ao cemitério. Sua forma é explicitada através dos beirais com 4,5 metros de balanço, proporcionando leveza e nitidez do perímetro do edifício. A capela ecumênica, localizada num dos vértices do triângulo, é o ponto convergente do arruamento interno. Nos dois vértices restantes, encontram-se os sanitários e ao centro do triângulo a administração. Na cobertura do edifício encontra-se o terraço-jardim, denominado de praça suspensa, acessado diretamente pela rua.

Pela descrição do autor, observamos que o projeto absorveu algumas das concepções modernistas da época, ao explorar os balanços dos beirais e o terraço-jardim, além da utilização da planta livre triangular. Em seu depoimento, o prefeito Luiz Moreira de Carvalho (1993) justifica que quis fazer um “cemitério moderno”, que “...antes era um sistema antigo, sem nenhuma ordem. Então, fui a São Paulo e consultei um arquiteto e procurei um jeito de fazer um cemitério moderno...”. Tratava-se de um cemitério-parque (ver figuras 149 e 150).

Verri (2001, p. 60) aponta que os projetos dos edifícios do necrotério e do crematório não foram desenvolvidos por Bellucci, sendo construídos posteriormente e “fora da área destinada pelo plano diretor de 1964”, assim como o velório.

Figuras 149 e 150. Fotos mostrando o cemitério municipal. Na primeira foto há a maquete de Bellucci com o edifício administrativo e o paisagismo. Fonte: Verri, 2003. Na segunda foto, a construção do cemitério. Fonte: Maringá, 1968.

As praças

A urbanização das praças também foi destacada no relatório de gestão do prefeito Luiz de Carvalho. As praças José Bonifácio, Rocha Pombo e Emiliano Pernetá foram mencionadas como realizações do prefeito. É importante notar que as duas primeiras localizavam-se nas rotatórias indicadas no plano inicial e a Emiliano Pernetá em frente à igreja São José Operário, no centro da Zona 3, ou Vila Operária. No plano de Vieira, não há indicação de equipamentos nas rotatórias, mas foi usual a instalação dos mesmos nessas áreas, transformando-as em praças de recreação (ver figuras 151 e 152).

Figura 151. A figura indica as praças urbanizadas na gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Fonte: Recorte da planta 6.

Figura 152. Foto da urbanização da Praça Emiliano Pernetá com a construção e reforma da Igreja São José, na Vila Operária. Fonte: Maringá, 1968.

O *Jornal* do dia 16 de março de 1966 publicou que a Praça Emiliano Pernetta deveria ser um dos mais belos logradouros públicos e que o prefeito solicitava urgência ao engenheiro Maurício Impelizeri para a elaboração dos projetos de urbanização.

A arborização pública

A arborização e o ajardinamento do canteiro central da Avenida Herval também foram declarados no relatório de gestão (Reis, 1996). Segundo Recco (2005), baseando-se no depoimento de Anníbal Bianchini da Rocha, a Companhia deixou de responsabilizar-se pelo plantio das árvores segundo o plano de arborização, formulado por Luiz Teixeira Mendes e por seu assistente Anníbal Bianchini da Rocha, na gestão de João Paulino Vieira Filho, ou seja, a partir de 1961. A Companhia respondera até então pela tarefa, que deveria ser da municipalidade, revelando-se, mais uma vez, a falta de clareza entre os serviços que seriam de responsabilidade pública e, nesse caso, os serviços que a Companhia atribuía a si. A justificativa de Recco (2005, p. 66) para a retirada da Companhia da função de executar o plano de arborização relaciona-se à sua dificuldade em dar continuidade aos serviços, devido à acelerada expansão da cidade, que inaugurava ruas fora do plano inicial, onde a Companhia não possuía lotes urbanos para venda.

...Afiml, diante do rápido crescimento urbano, com a constante abertura de novas ruas, já não fazia sentido que esse trabalho continuasse sendo executado pela empresa colonizadora, cuja principal finalidade, a comercialização de lotes urbanos e áreas agrícolas, a esta altura, começava a diminuir. Na realidade, esgotaram-se primeiramente as vendas de propriedades destinadas à exploração agrícola, sendo que a venda de terrenos urbanos perduraria até a década de 80.

Recco (2005, p. 66) lembra também que, quando a municipalidade assumiu o plano de arborização, "...tudo estava em ordem, rigorosamente funcionando. Árvores plantadas e bem cuidadas em todas as ruas, avenidas e praças, e um horto florestal dotado de estrutura física adequada e equipe técnica que atuava na produção de milhares de novas mudas....". Portanto, o autor afirma que a Companhia, além de assumir a arborização e o ajardinamento das ruas do plano inicial, deixou uma estrutura para a continuidade do plano elaborado por Teixeira Mendes e Anníbal Bianchini. A partir disso, caberia à municipalidade dar sequência ao que foi iniciado pela empresa colonizadora.

A indicação do prosseguimento do plano de arborização pode ser constatada na execução da arborização e do ajardinamento da Avenida Herval, manifestada no relatório de gestão de Luiz Moreira de Carvalho. O relatório de 1968, no entanto, afirma que houve mais canteiros urbanizados na área central da cidade, totalizando 50 mil m² de 1965 a 1967 (Maringá, 1968).

Artigo publicado no *O Jornal* do dia 16 de março de 1966 sugere que os canteiros não estariam tão bem-cuidados como afirma Recco (2005), assegurando, inclusive, que estavam depreciados.

...a Prefeitura Municipal está dedicando especial atenção aos trabalhos de construção dos canteiros centrais de todas as avenidas ciente que as obras, concluídas, trarão nova fisionomia às artérias maringaenses. Nesse sentido, o prefeito Luiz de Carvalho está solicitando urgência ao projetista Maurício Impelizeri, da Secretaria de Viação e Obras Públicas, no que se refere aos modernos projetos de urbanização da cidade (..) os canteiros deixarão de ser, também, depósitos de terra e lixo, tal é um dos benefícios oriundos das obras (*O Jornal*, 16 mar. 1966).

Não podemos certificar até que ponto a Companhia tinha assumido e conservado os canteiros centrais até o momento da publicação acima. Todavia, a preocupação passava a ser exclusivamente da municipalidade.

Um fato declarado pelo prefeito em seu depoimento remete-nos ao vínculo do plano com os direcionamentos para a construção da cidade. Depois de afirmar que plantou várias árvores, Luiz de Carvalho refere-se ao bosque da Zona 5, o que nos leva a deduzir que se tratava do Bosque das Grevíleas.

Tinha uma duvidazinha da Companhia em retirar aquele bosque lá na Zona 5 e, então, eu bati em cima e não deixei. Percebi, também, (...) uma conversa para que aquela área do bosque fosse loteada. Não sei se da Companhia. Mas, procurei certificar no plano da cidade e liguei pra Companhia. E, então, não deixei (Carvalho, 1993).

Fica evidente a força do plano inicial como fator de direcionamento da conformação e da ocupação urbana. O plano determinava as diretrizes do parcelamento do solo e consolidava as áreas verdes reservadas por Vieira. Ao mesmo tempo, surgiam as primeiras propostas para transformar as reservas de mata atlântica em parques de lazer, o que de certa forma modificava as pretensões do autor do plano, que não previa equipamentos nos “pulmões verdes” que propôs. Os bosques sofriam a ação

antrópica, retirando-se principalmente as madeiras nobres (Romagonolo e Delariva, 2000)

3.3. A construção de edifícios públicos *(o Paço Municipal, o Fórum, o estádio municipal, o matadouro municipal, o mercado municipal, as escolas)*

O Paço Municipal

O Paço Municipal era uma necessidade premente reivindicada nas gestões anteriores. A antiga casa não comportava a estrutura administrativa que se incrementava a cada gestão. A Lei nº 418, de 22 de outubro de 1965, autorizou o poder executivo a contratar os serviços de engenheiros e arquitetos. Pela lei, os edifícios a serem construídos na quadra 1 da Zona 1 seriam: a Prefeitura Municipal, a Câmara Municipal e a Biblioteca Pública Municipal. No artigo 1º há a autorização para a contratação de firmas especializadas e serviços profissionais de engenheiros e arquitetos, sendo que tais edifícios públicos deveriam ser concebidos “dentro da técnica moderna”. A Secretaria de Viação e Obras Públicas daria o seu parecer sobre os projetos e os aprovados seriam submetidos à concorrência pública pela Prefeitura para a construção dos prédios. A preocupação com o espaço livre fica evidente no artigo 5º, que preconiza que “toda a área não edificada deverá ser ajardinada e arborizada, obedecendo a técnica moderna de urbanização”.

A modernidade, entendida pelos governantes pelo uso da “técnica moderna”, estava presente nas referências que buscavam em exemplos de cidades como Brasília e nos arquitetos que projetavam em centros mais dinâmicos, como São Paulo. A ideia de se construir o moderno refletia-se nas exigências da lei de forma clara e direta.

Com base nos estudos de Verri (2001), verificamos que foi somente em 1967 que Luiz Moreira de Carvalho contratou o escritório de Bellucci Arquitetos para elaboração do projeto do Paço Municipal e da Câmara. O edifício inseria-se na área destinada ao centro cívico proposto por Vieira, ocupando um quarteirão, composto pelo gabinete do prefeito, secretarias, Câmara dos Vereadores, auditório e praça cívica (Verri, 2001). Sobre o projeto elaborado por Bellucci, Verri (2001, p. 62) analisa que,

Como conceito organizacional, no plano horizontal, os blocos se organizam em torno da praça cívica, e no vertical os espaços hierarquicamente mais importantes contrastam com os sete pavimentos que alojam as secretarias. As atividades autônomas têm seus acessos garantidos individualmente.

Os blocos destinados para o gabinete do prefeito e câmara de vereadores têm dois pavimentos: no térreo, a área destinada aos

salões nobres; no pavimento superior, o gabinete e a tribuna, interligados por corredor e passarela. Ambos dispõem de acesso exclusivo à garagem, no subsolo; o prefeito, de ligação com a tribuna junto à praça cívica.

Verri (2001) afirma que a construção do Paço Municipal se iniciou na gestão seguinte à de Luiz de Carvalho, na de Adriano José Valente (01.02.1969 a 31.01.1973), sendo inaugurado somente na gestão de Sílvio Magalhães Barros (01.02.1973 a 31.01.1977). Porém, no relatório de gestão de 1968, apresentam-se as obras como iniciadas (Maringá, 1968).

O projeto de Bellucci foi substancialmente modificado, conforme os estudos de Verri (2001), sendo apenas construído o subsolo. O bloco principal foi modificado sem a participação dos autores do projeto, com a justificativa de que a cidade não dispunha de tecnologia para executar a estrutura pretendida (ver figuras 153 e 154). Verri (2001) também menciona que as fundações existentes foram desprezadas na construção do bloco de quatro pavimentos construído na área destinada à praça cívica. Além disso, a Câmara foi construída em local fora do centro cívico. O engenheiro Luty Vicente Kasprowicz recorda que o Paço Municipal foi construído em duas etapas, lembrando que a primeira foi realizada pelo escritório de Bellucci (Kasprowicz, 2008). A segunda etapa não seguiu o projeto do arquiteto e foi concluída na gestão de Said Ferreira (01.02.83 a 31.12.88) (Reis, 1996).

Figuras 153 e 154. A primeira foto mostra a maquete do projeto de Bellucci para o Paço Municipal. Na segunda foto a obra iniciada em 1967. Em agosto de 1968, o bloco do gabinete do prefeito. Atrás do bloco, a demarcação para a construção do edifício principal. Fonte: Maringá, 1968.

O Fórum

O Fórum de Maringá foi indicado pela Lei nº 399, de 1º de outubro de 1965, na área determinada por Vieira para o centro cívico. A lei, assinada pelo prefeito, abriu crédito

adicional para cobrir diferença de custo de obra em materiais empregados pela firma Maurício Donaldto Gerardello no início das obras do Fórum. No entanto, não se menciona a obra no relatório de gestão do prefeito (Reis, 1996), mas no documento de 1968 o edifício figura como obra de vulto da administração estadual (Maringá, 1968). Segundo o Memorial da Comarca de Maringá (2004), o Fórum ocupou vários locais desde a instalação da Comarca, em 1954. Até 1956, instalou-se em prédio na esquina da Avenida Brasil com a Avenida São Paulo, transferindo-se para o andar superior do edifício da Caixa Econômica localizado na Praça Napoleão Moreira da Silva. Em março de 1967, instalou-se em prédio próprio no local determinado no plano de Vieira para os edifícios públicos, na Praça Desembargador Antônio Franco Ferreira da Costa. Transferiu-se novamente para a Avenida Brasil, em 1976. Segundo o Memorial da Comarca, o prédio instalado no centro cívico fora demolido “para possibilitar a reconstrução de um novo edifício capaz de, realmente, atender às reais necessidades da justiça” (Memorial da Comarca, 2004). As Varas Cíveis e as Criminais funcionaram em locais distintos na Avenida Brasil até a construção do novo prédio, em 1985. A data oficial da inauguração do edifício atual é 18 de janeiro de 1985 (ver figura 155).

Figura 155. Foto do Fórum localizado no centro cívico, concluído em 1967. Fonte: Maringá, 1968.

O estádio municipal

O estádio, iniciado na primeira gestão de João Paulino, com projeto de autoria de Jaime Lerner, teve continuidade na administração de Luiz de Carvalho. No seu relatório de gestão, declarou-se que houve obras de reparo na estrutura, instalaram-se torres de iluminação, concluíram-se os trabalhos de concretagem da arquibancada principal, além da construção de outra em madeira, com capacidade para 5.000 pessoas. O engenheiro Kasprowicz (2008) lembra que “...o Lerner veio pra cá quando

veio fazer o projeto do estádio, aquele centro esportivo. Na época eu era secretário de Obras da Prefeitura, então tive bastante contato (...) Quando ele estava fazendo o centro esportivo, o estádio, ele vinha constantemente. Era uma equipe de três, era ele, o Marcos Prado e o Domingos Bongestabs. A equipe deles que vinha sempre pra Maringá”. Lembremos que o engenheiro Kasprowicz atuou por seis meses no início da gestão de João Paulino e não participou da gestão de Luiz de Carvalho. De acordo com o seu depoimento, ele voltaria a atuar na administração de Adriano Valente (Kasprowicz, 2008). Embora o estádio tenha se iniciado na primeira gestão de João Paulino, outros prefeitos prosseguiram na sua construção, registrando o avanço das obras em seus relatórios (ver figura 156).

Figura 156. Foto do estádio municipal com a arquibancada em concreto concluída e a instalação do sistema de iluminação em 1968. Fonte: Maringá, 1968.

O matadouro municipal

O matadouro municipal também foi declarado no relatório de gestão e localizava-se na Avenida Gurucuia, extensão das Avenidas São Paulo e Anchieta, no extremo sul do plano. A Lei nº 474, de 21 de setembro de 1966, institui normas e disciplina o abate de gado, especificando as questões de higiene e de saúde para se proceder à matança de bovinos. A lei foi assinada pelo prefeito e outros, entre eles José Moreno Júnior, como secretário de Viação e Obras Públicas. Segundo o depoimento do engenheiro-arquiteto Maurício José Impelizeri Pinto de Moura (2009), o matadouro foi projetado, calculado e construído sob sua supervisão.

A construção dos 748m² ocorreu entre 1966 e 1967. O matadouro tinha capacidade para abater 480 bovinos e 3.200 suínos por mês (Maringá, 1968) (ver figura 157).

Figura 157. Foto do matadouro municipal. Fonte: Maringá, 1968.

O mercado municipal

Devido à falência da firma que havia vencido a concorrência para a construção do mercado municipal, como já dissemos, o edifício não foi concluído.

O mercado municipal, pela Lei nº 540, de 4 de outubro de 1967, foi declarado de utilidade pública e, portanto, seria desapropriado. A lei justifica que o imóvel estaria em estado de abandono e a desapropriação atingiria os boxes, bancas etc. Após a desapropriação, seriam reiniciadas as obras. Menciona-se a Lei nº 84, de 15 de abril de 1958, especificamente o parágrafo único do artigo 5º, no qual se estabelecia um valor por dia de atraso da conclusão da obra⁶⁹. Os trabalhos deveriam ser iniciados 30 dias após a assinatura do contrato e concluídos em 18 meses. Na lei de desapropriação, de 1967, da parte do pagamento do imóvel seria descontado o valor da multa por dia de atraso da conclusão do edifício, além dos impostos e taxas devidos ao município, com valores atualizados pela correção monetária⁷⁰. Com o reinício das obras, o poder executivo municipal colocaria à venda as áreas que lhe conviessem a preços e condições preestabelecidos.

⁶⁹ O parágrafo único do artigo 5º da Lei nº 84/58 tem a seguinte redação: “A Construtora Linares Ltda. pagará, a título de multa, a importância de Cr\$ 5.000, 00 (cinco mil cruzeiros) por dia aos que excederem do prazo de dezoito (18) meses para conclusão da obra.”

⁷⁰ O artigo 2º da Lei nº 540/67 tem a seguinte redação: “Computar-se-á como parte do pagamento do imóvel desapropriado a multa de NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos), por dia estabelecido no parágrafo único do artigo 5º da Lei nº 84, de 15 de abril de 1958, bem assim os impostos e taxas devidos ao município com a devida correção monetária.”

As escolas

Na gestão de Luiz Moreira de Carvalho, houve a doação de três grupos escolares ao estado. A intenção era deixar que o município cuidasse exclusivamente das escolas primárias, a maioria localizada na zona rural (Maringá, 1967), embora houvesse escolas primárias de responsabilidade do município na área urbana.

Amaro e Rodrigues (1999, p. 378), baseando-se em dados fornecidos pela Prefeitura de Maringá, apuraram que o município concentrava 93,3% da sua rede física na zona rural e chamam atenção para o fato de que, da década de 1960 para a de 1970, a maioria da população passou a concentrar-se na área urbana e, portanto, a rede municipal de ensino era “caótica e dispendiosa”.

Luiz de Carvalho (1993), em seu depoimento, garantiu que a educação era uma das prioridades de sua gestão.

A educação, eu já tinha percebido o problema. É que tinha um aumento muito grande, muito acentuado da população de Maringá, a vinda de outras pessoas, o próprio crescimento. E, naquele tempo, havia muita gente jovem aqui, com bastante filhos e, então, tinha carência de escolas. O João Paulino tinha atendido o grupo escolar (...). E eu encarei aquilo com seriedade mesmo. E batalhei no Governo do Estado. Depois que saiu o Ney Braga e entrou o Paulo Pimentel, eu fui direto com o Paulo Pimentel e fizemos vários grupos escolares aqui. Cinco e cinco. Cinco pela Prefeitura e cinco pelo governo do Estado. Foi muito importante e, com aqueles que o João Paulino tinha começado, ficou bom. Era essa a prioridade: Ensino. No meu tempo, ensino primário e secundário.

No relatório de gestão, há a criação de 4 escolas primárias na zona rural e não 5 como o prefeito diz em seu depoimento (Reis, 1996). Até 1967, pelo Plano Diretor de Desenvolvimento, havia 34 estabelecimentos de ensino na área urbana e mais dois em construção. Desses, 14 eram escolas primárias públicas, 11 eram primárias particulares, 5 eram escolas secundárias públicas e 4 escolas secundárias particulares. As duas escolas em construção eram primárias públicas (Maringá, 1967).

A Lei nº 526, de 21 de junho de 1967, autoriza o poder executivo a doar grupos escolares. Foram doados ao estado 3 grupos escolares⁷¹.

⁷¹ Os grupos escolares doados foram: Dr. Rodrigues Alves (2.816m² de área e 523,20m² de área construída em madeira, com 8 salas de aula); Campos Salles (1.221m² de área e

Não foi possível localizar todas as escolas particulares que o plano de 1967 mapeara. Possivelmente, algumas tenham sido fechadas. Porém uma delas foi localizada na área onde se encontra o Colégio São Francisco Xavier. Robles (2007) explica que a pedra fundamental do colégio foi lançada em 1962, mas foi inaugurado somente em 29 de janeiro de 1966, com o nome de Externato São Francisco Xavier, dirigido pelas Irmãzinhas da Imaculada Conceição.

Figura 158. Localização das escolas criadas ou modificadas durante a gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Mapa base: PMM, 1999.

Outro estabelecimento particular, o Colégio Regina Mundi, teve sua construção iniciada em 1967 e foi administrado por religiosas (Robles, 2007). O plano de 1967 classifica o colégio como “primário particular” (Maringá, 1967). Observamos que a instituição de ensino ocupou a quadra indicada por Vieira para “internato de meninos”, na Zona 2, próximo ao Parque do Ingá, ou Bosque Um (ver figura 158).

Há escolas criadas antes de 1967 que não constam nas leis e nem tampouco nos relatórios de gestão que analisamos. Porém foram mapeadas pelo plano diretor

482,60m² de área construída em madeira, com 4 salas de aula); e Santa Maria Goretti (2.877m² de área e 268,70m² de área construída em alvenaria, com 3 salas de aula).

(Maringá, 1967). Localizamos as escolas atualmente conhecidas como Ayrton Plaisant, João de Faria Pioli e Brasília Itiberê em mapa distinto das que foram criadas ou modificadas na gestão de Luiz de Carvalho (ver figura 159). Uma delas, a Escola Brasília Itiberê implantou-se no local em que Vieira havia destinado para um hospital. Na planta de 1957 (planta 6) o espaço não havia sido parcelado e tinha a inscrição de seu uso.

4. A expansão da cidade

Como vimos, na gestão de João Paulino, a Lei nº 258/63 vedou o loteamento de datas em todo o território de Maringá enquanto não houvesse a nova demarcação do perímetro urbano. Isso explica por que, após 1963, os novos loteamentos somente voltaram a ser aprovados em 1968, apesar de a Lei nº 398, de 1º de outubro de 1965, tê-la revogado.

Segundo a Prefeitura Municipal (Maringá, 2002), permitiram-se quatro novos bairros localizados a norte do plano inicial, que totalizaram 519.688,47m² de área, ou 51,96ha.

A década de 1960 a 1970, como já nos referimos, apresentou grande afluxo da população para a área urbana. Em uma década a população da cidade ultrapassou o dobro, ao passo que a população rural caiu para menos da metade (ver tabela 9).

	População urbana	%	População rural	%	População total
1960	47.592	45,70	56.539	54,30%	104.131
1970	100.100	82,47	21.274	17,53%	121.374

Tabela 9. População total, urbana e rural de Maringá nos anos de 1960 e 1970. Fonte: IBGE, Censos demográficos, 1960 e 1970.

Como já explicitamos, a expansão que se deu para o norte da cidade de Maringá foi mais expressiva entre os anos de 1960 e 1963. No período da gestão de Luiz de Carvalho a área urbana passou de 2.364,28ha para 2.416,24ha, representando uma expansão de 2,15% (Maringá, 2002).

Loteamento	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Vila Esperança II Parte	08/10/68	1389	27	500	220.521,60
Jardim Castor	14/10/68	1405/68	3	55	7.846,00
Vila Cafelândia	23/10/68	1477/68	2	41	48.407,50
Parque Industrial I	06/11/68	—	3	31	242.913,37
TOTAL					519.688,47

Tabela 10. Loteamentos aprovados na gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

No mapa a seguir observamos como os empreendimentos distribuíram-se espacialmente, anexando-se a outros loteamentos a norte (ver figura 160).

A verticalização não foi evidente nessa gestão; somente um prédio com mais de quatro pavimentos foi edificado durante o governo de Luiz de Carvalho, com 5.764,81m² de área construída (Mendes, 1999).

A população economicamente ativa também se alterou na década de 1960 a 1970. Em 1960, havia 18.754 trabalhadores envolvidos em atividades primárias, representando 57% do total de 33.073 trabalhadores. Em 1970, a população economicamente ativa era de 40.385 trabalhadores no total, sendo 9.461 inseridos no setor primário, ou seja, 23% (ver figuras 161 e 162).

O setor terciário, de comércio e serviços, foi o que mais cresceu entre 1960 e 1970. A população afluía para o centro urbano que concentrava tais atividades. O setor secundário também apresentou crescimento, embora não tão significativo quanto o terciário. No entanto, dobrou em números absolutos, passando de 2.269 trabalhadores em 1960 para 6.028 em 1970.

5. A habitação popular

No seu relatório de gestão, o prefeito Luiz Moreira de Carvalho declarou que criou a Cohab – Companhia de Habitação Popular de Maringá – em 1º de julho de 1966. A Cohab de Maringá, cuja sigla era Cohab-MG, foi criada em 15 de julho de 1966, pela Lei nº 467/66, segundo a qual a companhia teria como finalidade o estudo das questões relacionadas aos problemas da habitação popular e ao planejamento e à execução das suas soluções, de acordo com as diretrizes da Lei federal 4.380⁷², de 21 de agosto de 1964. Seus bens e serviços seriam isentos de impostos municipais.

A Cohab de Maringá poderia atuar em outros municípios, de acordo com os estudos realizados pelo Pladep – Comissão da Coordenação do Plano de Desenvolvimento

⁷² A Lei federal nº 4.380 tem a seguinte súmula: “Institui a correção monetária nos contratos imobiliários de interesse social, o sistema financeiro para aquisição da casa própria, cria o Banco Nacional da Habitação (BNH), e Sociedades de Crédito Imobiliário, as Letras Imobiliárias, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo e dá outras providências”.

Econômico do Paraná – mediante participação acionária dos municípios ou por convênio com eles.

A administração da Cohab-MG era composta pela diretoria (sendo um diretor presidente, um diretor financeiro e um diretor técnico), pelo conselho administrativo (com cinco membros) e pelo conselho fiscal (com três membros efetivos e três suplentes). Os poderes dos diretores e do conselho administrativo seriam definidos em estatutos sociais, de acordo com o Decreto-lei nº 2.627⁷³, de 26 de setembro de 1940.

A Cohab-MG teria personalidade jurídica, autonomia administrativa e seria regida pela lei das sociedades anônimas. Os projetos dos núcleos habitacionais estariam sujeitos a posturas e normas especiais de aprovação fixadas em decreto pelo prefeito. A Cohab-MG seria beneficiada por desapropriações por interesse público ou social, de acordo com a legislação vigente. A Prefeitura poderia celebrar convênios e contratar financiamentos do Banco Nacional de Habitação – BNH – ou de outras entidades de crédito, além de tomar medidas para integrar o município no Plano Nacional de Habitação e para participar como interveniente nos contratos diretos entre a Cohab-MG e outras entidades de crédito.

Porém a primeira lei que se refere à habitação popular na gestão de Carvalho foi aprovada dois meses antes da criação da Cohab-MG. A Lei nº 449, de 20 de maio de 1966, autorizou a doação de terreno à Cohapar – Companhia de Habitação do Paraná – para construção de casas populares. Eram 10 datas doadas à companhia e que se encontravam encravadas na quadra M-77 da planta da Vila Morangueira. Segundo Costa (1991), a referida quadra recebeu o “habite-se” em 1967 e, pelo mapa apresentado pelo autor, tinha 60 datas (ver figuras 163, 164, 165 e 166). Lembremos que na gestão anterior a Lei nº 305/64, de 24 de junho de 1964, autorizara a construção de 50 casas populares nessa mesma quadra. Assim, as 10 datas doadas à Cohapar provavelmente referiam-se às restantes.

⁷³ A súmula do Decreto-lei nº 2.627 tem a seguinte redação: “Dispõe sobre as sociedades por ações”.

Figuras 163, 164, 165 e 166. Fotos do conjunto habitacional instalado na quadra M-77. As fotos acima mostram as casas que foram construídas, com poucas alterações posteriores. Na foto abaixo, à esquerda, as vielas internas de acesso. À direita, o interior de uma das casas, ainda com as divisórias internas em madeira. Fotos da autora, novembro/2009.

Observamos a irregularidade das dimensões dos terrenos da quadra. Pela planta, os terrenos variam de 168m^2 a 280m^2 nos terrenos de esquina. Segundo Costa (1991), a metragem construída em todo o conjunto foi de 2.100m^2 e o número de unidades 50. Portanto, cada casa teria 42m^2 de área construída. As 10 unidades a serem construídas pela Cohapar provavelmente seguiram o mesmo padrão (ver figura 167).

Figura 167. Planta da Vila Morangueira, com os conjuntos habitacionais destacados em amarelo com data do “habite-se”. Fonte: Costa, 1991. Mapa base: PMM, 2000. Modificado pela autora.

De acordo com a Lei nº 479, de 7 de setembro de 1966, os proprietários em condições de miserabilidade comprovada ficariam isentos dos impostos prediais e territoriais. A isenção seria concedida pelo prefeito através da Secretaria da Fazenda, mediante requerimento do interessado, que deveria indicar: localização do imóvel, área e condições do mesmo, profissão exercida, tempo de residência na cidade, atestado de miserabilidade firmada pela autoridade policial, e declaração de que não dispunha de recursos, além dos exclusivos para o sustento da família.

A Vila Morangueira abrigou vários conjuntos habitacionais na década de 1960, conforme o mapeamento realizado por Costa (1991), que os considerou periféricos no momento da sua implantação. Se na gestão de Carvalho houve três conjuntos implantados na Vila Morangueira pela Cohapar, na gestão seguinte o número subiu para cinco. O motivo da localização desses conjuntos pode ser explicado pela Lei nº 516, de 19 de abril de 1967, que autoriza a doação de terrenos na Vila Morangueira para construção de casas populares pela Cohapar. A área, de propriedade do Sr. Alfredo Werner Nyffeller⁷⁴, era de 70.016,62m² ou 7ha, correspondendo à área total

⁷⁴ Como já nos referimos, o Sr. Alfredo Nyffeller foi gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.

das quadras M-98 e M-63 e parte das quadras M-92, M-91, M-77, M-107, M-30, M-29 e M-18. Curiosamente, ainda no artigo 1º, há a seguinte redação: "...todas provenientes da parte reservada ao Município de Maringá na planta da Vila Morangueira, nesta cidade, pelo proprietário do loteamento, Sr. Alfredo Nyffeller". Posteriormente, as quadras receberam outras denominações através de leis⁷⁵. A Vila Morangueira somava 1.435.636m², ou 143ha, correspondendo a 59,32 alqueires paulistas.

A Vila Morangueira, aprovada como bairro em 5 de dezembro de 1961, e com alvará nº 2.230/61 (Maringá, 2002), foi um empreendimento que teve parte da área reservada ao município, provavelmente em cumprimento à Lei nº 398, de 1º de outubro de 1965, que, entre outros requisitos, estabelecia a obrigatoriedade de doação de locais destinados à construção de escolas e a próprios públicos necessários. A hipótese justifica-se tendo em vista a área de 7ha doada, que correspondia a aproximadamente 5% da área total do loteamento de Nyffeller. No total, a Vila Morangueira tinha 111 quadras e 2.258 datas, com área de 1.435.636m², ou 143,5ha. Lembremos que o Código de Posturas de 1959 já estabelecia a doação de 10% de área líquida para o município em glebas de 30.000m². O artigo 2º da Lei nº 398 prescreve que a doação poderia ser outorgada diretamente pelo proprietário à Cohapar.

Para as obras de infraestrutura das quadras e parte das quadras doadas para a Cohapar, na Vila Morangueira, foi aberto um crédito especial pela Lei nº 566, de 22 de novembro de 1967. As obras e os serviços específicos seriam executados pela Secretaria de Viação e Obras Públicas e Agricultura. Nas demais áreas abertas pelo proprietário do loteamento, era obrigatória a instalação da infraestrutura, conforme a Lei nº 398/65.

Segundo os estudos de Costa (1991), as quadras M-91 e M-92 e o Conjunto Habitacional Castor receberam o "habite-se" em 1968. Porém há o Jardim Castor, que se localizou em local diverso ao indicado pelo pesquisador, e recebeu o alvará no mesmo ano (Maringá, 2002).

⁷⁵ Pela Lei nº 629/68, a quadra M-63 denominou-se Leonor Mendes de Barros. Nice Braga foi o nome da quadra M-18, pela Lei nº 638/68. A quadra M-77 chamou-se Darcy Vargas pela Lei nº 639/68. A Lei nº 644/68 denominou Presidente Humberto de Alencar Castelo Branco a quadra M-98 da Vila Morangueirinha. A Lei nº 642/68 deu o nome de Ivone Lunardelli Pimentel à quadra M-91. A Lei nº 677/69 chamou a quadra M-107 de Hermínia Lupion. Todas as quadras foram consideradas núcleos habitacionais.

Analisando os conjuntos habitacionais indicados por Costa (1991), verificamos que a quadra M-91/92 tem 50 lotes medindo em torno de 220m^2 , com medidas de $14\text{m} \times 16\text{m}$, aproximadamente. Há ruas entre os lotes, perpendiculares às principais, que medem em torno de $3,30\text{m}$. Costa (1991), com base em informações da Prefeitura de Maringá de 1990, registra que no conjunto havia 48 unidades, com 1.469m^2 construídas. Diante desse valor, cada casa teria $30,60\text{m}^2$. Se a quadra tinha 50 lotes no total e foram construídas 48 unidades, a doação à Cohapar, pela Lei nº 516/67, pode ter sido de dois terrenos somente, já que a lei afirma que nessas quadras a doação seria em parte (ver figuras 168, 169, 170 e 171).

Figuras 168, 169, 170 e 171. Fotos da quadra M-91/92. As fotos acima mostram as casas construídas originalmente. A casa da foto acima à esquerda mostra acréscimo da varanda, a casa da foto acima à direita não tem varanda, mas alterou as esquadrias suprimindo a porta frontal. Percebe-se a caixa d'água de 36.000 litros e 61m de altura. Na foto abaixo, à esquerda, uma das vielas do conjunto. Na foto abaixo, à direita, um exemplo de implantação na esquina. Fotos da autora, novembro/2009.

O Conjunto Castor tinha 3.223m^2 de área construída, com 46 unidades, de acordo com Costa (1991), o que significa 70m^2 por unidade. De fato, a quadra tem 48 lotes, com

área média de 170m² cada um. A Lei nº 516/67 não menciona a doação para esse conjunto (ver figuras 172 e 173).

6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário

Foi a partir da administração de Luiz de Carvalho que as leis de mudanças de uso do solo tornaram-se habituais, transformando zonas, ruas e avenidas residenciais em áreas mistas ou comerciais. Como vimos, os setores secundário e terciário da economia dobraram em número de trabalhadores ocupados entre a década de 1960 e a 1970. Isso significava a necessidade de mudança de função da cidade, adaptando-se o que se previu no plano inicial e, principalmente, no Código de Posturas e Obras de 1959. A ampliação das áreas comerciais ao longo das vias alterava a hierarquia viária, conformava o comércio linearmente nos eixos e valorizava diversas áreas urbanas.

Uma das primeiras providências para que se identificassem as direções que tomava a expansão do espaço urbano foi o reconhecimento da realidade das construções, o que influiria diretamente na cobrança de impostos. Para tanto, o levantamento aerofotogramétrico parecia ser a solução mais adequada. A Lei nº 364, de 9 de junho de 1965, abriu crédito para que se firmasse convênio para realizar o serviço de levantamento do perímetro da cidade de Maringá, que deveria ser o aerofotogramétrico, o qual não se realizou nessa gestão. A lei foi assinada pelo presidente de Câmara e o secretário.

A Lei nº 375, de 27 de agosto de 1965, disciplinou a subdivisão dos lotes localizados nas zonas urbanas e suburbanas da sede do município de Maringá. Porém a

subdivisão somente seria permitida se os lotes estivessem edificados com as suas plantas aprovadas pela Secretaria de Viação e Obras Públicas, de acordo com o Código de Posturas. A lei não especifica dados técnicos, como a área mínima para a subdivisão, mas demonstra a tentativa de controle das novas construções por meio da aprovação das plantas. No entanto, a subdivisão dos lotes era uma prática comum, bem como as construções clandestinas. O engenheiro Luiz Tutomo Icizuka (2009), que assina a lei, justifica que, devido às grandes dimensões dos lotes estabelecidos pela CMNP, de 500m² no mínimo, poderiam eles ser subdivididos, principalmente os das esquinas, que eram ainda maiores. O engenheiro lembra que se construía mais de uma casa em um mesmo lote e, portanto, a subdivisão era possível.

Outras leis demonstram que a necessidade de habitação passava a ser cada vez mais premente. A Lei nº 583, de 20 de março de 1968, por exemplo, permite a subdivisão de lotes de esquina com área mínima de 400m², desde que a planta tenha sido aprovada pela Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura, obedecendo ao Código de Posturas.

Somando-se a outras mudanças que vinham ocorrendo no Código de Posturas de 1959, a Lei nº 380, de 25 de agosto de 1965, determina alterações no zoneamento acrescentando novas zonas comerciais e mistas no lugar das residenciais, nas quais as construções deveriam estar de acordo com as regras estabelecidas no Código de 1959. Beloto (2004, p. 98) entende que “...muito mais do que alterações, esta lei compreende atualizações dos usos que vinham sendo praticados no espaço urbano ou atualizações referentes à própria questão cultural que se instalara na cidade, de que em toda avenida está implícito seu uso comercial”.

As alterações deram-se majoritariamente nas vias do plano inicial, sendo que apenas uma foi fora dele, na Vila Morangueira. No plano inicial, as mudanças foram tanto nas vias centrais e estruturais das zonas, como a Rua Santos Dumont, que passou a ser mista em toda extensão da Vila Operária, quanto nas mais periféricas, como a Avenida Humaitá, no limite sul do plano, a oeste. Na Vila Morangueira, a rua alterada chamava-se Rua 4 e teve o uso substituído para misto em toda a sua extensão.

Outro tipo de alteração que a lei propunha era a ampliação da Zona Comercial Principal – ZCP – que até então era composta pela Avenida Brasil (limitada pela Praça Rocha Pombo e Praça José Bonifácio), englobando as Praças Napoleão Moreira da Silva e Raposo Tavares, e Avenida Getúlio Vargas. Com a nova lei, as avenidas paralelas à Avenida Getúlio Vargas, as Avenidas Duque de Caxias e Herval (limitadas pelas Avenidas XV de Novembro e Tiradentes) passaram a fazer parte da ZCP. Além

dessas, a Avenida XV de Novembro passou a compor a ZCP, limitada pelas Avenidas Herval e Duque de Caxias. Era, certamente, o quadrilátero mais dinâmico comercialmente e onde se concentravam os principais serviços da cidade.

Outras alterações, ampliando a Zona Comercial, aconteceram nos bairros do plano inicial, como a Rua Santos Dumont e a extensão da Avenida Cerro Azul, e ainda a Avenida Guaíra.

A Lei nº 380/65 prescreve, no seu artigo 11º, parágrafo único, que a Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura teria a prerrogativa de delimitar as "...áreas a serem utilizadas para comércio, de forma a não prejudicar o zoneamento da cidade". Porém a Lei nº 403, de 13 de outubro de 1965, revoga exclusivamente esse parágrafo. Entendemos ser significativa a supressão da necessidade da avaliação da Secretaria para autorização de mudança de usos, em menos de dois meses após a aprovação da lei. De fato, o zoneamento da cidade não seria da alçada da secretaria e sim das inúmeras leis de modificações de usos e zoneamento propostas e assinadas pelos prefeitos ou por presidentes da Câmara a partir da Lei nº 380/65, sem o endosso daquela secretaria, porém aprovadas pelos vereadores.

Ainda na gestão de Luiz de Carvalho, foram aprovadas na sequência mais três leis de mudanças de zoneamento, transformando outras vias e quadras em zonas mistas⁷⁶. O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009) justifica que as mudanças se davam em decorrência da pressão dos moradores sobre os governantes. A possibilidade de construir um estabelecimento comercial no térreo da edificação e eliminar o recuo frontal de três metros significava o incremento da renda familiar. Privilegiar uma via provocava conflitos com os moradores das vias paralelas, que requisitavam aos governantes a transformação em via mista da rua habitada por eles (Carvalho, 2009).

Nas leis aprovadas em Maringá, podemos verificar que a Secretaria de Viação, que teoricamente poderia direcionar a expansão e transformação da cidade mediante

⁷⁶ A Lei nº 442, de 3 de maio de 1966, institui zona comercial a Rua Joaquina de Vedruna (da via férrea à Rua Pinguim) e as avenidas São Domingos e Tuiuty. A Lei nº 484, de 11 de outubro de 1966, transforma em zona mista a Av. Prudente de Moraes em toda a sua extensão. A Lei nº 611, de setembro de 1968, considera zona mista as quadras M-6 e M-103 da Vila Morangueira. As duas primeiras foram assinadas pelo prefeito e o diretor administrativo. A terceira pelo presidente e o secretário da Câmara.

critérios tecnicamente elaborados, foi legalmente afastada dessa função, deixando sob o comando dos vereadores e do prefeito a exclusividade das mudanças que se seguiriam.

A Lei nº 398, de 1º de outubro de 1965, representa um avanço em relação ao parcelamento do solo no município: além da exigência de implantação da infraestrutura, especificando os serviços a serem implementados pelo loteador, reservava áreas de uso público, o que já era uma exigência do Código de Posturas e Obras de 1959, como anteriormente mencionamos. A lei instituía normas e disciplinava os loteamentos nas zonas urbanas e suburbanas de Maringá. A Secretaria de Obras⁷⁷ do município, com a prerrogativa de anulação das vendas, embargos e multa, somente aprovaria a área loteada se o seu proprietário satisfizesse as exigências da lei; ou seja: a colocação de guias e sarjetas, o asfaltamento de ruas e avenidas, a padronização dos passeios⁷⁸, a conclusão e o pleno funcionamento do serviço de água e esgoto, a ligação de luz e força, a arborização e demais melhoramentos exigidos em lei, e a doação de locais destinados à construção de escolas e próprios públicos necessários. Luiz Tutomo Icizuka (2009) considera a Lei nº 398 uma das leis urbanísticas mais avançadas para a época, pois os 10% da doação não incluíam o sistema viário. Porém reconhece que já era uma exigência do Código de Posturas de 1959, visto que desde então a doação de áreas dos loteamentos para a municipalidade era obrigatória.

A lei, assinada pelo prefeito e pelo secretário de Viação, Obras Públicas e Agricultura, Luiz T. Icizuka, também determina, em seu artigo 4º, que, para a aprovação dos loteamentos, a Secretaria de Obras promoveria a demarcação do perímetro urbano. Tal diploma revogou a Lei nº 258, de 21 de agosto de 1963, que vetava o loteamento de datas em todo o território de Maringá enquanto não houvesse a nova demarcação do perímetro urbano, o que pode explicar a retomada da aprovação de loteamentos a partir de 1968. O engenheiro Icizuka lembra que o perímetro urbano continuava sem demarcação.

Nesse período de êxodo rural, com a população tornando-se cada vez mais urbana, ainda é possível vislumbrar a existência de conflito entre o que era eminentemente rural e o que era exclusivamente urbano. Plantar cafeeiros nas áreas loteadas,

⁷⁷ A lei denomina Secretaria de Obras e Urbanismo.

⁷⁸ Lembremos que a Lei nº 385, de 1º de setembro de 1965, determina a padronização dos passeios.

empreendidas para o uso de residências e de atividades urbanas, não era compatível com o universo urbano que se constituía rapidamente. Portanto, a Lei nº 519, de 17 de maio de 1967, proibia a existência de cafeeiros nas datas de terras vagas no perímetro urbano, deixando claro que os lotes eram para edificar e não para plantar café.

6.1. O primeiro plano diretor

A lei mais significativa da gestão em relação à legislação urbana foi a nº 621, de 9 de outubro de 1968, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá. Porém a lei do plano contou com um extenso estudo, que se dividiu em duas partes principais: o diagnóstico da realidade e as propostas.

A partir de um convênio com a Codepar – Companhia de Desenvolvimento do Paraná – pela Lei nº 569, de 7 de dezembro de 1967, o prefeito poderia abrir crédito para a elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá.

A Codepar juntamente com o Departamento de Assistência Técnica aos Municípios – DATM – custeava, através de convênios, 80% do plano em cidades consideradas polos, subpolos ou com tendência a assumir a polarização de áreas novas no estado do Paraná, com base em estudos realizados pela SAGMACS (Maringá, 1967). Mansur (2008, p. 52) analisa que

O Governo do Estado do Paraná, através da Comissão de Planejamento Econômico do Paraná (PLADEP), contratou em 1963 a Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas nos Complexos Sociais (SAGMACS), com a finalidade de “estruturar os elementos de um Plano de Desenvolvimento para o Estado do Paraná”, incluindo diretrizes para o desenvolvimento econômico, para o planejamento territorial e para a reformulação dos quadros governamentais. Em síntese, consistia na regionalização do Estado voltada para o planejamento.

(...)

Inicialmente, [a SAGMACS] dividia o Estado em sete regiões e catorze sub-regiões, passando em seguida para oito regiões e dezesseis sub-regiões, com a escala de autonomia e dependência vinculada ao polo urbano principal. Os polos identificados foram: Curitiba, Ponta Grossa, União da Vitória, Guarapuava, Jacarezinho, Londrina, Maringá e Campo Mourão (...) (Mansur, 2008, p. 52, aspas da autora).

Os oito polos⁷⁹ formariam eixos para que o estado do Paraná se desenvolvesse integrando a sua estrutura territorial, com a criação de um sistema unificado de polos integrados que abrangeriam os eixos de comunicações, para as trocas comerciais, atrações sociais e relações de comando administrativo. O intuito era reverter a desintegração que enfraquecia a unidade político-administrativa. Os três eixos paralelos seriam Jacarezinho–Maringá, Ponta Grossa–Cascavel e Curitiba–Pato Branco, e o transversal, que os interligaria, seria Curitiba–Londrina (Paraná, 1963).

Este esquema, correspondendo às tendências naturalmente esboçadas, atribuem a polarização do eixo Norte a Londrina, do eixo do Centro-Oeste a Ponta Grossa e Curitiba e do eixo Sudoeste somente a Curitiba. Cria-se, porém, pelo eixo transversal Curitiba–Londrina um elemento de integração que leva para todo o Estado a influência da capital. Serão estes eixos que possibilitarão o abastecimento de uma região por outra... (Paraná, 1963, p. 48).

Para tanto, para desenvolver essa estrutura territorial unificada, o plano de 1963 aponta que uma das intervenções seria “promover o desenvolvimento urbano planejado dos polos regionais mais importantes do Estado, isto é, Curitiba, Londrina, Ponta Grossa e Maringá” (Paraná, 1963, p.49).

O Plano Diretor de Maringá foi elaborado por uma equipe técnica multiprofissional, contratada pela Comissão de Desenvolvimento Municipal – Codem –, que orientava os trabalhos em outras cidades, como Ponta Grossa, Paranaguá e Apucarana (Maringá, 1967). Os estudos do plano abordam 18 temas e dois anexos. Os temas dividem-se em dois volumes, que fazem parte da lei aprovada em 1968, como documentos integrantes. O primeiro volume apresenta sete temas, que, além da introdução com a apresentação geral do documento, expõem o diagnóstico do município, abordando os aspectos gerais, a demografia, a dinâmica social, a economia, a saúde, as obras sociais e o desenvolvimento da comunidade. No volume 2, o diagnóstico tem sequência, abordando mais quatro temas: educação, situação físico-territorial, situação administrativa e estratégia do desenvolvimento. No mesmo volume iniciam-se

⁷⁹ Em Curitiba, a Lei nº 2.828/66 institui o Plano Diretor de Curitiba e aprova as suas diretrizes básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do município. Em Ponta Grossa, a Lei nº 2.021/68 versa sobre a Complementação do Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Ponta Grossa. Em Londrina, a Lei nº 14.44/68 aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento de Londrina, fixando os seus objetivos e diretrizes básicas. Não nos foi possível encontrar as leis que aprovam os planos diretores dos demais polos, quais sejam, União da Vitória, Guarapuava, Jacarezinho e Campo Mourão.

as propostas que abordam a dinâmica social, bem como setores como a economia, a saúde, as obras sociais e desenvolvimento da comunidade, a educação, as propostas físico-territoriais e propostas relativas ao setor de administração. Por fim, no volume 2 há dois anexos, o primeiro sobre as associações de bairros e o segundo sobre eventuais atividades industriais em Maringá.

O diagnóstico é amplo e detalhado e, junto com as propostas e os anexos, somam quase 400 páginas. Quanto aos aspectos metodológicos, o plano enfatizou que se baseava nos procedimentos sugeridos pelo Pe. Lebre⁸⁰, sistematizados por Francisco Whitaker Ferreira⁸¹. A equipe do Codem argumenta que, de acordo com o que o próprio Pe. Lebre solicita, o método foi modificado. Para esclarecer, transcrevemos o que o plano explica sobre os seus “aspectos metodológicos” (Maringá, 1967, p. 4):

A metodologia adotada para a elaboração do plano constitui uma tentativa de formação e adaptação dos conhecimentos e processamentos relativos ao planejamento urbano – dados a conhecer notadamente pelo Pe. Lebre e sistematizados, no Brasil, por Francisco Whitaker Ferreira – às necessidades de urgência,

⁸⁰ Louis-Joseph Lebre, padre francês da ordem dos dominicanos, coordenou em São Paulo o estudo Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana no final dos anos 1950. Na Europa, no decorrer dos anos 1930, se engajou num intenso trabalho sindical e participou, durante a Segunda Guerra Mundial, de um movimento internacional que se batia pela edificação de uma Europa democrata-cristã, ao mesmo tempo em que se engajou no diálogo com o marxismo. Em 1938, preocupado com o avanço das ideias comunistas e condenando a perversidade do capitalismo, organizou o Movimento Economia e Humanismo na França, com o objetivo de conferir o enfoque científico da economia política e renovar a doutrina social da Igreja Católica. Na sua trajetória destacam-se sua participação em numerosas consultorias através do mundo, além do trabalho como um dos seis especialistas da ONU sobre os níveis de vida em 1953 e numerosas obras escritas sobre vários temas, como métodos de análise, espiritualidade, sociologia e problemas econômicos (Cestaro, 2009).

⁸¹ O arquiteto urbanista Francisco Whitaker Ferreira atuou nos quadros da SAGMACS no início de sua carreira, no final dos anos 1950, aprimorando seu conhecimento sobre economia no IRFED - *Institut International de Recherche et de Formation en vue du Developpement Harmonisé* em Lyon. Na SAGMACS, coordenou a pesquisa da aglomeração urbana de Belo Horizonte e vários outros trabalhos de planejamento urbano. Engajou-se na política, atuou no plano de ação do governo Carvalho Pinto, em 1961, e foi vereador em São Paulo no final dos anos 1980 pelo PT. Atualmente, é assessor da CNBB - Conferência Nacional dos Bispos do Brasil e do Conic - Conselho Nacional das Igrejas Cristãs (Cestaro, 2009).

simplicidade técnica e capacidade financeira existentes nas cidades de países subdesenvolvidos.

A partir da constatação qualitativa de um complexo de condições de vida e de desenvolvimento humano encontradas na área em análise, se aprofundam pesquisas sobre os problemas de maior intensidade e repercussão, em um processo de aproximações sucessivas pelo qual se indicam as opções e soluções a serem adotadas, conforme critérios de viabilidade e compatibilidade com uma estratégia de desenvolvimento.

Esse método, que – como o próprio autor solicita – merece receber as críticas teóricas e experimentais que o tornem mais completo e operativo, foi o adotado, com modificações, pela equipe do Codem.

Os esforços de planejamento local com visão multiprofissional integrada são iniciais no Brasil e apresentam deficiências que, porém, comparadas aos benefícios que sua difusão pode trazer, só devem induzir ao seu aperfeiçoamento, intensificação e consolidação por parte dos dirigentes públicos responsáveis.

Assim, a partir do diagnóstico, as propostas consideraram os aspectos sociais, econômicos, da saúde, administrativos e, principalmente, os físico-territoriais, com intervenções e sugestões para adequação do espaço urbano.

Maringá era uma cidade com função regional, segundo os estudos empreendidos, e solicitou o financiamento do programa de planos diretores com o compromisso de apoiar a sua implantação (Maringá, 1967). O Plano Diretor de Desenvolvimento foi um marco nos estudos urbanos da cidade, porém poucas propostas foram colocadas em prática. Rodrigues (2004) argumenta que

São duas as principais causas que determinaram a elaboração do plano naquele momento. A primeira foi a necessidade de se fazer um grande planejamento para a cidade, buscando corrigir as distorções que, (...), começavam a surgir na área externa (relacionadas à ocupação das chácaras) ao plano original com a ampliação do perímetro. A segunda, referente a determinações do Estado, que propunha um projeto de desenvolvimento econômico para o Paraná. Mediante diagnóstico realizado, o Norte do Estado se mostrava uma região tributária da economia de São Paulo, cuja safra de café, por exemplo, era escoada via porto de Santos e não através do Porto de Paranaguá, mantendo poucas relações com a região Sul e o sul do Estado, inclusive com a capital.

Sobre a necessidade de formulação do plano, o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009), filho do prefeito Luiz Moreira de Carvalho, justifica que,

Quando meu pai entrou na administração, ele já conhecia bem as coisas da cidade porque ele estava aqui desde 1951 e tinha sido vereador por oito anos. Então, ele estava bem por dentro dos problemas da cidade. Aí todo mundo chegou à conclusão que a cidade já tinha superado aquela fase de projeto feito lá em 1943, então precisava ser feito um planejamento urbano na cidade para estabelecer as diretrizes para os próximos anos. Daí o meu pai contratou os serviços de uns urbanistas em Curitiba. E foi uma coisa muito interessante porque, naquela época, se criou o BADEP – Banco de Desenvolvimento Econômico do Paraná – e foi um dos primeiros projetos de planejamento urbano que o Banco financiou.

De fato, o plano diretor aprovado em 1968 propunha o desenvolvimento de Maringá e região baseando-se em quatro pontos fundamentais: a) a instabilidade gerada por um único produto agrícola predominante; b) a exploração da polarização econômica e social de Maringá com a diversificação estrutural e dinamização industrial; c) a falta de organização das comunidades em decorrência do ritmo acelerado de ocupação social, cuja falta de integração era tida como um limite ao desenvolvimento; e d) a necessidade de aperfeiçoamento da estrutura e dos equipamentos urbanos, bem como a sua implantação racional.

A lei foi composta não só pelas diretrizes que apresentava, mas por documentos e leis complementares, como a de zoneamento, loteamentos e código de edificações. Além dos dois volumes de diagnóstico e propostas, as leis complementares foram aprovadas na sequência da lei do plano.

Aliado às determinações estaduais, o crescimento acelerado da cidade justificava a reformulação das funções da cidade que tinham sido propostas no plano inicial e as que foram regulamentadas no Código de Posturas de 1959. Tais necessidades evidenciavam-se nas mudanças de uso das zonas.

As leis aprovadas foram a de zoneamento⁸² (Lei nº 624, de 9 de outubro de 1968), a de loteamento (Lei nº 625, 9 de outubro de 1968) e o Código de Edificações (de 26 de outubro de 1968). Segundo a opinião de Beloto (2004, p. 106), “As leis aprovadas em 1968 apresentam-se um tanto confusas, não trazendo por si só todos os parâmetros necessários à configuração do espaço, devendo ser feita a sua leitura em conjunto

⁸² Para detalhamento da lei de zoneamento, consultar Beloto, 2004.

com o plano diretor”. A autora aponta divergências entre a lei de zoneamento e a de loteamento em alguns casos, com dimensões incompatíveis entre uma lei e a outra, por exemplo.

Ainda no mesmo mês em que se aprovaram as leis do plano diretor, aprovou-se a Lei nº 633, de 22 de outubro de 1968, disciplinando a construção de prédios de alvenaria no centro da cidade, modificando o Código de Posturas e Obras de 1959. O fato mostra o descompasso entre o conjunto de leis que estava sendo aprovado, elaboradas com base em um estudo mais amplo, com intervenções pontuais de mudanças de gabarito na área central que as considerou a partir do Código antigo. A lei estabeleceu, entre outras determinações, que as construções na Avenida Getúlio Vargas deveriam ter, no mínimo, oito pavimentos. Em 1971, revogou-se esse item, passando para três pavimentos, com a Lei nº 853, de 2 de julho. A Lei nº 633/68 estabeleceu que a ZCI, delimitada pelas avenidas Duque de Caxias, Getúlio Vargas, Herval e Brasil, teriam a liberação do gabarito de forma distinta, de acordo com os trechos⁸³ especificados.

Nesse caso, observamos claramente que o zoneamento se desvinculava do plano, conforme a análise desse instrumento por Franco Mancuso (1978). Além disso, a mudança das zonas atenderia declaradamente aos “...objetivos de caráter econômico e político-social, mas do qual se exaltam, de modo geral, os componentes de caráter técnico e operativo” (Feldman, 2005b, p.30).

6.1.1. As propostas físico-territoriais do plano diretor

O Plano Diretor de Desenvolvimento de 1967 apresentou propostas em diversos âmbitos. Com apoio no extenso diagnóstico, sugeriu medidas para a maturação e consolidação de grupos sociais ao tratar da “dinâmica social”. Sobre a “economia”,

⁸³ O trecho da Avenida Brasil onde deveriam ser construídos edifícios com quatro pavimentos ou mais seria entre as avenidas São Paulo e Paraná. Os trechos onde deveriam ser construídos dois pavimentos ou mais seriam a Avenida Brasil entre a Avenida Paraná e a Praça José Bonifácio e entre a Avenida São Paulo e a Praça Rocha Pombo. Nas avenidas Duque de Caxias e Herval, entre as avenidas Tamandaré e XV de Novembro, os edifícios deveriam também ter dois pavimentos ou mais. Nas ruas Santos Dumont e Néo Alves Martins, no trecho compreendido entre as avenidas Duque de Caxias e Herval, as edificações deveriam ter três pavimentos ou mais. Além disso, o pavimento térreo dos prédios comerciais não poderia exceder o dobro da área do pavimento e os prédios com mais de dez pavimentos deveriam ter garagem interna.

apresentou um quadro de políticas para recomendar propostas relacionadas com a infraestrutura regional e urbana: a criação do Geimar, o fortalecimento da ACIM – Associação Comercial e Industrial de Maringá – e o Instituto Agrônômico, além de sugestões para a qualificação da mão-de-obra. Para a “saúde”, o plano considerou que seus problemas deveriam ser “objeto de uma política global de bem-estar social...” (Maringá, 1967, p. 275), recomendando medidas. As “obras sociais e desenvolvimento da comunidade” também estariam dentro da política global de “bem-estar social” e foi proposta a criação e fundação de obras assistenciais em Maringá, além da implantação e melhoria de equipamentos urbanos. Hierarquizou-se a escala de prioridades em etapas e em polos e embriões, referindo-se aos locais desenvolvidos e a desenvolver, respectivamente. Para a “educação”, sugeriu-se a criação do Conselho Municipal de Educação, ao lado de outras medidas, entre as quais a ampliação e criação de escolas.

No entanto, são as propostas físico-territoriais que ocupam maior número de páginas no documento, com uma série de desenhos e plantas explicativas. Inicialmente o plano apresenta o zoneamento e a demarcação do perímetro urbano, que seria composto pelos loteamentos aprovados e pelas áreas industriais. Diz o texto: “Considera-se área urbana aquela definida pelo uso atual, marcada pela presença de edificação e de serviços públicos existentes, e mais as zonas industriais propostas, ficando assim delimitado o perímetro urbano de Maringá” (Maringá, 1967, p. 313). Ou seja, o perímetro urbano definia-se pela construção e pela ocupação estabelecida, não havendo a previsão de expansão da área nem tampouco uma limitação rigorosa.

Sobre o sistema viário, reformula-se a hierarquia urbana e sugerem-se vias cortando os parques, além de *cul de sacs* para diminuir o número de cruzamentos nas vias estruturais de tráfego rápido, ou seja, nas avenidas Colombo e Tiradentes.

A hierarquia viária passava a ser: contorno rodoviário, vias estruturais (de estrutura regional, estrutural comercial e estrutural residencial), vias de penetração (de penetração residencial e de penetração industrial), vias coletoras, vias de ligação, vias de uso preferencialmente para pedestres, vias de interesse paisagístico e de expansão futura (ver figura 174). Nesta, além do contorno rodoviário e das vias estruturais, propõem-se as vias de penetração, as vias coletoras, as perimetrais e as secundárias. O plano apresenta a segunda etapa do sistema viário contemplando a expansão futura na qual se sugere a expansão do perímetro urbano. Porém não há a sua demarcação e, por isso, não foi elaborada lei específica para a delimitação do perímetro urbano.

Recomenda-se que as vias secundárias dos novos loteamentos sejam traçadas seguindo as curvas de nível. Há exemplos de formas de cruzamento, sugerindo-se que não se permitisse o cruzamento de mais de três vias. As plantas U-19 e U-20 apresentam, respectivamente, a segunda etapa do sistema viário hierarquizado, com

indicação da ampliação do perímetro urbano, e a indicação das galerias de águas pluviais e da pavimentação. As propostas são detalhadas em seguida, incluindo a “política de trânsito”.

A estrutura viária reflete as discussões entre os técnicos e os políticos na capital do estado. O arquiteto Soccorro (2009) relaciona os três eixos longitudinais de sua proposta com as soluções viárias de Curitiba do início dos anos 1970. Porém, desde meados dos anos 1960, discutiam-se, no meio acadêmico, temas como eixos estruturadores, desenvolvimento linear, transporte de massas, entre outros.

...Em Maringá, a gente tentou, de alguma maneira, aproveitar os conceitos que se estavam desenvolvendo em Curitiba. Se você notar essas três estruturas [avenidas Tiradentes, Brasil e Colombo], você vai ver que elas guardam uma semelhança muito grande com o eixo estrutural de Curitiba, uma via central e duas vias laterais de tráfego rápido. Então, o que eu imaginava era a Avenida Brasil como se fosse a via central do sistema, com algumas vias laterais de apoio, representando uma espécie de alternativa também. Então, isso estava muito claro. A ideia de ter grandes estruturas, de ter eixos estruturadores da ocupação urbana, de uma ocupação urbana de preferência linear, que era o modelo que se pretendia para Curitiba também. Todo ele centrado em cima dos eixos estruturais, procurando negar um pouco a forma radioconcêntrica que, na verdade, é a tendência natural da cidade. Então, o modelo linear, eu acho, que é uma certa forma de forçar a barra, porque as cidades (...) dificilmente crescem de acordo com o modelo linear. (...) E essa questão dos eixos, se pensava que eles deveriam, tanto quanto possível, ser o leito do sistema de transporte de massa. (...) Nessa época, [esses] conceitos (...) não tinham se explicitado assim de forma tão madura, como aconteceu em Curitiba a partir de 72, mas essa discussão já estava no ar (Soccorro, 2009).

No que se refere à “recreação”, o documento do plano de 1967 traz propostas nas quais há preocupação em preservar os fundos de vales. Sugere-se a divisão em grandes áreas verdes e pequenas áreas verdes. As grandes áreas verdes eram compostas pelos bosques, pelo Horto Florestal e pelas faixas “non-aedificandi” dos córregos existentes na área urbana. As pequenas áreas verdes seriam algumas praças ou redondos que receberam equipamentos, como o Bosque das Grevíleas, a praça do centro cívico, a praça do Jardim Alvorada, a praça da Avenida Pedro Taques, a praça ao lado do cemitério, entre outras. Além disso, há a indicação do centro universitário ao sul, após o cemitério, no final da Avenida Cerro Azul.

O arquiteto Soccorro (2009) conta que enfrentou duas grandes oposições em relação à proposta do sistema viário. A primeira refere-se à continuidade da Avenida Tiradentes, cortando as rotatórias e, principalmente, o Bosque 1, que avalia como uma proposta infeliz, mas justifica que “...a cultura técnica da época era essa, era privilegiar o automóvel”. A segunda foi em relação aos chamados redondos. Em sua proposta, o plano diretor de 1967 sugere segmentar as rotatórias. Lembremos que as praças José Bonifácio e Rocha Pombo foram urbanizadas na gestão de Luiz de Carvalho e, como já nos referimos, localizavam-se em rotatórias. A reação contra a segmentação das rotatórias foi surpreendente para o arquiteto Soccorro (2009), que não via sentido em ter praças de recreação limitadas por vias de tráfego intenso. Em seu depoimento, o arquiteto explica a sua sugestão:

...A proposta de vazar os redondos, como se dizia naquela época, pra dar continuidade à Avenida Brasil (...) era como se eu estivesse cometendo um crime de “lesa Maringá”. A reação da população foi tão violenta que eu não imaginava que isso fosse acontecer. Mas, porque, na época do início da colonização de Maringá, os redondos eram o símbolo de Maringá, como hoje é a Catedral, o Parque do Ingá. Então, foi uma espécie de castração que eu fiz de sugerir que os redondos deixassem de ser redondos. Porque eu imaginava (...) que essas praças jamais poderiam se prestar para a recreação. Como você vai imaginar que uma criança atravessasse a Avenida Brasil pra ir brincar dentro do redondo? Então, pra recreação elas realmente não tinham função. Então, eu resolvi simplificar a coisa e cruzei os redondos com a Avenida Brasil e fiz com que as avenidas transversais fossem uma espécie de anteparo antes de chegar à Avenida Brasil pra disciplinar o trânsito. Só que havia o problema cultural da simbologia. Isso era um símbolo na verdade. Um símbolo bem definido inclusive. (...) Foi uma reação violentíssima. Eu fiquei extremamente surpreso.

Os projetos específicos ocupam a planta U-24 e são compostos pelo centro urbano, centro universitário, cemitério municipal, mercado municipal, centro municipal de cultura, centro ruralista, estação rodoviária, estádio municipal, área industrial e plataforma ferroviária (ver figura 175). Previu-se, inclusive, uma rua exclusiva para pedestres com estacionamento, que seria a Avenida Getúlio Vargas, como pode ser observado no mapa. Uma parte do Bosque 1 foi destinada às atividades culturais, na área que seria segmentada pela Avenida Tiradentes. Enfim, a maioria das propostas não foi efetivada, com exceção do cemitério municipal, que já havia sido indicado no plano de Vieira, e a área para o centro ruralista, que abrigou o parque de exposições.

O arquiteto Soccorro (2009) avalia positivamente as definições do plano inicial e atribui a ele a impossibilidade de implantação das propostas. Em sua opinião, pelo fato de o plano inicial ter contemplado diversos usos e organizado exemplarmente a cidade, muitas das dificuldades comuns em outros centros urbanos não havia em Maringá.

O plano de Jorge de Macedo Vieira representou uma dificuldade muito grande pra mim. Porque eu não tinha o que fazer. A cidade estava pronta e muito bem feita, muito bem projetada, funcionava maravilhosamente bem. Eu fiz esse Plano Diretor, eu participei desse Plano Diretor, apenas vinte anos depois do nascimento de Maringá. Então, ela estava ainda terminando de ser implantada. A zona 6, que foi a última zona a ser loteada pela Companhia, tinha sido recém implantada. Então, não tinha realmente muito o que fazer. E eu senti uma dificuldade muito grande (...) E o projeto era um projeto muito bem elaborado, muito bem resolvido.

Figura 175. Planta U24, intitulada “Projetos Específicos”, do documento do Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá (Maringá, 1967).

A análise detalhada das propostas do documento do Plano Diretor de Desenvolvimento, elaborado em 1967 pela Comissão de Desenvolvimento Municipal –

Codem – e pelo Convênio Codepar–DATM, merece um estudo específico, que foge dos objetivos desta pesquisa. Porém indicamos que poucas intervenções foram efetivadas. Entre as que se efetivaram, a preservação das áreas “non-aedificandi”, ao longo dos córregos, pode ter sido o fato que deu corpo à ideia das diretrizes traçadas para o sistema viário em 1979, pelo arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha. Efetivou-se, também, o centro ruralista indicado no local do futuro parque de exposições. Porém as demais propostas não vingaram, como a localização do centro universitário, que se implantou ao norte na gestão seguinte, a área destinada às atividades culturais ocupando a cabeceira do Bosque 1, entre outras.

6.2. O Código Tributário

Na gestão de Luiz de Carvalho houve duas leis sobre a tributação de impostos. A primeira foi a Lei nº 422, de 4 de novembro de 1965, que alterava o regime tributário municipal. O texto da lei menciona “companhias colonizadoras” em duas situações relacionadas à venda de terrenos e à taxação de impostos. No capítulo sobre as penalidades, considerava-se fraude a aplicação discriminada do Código Tributário, constituindo-se em crime contra a economia popular. Incluíam-se aí as companhias colonizadoras, que exploravam o comércio de compra e venda dos terrenos.

A progressividade da tributação expressou-se no artigo 151, parágrafo 2º, para terrenos que se localizassem em zonas pavimentadas ou com meios-fios e sarjetas. Os proprietários que possuísem terras por mais de cinco anos nessas zonas, inclusive as companhias loteadoras, teriam acréscimos de imposto na ordem de 25% até 100%, aumentando 25% a cada lustro. Ou seja, em cinco anos de propriedade, o imposto seria lançado com acréscimo de 25%, até chegar a 100% em 20 anos de propriedade.

A segunda lei sobre o Código Tributário, a Lei nº 502, de 7 de novembro de 1966, manteve a porcentagem a cada quinquênio. Porém alterou a redação retirando “companhias colonizadoras” do texto. Acreditamos que a modificação do texto não tenha sido por retirar as empresas da obrigatoriedade da tributação, mas por ser dispensável mencioná-las.

A lei, ao prescrever sobre a incidência e isenções, faz importante esclarecimento sobre o que considera “zonas urbanas” definidas em ato do poder executivo. No entendimento da lei, para efeito do imposto, eram consideradas zonas urbanas as áreas que contemplassem ao menos dois dos seguintes melhoramentos: a) meio-fio ou calçamento, canalização de águas pluviais; b) abastecimento de água; c) sistema

de esgotos sanitários; d) rede de iluminação pública, com ou sem posteamento para distribuição domiciliar; e) escola primária ou posto de saúde, a uma distância máxima de três quilômetros do imóvel considerado.

Porém se consideravam áreas urbanas os loteamentos aprovados pela Prefeitura, mesmo que não contemplassem os requisitos acima, dando a entender que a Prefeitura poderia aprovar loteamentos em locais sem a mínima infraestrutura, o que não eximia o proprietário da taxaço.

CAPÍTULO 5. A quinta gestão. Adriano José Valente (01.02.1969 a 31.01.1973)

1. Introdução

O prefeito Adriano José Valente elegeu-se numa conjuntura política na qual havia somente dois partidos: a ARENA e o MDB. Representante do MDB, Adriano Valente venceu o candidato João Paulino Vieira Filho com a vantagem significativa de 5.000 votos, o que representava 13,1% a mais na preferência do eleitorado (Dias, 2008). Nas eleições de 1966, João Paulino tinha sido o deputado federal mais votado do Paraná, com 50.204 votos. Em 1968, nas eleições municipais de Maringá, “o MDB saiu vitorioso das urnas e seu candidato superou não apenas o somatório da legenda da Arena, mas o maior líder político do município, o ex-prefeito João Paulino Vieira Filho” Dias (2008, p. 91).

Adriano Valente havia disputado as eleições de 1964, alcançando 40% dos votos, deixando um lastro eleitoral que teve efeito na campanha seguinte (Dias, 2008). O símbolo da campanha foi o “chinelo”. O chinelo representava as pessoas simples. Sobre isso, Adriano Valente explicou: “Porque os nossos adversários diziam que eu apenas estava com os pés-de-chinelos. Pé de chinelo quer dizer o homem mais simples, o homem mais rude, aquele que tinha vindo tentar a sua sorte. Isso se tornou um símbolo de pé de chinelo, de gente pobre, de gente do povo” (Valente, 1993).

A imagem do pé de chinelo equiparava-se à do lambari da campanha anterior, de Luiz de Carvalho. O prefeito Adriano Valente, em seu depoimento, relembra que a imagem foi crescendo até tornar-se o símbolo da campanha, trazido pelos eleitores em cartolinas e em couro. O chinelo representava a destituição progressiva do ser humano: “...é uma coisa tão sumária, tão sumária, que a gente vê que a pessoa está na escala da pobreza” (Valente, 1993).

A campanha emocionou o novo prefeito, que em seu depoimento confessa: “...a partir de certa altura (...), praticamente eu não falava, o povo não deixava eu falar. Milhares de buquês de flores vinham ao palanque. Primavera, as flores que têm assim nos quintais, não rosas” (Valente, 1993).

Uma das obras mais significativas do seu governo foi a criação do Parque do Ingá, no Bosque 1. Para Valente, o Parque do Ingá era “...o clube dos pobres, porque naquela época o povo que trabalhava e que produzia não tinha para onde ir (...), porque era gente de poucos recursos para frequentar um clube” (Valente, 1993). Como forma de agradecimento aos 19.471 votos que recebeu, o novo prefeito pretendia plantar 19 mil

roseiras, tamanha foi a sua comoção com a manifestação popular. As roseiras não foram plantadas, mas o Parque do Ingá tornou-se uma realidade.

Em sua gestão foram construídos seis conjuntos habitacionais unifamiliares, com 264 unidades no total (Costa, 1991). Mas as principais realizações foram o início da construção da universidade, com projeto encomendado a Jaime Lerner, Marcos Prado e Domingos Bongestabs; a continuação da rede de abastecimento de água, certamente completando a infraestrutura em todo o plano inicial; e parte das expansões urbanas, além da constituição do Eteplan, com um corpo técnico voltado para o planejamento, que realizava diversas assessorias, relatórios, pareceres e obras. Uma das principais ações do Eteplan foi a realização do primeiro cadastramento da área urbana. A construção do parque de exposições agropecuárias, projetado pelo Eteplan, também foi obra relevante da gestão,.

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

Na administração de Adriano Valente não há leis que reestruturem o sistema administrativo. Diante das leis aprovadas nos últimos meses da gestão anterior, o novo prefeito decidiu dar prosseguimento às determinações relacionadas à organização interna da Prefeitura, fomentando a criação de órgãos prescritos em lei na gestão de Luiz de Carvalho e instituindo outros. A direção da Secretaria de Obras e Viação foi confiada a dois engenheiros: Sincler Sambatti e Maurício Impilezieri Pinto de Moura.

Para Valente (1993), a nova estrutura administrativa, na qual o Eteplan estava incluído como órgão de assessoria direta do executivo municipal, representava um avanço em relação à acanhada estrutura anterior. Pois possibilitaria o planejamento das ações públicas e o fortalecimento de Maringá como polo regional.

E eu vim com uma ideia de implantar em Maringá uma administração moderna, planejada, de equipe. Porque achei que poderíamos, através da administração, dar a Maringá aquela ambição com que ela foi construída: em ser uma cidade parque, uma cidade moderna, uma cidade em que não pudesse fazer apenas o orgulho do Paraná, mas de toda a nossa região (...) Então, contratamos o Escritório Técnico de Planejamento, contratamos não, fundamos este Escritório Técnico de Planejamento que começou a dar uma nova dimensão não só aos trabalhos da Prefeitura municipal, mas também a nível regional (Valente, 1993).

Além do Eteplan, os outros órgãos criados na administração foram: a Cohamar – Cooperativa de Habitação de Maringá –; o S.O.S – Serviços de Obras Sociais –, sob a presidência da primeira-dama, Sra. Purificação Valente; e o Pró-Memória, o Museu da Imagem e do Som, com a classificação e encadernação de 2.144.000 documentos históricos de Maringá (Reis, 1996).

Não abordaremos, nesta pesquisa, as ações municipais no âmbito da assistência social por fugir dos limites de nosso trabalho⁸⁴. Graças ao Pró-Memória e ao Museu da Imagem e do Som temos a única entrevista gravada concedida por Jorge de Macedo Vieira, em 1971, de fundamental importância para os estudos sobre esse profissional e sobre o plano da cidade.

Todavia, a matéria que mais vai ao encontro do tema da nossa pesquisa é a que envolve a atuação do Eteplan, por ter elaborado propostas e ações em vários níveis, desde a assessoria técnica para formulação de pareceres e decretos a propostas pontuais de equipamentos urbanos, além da elaboração de diversos relatórios técnicos. Investigamos como se deu a sua fundação, o seu desenvolvimento e a sua estrutura interna. Detivemo-nos, principalmente, em determinadas propostas executadas sob supervisão desse escritório durante a única gestão em que existiu. O Eteplan foi desmontado na gestão seguinte, a do prefeito Sílvio Barros (1973-1976), sendo os seus funcionários realocados em outras secretarias ou dispensados.

2.1. O Eteplan

O Eteplan formou-se como organismo de planejamento de um polo regional e tinha como tarefa principal assessorar a administração municipal. Portanto, no sistema administrativo da Prefeitura, compunha um dos órgãos de assessoramento, juntamente com a Procuradoria Municipal (ver organograma 7 – da 4ª gestão). Para as ações do escritório, argumentava-se que seria necessário um cuidadoso conhecimento da região, já que o polo era visto como a “síntese regional” (Eteplan, 1970).

Mesmo a assessoria à Administração Municipal reveste-se de um caráter amplo, regional, enquanto este assessoramento se constitui

⁸⁴ Para esclarecimentos sobre o assunto, sugerimos o trabalho de: GOMES, Telma Maranhão. *A construção da política de assistência social em Maringá e região: encruzilhadas e perspectivas*. 2000. 191 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2000.

no suporte técnico às decisões do Poder Executivo e conduz à aceitação do Planejamento como instrumento indispensável de qualquer política de desenvolvimento (Eteplan, 1970, s/n).

O Eteplan concentrava amplas atribuições e diversas atividades, que englobavam pesquisas regionais, revisões de leis, formação de equipes das mais distintas e projetos arquitetônicos pontuais.

Entre as principais atividades desse organismo de planejamento estava a pesquisa da realidade regional, pois, segundo os princípios do escritório, era através do conhecimento da região, na qual se inseria o polo, que se obteria a “consciência de planejamento microrregional”. As pesquisas da realidade seriam as “bases científicas” para as ações de planejamento, “numa conjugação quase didática de conclusões, análises e sínteses, necessárias à implantação de um organismo desse gênero” (Eteplan, 1970, s/n).

Seu diretor, o arquiteto Fernando Queiroga, esclarece os objetivos do escritório e suas ações na assessoria direta ao prefeito:

Antes de fixarmos a existência física do Escritório, procuramos responder a que nos destinávamos e, assim, definirmos nosso campo operacional. Como escritório de planejamento ligado ao poder público municipal, teríamos como missão imediata a tarefa de assessorar a administração na sua ação executiva. Enquanto organismo de planejamento de um polo regional, surgia-nos a tarefa de melhor conhecer a região para melhor conhecer o polo, para que pudéssemos fundamentar na realidade regional os planos, projetos e recomendações dirigidos a Maringá. (Fernando Queiroga *apud* revista *Maringá Ilustrada*, 1972, p. 162).

No relatório apresentado ao prefeito Adriano Valente, em 1970, a partir de uma breve explanação sobre as características do estado e da região de influência de Maringá – destacando os seus semipolos ou micropolos, quais sejam: Colorado, Paranavaí, Apucarana, Cianorte, Campo Mourão e Umuarama – o escritório concluiu que o que o município de Maringá oferecia superava a demanda local, no que se relacionava à infraestrutura e às atividades econômicas, distinguindo-se como importante centro de comercialização e centro de atendimento.

Diante dessa constatação, o escritório inferia que o excedente da oferta era absorvido pelos municípios de influência de Maringá. Assim, “esta constatação, por si só, já fornece um norte às atividades de um Escritório de Planejamento situado na cidade polo – deve ser o planejamento voltado para toda a região, pois, havendo interação

entre a cidade polo e a região, aquela é, evidentemente, reflexo desta” (Eteplan, 1970, s/n).

Destacamos que os estudos sobre Maringá e região, apontando diversos dados econômicos e sociais, foram repetidos nos demais projetos empreendidos pelo Eteplan, não havendo alteração de uma publicação para outra.

O planejamento microrregional era considerado o mais profícuo, porque, segundo o entendimento do escritório, estava mais perto da realidade. Por isso, os diagnósticos davam o retrato da realidade vivida e acreditava-se que seria a partir deles que se formulariam os “planos viáveis”. O critério para as ações do Eteplan era, principalmente, voltar-se para toda a região e, a partir disso, moldar o polo, orientando as atividades sempre “...segundo princípios técnicos e científicos” (Eteplan, 1970, s/n).

A estrutura do Eteplan dividia-se em três repartições principais, que refletiam as necessidades regionais: o Serviço de Administração, a Divisão de Urbanismo e o Serviço de Programação e Orçamento. A primeira subdividia-se em Central Gráfica, Laboratório Fotográfico e Departamento de Recursos Humanos; a Divisão de Urbanismo tinha quatro subdivisões: a Seção de Pesquisa e Levantamento de Dados, a Seção de Cadastramento e Topografia, a Seção de Fiscalização de Obras Particulares e a Seção de Projetos e Cálculos; o Serviço de Programação e Orçamento tinha apenas a Central de Informações (ver organograma 08).

A equipe era multidisciplinar, composta por uma equipe básica e por uma equipe de apoio. A equipe básica era coordenada pelo arquiteto Fernando Queiroga. O economista José Rodrigues do Nascimento (2007), que compunha a equipe básica, explica como se deu a formação do Eteplan e a influência de Queiroga no seu comando.

Oriundo da Prefeitura de Nova Esperança, chega a Maringá um arquiteto que trazia na bagagem a experiência em planejamento, com o economista Celso Furtado na Sudene, o Dr. Fernando Queiroga. O Eteplan inicialmente era comandado por Dr. Luty Kasprowicz e funcionava na sobreloja do Edifício Atalaia. A sede da Prefeitura funcionava em um prédio de madeira onde é hoje a Biblioteca Municipal. Inicialmente o Dr. Queiroga resolveu dar uma melhorada estética no gabinete do Prefeito, depois, já trabalhando no quase vazio escritório do Edifício Atalaia, começa a montar uma equipe de planejamento. Como exemplo do que vira acontecer na Sudene, com o economista

Celso Furtado, ao invés de contratar técnicos renomados, vai à Universidade Estadual de Maringá e começa a dialogar e a contratar os bons alunos do curso de Ciências Econômicas (...) O Dr. Adriano se entusiasmava com os projetos que se seguiam, quase diariamente, após o expediente, se dirigia para reuniões na sede do Eteplan que atendia até tarde da noite (Nascimento, 2007, p. 68-69).

O arquiteto Fernando Queiroga parece ter comandado as diretrizes de ação e implantação do escritório. Segundo a revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, além da experiência adquirida na Sudene, tinha realizado estudos em planejamento e técnicas de desenvolvimento econômico em universidade da Alemanha “...onde entrou em contato com as unidades integradas de planejamento, cujo espírito nortearia a implantação do Eteplan” (revista *Maringá Ilustrada*, 1972, p. 162). Porém o economista José Aparecido Sforzi⁸⁵ (2009), que também compunha a equipe básica do Eteplan, pondera que o contato de Queiroga na universidade alemã não foi tão importante para a formação do Eteplan quanto destacou a revista *Maringá Ilustrada* de 1972. Segundo o economista, “Na verdade foi um passeio meio longo, de estudos, é claro. Não deu pra amalgamar, criar essa influência. Alguma coisa ele aprendeu na Europa, é claro. Mas, essa influência não foi assim muito grande” (Sforzi, 2009).

A equipe básica, apresentada no relatório de 1970, era composta por um arquiteto, cinco economistas, uma socióloga e um técnico em administração. A equipe de apoio era composta por três desenhistas, dois técnicos em desenho, três gráficos, um fotógrafo, um contador, um auxiliar administrativo, um datilógrafo, dois acadêmicos do curso de engenharia e dois acadêmicos do curso de administração. Também havia um auxiliar.

Como já nos referimos, um dos técnicos que compunham a equipe básica foi o economista José Aparecido Sforzi, que se formou na Faculdade de Ciências Econômicas de Maringá em 1970. Ainda estudante, incorporou-se ao Eteplan, convidado por um dos membros, Valdemar Lissoni, que tinha se formado em 1969 na mesma instituição. A maioria dos membros da equipe básica foi convidada por Lissoni, que procurava profissionais na Faculdade de Ciências Econômicas, com exceção da socióloga Sandra Marli Enfeldi e Wilson Loureiro de Macedo. Este, além de amigo de Queiroga, trabalhava na área de administração pública (Sforzi, 2009). Segundo o Sr.

⁸⁵ Entrevista concedida no dia 18.12.2009.

Sforni, a explicação para que a maioria dos profissionais contratados para compor a equipe básica tivesse tido a sua formação em economia foi o objetivo de “organizar a Prefeitura, no sentido administrativo e financeiro” (Sforni, 2009).

Quanto ao espaço físico, o Eteplan ocupou dois locais distintos. O primeiro foi um andar do Edifício Atalaia e o segundo o Paço Municipal.

O engenheiro Luiz de Carvalho (2009), ao comentar sobre o funcionamento do Eteplan, destaca que os espaços de trabalho eram dispostos de tal maneira a serem visíveis de vários pontos do escritório, criando-se algumas áreas conjugadas, como se verifica na planta acima (ver figura 176). Tal arranjo espacial somente foi possível graças à planta livre do projeto do edifício Atalaia, idealizado por Luty Vicente Kasprowicz no início da década de 1960. Porém Carvalho (2009) relaciona essa situação ao controle que o coordenador do Eteplan tinha sobre os funcionários que comandava.

Meu pai não fez a reforma administrativa em que estava incluído o Eteplan. Aí o prefeito que entrou achou que deveria pôr aquilo pra funcionar. E pôs, contratou bastante gente, tinha economistas, engenheiros, etc. Um engenheiro que foi chefe no período dele chamava-se Queiroga (...) Ele administrava o Escritório com uma mão de ferro, como se fosse um gerente de banco. Ele ficava sentado lá, todo o Escritório aberto e as pranchetas de desenho e ele vinha fiscalizar. (...) [O Escritório] funcionava ali no Edifício Atalaia. Eu nunca fui lá, mas eu passava ali na porta e via os carros da Prefeitura parados, com os motoristas nos carros da Prefeitura. E o Escritório era no primeiro ou no segundo andar do Edifício Atalaia. E era lá que eles faziam as coisas. Desenvolviam projetos para Maringá e desenvolviam projetos para outras cidades em volta daqui. Por exemplo, uma Prefeitura precisava de um projeto de uma escola ou coisa assim. Eles iam lá (...) Hoje, várias pessoas que são muito bem postas aí na sociedade foram funcionários. Durante quatro anos ele funcionou mesmo.

Figura 176. Planta-baixa do Eteplan, com a distribuição espacial dos departamentos, em um dos andares do Edifício Atalaia. Fonte: Eteplan, 1970.

O Sr. Sforzi (2009), no entanto, esclarece que o escritório funcionou no edifício da Prefeitura nos dois últimos anos da gestão, aproximadamente. Ao contrário do que se recorda Carvalho (2009), sua sede não esteve durante toda a gestão no edifício Atalaia. No que se refere à organização espacial, o *layout* do Eteplan foi realizado pelo próprio Queiroga (Sforzi, 2009) (ver figura 177).

Figura 177. Foto mostrando a Divisão de Urbanismo do Eteplan. Fonte: Eteplan, 1970.

O fato de realizar projetos para outros municípios da região pode estar relacionado a um dos princípios do Eteplan, que era estruturar as comunidades vizinhas, sendo também uma fonte de recursos financeiros. No entanto, o Sr. Sforzi (2009) lembra que os projetos eram somente realizados para o município de Maringá, e que houve, inclusive, uma tentativa de aproximação com Nova Esperança, onde foram feitas duas reuniões. Tais reuniões não determinaram quaisquer tipos de parcerias para elaboração de projetos para o município, restringindo-se a atuação do escritório a Maringá. Os estudos regionais eram feitos para dimensionar o polo, porém não abrangiam os municípios que compunham a região no que se refere a projetos específicos e pontuais (Sforzi, 2009).

Segundo o Eteplan (1970), sua assessoria dava-se em três níveis. O primeiro através de cessão de técnicos; o segundo, por pareceres técnicos, elaboração de decretos, formulação de “Planos de Aplicação de Fundos Municipais” e prestação de contas a órgãos estaduais e federais; e o terceiro relacionava-se à formação de recursos humanos em debates e reuniões, eventualmente com a utilização de recursos audiovisuais, e na elaboração de trabalhos em conjunto (Eteplan, 1970).

Também se formulavam diagnósticos, que se iniciaram em 1969, para justificar a necessidade de implantação da universidade em Maringá. Em 1970, publicaram-se quatro trabalhos técnicos: “Porque o Instituto Agrônomo em Maringá”, “Parque dos Pioneiros de Maringá”, “Maringá e Região”, e “Levantamento das Escolas Primárias Urbanas”, além da formulação de diagnósticos municipais voltados para pesquisas de caráter físico e econômico (Eteplan, 1970).

O levantamento de dados constituía importante tarefa para o escritório, que tinha por princípio, como já mencionamos, conhecer a região para incrementar o polo e, assim, assessorar a administração em sua ação executiva. Para organizar a Central de Informações, era necessário, no entanto, segundo o Eteplan,

...conhecemos o aparelho administrativo, para podermos desenvolver uma assessoria racional ao mesmo, e neste setor iniciamos os nossos levantamentos e a compilação de documentos, projetos de reforma e análise da legislação existente (...) A nossa tarefa de levantar dados continua e pesquisamos nossa região, coletamos informações no local, documentos e códigos, informações estatísticas, a níveis regionais e estaduais. Era imperioso conhecer nosso habitat, para podermos nos preocupar com passos mais amplos, e estes passos foram dados, com o mesmo objetivo de formarmos uma base sólida de informações” (Eteplan, 1970, s/n).

Os recursos financeiros do Eteplan provinham do que chamaram de cinco diferentes “gradações” ou “hipóteses”. A primeira era o alinhamento dos recursos próprios do município no atendimento de problemas regionais, uma vez que “o polo é síntese da região”. O segundo partia do princípio de que, sendo dever do polo o relacionamento entre os demais municípios, visando à formação de uma comunidade de interesses e objetivos comuns, o suporte financeiro era criado a partir dos serviços prestados a essa comunidade. O terceiro era o vínculo com a política estadual de desenvolvimento. O quarto era o vínculo, já em andamento, com programas e órgãos federais. E, por fim, “nascida da seriedade e do valor técnico e científico de nosso trabalho, a vinculação a programas e órgãos internacionais” (Eteplan, 1970, s/n).

Entre o acervo documental do escritório registra-se uma série de livros, revistas e boletins. Havia cerca de 120 títulos de revistas no acervo e destacamos os seguintes: “A Construção do Paraná”, “Engenheiro Moderno”, “A Construção de São Paulo”, “Revista Paranaense dos Municípios”, “Engenharia Municipal”, “O Grande Paraná de Hoje”, “O Cruzeiro”, “Informativo da FGV”, “Revista de Administração Pública”, “Revue Internationale des Sciences Sociales”, “The Information Officer”, “Revista de Administração Municipal”. “COHAB-CT”, entre outros.

Quanto aos livros, havia 145 títulos, dos mais diversos temas. O “Ideias e Sugestões do IBAM” fazia parte do acervo, assim como “Planejamento Urbano”, mas também títulos que não se relacionavam aos temas do urbanismo, como “La Bataille de L’alphabet”.

Havia também diversos boletins e leis, como noticiários do Ibam, boletins do Ippuc, da FAUUSP, planos diretores de Curitiba, de Cornélio Procópio, de Paranaguá, de Ponta Grossa, plano diretor de esgotos das cidades de Santos e São Vicente, Curso de Treinamento em Planejamento Local Integrado, sobre a Finep, Apoio Técnico ao Planejamento Urbano e Local, Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano e Local no Brasil – 1968, Guia de Pesquisa de Habitação e Urbanismo – 1968, Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, Plano Local Integrado e Reforma Administrativa, Folheto Informativo: que é Repertório Jurídico do Ibam – v. 1, Legislação do BNH, Convênio – Universidade Federal do Paraná e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, Plano Diretor de Curitiba – diretrizes básicas, entre outros, somando cerca de 400 títulos, além de catálogos, publicações diversas e jornais.

Em relação aos vínculos nacionais que o Eteplan declarou manter, enumeraram-se 116 órgãos dos quais o escritório recebia diversas documentações. Eram bancos, ministérios, institutos, bibliotecas, companhias, fundações, grupos e institutos de

pesquisas, associações, sociedades, faculdades, prefeituras, secretarias de estado, autarquias etc. Destacamos os vínculos com o Ibam, Cobal, Ippuc, Acim, Sociedade dos Engenheiros Municipais de São Paulo, Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos, Cohab-CT, Sanepar, Codemar, entre outros.

2.1.1. Os trabalhos do Eteplan⁸⁶

No relatório de gestão de Adriano Valente 69-72 (Maringá, 1972), observamos que os trabalhos do Eteplan foram diversificados. Comentar sobre todos não seria possível nos limites desta pesquisa. Porém convém destacar que, segundo declara o relatório, houve a formação de equipes junto ao Ibam⁸⁷, a elaboração do cadastro técnico municipal através de fotografias aéreas, o cálculo de alíquotas para o imposto predial e territorial, entre outros. Além disso, analisamos dois trabalhos dos quatro que o Eteplan inclui no documento de 1970. Os diagnósticos apresentados nos trabalhos são repetitivos e as novidades são em relação às propostas feitas em cada um deles.

⁸⁶ Entre os trabalhos elaborados pelo Eteplan, tivemos acesso a alguns títulos, porém não todos os que foram publicados. Além do “Relatório Eteplan”, de 1970, encontramos as seguintes publicações: “Maringá e o Planejamento”, que foi uma palestra proferida pelo prefeito em 1969, assessorado pelo Escritório; a organização do “Relatório 69-72”, de 1972; o estudo “Razões Técnico-econômicas para implantação do subescritório do Condepe – Projeto II em Maringá, PR, sem data; “Porque o Instituto Agrônômico em Maringá”, publicado em junho de 1970; e o “Parque dos Pioneiros de Maringá”. Deste encontramos duas publicações, sendo a outra intitulada “Parque Governador Haroldo Leon Peres”, de maio 1972, em comemoração ao jubileu de prata da cidade, na qual há poucas variações em relação à primeira (a mudança de nome deu-se em homenagem ao governador do estado, Haroldo Leon Peres. Porém, envolvido em escândalo de corrupção, viu-se forçado a renunciar (Dias, 2008). O fato deu-se poucos meses antes da inauguração do parque. E, assim, a Lei nº 904/72, de 23 de março de 1972, mudou o nome para Parque Presidente Emílio Garrastazu Médici. Acreditamos que haja outras publicações, às quais não tivemos acesso, além de pesquisas e fotos tiradas na época.

⁸⁷ Segundo Sforni (2009), não houve, especificamente, cursos de formação com o Ibam e sim reuniões que duravam horas ou, até mesmo, dias. Porém o economista não as considera como cursos. Mesmo tendo confirmado que os técnicos do Ibam estiveram em Maringá e em contato com a equipe do Eteplan, as reuniões eram mais para “troca de ideias” e de correspondências, além de orientações visando à preparação de projetos para pleitear verbas federais. Houve, porém, ocasião em que ele, o Queiroga e o Lissoni estiveram em São Paulo em reunião com o Ibam.

Destacamos que o necessário cadastro técnico foi executado por fotografias aéreas. O levantamento aerofotogramétrico feito por uma empresa especializada teria um custo elevado e, conforme se justifica, estava-se diante de uma situação na qual a arrecadação não acompanhava as obras que surgiam rapidamente na cidade. Portanto, o novo recadastramento fiscal era premente. Queiroga sugeriu uma solução que utilizava colegas e alunos da UEM coordenados pelo Eteplan (Nascimento, 2007). Porém as fotos aéreas necessitavam de perícia para serem obtidas, além de terem que ser interpretadas posteriormente. Segundo Nascimento (2007, p. 70),

O difícil seria a substituição da aerofotogrametria, e só se tornou possível o método escolhido por ser Maringá uma cidade superplana. O processo era o seguinte: retirava-se uma das portas laterais de um avião monomotor, amarrava-se um fotógrafo com seu equipamento de trabalho deitado no piso interno e num voo a uma altura constante no mesmo sentido de ida e volta sobre as quadras tirava-se uma sequência de fotos programadas (...) quadra por quadra, terreno por terreno, imóvel por imóvel, eram transcritos em uma escala desejada para o papel vegetal, na habilidade dos desenhistas (...)

Nascimento (2007) relata que, por vezes, as fotos confundiam pela impossibilidade de identificar determinados elementos que eventualmente se encontravam debaixo de árvores no momento das fotos, por exemplo. Havia, ainda, a dificuldade de distinguir as construções dos objetos móveis, como automotivos. Esses fatos obrigavam a visita ao local, com medições por trenas e questionário aplicado. De toda forma, o método foi efetivo, aumentou-se o IPTU daqueles que ampliaram seus imóveis e regularizaram-se as construções. A seguir, a própria equipe do Eteplan calculava a alíquota a ser paga. “De posse de todo esse material o departamento de cálculo do Eteplan chegou a uma equação final para calcular o valor venal e o imposto predial. Demarcando no mapa da cidade, colocava-se um índice diferenciado para a valorização do imóvel e um desconto pelos anos de construção” (Nascimento, 2007, p. 71).

O cadastro técnico foi efetivado e, com ele, a arrecadação de IPTU aumentou, sendo essa uma das principais contribuições do Eteplan. O prefeito Adriano Valente (1993), em seu depoimento, ratifica:

Tudo se baseia na Fazenda. Se você não organizar bem a Fazenda, você não vai ter recursos pra fazer as obras iniciais e prioritárias. Então, fizemos um levantamento de toda a cidade fotografada, não aerofotogrametria porque aí custava muito caro e não tínhamos dinheiro. Fotografamos toda a cidade, fizemos um painel e

controlamos todas as propriedades imobiliárias para ser lançado um imposto de valor fiscal, não muito grande, mas existiam casas que não pagavam (...). No primeiro ano o orçamento foi equilibrado, no segundo ano a mesma coisa, no terceiro ano já dobrou e no quarto ano triplicou (...). Com essa organização da Fazenda (...) compramos máquinas eletrônicas, as primeiras máquinas eletrônicas. Fundamos uma impressora, uma gráfica, um laboratório de fotografias. E, com isso, começamos a criar uma estrutura planejada do governo e que possibilitou a universidade, a industrialização, o saneamento, as coisas fundamentais da nossa cidade.

A atuação da equipe *in loco* foi de suma importância, pois verificava e levantava dados da realidade local. Segundo o Sr. Sforzi (2009), a equipe foi treinada pelos técnicos do Eteplan e contava com cerca de 40 pessoas especialmente contratadas para a função de visitar aproximadamente 25.000 imóveis, que seriam avaliados pelos técnicos para o cálculo da tributação.

Eles traziam informações das casas e, com base nessas informações, nós estabelecemos uns parâmetros para chegar ao valor venal do imóvel, o valor que seria usado para tributação. E, depois disso, foi feita uma amostragem, com avaliadores de imóveis, para fazer uma crítica dos cálculos do Escritório (...). Evidentemente que o Adriano colocou um valor venal abaixo do valor de mercado, na época, para evitar problema. Mas, de qualquer modo, houve uma grande correção, com atualização de áreas. Porque a fotografia apanhava tudo, atualizava áreas, atualizava imóveis. Só que era um trabalho bem feito e quando a pessoa ia reclamar: “Ah, essa casa é assim mesmo, desse jeito? Ela vale isso ou vale mais?” Aí a pessoa aceitava. Havia muitos imóveis irregulares (Sforzi, 2009).

Além do cadastramento dos imóveis, evidenciamos outros dois trabalhos elaborados pelo Eteplan. Os trabalhos são intitulados “Porque o Instituto Agrônomo em Maringá” e o “Parque dos Pioneiros”. A escolha desses documentos foi feita por nos esclarecerem a metodologia de trabalho do escritório, enfatizando o polo, os seus argumentos técnicos e o projeto arquitetônico do parque de exposições, no caso da segunda publicação escolhida.

Porém, além dos trabalhos realizados pelo escritório, já mencionados, houve outros projetos de destaque, os quais não poderemos analisar detidamente, como “Razões Técnico-econômicas para implantação do subescritório do Condepe – Projeto II em Maringá, PR”. A intenção deste era estabelecer o subescritório do Conselho Nacional

de Desenvolvimento da Pecuária – Condepe – em Maringá, retirando-o de Campo Grande (Sforni, 2009). Além dos argumentos técnicos, há uma planta-baixa incorporada ao documento, locando e distribuindo espacialmente a sede do subescritório. O local de implantação, segundo o Sr. Sforni (2009), seria no parque de exposições, recém-inaugurado. O economista assinala que o projeto arquitetônico, assim como todos os elaborados pelo Eteplan, foram de autoria de Fernando Queiroga. Sobre os motivos da transferência do subescritório, o Sr. Sforni (2009) esclarece que,

Naquela época, o suporte das pastagens do Paraná era muito maior do que Mato Grosso. Então, nós mandávamos projetos pra lá e eles não acreditavam. Porque lá tem capim natural. E aqui era uma pastagem bem superior. Até chegamos a convidar técnicos do Condepe para vir aqui para verificar que o projeto não estava inventando a capacidade de suporte. Houve a tentativa de trazer para Maringá e região, mas não conseguimos também.

Acreditamos que haja mais trabalhos realizados pelo Eteplan nos quatro anos em que funcionou ativamente, com uma equipe dedicada trabalhando em torno de 12 horas por dia⁸⁸. É uma pesquisa que merece ser aprofundada. Assim, apresentamos somente os dois trabalhos que mencionamos anteriormente, intitulados “Porque o Instituto Agrônômico em Maringá” e “Parque dos Pioneiros”.

a) “Porque o Instituto Agrônômico em Maringá”

O trabalho “Porque o Instituto Agrônômico em Maringá – razões técnico-econômicas” apresenta o estudo para justificar a implantação do Instituto Agrônômico do Paraná no município de Maringá. O instituto foi criado pela Lei estadual nº 6.061, de 16 de dezembro de 1969, de autoria do deputado estadual Sílvio Barros. Os objetivos do trabalho eram dois. O primeiro fundamentou tecnicamente a chamada “Lei Sílvio Barros”, já que o governador do estado havia vetado a localização em Maringá por necessitar de “critério técnico” e, portanto, o estudo visava contemplar esse quesito. O segundo objetivo seria fornecer ao IBC-Gerca e ao Ministério da Indústria e Comércio informações de caráter técnico e econômico para julgamento dos fatores locacionais, já que era “norma adotada pelo Governo Federal, e institucionalizada pela Revolução, que tem fundamentado suas decisões nos argumentos inalienáveis da técnica e da ciência econômica (Eteplan, 1970b, p. 9).

⁸⁸ O Sr. Sforni (2009) calcula uma jornada média de 12 horas por dia pela equipe básica.

O estudo expõe dados sobre a região que foram coletados para o relatório para a criação da Universidade Estadual de Maringá. Apresenta os sete semipolos ou micropolos, definindo a polarização de Maringá como centro dos seguintes setores: educacional, atendimento médico especializado, comunicações, transporte de passageiros e cargas, comercialização de produtos regionais, beneficiamento e transformação de produtos primários da região, atendimento previdenciário, abastecimento regional, suporte técnico regional – concentração de várias categorias de profissionais de nível universitário, e polo rodoviário regional.

A seguir, o relatório apresenta dados sobre os 93 municípios da região de influência de Maringá. Os dados contemplaram área, população, principais produtos agrícolas, pecuária, atividades industriais e comerciais, características físicas e infraestrutura considerada em diversos setores. Depois de uma síntese das informações, o estudo apresenta Maringá como polo regional.

Na apresentação da cidade, o Eteplan expõe sua visão a respeito do plano urbanístico de Vieira, relacionando-o com a “vocação” sobre a polarização regional de Maringá.

A vocação de polarização de Maringá vem da atenção e pré-dimensionamento que a ela foram aplicados pela empresa colonizadora, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Uma cidade projetada, cujo traçado urbano, elaborado pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, revela preocupação de, conjugando o plano à realidade topográfica, dotar a paisagem urbana do espírito de amplitude na dimensão de suas avenidas parques, onde não esteve presente o espírito especulativo do lucro imobiliário. Uma cidade que define o conceito de higiene urbano-comunitário, no dimensionamento dos seus terrenos e espaços viários (Eteplan, 1970b, p. 66, grifo nosso)⁸⁹.

Evidenciamos que o plano foi utilizado como argumento, não só pela estrutura do traçado urbano proposto, mas também pela importância da adequação ao sítio, valorizando os aspectos da paisagem, o que supostamente seriam aspectos positivos em se tratando de pleitear a instalação de um instituto agrônomo.

A localização do núcleo urbano também foi destacada, expondo-se a sua centralização em uma rica região agrícola. Após essa justificativa, o relatório ressalta

⁸⁹ O mesmo texto encontra-se nos documentos intitulados “Parque Governador Haroldo Leon Peres” e “Maringá - Parque dos Pioneiros”. No primeiro encontra-se no item 3.1. Generalidades, p. 59. No segundo documento está no item 2.1. Generalidades, p. 8.

as características físicas do município. A relação entre a região polarizada por Maringá e a bacia do Prata também foi abordada, pois o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento – emprestaria 77 milhões de dólares para o “Programa de Desenvolvimento da Bacia do Prata”. Acreditando que a região estava “totalmente incluída na área do programa” (Eteplan, 1970b, p.71), a intenção era enquadrar o projeto no programa supranacional. O relatório faz tal relação com base em uma notícia publicada no jornal *O Estado de S. Paulo* no dia 16 de outubro de 1969.

O estudo avalia a infraestrutura de Maringá, seu papel como centro de atendimento, os organismos dedicados à atividade de melhoria da agricultura na região estudada, a estrutura da administração, as finanças públicas, os equipamentos urbanos e os “níveis de habitabilidade” (que se referiam aos equipamentos urbanos relacionados à infraestrutura). Depois disso, apresenta uma síntese das informações sobre o município.

Ao final do documento, apresentam-se oito “fatores locacionais” que justificariam a implantação do instituto agrônomo em Maringá. Tais fatores teriam por base os dados apresentados. As justificativas versaram sobre os 60% da produção estadual de café realizada pela região; sobre a produção agrícola diversificada, com o algodão, soja, menta, milho, arroz e amendoim; a expansão da pecuária; Maringá como centro de comercialização da produção; a configuração geológica de Maringá, que apresentaria vários tipos e subtipos de solo, possibilitando acessos a experimentos com curtos deslocamentos; a diversificação agrícola com sementes obtidas em Campinas, que se produziam em climas e solos diversos; a posição geográfica quase central da região, polo de comunicações; a infraestrutura consolidada e as ótimas condições de habitabilidade.

A área possível para a instalação do instituto agrônomo seria viabilizada, dentre outras, pela doação do Horto Florestal de Maringá, de propriedade da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. No entanto, apesar do relatório elaborado pelo Eteplan, o Instituto Agrônomo do Paraná – Iapar – estabeleceu-se em Londrina, em 1972⁹⁰.

⁹⁰ “O Iapar foi criado em 29 de junho de 1972 e é uma entidade de administração indireta (autarquia estadual), vinculada à Secretaria de Estado da Agricultura e do Abastecimento do Paraná. Tem sua sede em Londrina e, como órgão de coordenação e execução da pesquisa agropecuária executada pelo governo do estado, é responsável pela geração e adaptação de novas tecnologias, visando a uma melhoria no processo de produção agropecuária do Paraná” (IAPAR, 2009, p.1)

b) O “Parque dos Pioneiros” e “Parque Governador Haroldo Leon Peres”

O “Parque dos Pioneiros de Maringá” é o outro trabalho do Eteplan que consideramos conveniente destacar. Há dois documentos muito semelhantes, o primeiro chamado “Parque dos Pioneiros”, que, provavelmente, foi publicado em 1970. O segundo, intitulado “Parque Governador Haroldo Leon Peres”, de maio de 1972. São poucas as diferenças entre eles e acreditamos que a mais significativa tenha sido a mudança do nome do parque. Porém há alteração na ordem de apresentação dos itens e supressão de alguns temas no segundo documento, como: “Maringá e a bacia do Prata”, a “previsão de custos”, e o “roteiro de viabilidade”.

No segundo documento, há uma foto do prefeito com o governador, além da abertura, que congratula e homenageia o governador, salientando a confiança no dinamismo do seu governo. Essa segunda publicação foi na ocasião da primeira exposição, ocorrida entre 10 e 17 de maio de 1972, marcando o jubileu de prata do município. A exposição tinha por principal finalidade a comercialização de produtos agropecuários. Entre outras atividades possíveis, o parque facilitaria o atendimento técnico aos pecuaristas, agricultores e industriais.

Os dois documentos iniciam-se com a introdução, mas o primeiro apresenta o parque no quarto item, enquanto o segundo apresenta-o no segundo item. Os outros itens, iguais em ambos, referem-se a “Maringá, a cidade polo” e à “Microrregião de influência”, que são meras repetições dos documentos publicados anteriormente⁹¹. Aliás, as repetições são recorrentes, portanto abordaremos diretamente a proposta para o parque.

A figura abaixo apresenta a planta urbana de Maringá com a localização do Parque Governador Haroldo Leon Peres. Notemos os já demarcados “parque municipal”, com o lago, e que seria o Parque do Ingá, e a área da Universidade Estadual de Maringá (ver figura 178).

⁹¹ As repetições dão-se, por exemplo, no “Razões técnico-econômicas para implantação do subescritório do Condepe – Projeto II em Maringá-PR”, no item “Maringá – cidade polo” e no “Maringá – Relatório Eteplan – 70”, no item 2 – A região de Influência, com algumas variações.

Figura 178. A planta urbana de Maringá, com a marcação da cidade universitária, o parque municipal indicando o seu lago (o futuro Parque do Ingá) e, em destaque, a localização do Parque Governador Haroldo Leon Peres. Fonte: Eteplan, 1972.

O documento apresenta imagens do projeto do parque e uma foto do início da construção (ver figuras 179 e 180). São 16 plantas com os projetos dos espaços a serem construídos, entre plantas-baixas e cortes e seis plantas em perspectivas.

Figuras 179 e 180. Plantas da situação do parque. Na primeira a planta-baixa da implantação. Na segunda, a perspectiva do Parque Haroldo Leon Peres. Fonte: Eteplan, 1972.

O logradouro teve o nome modificado para Parque Haroldo Leon Peres pela Lei nº 850, de 1º de julho de 1971, recebendo o nome do governador indicado pelo presidente Médici em março de 1971. Porém, envolvido em escândalo de corrupção, o governador viu-se obrigado a renunciar poucos meses depois, apesar de alegar inocência (Dias, 2008). Em vista disso, a Lei nº 904, de 23 de março de 1972, deu

nova denominação àquele espaço que passou a chamar-se Parque Presidente Emílio Garrastazu Médici.

Figura 182. Fachada da entrada do Parque de Exposição Pres. Emílio Garrastazu Médici. Fonte: Varela, 1978.

Por ser um órgão de assessoria direta do prefeito, o Eteplan tinha mais influência do que as secretarias, como a Secretaria de Obras e Viação, por exemplo. Era o escritório que formatava o orçamento e monitorava a execução de diversas obras públicas, como aponta o relatório de gestão de 1972.

Essa prerrogativa do Eteplan, no entanto, provocava certa animosidade na relação com os outros comandos da administração de Valente. Segundo o Sr. Sforzi (2009), o arquiteto Queiroga solicitou ao prefeito que os técnicos do Eteplan fossem incluídos nas secretarias a fim de reunir dados para elaborar o orçamento. A situação deu a impressão de intervenção do escritório nas secretarias, criando um clima pouco amistoso. Segundo Sforzi (2009):

[Era] o Eteplan que formatava o orçamento e monitorava a execução. Era um órgão com bastante poder e foi isso que criou um mal-estar muito grande (...). Começaram a ter atritos pessoais também. Não que houvesse bate-boca, mas não era uma comunidade, ficaram algumas arestas (...). De qualquer modo, havia gente dentro das secretarias que não via com bons olhos a presença do Eteplan lá. Mas, isso durou pouco tempo. Mas, o fato de ter ido lá [nas secretarias] e mais o fato de ser órgão de assessoramento direto já foram suficientes. [Eram] as duas coisas conjugadas.

O Eteplan controlava o orçamento e orientava o prefeito e os secretários no que se referia a ele. Sforzi (2009) relembra que um dos projetos não executados, em razão do orçamento alto, foi o câmpus da UEM, de autoria de Jaime Lerner, como abordaremos adiante.

2.1.2. Convênio com Serfhou

A Lei nº 876, de 20 de outubro de 1971, autorizou o convênio entre o município de Maringá e o Serfhou – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – incluindo Maringá no Plano de Desenvolvimento Local Integrado. O convênio era para elaboração dos termos de referência para esse plano e dos seus projetos específicos. Com isso, Maringá integrar-se-ia ao Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado – Fiplan. A lei foi assinada pelo prefeito, pelos secretários da Administração e da Fazenda e por Luty Vicente Kasprowitz, secretário de Obras e Viação.

Embora não tenhamos conhecimento da efetiva elaboração do Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Maringá, consideramos importante entender o contexto nacional no qual esse convênio foi autorizado. Feldman (2005), ao analisar a criação e a regulamentação do Serfhou, conclui que o órgão tinha como atribuição prestar assistência técnica aos municípios. O Fiplan foi criado no mesmo decreto que regulamentou o Serfhou e foi “...destinado a prover recursos para o financiamento de planos e estudos de desenvolvimento local integrado, entendido como um

planejamento compreensivo, em nível regional e municipal, englobando aspectos econômicos, sociais, físicos e institucionais” (Ferreira, 2007, p. 49).

Ora, Maringá aprovara recentemente o seu Plano Diretor de Desenvolvimento, em 1968, subsidiado com 80% dos recursos provenientes do governo estadual. Além disso, tinha um escritório técnico que prestava a assistência necessária e elaborava uma série de estudos e projetos, como observamos. O convênio, decerto, foi visto como uma oportunidade de obter recursos federais, porém possivelmente não tenha havido necessidade, diante da conjuntura de assessoramento técnico voltada para o planejamento que se desenvolvia no município. O convênio não foi efetivado e tampouco se elaborou o Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Maringá; porém, segundo a revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, o cadastro técnico municipal foi uma das recomendações do Serfhau, demonstrando que, embora não houvesse o convênio para a formulação do plano, possivelmente havia trocas de informações com o órgão federal (revista *Maringá Ilustrada*, 1972).

Segundo o relatório de gestão de 1972, em outubro de 1972 os técnicos do Serfhau avaliaram positivamente a experiência de planejamento da Prefeitura e indicaram a necessidade do seu acompanhamento sistemático, além da divulgação do planejamento e da programação.

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura (o abastecimento de água – a Codemar, a pavimentação, a drenagem urbana)

O abastecimento de água – a Codemar

A Codemar era um órgão autônomo que fazia parte do sistema administrativo municipal. Vinculado a ela havia o Fundo Municipal de Saneamento, instituído pela Lei nº 498/66. Uma das principais tarefas do prefeito Adriano Valente foi incrementar o patrimônio da Codemar, aumentando o número de regiões abastecidas com água tratada, além de recuperar e instalar novos equipamentos.

Em 1969, a Lei nº 666, de 14 de maio, desapropriou áreas para fins de utilidade pública. No total, a área perfazia 149.151,75m² e foi destinada à instalação de adutoras de água bruta, linhas de alta tensão e telefônicas, sistema de abastecimento de água da cidade de Maringá, abertura e conservação de uma estrada para atender à manutenção dessas linhas e a todos os serviços necessários ao completo funcionamento, a serem feitos pela Codemar. O terreno estava situado entre a

Avenida Franklin Delano Roosevelt e a área de captação, no rio Pirapó, pertencente à Codemar. A lei foi assinada pelo prefeito, pelo secretário da Administração e por Luty Vicente Kasprowicz, secretário de Obras e Viação. Tal desapropriação de área de terras foi declarada no relatório de gestão como para ampliação do sistema de captação de água do rio Pirapó (Reis, 1996).

O prefeito manifestou que, para a rede de abastecimento de água, realizada pela Codemar, houve a colocação de 250.000m de tubos de ferro e a instalação de 26.000 ligações domiciliares (Reis, 1996). Há, no relatório de 1969 a 1972, a descrição detalhada das obras realizadas no período.

Resumidamente, Reis (1996) informa que as obras incluíram o condicionamento do sistema de captação de adução do rio Pirapó, a reforma dos decantadores da Estação de Tratamento (ETA) e a construção de uma adutora de 600mm, com mais 5km, ligando a ETA (Jardim Alvorada) aos altos da Zona 5, onde construiu um reservatório de água com capacidade para um milhão de litros. O reservatório situa-se na Praça Pio XII, também conhecida como “Praça das Antenas” ou “Praça da Caixa d’Água”, e localiza-se em uma das rotatórias propostas por Vieira, ao lado do Bosque das Grevíleas.

A partir de dados publicados na revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, é possível mapearmos as áreas que tiveram as redes assentadas em 1969. Observamos que a região que teve a maior metragem de rede assentada foi a Zona 1, ou seja, o centro da cidade. Após ela, as áreas privilegiadas foram a Zona 2, que foi incrementada com a metade do que já possuía, e a Zona 3.

No relatório de 1972, declarou-se que, a fim de assumir as obras necessárias para a distribuição de água, propôs-se um relatório de viabilidade econômico-financeira ao governo estadual e ao governo federal. O relatório foi elaborado pelo Eteplan, em 1969. Já em 1970, assinou-se o convênio de financiamento entre o Banco Nacional de Habitação – BNH –, o Banco de Desenvolvimento do Paraná S/A – Badep –, a Companhia de Saneamento do Paraná – Sanepar –, e a Prefeitura Municipal de Maringá, para obras no valor de Cr\$ 6.475.363,00. A participação da Prefeitura seria de 50%, a do BNH de 37,5% e a da Sanepar de 12,5% (Maringá, 1972). Embora não possamos mensurar o montante em valores atuais⁹², a gestão declara que, de 1969 a 1972, investiu mais que Cr\$ 5.153.080,00 em saneamento básico.

⁹² O valor médio do dólar em 1972 era de Cr\$ 5,936. Fonte: <http://www.ditizio.ecn.br/>. Acesso em: 3 de janeiro de 2010.

O prefeito assinou a Lei nº 758, de 18 de maio de 1970, que o autorizava a oferecer receitas públicas, constituídas pelas parcelas do Fundo de Participação dos Municípios ou a sua participação na arrecadação do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias – ICM –, em garantia, para concretizar o empréstimo a ser contraído pela Codemar junto ao BADEP. O empréstimo seria exclusivamente para execução de obras de abastecimento de água potável do município. O executivo municipal seria o interveniente fiador da Codemar, responsabilizando-se pelo pagamento do principal, além de juros e demais encargos financeiros. O Badep poderia transferir as garantias oferecidas pelo município diretamente ao BNH ou à Sanepar.

O convênio de financiamento foi assinado no dia 4 de junho de 1970 e a aplicação foi destinada aos seguintes serviços: 1) Tratamento: recuperação de um decantador de 150 l/s; 2) Reservatório: seriam construídos dois reservatórios, sendo um elevado de 300m³ e um enterrado com capacidade de 1.000m³, no Maringá Velho (Zona 5); 3) Recalque: construção de dois conjuntos motobombas e respectivos equipamentos; 4) Rede: seriam instalados numa extensão de 390.372 metros lineares de diâmetro variável, sendo dupla em alguns trechos (Maringá Ilustrada, 1972).

Segundo o prefeito, houve investimento no saneamento, reformando equipamentos e ampliando a rede de abastecimento de água, o que possibilitou ao seu sucessor a implantação do sistema de esgoto.

Porque, afinal de contas, a obra principal que eu gostaria de ser conhecido é a obra de saneamento. Nós encontramos um sistema iniciado de saneamento, de captação de água do Pirapó, ali mesmo na ETA na [Avenida] Pedro Taques. Mas este sistema estava arruinado, porque os decantadores estavam quebrados, os motores não funcionavam. Não é uma crítica quanto à administração anterior. Naturalmente eles, ao iniciarem este serviço, não tiveram o cuidado de fazer uma seleção tanto nas empreiteiras que fizeram estas obras, como onde compraram estes três motores que estavam instalados na base do Pirapó. Eu procurei reformar estes motores, procurei reformar os decantadores e fizemos um sistema de água. Nós fizemos 300km de rede de água em Maringá, substituindo poços artesianos, poços comuns. Em alguns bairros nem mais água tinha porque tinha secado o lençol freático. Então, foi muito importante porque possibilitou logo depois, ao meu sucessor, o sistema de esgoto sanitário. Deixei o projeto pronto que foi feito em São Paulo, pela Planidro, e ele também pôde realizar este sistema de esgoto (Valente, 1993).

Na revista *Maringá Ilustrada* (1972), a Prefeitura publicou que houve serviços fundamentais na infraestrutura da Codemar, com reformas, reaparelhamentos, recuperação de decantadores, construção de reservatório semienterrado na parte mais alta da cidade e uma subadutora para ligá-lo à estação de tratamento, além de outras ações. Em relação ao esgotamento sanitário, há indícios de que o projeto completo e o estudo de viabilidade da rede tenham sido contratados ainda na gestão de Adriano Valente. Segundo a revista *Maringá Ilustrada* (1972), ambos foram elaborados pela Planidro – Engenheiros Consultores Ltda., com o custo de Cr\$ 250.000,00, num contrato assinado em 26 de junho de 1970. Porém o sistema de esgoto seria implantado somente na gestão de Sílvio Barros (1973-1976).

A pavimentação

Embora não apareça no sistema administrativo da Prefeitura, a Divisão de Viação da Secretaria de Obras e Viação tinha, entre outras seções, a de Pavimentação. No relatório de 1969 a 1972, há a descrição detalhada das obras declaradas da secretaria, sob o comando do engenheiro Luty Vicente Kasprovicz (Maringá, 1972).

No que se refere à pavimentação asfáltica, o relatório de 1972 apresenta a metragem das áreas executadas no quadriênio. Em 1969 houve 102.000,00m² de áreas pavimentadas com asfalto, em 1970 a área pavimentada decresceu para 67.750,56m², em 1971 o asfaltamento aumentou para 79.313,66m², e em 1972 aumentou mais ainda, totalizando 93.924,68m² no ano (Maringá, 1972). No fim da gestão, conforme o relatório publicado por Reis (1996), declarou-se que houve a pavimentação asfáltica de 375.130m² de vias públicas, com a retirada de paralelepípedos e “pé de moleque” do centro original da cidade. Porém, se considerarmos os números do relatório de 1972, o total da área asfaltada foi um pouco menor do que o compilado por Reis (1996), ou seja, de 342.988,90m². Na área asfaltada incluíram-se as ruas, as avenidas, os contornos das praças, os caminhos do Parque do Ingá e do parque de exposições (Maringá Ilustrada, 1972).

Em 1971, o prefeito foi autorizado a firmar convênio com o governo do estado para o asfaltamento da Avenida Brasil, desde a Praça Geoffrey Wild Diment até a rodovia PR-13, incluindo o trevo de acesso. O convênio, autorizado pela Lei nº 845, de 31 de maio de 1971, deveria conter as condições necessárias para o rápido andamento e término das obras.

Além do revestimento asfáltico, o relatório de 1972 especifica outros tipos de pavimentação, como o assentamento de paralelepípedos (16.979,00m²) e a

recuperação asfáltica das ruas e logradouros (15.162,28m²). O encascalhamento de ruas superou as áreas pavimentadas, com 441.100,00m².

No gráfico abaixo, observamos o montante das áreas pavimentadas, bem como o seu tipo de revestimento, conforme o relatório indica em 1972 (ver figura 183).

Figura 183. Gráfico mostrando a área e o tipo da pavimentação realizada na gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972b.

O gráfico nos mostra que o encascalhamento de ruas ultrapassava significativamente a área asfaltada na gestão. Indica também que havia uma quantidade considerável de áreas a serem pavimentadas com revestimento mais durável, sendo o encascalhamento uma solução precária.

A drenagem urbana

No que se refere às galerias de águas pluviais, o relatório de 1972 aponta que houve 20.665,10m de tubos implantados com bitolas diferentes, variando de 300mm a 1000mm. Reis (1996) comenta que as ruas do centro sofriam de inundações durante as chuvas e, portanto, foram as beneficiadas.

Apresentamos os gráficos a seguir sobre a construção da drenagem nos quatro anos da gestão (ver figuras 184 e 185).

Figura 184. Gráfico mostrando a implantação dos tubos das galerias de águas pluviais durante os quatro anos da gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972.

Figura 185. Gráfico mostrando o diâmetro da tubulação de águas pluviais durante a gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972.

Observamos que, assim como a pavimentação asfáltica, a implantação das galerias de águas pluviais foi mais extensa no ano de 1969. A bitola mais utilizada foi a de 400mm, perfazendo mais da metade do total construído nos quatro anos de gestão. Lembramos que a análise dos dados somente foi possível porque o relatório da gestão

publicado em 1972 apresenta-se bastante completo, com detalhes sobre as ações e as obras realizadas.

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos *(o Parque do Ingá, as praças, o parque de exposições, os canteiros centrais, o cemitério municipal)*

O Parque do Ingá

O Parque do Ingá foi implantado no Bosque 1, proposto no projeto de Jorge de Macedo Vieira. A área perfazia 48.400m² (*Maringá Ilustrada*, 1972). O prefeito Adriano Valente (1993) justificou que os dois bosques estavam abandonados, sendo que em um deles havia furto de lenha, desconfigurando a mata e, com isso, comprometendo a intenção inicial de Vieira em preservar os testemunhos da paisagem que havia antes da cidade.

Uma das primeiras providências do prefeito, segundo o seu depoimento, foi cercar os dois bosques. Aproveitando as pedras retiradas da primeira pavimentação da área central da cidade, iniciou-se o que viria a ser o Parque do Ingá. Inicialmente, o Bosque 1 foi denominado Dr. Etelvino Bueno de Oliveira, pela Lei nº 803, de 27 de novembro de 1970. Em seguida, o nome foi mudado pela Lei nº 880, de 15 de outubro de 1971, passando a chamar-se Parque do Ingá.

O engenheiro Luty Vicente Kasprowicz (2008) mencionou que uma das primeiras propostas para o Parque do Ingá foi elaborada pelo famoso arquiteto paisagista Roberto Burle Marx, que, inclusive, esteve na cidade, porém o projeto tornara-se inviável diante do orçamento disponível para a obra. Sobre a proposta de Burle Marx, Kasprowicz (2008) comenta que

Ele foi muito simpático, muito sonhador. Foi fantástico, mas também é muito careiro. Não faz coisa barata não. Era impraticável o projeto na época por questões econômicas. Não tanto pelo dinheiro, porque o poder público tem verbas destinadas pra determinada coisa. Se fosse fazer o projeto do Burle Marx não teria condições de aplicar aquela verba em outras coisas dentro do Parque do Ingá, o que era mais importante.

O que foi construído dentro do parque constata-se no relatório de gestão de Adriano Valente (*Maringá*, 1972). Foram edificadas “viveiros para diversos fins zoológicos” com área de 569m², churrasqueiras com 144m² e a gruta de Nossa Senhora Aparecida, com 6m². Além desses equipamentos, declarou-se a construção de áreas de apoio ao funcionamento do parque, como a residência do administrador e o edifício de

administração, ambos com 70m² cada; a dependência para depósito de alimentos no zoológico, com 80m²; os sanitários, com 50m², e as guaritas de alvenaria, com 24,50m² (Maringá, 1972). O parque ainda contou com a criação de um grande lago artificial, de 70.000m², um mirante de 11m de altura e um pontilhão com 12m de extensão (Maringá, 1972).

A revista *Maringá Ilustrada* (1972) menciona ainda um parque infantil, zoológico, pista de aerodelismo, embarcadouro de pedalinho, além de viveiros e jardins (ver figura 186).

Figura 186. Foto aérea do Parque do Ingá em 1972, vista para o norte. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Valente (1993) explica que o grande lago foi feito no local onde a floresta havia sido destruída⁹³, impedindo-se, com isso, que a retirada de barro para olaria continuasse.

⁹³ “No início de sua formação o Bosque 1 sofreu inúmeros incêndios e na gestão do prefeito Luiz Moreira de Carvalho, o incêndio foi de tal proporção que devastou parte da vegetação

Havia também lavadeiras que se utilizavam da água do córrego Moscados para lavar as roupas (Valente, 1993). A intenção de Adriano Valente foi transformar o Parque do Ingá no que chamou de “clube dos pobres”. A alusão a “clube” supostamente foi feita porque havia o costume, na época, de frequentar clubes sociais. Por exemplo, a revista *Maringá Ilustrada* (1972), publicou propagandas de quatro clubes sociais: Maringá Clube, Country Clube, Clube Olímpico e Maringá Esporte Clube. Nas propagandas aparecem fotos desses clubes com as suas respectivas estruturas desportivas e de lazer.

O Sr. Kasprowicz (2008) participou das obras do parque. Porém, conforme declara, sua atuação foi em relação ao aumento dos passeios, ao esboço do formato do lago, ao projeto da lanchonete juntamente com os sanitários públicos e ao portal de entrada, que se utilizou de uma tora caída existente no interior do bosque. O projeto da barragem para formação do lago foi realizada pelo engenheiro Romeu Egoroff (Kasprowicz, 2008).

No entanto, a revista *Maringá Ilustrada* (1972), em foto publicada, atribui a autoria do projeto ao arquiteto Fernando Queiroga (ver figuras 187 e 188).

Figura 187. Foto publicada na revista *Maringá Ilustrada*. A legenda da foto tem a seguinte redação: “(...) Ao seu lado [do prefeito Adriano Valente, de frente no centro da foto] o administrador do Parque, Sr. Izaulino e o Eng^o. Fernando Queiroga, autor do projeto de um dos pontos altos da atual administração” (Revista *Maringá Ilustrada*, 1972, p. 223).

autóctone que foi substituída por vegetação vinda de outras regiões do Brasil” (Romagonolo; Delariva, 2000, p. 2).

Figura 188. Foto publicada na revista *Maringá Ilustrada*, de 1972, p. 72. “Churrascada no Parque do Ingá, dia dos funcionários”.

As praças

Segundo o relatório de gestão de 1972, foram construídas seis praças pela Secretaria de Obras e Viação, sob o comando do engenheiro Luty Vicente Kasprowicz. Algumas praças foram reformuladas totalmente, como foi o caso da Praça Raposo Tavares, outras foram urbanizadas, recebendo equipamentos marcantes, como a Praça Sete de Setembro, com o monumento ao desbravador.

As praças construídas declaradas no relatório de 1972 foram a Praça Salgado Filho, localizada no Aeroporto, que foi ajardinada nos seus 12.000m²; a Praça Souza Naves, na Vila Operária, que teve área urbanizada de 1.780m²; a Praça Júlio Gerônimo, na Zona 7, que teve 500m² de ajardinamento; a Praça Raposo Tavares, em frente à rodoviária, na Zona 01, urbanizada em 1.600m²; a Praça Sete de Setembro, na Zona 5, com o monumento ao desbravador, com 4.000m²; e a praça cívica, no Paço Municipal, com 3.200m² de área.

A atuação do engenheiro-arquiteto Luty Kasprowicz foi destacada, pois elaborou projetos para a maioria dos logradouros mencionados no relatório de 1972. Em entrevista, Kasprowicz (1995, 2008) lembrou algumas obras que realizou. Analisamos a reforma da Praça Raposo Tavares e a urbanização da Praça Sete de Setembro. Escolhemos tais obras por serem, de nosso ponto de vista, as mais marcantes. A

primeira por estabelecer-se centralmente e por sua reestruturação modificar substancialmente a conformação antiga (um dos elementos inseridos foi um templo a céu aberto que se tornou, inclusive, um centro de manifestações políticas). A segunda por marcar a paisagem urbana, sendo um ponto de referência bastante conhecido na cidade, pois abriga a escultura do desbravador, vulgarmente conhecido como “peladão”. As razões e as diretrizes da reforma na Praça Raposo Tavares, bem como os motivos da fixação do monumento ao desbravador na Praça Sete de Setembro, foram explicados pelo idealizador dos projetos, Sr. Luty Kasprowicz (2008).

A Praça Raposo Tavares abrigava uma fonte no seu centro, construída na gestão de Américo Dias Ferraz (1956-1960), como já foi dito. No entanto, uma década depois de sua construção, a disposição da praça era vista como “arcaica”, sendo solicitado que se procedesse a uma reformulação de “cunho mais moderno” (Kasprowicz, 2008). A fonte era de difícil conservação pelo poder público e, na água suja, era comum o depósito de lixo, de sacos de papéis e de jornais, recorda Kasprowicz (2008).

Kasprowicz (2008) julgou que a praça era excessivamente plana, o que causava certa monotonia ao espaço. A solução encontrada foi fazer pequenos arrimos que tinham bancos engastados em sua estrutura de concreto. O engenheiro explicou que havia terra em abundância, proveniente de outras obras, o que facilitava a realização de arrimos que dariam movimentação à configuração espacial da Praça Raposo Tavares. Com essa solução vieram duas inovações que apresentavam soluções nunca experimentadas nas praças da cidade. A primeira foi os bancos individuais em concreto, mas com assento em capas de metal cromado, engastados por vigas nos muros de arrimo. A segunda solução proposta pelo engenheiro foi a textura que utilizou nos arrimos de concreto, com efeito de pequenos sulcos executados com lascas de madeira, que eram retiradas depois da cura do concreto. Essa solução tornou-se recorrente nas obras de Kasprowicz (ver figuras 189 e 190).

Além dos pequenos arrimos e de bancos individuais, a praça também abrigou um pequeno anfiteatro ao ar livre, solicitado pelo prefeito em vista de um compromisso que tinha com as igrejas (Kasprowicz, 2008). Era um lugar para pronunciamentos religiosos, erigido no local do lago onde ficava a fonte.

Não bem um templo, mas um lugar para as pessoas fazerem suas pronúncias religiosas e pra não ficar no tipo de um auditório. Então, eu fiz em cima daquele lago (...), preenchi aquele lago e fiz o escalonamento para o pessoal poder sentar, a bancada, e coloquei ali um palco, mas não é um palco. E este palco eu fiz com os painéis de fibra de vidro, também não sei como é que está hoje. Eram quadrados por trás pra formar um anteparo pra dar acústica. Então, (...), se você colocar alguém naquele tablado, naquele palco, e uma pessoa estiver sentada no último degrau, não precisa de alto-falante. A pessoa vai escutar bem, vai entender bem. Aqueles painéis colocados, dispostos num ângulo de projeção sonora, dá pra escutar bem (Kasprowicz, 2008).

No lugar da fonte e do lago foi colocado o pequeno anfiteatro, com a preocupação de proporcionar acústica satisfatória, lançando mão dos recursos dos painéis de fibra de vidro (ver figuras 191 e 192). Além disso, os caminhos foram propostos a partir dos trajetos que os usuários costumavam fazer: “[procurei] os caminhos mais naturais do povo (...) as trilhas que o pessoal costumava mais passar. Daí coloquei as calçadas naturalmente e dei uma ajeitada mais harmoniosa” (Kasprowicz, 2008). Por ser uma

praça de passagem, defronte de um equipamento urbano de fluxo intenso, como a rodoviária, a liberação das vias de acesso de pedestres foi considerada um fator importante.

Figuras 191 e 192. Fotos do pequeno anfiteatro ao ar livre. Na segunda foto, os painéis e os pilares vazados com círculos. Fotos da autora, março/2008.

Os pilares em curva utilizados também conferem peculiaridade à Praça Raposo Tavares. Conforme justifica, o engenheiro utilizou-se da perfuração em círculo nos pilares curvos com o intuito de desobstruir a visão dos transeuntes, dando permeabilidade aos pilares de concreto. Na sua concepção, esse tipo de solução daria leveza ao ambiente da praça.

A curva e uma perfuração. Eu tinha projetado em curva pra ficar assim mais leve do que pilares retos. Então, achei que aquilo ficaria mais harmônico com a praça. (...) Aquilo ficou bloqueando muito a visão de um lado pra outro e achei que fazendo uma perfuração ficaria mais leve e daria também uma visão, não seria uma parede de bloqueio. Então, foi com esta finalidade. Na realidade foi mais uma criação plástica. Não foi muito técnica, muito objetiva, senão um fator pra que ficasse mais delicado.

Ao longo do tempo ocorreram diversas alterações em relação ao projeto original de Kasprowicz. Por exemplo, os pilares foram pintados de amarelo e a chapa metálica dos bancos foi retirada e substituída exclusivamente pelo concreto. Porém o engenheiro Luty Kasprowicz deixou o seu estilo inconfundível numa das principais praças da cidade.

Além da Praça Raposo Tavares, a Praça Sete de Setembro recebeu elementos importantes concebidos pelo engenheiro. De caráter histórico, conforme justifica o seu autor (Kasprowicz, 2008), a praça situa-se numa rotatória no alto da Avenida Brasil e

constitui-se num ponto marcante de interligação entre o Maringá Velho e o que se propôs ser o Maringá Novo. Na praça instalou-se um dos símbolos mais marcantes da cidade, o “monumento ao desbravador”, chamado de “peladão” pela população local. O monumento foi solicitado pela municipalidade ao escultor Henrique de Aragão, que criou uma escultura de 7,10m de altura e 980kg com fios de aço recobertos de cobre (Pelegri, 2008) (ver figuras 193 e 194).

Figuras 193 e 194. Fotos mostrando o monumento ao desbravador, de autoria do escultor Henrique Aragão, e os três machados em concreto de Kasprovicz. A primeira foto, de 1978, mostra a praça originalmente, sem as cores nos elementos verticais e o espelho d’água. Fonte: Varella (1978). Na segunda foto, a praça foi reformulada, os elementos em concreto pintados com as cores da bandeira da cidade e as fontes eliminadas. Foto da autora, março/2008.

As proporções do monumento foram dadas pelo secretário Luty Kasprovicz (2008), que havia concebido três machados em concreto aparente e, portanto, a escultura deveria compor-se harmoniosamente com tais elementos preexistentes. Os três machados fixos simbolizariam, conforme o seu autor, o desbravamento terminado, a cidade já pronta. Conforme Kasprovicz (2008):

...Neste monumento eu achei interessante colocar três torres, que seriam três machados de poda, que já fez a sua parte, descansando. (...). Porque já tinha terminado a fase de derrubada, de fazer a cidade

(...). E, de qualquer maneira, de qualquer ângulo que se vê, sempre se enxerga a letra M de Maringá.

Constituindo-se juntamente com a escultura do desbravador, os três machados reforçam a verticalidade, cujo intuito era representar a ocupação da cidade. Kasprowicz (2008) relembra que, no projeto inicial, havia ainda uma cortina d'água na frente do monumento. “[Havia] dez ou doze picos de água, uma bomba circulava a mesma água e jogava a cortina de água (...) [de] uns oito ou nove metros, quase da altura do monumento. Quando ligava aquilo ficava uma beleza, um jorro de água que fazia desenhos quando caía”.

A intenção foi criar algo simbólico e extraordinário para a cidade. Sobre o conjunto, a historiadora Sandra Pelegrini (2008, p. 14, aspas da autora) analisa:

O conjunto tende a associar à imagem dos desbravadores a eficácia do trabalho, reforçando-lhes o determinismo e a coragem que transformou a região em uma área promissora. Segundo o seu criador, Henrique Aragão, a nudez da escultura representa a “singeleza do pioneiro” e a “força de seu espírito empreendedor”. Tão alto e tão forte quanto o pinheiro do Paraná, propagado nos versos, prosas e memórias da ocupação do Estado, a postura esguia e as mãos estendidas para o alto parecem projetar o empreendedorismo dos primeiros habitantes de Maringá e suas utopias.

Além dos elementos verticais, aproveitando-se do desnível do terreno, o engenheiro e secretário Kasprowicz projetou um pequeno museu subterrâneo, que deveria abrigar documentos da história da Companhia Melhoramentos, resgatando a sua trajetória, bem como os primeiros traçados das cidades (Kasprowicz, 2008). Esse pequeno museu, com 50m², foi construído pela Secretaria de Obras e Viação (Maringá, 1972).

Conforme Pelegrini (2008), a praça também recebeu uma placa em homenagem ao engenheiro agrônomo Anníbal Bianchini da Rocha, “o jardineiro de Maringá”, em 1972.

Quanto ao terreno da praça, o engenheiro afirma ter procurado seguir a topografia o máximo possível. Para evitar demasiada movimentação de terra, utilizou-se do recurso dos patamares, projetando a praça em três níveis, acessados por degraus amplos ou rampas (Kasprowicz, 2008).

Em sua entrevista, o engenheiro desagrada-se ao falar dos três machados pintados com as cores da bandeira da cidade: o amarelo, o branco e o vermelho. Na concepção inicial os machados eram em concreto aparente e fosco.

Os canteiros centrais

A Secretaria de Obras e Viação também se responsabilizou pelas obras dos canteiros centrais das seguintes avenidas: Getúlio Vargas (ladrilhos), Tiradentes, Rio Branco, Tuiuti, Humaitá (ajardinamento), Paraná, São Paulo, Pedro Taques, Brasil, Riachuelo, Herval e Tamandaré (Maringá, 1972).

Outra obra de Kasprowicz foi a reformulação do canteiro central da Avenida Getúlio Vargas. O eixo que ligava a estação ferroviária e, depois, a rodoviária à Catedral, proposto por Vieira, recebeu novo arranjo com a inclusão de novos bancos e passagens, permitindo o trânsito entre os dois lados do canteiro, além de locais para estar e descanso.

O que eu fiz era um calçadão simples, era dar um relevo com aquelas pedras e fazer um painel retilíneo, com composição retilínea, e acrescentar alguns bancos para que o pessoal que se movimentasse por ali pudesse sentar um pouco e descansar, como se fosse um local de recreio também (...) Era uma região, como até hoje é, bancária. Mas, naquela época, ainda tinha diversos bares, restaurantes. Então, o pessoal fazia um movimento naqueles canteiros e eu aproveitei pra colocar uns bancos para o pessoal sentar, descansar, fazer um repouso entre uma atividade e outra, seria pra isso, para quem gostaria de descansar.

No eixo que ligava o centro cívico à Praça Raposo Tavares, haviam sido plantadas palmeiras, dando um certo ar de monumentalidade a um dos principais eixos da cidade. A arborização, no entanto, foi determinada pelo engenheiro agrônomo Aníbal Bianchini da Rocha (ver figura 195).

Figura 195. Foto mostrando o canteiro central da Avenida Getúlio Vargas no ano de 1972. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

O cemitério municipal

Quanto ao cemitério municipal, a Secretaria de Obras e Viação realizou obras na praça elevada, com a execução de água e esgoto, revestimento grosso das paredes do lado interno e a concretagem do piso com 800m² (Maringá, 1972).

A Lei nº 772, de 8 de setembro de 1970, dispôs sobre a exumação e transladação dos restos mortais para novas sepulturas do cemitério municipal de Maringá, em área abrangida pelo plano específico. A lei garantia que não haveria ônus para o concessionário, sendo que a nova sepultura teria características e capacidade volumétrica aproximadas às da anterior. A concessão estaria de acordo com o padrão aprovado, em conformidade com a lei que cria o cemitério municipal de Maringá. A partir da data da lei, todos os sepultamentos deveriam acordar-se com o planejamento do cemitério. A Prefeitura, por sua vez, providenciaria para que houvesse sepulturas suficientes, com novas construções.

Outra lei, aprovada no mesmo dia, a nº 773, criou o cemitério municipal de Maringá como parque de utilidade, reservado e respeitável, construído na quadra formada pelas Avenidas Cerro Azul e Beckman e duas ruas projetadas. O projeto arquitetônico e paisagístico seria considerado para execução, construção e conservação do cemitério, preservando a sua concepção. Para tanto, somente seriam plantadas espécies vegetais existentes no projeto paisagístico e seriam vedadas todas as construções que não estivessem de acordo com o projeto arquitetônico. Dessa forma,

Adriano Valente sacramentou as principais diretrizes do projeto de Bellucci para o cemitério municipal.

3.3. A construção de edifícios públicos (*a universidade, o Paço Municipal, o estádio municipal, o Tiro de Guerra, as escolas, o mercado municipal, o hospital, a Catedral, a segurança*)

O Paço Municipal

Até 1970, a Prefeitura continuava a funcionar no antigo prédio de madeira que abrigou a administração do primeiro prefeito. O projeto de Bellucci foi executado parcialmente e, na metade da gestão de Adriano Valente, foi possível a mudança para o edifício do gabinete do prefeito, que, segundo a revista *Maringá Ilustrada* (1972), tinha uma área construída de 1.200m². Esse fato foi confirmado no relatório de gestão de 1972. Na praça elevada e no subsolo funcionavam as secretarias e o Eteplan, com 3.200m² em cada pavimento (*Maringá Ilustrada*, 1972). Porém, segundo o relatório de gestão de 1972, as secretarias instalaram-se no subsolo (ver figuras 196 e 197).

Figura 196 e 197. Fotos datadas de 1969 mostrando a primeira etapa do Paço Municipal em construção. Nas fotos verifica-se que as estruturas do subsolo constroem-se separadas do corpo do bloco com dois pavimentos. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

A Catedral

Na gestão de Adriano Valente as obras da Catedral Nossa Senhora da Glória chegaram ao fim. Reis (1996) menciona a contribuição do erário municipal para o término, a partir das capelas. A inauguração deu-se durante o Jubileu de Prata de Maringá, celebrou-se a primeira missa em 31 de dezembro de 1972. (Reis, 1996).

O estádio municipal

O estádio municipal foi declarado no relatório de gestão de 1972 (ver figura 198). A Secretaria de Obras e Viação foi responsável pela demolição e reconstrução das arquibancadas, com capacidade para 5.000 pessoas, além da construção do muro de vedação (Maringá, 1972).

A única lei referente ao estádio municipal na gestão de Valente é a que altera a redação da Lei nº 404, de 29 de setembro de 1965, que disciplina o uso do Estádio Municipal Willie Davids. A Lei nº 878, de 15 de outubro de 1971, altera somente um parágrafo, ampliando o local reservado para as autoridades. Além dos poderes executivo e legislativo, e das diretorias dos clubes disputantes, que já eram contemplados na lei anterior, os representantes do Judiciário e do Ministério Público também teriam local privilegiado garantido no estádio. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários da Administração e dos Serviços Públicos.

Figura 198. Na foto, de 1971, a reconstrução das arquibancadas e a visita do chefe do executivo municipal à obra. Na inscrição da foto indica-se o engenheiro Luty Kasproicz no grupo junto com Adriano Valente. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

A Universidade Estadual de Maringá

Em Maringá, antes da criação da Universidade Estadual, em 1969, havia três faculdades: Faculdade Estadual de Ciências Econômicas (criada em 1959), Faculdade Estadual de Direito e Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (ambas criadas em 1966). Essas faculdades foram incorporadas à Universidade Estadual de Maringá quando da sua criação, pela Lei estadual nº 6.034, de 6 de novembro de 1969. O Decreto estadual nº 18.109, de 28 de janeiro de 1970, criou a Fundação Universidade Estadual de Maringá – FUEM – fundação de direito público (UEM, 2009). Porém, segundo o prefeito, faltava uma faculdade para criar a universidade.

Desapropriado o campus ainda faltava uma faculdade para completar as quatro faculdades que possibilitassem a formação desta universidade. Então, fomos ao governador Paulo Pimentel e conseguimos um decreto criando a Escola de Engenharia, naquela época chamava de Ciências Exatas e construímos esta escola a expensas do município de Maringá, atrás do ginásio estadual, um prédio de mais de 1000m². E aí se formou uma equipe maravilhosa com o Dr. Oberon [Dittert] e outros professores. Instalamos a Escola de Engenharia. Com este arcabouço da Escola de Direito, da Escola de Economia, de Filosofia e mais Engenharia conseguimos junto ao Governo Estadual e Federal que fosse criada a Universidade Estadual de Maringá. E hoje todos sabem que esta semente lançada em 1969, no começo da minha administração municipal, se transformou de uma maneira extraordinária (Valente, 1993).

As faculdades supracitadas, com exceção do Instituto de Ciências Exatas e Tecnológicas, foram transferidas para o câmpus sede entre 1973 e 1974. Segundo a arquiteta Yvaldyne Maria Neves de Couto Melo (2001), o espaço ocupado pela FUEM dividia-se em duas partes: as faculdades instaladas na área central e as que se inauguravam na área da Zona 7. O câmpus centro extinguiu-se totalmente somente em 1991. Em 1964, a área contígua ao centro esportivo, que abrigou o estádio Willie Davis, foi doada pela CMNP à Prefeitura para prédios de faculdades⁹⁴ (Melo, 2001). A quadra 36, segundo a planta 6, faz parte do centro esportivo, onde se localizou o Ginásio Municipal de Esportes Francisco Bueno Netto. O local foi proposto no plano de Vieira para centro esportivo e não há indicações de áreas educacionais nesse espaço

⁹⁴ Melo (2001, p. 73) afirma que a área era a quadra nº 36, da Zona 7, com 46.925m², doada em 23/10/1964 pela CMNP. Segundo a autora, a escritura está em fls. 176 do L173 do Cartório do 1º Ofício de Maringá.

nem na área contígua, sendo a destinação para “prédios de faculdades” de iniciativa exclusiva da CMNP.

A primeira localização de um centro universitário em Maringá foi proposta no seu primeiro plano diretor. Na época, acreditava-se que situá-lo ao sul da ferrovia seria a melhor solução. Prevvia-se que a cidade se desenvolveria para o sul, onde se localizavam os bairros residenciais, e, portanto, os estudantes seriam oriundos das imediações (Socorro, 2009). Em seu plano, Vieira não chegou a denominar propriamente de centro universitário os espaços reservados para “equipamentos educacionais”, mas é sempre oportuno frisar que as áreas educacionais estavam distribuídas no plano inicial, de modo que as escolas, centros profissionalizantes etc. se constituíam em elementos fundamentais para a cidade, como já enfatizamos. Porém o conceito de centro universitário apresentou-se somente em 1967 (ver figura 175).

Não é nosso objetivo traçar um panorama da criação e da formação da Universidade Estadual de Maringá – UEM –. Para tanto, recomendamos o trabalho de Melo (2001). Destarte, abordaremos determinados aspectos territoriais e o primeiro projeto arquitetônico encomendado pelo prefeito Adriano Valente ao escritório de Jaime Lerner, Marcos Prado e Domingos Bongestabs, de Curitiba (ver figura 199).

Figura 199. O prefeito Adriano Valente recepcionando Jaime Lerner no aeroporto de Maringá. A data marcada na foto é 1966, mas está incorreta, sendo, possivelmente, de 1969. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Segundo o prefeito Adriano José Valente (1993), a universidade seria uma das obras grandiosas da gestão, chegando a denominá-la de “indústria sem chaminés”. Juntamente com o Eteplan, elaborou-se um relatório intitulado “Comissão de Reforma do Ensino Superior – relatório da 3ª. subcomissão”, de 30 de julho de 1969, que apresentou a necessidade de uma universidade na região polarizada por Maringá. A subcomissão, criada pela Portaria nº 3.427, publicada no Diário Oficial em 15 de maio de 1969, foi formada pelos professores Flávio Pasquinelli (presidente), José James da Silveira e Sérgio Ângelo Mattioli. O relatório deveria justificar a instalação da universidade em Maringá e seria entregue ao secretário de Estado dos Negócios da Educação e Cultura, Sr. Cândido Manoel Martins de Oliveira, do governo Paulo Cruz Pimentel (Eteplan, 1969) (ver figura 200).

O relatório apresenta dados gerais da região de influência da Universidade Estadual de Maringá, abrangendo 92 municípios e mais a sede, coletados por técnicos do Eteplan e por estudantes devidamente treinados das Faculdades de Filosofia e Ciências Econômicas. As informações versaram sobre demografia, principais culturas, pecuária, indústria, comércio e atividades bancárias, receitas municipais e estaduais, infraestrutura, telecomunicações e correios, abastecimento de água e saúde, estrutura médico-hospitalar, profissionais de nível universitário, veículos de divulgação, educação, entre outros (Maringá, 1969). O prefeito explica a necessidade desse relatório:

...Porque a ideia geral era criar uma universidade no Norte do Paraná e não em Maringá. A tendência, na verdade, era para a cidade de Apucarana, nem mesmo para Londrina. Mas, conversando com o governador, o jovem governador daquela época, Paulo Cruz Pimentel, nós o convencemos de que Maringá era realmente a cidade polo, a cidade que poderia e teria condições de implantar a universidade. E a Prefeitura se comprometeria a fazer a parte que lhe coubesse neste grande empreendimento cultural, tecnológico e científico (Valente, 1993).

O relatório, ao explicar a metodologia, admite que não pretendeu ser um documento de “elevada precisão científica”, mas somente apresentar dados convincentes, “pela sua simples observação”, da importância da implantação da universidade na região e, por suposto, no polo regional, visto que a cidade tinha plenas condições de ter “um degrau a mais na escala do progresso” (Maringá, 1969, p. 20).

Figura 200. Mapa do relatório da 3ª subcomissão, destacando a localização do câmpus universitário em vermelho. Fonte: Eteplan, 1969. Modificado pela autora.

A área reservada para o câmpus, segundo o prefeito, foi em torno de 80 alqueires, o que representa 193,6ha (Valente, 1993). A Lei nº 678, de 7 de junho de 1969, autorizou crédito adicional especial para aquisição de terreno destinado à construção da Universidade de Maringá, como parte do pagamento das quadras 21, 22, 23, 24, 136, 137 e 138 da gleba Patrimônio Maringá, além da quadra 90, da Zona 7. Melo (2001) cita o Decreto nº 106, de 18 de novembro de 1969, no qual os espaços são declarados, com suas devidas áreas, limites e dimensões. Pelo decreto, a superfície da terra denominou-se “Lote para Universidade Estadual de Maringá”. Além das quadras citadas na Lei nº 678, acrescentaram-se a quadra 25-A e os lotes 136/15, 138-A e 138-B. No total, a área perfazia 85,29 alqueires paulistas ou 206,39ha.

Ao ser questionado pela demasiada reserva de lotes para a implantação da universidade, Valente (1993) justificou que desapropriou terras para muitas gerações, asseverando que pensava em espaço para o crescimento da instituição em 200 anos. Melo (2001, p. 84) explica que em torno da área houve litígios, vendas de terras para construtora, reduzindo a superfície inicial.

A área planejada para o Campus Sede da UEM – com 206,39ha – 2.063.900m², reduziu-se para 138,10ha – 1.381.033,17m², com parte a ser desapropriada e escriturada, e áreas em litígio, inviabilizando a execução de parte do plano piloto, cuja implantação iniciou-se em 1977(...)

No entanto, o primeiro plano piloto para a Fundação Universidade Estadual de Maringá, criada pelo Decreto estadual nº 18.109, de 28 de janeiro de 1970, contemplou boa parte da área inicial⁹⁵. Melo (2001) resgata a história das construções realizadas no câmpus, as substituições de usos e as demolições, baseando-se em documentos oficiais emitidos pela própria universidade, como as atas de reuniões.

O projeto de Lerner, Bongestabs e Prado foi denominado de UMA – Universidade de Maringá e, segundo Melo (2001), foi apresentado ao Conselho Universitário - COU – em 1971, sendo entregue primeiramente à contratante do projeto, ou seja, a Prefeitura (ver figura 201).

⁹⁵ Melo (2001, p. 85) afirma que “Observou-se que este plano contempla a área inicialmente planejada na sua quase totalidade, faltando apenas o lote 25/A e parte dos lotes 21, 22, 23 e 24, nos extremos norte e sul destes lotes. Os lotes 137 e 136/15 estão incluídos integralmente.

Figura 201. Primeiro plano piloto para o câmpus sede da Universidade de Maringá. Projeto de Lerner, Prado e Bongestabs. 1970. Fonte: Melo (2001).

O projeto apresentava dois blocos principais. O menor teria 100m de comprimento, com dois pavimentos, abrigando a reitoria e serviços gerais e assistenciais. O maior teria 300m de comprimento, com três pavimentos; este edifício acomodaria as áreas destinadas ao ensino e pesquisa, à biblioteca central de comunicações e computação.

Na intersecção dos blocos principais, os arquitetos propuseram um centro de convivência, contíguo a um grande auditório. Ambos não foram desenhados, sendo indicados apenas por números apontados na legenda. Possivelmente, seria o espaço de confluência dos edifícios e por onde se dariam os acessos principais. O formato dos quatro blocos retangulares, mas que se curvam ao encontrar-se formando a área de convivência, e o desenho de uma plataforma retangular levam-nos a presumir ser esse o espaço principal do grande conjunto do câmpus.

O hospital-escola seria o elemento mais próximo do centro esportivo proposto no plano de Vieira, devendo inserir-se às margens da Avenida Colombo. O hospital não foi construído nesse local, que passou a abrigar o prédio da reitoria e outros blocos pré-fabricados. A indefinição do desenho não mostra se haveria integração com o centro esportivo existente do outro lado da Avenida Colombo. No projeto dos arquitetos, há apenas a marcação em número e um contorno em *cul de sac* para a área. Não acreditamos que tenha havido, portanto, a tentativa de integrar o câmpus com a cidade. É certo que o hospital localizou-se na área de acesso mais rápido, de fácil circulação, por estar diretamente ligado a uma via principal. Porém a passagem subterrânea que ligaria o centro esportivo ao câmpus foi proposta perifericamente, no lado oeste, e levaria diretamente ao estacionamento. Ao longo da vasta área do plano piloto, os usos propostos eram um centro de vivência a leste, um teatro ao ar livre e o clube do lago a oeste. Do jeito como os equipamentos se configuram no projeto, a área do câmpus era excessivamente grande e não há indicações para o crescimento futuro (ver figura 202).

Figura 202. Maquete do plano piloto do câmpus da UMA, publicado na primeira edição do jornal *O Diário do Norte do Paraná*, em 29 e 30/6/1974. Segundo a legenda, os usos dividir-se-iam em: 1) Ensino e Pesquisa; 2) Biblioteca Central; 3) Núcleo de Processamentos de Dados; 4) Centro de Conferências; 5) Reitoria; 6) Serviços gerais e assistências; 7) Grande Praça; 8) Centro de Vivência; 9) Teatro ao Ar Livre; 10) Lago; 11) Clube do Lago; 12) Estacionamento.

Fonte: *O Diário Norte do Paraná*, 29 e 30 de junho de 1974, p. 23.

Segundo *O Diário do Norte do Paraná* (29 e 30 jun 1974), haveria três etapas de construção, sendo que a primeira subetapa tinha sido iniciada, edificando-se 40 salas de aula e 17 laboratórios, que somavam 9.000m². O total projetado era de 90.000m² numa área de 203ha. O bloco principal foi iniciado em 1973 e abrigaria salas de aula, laboratórios e salas administrativas. Porém em 1974 as obras foram paralisadas ainda nas fundações parcialmente concluídas. Os motivos foram a falta de recursos e o mau gerenciamento (Melo, 2001).

No final de 1972, foi autorizada pelo COC [Conselho de Curadores] a construção de salas de aula no Campus Sede, no sistema pré-fabricado, de caráter provisório, planejadas para serem removidas para outro local ou terem outro destino após a construção das instalações definitivas do campus, segundo a Ata da 13ª reunião do COC de 21/10/1972. O que nunca aconteceu (MELO, 2001, p. 73).

O que deveria ser provisório tornou-se permanente e o projeto sofreu modificações, sendo contratado o 2º plano piloto do câmpus em 1977, pela mesma equipe de Curitiba (Melo, 2001).

Figura 203. Foto de 1974 mostrando os blocos construídos da universidade. Fonte: *O Diário do Norte do Paraná* (29 e 30 jun 1974, p. 24).

A reconfiguração do projeto de Lerner e equipe, de 1977, não eliminou as construções da foto acima (ver figura 203). A disposição dos blocos pré-fabricados não somente permaneceu como teve as unidades aumentadas com o decorrer do tempo. A demanda inicial prevista era de 1.760 alunos/turno e a capacidade final deveria ser de 9.570 alunos/turno (*Maringá Ilustrada*, 1972). Pela Lei nº 820, de 2 de março de 1971, sancionada pelo prefeito, a FUEM foi declarada de “utilidade pública”. O relatório de gestão de 1972 indicou o Instituto de Ciências Exatas e Tecnológicas como obra pública, com 1.100m² de área, o qual, como disse o prefeito, foi construído atrás do ginásio estadual. Sforini (2009) explica que o projeto de Lerner estava além das possibilidades do município naquele momento:

...era um projeto que também não cabia no orçamento da cidade. Era um projeto muito caro. O Fernando Queiroga conseguiu convencer o prefeito Adriano de que aquele projeto era caro demais para a cidade.

E o projeto foi mudado. Senão não haveria verba pra fazer a universidade. O Eteplan teve um papel importante ao convencer o Adriano a mudar o projeto (...) O Fernando Queiroga conseguiu convencer o prefeito que o projeto da UEM era inviável daquele jeito.

De fato, ao compararmos o primeiro projeto de Lerner e equipe com o que foi construído, verificamos que há uma enorme diferença entre ambos. A criação da UEM era um objetivo perseguido pelo prefeito, que o realizou da forma que foi possível, desapropriando área, contratando o projeto, fundando uma nova faculdade, entre outras ações.

A Prefeitura continuava investindo no desenvolvimento da universidade, independentemente da execução do plano piloto. A Lei nº 951, de 31 de outubro de 1972, abriu crédito para instalação do curso de Educação Física. O valor, em favor da Fundação Universidade Estadual de Maringá, seria incluído no orçamento a partir de 1973 e reajustado anualmente. O recurso destinava-se ao pagamento de pessoal docente, cota de previdência social e equipamentos do curso.

As escolas

No relatório de gestão de 1972, há uma série de salas de aula construídas em diversos locais. Em 1969 foram construídas 8 salas de aula, que totalizaram 461,20m². Em seguida, o relatório apresenta a construção de uma escola de alvenaria com 3 salas de aula, com 200m². Na sequência, indicam-se 1.440m² de construção para 24 salas de aula de emergência, pré-fabricadas. Nesses três casos não há a localização das construções.

Já na edificação de grupos escolares há a indicação dos bairros onde foram construídas novas salas. No Jardim Alvorada construíram-se 9 salas, totalizando 900m². Na Zona 5 e na Vila Nova, 2 salas com 120m² foram construídas em cada bairro. Na Vila Esperança, na Zona 4, na Vila Operária e na Morangueirinha construíram-se 4 salas com 240m² em cada um desses bairros. No Mandacaruzinho 2 salas de aula foram construídas somando 223m² (Maringá, 1972).

O relatório também indica a construção de 407m² no Grupo Escolar Theobaldo Miranda Santos e de 508,10m² no Grupo Escolar São João da Escócia.

Além das salas de aula nos grupos escolares que possivelmente já existiam, criaram-se a Upape – Unidade Polo de Ação da Pré-Escola, na Vila Operária, e a Usape – Unidade Satélite de Ação da Pré-Escola, no centro da cidade.

O fato de haver pequenas construções de salas de aula, como nos mostra o relatório do prefeito Adriano Valente, dificulta o trabalho cronológico da criação e formação das inúmeras escolas municipais e grupos escolares estaduais que se modificaram ao longo das gestões. Talvez por isso não seja possível, num trabalho abrangente, determinar com precisão as datas de fundação das unidades educacionais do município. O que faremos será um estudo aproximado, de acordo com os documentos disponíveis (ver figura 204). Porém atentamos para o fato de que esse é um trabalho a ser desenvolvido com mais rigor, em pesquisa específica sobre a fundação e desenvolvimento das instituições educacionais municipais e estaduais em Maringá.

A Lei nº 730, de 6 de dezembro de 1969, autorizou o prefeito a doar área de 5.000m² no setor sul da quadra 152 para o governo do estado, por força de convênio firmado, para a construção de 6 salas de aula. Atualmente a quadra abriga a Escola Estadual Zuleide S. Portes e o Recanto do Menor – Cemig. Localizam-se entre as ruas Peru, Venezuela, Rio Grande do Norte e Avenida Dona Sophia Rasgulaeff, no Jardim Alvorada. Certamente o desenvolvimento desses equipamentos educacionais não foi realizado em uma gestão somente. A criação pode ter-se dado na gestão de Adriano Valente, com a doação do terreno e a construção das salas de aula. Porém não podemos afirmar em quantas e em quais gestões a escola foi incrementada com ampliações, novas construções e recursos humanos e materiais. Esse é um exemplo

da dificuldade em traçar a evolução das escolas em Maringá e a localizamos somente na gestão de João Paulino (1977-1982).

O mercado municipal

No relatório de gestão de 1972 há a menção ao Centro de Abastecimento de Maringá – Ceamar – chamado de “mercado público”, cuja construção de 6.000m² foi executada pela Secretaria de Obras e Viação. No equipamento havia 32 lojas, 49 boxes e 140 bancas (*Maringá Ilustrada*, 1972).

A Lei nº 877, de 15 de outubro de 1971, assinada pelo prefeito, autoriza o poder executivo a abrir concorrência pública para conceder ou permitir o uso das lojas e boxes e outras dependências do Ceamar (mercado municipal). A preferência foi dada aos primeiros adquirentes do mercado que havia sido extinto. A concessão ou permissão de uso valeriam por 10 anos. Os valores e preços mínimos deveriam ser instituídos pela Secretaria de Obras e Viação após avaliação. A regulamentação seria dada por decretos e normas do executivo municipal. Em 1972, pela Lei nº 973, de 6 de dezembro, a municipalidade doou o mercado público à Cobal – Companhia Brasileira de Alimentos – para execução de programas de abastecimento.

Segundo a revista *Maringá Ilustrada* (1972), o mercado público tinha três objetivos principais: o abastecimento de alimentos, a prestação de serviços especiais e o atendimento comercial em geral, através de lojas de ramos comerciais variados. A revista ainda indica que havia desapropriações nas imediações do mercado público para a sua ampliação, com a instalação de “...armazéns frigoríficos e outros setores de abastecimento, no atacado” (*Maringá Ilustrada*, 1972, p. 34).

O hospital

O primeiro estabelecimento público municipal voltado para a saúde foi a Secretaria de Saúde e Bem-Estar Social, a partir da compra do Hospital São Vicente, com 1.000m² (Reis, 1996). O prédio foi reformado e ampliado (Maringá, 1972).

Marques (1999) afirma que a Secretaria de Saúde e Bem-Estar Social foi instalada pela Prefeitura em 2 de fevereiro de 1969, no momento em que “...uma rede de serviços particulares bem definida já estava estruturada na cidade” (Marques, 1999, p. 312). Em 1969, criou-se a Escola de Auxiliar de Enfermagem, em convênio com o estado e, em 1971, uma unidade sanitária móvel.

Segundo o relatório de gestão de 1972, a secretaria funcionou em prédio alugado quando foi fundada. Somente em 1972 foi instalada em prédio público (Maringá, 1972).

O parque de exposições

O parque de exposições, como já nos referimos, foi de responsabilidade do Eteplan. No entanto, apesar de o relatório de gestão de 1972 mencionar que o projeto e a coordenação das obras foram realizadas pelo escritório, há a discriminação das obras empreendidas no parque, com a dimensão das áreas executadas. O fato leva-nos a constatar que a execução das obras do parque foi de responsabilidade da Secretaria de Obras e Viação. No total, foram construídos 350.000m² no Parque Emílio Garrastazu Médici, sendo 13.745,90m² de pavilhões, 6.947,30m² de anfiteatro ou picadeiro, 12.000m² em 168 unidades de piquetes para exposição de bois, 22.300m² em viveiros de mudas, 35.683m² de ajardinamento, 21.064m² de área asfaltada, entre outros (Maringá, 1972).

O Tiro de Guerra

Segundo o relatório de gestão de 1972, foram iniciadas as obras do Tiro de Guerra na administração de Adriano Valente. A Lei nº 696, de 25 de setembro de 1969, autorizou o prefeito a requerer a instalação do Tiro de Guerra em Maringá, na forma do Regulamento para Tiros de Guerra, do Ministério da Guerra. Antes disso, porém, as Leis nº 670 e nº 671, ambas de 28 de maio de 1969, abriram crédito destinado à construção de equipamentos para o funcionamento do Tiro de Guerra. A primeira lei destinou-se às despesas de manutenção e cancelou uma dotação orçamentária específica⁹⁶, priorizando o equipamento referido. Na segunda lei, a nº 671, o valor é quatro vezes maior e discrimina os edifícios a serem construídos: caserna, residência de instrutores, polígono de tiro e outras dependências, de acordo com o Regulamento para Tiros de Guerra. As três leis foram assinadas pelo prefeito e secretários da Fazenda e da Administração.

No relatório de gestão de 1972, a seção de topografia da Secretaria de Viação e Obras responsabilizou-se pela “compilação de dados e elaboração de perímetros

⁹⁶ Ambas as leis cancelam a dotação orçamentária da Lei nº 652/68, especificamente sob a inscrição 820/4. 1.1.2.72-C.

analíticos e memoriais descritivos de áreas desapropriadas” (Maringá, 1972, s/n). Entre essas áreas incluiu-se a do Tiro de Guerra. Porém a concretização desse equipamento deu-se somente na gestão seguinte.

A segurança

Em relação à segurança pública, o prefeito declara que houve projetos e construção (em convênio) das casernas do 4º. Batalhão da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros, além da criação da Rádio Patrulha (Reis, 1996).

4. A expansão da cidade

Na gestão de Adriano Valente houve cinco loteamentos aprovados, que, somados, resultaram em uma área de 58,24ha, significando o aumento de 2,35% na área urbanizada que passou para 2.474,98ha. O loteamento com maior área, de 37,85ha, implantou-se ao norte, contíguo ao Jardim Alvorada. Os outros quatro estabeleceram-se ao sul da ferrovia, sendo um deles a Vila Ruth, instalada nas suas margens (ver tabela 11).

Loteamento	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Chácaras Paulista	23/04/71	443/71	7	43	89.782,00
Chácaras Assaí	23/04/71	444/71	6	45	72.600,00
Vila Ruth	01/06/71	571/71	5	59	29.416,92
Parque Res.Cidade Nova	30/12/72	3043/72	30	617	378.525,06
Parque Residencial Anchieta	25/01/73	154/73	2	28	12.100,00
TOTAL					582.423,98

Tabela 11. Loteamentos aprovados na gestão de Adriano José Valente. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

Apesar de os quatro loteamentos implantarem-se ao sul, totalizando uma área de 20,38ha, é notável a continuidade do crescimento territorial ao norte do plano inicial. O

único loteamento criado nessa direção tinha 37,85ha, ou seja, quase o dobro da área de loteamentos estabelecida ao sul do plano inicial (ver figura 205). A criação da universidade ao norte ratificou a tendência da ocupação. Porém na gestão de Adriano Valente o aumento não foi tão significativo quanto na administração seguinte, como veremos.

Adriano Valente (1993) tinha clareza de que os loteamentos localizados distantes da malha urbana consolidada acarretariam dificuldades para a população e para a implantação de infraestrutura.

A minha ideia era a seguinte: o perímetro urbano tem que ser acrescido de novos bairros, mas não distantes (...), porque isso encarece. Primeiro você joga a população para a periferia, longe do centro, do teatro, do cinema, dos supermercados, etc. (...) E outra coisa, torna-se os serviços públicos muito mais caros: o esgoto, a água, o transporte, etc., etc. Eu tenho esta concepção urbanística (Valente, 1993).

Porém bairros distantes do centro urbano, desprovidos de infraestrutura e serviços, foram aprovados durante a gestão de Valente, embora em número menor, comparando-se com a terceira gestão, de João Paulino (1961-1964), cujo acréscimo como dissemos, foi de 527,23ha.

Todavia, apesar de o Jardim Alvorada não ter sua ocupação completa em 1972, o maior loteamento aprovado na gestão, o Parque Residencial Cidade Nova, foi aberto contíguo a esse bairro. A questão que permanecia era a abertura de loteamentos, apesar de existirem vazios em áreas mais próximas ao centro urbano que contavam com serviços e incrementavam-se progressivamente com infraestrutura. Tal situação permeará toda a expansão da área urbana de Maringá, agravando-se com o afluxo populacional e com a ocupação territorial. Nos loteamentos mais distantes habitavam moradores de menor poder aquisitivo, pois a terra era mais barata e, portanto, mais acessível.

Nesse aspecto verificamos que, apesar do esclarecimento do prefeito em relação à forma de ocupação urbana excludente, a iniciativa privada comandava o direcionamento do desenvolvimento da cidade, com a aprovação da municipalidade.

Por outro lado, o poder público comandava desapropriações para ampliações e desobstruções de vias públicas. A partir de 1970, os problemas de abertura de vias tornaram-se frequentes e precisaram ser resolvidos por meio de leis. Com o crescimento urbano sem diretrizes viárias para além do plano inicial, os lotes impediam, por vezes, a continuidade de ruas. Prova disso foram as leis que autorizaram a desapropriação de lotes, parte deles para dar continuidade ao sistema viário e, também, para o alargamento da Avenida Mandacaru, nas margens da qual se implantaria o Tiro de Guerra.

A Lei nº 698, de 27 de outubro de 1969, autorizou o poder executivo municipal a desapropriar “todos os loteamentos irregulares existentes na Estrada Mandacaru, não abertos” (artigo 1º). No segundo artigo, o poder executivo estava autorizado a realizar novo loteamento a partir das áreas desapropriadas para os proprietários dos lotes “portadores de documentos hábeis dos loteamentos atingidos pela desapropriação” (artigo 2º). Os lotes restantes deveriam ser aproveitados para a construção de casas populares preferencialmente. A lei, assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Sincler Sambatti, como secretário de Viação e Obras Públicas, indica que na Estrada Mandacaru havia loteamentos sendo idealizados de forma irregular às diretrizes estabelecidas. Essa via seria uma importante artéria de ligação da expansão para o

norte⁹⁷, além de ser a continuidade de uma das vias principais do plano inicial, a Avenida 19 de dezembro. A municipalidade considerava que os lotes que tivessem sido vendidos a compradores, detentores de documentos legais, deveriam ser alocados em um novo loteamento a ser construído.

A existência dessa lei demonstra que o poder público tinha a prerrogativa de comandar a construção da cidade, desapropriando lotes que dificultavam ou impediam artérias viárias importantes para o funcionamento da cidade.

A Lei nº 752, de 5 de junho de 1970, declara uma faixa de terras com 16m de largura de utilidade pública para desapropriação. A intenção era dar continuidade, em direção ao sul do plano inicial, a uma das ruas da Zona 2, a Rua Martim Afonso, chegando à Rua Ouro Verde. A municipalidade, dessa forma, promoveria o acesso público à via que estava impedida por lotes. A faixa de 16m perpassava 4 lotes citados na lei, os de nºs 284, 284-A, 285 e 286. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Maurício Impelizeri Pinto de Moura, como secretário de Viação e Obras Públicas.

Ao norte também houve desapropriação de terras para abertura de via pública. A Lei nº 838, de 7 de maio de 1971, autorizou o poder público a desapropriar parte dos lotes da Vila Esperança para abertura de uma via ligando as ruas Antonio Marin e Saldanha Marinho. Assim, partes dos lotes nºs 17 e 18, da quadra nº 1, e das datas nºs 12 e 13, da quadra nº 77, serviriam para tal finalidade. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Luty Vicente Kasprowicz, como secretário de Viação e Obras Públicas.

A Avenida Mandacaru, que abrigaria o Tiro de Guerra, foi ampliada construindo-se a sua segunda pista. Para tanto, a Lei nº 861, de 6 de outubro de 1971, autorizou a desapropriação de uma faixa de terras, incluindo as edificações existentes no caminho. O trecho ampliado iniciaria na Avenida Colombo e iria até o lote nº 33 da gleba Maringá. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Luty Vicente Kasprowicz, como secretário de Viação e Obras Públicas.

A delimitação da Vila Santo Antônio foi aprovada em lei, em 20 de outubro de 1971. O bairro localizava-se ao norte e foi aprovado em abril de 1949, sendo um dos primeiros loteamentos para além do plano, com 2,42ha de área. A Lei nº 884 foi assinada pelo presidente e primeiro secretário da Câmara Municipal. Na lei, utilizaram-se as coordenadas, rumos e confrontações, indicando precisão na demarcação.

⁹⁷ Na Avenida Mandacaru instalaram-se o Tiro de Guerra no início da década de 1970 e o Hospital Universitário em meados da década de 1980.

4.1. As construções particulares

O relatório de gestão de 1972 apresenta dados sobre os projetos aprovados pela Secretaria de Viação e Obras. A partir do número de projetos aprovados e da área de construções, concluímos que se construíam mais habitações de madeira do que de alvenaria entre 1969 e 1972. Porém as construções de alvenaria tinham área muito maior que as de madeira. Constatamos que estas eram menores e que, possivelmente, localizavam-se periféricamente, nos bairros novos, enquanto as de alvenaria nos bairros centrais do plano inicial (ver tabela 12).

Anos	Projetos aprovados			Áreas de construções (total em m ²)		
	Alvenaria	Madeira	Total	Alvenaria	Madeira	Total
1969	460	602	1.062	77.488,22	33.017,33	110.465,55
1970	479	671	1.150	91.693,97	39.439,60	131.133,57
1971	506	642	1.148	88.908,09	33.150,83	122.058,92
1972	649	839	1.488	120.378,81	48.955,44	169.334,25
TOTAL			4.848			533.442,29

Tabela 12. Projetos aprovados e área das construções na gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972.

Esta análise somente foi possível porque houve a compilação dos dados no relatório de gestão, realizado pelo Eteplan.

5. Conjuntos habitacionais

Na gestão de Adriano Valente mais seis conjuntos habitacionais foram construídos na cidade, sendo cinco deles na Vila Morangueira e um na Vila Esperança. Todos se localizaram ao norte do plano inicial e periféricamente a ele. Mapeamos os seis conjuntos baseando-nos no trabalho de Costa (1991), embora tenhamos dúvidas em relação à correspondência entre o número de unidades dos conjuntos e a localização indicada⁹⁸.

⁹⁸ Por exemplo, Costa (1991) localiza a Quadra M-107 com 24 lotes, segundo a listagem da Prefeitura. Porém no mapa verificamos que essa quadra tem 32 lotes. O mesmo acontece com as quadras M-18/A e M-98/A, que, segundo Costa (1991), tem 32 e 60 lotes respectivamente. No mapa, no entanto, a Quadra M-18/A tem 60 lotes e a Quadra M-98/A tem 24 lotes.

Como se pode verificar na Lei nº 791, de 10 de novembro de 1970, a Cohapar continuava atuando na cidade. Segundo a lei, que foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Maurício Impelizeri Pinto de Moura, a administração dos atuais e dos novos núcleos residenciais de Maringá deveria ser realizada a partir de convênio firmado entre a Prefeitura e a Cohapar. A lei também autorizava a constar recursos financeiros na proposta de orçamento dos exercícios futuros. Lembremos que a Lei nº 516, de 19 de abril de 1967, autorizou a doação de terrenos na Vila Morangueira para construção de casas populares pela Cohapar. As quadras indicadas nessa lei foram exatamente as que se construíram na Vila Morangueira durante a gestão de Adriano Valente, excetuando-se, é claro, as que já tinham sido construídas na gestão passada.

Segundo o levantamento de Costa (1991), os seis conjuntos habitacionais construídos na cidade durante a administração de Valente foram, segundo a tabela 13,

Ano	Conjunto	Nº de unidades	Metragem (m ²)	Tipo	Zona
1969	Quadra M-63	60	1.835,00	casa	23
1969	Quadra M-29/30	38	1.147,00	casa	23
1969	Quadra M-107	24	734,00	casa	23
1969	Quadra M-18/A	32	966,00	casa	23
1969	Quadra M-98/A	60	1.835,00	casa	23
1970	Primo	50	2.502,00	casa	29

Tabela 13. Conjuntos habitacionais construídos em 1969 e 1970. Fonte: Costa (1991) a partir de dados fornecidos pela Prefeitura do Município de Maringá, 1990.

Construíram-se 264 unidades habitacionais na gestão de Adriano Valente (Costa, 1991). As unidades modificaram-se com o passar do tempo. Atualmente, poucas mantêm características da tipologia original. A seguir, apresentamos exemplos de cada conjunto. Pelo que observamos, as casas eram de alvenaria. Diante das construções de madeira, comuns na época, as casas dos conjuntos populares representavam uma melhoria em relação ao padrão de moradia habitual.

Uma peculiaridade dos conjuntos observados é a existência de vielas internas, o que não ocorre nas demais quadras parceladas (ver figuras 206 a 215).

Figuras 206 e 207. Fotos do conjunto implantado na Quadra M-63, da Vila Morangueira. Na primeira foto uma das poucas casas que mantêm características originais. Na segunda foto a viela transitável da quadra. Fotos da autora, janeiro/2010.

Figuras 208 e 209. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-29/30, da Vila Morangueira. Na primeira foto uma das poucas casas que conservam algumas características originais. Na segunda foto a viela transitável da quadra. Fotos da autora, janeiro/2010.

Figuras 210 e 211. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-98/A, da Vila Morangueira. Na primeira foto uma das poucas casas que conservam algumas características originais. Na segunda foto a viela transitável da quadra. Fotos da autora, janeiro/2010.

Figuras 212 e 213. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-63, da Vila Morangureira. Na primeira foto uma das poucas casas que supomos ter conservado algumas características originais. Na segunda foto a rua em *cul de sac* da quadra. Fotos da autora, janeiro/2010.

Figuras 214 e 215. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-18/A, da Vila Morangureira. Na primeira foto uma das poucas casas que conservam algumas características originais. Na segunda foto a via transitável da quadra. Fotos da autora, janeiro/2010.

Além das casas construídas em convênio com a Cohapar, na Vila Morangureira, encontramos propaganda do Conjunto Primo, que foi considerado por Costa (1991) como conjunto habitacional. O anúncio publicado por Sanches (1971, p. 45) divulgou que a Primo Construções Ltda. seria responsável pelo “primeiro grupo de casas já construídas na Vila Esperança”. A localização também foi um apelo publicitário, já que as novas habitações encontravam-se “junto à ‘cidade universitária’ de Maringá”, enfatizando-se ser, por isso, um local privilegiado para habitação. As casas seriam “financiadas a longo prazo”, de acordo com o reclame.

A Vila Esperança foi aprovada em três partes. A primeira em 1948, com 23,97ha; a segunda parte em 1968, com 22,05ha; e a última parte em 1973, com 22,70ha. O Conjunto Primo localizou-se na segunda parte da Vila Esperança. Ora, a “localização privilegiada” era o limite ao norte de uma vasta área que não tinha ocupação naquele

momento. Pela foto, observamos que as ruas eram mais estreitas que as do plano inicial e não havia pavimentação. Os passeios eram estreitos e a taxa de ocupação era superior à dos outros conjuntos realizados pela Cohapar.

O exemplo do Conjunto Primo mostra claramente o mercado imobiliário promovendo construções cujo padrão era inferior em relação aos demais conjuntos apresentados (ver figuras 216, 217 e 218). Além da implantação em local distante e sem infraestrutura, os lotes tinham dimensões menores que os demais. A propósito, as dimensões dos lotes dos conjuntos habitacionais eram inferiores às do plano inicial, parceladas pela CMNP.

É certo que as subdivisões, aprovadas em lei, dos lotes inaugurados pela companhia demonstram que havia necessidade de ocupá-los com mais de uma habitação, já que a construção de mais de uma casa num mesmo lote era comum, principalmente em bairros cujos moradores tinham menor poder aquisitivo, como na Vila Operária.

Mas o que é mais evidente é a segregação espacial, que toma impulso com a implantação de conjuntos habitacionais cada vez mais apartados do centro urbano consolidado (ver figura 219 e 220).

Figura 216. Reclame do Conjunto Primo, mostrando empreendedores imobiliários promovendo conjuntos habitacionais. No anúncio observamos a inexistência de pavimentação e a área reduzida dos passeios. Fonte: Sanches, 1971.

Figuras 217 e 218. Fotos do Conjunto Primo atualmente. Na primeira foto uma das poucas casas que não alteraram a localização das esquadrrias originais. Na segunda foto a viela transitável paralela à Praça São Bonifácio. Fotos da autora, janeiro/2010.

O engenheiro-arquiteto Maurício Impelizeri Pinto de Moura (2009) garante que projetou casas populares na Vila Esperança. Pelos estudos de Costa (1991), o único conjunto habitacional construído ali foi o Conjunto Primo. Possivelmente, esse conjunto foi projetado por Moura.

Fiz várias casas populares, tenho até os atestados delas do CREA... Aliás, na Prefeitura daí. Eu tenho tudo anotado, como currículo. As casinhas populares podiam ir crescendo, fazia o primeiro módulo, depois o segundo, o terceiro, bem interessante (...) foi na Vila Esperança (...). Era tudo igualzinho, só mudava as cores dos peitoris que eram recuados e ela podia ser aumentada à medida que a pessoa fosse vivendo lá, com bastante facilidade (...) O projeto foi particular. Foi vendido como popular. Tive que ir a Curitiba pra pegar financiamento (...). Foi iniciativa privada pra depois ser vendido financiado pelo BNH.

Não é possível afirmar qual foi o órgão que financiou esse conjunto, pois não estamos certos se o Sr. Moura lembra exatamente se o BNH teve participação na construção. De toda forma, verificamos que um agente político, secretário de obras de duas gestões, também atuava como incorporador imobiliário.

Segundo os dados levantados por Costa (1991), as casas populares teriam em torno de 30m² de área construída em alvenaria. Ainda hoje percebemos que há quantidade considerável de casas de madeira nas imediações desses conjuntos e, certamente, era o material mais acessível para a população na época. As casas de alvenaria tinham as instalações sanitárias internamente, o que nem sempre se verificava nas casas de madeira. Possivelmente, além do conforto, as casas desses conjuntos populares representavam uma determinada ascensão social dos seus moradores em relação aos habitantes de casas de madeira.

A Vila Morangueira tinha como limite uma fileira de quadras pertencentes à Zona 7 que margeavam a Avenida Colombo. Nesse trecho, do outro lado dessa Avenida, em quase toda a extensão da área da Vila Morangueira, localizava-se a Zona Industrial. É de se presumir que havia moradores da Vila Morangueira que se deslocavam diariamente para trabalhar nessas indústrias próximas.

Figura 220. Figura mostrando a localização dos conjuntos habitacionais. Em amarelo os inaugurados na administração de Adriano Valente, os que estão em laranja claro na gestão anterior. Em marrom, a delimitação da Vila Morangueira. Fonte: Costa, 1991. Mapa base: PMM, 1999.

5.1. Verticalização

Na gestão de Adriano Valente foram construídos quatro novos edifícios⁹⁹. Em 1970, os dois edifícios construídos somaram 9.568,69m² em área. Em 1971, um edifício teve 5.397,09m² de área construída e, em 1972, o edifício que se construiu tinha 4.397,40m² de área (Mendes, 1999). Até o final da gestão, havia 14 edifícios na cidade, a maioria concentrada na Zona 1.

A Lei nº 633, de 22 de outubro de 1968, estimulou a verticalização na Avenida Getúlio Vargas, como já comentamos. A partir dessa lei, os edifícios nessa avenida deveriam ter, no mínimo, oito pavimentos. Porém a Lei nº 853, de 2 de julho de 1971, diminuiu o gabarito da avenida, revogando esse item e vedando a construção de prédios com menos de três pavimentos e 1.300m². A lei foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Luty Kasproicz como secretário de Viação e Obras Públicas.

⁹⁹ Mendes (1999) considera como edifícios os que têm quatro pavimentos ou mais.

6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário

Na gestão de Adriano Valente houve 10 leis que mudaram os usos das vias da cidade. Apesar de existir a Lei de Zoneamento¹⁰⁰, nenhuma das leis a menciona. Ao contrário, em duas delas a referência que se fez foi em relação a modificações da Lei nº 380, de 25 de agosto de 1965, que alterava o Código de Posturas de 1959.

Em 1969, duas leis transformam em uso misto a Avenida Euclides da Cunha em toda a sua extensão e a Avenida Paraná no trecho compreendido entre a Avenida Tiradentes e a Rua Néio Alves Martins¹⁰¹. Para além do plano inicial, duas ruas localizadas na Vila Isabel, implantada ao norte e com quadras voltadas para a Avenida Mandacarú, também tiveram o seu uso modificado para misto. Em 1970, o secretário de Viação e Obras Públicas que assinou as leis juntamente com o prefeito foi Sincler Sambatti.

A Lei nº 746, de 4 de junho de 1970, fez importante alteração na Zona Industrial do plano inicial, transformando determinado trecho de lotes, que margeavam a via férrea da Rede Ferroviária Federal S/A, em Zona Residencial 4. Uma parte dos lotes, segundo a lei, localizava-se entre as ruas José Bulla e Mitsuzo Taguchi, correspondendo ao Jardim Internorte, aprovado em 7 de fevereiro de 1963, com 19,79ha. Em todo caso, essa foi a única lei que transformou o uso industrial para uso residencial. Além do prefeito, a lei foi assinada por secretários, entre eles Maurício Impelizeri Pinto de Moura, como secretário de Viação e Obras Públicas, e Fernando Queiroga, diretor do Eteplan.

Outras leis transformaram avenidas, antes residenciais, em uso misto. Em 1970, houve três modificando vias do plano inicial, duas delas mencionando que a mudança se baseava no Código de Posturas e na Lei nº 380, ignorando mais uma vez a Lei de Zoneamento recentemente aprovada. As três leis foram assinadas por Maurício Impelizeri Pinto de Moura, como secretário de Viação e Obras Públicas.

Em 1971 e 1972 houve mais três que alteraram o uso residencial para misto. A partir de 1971, as leis passaram a ser assinadas por Luty Vicente Kasproicz, como secretário de Viação e Obras Públicas, além do prefeito e outros secretários.

¹⁰⁰ Lei nº 624, de 9 de outubro de 1968, aprovada na gestão anterior e que fazia parte das leis complementares do plano diretor de 1968.

¹⁰¹ As Leis nº 704 e nº 707, ambas de 24 de outubro de 1969.

Sobre loteamentos, a Lei nº 664, de 26 de março de 1969, suprimiu a exigência da colocação de rede de escoamento de águas pluviais como obrigação do proprietário na implantação do projeto. Tal exigência encontrava-se na Lei nº 625, de 9 de outubro de 1968, em seu artigo 21, inciso I. A lei foi assinada pelo presidente da Câmara e pelo primeiro secretário.

Sobre alteração das dimensões do lote, a Lei nº 763, de 9 de julho de 1970, altera o texto do art. 89¹⁰² da Lei nº 626, de 9 de outubro de 1968, que instituiu o Código de Edificações. De acordo com a lei de 1970, a dimensão mínima dos lotes de esquina, a serem ocupados por postos de serviços e abastecimento de automóveis, passaria de 750m² para 500m².

A subdivisão de datas foi, mais uma vez, tema de leis. A Lei nº 870, de 1º de outubro de 1971, revogou a Lei nº 290, de 18 de março de 1964, e alterou a Lei nº 375, de 11 de agosto de 1965. Ambas estabeleciam a possibilidade de subdivisão dos lotes, como já nos referimos. A partir da Lei nº 870, no entanto, os lotes de esquina só poderiam ser subdivididos, nas zonas residenciais, se resultassem em dimensões mínimas de 250m² para lotes de esquina e 200m² para remanescentes. Os lotes com construções também poderiam ser subdivididos, desde que a dimensão mínima fosse de 250m² e a testada mínima de 10m. A lei foi assinada pelo presidente da Câmara e primeiro secretário.

Curiosamente, não há menção à Lei nº 625, de 9 de outubro de 1968, que dispôs sobre loteamentos, concessões e outras providências. Pela lei, as dimensões mínimas prescritas no seu artigo 7º seriam de 300m² para os lotes localizados nas zonas residenciais 3 e 4, cujas frentes mínimas seriam de 10m.

Ainda sobre a subdivisão de datas, a Lei nº 967, de 7 de dezembro de 1972, a permitiu desde que se estivessem construindo prédios geminados em alvenaria e se constituíssem em propriedades independentes, sempre de acordo com as taxas de ocupação máxima e afastamentos laterais estabelecidos. Notamos que a lei claramente privilegiava o mercado imobiliário, pois deu aos empreendedores do setor a possibilidade de construir duas propriedades no mesmo lote.

Apesar de não encontrarmos nas leis alterações ou transferências da área industrial, Reis (1996) menciona dois aspectos relevantes, quais sejam: a doação de áreas para instalação de novas empresas e a transferência do distrito industrial para as saídas de Paranavaí e Campo Mourão.

¹⁰² Menciona-se o artigo 89 da lei, mas o correto é o artigo 88.

6.1. O Código Tributário

A novidade do novo Código Tributário, instituído pela Lei nº 894, de 16 de dezembro de 1971, foi a inclusão do art. 125, que trata do cadastro fiscal da Prefeitura, inserindo em sua composição o cadastro imobiliário.

O primeiro cadastro imobiliário de Maringá foi realizado pelo Eteplan, como já salientamos, e compunha-se de terrenos vagos e de edificações existentes, ou que viessem a existir em áreas urbanas, urbanizáveis ou destinadas à urbanização.

A inscrição deveria dar-se no prazo de 60 dias, a contar da data da escritura definitiva ou da promessa de compra e venda. Em caso do não cumprimento das prerrogativas da lei, o proprietário seria convocado pelo órgão competente para submeter-se às exigências legais num prazo de 30 dias, sob pena de multa prevista no Código Tributário. No caso de área loteada, a inscrição deveria ser acompanhada “... de uma planta completa, em escala que permita a anotação dos desdobramentos e designar o valor da aquisição, os logradouros, as quadras e os lotes, a área total, as áreas cedidas ao patrimônio municipal, as áreas compromissadas e as áreas alienadas” (Art. 132). Os proprietários dos loteamentos seriam obrigados também a fornecer ao órgão fazendário, a cada ano, a relação dos lotes alienados definitivamente ou mediante compromisso de compra e venda, com os dados de cada terreno, para inclusão no cadastro imobiliário.

As reconstruções e reformas dos imóveis que alterassem as bases de cálculo do imposto deveriam ser comunicadas à Prefeitura, e a concessão do “habite-se” dar-se-ia somente com a atualização do imóvel no cadastro imobiliário.

Como o perímetro urbano ainda não havia sido demarcado, para incidir o Imposto sobre a Propriedade Territorial Urbana, a Prefeitura elencou certos requisitos a partir dos quais se consideraria determinado terreno como pertencente à zona urbana. O imóvel deveria contemplar, no mínimo, dois dos requisitos que se seguem: meio-fio ou calçamento, com canalização de águas pluviais; abastecimento de água; sistema de esgotos sanitários; rede de iluminação pública, com ou sem posteamento para distribuição domiciliar; e escola primária ou posto de saúde, a uma distância máxima de 3km do imóvel considerado. Além desses requisitos, os loteamentos aprovados pela Prefeitura também eram considerados como áreas urbanizáveis ou de expansão urbana e, portanto, áreas urbanas, mesmo os que não incluíssem os requisitos acima.

O valor do imposto seria da ordem de 3% do valor venal do imóvel, de acordo com os dados fornecidos pelo cadastro imobiliário. Os elementos para determinar o valor venal seriam: o valor declarado pelo contribuinte; o índice médio de valorização

correspondente à zona em que estivesse situado o imóvel; o preço do terreno nas últimas transações de compra e venda realizadas nas zonas respectivas; a forma, as dimensões, os acidentes naturais e outras características do terreno; e quaisquer outros dados informativos obtidos pelas repartições competentes.

Assim, o cadastro imobiliário permitia maior controle sobre as construções na área urbana, prevendo os espaços urbanizáveis ou de expansão urbana, além de se constituir em um dos parâmetros para o cálculo do imposto territorial e, também, do predial.

CAPÍTULO 6. A sexta gestão. Sílvio Magalhães Barros (01.02.1973 a 31.01.1977)

1. Introdução

Sílvio Barros chegou a Maringá no dia 19 de abril de 1946. Antes de dedicar-se à carreira política, exerceu várias atividades. Foi instrutor de voo, comerciante de materiais de construções e revendedor de automóveis e acessórios. Morreu precocemente, aos 52 anos, vítima de uma parada cardíaca, a 30 de janeiro de 1979, no aeroporto Gastão Vidigal, antes de embarcar para Curitiba, onde deveria submeter-se a consulta médica (*O Diário Norte do Paraná*, 31 jan 1979 e 01 fev 1977). Teve cinco filhos, sendo que dois deles se dedicaram à vida pública. Ricardo Barros e Sílvio Barros II assumiram a liderança do executivo municipal de Maringá em três momentos distintos¹⁰³.

Entre as suas atividades políticas, Sílvio Barros foi suplente de vereador em 1960, assumindo a Câmara em 1961. Em 1964, reassumiu o cargo de vereador e, em 1966, foi eleito deputado estadual pelo Paraná. Em 1970, cumpriu o mandato de deputado federal. Sua trajetória política levou Dias (2008, p. 99) a concluir que nas eleições de 1972, “na chapa do MDB, despontava a liderança de Sílvio Barros, que subira degrau por degrau na escala da representação parlamentar”.

Na sua campanha, Barros obteve apoio de dois ex-prefeitos: João Paulino Vieira Filho e Luiz Moreira de Carvalho, ou seja, recebeu um “apoio suprapartidário”, conforme constata Dias (2008), já que ambos eram filiados à Arena.

Na sua bem-sucedida campanha eleitoral, Sílvio Barros foi o prefeito que obteve o maior percentual de votos, em primeiro turno, na história política maringaense, com 62,5% dos votos úteis (Dias, 2008).

No comando da Prefeitura, Sílvio Barros destacou-se pelo início da construção da rede de esgotos, continuando o trabalho de implantação de saneamento básico iniciado por seus antecessores, além de prosseguir com a expansão da rede de abastecimento de água. Deu atenção especial aos equipamentos esportivos, instalando três centros de esportes e lazer nos bairros e construindo o ginásio de esportes municipal na quadra indicada no projeto de Jorge de Macedo Vieira para o “estádio municipal”. No setor

¹⁰³ Ricardo Margalhães Barros foi prefeito de Maringá de 1989 a 1993. Sílvio Magalhães Barros II assumiu a Prefeitura em dois mandatos, de 2004 a 2007 e de 2008 a 2011, sendo o único prefeito reeleito na história política maringaense.

cultural e educacional, construiu a biblioteca municipal, cujo projeto foi de Luty Vicente Kasprowicz, assessor de arquitetura e urbanismo durante a gestão, além de escolas e creches. Inaugurou o Tiro de Guerra, obra iniciada por Adriano Valente. No sistema viário, empreendeu duas obras estruturantes: a perimetral sul, cortando os parques em sua base e ligando a cidade no extremo sul, e o viaduto sob a Avenida Colombo, na intersecção com a Avenida Tuiuti. Na estrutura administrativa não houve grandes mudanças de composição, mas extinguiu o Eteplan e criou o Serviço Autárquico de Pavimentação, bem como a Assessoria de Arquitetura e Urbanismo, embora não tenhamos encontrado lei que a instituísse.

Obteve apoio do BNH – Banco Nacional de Habitação – e implantou várias unidades habitacionais, bem como financiamentos para pavimentação e obras nas vias internas e de acessos aos conjuntos. A gestão de Silvio Barros aprovou 28 loteamentos na cidade, promovendo sua expansão horizontal em 391ha (Maringá, 2002). A expansão foi também vertical, com a construção de 31 edifícios, que somaram 87.767,77m² de área construída (Mendes, 1999).

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

Como já nos referimos, na administração de Barros não houve grandes alterações na composição do sistema administrativo aprovado no final da quarta gestão pela Lei nº 654, de 30 de novembro de 1968¹⁰⁴. Porém uma das providências do novo prefeito foi a extinção do Eteplan, pela Lei nº 991, de 1º junho de 1973, ainda no primeiro semestre do governo. Segundo a lei, as funções e as atribuições do Eteplan incorporar-se-iam às funções do gabinete do prefeito.

Alguns dos possíveis motivos para a dissolução do órgão de planejamento foram a centralização e o controle de projetos e do orçamento público, o que dificultava a autonomia do prefeito (Carvalho, 2009). O engenheiro e empresário Domingos Bertoncello¹⁰⁵ (2010), que foi o primeiro Secretário de Obras e Viação da gestão de

¹⁰⁴ A Secretaria de Educação e Cultura dividiu-se em Secretaria de Educação e Secretaria de Cultura, Desportos e Turismo, pela Lei nº 983, de 29 de março de 1973. Foram criadas duas autarquias: a Autarquia de Fomento Agropecuário (Lei nº 1.006, de 27 de julho de 1973) e a Autarquia Municipal de Esportes (Lei nº 1.101, de 20 de outubro de 1975). Não as incluímos no organograma 9 por fugirem da abordagem que fazemos neste trabalho.

¹⁰⁵ Entrevista concedida a 26 de janeiro de 2010.

Silvio Barros, tendo participado da equipe do Eteplan, elucida as razões para a extinção do órgão:

... Embora todas as pessoas pensassem que, com o Silvio Barros, o Eteplan seria uma espécie de supersecretaria, de onde sairiam todas as decisões, o Silvio centralizou as decisões no gabinete e realmente o Eteplan foi esvaziado.

A extinção do Eteplan talvez não fosse o receio de virar uma supersecretaria. Porque o Silvio era uma pessoa de personalidade muito forte e eu acredito que ele conseguiria dar o dimensionamento pra cada secretaria da forma que ele queria. O que existe é que o Eteplan era um órgão com muitos poderes e a dificuldade que existia para se escolher um nome pra coordenar essa equipe, se se mantivessem esses poderes, era difícil. E não havia confiança do Silvio no Queiroga. Então, a gente percebeu que isso fez com que ele esvaziasse de imediato, que ele extinguisse o Eteplan (Bertoncello, 2010).

Silvio Barros desmontou o escritório e formou a sua equipe para a direção das secretarias. Os funcionários do Eteplan foram alocados em outras repartições da Prefeitura, sendo que alguns se demitiram, como foi o caso do economista José Aparecido Sforzi, embora tenha permanecido por cerca de três meses na nova administração (Sforzi, 2009).

A Secretaria de Obras e Viação teve três titulares: o engenheiro Domingos Bertoncello e os bacharéis em direito Walber Souza Guimarães e Mauro Carvalho Duarte, que também foi capitão e delegado de polícia.

Para os assuntos de urbanismo e arquitetura, foi criada a Assessoria de Arquitetura e Urbanismo, sob o comando do engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasproicz (*O Diário*, nov. 1987). Todavia, não encontramos leis que criassem essa assessoria, que teve como sede um dos andares da biblioteca municipal (Carvalho, 2009). De fato, em notícia publicada no *O Jornal* (22 jun 1974) o Sr. Kasproicz voltava à Assessoria depois de ter assumido por algum período a Secretaria de Educação. Segundo o prefeito, o retorno do engenheiro era premente, por haver cerca de 10 projetos em andamento. O periódico revelou também que as funções do Sr. Kasproicz eram amplas, pois "... responde pela Assessoria de Urbanismo e Arquitetura, sendo também componente de todas as comissões de avaliação e preços, além de outras, sendo assim elemento de suma importância no Assessoramento ao Chefe do Executivo" (*O Jornal*, 22 jun 1974, p. 1).

Em entrevista, o engenheiro Domingos Bertoncello confirma que Luty Kasproicz assumiu a Assessoria de Arquitetura e Urbanismo e salienta as funções dela, que “...voltou praticamente àquilo que existia antes, que era a Secretaria de Obras (...) retirada a parte de projetos. (...) que passou para o Eteplan. Então, o Dr. Luty acabou assumindo a Assessoria, mas muito distante do que existia no Eteplan. Ela cuidava apenas de projetos” (Bertoncello, 2010).

Para os projetos de maior envergadura, que solicitavam investimentos mais amplos, o capitão Mauro Carvalho Duarte (2010) supõe que a contratação de escritórios renomados tinha mais poder de convencimento para a liberação de recursos pelo governo federal da época; daí a solicitação do projeto do estádio e ginásio municipal à equipe de Lerner e Bongestabs, de Curitiba.

A composição da Secretaria de Obras e Viação não foi alterada pela Lei nº 983/73, porém foi complementada com a Divisão de Análise de Projetos, instituída pela Lei nº 1.084, de 26 de maio de 1975. E, supostamente, com a criação do Serviço Autárquico de Pavimentação, pela Lei nº 978/73, e a seção de pavimentação da Divisão de Viação foi transferida (ver organograma 09).

Organograma 09

O Serviço Autárquico de Pavimentação foi uma das primeiras ações para complementação da estrutura administrativa, determinada pela Lei nº 978, de 26 de março de 1973. Como pessoa jurídica de direito público interno, com autonomia financeira e administrativa e personalidade jurídica própria, essa entidade administrativa passaria a ser responsável pela execução direta ou por empreitada dos serviços de pavimentação, além das obras preliminares, entendidas como galerias e meios-fios, e pela conservação. A composição da diretoria reuniria um diretor presidente, um financeiro e outro técnico, de livre escolha e nomeação do prefeito. O patrimônio da autarquia constituir-se-ia pelos bens, materiais e equipamentos necessários ao seu funcionamento e pelo pessoal técnico que seria transferido dos serviços similares existentes na administração. A Divisão de Viação da Secretaria de Obras e Viação tinha uma seção de pavimentação. Possivelmente, essa seção foi transferida para o novo órgão.

No dia 15 de dezembro de 1973, o prefeito, o chefe de gabinete e os secretários da Administração e da Fazenda¹⁰⁶ assinaram a Lei nº 1.049, que criava a Dinâmica S/A – Urbanização, Habitação e Estímulo à Indústria. Por ser uma sociedade de economia mista, a Dinâmica S/A tinha personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira. O prazo concedido para a exploração dos serviços para os quais foi criada era de 30 anos.

Segundo o artigo 1º da lei, a Dinâmica S/A tinha como objetivo realizar as seguintes atividades: a) implantar planos urbanísticos promovendo estudos e projetos de urbanização e execução de serviços públicos que atendessem aos objetivos da sociedade; b) promover o planejamento, elaboração e execução de projetos relacionados com o desenvolvimento socioeconômico do município, no setor habitacional; c) promover estudos, projetos e elaboração do planejamento para implantação de distritos industriais.

As atividades relacionavam-se diretamente ao que a sociedade se propunha, abrangendo os três setores: o urbanismo, a habitação e a indústria. Para tanto, a Dinâmica poderia desapropriar, operar no campo imobiliário, remanejar títulos de crédito, hipotecar bens imóveis ou oferecer garantias sobre o seu patrimônio, celebrar convênios etc. O município teria 51% das ações ordinárias que constituíssem o capital social da Dinâmica S/A. Eleita por assembleia geral, a diretoria seria composta por três membros: o diretor presidente, o diretor técnico e o administrativo. O conselho fiscal

¹⁰⁶ Na data da lei, o chefe de gabinete era Waldemar Guiomar, o secretário da Administração José Carlos do Nascimento e Waldyn Bueno Netto respondia pela pasta da Fazenda.

compor-se-ia por três membros e três suplentes e o conselho de administração seria definido nos estatutos, porém teria funções consultivas e deliberativas. Todavia, na prática, a Dinâmica S/A teve atuação restrita, conforme o depoimento de Bertoncello (2010).

[A Dinâmica S/A] só teve alguma atividade na área de incentivos para a instalação de indústrias, foi a única coisa que ela conseguiu fazer (...). E, também, na época, Maringá não dispunha, digamos, de um incentivo... Porque o incentivo público é uma coisa, o incentivo de mercado é outra (...). Na época, nós não tínhamos ainda isso e os incentivos fiscais que eram possíveis, a questão dos terrenos, de posses e tal, não representavam uma vantagem muito grande. Mas o pouco de trabalho que pôde ser feito foi feito nessa área. Não chegou a ser, digamos, algo expoente no desenvolvimento (...). O Parque Industrial II foi fruto desse tipo de desenvolvimento. O que nós podíamos fazer pra trazer alguém. Então, na época foi feito o trabalho do Parque Industrial, ainda sem uma infraestrutura forte na época. A Prefeitura faz a desapropriação, mas o caro é a infraestrutura.

No que se refere à habitação, segundo *O Jornal* do dia 23 de junho de 1974, o prefeito solicitou à Dinâmica S/A estudos para conhecer a demanda por casas populares. Em 20 dias, mais de 600 pessoas teriam procurado a empresa para registrar a sua necessidade de casa própria. Em reunião com o chefe de gabinete, com o presidente da Cohamar e com outro engenheiro, o prefeito teria encaminhado alguns nomes à Cohamar para aquisição de apartamentos.

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura (o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, a pavimentação, a drenagem urbana, o sistema viário, o aterro sanitário)

O abastecimento de água

Segundo o relatório de 1974, no primeiro ano de administração de Barros a Codemar tinha realizado 4.000 novas ligações, ampliando a rede de distribuição de água em 99,87km (Maringá, 1975). No relatório do final da gestão, declarou-se a implantação de 109km (Reis, 1996). Considerando a extensão da rede de abastecimento de água manifestada nos dois relatórios, concluímos que foi no primeiro ano de gestão que se deu o aumento significativo da rede. Nos três anos posteriores, o seu prolongamento foi de menos de 10km. Presumimos que a Codemar tenha priorizado o investimento na rede de esgotamento sanitário, principalmente a partir de 1974.

Ainda em relação ao abastecimento de água, segundo o relatório de gestão, foi edificado o reservatório elevado do Maringá Velho, com 30.000 litros (Reis, 1996), e realizarm-se reparos nas estações do rio Pirapó e de tratamento de água. Construíram-se comportas mais funcionais, efetivou-se o projeto de iluminação, recondicionaram-se motores de recalque e as estações de tratamento foram muradas e ajardinadas (Maringá, 1975).

O esgotamento sanitário

No dia 1º de maio de 1974 *O Jornal*, que era então o “órgão oficial do município”, noticiava a “grande obra” da rede de esgotos de Maringá (ver figura 221). Através do contrato firmado entre a Codemar, a Consursan e a Prefeitura de Maringá, a implantação da rede seria iniciada no dia seguinte e concluída em até 450 dias. No final de 1974, foram concluídos 15km da rede e a primeira ligação foi a do Edifício Maria Teresa, localizado no centro da cidade (Maringá, 1975). Em 11 de maio de 1975, nos festejos em comemoração ao 28º aniversário de Maringá, foi inaugurada a ligação de número 2.000, defronte ao Cine Horizonte, na Vila Operária (*O Diário Norte do Paraná*, 13 mai 1975). No total, durante a gestão, foram assentados 90km de rede de esgotos (Reis, 1996).

O relatório de 1974 declarou que o ano marcava o início das obras. Até o final desse ano concluiu-se a primeira lagoa de estabilização, o primeiro emissário do córrego Cleópatra e a metade do emissário do córrego Moscados (Maringá, 1975).

O memorial descritivo que compôs o Decreto nº 61/74, publicado no *O Jornal* de 5 de maio de 1974, fixou o custo e o prazo para o pagamento da contribuição de melhoria¹⁰⁷ para execução do sistema de esgotamento sanitário do município de Maringá. O decreto explicou a composição dos serviços de esgotos e diversos dados técnicos, além dos custos, prazos e formas de incidência para o pagamento da contribuição de melhoria.

¹⁰⁷ Segundo o art. 250 da Lei nº 894/71, que instituiu o novo Código Tributário, “a contribuição de melhoria será cobrada pelo Município, para fazer face ao custo de obras públicas de que decorra valorização imobiliária, tendo como limite total a despesa realizada, e como limite individual, o acréscimo de valor que da obra resultar para cada imóvel beneficiado...” A seguir o artigo especifica diversos itens.

Figura 221. A figura foi publicada no *O Jornal* do dia 1º de maio de 1974, mostrando a área onde seria implantado o esgotamento sanitário.

O sistema de esgotos sanitários da área urbana de Maringá era formado por três componentes: a coleta, o afastamento e a disposição final dos resíduos.

A estação de tratamento teria três etapas. A primeira a ser executada seria o conjunto de lagoas de estabilização, com capacidade para 5 anos de atendimento, no mínimo. A segunda etapa seriam duas células de aeração e duas de decantadores secundários. A terceira etapa foi prevista para o final da década de 1980, com o acréscimo de mais uma célula de aeração, um decantador secundário e três leitos de secagem.

O afastamento seria feito por interceptores de tubos de concreto armado localizados nas margens dos córregos Cleópatra e Moscados, executados conforme as especificações da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABTN.

A coleta dar-se-ia por tubulações cerâmicas vidradas com diâmetros de 150mm a 450mm, implantadas nos passeios das vias, de ambos os lados. A profundidade das valas seria, em média, de 1,50m, e a largura de 0,50m. Ressaltava-se o cuidado em ter o avanço programado para que as valas pudessem ser fechadas tão logo o assentamento fosse concluído e as tubulações coletoras se implantassem num tal ritmo que as ligações se dessem imediatamente após a conclusão da quadra. Em

cada esquina haveria um poço de visitas, construído em alvenaria de tijolos, no qual as canaletas concordariam em declividade com os coletores e por eles fariam a junção.

Ainda segundo o decreto-lei mencionado, a etapa inicial da coleta teria três sub-bacias coletoras, que, somadas, perfaziam 174,99km de tubulações. A primeira sub-bacia teria 82km de tubos com diâmetros variando de 150mm a 375mm. Na segunda assentar-se-iam 15,6km de tubos de 150mm a 250mm de diâmetros. E na terceira haveria 77,3km de tubulação com diâmetros entre 150mm a 450mm.

O decreto especificou os demais dados técnicos e o custo da obra, além de determinar a parcela a ser financiada pela contribuição de melhoria, que seria inicialmente de 50%. A contribuição relacionar-se-ia com a densidade da zona em que se implantasse o sistema de esgotos sanitários. Em zonas com 180 hab/ha, o custo seria de Cr\$11,00 m²; em zonas com 120 hab/ha seria de Cr\$8,00, e em zonas de 60 hab/ha o custo seria de Cr\$5,00 o m². A Prefeitura apresentava, segundo o decreto, um mapa nas cores azul, verde e vermelho, que indicavam a densidade demográfica.

O engenheiro Domingos Bertoncello (2010) relembra quais eram as áreas mais ocupadas na época:

Evidentemente, o centro e o Maringá Velho eram as áreas mais densamente ocupadas. Então, despontava o início do Jardim Alvorada como a área de maior número de edificações na época. Estava sendo edificado (...) o maior número de casas, mas ainda a densidade maior era na Zona 6, que era o Maringá Velho. A Zona 1 e a Zona 3, que é a Vila Operária, também dispunham de uma densidade. A Zona 4, ainda que com uma formatação de obra totalmente diferente, era uma zona que tinha muitas casas de madeira que ainda hoje existe (...). A área mais dramática (...) era a área próxima ao cemitério, onde está hoje o Residencial Anchieta, entre o Cemitério e aquela avenida que vai para o Cesumar [a Rua Gurucuia]. Aquele trecho ali era uma pequena favela. Pequena, mas era a maior de Maringá (...). Esses loteamentos periféricos, na época, Jardim Ipiranga, Internorte, o Alvorada eram os principais [que abrigavam a população que chegava à cidade]. Mas o próprio adensamento das regiões mais desenvolvidas é que abrigou esse desenvolvimento (Bertoncello, 2010).

Contudo, a rede de esgotamento sanitário não atendeu, de imediato, às áreas periféricas. A contribuição de melhoria foi distribuída gradualmente e recaía sobre a

área quadrada de cada um dos terrenos atendidos pela rede. A base de cálculo foi o custo unitário dos tubos na área de 180 hab/ha.

Apesar de o prefeito afirmar que os munícipes beneficiados pagariam 50% da implantação da rede de esgotos e a administração pagaria a outra metade (*O Jornal*, 19 mai 1974), no edital publicado em 20 de junho de 1974 a parcela a ser recuperada do contribuinte passou a ser de 70% do valor da obra para os pagamentos à vista, nos prazos de 6 ou 12 meses liquidados com a execução. O pagamento com prestações mensais, concomitante à execução da obra, teria acréscimo de, no máximo, 2,2%. Após a execução da obra, a parcela seria de 100%, com acréscimo da correção de acordo com os coeficientes aplicáveis para débitos fiscais (*O Jornal*, 20 jun 1974).

Diversas publicações de *O Jornal* de 1974 levam a crer que a rede de esgotamento sanitário foi realizada pela Codemar, a partir da empresa vencedora da concorrência, a Consursan, com projeto contratado pela Planidro. Durante a gestão, foi aprovada a Lei nº 1.009/73, que concedia os serviços de água e esgoto à Sanepar. Todavia, segundo a nossa observação e com base nos depoimentos dos três ex-secretários entrevistados, a lei não foi colocada em prática.

A Lei nº 1.009, de 27 de julho de 1973, autorizava o prefeito a conceder à Sanepar, por 30 anos e com exclusividade, a operação e exploração de serviços públicos dos sistemas de abastecimento de água e coleta e remoção de esgotos. O abastecimento de água deveria ser atendido conforme a demanda. A remoção de esgotos sanitários teria como primeira etapa a implantação da rede para atendimento de 100.000 habitantes, além da estação de tratamento, conforme o projeto da Planidro, cujo contrato tinha sido firmado em 30 de junho de 1973.

Em caráter prioritário, após 30 dias da assinatura do contrato, a concessionária deveria iniciar a ampliação da rede de água com 46.306m, atendendo às zonas 3, 4, 7, 8 e Vilas Morangueira e Santo Antônio. Em 120 dias, os serviços a serem iniciados deveriam ser a complementação das obras estabelecidas na segunda etapa do projeto do sistema de abastecimento de água e a execução da rede nas zonas 5 e 6, perfazendo 27.063m. Após 30 dias da aprovação do projeto do sistema de coletas e remoção de esgotos sanitários pelo BNH, a concessionária comprometia-se a iniciar as obras.

A lei ainda estabeleceu que os novos loteamentos somente seriam autorizados se incluíssem redes de água, com projetos aprovados pela concessionária. Caso os loteamentos se situassem em áreas servidas por esgoto, deveriam incluir também o projeto de implantação desse serviço.

A lei prescreveu diversas condições para a concessão com a transferência da Codemar, inclusive do seu quadro de funcionários, entre outras determinações específicas.

Portanto, a Lei nº 1.009/73 autorizou a transferência do patrimônio da Codemar para a Sanepar, situação que, de fato, somente ocorreria na gestão posterior. Além disso, ficou determinado que a concessionária realizasse a implantação da rede de esgoto, entre outras obrigações. Porém, em 19 de maio de 1974, *O Jornal* publicou a seguinte nota:

Segundo o Sr. Sílvio Barros o Município embora tenha recebido ofertas de financiamento para a implantação da rede de esgotos, principalmente por bancos estrangeiros, com recursos até mesmo a custos mais baixos que os empréstimos nacionais, pretende o Município consolidar essa meta administrativa através da Codemar com recursos próprios, isto é, o Município e a gente de Maringá, e quem sabe os senhores contribuintes pagarão apenas 50% e a Administração os outros 50% (*O Jornal*, 19 mai 1974, p.2).

Posteriormente, como já observamos, os contribuintes passaram a arcar com 70% do valor da obra, mas não houve, pelas evidências, a interferência da Sanepar. Os contribuintes de maior poder aquisitivo foram os primeiros privilegiados, já que poderiam arcar com os custos imediatamente. *O Jornal* de 16 de maio de 1974 publicou que as propostas para pagamento da rede de esgoto eram preenchidas majoritariamente pelos moradores das zonas 1 e 2 e, segundo o periódico, o fato “...aliás é natural, uma vez que os moradores das referidas zonas detêm um maior poder aquisitivo” (*O Jornal*, 16 mai 1974, p. 6).

A contribuição de melhoria era, pelo visto, o principal recurso para a implantação da rede de esgotos, o que pode ser comprovado na declaração do prefeito Sílvio Barros no *O Jornal* de 19 de maio de 1974:

O que mais anima a Administração é o índice elevado dos contribuintes que assinalam pagamento à vista, e já temos até o presente momento uma margem de 40% dos contribuintes desejosos de pagar à vista e isto anima sobremaneira sendo para a Administração um extraordinário estímulo. Era esta exatamente a correspondência que eu poderia esperar da maravilhosa comunidade maringaense que me orgulho em conduzir e administrar. Tenho eu certeza que os munícipes haveriam de me compreender, haveriam de sentir a imperiosa necessidade de produzirmos essa rede de esgoto sanitário com a usina de tratamento (*O Jornal*, 19 mai 1974, p. 2).

O relatório de gestão ainda declarou ter sido construído um novo aterro sanitário e instalada uma fábrica de tubos utilizados na rede de esgotos (Reis, 1996).

A pavimentação

Como já foi dito, a partir de março de 1973 a responsabilidade sobre a pavimentação e obras preliminares, como a construção de galerias e meios-fios, deixou de ser da Secretaria de Obras e Viação, passando tais incumbências para o Serviço Autárquico de Pavimentação, instituído pela Lei nº 978/73.

Na gestão de Silvío Barros declarou-se que foram realizados 869.537m² de pavimentação asfáltica (Reis, 1996), sendo que em 1974 foram pavimentados 180.037m², dos quais 38.464m² através da própria autarquia e o restante pelo regime de empreitada (Maringá, 1975). Na gestão anterior, a área total pavimentada foi de 342.988m², superfície bastante inferior ao que se manifestou na gestão ora analisada. Atribuímos grande parte do montante das obras de pavimentação e construção de galeria coletora principal aos empréstimos concedidos pelo BNH e pelo Banco do Estado do Paraná S/A. Os recursos foram outorgados especificamente para atender aos conjuntos habitacionais.

Durante a gestão, verificamos que há quatro leis que autorizam o prefeito a assumir obrigações perante o BNH e Banco do Estado do Paraná S/A para executar obras de infraestrutura, urbanização, pavimentação de vias internas e acessos a conjuntos habitacionais. A primeira lei, a nº 1.029, de 16 de novembro de 1973, foi revogada pela Lei nº 1.064, de 11 de setembro de 1974. Os empréstimos davam-se em UPCs¹⁰⁸ – Unidade Padrão de Capital – com correção monetária, juros de 7% ao ano e demais especificações.

Na Lei nº 1.029/73, o valor a ser concedido seria de 63.809,99 UPCs para execução de obras de infraestrutura e pavimentação das vias internas e acessos aos núcleos habitacionais das zonas 5 e 6, mediante regime de administração direta ou indireta, ou seja, pelo Serviço Autárquico de Pavimentação ou por empreitada. A Lei nº 1.064/74, além de revogar essa lei, alterou o objetivo do empréstimo, o seu valor, bem como a localização dos conjuntos a serem beneficiados. Com o empréstimo de 64.455 UPCs, concedido pelo BNH e pelo Banco do Estado do Paraná S/A, o poder público deveria

¹⁰⁸ Os valores da UPC eram os seguintes: Pela Lei nº 1.029/73, Cr\$ 77,87; pela Lei nº 1.064/74, Cr\$ 89,90; pela Lei nº 1.077/75, Cr\$ 101,90; pela Lei nº 1.080/75, Cr\$ 106,76; e pela Lei nº 1.092/75, Cr\$ 119,27. Em dezembro de 2009, a UPC valia R\$ 21,81.

executar as obras e serviços de pavimentação das vias internas e acessos aos Núcleos 1 e 2 do Conjunto Habitacional Maringá¹⁰⁹, com 250 unidades, em execução pela Cohamar. Adiante nos deteremos por mais tempo nesse conjunto.

Em 1975, a Lei nº 1.077, de 29 de janeiro, autorizou empréstimo de 109.777 UPCs para execução de obras de infraestrutura e pavimentação de vias internas e acessos aos conjuntos habitacionais da Vila Morangueira, com 312 casas executadas pela Cohamar, mediante regime de administração direta ou indireta. Durante a gestão de Silvio Barros, não se construíram conjuntos habitacionais na Vila Morangueira. Portanto, os conjuntos beneficiados seriam os existentes nesse bairro, realizados nas gestões anteriores e executados pela Cohamar, como já nos referimos. A lei nominou os conjuntos como Tuiuti, Manágua, Evaristo da Veiga, La Paz, Quito, Bandeirantes e Havana. Porém, com exceção do Havana, cuja localização não encontramos em mapa, as demais denominações referem-se a ruas e avenidas e não a conjuntos habitacionais. Os conjuntos construídos pela Cohamar em outras gestões localizavam-se nas imediações dessas vias, na Vila Morangueira.

Ainda no ano de 1975, pela Lei nº 1.080, de 25 de abril, o empréstimo autorizado pelo BNH e Banco do Estado do Paraná S/A foi para a execução de obras de pavimentação e urbanização das vias internas e acessos ao Conjunto Habitacional Maringá, com 480 apartamentos, executado pela Cohesma – Cooperativa Habitacional dos Empregados Sindicalizados de Maringá – e assessorada pela Inocoop/PR – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Paraná. O empréstimo era de 62.890,96 UPCs, ressalvadas as importâncias despendidas à conta da empresa construtora já contratada.

Portanto, o total de UPCs emprestadas à municipalidade, e destinadas ao incremento da pavimentação, foi da ordem de 237.122,96. Em matéria do *O Diário do Norte do Paraná* de 6 de maio de 1975, afirmou-se que quase toda a pavimentação executada em Maringá havia sido custeada pelo BNH, e a planejada contava com os recursos provenientes do banco.

Segundo o periódico, em 1973 houve 97.275,52m² de vias pavimentadas, sendo que a área subiu em 1974 para o total de 180.037,71m². Nos primeiros quatro meses de 1975, mais de 100 mil m² tinham sido executados, mas a projeção para o ano era de quase 500 mil m² de asfaltamento. Entre as áreas contempladas, destacamos as ruas e as avenidas das Zonas 5 e 6, que, segundo o jornal, receberam 186.410m² de

¹⁰⁹ O Conjunto Habitacional Maringá denominou-se Conjunto Habitacional Maurício Schulman.

pavimentação asfáltica, realizada entre novembro de 1974 e abril de 1975 (*O Diário*, 6 mai 1975).

Salientamos também a importância do asfaltamento da Avenida Luiz Teixeira Mendes, que comporia uma das extremidades da Perimetral Sul. *O Diário Norte do Paraná* divulgou as vias asfaltadas ou em asfaltamento em maio de 1975:

Alcides Tavares, diretor-financeiro do Serviço Autárquico de Pavimentação, informou que foram asfaltadas, nos últimos dias, mais duas quadras da avenida Laguna, em duas pistas. Na rua Demétrio Ribeiro, estão concluídas quadras compreendidas entre a avenida Prudente de Moraes e rua Líbero Badaró. Desta rua até a avenida Colombo, os trabalhos já estão em andamento. Já na rua Lauro Werneck, a capa asfáltica está sendo executada.

Por outro lado, a avenida São Domingos onde teve início nesta semana a execução de projeto financiado pelo BNH, para pavimentação dos núcleos habitacionais da Vila Morangueira, a primeira quadra já tem solo-cimento pronto. Neste mês deverá ter início também o asfaltamento da Avenida Pedro Taques, na segunda pista, em todo trecho ainda não pavimentado, ou seja, desde as imediações da Estação de Tratamento de Água da Codemar, até a praça Farroupilha.

Na avenida Luiz Teixeira Mendes, com trabalhos concluídos, completou-se o projeto financiado pelo BNH, destinado à pavimentação das vias internas e acessos aos núcleos habitacionais das Zonas 5 e 6 (*O Diário*, 01 mai 1975, p. 2).

O asfaltamento da Avenida Laguna era necessário para compor as vias que se conectariam para formar a Perimetral Sul, integrando-se com a Avenida Luiz Teixeira Mendes, a oeste. A Rua Demétrio Ribeiro era um dos acessos à Universidade Estadual de Maringá, assim como a Rua Lauro Werneck. A Avenida São Domingos formava, com outras, uma das principais vias da Vila Morangueira. A Avenida Pedro Taques constituía-se num dos acessos principais ao Jardim Alvorada e à Vila Morangueira, além de abrigar dois equipamentos importantes: a Codemar e a Copel.

Verificamos a prioridade da pavimentação às vias localizadas na porção norte do plano, como aos acessos à universidade e ao Jardim Alvorada, juntamente com o asfaltamento de vias de acesso aos conjuntos habitacionais da Vila Morangueira. Os conjuntos tinham como acessos principais a Avenida Pedro Taques e a Avenida Tuiuti, que, por sua vez, seria o extremo da Perimetral Sul, dando acesso também à Avenida Colombo. Ao sul, a perimetral delimitava o plano de Vieira. Apesar da

pavimentação da Avenida Laguna, que margeava a Vila Operária, boa parte do plano inicial ainda não havia sido contemplado com asfaltamento, a exemplo desse bairro.

A drenagem urbana

Os empréstimos do BNH contemplaram também a execução das obras da galeria coletora principal da Avenida Tuiuti até a Rua La Paz, de acordo com a Lei nº 1.092, de 14 de agosto de 1975. O trecho correspondia a 8 quadras a partir da Avenida Colombo, adentrando a Vila Morangueira. O valor do empréstimo, contraído do BNH pelo Banco do Estado do Paraná S/A, foi de 85.447 UPCs, sujeito a correção monetária, juros até o limite fixado para o estado do Paraná, devendo ser resgatado em 10, 15 ou 18 anos. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles o de Obras e Viação, Mauro Carvalho Duarte.

A lei menciona os mesmos “conjuntos habitacionais” da Lei nº 1.077/75, que, de fato, eram vias, como já esclarecemos.

No relatório de gestão publicado por Reis (1996) não há dados sobre a construção de galerias de drenagem de águas pluviais durante o quadriênio. Somente no relatório de 1974 declarou-se que a rede de galeria de captação de águas pluviais alcançou um aumento de 17.254m naquele ano (Maringá, 1975). Portanto, não é possível avaliar a evolução da implantação das galerias de drenagem durante a gestão.

O sistema viário

Durante a gestão de Silvio Barros houve duas grandes intervenções no sistema viário que compôs a Avenida Perimetral Sul. As duas obras associadas, a construção do viaduto no cruzamento da Avenida Colombo com a Avenida Tuiuti e a abertura de uma via no Bosque 2, constituíram-se na primeira reestruturação viária no plano de Jorge de Macedo Vieira.

A proposta da Avenida Perimetral Sul era interligar cinco avenidas, que permitiriam o escoamento do tráfego perifericamente à malha viária do plano inicial, desafogando o tráfego na Rodovia do Café, cujo papel, na área urbana de Maringá, era desempenhado pela Avenida Colombo. Presumia-se que as avenidas Luiz Teixeira Mendes, Euclides da Cunha, Juscelino Kubitschek (antiga Avenida Beckman), Laguna e Tuiuti, ao se integrarem, seriam uma única avenida (ver figura 222).

A Avenida Perimetral Sul cortava os bosques em sua extremidade sul, conectando a Zona 5 com a Zona 3. A leste, a interligação de vias desembocava na Avenida Colombo, que dava acesso a rodovias com destino a Londrina, São Paulo, Apucarana etc. Havia a opção de seguir pelo viaduto em direção à Vila Morangueira e à porção ao norte da cidade. A oeste, a Avenida Perimetral Sul conectava-se à Avenida Brasil, dando acesso a rodovias que levavam a municípios como Campo Mourão, Umuarama, Cianorte, entre outros.

No plano diretor de 1967 já havia a proposta para a abertura de uma via periférica localizada ao sul do plano inicial, sendo caracterizada como de “ligação”. Inclusive a Lei nº 1.093, de 14 de agosto de 1975, que autorizou empréstimos para as obras da Avenida Perimetral Sul, referenciou-se à proposta do sistema viário existente no plano diretor.

Embora o trajeto da via atravessando o Bosque 2 tenha sido modificado em relação ao que se propôs em 1967, a concepção geral seguia o formulado no primeiro plano diretor, que, todavia, não propunha um viaduto no cruzamento da Avenida Tuiuti com a Avenida Colombo (ver figura 174, p. 368).

Os recursos para as obras da Perimetral Sul eram provenientes do BNH, pelo Banco do Estado do Paraná S/A, de acordo com a Lei nº 1.093/75, que autorizou o prefeito a assumir obrigações perante os bancos com tal finalidade, contemplando “viadutos

urbanos e obras de arte dos Bosques 1 e 2", em complementação ao sistema viário do plano diretor. O montante de 155.200 UPCs¹¹⁰ destinava-se a atender aos conjuntos habitacionais da Vila Morangueira e ao situado na Zona 5, que abordaremos adiante. A lei fixou os demais prazos, regulamentações, correções, juros etc.

A primeira parte inaugurada foi o trecho compreendido entre o Bosque 2 e a Praça Geoffrey Wilde Diment, localizada no extremo oeste da Avenida Brasil e um dos limites do plano de Vieira. Em comemoração ao 29º aniversário da cidade, no dia 10 de maio de 1976, inaugurou-se parcialmente a Perimetral Sul, embora com atraso que supostamente teria sido causado pelas chuvas constantes no início das obras e pela abertura temporária do tráfego no trevo onde se construía o viaduto, por ocasião da Exposição Feira Industrial de Maringá, em novembro de 1975 (*O Diário Norte do Paraná*, 12 e 14 jun 1976) (ver figuras 223 e 224).

Figuras 223 e 224. Fotos da transposição do Bosque 2 pela Avenida Perimetral Sul. A primeira mostra o trecho da primeira parte inaugurada da Avenida Perimetral Sul, em 10 de maio de 1976. Fonte: *O Diário Norte do Paraná* (31 jun 1976). Na segunda foto o trecho ainda está em construção. Fonte: *Rumo Paranaense*, Ano II, abril 1976, nº 28.

¹¹⁰ Na data da assinatura da Lei 1.093, ou seja, em 14 de agosto de 1975, a UPC correspondia a Cr\$119,27.

Figura 225. Foto aérea mostrando trecho da Perimetral Sul. Em destaque as avenidas Juscelino Kubitschek, em primeiro plano, e a Avenida Laguna, na sequência, em 1980. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá, modificado pela autora.

As obras para a construção do viaduto no cruzamento da Avenida Tuiuti com a Avenida Colombo, bem como as dos trevos de acesso, foram iniciadas no dia 17 de março de 1975, com a previsão de conclusão em outubro daquele mesmo ano (*O Diário do Norte do Paraná*, 15 jun 1975).

O ex-secretário Mauro Carvalho Duarte (2010) assevera que a intenção era desafogar o tráfego da Avenida Colombo e da Avenida Tuiuti, além de combater a erosão que progredia dessa avenida em direção à Vila Morangueira.

A estrutura foi projetada em concreto protendido, com duas pistas nos dois sentidos, divididas por canteiros centrais. O vão livre do viaduto media aproximadamente 40m e o rebaixamento da Avenida Tuiuti dava-se em torno de 4,30m em relação à cota original (ver figura 226). O prazo inicial para o término da obra foi de 240 dias, mas, segundo o engenheiro responsável, João Hideo Hyamamoto, citado pelo *O Diário do Norte do Paraná*, havia pressa em entregá-la antes do mês de novembro, já que na ocasião haveria uma feira importante no parque de exposições localizado nas imediações do futuro viaduto (*O Diário do Norte do Paraná*, 15 jun 1975).

No mesmo mês, o *Diário do Norte do Paraná* noticiava uma palestra do projetista da obra, o engenheiro e professor da UFPR Manfred Schmid, intitulada “Concreto protendido”, que foi promovida pela Associação dos Engenheiros de Maringá (*O Diário*, 21 jun 1975).

As expectativas para o término da obra parecem ter sido frustradas, pois a inauguração da primeira pista do trecho referente à Avenida Colombo deu-se somente em junho de 1976 e a segunda no mês seguinte, faltando ainda a terceira pista. Anunciava-se a conclusão total das obras em 60 dias, a contar de 14 de junho de 1976 (*O Diário*, 14 jun 1976). Dessa forma, a obra foi concluída cerca de um ano depois do prazo previsto. Segundo o ex-secretário Mauro Carvalho Duarte (2010), o atraso foi causado principalmente pelas fortes chuvas.

Nas vésperas da inauguração, noticiava-se que o chamado “Trevo Tuiuti-Colombo” compunha-se de três vias na Avenida Colombo, sendo duas em direção ao centro da cidade, no sentido leste-oeste, e uma no sentido oposto. A via de tráfego rápido seria a central, no sentido Londrina-Paranavaí, ou leste-oeste, que não tinha conexão com o trevo (ver figuras 227 e 228). Presumia-se que a pista da direita escoaria o fluxo em direção a Campo Mourão e Umuarama, no sentido leste-oeste, já que os veículos poderiam contornar o trevo acessando a Avenida Tuiuti e, consequentemente, a Perimetral Sul, que levaria às rodovias de acesso àqueles municípios. Os veículos provenientes do centro da cidade com destino a Londrina, no sentido oeste-leste, utilizariam a terceira pista. A segunda e a terceira pistas também poderiam conectar, pelo trevo, à Avenida Tuiuti ou à Vila Morangueira (*O Diário*, 14 jun 1976).

Figuras 227 e 228. Fotos do viaduto da Avenida Tuiuti com a Avenida Colombo. A primeira foto é de cima do viaduto, na Avenida Colombo, mostrando a via central, que seria a via rápida, e a pista na direção leste-oeste. A terceira pista ainda não havia sido inaugurada. A segunda foto mostra o viaduto com as pistas superiores, da Avenida Colombo, e as pistas da Avenida Tuiuti rebaixadas. Fonte: As duas fotos foram publicadas no *O Diário do Norte do Paraná*, a primeira no dia 14 de junho de 1976 e a segunda no dia 23 de agosto de 1976.

O aterro sanitário

No relatório de gestão (Reis, 1996) declarou-se a construção de novo aterro sanitário, retirando-o das imediações do aeroporto e implantando afastado do perímetro urbano à época, numa área de 264.000m² (*O Diário*, 31 jan 1979), a sudoeste do plano inicial, na gleba Ribeirão Pinguim, na Estrada São José. O aterro sanitário foi utilizado por 36 anos¹¹¹ e, de fato, funcionava a céu aberto até meados de 2008. Sobre a transferência do aterro, o engenheiro Domingos Bertoncello (2010) comenta:

A área possível ali já estava esgotada. Era uma área que estava se valorizando e só não se valorizava em função do conteúdo: ter lixo na área. Então, foram dois motivos. Primeiro o lixo passou a ser muito central, começou a trazer problemas de risco de epidemias, mosquitos e coisas desse tipo e, segundo, ele estava esgotando a área possível de utilizar.

A Lei nº 1.042, de 7 de dezembro de 1973, autorizou o prefeito a abrir concorrência para a concessão dos serviços públicos de coleta, transporte, destinação e aterro sanitário do lixo de Maringá. A área concedida era de no máximo 70% do perímetro urbano, sendo o restante realizado pela Prefeitura.

¹¹¹ Somente em 2009, em processo conturbado, foi definido novo local para aterro sanitário e demais providências (*O Diário*, 05 jan 2010).

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos (as praças, os parques, o cemitério)

As praças

O relatório de gestão (Reis, 1996) declarou que, além da construção da pista de patinação na Praça Pedro Álvares Cabral, localizada na Avenida Cerro Azul, e do templo aberto na Praça Raposo Tavares, mais três praças foram urbanizadas no período da administração de Silvío Barros: a Praça 31 de Março, a Praça Geoffrey Wilde Diment e a Praça Santo Antônio. O trevo da saída para Campo Mourão também foi modificado, provavelmente em razão das obras da Avenida Perimetral Sul. E ainda, apesar de não ser mencionada no relatório final (Reis, 1996), de acordo com o relatório de 1974 (Maringá, 1975), a Praça Cássio Vidigal¹¹² havia sido incrementada com serviços de galerias de captação de águas pluviais e calçamento em torno da Catedral e nas suas escadarias.

Em relação à Praça Raposo Tavares, conforme já aludimos, a maior modificação deu-se na gestão anterior, com o projeto de Luty Vicente Kasprowicz alterando substancialmente a antiga Praça da Rodoviária. Possivelmente, o templo aberto foi concluído na gestão de Barros, porém sob a supervisão do autor do projeto, que se manteve como técnico na administração, não mais como titular da Secretaria de Viação e Obras, mas como assessor de Arquitetura e Urbanismo.

A pista de patinação foi construída na praça da Avenida Cerro Azul, onde Jorge de Macedo Vieira propôs um núcleo comercial ao seu redor, centralizando a Zona 2. As obras da praça iniciaram-se em maio de 1975 e inauguraram-se um ano depois. Edições do jornal *O Diário do Norte do Paraná* noticiaram que o projeto foi elaborado por Luty Vicente Kasprowicz, sendo executado diretamente pela Secretaria de Obras e Viação. A área da Praça de Patinação somava 677,60m² e o projeto delimitava a pista de patinação por taludes gramados de 1,60m de altura, que se implantavam a 80cm do nível do passeio. Previu-se a execução da obra em duas etapas, sendo a primeira a construção da pista e o calçamento interno da praça e a segunda a edificação de sanitários e demais elementos do projeto (*O Diário*, 22 mai de 1975 e 12 mai 1976).

Segundo o jornal *O Diário do Norte do Paraná*, a Praça Pedro Álvares Cabral era uma das últimas do centro da cidade a ser urbanizada; para isso, contou com uma pista de patinação “moderna”, “erigida em formas arquitetônicas e dentro dos padrões mais

¹¹² A Praça Cássio Vidigal teve o nome alterado para Praça da Catedral pela Lei nº 1.592, de 8 de setembro de 1982.

modernos de estética” (O *Diário*, 10 ago 1976, caderno 2, p. 1). O periódico atribuiu como justificativa à protelação do poder público em intervir na praça o fato de existir uma pista de patinação “rústica” no local, que animava a sua utilização antes da reformulação. No projeto, haveria uma pequena área de terra ajardinada na parte central da pista, que teria o seu contorno gramado (ver figuras 229 e 230). O material utilizado no revestimento da pista era o cimento amianto, que suavizaria as quedas dos patinadores, segundo o engenheiro que executava a obra, Reinaldo Marcolin (O *Diário*, 22 mai 1975).

Figuras 229 e 230. Fotos da Praça Pedro Álvares Cabral e sua pista de patinação. A primeira foto mostra a vista aérea da pista. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. A segunda mostra a praça sendo utilizada. Fonte: Revista Rumo Paranaense, Ano II, abril 1976, nº 28.

No que se refere às leis aprovadas durante a gestão, há uma que trata especificamente da Praça Pio XII, localizada num dos pontos mais altos do plano inicial. A Lei nº 997, de 14 de junho de 1973, autorizou o prefeito a doar, permutar ou vender a área total ou parcial da praça referida, com 75.041m². Presumimos que a área englobava não somente a rotatória onde hoje se delimita a Praça Pio XII, mas o espaço ao lado onde atualmente é o Bosque das Grevíleas, pois o valor da superfície mencionada na lei ultrapassa a área da rotatória¹¹³. Pelo plano de Vieira, a rotatória abrigaria uma igreja, localizada exatamente no ponto focal de uma das vias que lhe dão acesso, a Avenida Rio Branco.

A Lei nº 997/73 estabelece critérios de prioridade para o destino da área, sendo, por ordem: I. estabelecimentos escolares; II. estabelecimentos culturais; III. emissoras de

¹¹³ A rotatória onde se localiza a Praça Pio XII atualmente tem cerca de 32.000m² de área. O Bosque das Grevíleas tem aproximadamente 55.000m².

televisão. A doação somente dar-se-ia quando as edificações fossem públicas, e a permuta ou a venda no caso de particulares. A lei refere-se às pranchas U16 e U21 do plano diretor, elaborado em 1967, e à lei que o institui, a nº 621/68. Na prancha U16, intitulada “recreação”, o uso destinado à Praça Pio XII seria “área verde a equipar” e, no local do atual Bosque das Grevíleas, lê-se “Codemar”. O uso repete-se na prancha U21, cujo título é “áreas verdes e recreação”, determinando para os dois espaços “praça a ser equipada”. A lei foi assinada pelo prefeito, chefe de gabinete, procurador e secretários, entre eles o secretário de Obras e Viação, o engenheiro Domingos Bertoncello. O relatório de gestão declarou que na rotatória foi construído o reservatório elevado do Maringá Velho, com capacidade para 30.000 litros (Reis, 1996).

Sobre a justificativa para a construção do reservatório, o engenheiro Domingos Bertoncello (2010) destaca que

A decisão de fazer este reservatório lá também foi uma decisão muito polêmica porque foi levado muito em consideração o problema de custo-benefício. Com o reservatório naquele ponto era possível distribuir água para a Zona 5, toda aquela região ali por gravidade e isso foi um peso muito importante na decisão de se fazer ali, que também poderia ser uma bela praça, como a Praça da Catedral, mas o que se entendia era que apenas aquela obra não iria impossibilitar que se criasse uma infraestrutura de serviços urbanos, de lazer (...) Em cima daquela praça já foram projetados restaurantes giratórios, já foi uma série de ideias.

Em entrevista, o ex-secretário de Obras e Viação Walber Guimarães (2010) destacou a existência de indefinições sobre a propriedade das praças da cidade, fato que ocasionou litígios entre a Prefeitura e a CMNP. Pois esta ainda acreditava que as praças fossem seu território particular. Houve confronto judicial, que, segundo Guimarães (2010), chegou a Brasília. O resultado do processo foi a decisão de que todas as praças seriam do município.

O ex-secretário Mauro Carvalho Duarte (2010) confirmou que a Companhia quis garantir a posse da área da praça e do atual Bosque das Grevíleas, sendo fortemente combatida pela administração, pois, segundo a sua opinião, não se via sentido no propósito da empresa. A área em litígio inseria-se no perímetro urbano e fazia parte do sistema viário. O Sr. Duarte (2010) presumiu que os diretores da Companhia reivindicaram a posse para se inserirem nas decisões da administração pública e terem o direito de opinar sobre os rumos da ocupação das praças.

Os parques

Durante a administração de Silvio Barros houve intervenções nos dois bosques.

No Bosque 1, ou Parque do Ingá, foi construída uma cancha de bocha a 18 de fevereiro de 1975 (Reis, 1996). O relatório de 1974 descreve que foram construídas três canchas de bocha, acessadas pela Vila Operária, além da casa do zelador (Maringá, 1975). Também o Recanto do Menor, como veremos, foi construído dentro do Bosque 1.

Porém a alteração mais significativa foi feita no Bosque 2. Além da abertura da via, passando pela área do bosque, para compor a Avenida Perimetral Sul, construiu-se uma pista de motocross a 18 de abril de 1976 (Reis, 1996). Em matéria do periódico *O Diário do Norte do Paraná*, do dia 18 de junho de 1975, anunciava-se que a pista seria “um novo melhoramento” para Maringá e região e que o desmatamento iniciava-se naquela semana. A reportagem ressaltou que as árvores de grande porte não seriam removidas, mas somente “a vegetação rasteira e pendente” (*O Diário*, 18 jun 1975, p. 1). Segundo o jornal, um dos idealizadores da obra foi o chefe da Divisão de Viação, o engenheiro Jair Boeira. Todavia, o projeto foi do engenheiro Luty Vicente Kasprowicz. Na justificativa de Boeira, a pista contemplaria o espaço para treinamento de corredores bem-conceituados no estado. O prefeito Silvio Barros almejava que a pista inserisse Maringá no calendário das competições da Federação Brasileira de Automobilismo (*O Diário*, 18 jun 1975).

No projeto de Kasprowicz, segundo o jornal citado, a pista de motocross poderia ser transformada em pista de kart, “..pois nos locais onde forem situadas as áreas enlameadas e obstáculos fixos, próprios das provas de motocross, serão providenciadas pontes movediças que poderão ser instaladas ou retiradas conforme as necessidades” (*O Diário*, 18 jun 1975 p. 1). Além disso, citam-se como vantagens a vegetação densa do local, que abafaria os ruídos dos motores, e as acomodações para os espectadores, que poderiam assistir às corridas entre as árvores mantidas.

Porém em 1977, quando a gestão de Silvio Barros já havia finalizado, a crítica do *Diário do Norte do Paraná* de 19 de março foi contundente. Na publicação, afirmou-se que houve duas violências ao Bosque 2: a abertura da perimetral num trecho do bosque e a pista de motocross.

Quando o bosque número dois teve as árvores tombadas por tratores, serras e machados, a comunidade reagiu, porém tratava-se de um trecho essencial para a construção da Perimetral (...). Porém, quando construíram a pista de motocross, que devastou uma grande

área do interior do bosque, algumas vozes da comunidade ainda soaram. Talvez por se tratar de uma promoção de nível nacional, a ser realizada (...). Passados sete meses, aproximadamente, da realização do referido torneio, nenhuma outra promoção foi realizada, para que justifique a derrubada de tantas árvores. Hoje a pista de motocross está em estado de abandono, pois este esporte não é praticado com intensidade na cidade, ou na região (*O Diário*, 19 mar 1977, p. 3).

O periódico chamou a atenção para a progressiva erosão no interior do bosque devido às chuvas, que ampliavam os buracos abertos na execução da pista de motocross.

O cemitério

A Secretaria de Obras e Viação declarou, no relatório de 1974, que houve a complementação da praça elevada do cemitério municipal, além de ter dado atenção especial à administração do cemitério e instalado sanitários e superpostes. Os muros de frente e fundos também foram edificadas e foi aberta a segunda via de acesso ao local, na Avenida Cerro Azul (Maringá, 1975). A remoção de corpos da parte velha para a parte nova continuava, conforme a Secretaria de Serviços Públicos (Maringá, 1975). A intenção era urbanizar a parte antiga, colocar os meios-fios e calçadas, e arborizar a área.

3.3. A construção de edifícios públicos (*o Paço Municipal, o Fórum, a Câmara Municipal, a biblioteca municipal, a universidade, as escolas, a escola para merendeiras, o necrotério – instituto médico legal, o horto-mercado da Cobal, o estádio e o ginásio de esportes, os centros esportivos, o tiro de guerra*)

O Paço Municipal

No relatório de gestão (Reis, 1996) declarou-se que o Paço Municipal recebeu atenção. Todavia, as intervenções não foram significativas para a complementação da edificação existente, limitando-se à adequação, urbanização e construção de estacionamentos. Já no relatório de 1974 consta que, além dos estacionamentos e das calçadas laterais, reformou-se o centro administrativo, houve a colocação de dois superpostes e adequou-se a sala de reuniões no gabinete do prefeito, bem como se realizou a sua pintura geral (Maringá, 1975).

O Fórum

O Fórum de Maringá deveria ser construído por meio de um convênio com a Prefeitura Municipal, conforme anunciou o *Diário Norte no Paraná* no dia 17 de julho de 1976, com base em informação dada pelo juiz adjunto Antônio Moraes Leite. Apesar da data indefinida para o início das obras, o projeto foi apresentado ao prefeito Silvio Barros. O arquiteto Carlos Emiliano de França, do Tribunal de Justiça do Estado, indicava a construção do novo prédio de quatro pavimentos ao lado do Fórum existente (ver figura 231), com possibilidades de ampliações. A falta de espaço adequado tornava-se urgente, pois, conforme *O Diário do Norte do Paraná* (17 jul 1976, p. 8),

Já há muito tempo o prédio onde o forum funciona atualmente tornou-se pequeno e praticamente sem condições de abrigar as atividades das varas existentes na cidade. O juizado de menores, por exemplo, funciona na sala secreta do júri, local totalmente inadequado uma vez que ali são tratadas as questões criminais. Transferido para uma parte do prédio da Secretaria de Saúde do Município, o mesmo problema de falta de espaço continua ocorrendo.

Figura 231. Local onde deveria ser construído o novo Fórum, ao lado do existente. Fonte: *O Diário*, 17 de julho de 1976.

A Câmara Municipal

Embora não declarado no relatório de gestão (Reis, 1996), Silvio Barros iniciou a construção da Câmara Municipal em terreno contíguo à Praça da Catedral, separado pela via que a contorna, a Avenida Papa João XXIII. A obra estava nas fundações quando a administração encerrou-se. O prefeito seguinte, João Paulino Vieira Filho (1977-1982), preferiu interromper a edificação, mandando demoli-la e preenchendo de terra o que tinha sido feito. A intenção era liberar o solo para deixar a Praça da

Catedral livre de construções, inclusive em suas bordas ao sul. Não esqueçamos que ainda havia o centro de saúde, de alçada estadual, inserido na praça.

A questão causou certa polêmica, como relatou o engenheiro Luty Kasprowicz (1995):

Eu até havia programado na ocasião, que depois virou polêmica e tal, de ter feito a Câmara Municipal e um teatro naqueles apêndices da Catedral. Eu achei que tinha dois espaços, dois apêndices, e a Praça da Catedral já é enorme, uma área verde fantástica. Tinha que ter dois apêndices e nós estávamos pensando em colocar a Câmara num daqueles apêndices e o teatro no outro. Era viável, era possível fazer isso aí. Até a Câmara de Vereadores (...) foi iniciada, a execução do projeto e as obras em si, sendo que o teatro seria posterior. Mas, depois mudou a administração e o João Paulino achou por bem demolir aquilo que nós já tínhamos feito na praça. Até foi uma discussão meio polêmica porque tinha muito dinheiro investido na Câmara. As fundações estavam praticamente prontas, o subsolo estava praticamente pronto e teve que derrubar tudo e encher de terra. Eu achei aquilo uma calamidade porque se ele não queria a Câmara lá, então, podia ter aproveitado aquilo pra fazer um mercado de flores, fazer alguma coisa que enfeitasse a praça (...). Não, mas simplesmente tocar o trator e derrubar uma obra, um dinheirão público que estava empatado lá. Eu achei isso meio chocante.

Figura 232. Foto da maquete do novo edifício da Câmara Municipal. A revista *Rumo Paranaense* noticiou que estava em construção, com a previsão de término para o final de 1976. Fonte: *Rumo Paranaense*, Ano II, abril 1976, nº 28.

Como pode ser observado na figura 232, a maquete da Câmara Municipal chegou a ser confeccionada a partir do projeto elaborado por Kasprowicz (1995). Porém as obras terminaram nas fundações, que jazem enterradas em um dos apêndices da Praça da Catedral.

Outro projeto divulgado na revista *Rumo Paranaense*, com a publicação da maquete da obra, foi o do Teatro Municipal, de autoria do arquiteto Bellucci. Segundo a revista, o local da obras seria em uma das rotatórias do plano inicial e não em um dos apêndices conforme recorda-se Kasprowicz (1995). Como não é objetivo desta pesquisa explanar sobre as obras não construídas, apenas registramos a elaboração do projeto, sem nos determos por mais tempo.

A biblioteca municipal

O prédio da Biblioteca Municipal Bento Munhoz da Rocha Neto foi declarado no relatório de gestão com a data de novembro de 1976, no final da administração de Silvio Barros. O local em que foi construído era antes ocupado pela primeira Prefeitura, na esquina da Avenida Getúlio Vargas com a Avenida XV de Novembro.

A edificação em concreto aparente e revestida com grande área de superfície envidraçada em sua parte superior foi uma obra marcante em meados da década de 1970.

O projeto foi do engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasprowicz (1995), tendo recebido o programa de necessidades elaborado pela Secretaria da Educação e pela chefia da biblioteca (ver figura 233). A biblioteca municipal, até então, ocupava salas alugadas no Edifício Tenório Cavalcanti, na esquina da Avenida XV de Novembro com a Avenida Duque de Caxias, como já nos referimos.

As obras iniciaram-se no primeiro ano da gestão e o prédio acomodaria os órgãos afeitos às secretarias da Educação, Cultura e Turismo. Previu-se a construção de anfiteatro para 170 lugares, galeria de exposição de arte e garagem (Maringá, 1975). O relatório de 1974 previu a conclusão das obras para setembro de 1975.

O engenheiro Kasprowicz, em entrevista, explicou que a funcionalidade foi o primeiro aspecto a ser observado para a composição arquitetônica. Observando que a função definiria a forma, Kasprowicz fez várias tentativas para chegar à solução definitiva e esclareceu que, “conforme a finalidade do edifício, a gente vai rebuscando as ideias pra adaptar o estilo à função. O principal do edifício é a função dele. O estilo, as

formas, ideias, o aspecto, volumes e cores e tal, vêm depois, como uma consequência” (Kasprowicz, 1995).

Figura 233. Perspectiva do edifício da Biblioteca Pública Municipal, projetada por Luty Vicente Kasprowicz, desenhado por Wilson Iabico. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Os vidros para o revestimento externo do edifício da biblioteca foram feitos em Curitiba, pois não havia produção das especificações definidas no projeto em Maringá. A inovação também se verifica nos engastes do vidro nas esquadrias cobertas pelo blindex e internamente. “(...) foi o lançamento e eu achei que a biblioteca merecia uma roupagem nova, uma roupagem atual e foi quando nós fizemos aquela cortina de vidro, (...) uma coisa nova na época” (Kasprowicz, 1995).

A estrutura do edifício segue a modulação, e a planta livre possibilitou que os salões de leitura se configurassem em amplos os espaços abertos, sem vedação, dando flexibilidade à sua utilização (Kasprowicz, 2008). As paredes removíveis facultaram a modificação dos espaços ao longo do tempo, adequando-os às necessidades que se apresentavam.

Observamos a utilização de brises, o que, segundo o engenheiro, associou, na fachada, a composição plástica e funcional, lançando mão das vigas que ultrapassam a linha limite de todos os elementos.

[a fachada], no verão, tem o sol para a linha de oeste, contra o sol, e dá uma penetração na fachada. Então, [os brises] (...) também [tinham] a finalidade de bloquear um pouco. Bloqueia, diminui a penetração de entrada de sol no prédio.

(...) as vigas em balanço pra sustentar os brises fazem parte de uma composição da fachada. (...) eu tinha que mostrar que elas existem ali, dar uma projeção, além dos brises. Então, a finalidade é mais plástica (Kasprowicz, 2008).

Inicialmente, o edifício da biblioteca abrigou outras funções, como a Secretaria da Educação e a Assessoria de Arquitetura e Urbanismo, coordenada pelo autor do projeto do edifício, o Sr. Kasprowicz (Carvalho, 2009).

Apesar de apontar problemas técnicos na obra, principalmente em relação à cobertura, o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009) considera que o prédio da biblioteca foi uma obra marcante na cidade (ver figuras 234 e 235).

O pessoal gostava porque ele [Luty Vicente Kasprowicz] gostava muito de usar o concreto aparente. E era muito pouco usado naquela época, em 72-73. Então, a colocação do concreto aparente dava um aspecto diferenciado pras obras. Hoje você nem percebe isso (...) Mas, na época, foi! (Carvalho, 2009).

Figuras 234 e 235. Fotos da Biblioteca Municipal Bento Munhoz da Rocha Neto. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

A Universidade Estadual de Maringá

A 27 de setembro 1973, o prefeito, juntamente com o chefe de gabinete e secretários, aprovou a Lei nº 1.022, que o autorizava a oferecer garantias aos empréstimos ou financiamentos contraídos pela universidade. O destino dos empréstimos seria para execução de obras de implantação da fase de projeto da Fundação Universidade Estadual de Maringá – FUEM. Porém no relatório de gestão não há menção a quaisquer obras empreendidas.

A arquiteta Yvaldyne Melo (2001) afirma, baseando-se em documentos oficiais, que em 1972 a FUEM teve gastos com obras públicas. No ano de 1973, o governo estadual doou área contígua ao Instituto de Educação, na Zona 2, onde já havia instalações da FUEM. A Prefeitura doou o lote 135/15-A e as obras dos blocos provisórios foram iniciadas no câmpus (Melo, 2001). Segundo Melo (2001), o projeto elaborado por Lerner e equipe chegou a ser iniciado, mas foi interrompido nas fundações.

Neste mesmo ano de 1973, também foi iniciada a construção do bloco principal do Projeto UMA [Universidade de Maringá], destinado às salas de aula, laboratórios e salas administrativas na área destinada ao Campus Sede da UEM, pela construtora Consursan, Engenharia e Comércio S.A., de Curitiba. Paralisada ainda nas fundações (parte) no ano de 1974, por falta de recursos e pelo mau gerenciamento das obras da firma executora das mesmas, segundo Atas das reuniões do COC [Conselho de Curadores] (...), quando se deu a rescisão amigável do contrato, pela “insolubilidade” da citada empreiteira, conforme o “Breve Histórico sobre o projeto do campus”, constante do Processo nº 1.330/76 (...) (Melo, 2001, p. 75)

No ano de 1974 houve a construção de outros blocos pré-fabricados e executaram-se a rede de esgotos, reparos, adaptações e reformas, além de calçamento e plantação de grama (Melo, 2001).

A partir de 1975, a UEM teve o seu estatuto aprovado pelo Decreto estadual nº 582/75, e em maio de 1976 foi reconhecida oficialmente pelo Decreto federal nº 77.583 (Dias, 2008b). Com o reconhecimento, “a instituição passará a ter autorização plena em termos administrativos e pedagógicos, conforme o professor Argemiro Karling. Além disso, terá direito de criar seus próprios cursos, autorizar seus professores e terá maiores facilidades na obtenção de recursos” (*O Diário*, 5 mai 1976, p. 5).

A partir de 1976, a UEM passou a agrupar-se em departamentos, extinguindo as unidades anteriores, bem como os seus regimentos internos e as suas representações. Foram criados o Centro de Ciências Exatas, o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde, o Centro de Estudos Socioeconômicos, o Centro de Tecnologia e o Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes (Dias, 2008b).

Do ponto de vista territorial, a área reservada à universidade apresentava dificuldades para a execução do sistema viário pela Prefeitura, conforme Ofício nº 3.608/75 do gabinete do prefeito endereçado ao reitor da FUEM, publicado pelo *O Diário do Norte*

do Paraná, no dia 6 de novembro de 1975, e anexado por Melo (2001) em sua pesquisa.

A questão colocada foi o impasse estabelecido tendo em vista a necessidade de abertura da Avenida Mário Clapier Urbinatti, em obras pela Prefeitura, e a Resolução nº 28/75, na qual o reitor solicitava que se evitasse o fracionamento do projeto do câmpus da UEM pelo sistema viário. A avenida em questão daria acesso aos conjuntos multifamiliares financiados pelo BNH, dos quais falaremos adiante, e à Avenida Mandacaru, integrando a porção norte.

O prefeito argumentava que a área a ser fracionada pela avenida não se incluía no projeto elaborado por Lerner e equipe, e estava “enfavelada”, com a construção de 20 ranchos, conforme fotos anexadas ao ofício. A Prefeitura policiava a área para impedir novas invasões. Para prosseguir com a abertura da via, o prefeito destacou que ela se construía a 14m da divisa estabelecida no projeto do câmpus, e expôs a dificuldade em aprovar uma nova lei modificando o contrato com o BNH, no qual a via estaria presente. Caso houvesse alteração do projeto, o cronograma e as cláusulas contratuais também teriam que ser modificadas. Ademais, haveria a necessidade de retirada de 900m de galerias, e o prefeito manifestou sua preocupação diante de um momento de dificuldade econômica para o município e região – certamente referindo-se à geada de 1975, ocorrida em julho. No fim do documento, o prefeito enfatizou que a área de enfavelamento deveria ser um “...elo de convergência dos interesses maiores de nossa comunidade” (*O Diário*, 6 nov 1975, p. 7).

Em 1975, instituiu-se uma comissão, presidida pelo prefeito do câmpus, engenheiro Sincler Sambatti¹¹⁴, para analisar o primeiro plano piloto e apresentar alternativas (Melo, 2001), pois no projeto de Lerner e equipe havia situações

...tais como a falta de relacionamento físico no nível interdepartamental, não levar em conta a topografia do terreno, excesso de área destinada à circulação nos prédios, alto custo, superdimensionamento (19.140 alunos)¹¹⁵, subdimensionamento da biblioteca, perímetro urbano desatualizado (Melo, 2001, p.87).

¹¹⁴ Sincler Sambatti foi vice-prefeito na gestão de João Paulino Vieira, além de secretário de Obras e Viação. Exerceu a chefia do executivo municipal de 15 de maio de 1982 a 31 de janeiro de 1983.

¹¹⁵ Para se ter um parâmetro, a revista *Rumo Paranaense* publicou que havia 3.385 alunos matriculados no ano de 1975. (*Rumo Paranaense*, ano II, dezembro, n. 24).

Das quatro alternativas apresentadas pela comissão, a administração preferiu que se elaborasse um novo projeto para o câmpus. Em junho de 1976, a reitoria instituiu o Grupo de Planejamento Físico – GPF – “...com a finalidade de propor o planejamento físico do campus, compatível com a nova realidade universitária, sob a presidência do arquiteto Ferdinando Bompiani D’Âncora, professor do Departamento de Engenharia Civil” (Melo, 2001, p. 87).

O grupo, após visitar a Universidade Federal de Minas Gerais e a Fundação Universidade de São Paulo, apresentou duas alternativas (Melo, 2001). A primeira seria a contratação do plano diretor do câmpus com os arquitetos da Universidade de São Paulo, que indicariam um escritório especializado para anteprojetos de infraestrutura. A segunda seria a contratação de Lerner, Bongestabs e Prado, “...observando-se as limitações e imposições de cada uma das alternativas de contrato propostas pelos arquitetos, fazendo-se a escolha por uma delas” (Melo, 2001, p. 88).

A alternativa escolhida foi contratar o escritório de Curitiba e, no início de 1977, o gabinete da reitoria instituiu o Grupo de Trabalho de Planejamento Físico para “...fornecer informações, estudos e princípios básicos a serem utilizados na elaboração do (...) plano piloto (...), dos anteprojetos e projetos definitivos das edificações (...) acompanhar a execução dos trabalhos, discuti-los e propor alterações” (Melo, 2001, p. 88).

Em fevereiro de 1977, na gestão do reitor Rodolfo Purpur, a equipe que propôs o primeiro plano da UEM foi novamente contratada.

As escolas

O relatório de gestão (Reis, 1996) apresentou a criação de estabelecimentos educacionais diversos, como a creche Sophia Rasgulaeff, o Recanto do Menor, a Nova Upape - Unidade Polo de Ação da Pré-Escola –, a Escola para Merendeiras, o Grupo Escolar Municipal Rodrigues Alves e a implantação das escolas nuclearizadas.

O local da creche Sophia Rasgulaeff ainda existe, no Jardim Alvorada, com o nome de Centro Municipal de Educação Infantil Alexandre e Sophia Rasgulaeff. O Recanto do Menor foi implantado dentro do Parque do Ingá, nas suas margens. A Nova Upape, antes inserida na Praça Regente Feijó, local onde se instalou o centro esportivo da Vila Operária, situou-se no mesmo bairro, a uma quadra do seu local de origem, no atual Centro Municipal de Educação Infantil Benedito de Souza. A Escola para Merendeiras funcionava na Zona 7 e foi projetada pelo engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasprowicz (Kasprowicz, 1995). O Grupo Escolar Municipal Rodrigues Alves

implantou-se na Avenida Morangueira, mas, como vimos, foi mencionado na gestão de Luiz Moreira de Carvalho

Na gestão de Silvio Barros, há diversas notícias no *O Diário do Norte do Paraná* que tratam da substituição das escolas construídas em madeira, no último ano da gestão, ou seja, em 1976. Os prédios seriam reconstruídos pelo governo do estado, através da Secretaria da Educação e Cultura e da Fundepar – Fundação Educacional do Estado do Paraná. No dia 14 de junho de 1976, aquele matutino noticiou que o programa reconstruiria 110 salas de aula para atender 10 mil alunos, e cita os prédios a serem reconstruídos: Grupo Escolar Visconde de Nácar, Ipiranga, Ayrton Plaisant e Theobaldo Miranda dos Santos. Os estabelecimentos a serem ampliados seriam: Instituto de Educação, Anita Garibaldi, João de Faria Pioli, Duque de Caxias, Olavo Guimarães do Alvorada, Maria Goretti e José de Anchieta (ver figuras 237 e 238). Assim, “todas as escolas de Maringá de construção de madeira e bem antigas vão ser demolidas para dar lugar a novas e modernas construções de alvenaria” (*O Diário*, 14

jun 1976, p. 3). O Grupo Escolar Visconde de Nácar e o Castro Alves seriam reconstruídos em um mesmo prédio. No programa de obras da Fundepar também se incluía o Ginásio Estadual Brasília Itiberê (*O Diário*, 27 jun 1976). O periódico chamou a atenção para o Grupo Escolar Branca da Motta Fernandes, situado na Avenida Tuiuti, que funcionava com excedente de 920 alunos, segundo se noticiou. O Secretário da Educação e Cultura do estado, diante do material apresentado mostrando as condições da escola, bem como do abaixo-assinado de 500 pais de alunos, teria prometido incluir o grupo no programa da Fundepar (*O Diário*, 01 ago 1976).

Figuras 237 e 238. Fotos das escolas em vias de demolição para dar lugar a edifícios de alvenaria. Fonte: *O Diário*, 14 jul 1976.

Entre 1967 e 1976 localizamos três escolas cujas datas de fundação não nos foi possível determinar. Os nomes atuais das escolas são Escola Estadual Dirce de Aguiar Maia, Centro Municipal de Educação Infantil Laura Parente Bossolan e a Escola Estadual Branca da Mota Fernandes. Todas as instituições inseriram-se fora do plano de Vieira (ver figura 239).

Figura 239. Localização das escolas criadas entre 1967 e 1976. Mapa base: PMM, 1999.

A Escola para Merendeiras

A Escola para Merendeiras foi mais um projeto de Luty Vicente Kasprovicz. Foi declarado no relatório de gestão como criado na data de 2 de abril de 1974 (ver figura 240). Segundo o jornal *O Diário do Norte do Paraná*, a área construída era de 200m². Atendendo 327 escolas da região, o setor preparava e entregava merendas. Além disso, ministrava aulas para as mães e professoras (*O Diário*, 31 jan 1976).

Figura 240. Escola para Merendeiras.
Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O necrotério – Instituto Médico Legal

O projeto do necrotério foi mais um do engenheiro-arquiteto Luty Vicente Kasprowicz, no comando da Assessoria de Urbanismo e Arquitetura (ver figura 241). O relatório de gestão data a construção a 2 de novembro de 1975. Sobre o projeto, Kasprowicz (2008) explica:

O IML [Instituto Médico Legal] (...) foi uma solicitação do Estado pra Prefeitura fazer. E eu fiz mais ou menos em três alas, cada ala independente da outra. E o pessoal gostou muito do projeto porque tinha uma [ala] para as câmaras frias, outra ala onde se faz as autópsias, a administrativa e tinha um laboratório em cima. Eu dividi em três áreas bem distintas.

De fato, segundo a revista *Rumo Paranaense*, de abril de 1976, o necrotério tinha três alas intercomunicáveis e independentes. A primeira ala abrigou o centro administrativo, o gabinete médico legal e acomodações para plantão. Na segunda estavam as salas de necropsia e câmaras frias e a terceira destinava-se a velórios (*Rumo Paranaense*, ano II, abril, n. 28).

Figura 241. Foto do necrotério municipal. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O horto-mercado da Cobal

De iniciativa do governo federal, o horto-mercado da Companhia Brasileira de Alimentos – Cobal – inaugurou-se no dia 1º de maio de 1975, no local do antigo mercado municipal, desapropriado na gestão anterior, por Adriano José Valente. Presente na solenidade de inauguração oficial, o ex-prefeito e deputado federal representou o Congresso Nacional. Silvio Barros comandou a solenidade, juntamente com diretores e representantes do Ministério da Agricultura e da Cobal, ouvindo-se

discursos sobre a política do governo federal para incentivar a agricultura e sobre a importância do horto-mercado para a cidade e região (*O Diário*, 3 mai 1975).

Apesar de não ser da alçada municipal, destacamos essa obra por ser um equipamento que se instalou no antigo mercado municipal (ver figuras 242 e 243). Embora com concepções diferentes, a função de abastecimento permaneceu.

Figuras 242 e 243. Foto mostrando o horto-mercado. Na primeira foto, a vista é externa a partir da Avenida Mauá. A segunda é uma vista interna. Fonte: *O Diário*, 3 de maio de 1975.

Porém o *Diário do Norte do Paraná* de 29 de abril de 1977 noticiou que o mercado fora fechado no dia anterior. Os motivos não foram esclarecidos, mas presumiu-se que um dos principais foi a baixa comercialização. O periódico também afirmou que o supermercado, explorado pelo Ceasa de São Paulo, era o único setor da Cobal que funcionava no Ceamar – Centro de Abastecimento de Maringá.

O estádio e o ginásio de esportes

Jorge de Macedo Vieira, ao indicar a área para instalação do “estádio municipal”, desenhou não apenas o campo de futebol, mas outros equipamentos, como quadras polivalentes, piscina e demais instalações de apoio. Vieira propunha a concentração de diversas atividades desportivas na área central, garantindo a acessibilidade do público.

Presumivelmente, a área na qual se implantariam os equipamentos do “estádio municipal” foi doada à municipalidade pela CMNP e, desde a administração de João Paulino (1961-1964), as gestões empenhavam-se em estabelecer o seu uso através da construção dos equipamentos.

A construção do campo de futebol foi a primeira obra empreendida na área em questão, como já mencionamos. Porém ainda não havia sido finalizada quando Silvio Barros assumiu a chefia do executivo municipal. A princípio, no projeto elaborado por

Jaime Lerner e equipe, as arquibancadas não teriam diferenças de padrão, sendo igualmente distribuídas, ou seja, sem áreas privilegiadas (Santos, 2009). No entanto, houve várias modificações em relação ao projeto inicial (Carvalho, 2009), pois, segundo Moura (2009), o projeto de Lerner era de difícil execução.

Silvio Barros declarou que promoveu reformas no Estádio Willie Davis e construiu o Ginásio de Esportes Francisco Bueno Netto (Reis, 1996) no espaço reservado por Viera para o “estádio municipal”. Observamos em notícias dos jornais que se divulgava a construção de um “Centro Esportivo Municipal de Maringá” (*O Diário*, 13 mai 1975) ou “Complexo Esportivo Regional Willie Davis” (*O Diário*, 12 mai 1976). O prefeito, em declaração ao periódico, na ocasião de sua viagem para uma reunião com o ministro da Educação e Cultura, Ney Braga, esclareceu:

Estamos construindo um grande centro esportivo, (...) vamos pedir do MEC uma ajuda (...) equivalente a 23% do total, justamente para dar à obra, material (*sic*) as condições necessárias para a prática de esporte. Este dinheiro nós utilizaríamos em equipamentos para o centro esportivo, tais como sistema de tratamento e aquecimento de água para as piscinas, resinas para pistas de atletismo, enfim, todo o processo de se adequar a obra pública à prática esportiva, dentro do programa da Loteria¹¹⁶ (*O Diário*, 16 jun 1976, p.6).

O prefeito ainda afirmou, segundo o periódico, que o pedido havia sido feito no ano anterior e, com o projeto do centro esportivo em mãos, iria comprovar ao ministro que havia integração entre o estádio, o ginásio e a universidade “...quase num só terreno” (*O Diário*, 16 jun 1976, p.6).

A perspectiva de integração dos espaços estava presente, apesar de não haver configuração formal que incorporasse a área onde se implantavam os prédios da universidade com os equipamentos em construção – ou planejados – ao que Vieira chamou de “estádio municipal”. Na quadra em frente ao espaço destinado a este, os blocos da universidade edificadas não tinham o caráter permanente. No entanto, o “centro esportivo” poderia ser utilizado para práticas desportivas dos universitários.

A construção da estrutura metálica para a cobertura de uma parte do estádio, bem como a venda de cadeiras perpétuas (*O Diário*, 24 jun 1975), promoveu a diferenciação dos lugares no estádio, indo de encontro à proposta inicial de Lerner (ver

¹¹⁶ Segundo o *Diário do Norte do Paraná* de 16 de junho de 1976, as verbas da Loteria Esportiva somente poderiam ser destinadas à aquisição de aparelhos e equipamentos para prática do esporte amador.

figura 244). De fato, segundo entrevista com o vice-prefeito e secretário de obras Walber Guimarães (2010), a empresa construtora que fez as alterações no estádio vendeu as cadeiras. “Não custou nada pra Maringá. Aumentou o número de lugares de 25 para 37 mil. A ampliação do estádio também foi projeto do Lerner e Bongestabs, bem como a concha acústica” (Guimarães, 2010).

O “Centro Esportivo de Maringá”, segundo informou a revista *Rumo Paranaense*, de dezembro de 1975, era compreendido pelo estádio, ginásio de esportes coberto, 12 quadras descobertas, uma pista de atletismo com 8 raias e 5 piscinas para recreação, competição e saltos (*Rumo Paranaense*, ano II, dezembro, n. 24, edição especial).

Figura 244. Foto da maquete do Centro Esportivo Municipal de Maringá. Fonte: *O Jornal*, 25 mai 1974.

No entanto, houve modificações em relação ao projeto inicial do “Centro Esportivo Municipal de Maringá”. O secretário de Obras e Viação, Mauro Carvalho Duarte, esclareceu que se reduziam para 4 as canchas ao ar livre, substituídas por pistas para atletismo com tamanhos variados e com diversas finalidades. A praça esportiva ao ar livre era delimitada por 6 pistas para corrida (*O Diário*, 24 jun 1975).

Em agosto de 1974, veiculava-se no *Diário do Norte do Paraná* propaganda sobre a venda das cadeiras cativas, valorizadas em 20% a mais em relação ao início das vendas, e enfatizando-se que o “Complexo Esportivo de Maringá” era o maior do gênero da América Latina, excluindo-se as capitais (ver figura 245). A foto publicada explicava a disposição dos equipamentos no espaço (*O Diário*, 18 ago 1974).

O Estádio Willie Davis, também chamado “Maringão”, teve sua cobertura concluída ainda na gestão de Silvio Barros, segundo o ex-secretário de Obras e Viação Mauro Carvalho Duarte (2010) (ver figura 246).

Figura 246. Foto da execução da cobertura do estádio, em agosto de 1976. Fonte: *O Diário*, 4 de agosto de 1976.

Parte das verbas para a construção do “Complexo Esportivo Municipal de Maringá” foi concedida por empréstimo do BNH, pelo Banco do Estado do Paraná S/A, de acordo com a Lei nº 1.094, de 27 de agosto de 1975. O montante de 42.000 UPCs¹¹⁷ foi destinado à construção de “piscina olímpica” e “piscina escola”, beneficiando o Conjunto Habitacional Maringá, com 480 apartamentos, e um novo conjunto em fase de lançamento, com 420 apartamentos. A lei ainda prescreveu as demais normas, prazos, juros etc. Porém as piscinas não foram construídas durante o mandato do prefeito Silvio Barros.

No relatório de 1974, declarou-se que no final daquele ano já seria possível a implantação da estrutura metálica e da cobertura (Maringá, 1975). Todavia, o ginásio de esportes inaugurou-se nas comemorações do 29º aniversário de Maringá, ou seja, em maio de 1976 (ver figuras 247 e 248).

¹¹⁷ O valor da UPC era de Cr\$ 119,27 na data da lei.

Figuras 247 e 248. Fotos do Ginásio de Esportes Francisco Bueno Netto. A primeira foto mostra a vista externa do ginásio. Fonte: *Rumo Paranaense*, Ano II, abril 1976, n. 28. A segunda foto mostra o ginásio internamente, no dia de sua inauguração. Fonte: *O Diário*, 12 de maio de 1976.

Os centros esportivos

Os centros esportivos implantaram-se como uma das mais interessantes novidades na estrutura urbana maringaense. Oriundos da plataforma de governo de Silvio Barros, três centros esportivos instalaram-se em bairros periféricos ao centro principal, em locais onde havia concentração popular. Em uma época em que frequentar clubes sociais e privados era habitual, a instalação de agrupamentos de equipamentos esportivos, acessível à população de baixa renda, foi mais do que uma opção de lazer para as camadas de menor poder aquisitivo, constituindo-se em um significativo meio de inclusão social.

Os três centros construídos durante a gestão foram o Centro Esportivo do Jardim Alvorada, o Centro Esportivo da Vila Operária e o Centro Esportivo da Zona 5 (Reis, 1996). Presumimos que havia a perspectiva de implantar na cidade mais dois centros semelhantes além dos citados, pois encontramos lei que destinava áreas para a sua construção, como veremos adiante.

Luty Vicente Kasprowicz (1995, 2008) revelou que foi designado pelo prefeito para fazer pesquisas sobre centros esportivos em cidades brasileiras, principalmente na cidade de São Paulo, onde buscou referências arquitetônicas e urbanísticas relacionadas ao programa de necessidades. Os locais de implantação foram definidos pelo prefeito, cabendo ao engenheiro Kasprowicz avaliá-los tecnicamente e, a partir disso, aprovar ou negar os terrenos preestabelecidos. Diz ele em seu depoimento:

E eu, então, fiz até uma série de pesquisas, estive em várias cidades brasileiras, principalmente em São Paulo. E São Paulo, naquela

época, estava numa fase bem evoluída de construção de centros esportivos. Eu fiz esta viagem a São Paulo, verifiquei o que estava sendo feito e passei a projetar (Kasprowicz, 1995).

(...) antes de fazer o centro esportivo, [o prefeito] me recomendou que eu entrasse em contato com o governador de São Paulo pra ver como foram feitos (...) [os centros esportivos] e porque foram feitos (...). Eu realmente estive em São Paulo, estive com o governador e com o secretário de esportes da cidade que foi meu cicerone ao me mostrar alguns centros esportivos da cidade que eles tinham feito lá (Kasprowicz, 2008).

O programa de necessidades dos centros esportivos, elaborados com base nas pesquisas *in loco* de Kasprowicz (1995, 2008), englobavam equipamentos como piscinas, quadras polivalentes, vestiários, sanitários, duchas, *playground*, que proporcionavam aos moradores de bairros populares a possibilidade de prática de esporte amador com acesso público. Sobre a escolha do que seria implantado nos centros esportivos, Kasprowicz (2008) fala francamente a respeito de sua pesquisa por referências:

[o que havia nos centros esportivos paulistanos] não era mais do que fizemos aqui também. Canchas desportivas, piscinas, edifícios pra vestiários, sanitários. Não havia nada de diferente, porque se tivesse alguma coisa importante a gente implantaria aqui também em Maringá. Porque a gente não pode fazer projetos só baseado na nossa experiência, a gente tem que fazer baseado nas experiências dos outros também. Eu não me acanho em copiar alguma coisa que é importante, que é boa, nunca me acanhei. Não gosto muito de copiar. Agora você tem que modificar, tem que ter algum cunho criativo em cada obra. Mas eu não me opunha, assim, a copiar, se tivesse alguma coisa importante, não teria problema (Kasprowicz, 2008).

Os três centros esportivos declarados na gestão de Silvio Barros contaram com projetos de Kasprowicz (1995). Porém, até o fim do mandato, inauguraram-se dois deles, o Centro Esportivo do Jardim Alvorada, em maio de 1975, e o Centro Esportivo da Vila Operária, em maio de 1976 (*O Diário*, 13 mai 1975 e 5 mai de 1976).

O “Centro Recreativo do Jardim Alvorada” como foi chamado e autorizado pela Lei nº 1.013, de 17 de setembro de 1973, seria construído na quadra 59 daquele bairro. Para elaboração do projeto e para a execução da lei o prefeito estava autorizado a abrir um crédito adicional especial necessário. Por decreto, o prefeito disciplinaria o uso e as atividades do centro recreativo. Além do prefeito e do chefe de gabinete, a lei foi

assinada pelos secretários, entre eles o de Obras e Viação, engenheiro Domingos Bertoncello. Em maio de 1975, o Centro Esportivo do Jardim Alvorada foi inaugurado, com o nome do esportista amador maringaense José Geraldo Moreira (*O Diário*, 13 mai 1975) (ver figuras 249 e 250).

Figuras 249 e 250. Fotos do Centro Esportivo do Jardim Alvorada. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O Centro Esportivo Luiz Moreira de Carvalho, da Vila Operária, ao contrário do anterior, localizou-se no plano de Vieira, em uma das rotatórias propostas por ele, na Praça Regente Feijó. A obra teria sido inaugurada 10 meses após o seu início, segundo o jornal *O Diário do Norte do Paraná* de 5 de maio de 1976, e teria 1.300 alunos matriculados. As modalidades esportivas desenvolvidas seriam voleibol, handebol, basquetebol, ginástica olímpica e natação, conforme noticiou o periódico.

Explanaremos um pouco mais detidamente a respeito do Centro Esportivo da Vila Operária, nome pelo qual ficou mais conhecido.

Como os demais centros esportivos projetados na gestão de Sílvia Barros, o programa de necessidades foi basicamente composto por uma quadra polivalente, piscina para adultos, duas pequenas piscinas infantis anexadas à maior, ducha e duas edificações, uma maior e outra menor, que abrigaram a administração, copa, vestiários e sanitários. A rotatória onde foram instalados tais elementos dividiu-se em dois patamares com níveis distintos. O superior acomodou as piscinas, a ducha e as edificações, e o inferior a quadra polivalente. A passagem de um nível para o outro, ou seja, da quadra polivalente para os demais equipamentos, realizava-se por degraus, que também serviam para a assistência aos jogos que ocorriam na quadra (ver figuras 251 e 252).

Figuras 251 e 252. Fotos mostrando o Centro Esportivo da Zona 3, ou Vila Operária. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O edifício principal, que alojou os vestiários, sanitários e copa, foi disposto em forma de leque com suas “hastes” externas em curvas. A preferência pelo formato curvilíneo foi explicada pelo autor do projeto: “...as partes do leque são arredondadas pra não ficarem muito rígidas, muito agressivas. Sempre a curva é menos agressiva, uma plástica diferente e mais agradável” (Kasprowicz, 2008). O engenheiro-arquiteto também lança mão do recurso de vazar o corpo das partes externas do edifício, ou “hastes”, em círculos e avaliou que “sempre estruturas vazadas são mais leves, não são tão pesadas quanto uma maciça. Mas não tem assim muita finalidade muito específica” (Kasprowicz, 2008). A ventilação e a iluminação zenital também foram recursos utilizados pelo autor do projeto na cobertura do edifício principal. O edifício menor, de planta em formato circular, ao lado do principal, recebeu a administração do centro esportivo.

A caixa d’água destaca-se no conjunto arquitetônico, projetada em concreto aparente. Com altura aproximada de 14m, constitui-se no elemento vertical do centro esportivo. As ranhuras no concreto em todo o corpo da caixa d’água remetem ao mesmo efeito utilizado em partes da biblioteca e dos pequenos arrimos da Praça Raposo Tavares.

O Centro Esportivo da Zona 5, embora tenha sido declarado no relatório da gestão, foi inaugurado em maio de 1979, conforme a placa de bronze existente no local. Como declarou em entrevista, o projeto foi realizado por Kasprowicz (1995). Identificamos semelhanças entre os elementos plásticos compositivos em relação ao Centro Esportivo da Vila Operária. Além do programa de necessidades idêntico, as formas curvilíneas e vazadas são recorrentes (ver figuras 253 e 254).

Figuras 253 e 254. Fotos mostrando aspectos da composição dos elementos plásticos dos edifícios dos centros esportivos. A primeira foto é do Centro Esportivo da Vila Operária. A segunda é do Centro Esportivo da Zona 5. Fotos da autora, março/2008 e janeiro/2010.

Durante a gestão de Silvio Barros, foi aprovada a Lei nº 1.096¹¹⁸, de 27 de agosto de 1975, que autorizou o prefeito a assumir obrigações perante o BNH e o Banco do Estado do Paraná S/A para execução das obras da piscina pública e demais equipamentos comunitários que beneficiariam os moradores dos conjuntos habitacionais Itamaraty e Planalto, na Zona 5. O montante concedido pelo BNH foi de 14.965 UPCs¹¹⁹.

O Centro Esportivo da Zona 5 foi inaugurado somente na gestão seguinte, de João Paulino Vieira Filho (1977–1982). Porém, apesar da placa de bronze de inauguração, de maio de 1979, com o nome do prefeito da época, vice-prefeito e secretários da Educação e de Obras e Viação, sendo este Luiz Tutomu Icizuka, a obra não consta no relatório de gestão de João Paulino (Reis, 1996).

Ainda havia a possibilidade de construção de mais dois centros esportivos, um localizado na Praça Salgado Filho, na Zona 8, e o outro em parte do Parque de Exposições Presidente Emílio Garrastazu Médici. A autorização para destinação de

¹¹⁸ A Lei nº 1.096/75 teve sua redação alterada pela Lei nº 1.155, de 15 de abril de 1977. O montante financiado pelo BNH aumentou para 16.062 UPCs, com o valor de Cr\$ 119,27 cada uma.

¹¹⁹ O valor da UPC, na data da lei, era de Cr\$ 119,27.

tais áreas foi feita pela Lei nº 1.015, de 17 de setembro de 1973, e pretendia atender aos moradores dos bairros Aeroporto e Morangueira Nova. Todavia, não se construíram os centros esportivos nas áreas indicadas, apesar de a lei ter sido assinada pelo prefeito, chefe de gabinete e secretários, entre eles o secretário de Viação e Obras, engenheiro Domingos Bertoncello.

O Tiro de Guerra

No relatório de gestão declarou-se o estabelecimento do Tiro de Guerra na Avenida Mandacaru a 30 de março de 1973 (Reis, 1996). A Lei nº 984, de 30 de abril de 1973, autorizou o prefeito a destinar área de 123.362,98m², ou 12,33ha, para o Tiro de Guerra. A gleba localizou-se no lote 26 do patrimônio Maringá, na Avenida Mandacaru. Os limites e as confrontações da área doada foram determinados na lei citada, que foi assinada pelo prefeito, pelo chefe de gabinete e secretários.

No relatório de gestão de 1974, declarou-se que se construiu o pavilhão de instrução e de armas, além de mencionar a existência do conjunto residencial dos oficiais. Juntos, segundo o relatório, constituíam-se em um “...dos mais modernos e amplos Tiros de Guerra” (Maringá, 1975, s/n).

O *Diário do Norte do Paraná* do dia 31 de janeiro de 1979, ao indicar as obras realizadas por Silvio Barros, na edição sobre a sua morte, referiu-se às edificações existentes no Tiro de Guerra. Durante a gestão, construíram-se o pavilhão, três residências para sargentos, em alvenaria, e um *stand* (*O Diário*, 31 jan 1979). No pavilhão havia a sala da administração, salas de aula e de armas, auditório, vestiário, banheiro e depósito subterrâneo de armas (*Rumo Paranaense*, ano II, abril, n. 28). A sede do Tiro de Guerra e o conjunto residencial dos oficiais foram projetados por Luty Kasprowicz (Kasprowicz, 1995 e 2008).

4. A expansão da cidade

Durante a gestão de Silvio Barros houve 28 loteamentos aprovados¹²⁰, totalizando 373,63ha o que significou o acréscimo de 13,11% na área urbana que aumentou para 2.848,11ha. Em relação à administração anterior, que somou 58,24ha, a expansão da cidade foi significativa. Porém ainda ficou abaixo do total da área de loteamentos aprovada na gestão de João Paulino Vieira Filho (1961-1964), com 527,23ha.

Todavia, 31 edifícios foram construídos no período, somando 87.767,77m² de área construída (Mendes, 1999). Em 1976, o Conjunto Residencial Maurício Schulmann, com 480 unidades, financiado pelo BNH, recebeu o “habite-se” e, em 1977, foi a vez dos conjuntos residenciais Martin Afonso e Cristóvão Colombo o receberam (Silva, 2001). Este último, embora obtivesse o “habite-se” durante a gestão seguinte à de Silvio Barros, teve as obras iniciadas durante a sua administração. Com essas construções, a verticalização não se concentrou totalmente na área central, difundindo-se para a Zona 7, próxima à universidade.

Os dados de 1974 confirmam que foram aprovados 2.427 projetos no ano, sendo 1.231 em alvenaria e 1.196 em madeira, totalizando 337.190,50m² de área construída (Maringá, 1975). Infelizmente, não encontramos dados que indicassem os projetos aprovados ano a ano durante a gestão.

Em relação aos loteamentos, houve 28 aprovados durante a gestão (ver tabela 14). A lista da Prefeitura incluiu o Núcleo Habitacional Santa Felicidade, considerado um conjunto habitacional nos estudos de Costa (1991) e, como veremos, foi financiado pelo BNH.

Loteamento	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Loteamento Liberdade I Parte	26/06/73	1247/73	24	51	242.000
Conj. Hab. Planalto	03/08/73	1608/73	6	66	20.526,26
Conj. Hab. Itamaraty	03/08/73	2573/73	16	250	74.464,98
Vila Esperança III Parte	19/10/73	2116/73	46	510	227.065
Jardim Los Angeles	07/11/73	2285/73	15	214	121.000

¹²⁰ Na listagem há a aprovação de “LT 290/294”, a 26/05/76. Porém não há alvará e tampouco os demais dados.

Jardim Kosmos	22/11/73	2413/73	4	65	48.400
Vila Regina	12/12/73	2711/73	8	60	24.200
Jardim Laudiceia	17/01/74	092/74	12	89	48.400
Jardim das Nações	22/01/74	102/74	5	58	28.652,80
Jardim da Glória	22/01/74	104/74	19	239	120.996
Jd. Novo Horizonte I Parte	05/01/74	125/74	12	228	104.743,08
Jardim Maravilha	28/02/74	373/74	15	234	119.045,20
Núcleo Social Papa João XXIII	04/03/74	239/87	9	114	60.480
Loteamento Liberdade II Parte	13/03/74	484/74	21	567	254.000
Jardim Ivemar	05/02/75	324/75	4	91	48.400
Chácara Estilos	07/02/75	2000/74	2	23	136.730
Conj. Res. Karina	22/12/75	2447/75	9	268	83.671,87
Parque Industrial II	05/06/75	—	3	16	121.000
Núcleo Hab. Santa Felicidade	08/02/76	—	9	246	92.700
Jardim Ipanema	22/02/76	465/76	16	408	231.110
Jardim Virgínia	20/02/76	463/76	2	49	19.667
Jardim América	01/04/76	699/76	49	1060	511.588
Recanto dos Magnatas	12/08/76	2087/76	0	59	364.452
Jardim Beth	09/09/76	2344/76	3	61	24.200
Jardim Universitário	14/11/76	2976/76	10	191	115.516,12
Jardim Tropical	29/11/76	3099/76	19	244	221.000
Jardim Novo Horizonte III Parte	10/12/76	3228/76	19	482	169.451,28
Loteamento Liberdade III Parte	21/12/76	3311/76	15	207	102.850
TOTAL					3.736.310

Tabela 14. Loteamentos aprovados na gestão de Silvio Magalhães Barros. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

Apesar de a expansão urbana ter-se dado tanto para o sul quanto para o norte, destacamos que a área localizada nas margens da Avenida Guaiapó, paralela à Avenida Tuiuti, ocupou 143,61ha da área total aprovada, com 7 loteamentos contíguos: Jardim da Glória, Loteamento Liberdade I, II e III partes, Conjunto Karina,

Jardim América e Parque Industrial II. Esses loteamentos ocuparam 38,4% do total da área aprovada durante a gestão.

Ao longo da Avenida Mandacaru e nas imediações da universidade também se instalaram novos loteamentos, fortalecendo a tendência de ocupação para o norte (ver figura 255).

Fica-nos evidente a relação entre o sistema viário e a incorporação de novos loteamentos. A abertura da Avenida Mário Clapier Urbinatti, como nos referimos, foi realizada como parte integrante do projeto aprovado pelo BNH e, também, segundo o prefeito, para dar acesso aos loteamentos localizados nas margens da Avenida Mandacaru, objetivando a “...consolidação do Plano Viário e integração das Vilas Santa Izabel, João XXIII e Mandacaru com o Centro da Cidade através da Rua Paranaguá” (Maringá, 1975b, p. 2). A Avenida Paranaguá constituiu-se como uma extensão da Avenida Paraná, ao cruzar a Avenida Colombo. A partir dessa extensão, o sistema viário ligar-se-ia à Avenida Mário Clapier Urbinatti, que levaria à Avenida Mandacaru.

A solução delineou-se como uma alternativa para o acesso aos loteamentos que se inauguravam ao norte e, especificamente, aos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH, como já citamos, e nos quais nos deteremos adiante.

A Avenida Perimetral Sul, e especialmente o Trevo Tuiuti-Colombo, possivelmente colaboraram para que novos loteamentos se implantassem ao norte, em direção ao prolongamento da Avenida Tuiuti. Como já nos referimos, os 7 loteamentos contíguos localizaram-se nas margens da Avenida Guaiapó.

Segundo o engenheiro Domingos Bertoncello (2010), responsável pela abertura de boa parte dos loteamentos na área em questão, e de outros que se implantarão na mesma direção, somando cerca de 3.000 lotes no total, os fatores determinantes para a escolha da localização foram a proximidade com a Avenida Colombo; a topografia, que configurava um local alto e plano; e a sua posição em relação aos ventos dominantes, que se dão na direção nordeste. Esta razão foi considerada pelos loteadores tendo-se em vista a localização da área industrial nas proximidades, ao sul da área loteada. O engenheiro explica o processo de ocupação da área.

Nessa área, na época, foram quatro imobiliárias que desenvolveram o trabalho: a nossa, a Centro América, a hoje WEGG, do Waldemar Guiomar, e mais uma de Londrina (...). Era uma área com facilidade de venda. A área anterior, se você pegar 10 anos antes disso, você vai ver que a área que desenvolveu foi [a do Jardim Alvorada]. Você vê que é tudo a norte da cidade. Todo mundo queria. (...) A massa populacional, o sonho era morar nessa região. Posteriormente, com a ida da universidade, adensou mais também [em direção à Avenida Mandacaru].

Os loteamentos implantavam-se perifericamente e em áreas onde o valor da terra era mais baixo em relação às áreas mais centrais e com infraestrutura, abrigando uma população de menor poder aquisitivo. Além do preço, a facilidade do pagamento também era um fator determinante. Em relação à Zona 3, conforme explica o engenheiro Bertoncello (2010), os preços dos lotes na área em questão eram quatro a cinco vezes menores, além de poderem ser pagos em 24, 36 e até em 48 meses, o que não seria possível na compra de lotes em regiões mais centrais, geralmente pagos à vista. As vendas também se deram rapidamente, em cerca de 90 dias.

O tamanho dos lotes, segundo o engenheiro Bertoncello (2010), era de 300m², seguindo o mínimo exigido em lei. A infraestrutura obrigatória era a demarcação da área, a abertura do arruamento, a instalação da energia elétrica e de água. Havia reservas de áreas para destinação pública, antes mesmo que a Lei federal nº 6.766/79

as exigisse, o que leva o engenheiro a concluir que “... Maringá sempre esteve à frente de todas essas coisas” (Bertoncello, 2010).

O perfil do comprador dos lotes também foi traçado pelo ex-secretário de Obras e Viação. Geralmente, trabalhadores assalariados que juntavam capital para dar entrada no terreno, livrando-se do aluguel, com a ajuda de outros componentes familiares que também contribuía para a aquisição. Inicialmente, os adquirentes construíam uma casa de 30m², que se ampliava com o tempo. Com a chegada do asfaltamento, e com o consequente aumento dos impostos, muitos sentiam onerar os seus terrenos, que, em alguns casos, foram vendidos a terceiros. Com o capital da venda, compravam um novo terreno em local mais afastado, onde poderiam construir uma casa maior e pagar os custos da infraestrutura (Bertoncello, 2010).

Rapidamente o perfil do comprador se modificava, tanto que a partir do primeiro loteamento já foi viável economicamente para o incorporador realizar o asfaltamento dos próximos parcelamentos: “o segundo loteamento nós já fizemos com asfalto, embora não fosse obrigado. Mas já havia uma valorização que permitia fazer com asfalto. Então, a gente já conseguia classificar o investidor com um pouquinho mais de potencial. E isso valorizava o imóvel” (Bertoncello, 2010).

A ocupação ao norte abrigava o morador com menor poder aquisitivo, como já mencionamos, mas, diante do afluxo populacional que se verificou na década de 1970 para a de 1980, o perfil era distinto. Tanto assalariados registrados em carteira, contando com a ajuda de outros familiares para compor a renda e adquirir a sua moradia, quanto boias-frias sem garantias e em condições precárias de trabalho ocupavam as áreas disponíveis para habitação. Podemos ter de ideia como se dava a ocupação, em meados da década de 1970, em parte do maior loteamento realizado no início da década de 1960, o Jardim Alvorada.

Artigo inserido na primeira edição do *O Diário do Norte do Paraná*, de 29/30 de junho de 1974, chamou atenção para a quantidade de boias-frias residentes no Jardim Alvorada, chamado de “Jardim dos boias-frias” pelo jornal. Segundo o periódico, dos cerca de 10.000 boias-frias estimados existentes no Paraná, mais de 1.000 viviam em Maringá e, destes, 500 radicavam-se no Jardim Alvorada. Os boias-frias eram de todas as idades e gêneros, inclusive crianças. Outras áreas nas quais se instalavam era na Vila Operária e na Vila Mandacaru, embora, segundo o periódico, em proporção menor que no Jardim Alvorada.

A reportagem chamou atenção para os locais onde os boias-frias aguardavam a condução e para a precariedade do transporte.

Os pontos de encontro são muitos. A maioria se reúne na “Venda do Gaúcho”, ou no último ponto da circular que serve o Jardim Alvorada. Quando passam os caminhões, a disputa é grande para se ocuparem os melhores lugares, mas muitos – devido à necessidade do dinheiro que pode lhes render as colheitas – vão até seguros na carroceria, ou pendurados na cabine. Agora, até kombis estão sendo usadas para o transporte desses trabalhadores, pois os caminhões dos “gatos” não vinham sendo suficientes para transportar tantos (*O Diário*, 29/30 jun 1974, p. 63).

O afluxo populacional para a área urbana que se verificou entre a década de 1970 e a de 1980 foi de 60.589 habitantes. No período da gestão de Silvío Barros, o esvaziamento do campo estava em andamento, o que justificava a abertura de loteamentos na cidade. O ex-secretário de Viação e Obras Mauro Carvalho Duarte explicou que

A cidade crescia vertiginosamente. A administração não tinha condições de segurar. Então, nós fomos ajeitar pra outro lado. Nós tínhamos favelas para executar. Tinha uma favela muito forte, que era no cemitério (...). E a proposta do Silvío foi eliminar. Então, fez um projeto que era o Santa Felicidade (...). Mas a importância do município foi a urbanização mantendo o projeto inicial da cidade, o seu traçado inicial (...). O prefeito tem que acompanhar o crescimento da cidade, ele não faz a cidade crescer. Ele não consegue direcionar (...). Ele vai administrando aquilo que realmente está acontecendo.

4.1. A transferência do pátio de manobras da ferrovia

Ainda na administração de Silvío Barros surgiram as primeiras ações para reformulação do extenso pátio de manobras existente no centro da cidade. Proposta por Jorge de Macedo Vieira, a estação ferroviária implantou-se determinando um eixo marcante na configuração do plano, como já analisamos. A área, de aproximadamente 206.600m², tornava-se uma barreira para o fluxo entre o sul e o norte, cada vez mais ampliado. Sobre o assunto Corrêa Jr. (1988, p. 127) recorda que o projeto era uma “aspiração antiga” e destaca o incômodo causado nas passagens de nível das avenidas Paraná, Pedro Taques e Tuiuti, principalmente depois que a cidade cresceu para o norte. Frisa ainda que “os comboios ferroviários, em manobras, interrompem o tráfego às vezes por períodos demorados e a linha férrea tornou-se como que um divisor de valorizações imobiliárias na Cidade Canção, no consenso de propriedades ‘do lado de lá’ da ferrovia...” (Corrêa Jr, 1988, p. 127).

O prefeito Silvío Barros iniciou as negociações com a Rede Ferroviária Federal S/A, desapropriou área para instalação da estação de transbordo da Binacional Itaipu e garantiu o retorno da área ao município (Corrêa Jr, 1991) ou a sua venda.

O ex-secretário Mauro Carvalho Duarte (2010) confirma que o prefeito, ainda em 1975, já idealizava a mudança do pátio de manobras da área central. A princípio retirando a carga pesada do centro, concedendo a utilização de uma estação de transbordo pela Binacional Itaipu em área distante. “Esse foi o início, aproveitou esse momento pra fazer isso, que já era do projeto dele. Tirou já a parte pesada, que era a parte de cargas...” (Duarte, 2010).

A Lei nº 1.114, de 3 de março de 1976, autorizou o prefeito a proceder à concessão de direito real de uso sobre uma área de terra até o limite de 100.000m², integrante do lote 1 da gleba Paissandu. A beneficiada foi a Binacional Itaipu, que deveria arcar com as despesas relacionadas ao desvio ferroviário, instalação, equipamentos e demais despesas para adequação da estação de transbordo. O prazo de utilização seria de até 10 anos, com a possibilidade de prorrogação por mais 2 anos. Ao findar o período, a Binacional Itaipu poderia adquirir a área ou devolvê-la à municipalidade, com a retirada dos equipamentos, mas com as edificações e ramal ferroviário, sem ônus para o poder público municipal. A lei foi assinada pelo prefeito, pelo secretário da Administração e pelo secretário de Obras e Viação, Mauro Carvalho Duarte.

Constatamos que as negociações para a transferência da linha férrea do centro da cidade já se apresentavam como uma necessidade. Em entrevista, o ex-secretário de Obras e Viação Walber Souza Guimarães (2010) afirmou que fez o pedido pessoalmente a Tancredo Neves quando ele esteve em Maringá por ocasião do casamento de sua filha. Porém a ideia inicial não era o rebaixamento da via, mas a sua transferência para além dos limites do perímetro urbano, no lado norte.

5. Conjuntos habitacionais

Embora não declare em seu relatório de gestão (Reis, 1996), no período em que Silvio Barros esteve à frente do executivo municipal foram inaugurados mais três conjuntos habitacionais. Outros conjuntos foram iniciados, mas não chegaram a ser concluídos durante a administração. Como estabelecemos o critério de apresentar os conjuntos habitacionais a partir do ano do “habite-se”, conforme Costa (1991), os apresentaremos ao tratar da próxima gestão. A exceção dá-se em relação ao Conjunto Habitacional Santa Felicidade, por ter sido declarado no relatório de gestão de Silvio Barros como Profilurb – Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados (Reis, 1996).

Pela primeira vez construiu-se um conjunto habitacional multifamiliar, com 480 unidades (Costa, 1991; Silva, 2001), localizado nas imediações da universidade, seguindo a tendência de ocupação para o norte. Os dois conjuntos unifamiliares inseriram-se dentro do plano inicial, somando 250 unidades. O Conjunto Habitacional Planalto recebeu o “habite-se” no ano de 1973, com 65 casas na Zona 5. O Conjunto Habitacional Itamaraty, de 1974, continha 185 unidades habitacionais na Zona 6 (Costa, 1991) (ver tabela 15 e figura 256).

Ano	Conjunto	nº de unidades	Metragem (m ²)	Tipo	Zona
1973	Planalto	65	3.067,00	Casa	06
1974	Itamaraty	165	9.778,00	Casa	05
1975	Maurício Schulman	480	33.600,00	apart.	07

Tabela 15. Conjuntos habitacionais construídos entre 1973 e 1975. Fonte: Costa (1991) a partir de dados fornecidos pela Prefeitura do Município de Maringá, 1990.

Figura 256. Figura mostrando a localização dos conjuntos habitacionais em vermelho. Em marrom, destaque para a Avenida Colombo, limite norte do plano inicial. Fonte: Costa, 1991. Mapa base: PMM, 1999. Modificado pela autora.

O primeiro conjunto habitacional multifamiliar de Maringá continha blocos nos quais se distribuíam as 480 unidades habitacionais. Com uma planta-tipo padrão, cada unidade conformava-se com três dormitórios, salas de estar e de jantar, cozinha, área de serviço e banheiro (ver figuras 257 e 258). A entrada à habitação dava-se por um corredor de distribuição interno ao bloco para o qual se davam a ventilação e a iluminação do banheiro, da área de serviço e da cozinha. Os demais cômodos tinham as janelas para o exterior. A análise da tipologia arquitetônica é um tema interessante, que mereceria aprofundamento. Todavia, nos limites deste trabalho, não é possível nos determos por mais tempo. De acordo com o geógrafo Gerson da Silva (2001), com os conjuntos habitacionais multifamiliares surgiu uma nova forma de morar em Maringá.

Figuras 257 e 258. A primeira foto mostra as unidades em fase final de construção. Fonte: *Rumo Paranaense*, Ano II, abril 1976, n. 28. A segunda figura mostra a planta-tipo das unidades habitacionais. Fonte: *O Jornal*, 23 de junho de 1974, reproduzido pela autora.

Cada grande bloco continha dois blocos menores, com a distribuição feita no seu centro por escadas e corredores internos (ver figuras 259 e 260). A implantação do conjunto também foi inovadora para a cidade. A partir da linha da via, a cada grande bloco que avançava, dois grandes blocos recuavam. Na época da construção, o entorno ainda era composto por áreas cultiváveis.

A abertura da Avenida Mario Clapier Urbinatti, que dava acesso ao conjunto, foi financiada pelo BNH, pela Lei nº 1.080/75, como já nos referimos, e foi também motivo de controvérsias entre o prefeito e o reitor, como mencionamos anteriormente.

Figura 259. Foto mostrando a implantação do Conjunto Habitacional Maurício Schulman. À direita da foto, abaixo, está o terreno da universidade. Fonte: *Revista Paranaense dos Municípios*, ano VIII, outubro, n. 98, Curitiba.

Figura 260. Foto mostrando a Avenida Mario Clapier Urbinatti, acesso ao Conjunto Habitacional Maurício Schulman, por volta de 1974. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

No total, durante a gestão de Silvio Barros inauguraram-se 730 unidades habitacionais (Costa, 1991). Segundo informações dos moradores, as casas do Conjunto Habitacional Itamaraty eram de quatro dimensões distintas, sendo o mínimo de 32m², e todos os terrenos tinham 300m², excetuando-se os de esquina, com 350m² (ver figuras 261 e 262).

Figuras 261 e 262. Fotos das casas dos conjuntos habitacionais. A primeira casa é do Conjunto Habitacional Itamaraty e a segunda é do Conjunto Habitacional Planalto. Fotos da autora, janeiro/2010.

O relatório de gestão (Reis, 1996) declarou somente duas ações relacionadas à habitação: a implantação do Projeto Cura 1 e a implementação do Profilurb - Programa

de Financiamento de Lotes Urbanizados -, casas para ex-favelados, de 10 de fevereiro de 1976.

O Projeto Cura¹²¹ – Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada – foi um programa que visava disponibilizar recursos para obras locais, sendo que um órgão federal estabelecia as condições para o promotor local. Operado pela Carteira de Desenvolvimento Urbano - CDURB do Banco Nacional da Habitação – BNH, o projeto tinha como objetivo destinar verbas à urbanização, contribuindo para a ordenação do uso do solo e para a coordenação e integração dos investimentos urbanos. Visava, ainda, promover a oferta de equipamentos e serviços, aumentando a oferta de terrenos urbanizados (Fausto Fest, 2005).

A Lei nº 1.078, de 29 de janeiro de 1975, autorizou o prefeito a celebrar convênios com o BNH e seus agentes para que o município participasse do Projeto Cura, assumindo todos os compromissos necessários. A partir de 1975, o município estava autorizado a contrair empréstimos no montante de até 279.205 UPCs. Os empréstimos poderiam ser concedidos pelo BNH, solicitados pelos agentes promotores-coordenadores, que seriam empresas públicas ou privadas devidamente habilitadas. A verba destinava-se à aplicação em programas e projetos aprovados que atendessem às finalidades do Projeto Cura. As áreas de intervenção seriam delimitadas por decreto do prefeito e justificadas por estudos urbanísticos e econômico-financeiros.

O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009) recorda-se de que verbas do Projeto Cura 1 foram destinadas à pavimentação do sistema viário dos acessos ao Conjunto Habitacional Maurício Schulman e, posteriormente, do Conjunto Habitacional Cristóvão Colombo, localizados próximos. Não obtivemos mais informações a respeito do Projeto Cura 1 nas entrevistas realizadas com os três ex-secretários da gestão.

Quanto ao Profilurb, *O Diário do Norte do Paraná* de 8 de maio de 1975 noticiou que Maringá poderia ser a pioneira do Programa de Lotes Urbanizados, que seria um novo plano habitacional lançado pelo BNH, cujo objetivo era eliminar as favelas da área urbana. Em reunião com o prefeito, esteve o diretor da Carteira de Projetos de

¹²¹ Para aprofundar o tema, sugerimos a leitura das seguintes dissertações de mestrado: LUCHESE, Maria Cecília. *Curam-se cidades: uma proposta urbanística da década de 70*. 2004. 331f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004; e FEST, Fausto D. C. *Projeto Cura - Complementação Urbana e Mudanças Espaciais* 186f. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

Cooperativismo do BNH, Honório Peterson Hungria, além do diretor do Inocoop – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Paraná, Otto Hildebrando Deutcher, e de Carlos José Ventura, também do Inococop.

O periódico esclareceu que a Prefeitura escolheria o terreno para implantar o programa e o urbanizaria dotando-o de água, luz, asfalto, esgotos, creche, centro de saúde e outros melhoramentos. Os lotes seriam oferecidos aos favelados, que pagariam preços baixíssimos e teriam financiamento de suas casas. A princípio, os terrenos seriam locados e, desde que o beneficiário fosse pontual no pagamento, o aluguel se transformaria em prestações do terreno (*O Diário*, 8 mai 1975).

As obras do Profilurb foram autorizadas pela Lei nº 1.111, de 11 de dezembro de 1975, segundo a qual o prefeito assumia obrigações perante o BNH e o Banco do Estado do Paraná S/A. Os benefícios da lei atingiriam 280 lotes urbanizados, localizados na gleba Pinguim, lote 66, ao sul do plano, e de acordo com as exigências do BNH. Os recursos também envolviam a construção de escola primária, centro comunitário e via de acesso, que seria o prolongamento da Avenida Cerro Azul. O montante do empréstimo seria de até 53.200 UPCs¹²². A lei especificou outras regras relacionadas à correção monetária, juros, prazos etc.

No título primeiro, sobre a reversão do investimento, a Lei nº 1.111/75 estabelecia que o Profilurb destinava-se à erradicação e à contenção do favelamento, sendo o município o mutuário final. O beneficiário pagaria até 95 UPCs pelo lote urbanizado com 42m² de área construída, denominado “embrião”. A transferência dos lotes aos beneficiários far-se-ia mediante instrumento de promessa de compra e venda ou concessão de uso com opção de compra, de acordo com normas e critérios do BNH e do município. O centro comunitário e a escola primária seriam construídos por investimentos financiados para obras públicas. Por fim, a lei prescrevia que os recursos investidos no prolongamento da Avenida Cerro Azul, bem como na extensão dos serviços públicos ao longo dela, seriam cobrados quando beneficiassem proprietários alheios ao Profilurb.

Os lotes urbanizados, embora iniciados na gestão de Silvio Barros, com o alvará de construção aprovado a 8 de fevereiro de 1976 (Maringá, 2002), receberam o “habite-se” somente em 1983 (Costa, 1991). O ex-secretário Mauro Carvalho Duarte (2010) explicou que o programa foi criado para retirar as favelas da área central, próximas ao

¹²² O valor da UPC era de Cr\$125,70 na data da aprovação da lei.

cemitério, e que a Prefeitura planejou a infraestrutura e a forma de construção das casas.

Propusemos para o governo para fazer o financiamento, que dava mão-de-obra pra ajudar os moradores a construir, além de um pouco de tijolos e outras coisas, e fomos construindo em módulos, passando uma linha de água e esgoto no fundo dos dois terrenos pra ligar às casas. Então, a linha de água passava no fundo do terreno. Era o Profilurb, nós fomos buscar esse projeto. Nós executamos, mas foi ampliado. Nós fizemos a princípio pra tirar a favela (...) No fundo do lote era uma área comum, passava a rede de água e a rede de esgoto. Porque a rede de esgoto, a lagoa, já estava embaixo. Aí tinha um recalque que jogava pra lagoa. Já foi com a infraestrutura pronta. As casas já tinham ponta de água e ponta de esgoto pra instalar (...) As casas eram embrionárias, tinham sala, cozinha, dois quartos pequenos, que podiam aumentar se os moradores quisessem (Duarte, 2010).

Há um documento que trata do “Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico-Financeira” do “Profilurb Maringá – Gleba Ribeirão Pinguim”, de autoria do arquiteto Domingos Bongestabs, elaborado em setembro de 1975. O estudo compõe-se de introdução, plano físico, viabilidade e equipe técnica. Entre os objetivos estava a ampliação do atendimento do Planhap – Plano Nacional de Habitação Popular – do BNH, para a baixa renda, promovendo a integração da população de baixa renda e migrante através da disponibilidade de residências com posse legal dos lotes, em área provida de infraestrutura básica e equipamentos.

O terreno adquirido pela Prefeitura para implantação do Profilurb distava 3,5km ao sul do centro urbano, numa área de 101.250m², com via de acesso pavimentada. Comportava 280 lotes de 10m x 24,12m e uma praça central de 11.243,50m² com diversos equipamentos. Destacou-se que “a pequena distância do centro da cidade e a ligação fácil oferece excelentes condições de acesso ao mercado de trabalho...” (Bongestabs, 1975, s/n). As propostas contemplavam o nivelamento, o loteamento, o arruamento, o sistema de drenagem de águas pluviais, o sistema de distribuição de água potável, o sistema de distribuição de energia elétrica, o esgotamento sanitário, as instalações dos lotes urbanizados e o centro comunitário. No fundo dos lotes, o muro hidráulico, de 1,80m de altura, teria pontos de água e esgoto, e serviria de suporte para o início da construção do “embrião”, que “...compõe-se de área sanitária com paredes de alvenaria complementando o muro hidráulico e corpo de madeira com

cobertura em telhas tipo Vogatex, com um total de 38,75m²” (Bongestabs, 1975, s/n). O estudo apresenta mapas, plantas e croquis.

O “Núcleo Habitacional Santa Felicidade”, como passou a chamar-se, teve a sua construção autorizada com 246 lotes, mas ao receber o “habite-se” tinha 289 unidades (Maringá, 2002). Além disso, o seu nome foi alterado para “Conjunto Habitacional Santa Felicidade” (Costa, 1991).

Situação semelhante ocorreu em relação ao Conjunto Habitacional Inocente Villanova Júnior, que obteve o alvará de construção a 2 de junho de 1978 (Maringá, 2002) e o “habite-se” no mesmo ano (Costa, 1991). Porém a Lei nº 1.109¹²³, de 11 de dezembro de 1975, autorizou o prefeito a contrair empréstimos para obras de infraestrutura, como vias de acesso, escola primária, equipamentos comunitários, pavimentação na área interna do loteamento para casas populares. A área beneficiada, segundo a lei, seriam as 777 unidades habitacionais localizadas no lote 38 da gleba Pinguim, na Estrada Borba Gato. O montante do empréstimo era de 145.000 UPCs¹²⁴

Outra evidência foi o início da construção do Conjunto Habitacional Cristóvão Colombo, nas proximidades da universidade, ainda na gestão de Silvio Barros. Foi o segundo conjunto multifamiliar construído na cidade, porém somente foi inaugurado em 1977 (Costa, 1991). Anunciava-se, em publicidade no *O Diário do Norte do Paraná* do dia 1º de agosto de 1976, que o conjunto estava em construção, com o prazo de entrega da obra em 10 meses.

A construção das unidades habitacionais foi financiada pelo BNH e assessorada pelo Inocoop/PR.

¹²³ A Lei nº 1.109/75 teve sua redação alterada pela Lei nº 1.154, de 15 de abril de 1977. Apesar de o montante financiado permanecer em 145.000 UPCs, o empréstimo seria para execução das obras de infraestrutura da via de acesso e das ruas internas do loteamento. O local não é mais especificado e refere-se apenas a loteamento para casas populares.

¹²⁴ O valor da UPC era de Cr\$ 125,70 na data da aprovação da lei.

6. Legislação urbana e edilícia. O Código Tributário

Na gestão de Silvio Barros houve 7 leis que mudaram os usos das vias da cidade, sendo que nenhuma delas menciona a Lei de Zoneamento aprovada em 1968. Apenas uma refere-se ao Código de Posturas. As alterações de uso residencial para uso misto deixaram de se dar majoritariamente no plano inicial, abrangendo as vias localizadas ao norte principalmente.

Em 1973, quatro vias tiveram os seus usos alterados: a Avenida Pio XII, a Avenida Beckmann¹²⁵, a Avenida Sophia Rasgulaeff e a Rua Bernardino de Campos. Esta rua teve apenas uma quadra alterada para zona comercial. Em 1974, a Rua Vitória, localizada na Vila Esperança, transformou-se em uso misto, e em 1975 foi a vez da Rua Parigot de Souza, em apenas um trecho, e da Rua Lauro Werneck, que dava acesso à universidade.

O perímetro urbano foi delimitado pela primeira vez pela Lei nº 1.063, de 3 de setembro de 1974, alterando as disposições da Lei de Zoneamento, Lei nº 624/68, no que se refere à fixação do perímetro por decreto (ver figura 263). Mantinha-se a divisão do município em áreas urbanas, de expansão urbana e área rural. A área urbana, de acordo com a Lei nº 1.063/74, seria a compreendida pelo perímetro fixado em lei e não por decreto, em razão dos serviços públicos e construções existentes.

As áreas da Vila Santo Antônio¹²⁶ e da Vila Esperança também foram delimitadas pelas Leis nº 1.014, de 10 de setembro de 1973, e nº 1.019, de 24 de setembro de 1973, respectivamente.

¹²⁵ A Avenida Beckmann passou a denominar-se Avenida Presidente Juscelino Kubitschek, fazendo parte da Avenida Perimetral Sul.

¹²⁶ O limite da Vila Santo Antônio também se deu por uma lei anterior, a Lei nº 884, de 20 de outubro de 1971.

Sobre a subdivisão de datas, há novas alterações. A Lei nº 1.001, de 20 de junho de 1973, alterou a redação do artigo 2º da Lei nº 870/71, que, por sua vez, alterou a Lei nº 375/65 e revogou a Lei nº 290/64. Todas tratavam da subdivisão dos lotes. A nova lei, assinada pelo presidente da Câmara e pelo secretário, permitia que os lotes de esquina beneficiados pela Codemar tivessem 200m² de área mínima, ao invés dos 250m² prescritos na Lei nº 870/71. Os lotes que não tivessem os benefícios da Codemar manter-se-iam com as determinações dessa lei, ou seja, 250m² de área

mínima e 10m de testada para os lotes de esquina e 200m² de área mínima e 9m de testada para os lotes remanescentes.

A verticalização foi o tema da Lei nº 1.047, de 5 de dezembro de 1973, que modificava a Lei nº 633/68. Esta lei, como já comentamos, foi aprovada desvinculada das leis que compunham o plano diretor aprovado em 1968. A Lei nº 1.047/73 delimitou trechos¹²⁷ na ZCI, ou Zona Central, que permitiam somente a construção de prédios com mais de dois pavimentos. Para aprovação pela Secretaria de Obras e Viação, os edifícios com mais de quatro pavimentos teriam que ter garagem interna e proteção contra incêndio. A exceção seriam os edifícios destinados a estabelecimentos de crédito e similares, que seguiriam as normativas do Banco Central da República. A construção de edificações com mais de seis pavimentos não seria autorizada pela Prefeitura enquanto não se dispusesse de rede de esgotos sanitários. Diante dessa lei, concluímos que, como o esgoto foi primeiramente implantado na área central, esta seria a área privilegiada para a verticalização.

O cuidado com a arborização urbana foi assunto de leis. A Lei nº 995, de 14 de junho de 1973, que passava a integrar o Código de Posturas e Obras, estipulava a multa de 20% sobre o salário mínimo regional como indenização por árvore de ornamentação cortada ou inutilizada, além do pagamento de custo das árvores e danos causados a terceiros. Já a Lei nº 1.081, de 7 de maio de 1975, obrigava a implantação de arborização nos loteamentos na zona urbana.

Os parcelamentos de solo somente seriam aprovados se em suas plantas constasse a obrigatoriedade do plantio de árvores, cujos critérios, bem como a forma de plantio, seriam determinados pelas Secretarias de Obras e de Serviços Públicos “...de modo a propiciar um aspecto urbanístico uniforme, nos moldes já implantados em Maringá” (Lei nº 1.081/75, Art. 2º, § 1º). Para garantir a execução dos serviços de responsabilidade das companhias loteadoras, a Prefeitura teria como caução parte do loteamento no valor correspondente ao investimento. Caso o plantio das árvores não se realizasse após dois anos da aprovação do alvará, os imóveis pertenceriam ao poder público municipal. Além disso, as praças dos loteamentos deveriam, em sua forma, “...obedecer o mesmo sistema já existente na cidade” (Lei nº 1.081/75, Art. 3º).

¹²⁷ Os trechos que deveriam ser construídos edifícios com mais de dois pavimentos seriam: 1) Avenida Brasil, entre as praças Rocha Pombo e José Bonifácio; 2) Avenida Duque de Caxias e Avenida Herval, entre as avenidas Tamandaré e XV de Novembro; 3) Rua Santos Dumont e Rua Néio Alves Martins, entre as avenidas Duque de Caxias e Herval.

A lei foi assinada pelo prefeito e secretários, entre eles Mauro Carvalho Duarte, como secretário de Obras e Viação.

Houve a tentativa de incentivar a atração de indústrias para o município. A Lei nº 1.024, de 25 de outubro de 1973, dispunha sobre a isenção de impostos municipais para indústrias. O período variava de acordo com o número de funcionários e operários, sendo o mínimo de 2 anos para indústrias com 50 empregados e o máximo de 20 anos para indústrias com 1.000 empregados. O relatório de 1974 (Maringá, 1975) menciona a implantação do Parque Industrial II, que, segundo a listagem de bairros da Prefeitura (Maringá, 2002), foi aprovado como loteamento com 121.000m² em 5 de junho de 1975.

A necessidade de transferência da zona do baixo meretrício – ZBM – inquietou a Câmara dos Vereadores em agosto de 1974. Instalada ao sul do plano, nas imediações do cemitério, a ZBM parecia causar constrangimentos para os moradores da área urbana em expansão ao seu redor. A partir de requerimento de um vereador, formou-se uma comissão para o deslocamento das casas de prostituição da Vila Marumbi (*O Diário*, 29 ago 1974). O periódico supôs, a partir de informações, que o novo local poderia ser as imediações da PR-13, na saída para Campo Mourão. Porém, além da confirmação do local, os vereadores estudavam a forma de elaborar o anteprojeto para propô-lo ao prefeito, “...bem como os sistemas de transferência e funcionamento da novo meretrício” (*Diário do Norte do Paraná*, 29 ago 1974, p. 5).

O assunto, segundo o ex-secretário de Obras e Viação Walber Guimarães (2010), não foi adiante. E a área definida do meretrício desapareceu naturalmente, possivelmente, a seu ver, com o aparecimento dos motéis.

6.1. O Código Tributário

O Código Tributário não sofreu grandes alterações durante a gestão de Silvio Barros, principalmente no que se refere ao imposto territorial urbano. A Lei nº 1.050, de 28 de dezembro de 1973, modificou o artigo 146 da Lei nº 894/71, que baseava o imposto territorial urbano em 3% sobre o valor venal do terreno. A Lei nº 1.050/73 apresentou uma tabela de alíquotas-base, com cálculos progressivos a partir do segundo ano e de acordo com a infraestrutura existente. No entanto, o proprietário de apenas um imóvel que o estivesse pagando em prestações, pagaria o imposto territorial de acordo com a alíquota-base.

CAPÍTULO 7. A sétima gestão. João Paulino Vieira Filho (01.02.1977 a 14.05.1982) e Sincler Sambatti (15.05.1982 a 31.01.1983)

1. Introdução

Pela segunda vez na chefia do executivo municipal, João Paulino Vieira Filho cumpriu um mandato de cinco anos e três meses do período de seis anos da administração. Em maio de 1982, o seu vice, Sincler Sambatti, assumiu o posto, ficando no cargo de prefeito por um pouco mais de oito meses.

Representando a Arena, na única vitória do partido para a Prefeitura de Maringá, João Paulino obteve 27,4% dos votos. Em 1982, optou por concorrer como vice de Saul Raiz no pleito para o governo do estado. Todavia, não se elegeu (Dias, 2008).

No período da gestão de João Paulino, uma das principais ações na estrutura administrativa envolveu a reestruturação do setor de planejamento urbano, com a criação da Coordenadoria de Planejamento, Habitação e Urbanismo, extinguindo a Secretaria de Obras e Viação e incorporando parte dela ao Serviço Autárquico de Obras e Viação – SAOP –, como passou a chamar-se o Serviço Autárquico de Pavimentação. Além disso, houve a concessão dos serviços de abastecimento de água e de esgotamento sanitário à Sanepar – Companhia de Saneamento do Paraná – por 30 anos, a partir de junho de 1980.

João Paulino realizou grandes obras no sistema viário, com alargamentos, aberturas e pavimentação de vias estruturantes. Planejou a implantação de conjuntos habitacionais, financiados com recursos federais, em áreas longínquas e com o declarado intuito de expandir a urbanização. A partir de um plano viário, estabeleceu as principais diretrizes de crescimento da cidade. Deu continuidade à construção de centros esportivos nos bairros, inaugurando mais duas unidades, uma delas com atividades mais amplas. Porém a pavimentação viária foi uma das suas ações mais destacadas, quase duplicando a superfície que se havia realizado até então no somatório de todas as gestões anteriores.

2. A constituição do aparato administrativo e técnico

Durante a gestão, houve duas reestruturações administrativas. A primeira, a Lei nº 1.348, de 22 de dezembro de 1979, extinguiu a Secretaria de Obras e Viação, agregando as atividades relacionadas a obras públicas ao Serviço Autárquico de Pavimentação, que, a partir da Lei nº 1.350, de 22 de dezembro de 1979, passou a

chamar-se Serviço Autárquico de Obras e Pavimentação – SAOP. Embora o SAOP já compusesse a estrutura administrativa como órgão de administração indireta, de acordo com a Lei nº 1.348/79, a Lei nº 1.350/79 alterou a Lei nº 978/73, que criou o Serviço Autárquico de Pavimentação, especificando os objetivos da autarquia (ver organograma 10).

Além dessas reformulações, a nova estrutura administrativa suprimiu a Codemar como órgão de administração indireta, não sendo mencionada pela Lei nº 1.348/79. Porém houve a inclusão do Serviço Autárquico de Água e Esgoto. Em relação às questões urbanas e de planejamento, um novo órgão foi criado, denominando-se Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação, com as divisões de Planejamento, Urbanismo e Habitação. As responsabilidades do órgão eram amplas; segundo o artigo 6º da Lei nº 1.378/79, incumbia-se de:

Promover o processo de planejamento integrado de desenvolvimento do Município; coordenar as atividades de planejamento dos Órgãos Municipais; assessorar o Prefeito nos assuntos relacionados com a execução do Plano Diretor; promover o entrosamento com os demais órgãos ou entidades de planejamento que tenham atuação ou influência na área do município; elaborar o orçamento e acompanhar a sua execução; promover estudos e pesquisas para o desenvolvimento socioeconômico do Município; promover estudos e propor medidas objetivando a racionalização administrativa da Prefeitura.

As atribuições da coordenadoria não se voltavam somente para a gerência do território, equiparando-se às atividades do Eteplan, extinto em 1973. Guardadas as devidas diferenças de formação e de estrutura em relação a esse órgão, com a criação da coordenadoria a municipalidade recuperava uma seção responsável pelo planejamento em seus diversos aspectos, que iam desde assuntos ligados ao plano diretor aos estudos socioeconômicos, passando pela elaboração de orçamentos e propostas para racionalização administrativa.

Como a Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação foi criada a 22 de dezembro de 1979, os secretários de Obras e Viação existiram até essa data. Antes

da reestruturação os titulares da pasta foram os engenheiros Luiz Tatomu Icizuka, Antonio Roberto Zamberlan e Leonel Idan Galacini. Todavia, destacamos a existência da Assessoria de Arquitetura e Urbanismo, apesar de não ser indicada na composição da estrutura administrativa. Seu titular, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, assinou uma das mais importantes leis referentes à expansão urbana da gestão, a nº 1.259, de 10 de abril de 1979, que prescreveu a delimitação do perímetro urbano.

Em relação ao corpo técnico existente na época em que o engenheiro Galacini comandou a Secretaria de Obras, havia mais dois engenheiros responsáveis pelas divisões. Conforme Galacini (2010), o engenheiro Remígio Fondazzi assumiu a Divisão de Análise de Projetos e havia outro engenheiro, que falecera poucos dias após de o Sr. Galacini assumir a Secretaria. Além deles, havia dois topógrafos do quadro permanente. Sobre o assunto, o engenheiro Galacini (2010) conta que

[Ficamos] eu e o Remígio com tudo isso aqui: Serviço de Administração da Secretaria, Serviços da Divisão de Obras, que era fiscalização e execução de obras, Divisão de Viação, que era a parte de conservação das estradas rurais, Serviço de Topografia, que nós fazíamos toda a medição de loteamentos, para a conferência, toda essa parte. E a Divisão de Análise de Projetos que o Remígio estava trabalhando. Então, com a saída do Icizuka eu fiquei com todo esse setor (...) Tinham dois topógrafos na época, o Oscar Tatibana que hoje é aposentado, mas continua atuando ainda, e o Nelson Rodrigues que é falecido. Não tinham mais engenheiros, inclusive, eles [os topógrafos] são técnicos, são pessoas práticas, nenhum dos dois tinha formação em topografia.

O estudo da formação e composição do corpo técnico de engenheiros e arquitetos da Prefeitura merece uma análise mais aprofundada, principalmente a partir dessa gestão. Porém entendemos que, segundo a avaliação do Sr. Galacini (2010), sua constituição era precária diante dos serviços que se solicitavam.

Com a criação da Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação, o engenheiro Sincler Sambatti assumiu sua titularidade¹²⁸. Em seguida, a chefia do

¹²⁸ Conforme verificamos na Lei nº 1.368/80, que transforma em Zona Mista a Rua Carmem Miranda em toda a sua extensão.

órgão passou para o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho¹²⁹ e o engenheiro Remígio Fondazzi ficou como responsável pela Divisão de Habitação¹³⁰.

O SAOP incorporou a Divisão de Obras ao Serviço Autárquico de Pavimentação, conforme mencionamos. Segundo o engenheiro Galacini (2010), a coordenadoria ficou responsável pela aprovação e elaboração de projetos e pelo plano viário. Assim, o SAOP não agregou a totalidade das funções da extinta Secretaria de Obras e Viação. De acordo com o engenheiro Antonio Roberto Zamberlan (2010), as obras executadas pelo SAOP relacionavam-se aos contratos de financiamento nos quais estavam incluídas, como creches.

[O SAOP] não incorporou praticamente nada da Secretaria de Obras e Viação antiga. Ela só facilitou mais o município em termos de agilidade para execução das obras (...) Então, por exemplo, dentro do SAOP, a gente concorria com os próprios empreiteiros da cidade. Nós mesmos podíamos executar a pavimentação, tanto de terceiros quanto nosso mesmo. Então, na realidade, nós éramos empreiteiros da Prefeitura. Só que era um órgão público empreiteiro de um órgão público, só que com agilidade (...) Apesar de ser Serviço Autárquico de Obras e Pavimentação, na realidade, o que mais gerava lá era infraestrutura urbana: galerias de águas pluviais e pavimentação (Zamberlan, 2010).

A existência da pedreira municipal constituía-se em um fator importante para o fornecimento da matéria-prima para o asfalto, sendo bastante utilizada no momento de intensa expansão da pavimentação observada naquele momento (Zamberlan, 2010).

Houve a autorização para a criação da Secretaria do Meio Ambiente, pela Lei nº 1.251, de 7 de março de 1979, todavia não se incorporou à estrutura administrativa e tampouco aparece em leis que trataram de questões relacionadas ao meio ambiente¹³¹. A lei foi autorizada pela presidência da Câmara Municipal.

¹²⁹ O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho aparece como coordenador interino na Lei nº 1.392/80, que denomina de Avenida Miosótis a Estrada Miosótis, e nas demais leis como titular do cargo

¹³⁰ Assinou a Lei nº 1.358/80, que disciplina a construção de prédios de alvenaria na Zona Urbana, definida pelo Código de Posturas e Obras, Lei municipal nº 34.

¹³¹ Como a Lei nº 1.495/81, que autoriza o executivo municipal a assinar convênio com o DNOS – Departamento Nacional de Obras e Saneamento, visando à canalização dos rios Cleópatra e Moscados e à construção de um bueiro celular em cada um dos rios. Além da Lei nº 1.506/81, que autoriza o poder municipal a firmar termos de convênios e aditivos com o

Antes de compor a nova estrutura administrativa, o Serviço Autárquico de Água e Esgoto foi instituído pela Lei nº 1.229, de 24 de outubro de 1978, responsável pela ampliação e manutenção dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário. A lei também extinguiu o Fundo Municipal de Saneamento, criado pela Lei nº 489, de 22 de setembro de 1966, vinculado à Codemar. Os bens imóveis do Fundo deveriam ser transferidos à nova autarquia.

A concessão dada à Sanepar – Companhia de Saneamento do Paraná – para exploração e operação dos sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário foi autorizada pela Lei nº 1.379, de 10 de junho de 1980. Há indícios de que a concessão já vinha sendo articulada na gestão anterior, pela Lei nº 1.009, de 27 de julho de 1973. Porém não foi efetivada na ocasião e foi revogada pela Lei nº 1.329, de 27 de dezembro de 1979. A Lei nº 1.379/80 preceituou que o quadro pessoal do Serviço Autárquico de Água e Esgoto fosse aproveitado pela concessionária.

Segundo essa lei, a Sanepar exploraria os serviços por 30 anos, com o compromisso de executar estudos, projetos, obras e instalações, além de coordenar, executar e fiscalizar os convênios. A Sanepar teria a prerrogativa de embargar o funcionamento dos poços artesianos, dos freáticos e de cisternas explorados comercialmente em locais providos de rede pública, além de fixar as tarifas.

No perímetro urbano, conforme o artigo 4º, a concessionária deveria aprovar a rede de distribuição de água dos novos loteamentos, sendo a execução de responsabilidade da empresa ou da pessoa que efetuasse o loteamento. Caberia à concessionária a obrigação de abastecer as novas áreas, desde que “atendida a viabilização econômico-financeira e técnica dos investimentos necessários” (§ 2º, art. 4º). Além do mais, a rede de esgoto deveria ser projetada e executada pelo loteador ou incorporador e interligada ao sistema da concessionária, desde que tecnicamente viável.

O artigo 8º da Lei nº 1.379/80 determina o investimento prioritário e imediato de obras em três setores: na melhoria de captação e ampliação da estação de tratamento, na execução de 50.000m de rede de água e 100.000m de rede de esgoto. Estes incluiriam parte das zonas 3, 4, 5, 6, 7, 8 e Armazéns, de acordo com o artigo 11º.

estado do Paraná, objetivando a execução, no município de Maringá, de obras de controle da erosão urbana e dá outras providências. E, principalmente, a Lei nº 1.556/82, que considera de preservação permanente a área de terra descrita como Bosque 2 e dá outras providências.

Os contribuintes das áreas do Cura I, do Cura II e do Jardim Alvorada teriam as suas dívidas canceladas e os que já tivessem pago compensariam com impostos e eventuais débitos de taxa de contribuição de melhoria referentes à pavimentação, obras complementares e calçadas.

A lei foi assinada pelo prefeito, pelo chefe de gabinete, secretários e pelo coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação, Sincler Sambatti.

Todavia, a Câmara Municipal aprovou a Lei nº 1.460, de 29 de abril de 1981, que revogava a Lei nº 1.379/80, em todo o seu teor. A lei foi assinada pelo presidente e primeiro secretário do legislativo municipal. Essa lei parece não ter tido o efeito esperado, virando letra morta. O estudo sobre a transferência dos serviços de água e esgoto para a Sanepar não é possível nos limites desta pesquisa. Todavia, a existência da lei aprovada pelos vereadores revogando a concessão dos serviços nos leva a presumir que o processo não foi tranquilo.

A segunda estrutura administrativa da Prefeitura ocorrida durante a gestão de João Paulino estabeleceu-se com a Lei nº 1.535, de 3 de dezembro de 1981 (ver organograma 11). De fato, a nova lei não fez alterações significativas nos setores e autarquias relacionados às obras e à infraestrutura urbana, sendo mais uma complementação da lei anterior. No entanto, inseriu-se a Divisão de Transportes Urbanos na Coordenadoria de Planejamento, Habitação e Urbanismo. As demais alterações referem-se a outras secretarias que não fazem parte do recorte desta pesquisa¹³².

¹³² A Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo desmembrou-se em Secretaria de Cultura e Turismo e Secretaria de Esportes. A Secretaria de Expansão Econômica transformou-se em Secretaria de Indústria, Comércio e Agricultura. Como não compõem o foco da nossa pesquisa, apenas citamos as mudanças.

2.1. O Seminário de Política Urbanística

Em abril de 1977, a Associação dos Engenheiros, em colaboração com a Universidade Estadual de Maringá e a Prefeitura de Maringá, promoveu o “Seminário de Política Urbanística”, que foi sediado no Sesc – Serviço Social do Comércio. Conforme o *O Jornal* de 31 de março de 1977, o objetivo era “conscientizar” sobre a necessidade do planejamento urbano, destacando a importância da infraestrutura, e ressaltar o “papel da Universidade nesse trabalho todo” (*O Jornal*, 31 mar 1977, p. 6).

O seminário contou com cinco palestrantes com temas distintos apresentados nos dias 11, 15, 18, 22 e 25 de abril daquele ano. A primeira foi a conferência do Dr. José Carlos de Figueiredo Ferraz, ex-prefeito de São Paulo, que abordou “O planejamento urbano”. A seguir, o Dr. Maurício Eduardo Guimarães Cadaval, técnico de administração, sociólogo e coordenador de projeto de transportes e tráfego da Companhia de Metrô de São Paulo, apresentou o tema “Tendências do planejamento urbano no Brasil”. O arquiteto e urbanista, especialista em geografia urbana Dr. Otávio Franco Fortes discorreu sobre “A Sudesul e o planejamento microrregional”. O professor da UEM Dalton Moro, mestrando pela USP em geografia humana, tratou do “Papel das áreas verdes na ecologia urbana”. Por fim, para encerrar o seminário, Jaime Lerner, arquiteto e ex-prefeito de Curitiba, palestrou sobre “Política urbana para o país”. Lerner tinha também o título de engenheiro civil, além da função de conselheiro do BNH e membro do conselho superior do IAB (*O Jornal*, 27 e 31 mar 1977).

O *Diário do Norte do Paraná* de 23 de abril de 1977 destacou a palestra proferida pelo professor Dalton Moro, num auditório com quase 400 pessoas presentes. Na conferência, Moro ressaltou a importância de se preservar os “cinturões verdes” ao redor de Maringá, que se urbanizava progressivamente. O professor criticou a referência de que a cidade era uma das mais bem-arborizadas do Brasil, afirmando que “existe em Maringá, no que se refere à arborização, uma incoerência muito grande. Porque, enquanto o centro possui grandes reservas naturais, na periferia, nos bairros pobres, ocorre justamente o contrário” (*O Diário*, 23 abr 1977, p. 1).

Já naquele momento o professor apontava a necessidade da reserva e da preservação de áreas verdes na expansão da cidade. O plano inicial foi referenciado como exemplo a ser seguido.

A chamada feita pelo *O Jornal* revela o que, na época, se entendia por “urbanismo”:

Cidade urbanizada é cidade humanizada, onde seus habitantes tem maiores perspectivas de uma vida saudável e feliz.

Urbanismo não é apenas aquele conjunto simplista de obras visando a canalização de águas pluviais, asfalto e distribuição de água potável.

Urbanismo, atualmente, é todo um complexo envolvendo arquitetura, sociologia, transporte, tráfego, ecologia etc. Mas, sobretudo, não pode prescindir de planejamento (*O Jornal*, 31 mar 1977, p. 6).

Embora não possamos mensurar a importância desse seminário nas discussões dos profissionais em 1977, ele indica que o assunto era exposto e debatido nacionalmente. No início da gestão de João Paulino, a previsão dos rumos da cidade era matéria fundamental.

O fato de o seminário dirigir-se "...a prefeitos, secretários de viação e obras, técnicos em urbanismo e estudantes da matéria" nos leva a presumir que o modelo de urbanização foi discutido entre os profissionais que desempenhavam suas funções em vários setores, inclusive na administração pública (*O Jornal*, 31 mar 1977, p?).

Ao promover o Seminário de Política Urbanística, a Associação dos Engenheiros trouxe a Maringá profissionais renomados de centros urbanos mais dinâmicos, e convidava seus associados, técnicos, estudantes e políticos a pensar o modelo de crescimento urbano.

O apoio da universidade ao seminário pôde demonstrar que as turmas de engenharia civil, entre outros cursos cujos currículos se relacionavam com o enfrentamento da problemática urbana, preocupavam-se em inserir-se nas recentes pesquisas e encaminhamentos sobre as ações públicas na área urbana. Lembremos, também, que a UEM formou a primeira turma de engenharia civil em 1976 e os primeiros técnicos oriundos dela a ocuparem cargos de chefia na administração municipal foram o Sr. Antonio Roberto Zamberlan e o Sr. Leonel Idan Galacini, respectivamente da segunda e da terceira turmas de engenharia formadas pela instituição (Zamberlan, 2010; Galacini, 2010). Ambos foram, durante determinado período, secretários de obras e viação, ocupando outros cargos na administração pública posteriormente.

Segundo o engenheiro Antonio Roberto Zamberlan (2010), a Prefeitura começara a buscar os profissionais formados pela UEM para compor seu quadro técnico, pois foi uma época de expansão de diversas estruturas administrativas devido aos investimentos em infraestrutura, que se ampliavam. O incremento do corpo técnico dava-se paulatinamente por meio de convites feitos aos profissionais: "Na época a gente não fazia nem concurso, hoje não, tem que fazer concurso, mas na época era mais a partir de convite" (Zamberlan, 2010).

3. A construção da cidade

3.1. A construção da infraestrutura *(o abastecimento de água, o esgotamento sanitário, a pavimentação, o sistema viário)*

O abastecimento de água

O relatório de gestão de João Paulino declarou que se implantaram 150.000m lineares de rede de distribuição de água, além de concretizar-se a transferência do sistema de água para a Sanepar (Reis, 1996).

Na publicação intitulada “Cinco anos de administração”, um suplemento especial de *O Diário do Norte do Paraná* de 19 de março de 1982, avulta-se a intervenção de João Paulino em relação ao sistema de abastecimento de água, asseverando que o sistema planejado na sua primeira gestão não fora incrementado até o momento em que reassumiu em 1977. Segundo a publicação, ao realizar-se um diagnóstico do sistema, constatou-se a necessidade de uma estação intermediária de recalque e da ampliação da estação de tratamento do Jardim Alvorada, que seriam “...suficientes para suportar um abastecimento de 200 mil pessoas e já dimensionadas para ampliação para até 500 mil pessoas” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 23). Em 1979, o *O Jornal* publicava que a capacidade de abastecimento elevava-se de 240 para 480 litros por segundo, ampliando a possibilidade de atender 200 mil usuários, ao invés dos 100 mil possíveis até então (*O Jornal*, 4 mai 1979).

Os bairros contemplados com a rede de abastecimento de água foram a Vila Esperança e a Vila Santo Antônio, além de partes da Zona 8, Vila Operária, Zona 5 e Zona 6 (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

Argumentando sobre o alto custo que o incremento do sistema de água e esgoto acarretaria ao contribuinte e a impossibilidade de a Prefeitura arcar com as despesas para a ampliação da rede, em detrimento de outras obras importantes na cidade, a publicação dos cinco anos de administração de João Paulino justificou que a “transferência dos serviços à Sanepar era recomendável” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 23).

Em outra publicação, referente às realizações da Prefeitura no período de 1º de fevereiro de 1982 a 31 de janeiro de 1983, informou-se que desde setembro de 1980, quando a Sanepar assumiu os serviços de água e esgoto do município, houvera a ampliação de 11% na rede de distribuição de água (Maringá, 1983).

Em entrevista, o prefeito João Paulino (1993) justificou que a concessão feita à Sanepar deu-se em decorrência do endividamento do município, herdado da gestão

anterior, e por acreditar que depois de 30 anos os serviços voltariam à gerência do município com incrementos significativos. Em seu depoimento, João Paulino justificou que,

Como o serviço de água não podia parar e havia também outras obras prementes e necessárias, nós negociamos com a Sanepar o contrato. Foi o melhor contrato realizado por Prefeituras (...).

O que estava no contrato, de imediato, foi cumprido: construíram-se 50km de rede de água para as vilas, construíram-se 100km de rede de esgoto e absorveram a dívida que o município tinha à própria Sanepar e perante o Planasa e o BNH.

Então, isso liberou o município para ter capacidade de endividamento. Porque nós não tínhamos jeito de obter recursos do BNH porque nós não tínhamos capacidade de endividamento devido à precariedade do nosso orçamento – que tinha déficit – e as dívidas que tínhamos. Com essa passagem, isso foi permitido e daí nós deslanchamos com os projetos CURA e outros projetos. (...)

[E] dentro de 30 anos tudo isso vai reverter para a Prefeitura (...) Então, o que se fez foi um negócio para beneficiar na ocasião e, no futuro, receber um grande patrimônio.

Observamos que o prefeito fornece dados divergentes em relação ao relatório de gestão. De fato, como vimos, conforme o relatório, houve a implementação de 15km de rede de água e não 50km. Em relação ao esgotamento sanitário, como veremos, foram 80km de rede implantada e não 100km como o prefeito atesta em seu depoimento. A publicação referente aos “Cinco anos de administração” especificou que os números existentes no relatório de gestão referem-se às realizações até a data de transferência à Sanepar (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

De toda forma, a concessão à Sanepar, segundo o seu ponto de vista, deu-se pela necessidade de aumentar a capacidade de endividamento do município para a realização de outras obras.

O *Jornal* de 6 de maio de 1981 anunciou que a Sanepar, desde que assumira o sistema de água, em setembro de 1980, investira um montante que correspondia a 60,78% no início da ampliação do sistema de esgoto sanitário e 39,21% na primeira etapa das obras de ampliação do sistema de água. Para o ano de 1981, a Sanepar investiria na ampliação da rede de distribuição de água, beneficiando 11 bairros e 10.000 habitantes. Os 56.000m de rede seriam distribuídos nos seguintes bairros:

Jardim Aclimação, Jardim Alamar, Jardim Mandacaru, Vila Ruth, Vila Bosque, Vila Marumbi, Vila Lili, Vila Cleópatra, Vila Progresso, Vila Morangueira e Vila Esperança (*O Jornal*, 6 mai 1981). Com isso, verificamos que a Sanepar pretendia atingir bairros localizados em várias direções da cidade, porém inseridos próximos à área urbana mais consolidada.

Possivelmente por não atingir toda a área em franca expansão, apesar da concessão dos serviços de exploração à Sanepar, a Lei nº 1.462, de 29 de abril de 1981, autorizava a perfuração e utilização de poços artesianos e cisternas em todo o município de Maringá, além da permissão para utilização do que já existia. A perfuração e a utilização dos poços poderiam dar-se em condomínios, mas a comercialização estaria proibida.

O esgotamento sanitário

Segundo o relatório de gestão (Reis, 1996), houve 80km de rede de esgotos implantada. Os bairros beneficiados, segundo a publicação dos “Cinco anos de administração”, foram a Zona 4, a Zona 7, Vila Santo Antônio, Vila Esperança e Jardim Alvorada. Houve também a “conclusão de uma lagoa de estabilização da rede de esgotos, localizada na área do Mandacaru” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 23).

Também se declarou no relatório que houve a ampliação da estação de tratamento de água no Jardim Alvorada (Reis, 1996). Nesta estação, ocorreu a “instalação de novos conjuntos floculadores e filtros e construção de um grande canal subterrâneo de água filtrada, com 80 metros de extensão” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 23).

A pavimentação

Segundo o relatório de gestão (Reis, 1996) houve 1.862.000m² de pavimentação asfáltica e 326.000m² de recapeamento asfáltico. Na publicação dos “Cinco anos de administração”, enfatizou-se que o montante de pavimentação asfáltica executado durante a gestão correspondia a 49,10% do que se tinha realizado até o momento nas vias de Maringá; ou seja, duplicaram-se as áreas pavimentadas em relação ao que se havia executado anteriormente à segunda administração de João Paulino (ver figuras 264 e 265).

Os números apresentados por João Paulino não correspondem exatamente aos que foram declarados pelos prefeitos nos seus relatórios de gestão. Assim, fizemos um contraponto para demonstrar o que ele manifestou como sendo áreas pavimentadas pelos demais prefeitos e o que foi declarado pelos mesmos. Apesar das pequenas diferenças existentes entre as superfícies pavimentadas e, conseqüentemente, das porcentagens, é indiscutível que a área pavimentada na segunda gestão de João Paulino foi muito superior ao somatório das quatro gestões anteriores, praticamente dobrando o que já havia sido asfaltado.

O *Jornal* de 15 de julho de 1977 noticiou que nos primeiros cinco meses da administração houve 108.513,35m² de asfaltamento. As primeiras áreas pavimentadas foram: Zona 2 (4.360,74m²), Zona 4 (14.903,62m²), Zona 5 (22.105,63m²), Zona 6 (7.098,53m²), Zona 7 (Estádio Willie Davids – 3.785,41m² e Rua Demétrio Ribeiro – 300,7m²), Zona 9 – Armazéns (24.995,86m²), Vila Santo Antônio (4.784,60m²), Vila Morangueirinha (15.700,46m²), Avenida Carlos Correia Borges (10.405,80m²) e Avenida Colombo (70m²). A área asfaltada foi dividida entre três empresas particulares e o Serviço Autárquico de Pavimentação, ou seja: Urbasa (35.454,47m²), Cipate (26.276,58m²), Conterpavi (23.431, 83m²) e SAP (23.350,47m²) (*O Jornal*, 15 jun

1977). Observamos que as áreas do plano inicial, a Zona 5 e a Zona 9, receberam o maior volume de asfaltamento, além da complementação das áreas centrais. No primeiro momento, a pavimentação deu-se prioritariamente na área urbana consolidada.

No período da gestão de João Paulino, verificamos que quatro leis autorizaram o prefeito a assumir obrigações perante o BNH e Banco do Estado do Paraná S/A a fim de contrair empréstimos destinados à execução de obras de infraestrutura constantes de vias de acesso, pavimentação asfáltica e galerias de águas pluviais em loteamentos destinados à construção de casas populares. Uma das leis refere-se ao Projeto Cura II, designado para o Jardim Alvorada. Já no período da gestão de Sincler Sambatti, aprovou-se o empréstimo para o Projeto Cura IV, o qual, em lei, não especificou a área atendida. Mas, em publicações de jornais, conferimos que se contemplou a porção ao sul do plano inicial.

Os Projetos Cura atenderem a diversos conjuntos que necessitavam de obras de infraestrutura e equipamentos, segundo a publicação dos “Cinco anos de administração”:

Através dos financiamentos a longo prazo a Prefeitura conseguiu a execução de grandes volumes de obras, simultaneamente, resolvendo problemas que se avolumavam concentrados em determinadas áreas geográficas, e ainda repassou o financiamento, em 18 anos, para que os beneficiários pudessem liquidar em parcelas mais suaves a parte que lhes competia, principalmente no tocante a pavimentação asfáltica e obras complementares (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 8).

A publicação relata que os bairros atendidos pelos Projetos Cura II e III foram principalmente os concentrados na área norte da cidade, sendo o Jardim Alvorada um dos mais beneficiados. Todavia, a Vila Santo Antônio, a Vila Esperança e a região do Mandacaru, incluindo a Vila Santa Isabel, também foram contemplados. Já o Projeto Cura IV, em andamento na data da publicação, atenderia aos bairros localizados ao sul, como Vila Emília, Vila Lili, Vila Bosque e áreas adjacentes. (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

Porém não somente a pavimentação asfáltica era financiada pelos Projetos Cura, segundo a publicação referida. Menciona-se a construção e ampliação de centros esportivos, urbanização de praças, creches, entre outros equipamentos. O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009), participante da execução dos projetos,

esclareceu sobre o Projeto Cura III, o qual não encontramos nas leis, e a destinação das verbas:

O Senado aprovava em UPC, mas aqui o pessoal pensava que era em dinheiro, moeda nacional. Quando terminaram as obras do Cura II estava sobrando muitas UPCs ainda. A sobra, que foi a diferença do dinheiro que foi aplicado e as UPCs, deu pra fazer o Projeto Cura III, que foi na Vila Esperança, mais o Jardim Vila Progresso, o Jardim Mandacaru, o Centro Esportivo do Jardim Mandacaru e o Centro de Saúde do Mandacaru. O Cura II foi o Jardim Alvorada inteiro. Então, não existe lá no Senado o Cura III, porque é a sobra do Cura II.

Conforme o engenheiro Leonel Idan Galacini (2010), os projetos Cura, a serem apresentados e aprovados pelo Senado Federal, eram elaborados por empresas contratadas em Curitiba, por não haver condições técnicas e de pessoal para que fossem montados nas secretarias e autarquias municipais. Somente na gestão posterior à de João Paulino foi que a Prefeitura passou a elaborar tais projetos.

Além dos empréstimos do BNH, na gestão de João Paulino aprovou-se a Lei nº 1.537, de 3 de dezembro de 1981, que autorizou a participação do município no Projeto Propav – Programa de Pavimentação de Baixo Custo, da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU. O montante a ser emprestado deveria aplicar-se em obras de pavimentação de vias utilizadas pelos transportes públicos, nas áreas de moradia da baixa renda.

A primeira lei para execução de obras de infraestrutura referentes a vias de acesso, pavimentação e galerias de águas pluviais contemplou 280 unidades construídas no Conjunto Carina¹³³. A Lei nº 1.148, de 19 de março de 1977, autorizou o valor de até 57.952 UPCs¹³⁴. Além das demais regras, prazos, juros, correção monetária etc., o resgate deveria dar-se em 10, 15 ou 18 anos. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários da Administração e da Fazenda.

Outra lei, a nº 1.223, de 6 de setembro de 1978, destinou o empréstimo de 144.893 UPCs¹³⁵ para a execução de obras de infraestrutura e pavimentação asfáltica nas vias de acesso e áreas internas do Projeto Cidade Alta e Jardim Ipanema, com 440 unidades. O resgate deveria dar-se em até 18 anos.

¹³³ Na listagem de bairros da PMM, 2002, escreve-se Karina, com “K”.

¹³⁴ O valor da UPC na data da entrega do projeto ao BNH era de Cr\$142,42.

¹³⁵ O valor da UPC na data da lei foi de Cr\$255,91.

O Projeto Cura II destinou-se ao Jardim Alvorada, pela Lei nº 1.228, de 26 de setembro de 1978. O prefeito atenderia a todos os compromissos necessários à participação do município no projeto, de acordo com a Resolução nº 7/73 do Conselho de Administração do BNH. O valor emprestado seria de até 465.883 UPCs¹³⁶. Entre outras condições, prazos etc., o prefeito estava autorizado a dar, como garantia, um dos seguintes itens abaixo, de acordo com o artigo 10 da Lei nº 1.228/78:

- a) hipoteca dos bens imóveis alienáveis de propriedade plena do Município; b) fiança ou aval; c) caução de ações, células hipotecárias, letras imobiliárias ou obrigações reajustáveis do Tesouro Nacional de propriedade do Município; d) vinculação temporária de item de sua receita conforme previsto no Art. 6.

A lei foi assinada pelo prefeito e secretários da Administração e da Fazenda.

A quarta lei que autorizou empréstimos perante o BNH, pelo Banco do Estado do Paraná S/A, foi a nº 1.385, de 15 de agosto de 1980, que destinou o montante de até 330.000 UPCs¹³⁷ à execução das obras de infraestrutura e pavimentação asfáltica das vias de acesso de três loteamentos de casas populares: Conjunto Habitacional Record¹³⁸, Conjunto Habitacional Ney Braga e Conjunto Habitacional Hermann Moraes Barros. O resgate do empréstimo teria que se dar em até 20 anos. A lei especificou as demais regras, prazos, juros, correção etc. e foi assinada pelo prefeito, chefe de gabinete e secretários da Administração e da Fazenda.

Na curta administração de Sincler Sambatti também houve empréstimos para mais um Projeto Cura, como já nos referimos. A Lei nº 1.567, de 29 de maio de 1982, autorizou o poder executivo municipal a contrair empréstimo do BNH até o montante de 416.000 UPCs¹³⁹ para projetos aprovados que atendessem às finalidades do Projeto Cura IV. As áreas destinadas deveriam ser fundamentadas a partir de estudos urbanísticos e econômico-financeiros. A lei prescreveu as demais especificações, como garantias, regras etc., porém não determinou o prazo para o pagamento. Assinaram a lei o prefeito, o chefe de gabinete, os secretários da Administração e da Fazenda, e o coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação, engenheiro Luiz Domingos

¹³⁶ O valor da UPC na data da lei foi de Cr\$279,04.

¹³⁷ O valor da UPC na data da lei foi de Cr\$604,89.

¹³⁸ O Conjunto Habitacional Record denominou-se Conj. Res. Branca de Jesus Camargo Vieira pela Lei nº 1.413/80.

¹³⁹ Segundo o valor existente na lei, de Cr\$700.186.240,00, a UPC significava Cr\$1.683,14.

Moreno de Carvalho. Sincler Sambatti declarou em seu relatório de gestão que implantou pista de acesso aos conjuntos localizados ao norte (Reis, 1996).

A revista *Aqui*, de fevereiro de 1982, especificou algumas das vias pavimentadas financiadas pelo Projeto FINC – Financiamento para a Infraestrutura de Conjuntos Habitacionais – do BNH, que, segundo o prefeito, privilegiou a cidade de Maringá. João Paulino enfatizou que a boa relação entre a municipalidade e o BNH seria uma das condições para a obtenção de empréstimos pelo Banco. De acordo com o prefeito, “Enquanto outras cidades imploram recursos do BNH, o Banco às vezes chega a nos oferecer recursos, em vista de nossa situação econômico-financeira equilibrada e pelo conceito de bom pagador que a Prefeitura de Maringá dispõe” (*Aqui*, fev 1982, p. 09).

As vias mencionadas na publicidade feita pela revista *Aqui*, contempladas pelo Projeto FINC, davam acesso aos conjuntos residenciais Ney Braga, Branca Vieira e Hermann Moraes Barros (ver figuras 266 e 267). Esses conjuntos, como vimos, foram referidos na Lei nº 1.385/80, que destinava empréstimos para a execução de infraestrutura e pavimentação asfáltica de suas vias de acesso. Presumivelmente, a lei aprovada correspondia ao Projeto FINC.

De acordo com a revista *Aqui*, a via de acesso ao Conjunto Ney Braga iniciava-se na Avenida Mandacaru, no final da Rua Mário Clapier Urbinatti, atualmente denominada Rua Alziro Zarur. Essa via transpunha o ribeirão Mandacaru e chegava ao final do conjunto. Para as obras de infraestrutura executaram-se, além de obras de galerias de águas pluviais, 31.564m² de pavimentação asfáltica e 6.956m lineares de meios-fios e sarjetas. Como a via passava pelo ribeirão houve a necessidade de se construir uma galeria celular tripla (três emissores de 3m x 3m, com 49m de extensão) (*Aqui*, fev 1982) (ver figuras 268 e 269).

Figuras 268 e 269. A primeira foto mostra o Conjunto Habitacional Ney Braga ao fundo e a via que lhe dá acesso, a Avenida Alziro Zarur. Fonte: revista *Tradição*, fev 1982. Na segunda foto, a implantação do Conjunto Habitacional Branca Vieira. Fonte: *O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982.

A publicação da revista *Aqui* afirma que para o Conjunto Branca Vieira realizaram-se dois acessos: um principal, pela Avenida Guaiapó, e outro secundário, pelo Jardim Alvorada, a partir do prolongamento da Avenida Sophia Rasgulaeff. Neste acesso, por transpor o ribeirão Morangueiro, construiu-se uma galeria celular dupla. No total, pavimentaram-se 96.178m², sendo que houve diferenciação em relação à espessura da capa asfáltica. Nas ruas internas ao conjunto, o revestimento foi de 3,5cm e nos acessos utilizaram-se 5cm. Foram executadas galerias de águas pluviais e colocados meios-fios e sarjetas, somando 22.861m lineares (*Aqui*, fev 1982).

O acesso ao Conjunto Hermann Moraes Barros deu-se pela Avenida Kakogawa. A notícia da revista *Aqui* considerou que as obras da via seriam menos complexas, pois o conjunto implantava-se em uma área com topografia plana (ver figura 270). Além disso, salientamos que o fato de não transpor canais fluviais pode ter sido outro facilitador. Executaram-se 44.280m² de pavimentação asfáltica e 8.419m lineares de meios-fios e sarjetas, bem como as galerias de águas pluviais (*Aqui*, fev 1982).

Figura 270. Foto e mapa mostrando o acesso ao Conjunto Habitacional Hermann Moraes Barros. No mapa, a marcação da Avenida Kakogawa, antiga Estrada Miosótis. Fonte: *Aqui*, fev 1982.

A drenagem urbana dava-se juntamente com as obras complementares, que se constituíam da execução de galerias de águas pluviais, dos meios-fios e das sarjetas. A implantação das galerias de águas pluviais era imprescindível, segundo a afirmação do prefeito: “Em Maringá nenhum metro quadrado de asfalto é realizado sem que seja feita antes a galeria de águas pluviais no trecho” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 8). Segundo a publicação dos “Cinco anos de administração”, foram implantados 160.070,45m lineares de galerias durante a gestão (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

A pavimentação de três vias principais – as avenidas Alziro Zarur, Kakogawa e Guaiapó – seguiu a tendência da ocupação para o norte. Os três conjuntos habitacionais dirigiram os recursos do governo federal, por meio do BNH, para a construção da infraestrutura. Assim, os grandes vazios urbanos valorizaram-se e novos empreendimentos surgiram, como analisaremos adiante. Ao sul, executou-se a pavimentação do acesso ao Conjunto Cidade Alta, que se implantou seguindo a mesma lógica, proporcionando a mesma valorização das áreas vazias adjacentes (ver figura 271).

Figura 271. Foto mostrando o acesso ao Conjunto Habitacional Cidade Alta, ao fundo, e à esquerda da foto. Em primeiro plano a rotatória denominada Praça Henrique Fredagolli. Ao centro e à direita da foto, o Jardim Ipanema, localizado na frente do Conjunto Habitacional Santa Felicidade. Destacamos as áreas vazias do entorno. Fonte: *Tradição*, jan 1982.

Sobre a distância do Conjunto Cidade Alta em relação à área mais urbanizada, notadamente ao plano inicial e adjacências, o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009) relatou um fato que corrobora um dos objetivos da localização dos conjuntos.

O engenheiro do BNH vinha e ele olhava assim (era a cidade aqui e as casas populares lá longe, na Cidade Alta) e falava “Mas, cadê a cidade? Nós estamos financiando essas duas avenidas de pista dupla, com nove metros cada uma. Mas, nós não fazemos financiamento rural ainda. O que é isso? O que está acontecendo aqui?” Isso foi um trabalho do João Paulino no sentido de implantar fisicamente o planejamento das diretrizes do arruamento.

Embora as demais vias pavimentadas não tenham sido destacadas pela publicidade da gestão, a publicação dos “Cinco anos de administração” apresentou um mapa no

qual se vislumbram os 1.862.000m² de áreas asfaltadas no período da administração até março de 1982 (ver figura 272). No plano inicial, as vias asfaltadas, conforme o mapa exposto, contemplaram a parte sul da Zona 3 e a porção oeste das Zonas 5 e 6. As vias pavimentadas na expansão ao sul foram principalmente as de acesso aos dois conjuntos habitacionais, o Conjunto Inocente Villanova Júnior e o Conjunto Cidade Alta, bem como as suas vias internas. Todavia, incontestavelmente, o maior volume do asfaltamento direcionou-se à área de expansão ao norte do plano inicial, não somente às principais vias de acesso, mas, principalmente, às vias internas dos bairros.

Como já é possível deduzir, a expansão da cidade seguia um plano viário elaborado pela administração. Os conjuntos eram implantados estrategicamente para direcionar sua consolidação, como expôs Carvalho (2009).

A necessidade de ampliação do sistema viário era evidente. Para tanto, João Paulino empreendeu uma das mais significativas e emblemáticas intervenções na estrutura urbana, na qual o plano inicial de Vieira teve grande influência.

O sistema viário

Em relação ao sistema viário, duas situações foram os assuntos que demandavam soluções: a via férrea cortando longitudinalmente a área central, dificultando, por vezes, a fluidez do tráfego e a travessia de pedestres; e a expansão da cidade para o sul e, de forma mais vigorosa, para o norte, tendência que se observava desde o início da década de 1960.

Sobre a transposição da via férrea, duas leis aprovadas e assinadas pelos respectivos presidentes e primeiros secretários da Câmara Municipal, apesar de não terem tido efeito, indicam a preocupação com o tema. Referimo-nos à Lei nº 1.375, de 30 de maio de 1980, e à Lei nº 1.496, de 1º de julho de 1981. A primeira lei dispunha sobre a construção de uma passagem de nível elevada para pedestres sobre o pátio da estação ferroviária, ligando as avenidas Tamandaré e Prudente de Moraes. A segunda autorizava o prefeito a proceder ao rebaixamento da via férrea, na altura da Avenida Paraná, além de construir uma passagem para pedestres no mesmo nível. Ambas as leis viraram letras mortas, pois não foram executadas, porém nos indicam a necessidade crescente de reformulação da área central, devido ao fluxo de pedestres e veículos, principalmente entre a porção sul e a norte.

O arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha (2010) recorda-se de que a discussão para o rebaixamento da via férrea foi assunto da segunda administração de João Paulino, sugerindo-se, inclusive, a possibilidade de implantação do metrô. Todavia, o tema foi somente objeto de debates entre os técnicos, entre eles engenheiros da capital paulista. O Sr. Nildo Ribeiro da Rocha (2010) presume que um dos especialistas que sugeriram a criação do metrô foi Maurício Eduardo Guimarães Cadaval, que, segundo *O Jornal* de 27 de março de 1977, viera a Maringá para o Seminário de Política Urbanística realizado em abril de 1977 (*O Jornal*, 27 mar 1977).

O prefeito João Paulino¹⁴⁰, em entrevista no ano de 1995, ressaltou a importância do rebaixamento da linha férrea (nesse ano, já era uma solução tida como irrevogável) e sua preocupação com o sistema viário. No seu ponto de vista,

...o rebaixamento é necessário porque ninguém vai morar num lugar onde o trem vai fazer barulho quando passar, além da feiúra, da estética, da passagem dos trilhos. Pode ser no futuro (...) Não é pra

¹⁴⁰ Em 1995, João Paulino era presidente da Urbamar – Urbanização de Maringá, órgão criado na gestão de Said Felício Ferreira (1983-1988) especialmente para tratar da reestruturação do pátio de manobras da ferrovia.

hoje, mas tem que projetar pra hoje. Como nós projetamos na 1ª administração a Av. Colombo que era de 35m e passei para 45m e proibi a construção dos 35m (...) A Mandacaru a mesma coisa. A Av. Morangueira na 1ª administração eu abri pra frente e depois vem aquela saída pra Astorga com 7km e poucos e na 2ª administração eu decretei definitivamente a abertura da Morangueira e comecei a alargar (*Jornal do Povo*, 7 mai 1995, p. 11).

Embora as ideias relacionadas à modificação da via férrea germinassem desde a gestão anterior à segunda de João Paulino, a matéria que teve o maior investimento durante essa administração foi indubitavelmente o estabelecimento das diretrizes para abertura e prolongamento de vias para atender à expansão urbana, com a complementação e a reformulação de grandes artérias principais, além do planejamento de novas diretrizes para o sistema viário.

No seu relatório de gestão (Reis, 1996), João Paulino declarou o alargamento, recuperação, reurbanização, desobstrução ou retificação de quatro principais vias. Duas delas, a Avenida Brasil e a Avenida Colombo, faziam parte do plano inicial. As demais se constituíam em diretrizes principais da expansão para o norte, como a Avenida Mandacaru e a Avenida Morangueira, sendo esta uma importante via de ligação com outros municípios. A Avenida Colombo foi recuperada e reurbanizada e a Avenida Brasil foi desobstruída e prolongada. As avenidas Morangueira e Mandacaru foram alargadas, sendo que a primeira também foi retificada e a segunda foi reurbanizada (Reis, 1996).

Segundo o *O Jornal* de 29 de junho de 1978, na Avenida Colombo o alargamento deu-se em 5m em cada margem, demolindo-se os prédios existentes e reconstruindo-os em novo alinhamento. A Assessoria de Arquitetura e Urbanismo projetava a nova estrutura da avenida e indicava as obras necessárias. O prefeito, em nota publicada na edição referida, asseverou que “Estamos, no entanto, recebendo a doação dos terrenos correspondentes à faixa de cinco metros que será ocupada pela nova Avenida, faltando apenas cinco imóveis para as decisões finais” (*O Jornal*, 29 jun 1978, p. 5). O projeto inicial para a reurbanização da Avenida Colombo era ambicioso, pois previa a construção de cinco viadutos, um trevo, e remodelação do trecho da Avenida Tuiuti – certamente o trevo de acesso a ela. Diante do alto custo proposto por uma firma renomada e especializada, em que o valor da execução do projeto correspondia ao das obras de reconstrução dos prédios no novo alinhamento, o prefeito justificou que as obras seriam realizadas pela assessoria e secretarias, exceto os projetos e serviços especializados (*O Jornal*, 28 jun 1978).

O cruzamento da Avenida Colombo com a Avenida Morangueira e sua continuação, a Avenida São Paulo, foram temas da Lei nº 1.449, de 25 de novembro de 1980. O presidente e o primeiro secretário da Câmara Municipal autorizaram a desapropriação dos lotes nºs 01, 02, 03, 04 e 05, da quadra 74 da Zona 7, para a construção dos contornos.

Segundo o engenheiro Luiz de Carvalho (2009) e decretos municipais, dos quais falaremos adiante, logo no início do mandato do prefeito João Paulino houve a cassação de diversos alvarás por haver irregularidades. Entre estas, havia loteamentos que impediam a continuação de ruas e avenidas. Em vista disso, a municipalidade percebeu ser imprescindível a apresentação aos loteadores dos procedimentos legais para abertura de vias que dariam acesso às suas glebas.

As indicações existentes até então não projetavam a expansão das vias, dando oportunidade para a abertura de loteamentos desvinculados da malha urbana consolidada e, por vezes, obstruindo a continuidade viária. A administração tinha interesse em expandir o perímetro urbano do município e, para tanto, como vimos, a localização dos conjuntos habitacionais em áreas longínquas, bem como a pavimentação das antigas vias rurais que levavam a eles, foi cuidadosamente pensada para concretizar a intenção.

Designado como assessor de Arquitetura e Urbanismo pelo prefeito João Paulino, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha comandou o mais importante plano de expansão realizado para Maringá. Antes mesmo do levantamento aerofotogramétrico, o arquiteto sobrevoava a área da Zona 5, onde, segundo ele, surgia um loteamento que deveria acompanhar a sequência das vias. Em uma de suas entrevistas, realizada em 1995, Nildo Ribeiro da Rocha lembrou que, logo que assumiu a assessoria,

...foram surgindo problemas de loteamentos na cidade, principalmente na zona cinco, que tinha uma certa urgência, e nós tínhamos que programar o arruamento para aquele setor, para que o loteamento fosse enquadrado dentro de um sistema viário adequado para a cidade. E com isso, até surgiu um negócio interessante, a pressa era tanta e por coincidência eu tinha um teco-teco, um aviãozinho, eu fiz essa região da zona cinco, hoje não me lembro bem, perto da [Avenida] Teixeira Mendes, tinha um loteamento para sair e eu tive que fazer com o avião. Então, eu pegava um colega, arquiteto que trabalhava comigo, ele ia ao lado marcando, desenhando, e eu pilotando, dava os rumos para ele, para a gente fazer as concordâncias de ruas na prancheta (Ribeiro da Rocha, *Jornal do Povo*, 13 ago 1995, p.16).

O método, que dava margem a incorreções, parece ter resolvido um dos primeiros desafios do Sr. Ribeiro da Rocha diante da tarefa que lhe foi designada. Porém, segundo reconhece, a contratação da aerofotogrametria facilitou o seu trabalho, que, como faz questão de frisar, realizava-se em equipe. A aerofotogrametria obviamente proporcionou maior precisão sobre a realidade da área a ser formulada com aberturas e continuidades de vias. Conforme o depoimento do arquiteto, “A coisa ficou fácil, a cidade inteira na mesa, fácil de trabalhar, vendo tudo, curvas de nível, divisas de lotes, uma maravilha, tudo muito bom” (Rocha, *Jornal do Povo*, 13 ago 1995, p.16).

A verba para custear o levantamento planialtimétrico, tão importante para a formulação do sistema viário básico, consta na Lei nº 1.192, de 13 de dezembro de 1977, que autorizou o prefeito a contrair empréstimo do BNH para execução dos serviços das áreas urbanas, de expansão e do território do município. O valor seria de até 15.380 UPCs, que se sujeitaria à correção monetária, juros de até 6% ao ano, prazo de carência de 36 meses e demais taxas impostas pelo banco. A lei foi assinada pelo prefeito e secretários da Administração e da Fazenda.

Encontramos dois mapas que tratam de planos viários para a cidade (ver figuras 273 e 274). O primeiro faz parte do documento publicado pela Prefeitura Municipal em abril de 1979, e o seu título é “Plano urbanístico – projetado para 800.000 habitantes” (Maringá, 1979). O segundo mapa, também da Prefeitura Municipal, foi o mais divulgado e o que foi efetivado. O perímetro urbano, no qual consta o plano viário, foi elaborado pela Assessoria de Arquitetura e Urbanismo e assinado pelo seu titular, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha. Todavia, não há título, mas consta o tamanho do perímetro urbano, que seria de 128.250.000m² ou 12.825ha.

O primeiro plano menciona uma população irreal diante do contingente populacional da época. Lembremos que em 1980 a população total de Maringá era de 168.239 habitantes. Portanto, apesar de não ter tido desdobramento, a proposta exagerou na perspectiva de crescimento populacional, aumentando em quase cinco vezes o número de habitantes existente.

Confrontando-se os dois mapas, verificamos que as principais diferenças do primeiro para o segundo plano deram-se quanto à diminuição do número de rotatórias, sendo que em alguns locais houve a sua intersecção, bem como a ampliação do perímetro a noroeste e sudeste, principalmente. Além disso, no segundo mapa há um maior número de quadras e sua definição mais precisa.

Figura 273. Plano urbanístico – projetado para 800.000 habitantes. Fonte: Maringá, 1979.

Figura 274. Perímetro urbano e sistema viário. 1979. Acervo do arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha.

Em entrevista realizada em 2010, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha não reconheceu como de sua autoria o primeiro plano encontrado. Apontou ainda que a quantidade de rotatórias constituía-se em um problema técnico, já que ocasionaria o desgaste mais rápido do asfalto em decorrência das manobras do tráfego pesado, gerando o encarecimento da manutenção. As rotatórias eram evitadas e, quando necessárias, procurava-se obter raios com dimensões maiores, de preferência utilizando as vias feitas sob redes de alta tensão, que eram mais largas (Ribeiro da Rocha, 2010).

Para traçar a ampliação do sistema viário, o Sr. Nildo Ribeiro da Rocha considerou o plano inicial, que se tornara “pequeno e importante” no crescimento da cidade, e referiu-se a ele como “célula mãe ou embrião” (Ribeiro da Rocha, 2004, p.16). A seguir, o arquiteto explica as diretrizes de seu projeto viário:

O segundo Plano [o primeiro seria o Plano Diretor aprovado em 1968] coordenava e orientava o crescimento urbano, estabelecendo regras e normas para loteamentos e corrigindo as distorções que a cidade novamente vinha sofrendo. As principais ações de Paulino foram exigir a continuidade da Avenida Brasil, após o antigo Aeroporto, embargando o projeto da Administração anterior que previa sua interrupção e transformação em simples rua, o alargamento da Avenida Colombo e Morangueira juntamente com seu asfaltamento (...). Com a permissão da Copel, aproveitamos a faixa de domínio sob as redes de Alta Tensão, e projetamos grandes avenidas, ligando bairros e estruturando o escoamento do tráfego. Foram três anos de muito trabalho (...). O que fizemos juntamente com os técnicos da Assessoria de Arquitetura e Urbanismo foi criar um novo perímetro urbano, englobando todos os loteamentos, legalizados ou não, e traçando a malha dentro dele, baseada nos padrões do plano original. Esse trabalho foi realizado garantindo o direito de propriedade e a preservação dos mananciais e meio ambiente (Rocha, 2004, p. 17).

Para o arquiteto, o plano inicial serviu de justificativa e argumento para a manutenção das dimensões das vias na ampliação. Embora houvesse pressão de imobiliárias em reduzir as larguras das ruas e avenidas para maior aproveitamento do terreno a ser loteado, o plano inicial era o exemplo a ser seguido: “Então, a célula-mãe deu essas condições pra gente exigir. E eu acho que é um tamanho ideal, bom. Porque se estivesse ruim a gente não teria acompanhado, teria retificado. A origem (...) do nosso mestre [Jorge de Macedo Vieira] foi importante” (Ribeiro da Rocha, 2010).

Ao observarmos os mapas do sistema viário proposto e analisando as entrevistas de Ribeiro da Rocha (2004, 2010) e Carvalho (2009), e ainda o Plano Diretor de

Desenvolvimento de Maringá (2002b), concluímos que as principais diretrizes do projeto do sistema viário foram: a) um grande anel rodoviário que contornava a maior parte do perímetro proposto; b) as vias paisagísticas de preservação ambiental que ladeavam os fundos de vale, com distância de 60 metros de cada lado a partir do talvegue dos cursos d'água, incluindo as nascentes; c) a ampliação das estradas rurais preexistentes, tornando-se avenidas de 30m a 35m; d) as vias traçadas perpendicularmente às avenidas principais, formando grandes quadras nas quais os loteamentos deveriam inserir-se; e) as áreas abaixo das redes de alta tensão de eletricidade tornando-se canteiros centrais de vias estruturantes.

O anel viário definia grande parte do perímetro urbano, mas não constituía o seu limite, ultrapassado em diversos pontos. A delimitação do perímetro e do sistema viário solucionava a necessidade de implantação de loteamentos desvinculados de outros preexistentes, pois com o traçado definido desobrigava-se da contiguidade, por haver a sequência viária projetada.

...nós projetamos a malha urbana que começou a existir em todos os lotes. E quem queria fazer loteamento poderia. E foi muito bom porque isso fez com que os loteadores, proprietários, fizessem os seus projetos baseados neste [plano viário]. Aí começamos a estabelecer alguns parâmetros. Por exemplo, as ruas não poderiam ficar distantes umas das outras mais do que 240 ou 280 metros. E, dentro desse quadrilátero de 280m, acho que era, o proprietário do imóvel poderia criar o seu loteamento como quisesse (Ribeiro da Rocha, 2010).

O quadrilátero regular foi recorrente no projeto de expansão viária, atendendo também à ortogonalidade em relação às principais vias que se davam como diretrizes de expansão. Segundo o autor do projeto, em determinado trecho¹⁴¹ houve a tentativa de traçar as vias de acordo com o relevo, adequando-as à topografia e, portanto, caracterizando-se por um traçado orgânico. A proposta, segundo o Sr. Ribeiro da Rocha, foi imediatamente rejeitada por topógrafos, argumentando-se a dificuldade da execução. Explica o arquiteto: “Pensei em acompanhar o esquema aqui da cidade. Nessa região que não tinha loteamentos, daria para a gente fazer. [Nos locais que] já tinham loteamentos (...) não daria pra gente acompanhar as curvas de nível” (Ribeiro da Rocha, 2010).

¹⁴¹ O trecho apontado pelo arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha na entrevista concedida em 2010 seria, aproximadamente, uma determinada área ao norte, entre a Vila Esperança e a Avenida Sophia Rasgulaeff, a qual contém um afluente do córrego Mandacaru.

O traçado ortogonal predominando absolutamente resolvia a demanda da intensa pressão imobiliária para o parcelamento do solo, regulando, no entanto, o direcionamento e os limites da malha viária.

Quanto às vias paisagísticas e às áreas reservadas nos fundos dos vales, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha (2010) lembra-se de que um dos motivos que requisitaram tal solução foi a ocorrência de áreas caucionadas pelos loteadores à Prefeitura, localizadas à beira dos cursos d'água. Atingindo a porcentagem de áreas para instalação de equipamentos públicos exigida para a municipalidade com superfícies inadequadas, os loteadores descomprometiam-se das áreas caucionadas e não reservavam áreas institucionais nas quais o uso fosse viável. A alternativa foi a determinação de faixas de preservação de 60 metros, limitadas por vias chamadas de paisagísticas.

Os lotes rurais também fizeram parte do planejamento da CMNP; para tanto as vias de acesso foram traçadas nos espigões, formando estradas rurais que se tornaram as diretrizes de expansão viária. O arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha explica que as ruas principais eram traçadas sempre nas divisas dos lotes, e a primeira gleba a ser loteada executaria a via no trecho compreendido. “O importante era [a rua] ter sequência para fazer a ligação norte-sul, leste-oeste. Espigão com espigão...” (Ribeiro da Rocha, 2010).

O plano, segundo Rodrigues (2004, p. 65) “...restituiu o crescimento da cidade aos parâmetros iniciais, com a continuação das grandes avenidas do traçado original, partindo do centro da cidade e seguindo nas diversas direções, inclusive, muitas vezes, sendo abertas em meio ao cafezal...”. A comprovação de que estradas rurais transformavam-se em vias estruturantes pode ser observada na Lei nº 1.277, de 7 de maio de 1979, que altera a denominação de Estrada Guaiapó para Avenida Guaiapó. Essa avenida dava acesso a bairros que se inauguravam ao norte aceleradamente. A lei foi assinada pelo prefeito em exercício, Sincler Sambatti, pelo chefe de gabinete e demais secretários, entre eles o secretário interino de Obras e Viação, Antonio Roberto Zamberlan.

As vias que se propunham aproveitando a passagem da rede de alta tensão eram diferenciadas, segundo o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, pois era uma área na qual não se permitiam quaisquer tipos de uso, além de vias. Na época da elaboração do plano viário, o arquiteto afirma ter ido pessoalmente à Copel informar-se das possibilidades de utilização das faixas nas quais passava a rede, e relembra: “E fui lá pedir oficialmente. E eles falaram que podia usar, só não poderia construir embaixo.

Para fazer ruas, avenidas, poderia. Então, surgiram, assim, algumas ruas, avenidas saindo lá no meio do mato. Antigamente era roça, fazenda e aparecia uma avenida lá” (Ribeiro da Rocha, 2010).

Embora o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha enfatize a importância do plano inicial na elaboração das diretrizes viárias que propôs, percebemos que o seu traçado não contemplava as formulações propostas por Jorge de Macedo Vieira, as quais analisamos exaustivamente. Além das direções e das dimensões das vias, o sistema viário não tinha condições de abranger as formulações propostas no plano elaborado por Vieira. Portanto, faz-se necessário estabelecer mediações, analisando as duas propostas a partir de certos parâmetros de comparação.

Em primeiro lugar, as vias de tráfego principais já estavam determinadas e, diferentemente da única via condicionante para o projeto de Vieira – a linha férrea –, seguiam várias direções. Além de tudo, as inúmeras vias que partiam da área urbana consolidada deveriam vincular-se às estradas rurais preexistentes. Em segundo lugar, a área ampliada tinha infraestrutura e equipamentos que precisavam ser considerados como estruturais ou condicionantes, como as redes de alta tensão, a área da universidade, o aeroporto, o parque industrial, o horto florestal, entre outros. Em terceiro lugar, os cursos d’água e os mananciais foram protegidos com faixas de preservação de 60m de cada lado, limitadas por vias paisagísticas que induziam ao paralelismo e à perpendicularidade das ruas principais ou locais que delas partiam. Em quarto lugar, as glebas a serem loteadas eram de vários proprietários, o que impossibilitava o planejamento das áreas livres em conjunto. Em quinto lugar, o interesse da expansão estava claramente vinculado aos interesses do mercado imobiliário. Nesse ponto, não difere do plano de Vieira, porém a determinação técnica para o tamanho dos lotes não era a mesma estabelecida pela Companhia, que determinava áreas maiores. No momento do plano de Nildo Ribeiro da Rocha, os lotes mínimos eram menores e, portanto, as quadras foram projetadas para comportá-los. Além de tudo, segundo o arquiteto, havia empecilhos técnicos para a formulação de ruas seguindo as condicionantes do relevo. Por fim, Nildo Ribeiro da Rocha (2010) justifica o seu plano viário:

A importância é o conjunto. As decisões que foram tomadas na época favoreceram o poder público para aprovação de projetos e os próprios loteadores, os proprietários (...). Essa decisão de fazer o perímetro urbano e dentro dele traçar o arruamento, o sistema viário básico, era único na época (...). Nós fizemos por uma necessidade porque nós tínhamos que combinar com as outras [vias] que estavam

fora. E por ser Maringá também, que tinha as condições técnicas de fazer um levantamento desses (...). Não é qualquer lugar que tem isso.

O arquiteto deixa claro que o plano inicial foi fundamental para os encaminhamentos da sua proposta. A importância do plano viário elaborado por Nildo Ribeiro da Rocha foi evidenciada por João Paulino na entrevista publicada no *Jornal do Povo* do dia 7 de maio de 1995.

3.2. A construção de equipamentos e espaços públicos *(as praças, a arborização pública)*

As praças

Embora o relatório da administração de João Paulino não declare a urbanização de praças, a publicação dos “Cinco anos de administração” asseverou que, das 33 praças existentes, nove foram “totalmente construídas” durante a gestão (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 14). Porém a matéria publicitária não enumera tais logradouros, tampouco onde se localizavam. As praças mencionadas já existiam e tiveram acrescentados equipamentos esportivos, como cancha de esportes e *playground*. De acordo com a publicação, as praças contempladas foram a Praça Gomes Carneiro (Igreja do Divino Espírito Santo), a Praça Vereador Osvaldo Vieira e a Praça Santo Antônio. A Praça Santa Isabel e a Praça de Patinação também teriam sido alteradas. A primeira com a construção de um salão social com mais de 500m² e a segunda com serviço de som e sala de secretaria (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

O plano inicial foi utilizado como justificativa para a reurbanização de praças e canteiros centrais, conforme observamos na publicação do *O Jornal* de 28 de junho de 1978:

...A Praça Souza Naves e os canteiros centrais das Avenidas da Vila Operária e do Jardim Alvorada, embora localizados em Bairros, também vinha necessitando de nivelamento, plantio de grama, plantas ornamentais e arborização, pois se trata de artérias que precisam ser padronizadas de acordo com as demais áreas de Maringá (*O Jornal*, 29 jun de 1978, p.4).

Já o conciso relatório da administração de Sincler Sambatti declarou que se instalaram fontes luminosas na Praça Cássio Vidigal¹⁴² e um coreto na Praça Emiliano Perneta, localizada na Vila Operária (Reis, 1996). O *Jornal* de 28 de junho de 1978 noticiou que a “Praça da Catedral” era um dos principais locais que necessitavam de reurbanização, por sua centralidade e atração de visitantes.

A inauguração deu-se na gestão de Sincler Sambatti. O engenheiro Leonel Idan Galacini (2010) supôs que o projeto da Praça da Catedral havia sido elaborado pelo arquiteto Claudinei Vecchi, autoria que foi confirmada por este. Vecchi (2010), conforme informou, fazia parte do quadro técnico da Prefeitura e, em relação ao projeto, justificou que a praça tinha o cunho contemplativo, destacando o monumento que seria a Catedral (ver figura 275). Para tanto, foi necessário que se demolissem obras que existiam no semicírculo que configura a praça e nas suas adjacências. No início de 1982, segundo lembra o arquiteto Vecchi, foram demolidos o centro de saúde, o início da Câmara dos Vereadores, que estava com as fundações completadas, e também a sede da ANPR - Associação Norte Paranaense de Reabilitação -, que ainda mantém um pórtico em frente ao Instituto de Educação. De

¹⁴² A Praça Cássio Vidigal teve o nome alterado para Praça da Catedral pela Lei nº 1.592, de 8 de setembro de 1982.

acordo com Vecchi (2010), o projeto foi levado à apreciação do autor do projeto da Catedral, o arquiteto Belucci, em São Paulo, pois interferia na proposta feita inicialmente, que eram as escadarias em volta de toda a igreja. Belluci teria aprovado a modificação. Vecchi (2010) acrescentou que os caminhos da Catedral às vias foram calçados posteriormente, com os percursos que a própria população fazia, os quais ficavam marcados no extenso gramado.

A arborização pública

Embora não tenhamos encontrado leis que tratem especialmente da arborização urbana, o *Diário Norte do Paraná* de 9 de março de 1977 noticiou que o prefeito concedia ao engenheiro agrônomo Annibal Bianchini da Rocha a supervisão dos parques, jardins e ruas de Maringá, lembrando que o engenheiro destacava-se “...como um dos principais implantadores da área verde maringaense...” (O *Diário*, 9 mar 1977, p.3).

Na edição citada, a arborização era celebrada como um fator de atração de visitantes e de turistas. O trabalho a ser realizado por Bianchini dava-se em conjunto com a Prefeitura e a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, sendo que as mudas eram fornecidas pelo horto florestal de propriedade da Companhia. A execução realizava-se por Altino Cardoso, funcionário do horto havia 25 anos.

Na publicação, chama-se atenção para a exuberância do verde, comparando Maringá com cidades europeias e, novamente, o plano inicial de Vieira foi destacado.

Maringá cidade planejada dentro da moderna técnica urbanística, em que se preservam grandes áreas verdes, na proporção, hoje de 10m² de verde por habitante, se coloca entre as primeiras em todo o mundo, sendo afamada pela beleza dos seus parques e as viçosas árvores que protegem as vias públicas. O botânico Hermes Moreira da Souza, Diretor do Departamento de Horticultura do Instituto Agrônomo de Campinas, quando visitou Maringá, impressionado pelas áreas verdes do perímetro urbano, chamou-a de “Cidade-Parque” (O *Diário*, 9 mar 1977, p. 3).

A execução do plantio de árvores foi prevista para o período de maio a setembro de 1977 e “o objetivo deste plano é conseguir cobrir inteiramente o perímetro urbano com a opulência do verde que causa verdadeiro impacto aos visitantes” (O *Diário*, 9 mar 1977, p. 3).

3.3. A construção de edifícios públicos (a Câmara Municipal, a universidade, o Museu da Bacia do Paraná, escolas, creches e recanto de menores, os centros esportivos, o centro social urbano, os centros de saúde, o parque de exposições, o matadouro municipal, a segurança)

A Câmara Municipal

Como já registramos, as estruturas da sede da Câmara Municipal iniciadas na gestão anterior foram destruídas e enterradas no local onde se construía o prédio, nas imediações da Praça da Catedral. O relatório de gestão de João Paulino nada menciona a respeito dessa obra. Porém matéria publicada no *O Jornal* do dia 4 de maio de 1982 anunciou a remodelação de um prédio localizado na Praça Rocha Pombo para tal fim, o qual anteriormente abrigara uma gráfica e uma transportadora (ver figura 276). Após a reforma, haveria a transferência dos móveis e objetos da Câmara Municipal para a nova sede (*O Jornal*, 04 mai 1982).

Figura 276. Nova sede da Câmara Municipal. Fonte: *O Jornal*, 04 mai 1982.

A Universidade Estadual de Maringá

Em 1977, um novo plano piloto para o câmpus da UEM foi solicitado à mesma equipe que projetou o primeiro. Enquanto isso, as construções provisórias consolidavam-se. Constituiu-se um grupo de trabalho que forneceu os dados para a elaboração do novo plano, com a projeção para 10.000 alunos até 1985. Na estrutura da UMA, que havia

sido iniciada, no primeiro projeto, incluiu-se a previsão de uma biblioteca (Melo, 2001) (ver figura 277).

Figura 277. Segundo plano piloto para o câmpus sede da Universidade de Maringá. Projeto de Lerner, Prado e Bongestabs, 1977. Fonte: Melo (2001).

Melo (2001), que fez parte do Grupo de Trabalho de Planejamento Físico – GPF –, conta que se solicitaram diversas alterações em relação ao plano piloto apresentado pela equipe de Lerner. Porém “...nem todas as questões foram resolvidas, algumas em função do partido adotado (...) que apresentava diversos problemas quanto à morfologia, zoneamento, acessibilidade, manutenção, segurança e crescimento” (Melo, 2001, p. 89).

Apesar da tentativa de propor alternativas¹⁴³, considerou-se inviável a modificação do plano piloto com o início e término das obras ainda na gestão do reitor Rodolfo Purpur (1974-1978). Assim, o segundo plano piloto foi aprovado pelo Conselho Universitário – COU – e na resolução foram inseridas as modificações que se julgaram necessárias (Melo, 2001).

Melo (2001), citando a avaliação do GPF da UEM, de 1981, destacou as questões que o grupo inferiu:

Na proposta do segundo plano piloto (BONGESTABS, Domingos Henrique; PRADO, José Marcos Loureiro; LERNER, Jaime, [s.d]), concebida em múltiplos, a malha é complexa em relação à forma, inicialmente triangular, por vezes hexagonal ou estelar, trazendo problemas na sua implantação quanto à topografia e acessibilidade; à infraestrutura, à criação de espaços confinados e à segurança (...) (Melo, 2001, p. 90).

As dificuldades de implantação do plano foram constatadas nos quatro anos em que se construíam os edifícios. A solução para a demanda por espaço físico foi a construção dos blocos provisórios (Melo, 2001).

A arquiteta Yvaldyne Melo (2001) explica *pari pasu* como se deu a construção dos blocos, bem como os materiais e técnicas construtivas utilizadas, além de citar as construtoras envolvidas no trabalho. Em nossa análise, a constatação de que o projeto de Lerner e equipe tinha dificuldade de adequar-se às necessidades da universidade leva-nos a concluir que o projeto desvinculava-se da realidade física e administrativa da instituição. A solução imediata, como analisa Melo (2001), foi a construção dos blocos provisórios a princípio. As modificações ao projeto dos edifícios deram-se com o tempo, com a devida autorização dos autores, e a estrutura geral do plano teve sequência e foi se construindo, porém com a necessidade de verticalização dos blocos, além de outros requisitos (Melo, 2001).

¹⁴³ Melo (2001) explica que se apresentou um estudo preliminar em sistema pavilhonar.

No legislativo municipal há uma lei que autoriza o prefeito a permutar áreas como solução amigável à desapropriação. Citando o Decreto nº 106, de 18 de novembro de 1969, a Lei nº 1.184, de 13 de novembro de 1977, menciona quatro datas permutadas pela data nº 3 da quadra 90 da Zona 07.

O Museu da Bacia do Paraná

Vinculado à Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários da UEM, o Museu da Bacia do Paraná inaugurou-se no dia 5 de maio de 1982, como um órgão suplementar, de acordo com *O Jornal* do dia 6 de maio de 1982. O reitor Neumar Adélio Godoy agradeceu a doação de acervo de fotos e outros documentos pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. O museu localizava-se na esquina da Avenida Tiradentes com a Rua Vaz de Caminha (*O Jornal*, 6 mai 1982).

Escolas, creches e recantos de menores

O relatório de gestão de João Paulino declarou a construção de creches e recantos de menores. A municipalidade assumia a assistência escolar de crianças de 2 a 6 anos e obtinha recursos federais e estaduais para a construção dos recantos de menores que atendiam outra faixa etária (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982). Conforme o relatório (Reis, 1996), as creches construídas foram a Creche Newton Green, na Vila Operária, e a Creche Monsenhor Kimura, na Vila Emília, localizada ao sul do plano, nas margens da Avenida Cerro Azul. Os recantos foram o Recanto do Menor do Jardim Alvorada e o da Vila Esperança. A conjugação de creche e recanto de menores deu-se com a construção da Creche e Recanto de Menores Nice Braga, no Mandacaru.

De acordo com a matéria publicitária dos “Cinco anos de administração” de João Paulino, as creches e os recantos dos menores tinham basicamente o mesmo programa “...alimentação, educação, assistência médica e odontológica, higiene e assistência total, em período integral. O que muda é a faixa de idade (2 a 6 anos na creche, 6 a 14 anos nos recantos) e o tipo de atividades oferecidas” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 5).

A mesma matéria explicou que até 1977 havia duas pré-escolas (Usape e Upape), mas, com a ação conjunta com o Programa de Voluntariado do Paraná – Coordenadoria Municipal de Maringá, outras pré-escolas implantavam-se, principalmente nos conjuntos habitacionais. Relacionam-se as pré-escolas mantidas

pela Prefeitura: Pré-Escola Dona Guilhermina Cunha Coelho, no CSU (500 crianças); Unidade Polo de Ação da Pré-Escola, na Vila Operária (220 crianças); Unidade Satélite de Ação da Pré-Escola, Zona 4 (250 crianças); Conjunto Habitacional Inocente Villanova Júnior (145 crianças); Núcleo de Voluntários da LBA, Zona 4 (60 crianças); Pré-Escola da Vila Santa Isabel (60 crianças); Pré-Escola junto à Escola Maria Balani Planas, no Jardim Novo Horizonte, ao sul do plano (30 crianças), Pré-Escola do Conjunto Hermann Moraes Barros (90 crianças); Pré-Escola do Conjunto Branca de Jesus Camargo Vieira (120 crianças) – em construção; Pré-Escola do Conjunto Habitacional Profilurb (35 crianças) (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

O *Jornal* de 1º de maio de 1982 noticiou que a SAOP construía uma pré-escola e salão social no Conjunto Branca Vieira, com 251,59 m². As pré-escolas inauguradas naquele ano propiciavam 3.000 vagas, que eram mantidas pelo município ou com sua ajuda. Seriam, segundo o periódico, 12 novas pré-escolas localizadas em bairros distintos e também na zona rural. Entre elas, citaram-se as existentes na Vila Emília, no Mandacaru e na Vila Operária (*O Jornal*, 01 mai 1982).

Sobre as escolas estaduais, a publicação dos “Cinco anos de administração” listou 31 escolas construídas, ampliadas ou reformadas pelo governo estadual durante a gestão de João Paulino, totalizando 233 salas de aula e 30.952m² de área, sem especificar se a metragem referia-se à construção das salas ou ao terreno no qual se implantavam (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

Diante da dificuldade em resgatar as denominações originais de todas as escolas da época, realizamos o mapeamento de acordo com a nomenclatura atual.

No mapa acima observamos que os equipamentos educacionais pulverizavam-se pela malha urbana, atingindo os bairros que se inauguravam perifericamente. No entanto, a escola Alberto Bygton Jr. e CMEI Newton Green localizaram-se no plano inicial. A escola implantou-se próxima ao que Vieira propôs para ser o centro comercial da zona 5 e onde não havia o uso escolar. O CMEI Newton Green foi estabelecido na quadra

destinada para tal uso, mas na zona 3, seguindo a determinação do plano inicial. A quadra abrigava outras escolas nas proximidades, como já as mapeamos. No entanto, não se conforma a unidade pretendida pelo autor em sua proposta original.

Os centros esportivos

Em sua segunda gestão, João Paulino declarou a construção do Centro Esportivo Altino Borba, no Jardim Canadá, conhecido como Centro Esportivo do Mandacaru. Houve, também, a ampliação do Centro Esportivo do Jardim Alvorada, realizado na gestão anterior (Reis, 1996).

A Lei nº 1.228, de 31 de maio de 1978, autorizou o prefeito a firmar convênio com a Fundepar – Fundação Educacional do Estado do Paraná – para a construção de um Centro Esportivo no Mandacaru. Em uma gleba de propriedade do município, com 7.524,28m², seriam construídos piscinas e vestiários com área de 452m². A lei citou que a área localizava-se na gleba Patrimônio Maringá, no lote nº 25-B. Além do prefeito, dos secretários da Administração e da Fazenda, o engenheiro Luiz Tutomu Iczuka assinou a lei como secretário de Obras e Viação.

O centro esportivo seguia o programa dos demais iniciados na administração de Silvio Barros. Segundo a publicação “Cinco anos de administração”, em 1979, o Centro Esportivo do Jardim Alvorada recebeu a cobertura da sua cancha de esportes. O novo centro esportivo inaugurava-se com a quadra coberta (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

Conforme notícias dos jornais locais, a inauguração dos centros esportivos, o do Mandacaru e o da Zona 5, este batizado de Octávio Cesário Pereira Júnior e iniciado na gestão anterior à de João Paulino, fez parte das comemorações do aniversário dos 32 anos da cidade, em 1979. O Centro Esportivo da Zona 5 implantava-se num terreno de 5.000m² e tinha piscinas de treinamento e competição, canchas de bocha cobertas, cancha de esportes polivalente, vestiário, além das áreas administrativas. O Centro Esportivo do Mandacaru tinha dimensões menores, mas dispunha de piscinas e equipamentos esportivos (*O Jornal*, 12 mai 1979; *O Diário*, 10 mai 1979). Esse centro foi construído com auxílio do governo do estado, que liberou recursos para a construção da piscina (*O Diário*, 13 mai 1979).

Assim, a cidade contava com quatro centros esportivos localizados em bairros nos quais havia população mais carente. A publicação do *O Jornal* de 12 de maio de 1979 avaliou a inserção e o atendimento de tais centros:

São quase cinco mil crianças que tem oportunidades de praticar esportes e desenvolver-se física e tecnicamente, as quais de outra forma não teriam esta oportunidade, pois são todas pessoas de família que, por suas condições socioeconômicas, não tem condições de frequentar clubes sociais. Os Centros Esportivos estão dispostos estrategicamente nos bairros mais populosos e populares de Maringá (*O Jornal*, 12 mai 1979, p. 11).

Como já destacamos, os centros esportivos, de fato, foram equipamentos de inclusão social e localizaram-se nas áreas ocupadas pela população de baixa renda. A Zona 3, o Jardim Alvorada, a porção mais periférica da Zona 5 e o Mandacaru constituíam-se, na época, os bairros que abrigavam tal população.

O Centro Social Urbano

O Centro Social Urbano – CSU – construído e instalado durante a administração de João Paulino (Reis, 1996), implantou-se em um terreno de 28.000m², nos fundos do parque de exposições (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

A proposta do Centro Social Urbano diferenciava-se da dos centros esportivos em dois aspectos: em relação à assistência à saúde e à existência de setor de atividades comunitárias. Porém não deixava de contemplar o programa esportivo, que, conforme a publicação dos “Cinco anos de administração”, contava com quatro canchas de esportes, duas piscinas, pistas de *cooper* e campo de futebol suíço. O centro de saúde dispunha de gabinetes médicos, dentários e de uma farmácia. As atividades comunitárias relacionavam-se com a realização de cursos, palestras, comemorações, além de outras voltadas para a “promoção humana” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 05).

A Lei nº 1.250, de 12 de março de 1979, autorizou o prefeito a firmar convênio com o Programa Nacional de Centros Sociais Urbanos e a Caixa Econômica Federal, além de abrir crédito especial para a instalação do Centro Social Urbano Deputado Rivadávia Vargas. O montante destinava-se à compra do lote nº 92 da gleba Ribeirão Morangueiro, bem como da construção nele existente. O crédito adicional especial contemplava a construção do centro social e a pavimentação das vias de acesso. A publicação dos “Cinco anos de administração” registrou que o auxílio proveniente do Plano Nacional de Centros Sociais Urbanos foi pequeno, sendo que a maior parte dos recursos para a construção do centro social procedia da Prefeitura (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

De acordo com a publicação, em 1982 havia 36.056 pessoas cadastradas no CSU, sendo que 10.000 frequentavam assiduamente as atividades e os serviços oferecidos pelo equipamento. Nesse mesmo ano, construía-se mais um pavilhão, com 1.434m², que abrigaria a Pré-Escola Dona Guilhermina Cunha Coelho, com capacidade para 500 crianças, e um salão social (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982) (ver figura 279).

Conforme o *Diário do Norte do Paraná* do dia 1º de maio de 1979, do total dos recursos previstos para a construção do CSU, 40% provinham do governo federal, cedidos a fundo perdido (*O Diário*, 01 mai 1979).

Figura 279. Foto aérea do Centro Social Urbano Rivadávia Vargas, datada de 1980. Acima da foto vemos parte do parque de exposições. Abaixo verificamos áreas cultiváveis. A via à esquerda da foto é a Avenida Guaiapó. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

O CSU oferecia um programa de usos e serviços mais amplo do que os centros esportivos, proporcionando maior possibilidade de inclusão social. Até a segunda gestão de João Paulino, com exceção da implantação da Secretaria de Bem-Estar Social da administração de Adriano Valente (1969-1972), as iniciativas para o fomento de equipamentos relacionados à área da saúde não foram declarados nos relatórios de gestão.

Os centros de saúde

Apesar de não ser mencionado pelo relatório da gestão, consideramos conveniente destacar a descentralização do atendimento à saúde realizada pela Secretaria do Bem-Estar Social, com a construção de três centros de saúde: no bairro Jardim Alvorada, no Centro Social Urbano e no Mandacaru. A matéria publicitária dos “Cinco anos de administração” apresentou dados e fotos dos centros de saúde municipais. Segundo a publicação, o primeiro centro instalado foi o do Jardim Alvorada, em 1978, o segundo foi no CSU, em 1979, e o terceiro, em 1980, no Mandacaru. Este contou com recursos do Projeto Cura III. Com 141 funcionários, sendo 29 médicos e 13 dentistas, a equipe técnica da Secretaria de Saúde atendeu 783.481 pessoas em cinco anos. Os serviços oferecidos eram consultas, distribuição de medicamentos, serviços odontológicos e ambulatoriais, além de transporte de enfermos (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

O parque de exposições

Pela Lei nº 1.380, de 3 de junho de 1980, o poder executivo outorgou a concessão de uso do Parque de Exposições Emílio Garrastazu Médici à Sociedade Rural de Maringá. A entidade de classe deveria

realizar exposições de animais, plantas e produtos da indústria rural, promover certames de caráter educativo que visem desenvolver e divulgar conhecimentos técnicos em torno das atividades agropecuárias, a fim de estimular o seu maior rendimento, e congregar proprietários rurais (artigo 1º, Lei nº 1.380/80).

A concessão teria o prazo de 20 anos, a partir da data de assinatura do contrato, podendo ser renovada se houvesse acordo entre a Sociedade Rural e a Prefeitura. As alterações, modificações dos prédios, melhoramentos etc. exigiriam consulta prévia ao chefe do executivo, sob pena de revogação da concessão. Na devolução do parque à Prefeitura, haveria uma vistoria que determinaria o aceite ou a recusa da reversão. No segundo caso, a Sociedade Rural deveria executar os reparos que a Prefeitura julgasse necessários. Em nenhum dos casos haveria indenização pelas melhorias ou reformas realizadas. A lei foi assinada pelo prefeito, pelo chefe de gabinete, secretários da Administração e de Expansão Econômica e pelo coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação, Sincler Sambatti.

O matadouro municipal

Apesar de não ser declarado nos relatórios de gestões dos prefeitos João Paulino e Sincler Sambatti, o matadouro municipal foi assunto de lei e de notícia publicada na imprensa.

Segundo publicação do *O Jornal* de 23 de março de 1977, o matadouro municipal, que abatia bovinos e suínos para mais de 50 açougues da cidade, recebeu melhoramentos como o desvio das águas pluviais, instalação de nova bomba de água no poço, recuperação da estrada de acesso e vias internas, ampliação do escritório, além de outras providências. Porém necessitava de outros melhoramentos, como a ligação de água da Codemar, vigilância diurna e noturna e acomodações para o zelador (*O Jornal*, 23 mar 1977).

Em 1980, a Lei nº 1.367, de 12 de maio, indicou a necessidade da construção de um novo espaço para o funcionamento do matadouro municipal. A lei autorizou o prefeito a conceder o seu uso pelo prazo de três anos e nas condições que o edital de licitação indicasse, sendo que o licitante teria a vantagem de 10% em relação aos demais sobre os pontos exigidos pelos critérios de avaliação.

O vencedor da concorrência deveria atender a outros usuários que quisessem abater animais, de acordo com preço estabelecido e reajustado periodicamente pelo prefeito. Além disso, caberia ao vencedor ceder por 20 anos uma área de um alqueire paulista, no mínimo, e construir um novo matadouro de bovinos, suínos e caprinos, com capacidade de abate de 50 bovinos e 100 caprinos diariamente. O projeto do novo matadouro seria fornecido pela Prefeitura, segundo normas do Serviço de Inspeção Federal, e com instalações e equipamentos antipoluentes do meio ambiente natural aprovados pela Superintendência de Recursos Hídricos e Meio Ambiente – Surehma. O projeto não poderia ser alterado pelo concessionário sem a expressa autorização do prefeito.

A Prefeitura comprometia-se a entregar o terreno nivelado nas áreas de implantação dos edifícios, currais e pocilgas, bem como a instalação da rede de abastecimento de água e energia elétrica até a testada do imóvel. As obras deveriam ter início dentro do prazo de um ano após a assinatura do contrato de concessão e terminar em até três anos. Após o término do prazo, o imóvel retornaria ao domínio público, com todas as benfeitorias e em perfeitas condições de uso, sendo que o concessionário teria preferência em relação aos demais em uma nova concorrência, em igualdade de condições. A lei foi assinada pelo prefeito, pelo chefe de gabinete, pelo coordenador de assuntos jurídicos e pelos secretários da Administração e de Serviços Públicos.

A segurança

O relatório da gestão (Reis, 1996) apresentou a construção de diversos equipamentos relacionados à segurança pública. A publicação dos “Cinco anos de administração” afirmou que o setor de segurança não seria uma responsabilidade direta dos municípios (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982). A assertiva nos leva a presumir ser esse o motivo que levou à não declaração de ações nesse sentido pelos prefeitos anteriores em seus relatórios de gestão.

A instalação do Corpo de Bombeiros no Jardim Alvorada (Reis, 1996) fez parte da iniciativa de descentralização do serviço, localizando o equipamento no bairro para atender à área ao norte de Maringá (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982) (ver figura 280). A inauguração da unidade deu-se nas comemorações do 33º. aniversário da cidade, sendo construído com recursos provenientes do Projeto Cura, de acordo com o *O Jornal* de 13 de maio de 1980. Na ocasião, o prefeito anunciava a possibilidade de construção de mais dois equipamentos: um no Maringá Velho para atender ao Parque Industrial II; e o outro nas proximidades do Aeroporto Gastão Vidigal, em atendimento ao Parque Industrial I (*O Jornal*, 13 mai 1980).

Figura 280. Corpo de Bombeiros do Jardim Alvorada. Fonte: *O Diário*, 13 mai 1980.

João Paulino também declarou a construção da 13ª Circunscrição Regional do Trânsito – Ciretran –, da Delegacia de Polícia e da cadeia pública, todos localizados na Avenida Mandacaru (Reis, 1996). Apesar de ser da alçada estadual, a razão para que o prefeito tenha declarado os equipamentos em seu relatório de gestão pode ser encontrada na matéria publicitária dos “Cinco anos de administração”. Nessa publicação, alegou-se que o prefeito havia se empenhado junto ao governo estadual

para a complementação do programa inicial da delegacia, Ciretran e cadeia pública, pleiteando a instalação do Instituto Médico Legal e da perícia técnica. Com a ampliação do projeto, o governo estadual teria exigido um novo terreno, com área maior. Dessa forma, a Prefeitura teria doado o terreno na Avenida Mandacaru, ao lado do Tiro de Guerra, onde efetivamente se implantaram os equipamentos (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982).

Outra iniciativa relacionada à segurança, declarada no relatório de gestão, foi a instalação de módulos policiais (Reis, 1996). A publicação dos “Cinco anos de administração” explicou que tais módulos fizeram parte de um programa de ação realizado através de convênio entre a Polícia Militar do Estado do Paraná e a Prefeitura. A proposta, segundo informou a publicação, era a construção de oito módulos em duas etapas. Os primeiros quatro módulos localizaram-se na Vila Operária, Jardim Alvorada, Maringá Velho e centro. De pequeno porte, cada módulo teria “...telefone e viatura vinculada, executando o policiamento preventivo e repressivo de toda a área, agilizando a ação da Polícia, e inibindo, pela própria presença, a ação de marginais e contraventores” (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 16).

4. A expansão da cidade

Entre a década de 1970 a 1980 a população urbana teve um acréscimo de 60.589 habitantes, segundo os dados do IBGE (1970, 1980). A cidade, antes com 100.100 habitantes, passou a abrigar 160.689 pessoas. Em uma década a população urbana aumentou em mais de 60%. Na área urbana, até 1980, houve a aprovação de 634,62ha de loteamentos. E até o final das gestões de João Paulino e de Sincler Sambatti, somaram-se 1.146,87ha em bairros aprovados, o que correspondeu ao acréscimo de 28,70% de área loteada totalizando 3.994,98ha. Nos dois primeiros anos da década de 1980, a expansão urbana correspondia ao maior crescimento populacional já verificado na cidade de Maringá¹⁴⁴, que se deu no decorrer da década de 1980.

¹⁴⁴ Em 1991, a população urbana correspondia a 233.937 habitantes (IBGE, 1991).

	População urbana	%	População rural	%	População total
1970	100.100	82,47	21.274	17,53	121.374
1980	160.689	95,51	7.550	4,49	168.239

Tabela 16. População total, urbana e rural de Maringá nos anos de 1970 e 1980. Fonte: IBGE, Censos demográficos, 1970 e 1980.

A população economicamente ativa também se alterou da década de 1970 para a de 1980 (ver tabela 16). No setor primário, o número de trabalhadores diminuiu de 9.461 para 5.634. No setor secundário houve acréscimo dos trabalhadores envolvidos. Em 1970, havia 6.028 trabalhadores, que passaram a somar 14.748 em 1980. Porém o aumento mais significativo deu-se no setor terciário, cujos trabalhadores envolvidos passaram de 24.896 para 46.308 em uma década. No total, de 1970 para 1980, a população economicamente ativa aumentou de 40.385 para 66.690 trabalhadores (ver figuras 281 e 282).

Figuras 281 e 282. Os gráficos mostram a população economicamente ativa, em porcentagens, nos anos de 1970 e de 1980, segundo os setores de atividades, Fonte: Censos demográficos – IBGE, 1970 e 1980.

Maringá afirmava-se como centro de comércio e serviços ao longo da década de 1970. O crescimento da população urbana refletia-se no espaço com a necessidade de abertura de novos loteamentos. Em meados da década, a gestão de Silvio Barros (1973-1976) aprovara 373,63ha e no final do período da sua administração concedeu alvarás que foram revogados imediatamente, e por decreto, pelo prefeito João Paulino.

Logo que João Paulino assumiu a chefia do executivo municipal, tomou medidas enérgicas em relação aos loteamentos aprovados no final da administração anterior, que considerava irregulares, com base nas determinações da Lei nº 625/68. Numa

atitude efetiva, João Paulino cassou diversos alvarás que afrontavam a lei que dispunha sobre os loteamentos. Referindo-se ao assunto, o engenheiro Luiz Domingos de Carvalho (2009) avaliou:

No final da administração do Silvío Barros, em termos de aprovação de projetos de loteamentos, foi um desastre. Eles aprovaram projetos de qualquer forma, sem uma análise correta (...) sem requisitos urbanísticos, principalmente no mês de janeiro, no último mês da administração. Qualquer um que chegasse [na Prefeitura] e apresentasse um rabisco, aprovava como loteamento. Aí o Dr. João Paulino, que já era prefeito eleito, viu aquela movimentação (...) completamente sem sentido, de aprovar 30 loteamentos no último mês, sem análise, sem nada. Ele assumiu e cassou o alvará de todos os loteamentos.

O fato pode ser esclarecido e confirmado na publicação do *O Jornal* do dia 1º de março de 1977, um mês após a posse do prefeito, demonstrando ser uma das primeiras ações da nova administração. O periódico publicou sete decretos anulando os loteamentos irregulares. Segundo o jornal, numa coletiva à imprensa, João Paulino teria argumentado que

...esses loteamentos ferem frontalmente a esquematização física do Município, sem seguir a malha viária municipal, sem respeitar padrões estabelecidos de proteção ecológica junto a cursos d'água, sem reservas e em lugar satisfatório de 10% de terrenos da área para instalação de praças e melhoramentos públicos, além de muitas transgressões as quais a administração passada fez "vistas grossas" ao conceder alvarás no último mês de janeiro.

O engenheiro Luiz Tutomu Icizuka (2009), que, como secretário de Obras e Viação, assinou os decretos juntamente com o prefeito, secretário da Administração e procurador municipal, confirmou as irregularidades, destacando o problema das áreas caucionadas para a Prefeitura:

A Prefeitura exigia que o loteador fizesse o asfalto, as áreas sociais, instalação elétrica, instalação de água, tudo. Mas, para que o loteador garantisse a execução dessas obras, a Prefeitura caucionava uma parte das datas que não poderia ser vendida. Só depois da autorização da Prefeitura, depois de realmente executada a infraestrutura, é que poderiam ser vendidas. E havia muitos loteamentos irregulares (...) Inclusive, muitos loteadores caucionavam áreas à beira do rio (...).

Confirmando as informações dadas pelos engenheiros Carvalho (2009) e Iczuka (2009), matéria do *O Jornal* de 1º de março de 1977 listou dez irregularidades de um determinado loteamento¹⁴⁵ cassado e que eram comuns aos demais.

No que se refere aos requisitos espaciais e de infraestrutura, o periódico comprovou, publicando os decretos assinados, os diversos itens a serem regulamentados que diziam respeito ao não cumprimento dos artigos 6, 15, 21 e 22 da Lei nº 625/68. O artigo 6 considerava a obrigatoriedade da contiguidade do loteamento proposto a um outro existente, para que se efetivasse a continuidade à malha viária. O artigo 15 prescrevia a reserva de 10% de área líquida para usos institucionais, além das vias e logradouros públicos, a serem transferidos para a Prefeitura no ato do registro do loteamento. O item I do artigo 21 obrigava a implantação da infraestrutura pelo loteador, incluindo abertura de vias de circulação e praças, rede pluvial, rede de energia e iluminação pública, além da rede de abastecimento de água. Para garantir a execução desses serviços, o artigo 22 determinava a obrigatoriedade da caução de área.

O *Diário do Norte do Paraná* de 1º de março de 1977 noticiou que os loteamentos atingidos pelos decretos foram somente aqueles cujos alvarás foram concedidos no mês de janeiro. O prefeito afirmava que determinados loteamentos impediam o crescimento da cidade, pois se implantavam em locais inadequados e não contemplavam terrenos para as escolas. Os 10% de área, que eram obrigatórios, quando existiam no projeto dos loteamentos, eram reservados “... no pior local do loteamento, junto aos córregos e erosões” (*O Diário*, 6 mar 1977, p. 3).

Os sete primeiros loteamentos cassados não apresentavam esses e outros requisitos e foram, portanto, considerados irregulares. No dia 25 de fevereiro de 1977 foram cassados os seguintes loteamentos: Chácara Ebenezer, de propriedade de Itacy Cristofollo (Decreto nº 51/77); Jardim Iguaçu, da Consurpar – Construções e Urbanismo do Paraná S/A (Decreto nº 63/77); Jardim São Domingos, da Construtora Vicky Ltda. (Decreto nº 68/77); e Chácaras Modelo, de Leonardo e Mauro Pedroni (Decreto nº 69/77). No dia 28 de fevereiro de 1977 cassaram-se os alvarás de mais três loteamentos: Jardim Ipanema, da Construtora Vicky Ltda. (Decreto nº 70/77); Jardim Ouro Preto, de Leandro Blasques (Decreto nº 71/77); e subdivisão do lote 33 da gleba Ribeirão Pinguim, de propriedade da Construtora Vicky Ltda. (Decreto nº 72/77) (*O Jornal*, 01 mar 1977). Na notícia, prometia-se a divulgação de um novo loteamento cancelado ainda naquele dia, além do nome de mais cinco revogados. As

¹⁴⁵ O exemplo foi o do loteamento “Chácaras Modelo”.

determinações para tais loteamentos eram taxativas, segundo o periódico: “Quanto a uma solução para os cancelados que já venderam terrenos, tudo terá que ser reiniciado, de acordo com o padrão estabelecido pelo município, obedecida a legislação a respeito” (*O Jornal*, 01 mar 1977, p.1).

A revelação pública dos nomes dos demais loteamentos cassados não se realizou. Segundo matéria publicada no dia 3 de março de 1977 do mesmo jornal, o prefeito, considerando a grande repercussão sobre o cancelamento, não revelaria os nomes dos loteamentos cujos responsáveis comparecessem à Consultoria Jurídica para lhes regularizar a situação (*O Jornal*, 3 mar 1977). Nessa edição do periódico, o prefeito prometia voltar a pronunciar-se sobre o assunto. Todavia, não encontramos mais notícias a respeito.

Certamente, a situação que se apresentou no início da gestão de João Paulino levou a se considerar a necessidade de se estabelecerem as definições para a continuidade viária, dando parâmetros mais precisos para os novos loteamentos.

A partir da solução para o prolongamento viário e para abertura de novas vias, na segunda gestão de João Paulino houve 49 loteamentos aprovados, totalizando 902,02ha (ver tabela 17). Foi o período de maior expansão em relação às administrações anteriores, superando inclusive a sua primeira gestão (1961-1964), que somara 527ha em bairros aprovados. Todavia, na listagem fornecida pela Prefeitura (Maringá, 2002), há 11 bairros que foram analisados por Costa (1991) como conjuntos habitacionais¹⁴⁶: Conjunto Residencial Cidade Alta, Conjunto Residencial Hermann Moraes Barros, Conjunto Residencial Inocente Villanova Jr. (Borba Gato), Loteamento Liberdade IV Parte, Conjunto Residencial Ney Braga, Conjunto Residencial Branca de J. Camargo Vieira, Jardim Ouro Cola, Jardim São Silvestre, Jardim Tabaetê, Residencial Copacabana, Conjunto Residencial Paulino Carlos Filho e Parque Residencial Itaipu I¹⁴⁷ (parcialmente). No total, somaram 284,95ha.

¹⁴⁶ Costa (1991) expõe 15 conjuntos habitacionais que obtiveram o “habite-se” durante a segunda gestão de João Paulino. Quatro deles não aparecem na listagem fornecida pela Prefeitura no período da administração. Os conjuntos habitacionais Karina e Santa Felicidade receberam o alvará de construção na gestão anterior, em 1975 e 1976 respectivamente. Os conjuntos habitacionais Martim Afonso e Cristóvão Colombo são multifamiliares e não são contemplados na listagem de bairros da Prefeitura (Maringá, 2002).

¹⁴⁷ Segundo a delimitação de Costa (1991), o Conjunto Habitacional Itaipu tinha 143.000m² de área, aproximadamente, sendo que 87.000m² pertenciam ao Parque Itaipu I e 56.000m² ao Parque Itaipu II. O primeiro foi aprovado na gestão de João Paulino e o segundo na de Sincler

Na breve gestão de Sincler Sambatti, aprovaram-se 11 loteamentos em menos de um mês e nos dois últimos da gestão, totalizando 244,85ha em bairros com alvarás aprovados. Destes, apenas o Parque Residencial Patrícia foi considerado por Costa (1991) como conjunto habitacional.

No que se refere à verticalização, 39 edifícios foram aprovados para construção entre 1977 e 1982, sendo 28 deles neste ano, perfazendo 142.099,14m² de área construída (Mendes, 1999). Além da Zona 1, que teve 9 edifícios autorizados no ano, a Zona 7 teve 12 edifícios aprovados (Mendes, 1992).

Os únicos conjuntos habitacionais verticais que receberam o “habite-se” durante a gestão de João Paulino, ambos em 1977, foram o Martin Afonso e o Cristóvão Colombo (Silva, 2001). O primeiro localizou-se ao sul do plano e o segundo ao lado do Conjunto Habitacional Maurício Schulmann, próximo à UEM.

Estimava-se, em 1977, a existência de 32.978 edificações em Maringá. Nesse ano houve 2.022 projetos aprovados, sendo 811 em madeira e 1.211 em alvenaria. A área construída somava 322.357,09m², sendo 49.737,03m² em madeira e 272.620,06m² em alvenaria (Maringá, 1978). O documento não especifica o ano da área construída; presumimos, porém, que se relacione somente ao ano de 1977.

Já em 1978, o número de edificações existentes subiu para 35.044, com 2.066 projetos aprovados no ano. Destes, 742 eram em madeira e 1.324 em alvenaria. A área construída perfazia 233.577,77m², sendo 43.447,69m² em madeira e 190.130,08m² em alvenaria (Maringá, 1979). O documento também apresentou o número de demolições e de alinhamentos prediais, na ordem de 43 e 62 respectivamente. Provavelmente, tinham a ver com os alargamentos e realinhamentos das vias principais da cidade, especialmente em relação à Avenida Colombo, que passou a ter 45m de largura.

Não encontramos os dados dos projetos aprovados nos anos seguintes. No entanto, a progressiva diminuição das edificações em madeira é evidente, apesar de continuarem a ser construídas. Devido à legislação que restringia a sua construção na área central, possivelmente implantavam-se periféricamente ao centro principal.

Sambatti. O cálculo da área foi realizado pela autora, a partir da marcação dos limites do conjunto em mapa. O Conjunto Habitacional Itaipu obteve o “habite-se” somente em 1987 (Costa, 1991).

Bairro	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Jardim Vila Rica	18/03/77	416/77	3	36	27.130,25
Fator Imóveis	01/04/77	488/77	4	42	18.150,05
Jardim Lucianópolis	05/04/77	50/77	14	246	120.100,00
Conj. Res. Cidade Alta	03/06/77	764/77	14	452	138.157,00
Jardim Social	22/08/77	1149/77	7	91	45.980,00
Zona 06	17/11/77	-	64	1.013	877.976,00
Zona 08 – Ampliação	17/11/77	1574	19	335	160.942,00
Jardim Cerro Azul	29/11/77	1621/77	5	56	31.460,00
Chácara Morangueira	23/12/77	1743/77	12	163	196.774,75
Vila Morangueira – Ampliação	23/12/77	1745/77	12	163	196.774,75
Jardim Higienópolis	21/02/78	199/78	14	252	217.800,00
Jardim San Remo	01/03/78	233/78	3	17	12.101,19
Parque Res. Rio Branco	02/05/78	525/78	3	16	12.101,40
Conj. Res. Herman M. Barros	23/10/81	1534/81	22	503	242.000,00
Conj. Res. Inocente Villanova Jr.	02/06/78	647/78	38	1.021	484.000,00
Parque Ind. Bandeirantes II Parte	12/08/78	1085/78	2	32	86.300,35
Parque Ind. Bandeirantes III Parte	12/09/78	1085/78	5	20	65.331,16
Parque Ind. Bandeirantes I Parte	12/09/78	1085/78	2	27	65.922,00
Jardim Iguaçu	12/10/78	1241/78	23	343	237.282,00
Jardim Canadá	07/12/78	1526/78	11	147	242.000,00
Loteamento Liberdade IV Parte	30/01/79	106/79	8	145	93.544,32
Jardim Guaporé	23/04/79	466/79	10	143	96.792,00
Jardim Tupinambá	16/05/79	552/79	22	159	96.800,00
Conj. Res. Gov. Ney Braga	23/10/81	1535/81	35	867	435.600,00
Parque das Palmeiras	17/07/79	777/79	30	567	363.000,00
Parque Res. Aeroporto II Parte	23/08/79	971/79	5	125	72.600,00
Loteamento Ebenezer	29/05/79	602/79	12	136	78.664,76

Jardim Seminário	27/09/79	1111/79	10	155	110.860,00
Conj. Res. Branca de J. C. Vieira	22/11/79	1353/79	25	527	242.000,00
Jardim Ouro Cola	31/11/79	1407/79	10	197	121.000,00
Jardim Montreal	04/12/79	1417/79	9	190	133.100,00
Parque Res. Aeroporto III Parte	27/12/79	3012/82	16	323	199.650,00
Jardim Vitória	16/01/80	42/80	22	390	290.400,00
Parque Res. Quebec	30/06/80	919/80	10	583	363.000,00
Loteamento Ebenezer II Parte	15/07/80	1013/80	10	92	46.857,80
Jardim São Silvestre	21/07/80	1050/80	34	670	411.400,00
Parque Grevíleas I Parte	30/07/80	1102/80	21	388	242.000,00
Jardim Tabaetê	30/09/80	1465/80	15	169	140.166,40
Parque Res. Aeroporto I Parte	07/10/80	1501/80	3	93	34.554,00
Res. Copacabana	17/10/80	1577/80	22	439	242.000,00
Parque Itaipu I Parte	03/01/81	014/81	23	645	435.600,00
Jardim Acema	26/01/81	121/81	2	36	21.357,10
Jardim Universo	23/02/81	216/81	40	666	363.000,00
Conj. Res. Paulino Carlos Filho	06/04/81	380/81	26	346	212.693,00
Parque Grevíleas II Parte	02/06/81	691/81	21	326	193.600,00
Parque das Bandeiras	03/12/81	1760/81	21	491	290.400,00
Zona 05 – Ampliação	06/02/82	167/77	4	63	52.514,00
Jardim Guararapes	11/03/82	448/82	5	230	70.906,00
Parque Res. Eldorado	12/03/82	474/82	10	120	87.935,34
TOTAL					9.020.277,62

Tabela 17. Loteamentos aprovados na gestão de João Paulino Vieira Filho. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

A expansão deu-se tanto para o norte quanto para o sul, com valores equiparáveis de superfície estendida. Para o norte da linha férrea, houve a aprovação de 453,82ha em loteamentos, e para o sul a área autorizada foi da ordem de 448,20ha, sendo que somente a expansão da Zona 6 foi de 87,79ha.

Ao norte, a aprovação de novos bairros concentrou-se na extremidade do limite da área urbanizada, ocupando uma superfície de 222,64ha, com oito bairros aprovados ao norte, como podemos visualizar no mapa abaixo (ver figura 283).

Na gestão de Sincler Sambatti a expansão deu-se majoritariamente para o norte, com 193,19ha em área de bairros aprovados. Já para o sul, a extensão deu-se em 51,65ha de área. No total, a superfície de loteamentos aprovados foi da ordem de 244,82ha (ver tabela 18 e figura 284).

Bairro	Data da aprovação	Alvará	Nº de quadras	Nº de datas	Área (m ²)
Jardim Novo Horizonte II Parte	28/10/82	2590/82	6	88	60.500,00
Parque Hortência I Parte	23/12/82	3006/82	32	401	242.000,00
Parque Hortência II Parte	23/12/82	3008/82	22	418	242.000,00
Parque Itaipu II Parte	27/12/82	3010/82	16	415	312.263,88

Parque Residencial Patrícia	27/12/82	3011/82	18	237	124.388,00
Jardim Monte Carlo	30/12/82	3044/82	22	337	250.567,62
Jardim Campos Elíseos	30/12/82	3045/82	29	433	270.347,00
Parque Avenida	04/01/83	33/83	37	566	354.851,83
Jardim Novo Horizonte IV Parte	04/01/83	34/83	9	74	52.614,16
Jardim Bertioga	04/01/83	35/83	10	133	91.161,00
Parque das Grevíleas III Parte	04/01/83	36/83	39	704	399.421,57
TOTAL					2.448.515

Tabela 18. Loteamentos aprovados na gestão de Sincler Sambatti. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).

A tendência da ocupação para o norte fortalecia-se. Porém os novos loteamentos deveriam seguir as diretrizes viárias estabelecidas em 1979 e o perímetro urbano que fora delimitado pela Lei nº 1.259, de 10 de abril de 1979. Como já foi dito, a lei delimitando o perímetro urbano foi assinada pelo prefeito em exercício, Sincler Sambatti, pelo chefe de gabinete, secretário da Administração interino, secretário de Obras e Viação interino, Antonio Roberto Zamberlan, e pelo assessor de Arquitetura e Urbanismo, Nildo Ribeiro da Rocha.

A erradicação da “Favela do Cemitério”

O *Diário do Norte do Paraná*, em sua edição do dia 3 de junho de 1978, anunciou o fim da “Favela do Cemitério”, com a transferência de 118 famílias que ocupavam cerca de 800 barracos, ocorrida entre 14 de novembro de 1977 e 26 de abril de 1978 (ver figuras 285 e 286).

Todas as famílias saíram de livre e espontânea vontade, conforme a notícia, mediante indenização pela Prefeitura, que contou com o trabalho de quatro anos da Fundação de Desenvolvimento Social de Maringá, tendo à frente a presidente do organismo, Nadir Penteado Virmond (*O Diário*, 3 jun 1978)

De acordo com o periódico, a indenização variou segundo critérios como o número de membros de cada família, a qualidade do barraco desocupado, o tempo de moradia no local e a distância do destino da transferência. Das 118 famílias, 40 adquiriram casas próprias, sendo 13 no Profilurb, 3 no Núcleo Social Papa João XXIII e 24 em outros locais. Grande parte das famílias foi morar em casas de parentes e algumas foram trabalhar na agricultura, alugando casas dos proprietários. “O poder público ofereceu outras facilidades para a transferência das famílias, como transporte para mudanças, passagens por rodovia ou ferrovia, quando a distância era longa e a bagagem pequena, entre outras” (*O Diário*, 3 jun 1978, p. 5).

Figuras 285 e 286. Local da “Favela do Cemitério” antes e depois da erradicação dos barracos. Fonte: *O Diário*, 3 de junho de 1978.

5. Conjuntos habitacionais

Os conjuntos habitacionais inaugurados na gestão de João Paulino respondiam à declarada orientação do poder público municipal em localizá-los distantes da área urbana consolidada, contribuindo para o incremento da infraestrutura em locais longínquos. Assim, as áreas adjacentes a tais conjuntos valorizar-se-iam, atraindo novos empreendimentos imobiliários.

Essa lógica conduziu à implantação dos conjuntos próximos aos limites do perímetro urbano definido pela Lei nº 1.259/79 (ver figura 287). Com o financiamento do BNH, construíam-se vias estruturantes que levariam às novas áreas ocupadas. Segundo a publicação dos “Cinco anos de administração”,

Se não houvesse o Conjunto, lá “na ponta” da Avenida, o Banco Nacional de Habitação não liberaria recursos para a construção de uma avenida “no meio do mato” (...) É preciso implantar o conjunto, para que sejam conseguidos mais facilmente equipamentos e serviços urbanísticos e sociais, que são providenciados em função do núcleo habitacional, mas que acabam na realidade, beneficiando toda uma extensa área próxima (*O Diário*, suplemento especial, 19 mar 1982, p. 17, aspas da publicação).

A publicação menciona vias estruturantes que levaram a três conjuntos por nós mencionados anteriormente: Ney Braga (a atual Avenida Alziro Zarur), Hermann Moraes Barros (atual Avenida Kakogawa, antiga Estrada Miosótis) e Branca Camargo Vieira (com dois acessos, um partindo do Centro Social Urbano, a Avenida Guaiapó, e o outro do Jardim Alvorada, a Avenida Alexandre Rasgulaeff). As vias, como já nos referimos, foram custeadas pelo Projeto FINC – Financiamento de Infraestrutura para Conjuntos Habitacionais.

Além dos conjuntos citados, outros se inauguravam seguindo a mesma lógica, em áreas afastadas do centro urbano principal, sem infraestrutura e acessados por estradas rurais que se tornariam as vias principais da expansão do sistema viário. A publicação dos “Cinco anos de administração” menciona que mais dois conjuntos habitacionais foram entregues durante o período da gestão de João Paulino, o Conjunto Habitacional Paulino Carlos Filho e o Conjunto Habitacional Inocente Villanova Júnior, este iniciado na gestão anterior. Havia, ainda, mais dois conjuntos em construção, um ao lado do Conjunto Habitacional Hermann Moraes Barros (possivelmente o Conjunto Copacabana) e outro ao lado do Conjunto Karina (provavelmente o Conjunto Liberdade).

Em matéria publicada no *O Jornal* de 26 de maio de 1979, o presidente da Cohapar – Cooperativa de Habitação do Paraná –, José Roberto Pegoraro, em visita ao prefeito João Paulino, havia declarado a perspectiva de implantar mais 5.000 casas financiadas na cidade. Pegoraro solicitava uma pesquisa constante para prever a demanda por habitações. A Cohapar pretendia, segundo o seu presidente, que a

implantação dos núcleos habitacionais ocorresse nas áreas contempladas pelos planos diretores da cidade, preferencialmente próximas de áreas industriais ou onde houvesse estabelecimentos que demandassem mão de obra. O adensamento da malha urbana existente era preferível para o aproveitamento da infraestrutura existente. Pegoraro justificava que

O maior custo inicial dos terrenos, neste caso, será amplamente compensado pela economia que o Poder Público fará, pois não será necessário levar luz, água, asfalto, telefones, esgotos e outras melhorias, por grandes extensões, para tornar possível o conforto nos conjuntos habitacionais. Precisamos fazer o conjunto habitacional na cidade, e não implantá-lo fora da cidade e depois levar a cidade até lá (*O Jornal*, 26 mai 1979, p. 11).

A diretriz para a implantação dos conjuntos habitacionais em Maringá parece ter sido oposta ao que preconizava o presidente da Cohapar. No entanto, a projeção das estruturas viárias e o novo perímetro urbano ampliavam a área urbanizável.

Os conjuntos careciam de centros de comércio, conforme noticiou *O Jornal* de 15 de maio de 1980, e houve a promessa de provê-los por parte das autoridades.

Os conjuntos habitacionais Hermann Moraes Barros, Ney Braga e Branca Vieira, implantados pela Cohapar em Maringá, terão em breve centros comerciais, realizando uma antiga aspiração dos seus moradores, principalmente donas de casa. Edital para construção destas obras foi assinado anteontem em Maringá pelo presidente da Cohapar, José Roberto Pergoraro, na presença do prefeito João Paulino Vieira Filho e de dirigentes das associações de moradores dos núcleos beneficiados. O presidente da Cohapar adiantou que inicialmente serão implantados boxes de 25 metros quadrados, vários deles em cada conjunto habitacional, e que em uma segunda fase serão providenciados estabelecimentos comerciais maiores, “tipo supermercado” (*O Jornal*, 15 mai 1980, p.3, aspas do periódico).

O Diário do Norte do Paraná de 13 de maio de 1980 confirma a informação dada pela municipalidade. Desconhecemos o local de implantação dos boxes, mas a promessa indica que os locais longínquos das áreas consolidadas nasciam desprovidos de comércio vicinal, dificultando a aquisição de produtos para as necessidades básicas dos moradores (ver figura 288). Porém, conforme *O Jornal* de 22 de maio de 1980, a Cohapar abriu editais de licitação para projetos de infraestrutura e para execução dos centros comerciais nos três conjuntos mencionados, segundo o mesmo jornal.

Figura 288. Um dos três conjuntos habitacionais inaugurados em maio de 1980, possivelmente o Conjunto Ney Braga. Fonte: *O Diário*, 17 mai 1980.

Somando todos os conjuntos habitacionais unifamiliares que receberam o “habite-se” durante a gestão de João Paulino e a de Sincler Sambatti, verificamos que houve a inauguração de 13 conjuntos, se considerarmos o Conjunto Habitacional Santa Felicidade, que o recebeu em 1983 (Costa, 1991), mas seu alvará, como já esclarecemos, foi aprovado em 1976. No total, 5.517 casas foram entregues no período administrativo dos prefeitos referidos (ver tabela 18).

Ano	Conjunto	Nº unidades	Metragem (m ²)	Tipo	Zona
1977	Cristóvão Colombo	240	21.513,00	apart	07
1977	Karina	268	7.941,00	Casa	36
1977	Martin Afonso	160	17.190,00	apart.	17
1978	Inocente Villanova Júnior	1.021	46.720,00	Casa	44
1979	Cidade Alta	451	19.744,00	Casa	25
1979	Hermann Moraes Barros	500	18.819,00	Casa	30
1979	Ney Braga	858	32.119,00	Casa	43
1979	Branca de J. C. Vieira	500	18.860,00	Casa	37
1980	Tabaetê	197	14.212,00	Casa	27
1980	São Silvestre	670	7.012,00	casa	39

1981	Paulino Carlos Filho	353	13.800,00	casa	37
1981	Copacabana	190	7.561,00	casa	30
1982	Liberdade	162	6.446,00	casa	36
1982	Ouro Cola	58	2.307,00	casa	19
1983	Santa Felicidade	289	9.768,00	casa	38
TOTAL		5.917	244.012,00		

Tabela 18. Conjuntos habitacionais construídos entre 1977 e 1983. Fonte: Costa (1991) a partir de dados fornecidos pela Prefeitura do Município de Maringá, 1990.

Segundo Costa (1991), houve dois conjuntos habitacionais multifamiliares inaugurados durante a gestão que não foram citados na publicação dos “Cinco anos de administração” de João Paulino. O Conjunto Habitacional Cristóvão Colombo construiu-se ao lado do Conjunto Habitacional Maurício Schulmann, nas imediações da Universidade Estadual de Maringá, e o Conjunto Habitacional Martin Afonso instalou-se no final da Zona 2, ao sul, próximo à Avenida Perimetral. O primeiro compôs-se de 240 unidades e o segundo de 160. No total, foram entregues 400 apartamentos.

A inauguração dos dois conjuntos fez parte da programação do 30º aniversário da cidade, contando com a presença de autoridades do BNH, do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Paraná e de agentes financeiros. Além disso, haveria o sorteio de 240 apartamentos do Conjunto Cristóvão Colombo no ginásio do Maringá Clube (*O Jornal*, 8 e 10 mai 1977). O fato de os conjuntos serem inaugurados três meses depois do início da administração de João Paulino indica que foram iniciados na gestão anterior, de Silvio Magalhães Barros.

O segundo conjunto habitacional multifamiliar construído em Maringá, o Cristóvão Colombo, tinha 15 blocos de apartamentos implantados de maneira a formar um grande espaço central no qual se davam as atividades de lazer (ver figura 289 e 290). Na entrada principal, pela Avenida Mario Clapier Urbinatti, os blocos foram dispostos em forma de “U”, proporcionando um espaço para ajardinamento com locais de estar. O distanciamento dos prédios em relação às vias, possibilitado pelos recuos de todos os blocos em relação ao limite do terreno, propiciava maior privacidade em relação às ruas e reservava espaço para o plantio de vegetação.

Figuras 289 e 290. Implantação do Conjunto Habitacional Cristovão Colombo e apartamento-tipo. Fonte a primeira figura: PMM, 2002, editado pela autora. Fonte da segunda figura: *O Diário*, 01 ago 1976, redesenhado pela autora.

O apartamento-tipo, com media de 90m², tinha três dormitórios, sala de estar e jantar, banheiro, cozinha e área de serviço (*O Diário*, 01 ago 1976).

O Diário do Norte do Paraná de 10 de maio de 1977 anunciou os organismos que tornaram possível a construção do Conjunto Habitacional Cristóvão Colombo: o Banco Nacional de Habitação participando com os recursos financeiros; o Banestado S/A, crédito imobiliário, como agente financeiro; a Cooperativa Habitacional Cidade Canção figurando como órgão promotor; o Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais no Estado do Paraná cumprindo o papel de órgão fiscalizador; e a Construtora Independência S/A, que construiu o conjunto. No total, foram 21.513m² de área construída e os foram apartamentos financiados em até 25 anos (*O Diário*, 10 mai 1977) (ver figura 291).

Figura 291. Imagem do Conjunto Habitacional Cristóvão Colombo. Fonte: *O Diário*, 10 mai 1977.

Em relação aos conjuntos unifamiliares, as 5.517 unidades distribuíram-se em 13 núcleos espalhados nos extremos da cidade. Lembremos, mais uma vez, que consideramos as 289 casas do Conjunto Santa Felicidade. Alguns dos conjuntos receberam diferentes tipos de edificações, que se distinguiam em número de quartos, metragem construída, tamanhos e tipos de aberturas, materiais utilizados em coberturas, entre outros elementos. Identificamos algumas desses tipos a partir da observação *in loco*, apesar das frequentes reformas e ampliações da célula habitacional original. Apesar de o estudo da tipologia habitacional não se constituir no foco da nossa pesquisa, consideramos importante indicar a possibilidade de estudos aprofundados sobre o assunto. Assim, percorremos alguns dos 13 conjuntos inaugurados nas gestões de João Paulino e de Sincler Sambatti no intuito de encontrar edificações que mantivessem ou se aproximassem da sua configuração original. Nossa intenção foi mostrar que ainda há possibilidade de reconstituição das casas inicialmente implantadas, sendo um dos fatores para o resgate da sua história.

O Conjunto Habitacional Inocente Villanova Júnior, também conhecido como Borba Gato, inaugurou-se com casas de tamanhos distintos. Alguns moradores antigos, com os quais tivemos oportunidade de conversar, recordam-se de que os tipos chegavam a quatro ou cinco, sendo uma delas geminada (ver figuras 292, 293, 294 e 295). Distinguímos três desses tipos. Porém frisamos que a pesquisa merece um aprofundamento maior, que não seria possível nos limites deste trabalho.

Figuras 292 e 293. A primeira foto retrata uma das ruas do Conjunto Inocente Villanova Júnior em 1980. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. A segunda foto mostra um dos tipos existentes, as casas geminadas, com pintura diferenciada e elementos adicionados distintos. Foto da autora, fev 2010.

Figuras 294 e 295. As fotos mostram dois tipos distintos existentes no Conjunto Inocente Villanova Júnior. Na primeira foto, a casa é a de menor dimensão, com entrada lateral. Na segunda foto, a casa tem a porta de entrada na fachada principal e tem dimensão maior do que a primeira. Ambas as casas conservam as suas características principais iniciais. Fotos da autora, fev. 2010.

No Conjunto Habitacional Cidade Alta também encontramos tipos distintos, com habitações maiores e menores (ver figuras 296 e 297).

Figuras 296 e 297. Fotos mostrando os tipos de habitações do Conjunto Habitacional Cidade Alta. A primeira foto mostra uma residência sem modificações, mantendo os elementos originais. A segunda retrata outro tipo de edificação, presumivelmente modificada. Fotos da autora, fev. 2010.

No Conjunto Habitacional Jardim São Silvestre, na parte próxima ao fundo de vale do ribeirão Pinguim, verificamos apenas um tipo de casas (ver figuras 298 e 299).

Figuras 298 e 299. Fotos mostrando o tipo original das casas do Conjunto Habitacional Jardim São Silvestre. A entrada da casa dava-se lateralmente e as telhas eram de cimento amianto. Fotos da autora, fev. 2010.

As verbas provenientes do BNH continuavam a ser concedidas ao município para importantes obras de infraestrutura. A Lei nº 1.567, de 29 de maio de 1982, aprovada no primeiro mês da gestão de Sincler Sambatti, permitia que o município participasse do Projeto Cura IV até o montante de 416.000 UPCs. A lei foi assinada pelo prefeito, pelo chefe de gabinete, secretários da Administração e da Fazenda e pelo coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação, Luiz Domingos Moreno de Carvalho.

O documento que se refere às realizações da Prefeitura no período de 1º de fevereiro de 1982 a 31 de janeiro de 1983 garantia que os investimentos dar-se-iam nas áreas ao sul do plano inicial. Segundo o documento,

...Esses recursos permitirão intensas obras de caráter urbanístico e social na Zona Sul de Maringá, e especialmente: grande volume de pavimentação asfáltica; galerias de águas pluviais; duplicação da Avenida Cerro Azul até o cruzamento com a Avenida Nildo Ribeiro da Rocha; continuação da Avenida Nildo Ribeiro da Rocha, em direção ao Conjunto Habitacional Inocente Villanova Júnior; construção da Casa da Cultura; construção de um centro esportivo; construção de um posto de saúde; urbanização da Praça da Vila Marumbi (Maringá, 1983, p. 3).

Com essa declaração, constatamos que a expansão ao sul recebia maior atenção do poder público e consolidava a estrutura viária proposta pelo arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha nessa direção. A extensão da via que levava o seu nome criou um importante eixo de ligação com a área central, conectando-se ao prolongamento da Avenida Cerro Azul proposto por Jorge de Macedo Vieira no espigão dos dois córregos. Além disso, diversos bairros criavam-se ao sul, principalmente durante a segunda gestão de João Paulino, como já demonstramos.

Segundo *O Jornal* de 5 de maio de 1982, o Projeto Cura IV beneficiaria a área situada entre os córregos Moscados e Cleópatra, além da Avenida Perimetral Sul. Os bairros atendidos seriam a Vila Emília, o Jardim Progresso, a Vila Lili, a Vila Marumbi e o Conjunto Residencial Martin Afonso (*O Jornal*, 5 mai 1982).

Seguindo a orientação de expandir a cidade subsidiando-se dos recursos federais destinados aos conjuntos habitacionais, haveria sempre argumentos plausíveis para os investimentos em obras de infraestrutura e equipamentos urbanos nas áreas distantes. Na esteira dos investimentos públicos, novas áreas valorizavam-se e eram aproveitadas pelo mercado imobiliário.

O engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho (2009) explicou que a rapidez das vendas das glebas rurais, transformando-as em áreas de interesse dos agentes imobiliários, provocou o desejo dos proprietários rurais em terem as suas áreas contempladas pelo poder público para a urbanização.

Um vizinho, por exemplo, conseguia vender o lote, mas vender o lote rural e receber à vista era como ganhar na loteria. Era um prêmio, você compreende? Vai ser um conjunto de casas populares, o BNH está comprando e tal. Então, aquele vizinho queria vender, o vizinho

ao lado também queria vender, e o de cá também. “Puxa vida, eu perdi, aquele cara ganhou na loteria e eu não ganhei”.

Assim, os interesses sobre a valorização da terra urbana eram de vários agentes. Os mais necessitados, os moradores dos conjuntos habitacionais, estrategicamente conduzidos para a consolidação do plano de sistema viário, instalavam-se em áreas distantes que somente com o passar do tempo constituíam-se em centros urbanos com acessibilidade viária e com serviços e comércio que lhes são característicos.

6. Legislação urbana e edificação

Uma das primeiras leis aprovadas na gestão foi a que se referia aos loteamentos. A Lei nº 1.149, de 18 de março de 1977, alterava a Lei nº 98/65, que instituía normas e disciplinava os loteamentos nas zonas urbana e suburbana de Maringá, apesar de existir a Lei nº 625/68, que era mais recente. A modificação mais significativa foi em relação à obrigatoriedade da sequência do plano urbanístico da cidade. Presumivelmente, a lei, assinada pelo presidente e primeiro secretário da Câmara Municipal, relacionava-se com os loteamentos cancelados, como verificamos.

Mais tarde, porém, pela Lei nº 1.360, de 9 de abril de 1980, proibia-se a edificação de conjuntos habitacionais cujo padrão se assemelhasse ao dos construídos pelo BNH, em locais que não se constituíssem em continuidade em relação “...às confrontações territoriais abrangidas pelo grande conjunto unitário da rede predial urbana” (Art. 1º. Lei nº 1.360/80). As normas edilícias deveriam obedecer às determinações de três leis, quais sejam: nº 34/59, nº 625/68 (Lei de Loteamentos) e nº 626/68 (Código de Edificações). Assim como a de 1977, a lei de 1980 foi assinada pelo presidente e primeiro secretário da Câmara Municipal.

Ambas as leis citadas demonstram a preocupação com a consolidação de determinados núcleos urbanos que se espalhavam pelo perímetro urbano, concentrando a abertura de novos loteamentos nas imediações dos já existentes.

Em relação ao zoneamento, na gestão de João Paulino houve 15 leis que modificavam os usos existentes. Na gestão de Sincler Sambatti houve apenas uma, que repetia determinada lei aprovada na gestão de seu antecessor. Das 16 leis que prescreveram as alterações, 11 referiram-se ao Código de Posturas e Obras e não à Lei de Zoneamento, nº 624/68. A grande maioria transformava em uso misto as vias residenciais, com três exceções, sendo que duas delas têm quase a mesma redação. A Lei nº 1.158, de 20 de maio de 1977, revogava a Lei nº 704/69, que considerou mista a Avenida Euclides da Cunha, considerando-a novamente de uso estritamente

residencial. Já a Avenida Dona Sophia Rasgulaeff, no trecho compreendido entre a Alameda Ney Braga e a Avenida Lucílio de Held, era considerada também residencial. Duas leis para tal fim constam nos arquivos da Câmara Municipal, a primeira foi a nº 1.176, de 8 de setembro de 1977, e a segunda a nº 1.216, de 21 de março de 1979. Nesta, o trecho compreendido modificava-se, passando a englobar da Alameda Ney Braga à Rua Paraguai e entre a Rua Peru e a Rua Argentina.

As transformações de usos para o misto contemplavam vias que acessavam os conjuntos habitacionais, especialmente nos trechos que os continham. Na gestão de João Paulino, as mudanças deram-se na Avenida Carlos Correia Borges, em frente ao Conjunto Habitacional Inocente Villanova Júnior, bem como nos trechos da avenida abertos ao lado do conjunto, de acordo com a Lei nº 1.270, de 14 de maio de 1979. A Lei nº 1.368, de 26 de junho de 1980, transformava em mista a Avenida Carmem Miranda, no Conjunto Habitacional Cidade Alta, entre a Rua Ataulfo Alves e a Rua Antônio Maria. Da mesma forma, a Estrada Miosótis (atual Avenida Kakogawa), no trecho que passava em frente ao Conjunto Habitacional Hermann Moraes Barros, foi declarada mista pela Lei nº 1.396, de 3 de setembro de 1980. A lei ainda prescreveu que os demais trechos nos quais se abrissem loteamentos ou conjuntos habitacionais também se considerariam de uso misto. A Rua B, do Conjunto Habitacional da Estrada Guaiapó, transformava-se no mesmo uso, de acordo com a Lei nº 1.401, de 3 de setembro de 1980. E, por fim, toda a extensão da Avenida Guaiapó seria mista, segundo a Lei nº 1.493, de 30 de junho de 1981. Dessas leis, três delas foram assinadas pelo prefeito, pelo chefe de gabinete e secretários, entre os quais os de Obras e Viação ou coordenadores de Planejamento, Urbanismo e Habitação. As duas últimas citadas foram assinadas pelo presidente e primeiro secretário da Câmara Municipal.

O fato de transformar as vias dos conjuntos habitacionais em uso misto revela que a municipalidade atendia à possível demanda para criação de comércio e serviços nas imediações das áreas desprovidas de tais equipamentos. Certamente havia a necessidade de gerar centros de bairro com atendimento de comércio vicinal.

O Código de Posturas e Obras de 1959, Lei nº 34/59, continuava sendo utilizado com acréscimos de parágrafos, como no art. 154, que incluía os terrenos das esquinas, que deveriam ter cantos chanfrados ou em curva, fossem eles em muros ou em cercas, com afastamento de dois metros. Essas determinações foram instituídas pela Lei nº 1.331, de 13 de novembro de 1979. Porém a Lei nº 1.330, da mesma data, tem basicamente igual redação. No entanto, refere-se ao acréscimo à Lei nº 625/68, que

dispunha sobre os loteamentos. Ambas as leis foram assinadas pelo presidente e primeiro secretário da Câmara Municipal.

No entanto, para alteração de gabarito, conforme a Lei nº 1.338, de 27 de novembro de 1979, mencionava-se novamente o Código de Posturas e Obras. A lei permitia a construção de edifícios de até quatro pavimentos nas áreas fronteiras às vias que circundavam os Bosques 1 e 2, com a obrigatoriedade da previsão de pelo menos uma garagem por apartamento. Apesar de haver a Lei de Zoneamento (Lei nº 624/68) mais recente, não foi aludida.

Verificamos que o fato de o Código de Posturas e Obras ter ampla incidência fazia com que fosse referido em diversas leis de modificações e inclusões de artigos. Em determinados casos, as leis aprovadas posteriores ao Código eram consideradas, mas nem sempre.

Segundo a Lei nº 1.175, de 23 de agosto de 1977, a Prefeitura, através da Secretaria de Obras e Viação, estaria autorizada a fornecer “planta popular” com área de até 60m², para o requerente que não possuísse outro imóvel, em conformidade com o CREA – Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura. A lei foi assinada pelo prefeito, pelo secretário da Administração e por Luiz Tutomu Iczuka, secretário de Obras e Viação.

A primeira lei que tratou da preservação ambiental foi a nº 1.556, de 11 de maio de 1982, assinada pelo prefeito João Paulino, pelo chefe de gabinete, secretário da Administração e por Luiz Domingos Moreno de Carvalho, coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação. O Bosque 2, de acordo com a lei, passava a ser de preservação permanente, com a destinação de “a) asilar exemplares naturais da fauna e da flora lá existentes, ameaçados de extinção; b) assegurar condições de bem-estar público” (artigo 2º). Em 1982, pela primeira vez a questão ambiental passou a fazer parte da pauta das preocupações do poder municipal, considerando a importância da conservação das espécies de fauna e flora existentes e o Bosque 2 como predado para o ambiente urbano. Proibiam-se, também, quaisquer supressões da flora do bosque, bem como todo tipo de construções e qualquer forma de exploração dos recursos naturais. A lei foi assinada pelo prefeito João Paulino, pelo chefe de gabinete, secretário da Administração e por Luiz Domingos Moreno de Carvalho, como coordenador de Planejamento, Urbanismo e Habitação. Não há o despacho do secretário do Meio Ambiente, apesar de a secretaria ter sido criada pela Lei nº 1.251/79, como já mencionamos.

O perímetro urbano foi reformulado pela Lei nº 1.259, de 10 de abril de 1979, a partir do levantamento planialtimétrico, cuja verba foi autorizada pela Lei nº 1.192/77, como mencionamos. O *Jornal* de 26 de abril de 1977 noticiava que diretores do Instituto de Terras e Cartografia estariam em Maringá nesse dia a fim de assinar convênio com a Prefeitura para realização do levantamento cartográfico, que seria condição para aprovação de novos loteamentos, cadastramento etc., já que, segundo o prefeito, “Maringá não tem uma planta real” (O *Jornal*, 26 abr 1977, p. 1).

A ampliação do perímetro em relação à lei anterior, Lei nº 1.063/74, é evidente (ver figura 300).

A lei do perímetro urbano foi assinada pelo prefeito em exercício, Sincler Sambatti, pelo chefe de gabinete, secretário da Administração interino, secretário de Obras e Viação interino, Antonio Roberto Zamberlan, e pelo assessor de Arquitetura e Urbanismo, arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha.

Por solicitação do prefeito, o Sr. Nildo Ribeiro da Rocha deu prioridade à delimitação do perímetro urbano, pois havia pressão por parte dos imobiliários para o estabelecimento das possibilidades de urbanização. Com a assessoria do arquiteto José Vicente Alves do Socorro, requisitada pelo Sr. Ribeiro da Rocha, delimitou-se o perímetro urbano abrangendo os loteamentos existentes, amarrando-os ao sistema viário. “Então, eu fiz esse perímetro urbano pra aprovar rapidamente na Câmara. E quando eu falei em fazer o traçado urbano concordando as vias, as ruas, as ruas principais dentro do perímetro urbano, o João Paulino achou ótimo” (Ribeiro da Rocha, 2010).

Em relação à eliminação de edificações que “perturbavam a tranquilidade dos habitantes”, a notícia publicada no *Diário do Norte do Paraná* do dia 29 de maio de 1979 retratava o controle por parte da municipalidade para com certos tipos de ocupações. O periódico anunciou um laudo técnico que interditava e condenava os imóveis construídos na Rua Quintino Bocaiúva, especificamente nas datas 13, 14, 16 e 18 da quadra 60 da Zona 7, conhecida como “Zona Velha”. Os proprietários teriam 60 dias para desocupar os imóveis. A justificativa do poder público, apresentada no jornal, era de que a medida fora tomada “com fundamento nos laudos técnicos exarados no processo administrativo 03/79 os quais caracterizavam-se primórdios de favela, falta de saneamento básico e grave ameaça física à integridade de seus ocupantes” (*O Diário*, 29 mai 1979, p. 5). O local, embora inserido nas proximidades da Delegacia de Polícia, causava incômodo aos vizinhos, pois os frequentadores “aprontavam algazaras até altas horas da madrugada, além de ser tido como um verdadeiro antro de marginais” (*O Diário*, 29 mai 1979, p. 5).

Assim, por meio da legitimação de um laudo elaborado por técnicos, eliminavam-se áreas que supostamente se assemelhavam a favelas. O exemplo acima demonstra a gerência do poder público em relação às ocupações que não satisfaziam aos padrões permissíveis na cidade, principalmente na área urbana consolidada.

No que se refere a propostas de reformulação de trechos da área central, embora não seja o foco de nossa pesquisa analisar os projetos não realizados, consideramos relevante destacar a lei que propunha um calçadão de pedestres. A Lei nº 1.182, de 11 de outubro de 1977, assinada pelo presidente e primeiro secretário da Câmara

Municipal, transformava em uso exclusivo de pedestres trechos da Rua Santos Dumont, compreendidos entre a Avenida Herval e a Avenida Getúlio Vargas e desta à Avenida Duque de Caxias. O tráfego, segundo a lei, seria transferido para ruas de menor movimento de pedestres e não acarretaria congestionamento do trânsito.

Dias (2008/2009) comprovou que, após essa proposta, outras foram encaminhadas para a realização de um calçadão na cidade, mirando-se na solução de Jaime Lerner para Curitiba. Várias cidades adotaram a solução e, segundo a arquiteta Beatriz Fleury e Silva *apud* Dias (2008/2009, p. 7), “Aconteceu em várias cidades do Paraná, em municípios onde não havia a menor necessidade. Todos queriam ser Curitiba”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entender as ações dos prefeitos e do corpo técnico em formação na construção da cidade de Maringá em 35 anos de sua história foi o tema principal desta tese. Ao longo dos nove capítulos, que dividimos em duas partes, procuramos demonstrar como a cidade ideal e planejada tornou-se a cidade real e construída.

Chamamos atenção para a inserção da cidade no contexto regional e como se deu a formulação do seu plano inicial. Articulamos essa análise com as referências utilizadas por Jorge Macedo Vieira em seu projeto, destacando os planos de cidades novas e as concepções urbanísticas estrangeiras, bem como a formação técnica do engenheiro.

Porém, especificamente, nos preocupamos em estudar a transição do plano executado pela empresa que o encomendou e as realizações das primeiras administrações municipais. Analisamos o que realmente se efetivou em relação à proposta original e quais foram as modificações necessárias, solicitadas pelas demandas e limitadas pelas possibilidades da nascente municipalidade. Detivemo-nos na análise da influência do plano moderno na paisagem urbana construída ao longo de sete gestões municipais e nas descaracterizações ocorridas.

A construção da cidade pela administração municipal, a elaboração de leis e a formação do corpo técnico, que institucionalizaram o planejamento urbano, foram analisadas diante das questões formuladas em nossas hipóteses de pesquisa. Para tanto, estudamos a relação entre a Companhia e a municipalidade nos primeiros anos, a implantação inicial relacionada ao proposto no plano, as ações das gestões públicas no que se refere à construção da cidade e a formação da estrutura administrativa e técnica no âmbito da municipalidade.

Na primeira parte deste trabalho, analisamos a formação de uma rede regional empreendida pela CTNP/CMNP, que criou diversas cidades articuladas por uma estrada de ferro cujo objetivo era possibilitar o escoamento da produção agrícola e sua comercialização. A empresa determinou quatro polos principais, distantes entre si aproximadamente 100km, situados no espigão principal onde se instalou a linha férrea, com cidades menores em sua volta. Maringá constituiu-se em um desses polos, inserida no processo de rápida urbanização no qual a cafeicultura se expandia.

O plano urbanístico moderno incluiu-se na propaganda da CTNP/CMNP e assumiu importância fundamental. Há uma defasagem entre o projeto e a realidade em uma região que se transforma ao introduzir uma nova paisagem, civilizatória e moderna. No Paraná, um projeto moderno de cidade foi implantado *ex-novo*, uma década antes do início da construção de Brasília. Realizamos algumas aproximações entre o plano de

Brasília e o de Maringá, por serem duas cidades implantadas *ex-novo* e em zonas de expansão. Considerando suas diferenças de escala e função, ambas nasceram de projetos modernos, embora em Maringá houvesse um sentido distinto, por se aplicar a uma cidade de colonização. Ambos os planos surgiram num contexto nacional de transformações da rede urbana nacional. No caso da formação dos polos da rede urbana do Norte do Paraná, empreendida pela CTNP/CMNP, somente duas cidades têm referências do plano moderno em seus traçados e funções: Maringá e Cianorte. A questão que permanece é o motivo da escolha de apenas essas cidades e não também das demais.

O estabelecimento de um núcleo provisório, o “Maringá Velho”, revela a intenção da empresa em executar o traçado urbanístico somente a partir do definitivo traçado da linha férrea. Considerado “boca de sertão”, o núcleo inicial foi instalado periféricamente, em local de topografia acidentada, com traçado de vias marcadamente distinto do plano de Vieira. Era de onde a Companhia, além de comandar o desbravamento, administrava a construção de estradas de acesso e delimitava e loteava glebas.

As referências da cultura urbanística moderna são evidentes na formulação de Jorge de Macedo Vieira. No acervo do engenheiro há um vasto material bibliográfico e peças gráficas que possibilitaram as especulações sobre as influências dos modelos e das teorias estrangeiras em seu plano para a cidade.

Estudamos as referências da cultura urbanística no plano de Maringá no que se refere às aproximações e aos distanciamentos em relação às concepções teóricas de alguns urbanistas que foram referências de Vieira em diversos projetos. Por exemplo, houve o despojamento do caráter reformador inicial da proposta de Howard, fato constatado por vários pesquisadores. Manteve-se, porém, a concepção formal, de acordo com as sugestões relacionadas aos traçados dos primeiros subúrbios-jardins, ao manual de Unwin, às propostas de Clarence Perry e Clarence Stein, às recomendações de Camillo Sitte, Saturnino de Brito, Werner Hegemann, Nelson Lewis, Jean Claude Nicolas Forestier e Frederick Law Olmsted, além de Atilio Corrêa Lima no seu plano de Goiânia.

O hibridismo das concepções teóricas que embasaram a proposta de Vieira é evidente, observado em determinados aspectos do plano de Maringá, tais como a análise da cidade e a importância do sítio; do regular ao irregular; o anel externo; as áreas verdes no plano; os parques no centro principal; o centro principal e os centros secundários; a hierarquização, a forma e o uso do sistema viário; e as estações.

O caráter pragmático existente nos projetos do engenheiro, especificamente no plano de Maringá, tem expressivas aproximações com o manual de Nelson Lewis (1916), encontrado na biblioteca particular de Vieira, como pode ser observado nas diversas análises sobre as características formais do plano.

As relações profissionais e pessoais de Vieira certamente foram determinantes para que lhe fosse designada a missão de elaborar o plano de Maringá. O meio no qual viveu e se formou aproximou-o de personagens que tinham grande influência política e econômica na época, como Francisco Prestes Maia e Cássio da Costa Vidigal, principalmente, e foi supostamente por meio deles que recebeu a tarefa de elaboração do plano.

As etapas da elaboração do plano inicial puderam ser reconstituídas a partir de seis peças gráficas encontradas em diferentes arquivos, sendo que a última nos possibilitou entender como o plano se efetivava após 10 anos de demarcação territorial. Considerando as adaptações que se deram, indicando que houve estudos e reelaborações para se chegar à proposta final, mantiveram-se as principais diretrizes dos primeiros estudos.

O zoneamento sugerido por Vieira demonstrava haver maior preocupação com a ocupação segundo o padrão econômico dos moradores do que propriamente com os usos. Além das zonas das indústrias e dos armazéns, as demais se relacionavam com a estratégia de vendas da Companhia, refletindo a valorização das terras por sua localização e tamanho dos lotes. A segregação de classes no espaço foi dada como pressuposto do plano.

Além de tudo, a escolha de Vieira para a elaboração do plano de Maringá, sendo ele participante de um dos agentes que desempenhavam importantes funções na construção de São Paulo, como a Escola Politécnica e a Cia. *City*, certamente teria um objetivo maior do que apenas o traçado para uma nova cidade. Lembramos que Vieira ingressou na Escola Politécnica num momento em que os engenheiros eram formados para resolver os problemas da cidade.

A formulação do projeto inicial fazia parte da estratégia de propaganda empreendida pela Companhia, que enfatizava a legitimidade do plano, obtida mediante estudos das ressonâncias das concepções de modernidade observadas no projeto de Maringá. Embasada nas mais modernas técnicas urbanísticas – e aprovada por engenheiros, arquitetos e urbanistas renomados, antenados com as publicações e realizações que constituíam as discussões da época –, a proposta de Vieira dificilmente poderia ser questionada em relação à sua qualidade. Portanto, o projeto estava posto e não

poderia ter alterações significativas em sua estrutura geral. De fato, não houve mudanças estruturais na forma estabelecida. Ao contrário, tornou-se modelo e exemplo para as futuras ampliações, principalmente as que se relacionaram ao sistema viário. Os profissionais que se vincularam à progressiva estrutura administrativa foram meros operadores do plano, dedicados a prover a infraestrutura necessária ao desenvolvimento da cidade.

Porém diversas áreas públicas e institucionais propostas por Vieira foram parceladas pela Companhia, evidenciando a complicada demarcação entre o público e o privado, principalmente nas duas primeiras gestões municipais. O primeiro prefeito tinha a difícil tarefa de retirar a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná dos mandos e desmandos quanto ao que se relacionava ao público, além de regular e tributar o que era de sua propriedade. Além disso, nas primeiras administrações públicas não havia meios materiais e técnicos para se efetivar o projeto de Vieira, especialmente no que se refere aos edifícios e aos espaços públicos.

O estudo dos códigos tributários nas sete gestões demonstrou que os privilégios fiscais concedidos à Companhia aconteceram nos primeiros mandatos, sendo que somente a partir da quarta administração houve a tentativa de taxação progressiva para proprietários que mantivessem sem uso os seus lotes por mais de cinco anos. Nesse momento, entretanto, a Companhia já tinha a maioria dos seus lotes vendidos. A partir da quinta gestão, o cadastro imobiliário tornou-se parte do código tributário, sendo elaborado pela primeira vez pela equipe do Eteplan, na gestão de Adriano Valente (1969-1972). Nas duas últimas gestões, a tributação incidia sem mencionar quaisquer privilégios fiscais a proprietários de terras.

Todavia, apesar de a influência da Companhia ter sido mais evidente nas primeiras gestões, e de o seu principal interesse ter sido a isenção fiscal, percebemos que houve momentos em que a empresa se manifestava, ora argumentando sobre o interesse público, ora parcelando áreas do plano original. Fato marcante foi, por exemplo, a derrubada, pelo prefeito Américo Dias Ferraz, das árvores plantadas pela Companhia na Praça Raposo Tavares, numa clara demonstração de que a área pertencia à municipalidade. Na gestão seguinte, a Companhia contratou o arquiteto Bellucci para reurbanizar a praça e a doou ao município.

Nas análises comparando o plano inicial com o que se havia realizado até 1957, de acordo com a peça gráfica encontrada (a planta 6), constatamos que inúmeras áreas livres indicadas no plano original foram parceladas pela Companhia. Porém as áreas que se privatizaram não eram os elementos estruturadores do plano, considerados os

dois bosques e o estádio municipal. Parcelaram-se as áreas mais periféricas e principalmente as que estavam em zonas cujos moradores teriam menor poder aquisitivo, como a Zona 3. Os espaços destinados ao lazer público e a equipamentos institucionais nessa zona foram reduzidos. No entanto, ao realizarmos a mesma análise na Zona 2, indicada aos moradores de maior poder aquisitivo, observamos que houve o menor parcelamento das áreas institucionais e de lazer, embora com mudanças das quadras reservadas a elas. Verificamos que houve interesse maior da Companhia em manter os equipamentos propostos no plano inicial de Vieira para a Zona 2, provavelmente por ter consciência de que sua existência valorizaria a área e poderiam ser usados como argumento para o preço mais elevado dos terrenos.

Ainda sobre a influência da Companhia na implantação do plano, observamos que o segundo prefeito iniciou a construção da rodoviária defronte à estação ferroviária. A Companhia dessa vez questionou a privatização de uma área pública que estava estabelecida no plano. Segundo a empresa, não se poderia ocupar com uma construção o que se havia determinado como espaço público. Porém a construção teve continuidade e a rodoviária transformou-se num símbolo de progresso e modernidade durante muitos anos.

Em meados da década de 1960, as demarcações do que era público e do que era privado estavam mais claras do que nas duas primeiras administrações municipais. Mas isso não significava a retirada total da Companhia das intervenções públicas, pois ainda se responsabilizava pelo ajardinamento de diversas ruas. No entanto, na gestão de Luiz de Carvalho, há indicações de que a municipalidade assumia essa função.

Ainda na gestão de Luiz de Carvalho, conforme o seu depoimento, houve a tentativa da Companhia de lotear o Bosque das Grevíleas. Porém, segundo o prefeito, verificou-se o uso do espaço no plano inicial, o que garantiu que se impedisse a intenção da empresa colonizadora.

Verificamos que, apesar da diminuição das áreas institucionais, de lazer e públicas, as principais características do plano de Vieira se mantiveram e foram fator de direcionamento da conformação e da ocupação urbana. O plano determinava as diretrizes do parcelamento do solo e consolidava as principais áreas verdes reservadas por Vieira.

Todavia, em relação à construção do chamado centro cívico, ao longo de sete gestões, podemos observar que as indicações de Vieira não foram seguidas completamente.

Diante da precariedade material dos primeiros anos de emancipação do município, é compreensível que os edifícios públicos que deveriam compor o centro cívico ficassem somente no papel no início da formação da cidade. De imediato, era necessário estabelecer o local da Prefeitura. Porém não havia condições materiais para a sua instalação no local destinado aos prédios públicos e se instalou no prédio da antiga subprefeitura, de quando ainda era distrito de Mandaguari, na quadra em frente ao espaço destinado ao centro cívico.

Logo nos primeiros anos de existência do município, a Companhia construiu o seu hotel no local que no plano de Vieira era destinado à igreja. Também foi construído um centro de saúde, na primeira década de emancipação, de responsabilidade do governo estadual, no local destinado ao centro cívico.

A proposta inicial de Vieira, que sugeria a concentração dos edifícios, não se realizou e os prédios construíram-se isolados uns dos outros e sem uma composição formal que os integrasse. O Fórum, de alçada do governo estadual, foi instalado em 1967, sendo ampliado no período da sexta gestão municipal. Além desse edifício, outros se instalaram, como o atual prédio dos Correios, o do INSS (antigo INPS) e o da Receita Federal (antigo IBC – Instituto Brasileiro do Café). As quadras posteriores a esses edifícios, inseridas no centro cívico proposto, foram parceladas.

O Paço Municipal, para cuja construção foi contratado o arquiteto Bellucci, foi a obra mais importante realizada pela municipalidade no centro cívico, já na quarta administração. Na quadra 1 da zona 1 deveriam ser construídos os edifícios da Prefeitura, da Câmara Municipal e da Biblioteca, de acordo com a lei que o autorizava. A lei destacava que o conjunto de obras deveria considerar a “técnica moderna de urbanização” dos espaços.

A modernidade, entendida pelos governantes pelo uso da “técnica moderna”, estava presente nas referências que buscavam em exemplos de cidades como Brasília e nos arquitetos que projetavam em centros mais dinâmicos, como São Paulo. A ideia de se construir o moderno refletia-se nas exigências da lei de forma clara e direta.

O desenho inicial de centro cívico, de Vieira, seguiu as recomendações formais e a disposição arquitetônica de diversos urbanistas que preconizavam a cidade moderna, com o conjunto de edifícios públicos côncavos e convexos formando a composição da praça central, além da localização no eixo focal de chegada à cidade. Isso resultou em obras isoladas e no parcelamento de parte de uma das quadras. Ao contrário do que pretendia Vieira, o elemento de destaque foi a Catedral, com sua grande praça com espelhos d'água, projetada na última gestão estudada. Assim, ficamos longe das

recomendações de Hegemann e Peets (1922) para a configuração dos edifícios do centro cívico.

Ao mesmo tempo em que o plano inicial determinava as diretrizes do parcelamento do solo e consolidava as áreas verdes reservadas por Vieira, surgiam as primeiras propostas para transformar as reservas de mata atlântica em parques de lazer, o que de certa forma modificava as pretensões do autor do plano, que não previa equipamentos nos “pulmões verdes” que propôs. A instalação de equipamentos nas rotatórias viárias também não havia sido indicada inicialmente, mas se tornou comum a partir da quarta gestão.

A cidade nasceu de um plano moderno e deveria manter sua modernidade promovendo o incessantemente novo, com referências legitimadas por arquitetos de renome e tendência em voga. Para tanto, diversos projetos contendo formas e materiais com pretensões modernas foram propostos nas áreas do plano e, no caso do projeto da universidade, fora dele. As gestões contrataram arquitetos e urbanistas de grande prestígio para formular os edifícios e os espaços. Entre eles, podemos nominar José Augusto Bellucci, Jaime Lerner, Domingos Bongestabs, Marcos Prado. Destaque-se ainda a consulta a Burle Marx para o paisagismo do Parque do Ingá, além das referências de Luty Kasprowicz explorando as possibilidades plásticas do concreto armado em diversas obras.

Sobre a localização das instituições educacionais, dos 14 espaços distribuídos no plano de Vieira de modo a contemplar as diversas zonas da cidade, quatro escolas, considerando também as administradas por religiosos, foram inseridas nos locais determinados logo na primeira gestão municipal, e três implantaram-se em terrenos não previstos no plano. Na segunda administração, outro estabelecimento de ensino particular religioso foi fundado em local diverso do determinado por Vieira, na zona dos armazéns. Na terceira gestão, mais uma escola foi instalada em área não indicada no plano inicial. Na quarta gestão, houve a instalação de escolas, mas apenas uma estabeleceu-se na quadra designada por Vieira para o uso de instituição de ensino; as demais inseriam-se fora do plano inicial.

O fato de haver pequenas construções de salas de aula, como nos mostra o relatório do prefeito Adriano Valente, dificulta o trabalho cronológico da criação e formação das inúmeras escolas municipais e estaduais, que se modificaram ao longo das gestões. Na quinta gestão, estabeleceram-se três instituições de ensino dentro do plano inicial, sendo que apenas uma instalou-se no espaço reservado por Vieira para tal uso.

Na sexta gestão, diversas escolas em madeira tiveram os seus prédios reconstruídos pelo governo do estado. Já na sétima gestão, o relatório do prefeito João Paulino declarou a construção de creches e recantos de menores

Os equipamentos educacionais pulverizavam-se pela malha urbana, atingindo os bairros que se inauguravam perifericamente e, ao que nos parece, não seguiram as diretrizes de Vieira de prover grandes áreas para instalação das instituições educacionais.

A localização dos hospitais, ao contrário do que ocorreu com as escolas, que seguiram parcialmente as indicações de Vieira, não obedeceu em absoluto às recomendações determinados no plano. Dos quatro locais, distribuídos de modo a atender igualmente as zonas, nenhum abrigou hospitais.

Os profissionais que se vincularam à estrutura técnica municipal foram incorporados lentamente. A constituição de um corpo técnico municipal voltado para a gestão do desenvolvimento urbano foi crescente. Do primeiro engenheiro contratado pelo município, em 1953, à formação de uma estruturada Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação, em 1979, observamos estruturações, criações e extinções de órgãos voltados para as obras e para o urbanismo. Nesse sentido, as leis que criaram as estruturas administrativas foram fundamentais.

Diante da inexistência quase total de estrutura física e de pessoal na primeira administração, Inocente Villanova Júnior (1953-1956) requisitou um maior número de funcionários para a fiscalização, os quais atenderiam à cobrança de impostos, necessários para construir minimamente a estrutura administrativa e iniciar as obras prementes. Porém no quadro administrativo da Prefeitura já havia o setor de Obras e Melhoramentos Públicos e a necessidade de contratação do primeiro engenheiro-arquiteto, o Sr. Carlos Alcântara da Rosa. A primeira reestruturação deu-se com o segundo prefeito, Américo Dias Ferraz (1957-1960), que criou o Departamento de Obras e Urbanismo, com a seção de serviços urbanos. Nas leis, a existência da figura do engenheiro civil como responsável pelo Departamento de Obras e Urbanismo e do engenheiro auxiliar na seção de serviços urbanos mostra a especialização dos profissionais ligados ao quadro técnico da Prefeitura.

Na terceira gestão, de João Paulino Vieira Filho (1961-1964), houve três reestruturações. A Prefeitura de Maringá modificou sua estrutura administrativa ampliando e especializando o seu quadro técnico, destacadamente na área relacionada a obras públicas. Davam-se outras especificações às funções exercidas pelas secretarias, que substituíram os departamentos. Porém o espaço físico

continuava insuficiente para acomodar os quadros técnicos, cuja necessidade de ampliação era progressiva com o incremento do organograma da Prefeitura. As reformulações indicam que se procurava uma organização mais efetiva dos setores.

Os assuntos relacionados ao urbanismo passaram a fazer parte de uma secretaria, com atribuições certamente mais amplas: a Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura. Nessa estrutura vincularam-se os serviços urbanos, dando lugar posteriormente ao setor de obras e urbanismo, que ainda agregou a divisão de parques e jardins. Os titulares da secretaria foram os engenheiros Yzumy Nishikava, Antonio Almir dos Santos e Ivo Geronazzo.

Na administração de Luiz Moreira de Carvalho (1965-1968), houve duas reestruturações, a primeira no início da gestão e a segunda no final. Na Secretaria de Viação, Obras Públicas e Agricultura houve a separação entre o setor de obras e o setor de urbanismo e criou-se um departamento de pavimentação e obras complementares, também vinculado à secretaria. Os titulares foram os engenheiros Maurício Impelizeri Pinto de Moura e Antonio Almir dos Santos. Observamos a necessidade da existência de um setor especialmente voltado para resolver os problemas da cidade.

Somente com a proposta do plano diretor, de 1968, os órgãos relacionados ao urbano tornaram-se mais específicos. A Secretaria de Obras e Viação deixou de agregar a Agricultura e criou-se o Eteplan, com a sua divisão de urbanismo, que por sua vez tinha outras subdivisões.

No mandato de Adriano Valente (1969-1972), não houve leis que reestruturassem o sistema administrativo. Diante das leis aprovadas nos últimos meses da gestão anterior, o novo prefeito decidiu dar prosseguimento às determinações relacionadas à organização interna da Prefeitura, fomentando a criação de órgãos prescritos em lei na gestão de Luiz de Carvalho.

Os titulares da secretaria na gestão de Adriano Valente foram os engenheiros Sincler Sambatti, Maurício Impelizeri Pinto de Moura e Luty Vicente Kasproicz e, do Eteplan, o arquiteto Fernando Queiroga. Uma das características do Eteplan foi formar uma equipe multidisciplinar com profissionais de distintas formações, como economistas e sociólogos. O Eteplan elaborou propostas e ações em vários níveis, desde a assessoria técnica para formulação de pareceres e decretos a propostas pontuais de equipamentos urbanos, além da elaboração de diversos relatórios técnicos.

Segundo declara, o Eteplan teve formações de equipes junto ao IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal, realizou o Cadastro Técnico Municipal por meio

de fotografias aéreas e pesquisa de campo, calculou as alíquotas para o Imposto Predial e Territorial, entre outros trabalhos. O Cadastro Técnico foi efetivo, sendo uma das principais contribuições do órgão.

O prefeito seguinte, Silvio Barros (1973-1976), não alterou substancialmente a composição do sistema administrativo aprovado no final da quarta gestão, mas uma de suas primeiras providências foi a extinção do Eteplan, cujas funções e atribuições passaram a se incorporar às funções do gabinete do prefeito. Um dos motivos apontados pelos profissionais entrevistados para a dissolução do Eteplan foi a centralização e o controle de projetos e do orçamento público, o que dificultava a autonomia do prefeito.

Apesar de ter dissolvido o Eteplan, Silvio Barros manteve a Secretaria de Obras e criou a assessoria de arquitetura e urbanismo. Os titulares da secretaria foram o engenheiro Domingos Bertoncello e os bacharéis em direito Walber Souza Guimarães e Mauro Carvalho Duarte. O fato de haver profissionais com formação em área distinta da dos engenheiros no comando das secretarias demonstra que as determinações passaram a ser mais políticas do que técnicas. Porém a municipalidade não se destituiu dos técnicos especializados. Prova disso foi a criação da Assessoria de Arquitetura e Urbanismo, comandada pelo engenheiro Luty Vicente Kasprovicz, que a chefiou durante toda a gestão. Criou-se também o Serviço Autárquico de Obras e Pavimentação.

Durante a sétima gestão, João Paulino Vieira Filho (1977-1982) reestruturou duas vezes a administração, extinguindo a Secretaria de Obras e Viação e criando a Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação. As atribuições da coordenadoria não se voltavam somente para a gerência do território, equiparando-se com as atividades do Eteplan. Criava-se uma seção responsável pelo planejamento em seus diversos aspectos, que iam desde assuntos ligados ao plano diretor até os estudos socioeconômicos, passando pela elaboração de orçamentos e propostas para racionalização administrativa. A segunda reestruturação da gestão apenas inseriu a Divisão de Transportes Urbanos na Coordenadoria. Todavia, destacamos a existência da Assessoria de Arquitetura e Urbanismo, apesar de não ser indicada na composição da estrutura administrativa. Seu titular, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, assinou uma das mais importantes leis referentes à expansão urbana da gestão, a nº 1.259, de 10 de abril de 1979, que prescreveu a delimitação do perímetro urbano.

Os titulares da coordenadoria foram os engenheiros Luiz Tatomu Icizuka, Antonio Roberto Zamberlan e Leonel Idan Galacini, sendo que os dois últimos foram

formandos nas primeiras turmas de engenharia da Universidade Estadual de Maringá. Foram os primeiros engenheiros formados na cidade que compuseram o corpo técnico da Prefeitura. Já no curto mandato de Sincler Sambatti, o titular foi o engenheiro Luiz Domingos Moreno de Carvalho.

A partir de 1982, com a estrutura técnica consolidada e com as diretrizes de crescimento estabelecidas, um novo ciclo se iniciou, com as transformações na área central. Em 1979, houve a necessidade de um plano que abrangesse os conjuntos habitacionais implantados em áreas afastadas, levando à reformulação e ampliação do sistema viário formulado pelo arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha.

Fica-nos evidente a relação entre o sistema viário e a incorporação de novos loteamentos, principalmente daqueles financiados pelo BNH, nos quais diversos programas fomentaram a pavimentação de vias. Entre o centro urbano consolidado e tais conjuntos formavam-se enormes vazios.

O corpo técnico municipal comandava a implantação dos edifícios públicos e principalmente a construção das redes de infraestrutura, começando pelos serviços mais fundamentais, como a energia elétrica e o abastecimento de água.

O primeiro prefeito instalou quatro motores para o fornecimento de energia elétrica, sendo a provisão da eletricidade um dos temas de sua campanha. Porém a precariedade do abastecimento de energia elétrica ainda se verificava na segunda administração. Na quarta administração, o município atingiu o abastecimento satisfatório por meio da Copel.

Em relação ao abastecimento de água, Américo Ferraz (1957-1960) estimulou a abertura de poços semiartesianos. João Paulino criou a Codemar em 1962. Luiz de Carvalho tomou medidas para controlar a execução e distribuição de água pelos poços artesianos e, em 1966, criou o Fundo Municipal de Saneamento, administrado pela Codemar. O patrimônio dessa Companhia foi incrementado pelo prefeito Adriano Valente com diversas medidas. Silvio Barros continuou com a extensão da rede de abastecimento de água, mas a prioridade da Codemar em sua gestão foi em relação ao esgotamento sanitário, com a conclusão de 90km de rede, segundo declarou.

Na sétima gestão, houve a transferência do sistema de água para a Sanepar e a implantantação de 150.000m lineares de rede de distribuição de água.

Em relação à pavimentação, inicialmente foi realizada por Américo Ferraz (1957-1960), que calçou com pedras as vias centrais principais. Já o prefeito João Paulino estabeleceu um sistema de cobrança dos próprios moradores para a pavimentação asfáltica, que teve prosseguimento na gestão de Luiz de Carvalho. Na quinta gestão,

houve mais de 340.000m² de pavimentação asfáltica e a retirada da pavimentação de pedras da área central, realizada pelo segundo prefeito.

A pavimentação passou a ser da alçada do Serviço Autárquico de Pavimentação, em 1973. Nessa época, verificam-se empréstimos do BNH para prover a infraestrutura de pavimentação e drenagem urbana dos conjuntos habitacionais.

Na segunda gestão de João Paulino, a pavimentação atingiu mais da metade do que havia sido realizado até então. Muitos dos investimentos partiram dos projetos financiados pelo BNH, como o Projeto Cura e do Finc – Financiamento para a Infraestrutura de Conjuntos Habitacionais – do BNH, além do Propav – Programa de Pavimentação de Baixo Custo, da EBTU. Foi entre a gestão de Silvio Barros e a de João Paulino que se instalaram conjuntos habitacionais em áreas longínquas.

Quanto ao sistema viário, na gestão de Luiz de Carvalho realizou-se a primeira grande obra no plano inicial, com a construção do Viaduto do Café, com a intenção de liberar o fluxo norte-sul. Indicava-se assim, já 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.

Na administração de Silvio Barros houve duas grandes intervenções no sistema viário, as quais compuseram a Avenida Perimetral Sul. As duas obras associadas, a construção do viaduto no cruzamento da Avenida Colombo com a Avenida Tuiuti e a abertura de uma via no Bosque 2, constituíram-se na primeira reestruturação viária do plano de Jorge de Macedo Vieira.

Na segunda gestão de João Paulino, duas situações demandavam soluções: a via férrea cortando longitudinalmente a área central, dificultando, por vezes, a fluidez do tráfego e a travessia de pedestres, e a expansão da cidade para o sul e, de forma mais vigorosa, para o norte, tendência que se observava desde o início da década de 1960. O segundo problema foi solucionado pelas diretrizes viárias, existentes na lei do perímetro urbano de 1979. Já a transposição da via férrea foi empreendida com vigor pela gestão seguinte.

Nos limites desta pesquisa, não pudemos investigar diversos temas que passaram tangentes ao nosso trabalho. Porém vislumbramos possibilidades de novas investigações, como o processo de formação e consolidação do legislativo municipal; um estudo comparativo entre o Eteplan e o Ippuc, formados na mesma época; a análise detalhada das propostas do documento do Plano Diretor de Desenvolvimento, elaborado em 1967; as ações municipais no âmbito da assistência social; o processo

de formação, os trabalhos e a dissolução do Eteplan; uma pesquisa específica sobre a fundação e desenvolvimento das escolas municipais e estaduais em Maringá; uma análise sobre as obras não construídas, que ficaram somente no papel ou em leis que viraram letras mortas; uma pesquisa aprofundada da formação e construção dos conjuntos habitacionais uni e multifamiliares, com o estudo de sua tipologia arquitetônica e urbanística; uma investigação da formação e composição do corpo técnico de engenheiros e arquitetos da Prefeitura; um estudo sobre a transferência dos serviços de água e esgoto para a Sanepar; e os impactos dos Projetos Cura I, II, III e IV no município, entre outros temas que esta tese não pôde contemplar, como um exame mais aprofundado do plano de Maringá na cultura urbanística moderna e o plano de Brasília.

Os engenheiros foram os primeiros a chegar, desbravando as terras a partir do planejamento da CNTP/CMNP. Do plano encomendado houve o traçado das vias principais, a delimitação e parcelamento das quadras e a reserva das áreas verdes e de lazer. Esses profissionais, que provinham de centros dinâmicos, nos quais obtiveram sua formação em universidades reconhecidas, tiveram por tarefa implantar as redes de infraestrutura e os serviços urbanos baseados no traçado e nas áreas reservadas no plano inicial. Vislumbraram oportunidades de trabalho na nascente civilização e vieram, como tantos outros, em busca de uma vida melhor. Chegaram para uma aventura, mas para uma aventura na qual o trabalho era a principal forma de sobrevivência e de ascensão social, com a possibilidade de construir uma carreira de reconhecimento profissional. Vincularam-se à municipalidade e certamente dependiam dos pactos políticos e dos interesses do mercado. Porém não resta dúvida de que as suas atuações fizeram de Maringá uma cidade peculiar no quadro das cidades novas de colonização no Brasil, marcada pela excepcionalidade do seu traçado urbano, embora excludente socialmente, como as demais cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS

As referências foram divididas em dois itens, além das demais fontes de pesquisa. O primeiro item lista os títulos gerais e os relacionados à teoria e história do urbanismo. Os estudos sobre a colonização do norte do Paraná e sobre a cidade de Maringá foram relacionados no segundo item. Por fim, foram citados os jornais e as revistas pesquisados, bem como os acervos consultados, as entrevistas realizadas etc.

Referências gerais e sobre teoria e história do urbanismo

ABRÃO, Janete. *Pesquisa & História*. Porto Alegre: Edipucrs, 2002.

ALMANDOZ, Arturo. Revisão da Historiografia Urbana na América Hispânica, 1960-2000 in PINHEIRO, Eloísa Petti e GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.) *A Cidade como História: Os arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*, Salvador, EDUFBA PPG-AU/UFBA, 2005, p. 117-150.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. Ressonâncias sitteanas no urbanismo brasileiro. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA URBANA, I, 2004, Agudos. *Anais...Agudos*, São Paulo: FAAC-UNESP. 1 CD-ROM.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. Ressonâncias do tipo cidade-jardim, no urbanismo de cidades novas no Brasil. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, VI, 2000, Natal. *Anais SHCU 1990 -2008*. Recife: UFPE, 2008. 1 CD-ROM.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro *et alli*. O urbanismo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira. *Catálogo da Exposição*. IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, São Paulo, 1999.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. *Barry Parker: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. 1998. 486 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. *A peste e o plano*. O urbanismo sanitário do Engº Saturnino de Brito. 1992. 281f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e

Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

ANHAIA MELO, Luiz I. Romero de (1928) Urbanismo In *Boletim do Instituto de Engenharia*. São Paulo. Novembro. nº 42, pp. 235-240.

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

ARASAWA, Cláudio Hiro. *Engenharia e poder*. Construtores da nova ordem em São Paulo (1890-1940). São Paulo: Alameda, 2008.

BALTAR, Antonio Bezerra. Planos Diretores para as Cidades Pequenas e Médias no Brasil. In *IBAM Leituras de Planejamento e Urbanismo*, Rio de Janeiro, pp. 161-174.

BONFATO, Antonio Carlos. *Macedo Vieira: ressonâncias do modelo cidade-jardim*. São Paulo: Editora Senac, 2008.

BRITO, Saturnino de. *Melhoramentos municipais – Saneamento*. Notas para o Congresso dos Prefeitos de Pernambuco (1918). In: *Obras Completas de Saturnino de Brito*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944, volume XX, pp. 159-170.

BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1999.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. Trezentos anos em trinta: a remodelação de São Paulo sob a primeira república. In: CAMPOS, C. M.; GAMA, L. H.; SACCHETTA, V. (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Senac, 2004, p. 72-81.

CAPEL, Horacio. El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado "Modelo Barcelona". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de febrero de 2007, vol. XI, núm. 233. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm>>. Acesso em: 10 mar. 2007.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CAPEL, Horacio. *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CAPEL, Horacio. Los ingenieros militares: su formación científica y su intervención en obras públicas. En *Antiguas obras hidráulicas. Actas del Seminario México*, 1988. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, p. 507-541, 1991.

CAPEL, Horacio. Percepción del medio y comportamiento geográfico. *Revista de Geografía*, Universidad de Barcelona, vol. VII, nº 1, 1973, p. 58-150.

CESTARO, Lucas Ricardo. 2009. 106f. *Urbanismo e humanismo: a SAGMACS e o estudo da "estrutura urbana da aglomeração paulistana"*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2009.

CHOAY, Françoise *O urbanismo: utopias e realidades*. Uma antologia. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da mata atlântica brasileira*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

DUPUY, Gabriel. *El urbanismo de las redes*. Teorías y métodos. Barcelona: Oikos-Tau, 1998.

FELDMAN, Sarah. Um sistema legal para o urbanismo: a face desconhecida do Movimento Moderno. *Cadernos PPGFAUUFBA – Urbanismo modernista*. Brasil 1930-1960. Edição Especial. Salvador. UFBA, 2005a.

FELDMAN, Sarah. *Planejamento e zoneamento*. São Paulo: 1947-1972. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Fapesp. 2005b.

FERREIRA, Mauro. *Planejamento urbano nos tempos do Serphau: o processo de construção e implementação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Franca*. 2007. 218 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, Brasil, 2007.

FEST, Fausto D. C. *Projeto Cura - Complementação urbana e mudanças espaciais*. 186f. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de

Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: Fapesp; Edusp, 2005.

FIGUEIRAS GOMES, Marco Aurélio. Cultura Urbanística e Contribuição Modernista – Brasil, anos 1930-1960. In: *Cadernos PPGFAUUFBA – Urbanismo Modernista*. Brasil 1930-1960.

FRANCO, Amanda Cristina. *Cidades de cura, cidades de ócio: a influência de concepções estrangeiras no urbanismo de três estâncias paulistas: Águas de Lindoia, Águas da Prata e Águas de São Pedro: 1920-1940*. 2005. 220f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2005.

GORELIK, Adrián. A produção da “cidade latino-americana”. *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP*, v. 17, n. 1, Universidade de São Paulo, junho de 2005.

GORELIK, Adrián. *La Grilla y el Parque: Espacio público y cultura urbana em Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1998.

HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

HALL, Michael. História oral: os riscos da inocência. In: *SÃO PAULO, O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania*. DPH-São Paulo, 1992.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 2002.

HAUSSMANN, Georges Eugène. *Mémoires du baron Haussmann*. Tome III. Paris: Victor-Havard, 1893.

HOBBSAWM, Eric J. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã*. Introdução de Dácio Ottoni. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord). *Urbanismo no Brasil – 1895 – 1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Edusp, 2001.

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

LUCCHESE, Maria Cecília. *Curam-se cidades: uma proposta urbanística da década de 70*. 2004. 331f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.

MACIEL, Dulce Portilho. Goiânia (1933-1963): a cidade planejada! In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, IV, 1996, Rio de Janeiro. *Anais SHCU 1990 -2008*. Recife: UFPE, 2008. 1 CD-ROM.

MANCUSO, Franco. *Las experiencias del zoning*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

MARX, Murillo. Prefácio. In: ARASAWA, Cláudio Hiro. *Engenharia e poder: construtores da nova ordem em São Paulo (1890-1940)*. São Paulo: Alameda, 2008, p. 7-9.

MORSE, Richard M. Some Characteristics of Latin America Urban History, *The American Historical Review*, Vol. 67, N°2 (Jan. 1962), p. 317-338.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MUMFORD, Lewis. *A cultura das cidades*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.

NOBRE, Eduardo Alberto Cuscé. O ideário urbanístico e a legislação na cidade de São Paulo In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, IX, 2006, São Paulo. *Anais SHCU 1990 -2008*. Recife: UFPE, 2008. 1 CD-ROM.

OUTTES, Joel. *Disciplinando la sociedad a través de la ciudad*. El origen del urbanismo em Argentina y Brasil (1894-1945), EURE (Santiago), Vol. 28, N°83 (Maio 2002), p. 7-29.

PERRY, Clarence A. The neighborhood unit. In: *Regional Plan of New York and its environs*. Regional Survey. v. VII. Neighborhood and Community Planning. New York, 1929.

PONTUAL, Virgínia. *Uma cidade e dois prefeitos*. Narrativas do Recife nas décadas de 1930 a 1950. Recife: UFPE, 2001.

PRADO JÚNIOR, Caio (1945). *História econômica do Brasil*. 14. ed. São Paulo: Brasiliense. 1971.

RETTO, Adalberto da Silva e BOIFAVA, Bárbara “*Scuola di Venezia*” e a *historiografia da Arquitetura e do Urbanismo*: diálogo com Donatella Calabi. Bauru: FAAC/UNESP, 2005.

ROMERO, José Luís. *América Latina: as cidades e as idéias*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004.

RONCAYOLO, Marcel e PAQUOT Thierry (ed.) *Villes & Civilisation Urbaine XVIIIe – XXe Siècle*. Paris, Larousse, 1992.

SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.

STEIN, Clarence. Indications for the future. In: STEIN, C. *Toward new towns for America*. Chicago e Illinois, The University Press of Liverpool, Public Administration Service.

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

VALDIVIA, José Luque. *Constructores de la ciudad contemporánea*. Aproximación disciplinar a través de los textos. Madrid: Cie Inversiones Editoriales-Dossat, 2004.

VIEIRA, Jorge de Macedo. *Memorial da proposta de fundação da cidade balneária de Pontal do Sul*. Apresentada à Prefeitura Municipal de Paranaguá. Manuscrito. São Paulo. [ca. 1956]. Acervo do engenheiro em consignação junto ao Departamento de Patrimônio Histórico de São Paulo.

VIEIRA, Jorge de Macedo. *Acervo*. Memorial do projeto de Águas de São Pedro, sem autoria. São Paulo. [ca. 1923]. Acervo do engenheiro em consignação junto ao Departamento de Patrimônio Histórico de São Paulo.

WOLFF, Silvia Ferreira Santos. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. São Paulo: Edusp, Fapesp, Imprensa oficial do Estado, 2001.

ZANIRATO, Silvia Helena. A fotografia de imprensa: modos de ler. In: *As dimensões da imagem: abordagens teóricas e metodológicas*. Maringá: Eduem, 2005.

Referências sobre Maringá e a colonização do norte do Paraná

ALTOÉ, Geraldo. *O rádio em Maringá*. O pioneirismo, o alcance e a bela trajetória do mais ágil meio de comunicação social. Maringá: Clichetec, 2007.

ALVES, Alessandro Cavassin. O processo de criação dos municípios no Paraná: as instituições e a relação entre executivo e legislativo pós 1988. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.111, p. 47-71.

AMARO, Hudson Siqueira; RODRIGUES, Isabel Cristina. Educação municipal: uma história em meio século. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. R. *Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: Eduem, 1999.

ANDRADE, Arthur. *Maringá: ontem, hoje e amanhã*. Maringá: Rumo Gráfica, 1979. ontem, hoje e amanhã. Maringá [s.n.], 1979.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, v. XII, n. 270 (53). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-53.htm>>. Acesso em: 01 ago. 2008.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. 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, XIII, 2008, Barcelona. *Anais do XIII Seminario Apec*. Barcelona: APEC, 2008b. p. 47-56.

ANDRADE, Carlos R. M. e STEINKE, Rosana. Desenhando uma nova morfologia: o urbanismo do Eng. Jorge de Macedo Vieira. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, VII, 2002, Salvador. *Anais SHCU 1990-2008*. Recife: UFPE, 2008. 1 CD-ROM.

ANDRADE, Galdino. *Poeira vermelha*. Maringá: Clichetec, 1977.

BELOTO, Gislaine Elizete. *Legislação urbanística: instrumento de regulação e exclusão territorial – considerações sobre a cidade de Maringá*. 2004. 201f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, Brasil, 2004.

BOEIRA, Jurandir Guatassara. *A arte e a técnica de desenhar cidades*. 2000. 188f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2000.

BOEIRA, Jurandir Guatassara. *O planejamento urbano na produção da cidade de Maringá: alcances e limites*. 2005. 312f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

CAMPOS, Paulo Fernando de Souza. *Moralizando o pobre: vadios, baderneiros e loucos na “cidade tecnicamente planejada para ser bela e sem problemas”*. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. R. *Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: Eduem, 1999.

CANCIAN, Nadir A. *Cafeicultura paranaense - 1900/1970*. Curitiba: GRAFIPAR, 1981.

CARVALHO, Luiz Domingos Moreira. *O posicionamento e o traçado urbano de algumas cidades implantadas pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sucessora, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná*. 2000. 207f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2000.

CERNEV, Jorge. *Liberalismo e colonização: o caso do Norte do Paraná*. Londrina. Ed. UEL, 1997.

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.

CORRÊA JÚNIOR, J. A. *A maria fumaça!* Maringá: Ind. Gráfica Ivaí, 1988.

CORRÊA JÚNIOR, J. A. *O trem de ferro!...* Maringá: Editora 5 de abril, 1991.

COSTA, Ariovaldo Gustavo. *Os conjuntos habitacionais e a sua contribuição para o processo de apropriação e construção do espaço urbano maringaense*. 1991. 81f.

Monografia (Especialização em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 1991.

DE ANGELIS, Bruno Luiz Domingos. *A praça no contexto das cidades. O caso de Maringá*. 2000. 367f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

DIAS, Edson dos Santos. *Atuação do agente fundiário na produção do espaço urbano - Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: uma presença constante na cidade de Cianorte*. 1998. 166f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1988.

DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo. *Jorge Ferreira Duque Estrada: intérprete de Maringá*, 2010, mimeo.

DIAS, Reginaldo Benedito. Maringá: a paisagem e os projetos como palimpsesto. *Boletim de Geografia*, Maringá, v. 26/27, n.1, p. 57-70, 2008/2009.

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

DIAS, Reginaldo Benedito. *Uma universidade de ponta cabeça – a ocupação da reitoria e a luta dos estudantes da UEM pela gratuidade do ensino e pela democratização da universidade*. Maringá: Eduem, 2008b.

DIAS, Reginaldo Benedito. Grupo Escolar Dr. Osvaldo Cruz: 50 anos formando cidadãos. In: DIAS, R. B. *No calor da hora: artigos sobre política, memória e história*. Maringá, Editora Clichetec, 2003.

DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo (org.). *Maringá e o Norte do Paraná*. Maringá: EDUEM, 1999.

DUQUE ESTRADA, Jorge Ferreira. *Terra crua*. Maringá: Edição do autor, 1961.

EMMER, Marisa. *Maringá-Paraná: o processo de segregação e organização espacial da cidade (1960-1997)* 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

ENDLICH, Angela Maria. *Maringá e o tecer da rede urbana regional*. 1998. 221f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 1998.

ENDLICH, Angela; MORO, Dalton Aureo. Maringá: Espaço e tempo. In: MORO, Dalton (org.) *Maringá espaço e tempo: ensaio de Geografia Urbana*. Maringá: Programa de Pós-Graduação em Geografia, UEM, 2003.

FRESCA, Tânia M. *A rede urbana do Norte do Paraná*. Londrina: Eduel, 2004.

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

GONÇALVES, José 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.

GONÇALVES, José H. R. *História regional & ideologias: em torno de algumas corografias políticas do norte-paranaense – 1930/1980*. 1995. 255f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1995.

GRZEGORCZYK, Vanderlei. *Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano*. 2000. 220f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.

LIMA, Fausto C. de. A contribuição de Prestes Maia ao urbanismo moderno de Londrina. In: SZMRECSANYI, M. I.; ZANI, A. C. *Arquitetura e cidade no Norte do Paraná*. São Paulo: FAUUSP/UEL, 2003.

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

LUZ, France. *As migrações internas no contexto do capitalismo no Brasil: a microrregião “norte novo de Maringá” – 1950/1980*. 1988. 375f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1988.

LUZ, France. *O fenômeno urbano numa zona pioneira*: Maringá. 1980. 435f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1980.

MANSUR, Denise Cristina. *O planejamento e a regionalização da administração direta do estado do Paraná como aporte às ações e à política de desenvolvimento econômico*. 2008. 106f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Universidade Federal do Paraná, 2008.

MARQUES, Maria Cristina da Costa. A construção histórica da saúde em Maringá. In: DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. *Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: EDUEM, 1999, p. 303-314.

MARQUES, Renato César. 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.

MELO, Yvaldyne Maria Neves de Couto. *Considerações sobre os campus públicos e a verticalização como espaço resposta para a saturação e a fragmentação do espaço físico do campus sede da Universidade Estadual de Maringá/PR*. 2001. 192f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, Brasil, 2001.

MENDES, César. Um pouco da cultura do concreto: algumas experiências sobre a verticalização urbana. In: DIAS, R. B.; GONÇALVES, J. H. R. *Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: EDUEM, 1999. p. 389-405.

MENDES, Cesar Miranda. *O edifício no jardim: um plano destruído*. A verticalização de Maringá. 1992. 364f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

MENDES, Cesar Miranda; TÖWS, Ricardo Luiz (org.). *Geografia urbana e temas transversais*. Maringá: EDUEM, 2009.

MENEGUETTI, Karin Schwabe. *Cidade jardim, cidade sustentável*. A estrutura ecológica urbana e a cidade de Maringá. Maringá: Eduem, 2009.

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

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

MORO, Dalton Aureo (org.) *Maringá: espaço e tempo*. Ensaio de Geografia Urbana. Maringá: Programa de Pós-Graduação em Geografia, UEM, 2003.

MORO, Dalton Aureo. Maringá: Espaço e Tempo. In: MORO, D. A. (org.) *Maringá: espaço e tempo*. Ensaio de Geografia Urbana. Maringá: Programa de Pós-Graduação em Geografia, UEM, 2003.

MULLER, Nice L. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, março de 1956, n. 22, p. 55-97.

NASCIMENTO, José Rodrigues. *Do gumex ao laquê*. Maringá: Clichetec, 2007.

OLIVEIRA, Dennison de. *Curitiba e o mito da cidade modelo*. Curitiba: UFPR, 2000.

OLIVEIRA, Rute Maria de. *A qualidade de vida no Jardim Alvorada*. 1997. 63f. Monografia (Especialização em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, Brasil, 1997.

OSTERROHT, Edgar Werner. *Homenagem ao cinquentenário de Maringá*. Década de 1950-60. Maringá: Gráfica Regente, 1997.

PACHECO, Ivens Lagoano. Memórias de um bom sujeito. *Revista Panorama*, nº 203, agosto de 1969 (encarte).

PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná*. São Paulo: Hucitec, 1981.

PAULA, Zueleide Casagrande de. Verde que te quero ver-te. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. R. *Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: Eduem, 1999.

PELEGRINI, Sandra C. A. A arte pública e a materialização das memórias históricas na cidade de Maringá. *Revista Esboços*. Florianópolis- SC: UFSC - Programa de Pós-graduação em História, n. 19, p. 1-25, 2008.

RECCO, Rogério. *Clareira flamejante*. O Norte do Paraná antes e após o advento da energia elétrica. Londrina: Midiograf, 2007.

RECCO, Rogério. *À sombra dos ipês da minha terra*. Londrina: Midiograf, 2005.

REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas*: os britânicos e a construção da paisagem do Norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.

REGO, Renato Leão. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. *Acta Scientiarum*. Maringá, v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001.

REIS, Osvaldo. *Maringá 60 anos*. A história em conta-gotas. 2. ed. Maringá: Gráfica Primavera, 2007.

REIS, Osvaldo. *Maringá e seus prefeitos. 1952-1996*. Um perfil das principais realizações de cada gestão. Maringá: Clichetec, 1996.

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

RODRIGUES, Ana Lúcia. *A pobreza mora ao lado*: segregação espacial na região metropolitana de Maringá. 2004. 258 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

ROMAGONOLO, Mariza B; DELARIVA, Rosilene L. Parque do Ingá e Parque Florestal dos Pioneiros (Bosque 2): unidades de conservação ou áreas de depredação? *Teia*. Revista de Ciências e Educação Ambiental. UEM. n.1, jul. 2000. Disponível em: <<http://members.fortunecity.com/parolin2/teia.htm>>. Acesso em: 22 dez. 2009.

SANTOS, Manuela O.; GONÇALVES, José Henrique R.; MACEDO, Oigres 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, Marlete dos Anjos Silva. A Escola Normal em Maringá – PR: o ensino público como projeto político. In: LOMBARDI *et alli*. *Navegando pela história da educação brasileira*. Campinas: Graf. FE: HISTEDBR, 2006.

SCHIAVONE, Ademar. *Memórias de um bom sujeito I*. Maringá: Sthampa, 2000.

SILVA, Gerson da. *A formação dos conjuntos habitacionais multifamiliares de Maringá – Paraná*. 2002. 148f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

STEINKE, Rosana Zanete. *Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira*. Maringá: Eduem, 2007.

STEINKE, Rosana Zanete. *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, 2002.

SZMRECSANYI, Maria Irene. O modelo das cidades-jardins no norte do novo Paraná. *PÓS – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP/USP*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, v. 1, n. 8, p. 178-197, dez. 2000.

TOMAZI, Nelson. Construções e silêncios sobre a (re)ocupação da região norte do estado do Paraná. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. R. *Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: EDUEM, 1999.

TOMAZI, Nelson Dacio. *Certeza de lucro e direito de propriedade: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná*. 1989, 254f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Assis, 1989.

TRITIN, Jaime Graciano. *A nova economia paranaense: 1970-2000*. Maringá: EDUEM, 2006.

VARGAS, Túlio. *JP – O promotor de obras*. Curitiba: Edição do autor, 2003.

VARGAS, Túlio. *O tempo de meu pai, 1900-1972: Introdução biográfica, atividades parlamentares, discursos, 1929-1958*. Curitiba: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1980.

VENDRAMEL, Elza; KÖHLER, Vera Beatriz. A história do abastecimento de água em Maringá, estado do Paraná. *Acta Scientiarum*, Maringá, v. 24, n.1, p. 253-260, 2002.

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

VERRI JUNIOR, Aníbal. *A obra de José Augusto Bellucci em Maringá*. 2001. 148 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

Demais fontes de pesquisa

AQUINO, Terezinha Hatschbach de. *Terezinha Hatschbach de Aquino*: depoimento [out. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, Curitiba, 2009. Gravação digital sonora.

ARTUR DA SILVA BERNARDES FILHO In: ARTUR DA SILVA BERNARDES FILHO. In: DHBB – Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/acervo/dhbb/>>. Acesso em: 12 jan. 2011.

ASSIM será nossa universidade. *O Diário Norte do Paraná*, Maringá, p. 23, 29/30 jun. 1974.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS E ARQUITETOS DE MARINGÁ. *AEAM*. Maringá, 2009. Disponível em < <http://www.aeam.eng.br/> > Acesso em: 06 out. 2009.

BERTONCELLO, Domingos. *Domingos Bertoncello*: depoimento [jan. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Gravação digital sonora e em vídeo.

BONGESTABS, Domingos. *PROFILURB - Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados*: Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico-Financeiro, Prefeitura Municipal de Maringá: 1975.

CARVALHO, Luiz Domingos Moreno de. *Luiz Domingos Moreno de Carvalho*: depoimento [ago. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora.

CARVALHO, Luiz Moreira de. *Luiz Moreira de Carvalho*: depoimento [dez. 1993]. Entrevistador: J. L. L. Leal. Maringá: Gerência de Patrimônio Histórico/PMM, 1993, 1 fita VHS. Entrevista concedida ao Projeto Memória da Prefeitura de Maringá.

CENTRAIS DE ABASTECIMENTO DO PARANÁ – CEASA/PR. *Institucional – histórico*. Maringá, 2009. Disponível em < <http://www.ceasa.pr.gov.br> > Acesso em: 06 out. 2009.

COMARCA DE MARINGÁ. *Memorial da Comarca de Maringá*. 1 cartaz. Maringá, 16 jul. 2004.

COPEL. *50 anos*. Disponível em <<http://www.copel.com/50anos>>. Acesso em: 15 out. 2009.

COSTA, Lauri. *Romeu Paulo da Costa* [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <fabiolacordovil@hotmail.com> em 21 e 23 set. 2009.

DHBB – Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/acervo/dhbb/>>. Acesso em: 12 jan. 2011.

DUARTE, Mauro Carvalho. *Mauro Carvalho Duarte: depoimento* [fev. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Gravação digital sonora e em vídeo.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Parque Governador Haroldo Leon Peres*. Maringá: Eteplan, 1972.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Maringá – Relatório Eteplan – 70*. Adm. Adriano Valente. Maringá: Eteplan, 1970.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Porque o instituto agrônômico em Maringá*. Maringá: Eteplan, 1970b.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Comissão de reforma do ensino superior – Relatório da 3ª Subcomissão*. Maringá: Eteplan, 1969.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Maringá e o planejamento, PR*. Maringá: Eteplan, 1969.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Parque dos Pioneiros*. Maringá: Eteplan, s/d.

ETEPLAN – Escritório Técnico de Planejamento. *Razões técnico-econômicas para implantação do subescritório do CONDEPE- Projeto II em Maringá, PR*. Maringá: Eteplan, s/d.

FELDMAN, Sarah; CHIQUITO, Elisângela. Legislação urbanística e cidades planejadas no Brasil (1930-1964). *Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica*. Fapesp, 1999.

FERREIRA, Jurandyr Pires (org.). *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, v. XXXI, p. 328-330, mar. 1959.

GALACINI, Leonel Idan. *Leonel Idan Galacini*: Depoimento [mar. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2010. Gravação digital sonora e em vídeo.

GERONAZZO JÚNIOR, Ivo. *Ivo Geronazzo Júnior*: depoimento [out. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009.

GUIMARÃES, Walber Souza. *Walber Souza Guimarães*: depoimento [fev. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Gravação digital sonora e em vídeo.

HOSPITAL E MATERNIDADE MARINGÁ. *Histórico*. Maringá, 2009. Disponível em <<http://hospitalmaringa.com.br/>> Acesso em: 13 set. 2009.

IAPAR (Instituto Agrônomo do Paraná) *Breve histórico institucional*. Secretaria da Agricultura e do Abastecimento do Paraná. Londrina: IAPAR, janeiro de 2009.

ICIZUKA, Luiz Tutomo. *Luiz Tutomo Icizuka*: depoimento [nov. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Estimativa da população 2009*. www.ibge.gov.br (Consulta 05/04/2010).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censos demográficos*, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000.

KASPROWICZ, Luty Vicente. *Luty Vicente Kasprowicz*: depoimento [mar. 2008]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2008. 2 fitas VHS.

KASPROWICZ, Luty Vicente. *Luty Vicente Kasprowicz*: depoimento [ago. 1995]. Entrevistador: J. L. L. Leal. Maringá: Gerência de Patrimônio Histórico da PMM, 1995, 1 fita VHS. Entrevista concedida ao Projeto Memória da Prefeitura de Maringá.

LACTEC – Laboratório de Tecnologia para o Desenvolvimento. *História*. Disponível em: <<http://www.lactec.org.br/pt/?page=instituto&opcsection=28&opccat=88>>. Acesso em: 14 out. 2009.

LEAL, João Laércio Lopes. *João Laércio Lopes Leal*: depoimento. [set/out. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora.

LONDRINA (Câmara dos Vereadores). Disponível em: <<http://www.cml.pr.gov.br>>. Acesso em 16 de setembro de 2009.

LONDRINA (Câmara Municipal). Lei 133, de 7 de dezembro de 1951. *Lex*: Dispõe sobre a execução de arruamentos e loteamentos, em qualquer zona do município, e dá outras providências, Londrina, 1951.

MANICARDI, Antonio Mario. *Antonio Mario Manicardi*: depoimento [nov. 2005]. Entrevistador: J. L. L. Leal. Editor do texto: R. B. Dias. Maringá: Gerência de Patrimônio Histórico/PMM, 2005. 2 cassetes sonoros.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria da Educação. *Maringá – linha do tempo*. Prefeitura de Maringá, Maringá, 2005.

MARINGÁ (Prefeitura do Município). Secretaria da Cultura. Gerência de Patrimônio Histórico *Inocente Villanova Júnior*: centenário do nascimento do primeiro prefeito de Maringá. Maringá: Clichetec, 2003. 82 p. (Documentos do Patrimônio, 1).

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

MARINGÁ (Prefeitura do Município). *Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá*. Maringá, 2002b.

MARINGÁ (Prefeitura do Município). Secretaria da Cultura. Gerência de Patrimônio Histórico. *Memória dos bairros*: Vila Operária. Maringá: s/n., 2002c. 156p. (Projeto Memória dos Bairros).

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

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Administração do Município de Maringá 01.02.82 a 31.01.83 – Principais obras, conquistas e atividades da Prefeitura do Município de Maringá, 1983.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). *Prefeitura do Município de Maringá*. Administração: João Paulino Vieira Filho. Maringá, abr 1979.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). *Prefeitura do Município de Maringá*. Administração: João Paulino Vieira Filho. Maringá, mai 1978.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). *Relatório geral*. Maringá, junho de 1975.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Ofício nº 3.608, de 5 de novembro de 1975b.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Decreto nº 61, de 1974. *Lex*: Fixa custos e prazos destinados ao pagamento da contribuição de melhoria para execução do Sistema de Esgotamento Sanitário do Município de Maringá, Maringá.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal) *Relatório 69-72*. Administração Adriano José Valente. Maringá: Eteplan, 1972.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal) *Maringá: os alicerces do futuro*. Relatório de gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Maringá, 1968.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal) *Plano Diretor de Desenvolvimento*, 1967.

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

Maringá Histórica / Santa Casa de Maringá. Disponível em: <<http://maringahistorica.blogspot.com/>>. Acesso em: 12 de abril de 2010.

MOURA, Maurício Impelizeri Pinto de. *Maurício Impelizeri Pinto de Moura*: depoimento [nov. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora.

O DIÁRIO DE MARINGÁ, Maringá, edições de 29/30.07.74; 04.07.07; 25.09.07; 18.08.74; 29.08.74; 18.04.75; 01.05.75; 03.05.75; 06.05.75; 08.05.75; 13.05.75; 22.05.75; 06.11.75; 18.06.75; 05.05.76; 12.05.76; 31.01.76; 12.06.76; 14.06.76; 15.06.76; 16.06.76; 21.06.76; 24.06.76; 27.06.76; 31.06.76; 14.07.76; 17.07.76;

01.08.76; 04.08.76; 10.08.76; 23.08.76; 01.02.77; 19.03.77; 29.04.77; 31.01.79;
01.03.77; 06.03.77; 09.03.77; 23.04.77; 10.05.77; 03.06.78; 01.05.79; 10.05.79;
13.05.79; 29.05.79; 13.05.80; 17.05.80; 05.05.82; 05.01.2010.

O DIÁRIO DE MARINGÁ. *Maringá – meio século de história*. Edição Histórica. Maringá: Editora Central Ltda, 1997.

O DIÁRIO DO NORTE DO PARANÁ, Suplemento especial. Cinco anos de administração, 19 mar 1982.

O JORNAL DE MARINGÁ, edições de 22.01.55; 22.09.55; 25.03.56; 12.04.56; 21.07.56; 29.06.57; 19.07.57; 24.07.57; 13.09.57; 08.04.60; 12.01.61; 25.01.61; 03.02.61; 06.04.62; 29.04.62; 30.03.66; 16.03.66; 18.03.66; 10.05.66; 18.05.66; 01.05.74; 05.05.74; 16.05.74; 19.05.74; 25.05.74; 20.06.75; 22.06.74; 23.06.74; 01.03.77, 03.03.77, 23.03.77, 27.03.77, 31.03.77, 15.07.77, 26.04.77, 08.05.77, 10.05.77, 28.06.78, 04.05.79, 12.05.79, 26.05.79, 13.05.80, 15.05.80, 22.05.80, 06.05.81, 01.05.82, 04.05.82, 06.05.82.

PARANÁ (Governo do Estado). *Plano de Desenvolvimento do Paraná*. Documento elaborado pela SAGMACS. Colaboração: CODEPAR e PLADEP. Curitiba, 1963.

PEDRO VIRIATO PARIGOT DE SOUSA. In: PEDRO VIRIATO PARIGOT DE SOUSA. In DHBB – Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/acervo/dhbb/>>. Acesso em: 12 jan. 2011.

REGIONAL PLAN ASSOCIATION. *Radburn*. Imagem. Disponível em: <http://www.rpa.org/spotlight/issues/spotlightvol3_22.html>. Acesso em: 20 jul 2006.

REVISTA AQUI, Maringá, n. 38, ano 4, fev 1982.

REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA – Edição comemorativa do Jubileu de Prata. Maringá, maio 1972.

REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA, Maringá, 07 set 1978.

REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA. *Edição comemorativa do jubileu de prata*. Maringá: Brasilgráfica, maio 1972.

REVISTA PARANAENSE DOS MUNICÍPIOS, Curitiba, n. 98, ano VIII, outubro.

REVISTA RUMO PARANAENSE. Curitiba, n. 24, ano II, dez 1975.

REVISTA RUMO PARANAENSE. Curitiba, n. 28, ano II, abr 1976.

REVISTA TRADIÇÃO, Maringá, n. 3, ano 1, jan 1982.

REVISTA TRADIÇÃO, Maringá, n. 4, ano 1, fev 1982.

RIBEIRO DA ROCHA, Nildo. *Nildo Ribeiro da Rocha*: depoimento [mar. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Gravação digital sonora e em vídeo.

RIBEIRO DA ROCHA, Nildo. Entrevista In: *Jornal do Povo*, 13 ago 2004, entrevista concedida ao jornalista Edson Massari no Programa Ponto de Equilíbrio.

RIBEIRO DA ROCHA, Nildo. Entrevista. In: *Revista Chez*, ano 1, n. 2, Maringá: AEAM/Ed. Nexo, 2004.

ROSA, Carlos Alcântara. *Carlos Alcântara da Rosa*: depoimento [set. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora e em vídeo.

SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE MARINGÁ. *Histórico*. Disponível em <www.santacasamaringa.com.br/> Maringá, 2009. Acesso em: 13 set. 2009.

SANTOS, Antonio Almir. *Antonio Almir dos Santos*: depoimento [out. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora e em vídeo.

SÃO PAULO (Prefeitura). Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. *Acervo de Jorge de Macedo Vieira* (em consignação).

SÃO PAULO (Prefeitura). Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. *História das ruas de São Paulo*. Disponível em <<http://www.dicionarioderuas.com.br>>. Acesso em: 12 fev 2009.

SCHWABE, Antonio Eriberto. *Antonio Eriberto Schwabe*: depoimento [out. 1995]. Entrevistador: J. L. L. Leal. Maringá: Gerência de Patrimônio Histórico da PMM, 1995, 1 fita VHS. Entrevista concedida ao Projeto Memória da Prefeitura de Maringá.

SFORNI, José Aparecido. *José Aparecido Sforni*: depoimento [dez. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora e em vídeo.

SOCCORRO, José Vicente Alves. *José Vicente Alves do Socorro*: depoimento [dez. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2009. Gravação digital sonora e em vídeo.

SOUZA, Maria Albani Pereira de. *Maria Albani Pereira de Souza*: depoimento [jun. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2010. Gravação digital sonora.

UEM - Universidade Estadual de Maringá. *Histórico*. Disponível em: <http://www.uem.br/index.php?option=com_content&task=view&id=55&Itemid=205> Acesso em: 03 janeiro 2010.

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

VALENTE, Adriano José. *Adriano José Valente*: depoimento [dez. 1993]. Entrevistador: J. L. L. Leal. Maringá: Gerência de Patrimônio Histórico/PMM, 1993, 1 fita VHS. Entrevista concedida ao Projeto Memória da Prefeitura de Maringá.

VARELLA, José Benedito. *Guia Belvedere de Maringá* – Serviços, transportes, lazer e turismo. Maringá: Imprensa Metodista, 1978.

VECCHI, Claudinei. *Claudinei Vecchi*: depoimento [abr 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2010.

VENEGAS, Alex A. V. *Alex A. V. Venegas*: depoimento [nov. 2009]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá: 2009.

VIEIRA FILHO, João Paulino. Entrevista In: *Jornal do Povo*, 07 maio 1995, entrevista concedida ao jornalista Edson Massari no Programa Ponto de Equilíbrio.

VIEIRA FILHO, João Paulino. *João Paulino Vieira Filho*: depoimento [nov. 1993]. Entrevistador: J. L. L. Leal. Maringá: Gerência de Patrimônio Histórico da PMM, 1993, 2 cassetes sonoros. Entrevista concedida ao Projeto Memória da Prefeitura de Maringá.

VIEIRA, Jorge de Macedo. *Jorge de Macedo Vieira*: depoimento [23 out. 1971]. Entrevistadores: Equipe do Serviço de Recursos Áudio-Visuais da Secretaria da Educação e Cultura de Maringá. Maringá: Prefeitura do Município, 1971. 1 cassete sonoro.

ZAMBERLAN, Antonio Roberto. *Antonio Roberto Zamberlan: depoimento* [mar. 2010]. Entrevistadora: F. C. S. Cordovil. Maringá, 2010. Gravação digital sonora e em vídeo.

LISTA DE PLANTAS

Planta 1. A primeira proposta encontrada. Acervo do Museu da Bacia do Paraná	Pág. 83
Planta 2. Estudo e alteração da proposta. Acervo do Museu da Bacia do Paraná	84
Planta 3. Alteração do traçado, anotações de medidas e do zoneamento. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	85
Planta 4. Proposta final de Vieira. Acervo de Jorge de Macedo Vieira, em consignação do DPH/PMSP.	87
Planta 5. Proposta final de Viera com a incorporação de estudo e legenda. Acervo Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	89
Planta 6. A efetivação do plano de Maringá até 1957. Acervo da Biblioteca Central da UEM. Planta elaborada a partir do original fornecido pela CMNP, por Paulo Novaes Silveira, em 1957. A autora suprimiu todas as propagandas existentes na versão de Silveira.	91

LISTA DE ORGANOGRAMAS

Organograma 01. Lei nº 71/53	150
Organograma 02. Lei nº 59/57	202
Organograma 03. Lei nº 150/60	248
Organograma 04. Lei nº 197/61	250
Organograma 05. Lei nº 314/64	252
Organograma 06. Lei nº 376/65	291
Organograma 07. Lei nº 364/68	299
Organograma 08 - Organograma do Eteplan.	358

Organograma 09. Leis nº 980/73, 983/73, 991/73, 978/73 e 1.084/75.	427
Organograma 10. Lei nº 1.348/79	493
Organograma 11. Lei nº 1.535/81	498

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Evolução da população urbana e rural, Brasil. Fonte: Censos Demográficos do Brasil e do Paraná. 1940/1980. IBGE. In: LUZ, France (1988, p.74).	03
Tabela 2. Evolução da população urbana e rural, Paraná. Fonte: Censos Demográficos do Brasil e do Paraná. 1940/1980. IBGE. In: LUZ, France (1988, p.74).	04
Tabela 3. Evolução da população urbana e rural, Maringá. Fonte: Censos Demográficos 1940/1980. IBGE.	05
Tabela 4. Áreas originais do plano urbanístico de Maringá. Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Planejamento e Habitação - SEDUH. Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá, 2002b	92
Tabela 5. Loteamentos aprovados na gestão de Inocente Villanova Júnior. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	190
Tabela 6. Loteamentos aprovados na gestão de Américo Dias Ferraz. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	242
Tabela 7. Loteamentos aprovados na gestão de João Paulino Vieira Filho. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	278
Tabela 8. Rede executada em ferro fundido. Fonte: Serviço Autárquico de Água e Esgoto de Maringá (1979) <i>apud</i> Vendramel e Köhler (2002).	306
Tabela 9. População total, urbana e rural de Maringá nos anos de 1960 e 1970. Fonte: IBGE, Censos demográficos, 1960 e 1970.	327
Tabela 10. Loteamentos aprovados na gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	327
Tabela 11. Loteamentos aprovados na gestão de Adriano José Valente. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	407

Tabela 12. Projetos aprovados e área das construções na gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972.	411
Tabela 13. Conjuntos habitacionais construídos em 1969 e 1970. Fonte: Costa (1991) a partir de dados fornecidos pela Prefeitura do Município de Maringá, 1990.	412
Tabela 14. Loteamentos aprovados na gestão de Silvio Magalhães Barros. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	473
Tabela 15. Conjuntos habitacionais construídos entre 1973 e 1975. Fonte: Costa (1991) a partir de dados fornecidos pela Prefeitura do Município de Maringá, 1990.	479
Tabela 16. População total, urbana e rural de Maringá nos anos de 1970 e 1980. Fonte: IBGE, Censos demográficos, 1970 e 1980.	539
Tabela 17. Loteamentos aprovados na gestão de João Paulino Vieira Filho. Fonte: Lista de bairros com área e população (Prefeitura Municipal de Maringá, 2002).	545
Tabela 18. Conjuntos habitacionais construídos entre 1977 e 1983. Fonte: Costa (1991) a partir de dados fornecidos pela Prefeitura do Município de Maringá, 1990.	547

LISTA DE FIGURAS

Parte 1 – Capítulo 1

Figura 01. Figura mostrando a área de concessão da CTNP/CMNP, com a fundação dos núcleos principais. Fonte: CMNP, 1975.	44
Figura 02. Gênese das cidades da rede urbana do norte do Paraná. Fonte: Fresca, 2004.	47
Figura 03. Rede urbana do norte do Paraná – 1960. Fonte: Fresca, 2004.	48
Figura 04. Área de concessão da CTNP/CMNP, com a fundação dos núcleos principais e secundários. Fonte: CMNP, 1975.	50
Figura 05. A derrubada da mata e a exuberância da floresta nativa expostas nos álbuns da CTNP/CMNP e divulgadas em revistas locais e regionais. Acervo digital do Museu da Bacia do Paraná.	53
Figura 06. 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. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	54

Figura 07. Exemplo de publicidade feita sobre a rápida construção da cidade. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	54
Figura 08. Ante-projeto para a cidade de Maringá, de autoria de Jorge de Macedo Vieira, elaborado em meados da década de 1940. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	58
Figura 09. Foto aérea datada de 1º de fevereiro de 1948, mostrando a ocupação do Maringá Velho em primeiro plano. Adiante se observa a ocupação do núcleo definitivo. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	60
Figura 10. Foto mostrando a via principal que ligava Paranavaí a Campo Mourão (ou Apucarana), atual Avenida Brasil. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	61
Figura 11. Foto aérea mostrando as quadras do Maringá Velho. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	61
 Parte 1 – Capítulo 2	
Figura 12. Destaque para a inscrição “Resid. Nobre” na Zona 5, ao redor do Parque das Grevíleas. Ressaltado em vermelho pela autora a partir de planta do Acervo Museu da Bacia do Paraná.	95
Figura 13. Destaque para a inscrição “Residencial e indústrias” (metros de transição), na Zona Operária. Ressaltado em vermelho pela autora a partir de planta do Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	95
Figura 14. Trecho recordado da planta do Acervo de Jorge de Macedo Vieira, mostrando a “zona residencial principal” conforme a legenda, coincidente com a inscrição na planta anterior. Acervo do DPH – PMSP.	96
Figura 15. Trecho recortado da planta do Acervo de Jorge de Macedo Vieira, mostrando a “zona residencial operária” conforme a legenda, coincidente com a inscrição na planta anterior. Acervo do DPH – PMSP.	96
Figura 16. Planta esquemática da cidade de Maringá segundo o padrão econômico. Fonte: Maringá, 1967.	97
Figura 17. Planta esquemática da cidade de Maringá segundo padrão econômico, a partir do projeto original. Elaborado pela autora a partir do zoneamento do projeto original e baseado na planta esquemática da figura 5.	98
Figura 18. Divisão da cidade por zonas. Cores inseridas pela autora a partir da base da CMNP, atualizado por Novaes, 1957. (planta 6). Acervo da Biblioteca Central da UEM.	99

Figura 19. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando a Vila Operária ou Zona 3. Acervo DPH/PMSP.	102
Figura 20. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a Vila Operária ou Zona 3. Acervo BCE/UEM.	102
Figura 21. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando a Zona 2. Acervo DPH/PMSP.	103
Figura 22. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a Zona 2. Acervo BCE/UEM.	103
Figura 23. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando a área central, do centro cívico ao complexo esportivo. Acervo DPH/PMSP.	105
Figura 24. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a área central, do centro cívico ao complexo esportivo. No centro, em amarelo, destaque para o pátio de manobras da ferrovia. Acervo BCE/UEM.	105
Figura 25. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando o centro cívico. Acervo DPH/PMSP.	106
Figura 26. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a “zona central” ou centro cívico. Acervo BCE/UEM.	106
Figura 27. Trecho da proposta final de Vieira (planta 4), mostrando a área ao norte do pátio de manobras da ferrovia. Acervo DPH/PMSP.	106
Figura 28. Trecho do mapa da cidade de 1957 (planta 6), mostrando a área ao norte do pátio de manobras da ferrovia. Acervo BCE/UEM.	106
Figura 29. Projeção em três dimensões do sítio em que o plano foi estabelecido. Elaborado pela autora a partir do anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira.	111
Figura 30. Diagrama 4. A cidade de Adelaide e seus parques. Fonte: Howard, 2002, p. 188.	117
Figura 31. Evolução da cidade de Maringá até 1968. Elaborado pela autora, a partir de mapa base da PMM, 1999, e da listagem de aprovação de loteamentos fornecidos pela PMM, 2002.	117
Figura 32. Diagrama nº 3 de Ebenezer Howard. Fonte: Howard (2002, p. 114).	120
Figura 33. Parques na concepção de Vieira. Acervo de Jorge de Macedo Vieira – DPH – PMSP.	121
Figura 34. Fragmento da planta 3, mostrando o Parque do Ingá. Destaque das inscrições em vermelho pela autora. Acervo Museu da Bacia do Paraná.	123
Figura 35. Fragmento da planta 4, mostrando o Parque do Ingá. Acervo DPH/PMSP.	123

Figura 36. Fragmento da planta 6, mostrando o Parque do Ingá. Acervo BCE/UEM.	123
Figura 37. Trecho da planta 1 apresentando o centro cívico, com os edifícios públicos, a igreja e a estação rodoviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	129
Figura 38. Trecho da planta 2, apresentando os croquis desenhados no canto superior esquerdo da planta. Estudo da composição arquitetônica. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	129
Figura 39. Trecho da planta 4 apresentando a composição final do centro cívico, com a retirada da estação rodoviária. Acervo de Jorge de Macedo Vieira em consignação do DPH/PMSP.	129
Figura 40. Uma subdivisão para habitações modestas planejadas como uma unidade de vizinhança. Fonte: Perry, 1929. p. 36.	130
Figura 41. Zona 3, ou Vila Operária, como unidade de vizinhança ou centro secundário. Acervo de Jorge de Macedo Vieira – DPH – PMSP.	131
Figura 42. Zona 5, como unidade de vizinhança ou centro secundário. Acervo de Jorge de Macedo Vieira – DPH – PMSP.	131
Figura 43. Diagrama nº 2 de Ebenezer Howard. Fonte: Howard (2002, p. 113).	134
Figura 44. Figura mostrando a localização em amarelo do mercado e do entreposto no estudo da planta 3. Em vermelho, a Avenida Brasil. Destaques da autora a partir de planta do Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	135
Figura 45. Figura mostrando a localização em amarelo do mercado e do entreposto na planta 4. Em vermelho, a Avenida Brasil. Destaques da autora a partir de planta do Acervo de Jorge de Macedo Vieira, DPH/PMSP.	135
Figura 46. Figura mostrando a hierarquização viária do plano de Maringá. Em vermelho, o eixo central, que mede 46m de largura. As vias pretas medem 35m, as vias cinzas medem 30m e as em cinza claro medem 20m de largura. Elaborado pela autora a partir de plano inicial.	136
Figuras 47, 48 e 49. Figuras mostrando as três localizações da estação rodoviária destacadas em amarelo. Fontes: Primeira ilustração: Acervo do Museu da Bacia do Paraná; segunda ilustração: Acervo de Jorge de Macedo Vieira (DPH-PMSP); terceira ilustração: Acervo Biblioteca Central da UEM. Todas as ilustrações foram recortadas dos originais e as localizações da rodoviária foram destacadas pela autora.	139
Figura 50. A rodoviária em 1957, na Praça Napoleão Moreira da Silva. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	140
Figura 51. Praça Raposo Tavares com a estação ferroviária ao fundo, antes da construção da estação rodoviária. Acervo Museu da Bacia do Paraná.	141
Figura 52. Foto da estação rodoviária, em 1972, ocupando parte da praça central defronte à estação ferroviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	141

Parte 2 – Capítulo 1

Figura 53. Foto da Agência Chevrolet em 1950, localizada na esquina da Avenida Paraná com a Avenida Brasil. Local da posse do prefeito e dos vereadores eleitos em 14 de dezembro de 1952. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	146
Figura 54. Foto de 1954 mostrando trecho da Av. Brasil (embaixo), da Av. Duque de Caxias (à direita), da Av. Getúlio Vargas (à esquerda), e a área destinada ao centro cívico (acima). Observamos a igreja de madeira no alto à direita e, na sua frente, o Grande Hotel Maringá, não concluído. Abaixo, à direita, a rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	147
Figura 55. Desenho de 1956 do bar Colúmbia, de autoria de Edgar Osterroht. Fonte: Osterroht, 1997.	153
Figura 56. Pannel de azulejos do antigo bar Colúmbia, hoje Mercadão Real. Foto da autora.	153
Figura 57. Foto das primeiras instalações da Prefeitura de Maringá, em dezembro de 1953, que se localizava na Av. XV de Novembro, esquina com Av. Getúlio Vargas. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	159
Figura 58. Foto da fachada da sede social do Aero Club de Maringá, localizado na Av. São Paulo, Zona 1, em 1954. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	161
Figuras 59 e 60. Fotos do Edifício Tenório Cavalcanti em 1956. A primeira vista a partir da Av. XV de Novembro para a Av. Duque de Caxias. A segunda vista a partir da Av. Duque de Caxias para a Av. XV de Novembro. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	162
Figura 61. Foto do início da construção do Grande Hotel Maringá, em 1952. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	165
Figura 62. Foto da construção do Grande Hotel Maringá, em 1953. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	165
Figura 63. Foto do Grande Hotel Maringá, em 1956, com a igreja de madeira. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	166
Figura 64. Figura mostrando os estabelecimentos educacionais propostos por Jorge de Macedo Vieira. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM.	168
Figura 65. Localização das escolas existentes ou criadas até o final da gestão de Inocente Villanova Júnior. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM.	169
Figura 66. Professoras do Grupo Escolar do Maringá Novo em 1953, em frente ao edifício de madeira. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	170
Figura 67. Foto do Instituto de Educação no final dos anos 1950. Local dos antigos estabelecimentos	173

educacionais denominados Ginásio Municipal e, posteriormente, Colégio Gastão Vidigal. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.

Figura 68. Formatura dos alunos da 4ª. série do Grupo Escolar Visconde de Nácar, em 1954, com sua construção em madeira. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 175

Figura 69. Foto das primeiras instalações do Colégio Santa Cruz, em 1954. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 175

Figura 70. Colégio Marista, antigo Ginásio Maringá. Fachada da Avenida Tiradentes em 1953. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 176

Figura 71. Foto da inauguração do Hospital Santa Cruz, em 1944. Fonte: Maringá, 2005. 177

Figura 72. Foto com vista para a Casa de Saúde e Maternidade Maringá, em 1953. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá. 178

Figura 73. Foto mostrando o letreiro do hospital com o nome dos médicos responsáveis, Dr. Gerardo Braga e Dr. Manoel N. Leite. Fonte: <http://hospitalmaringa.com.br/>. 178

Figura 74. Futuras instalações da Santa Casa de Maringá, em 1954. Acervo Maringá Histórica/ Santa Casa de Maringá. 179

Figura 75. Foto de 1953 do Hospital São Paulo, localizado no Maringá Velho. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá. 180

Figura 76. Foto de 1953 do Hospital e Maternidade São José, localizado na Avenida São Paulo, esquina com a Rua Néio Alves Martins, na Zona 1. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá. 180

Figura 77. Localização aproximada dos primeiros hospitais de Maringá. Elaborado pela autora. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM. 181

Figura 78. Destaque em vermelho para a localização do Tiro de Guerra. Elaborado pela autora. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM. 183

Figura 79. Terminal de passageiros do aeroporto de Maringá, projetado por Bellucci em 1953. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. 185

Figura 80. Foto aérea da Praça da Rodoviária com a estação, em 1952. Data de acordo com o álbum da CMNP. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. 186

Figura 81. Foto da Praça da Rodoviária a partir da Avenida Brasil, em 1953. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 186

Figura 82. Foto da estação ferroviária em 1955. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. 187

Figura 83. Estação ferroviária em 1954. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico, da Prefeitura Municipal de Maringá. 188

Figura 84. Mapeamento da expansão urbana até 1956. 191

Parte 2 – Capítulo 2

Figuras 85 e 86. A primeira foto é da esquina da Avenida Brasil com Avenida Duque de Caxias, em 1952. A lama e a água acumulavam-se nas vias. A segunda foto é do desfile cívico-militar comemorativo ao 6º aniversário da cidade, no ano de 1953, na Avenida Brasil. Ao fundo observa-se a Praça da Rodoviária (à direita). Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 206

Figura 87. Foto da Avenida Getúlio Vargas, em 1955, com a igreja de madeira ao fundo. Observem-se o canteiro central e as vias sem pavimentação, embora com a demarcação dos espaços, com guias e sarjetas, bem como o início da arborização. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 208

Figuras 88 e 89. Técnicos da Companhia executando as sarjetas e guias, demarcando os passeios e as ruas. A primeira é a Avenida Paraná em 1950. A segunda foto, de acordo com o mesmo álbum, é a Avenida Brasil em 1952. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. 208

Figura 90 e 91. A primeira foto é do ano de 1952 e mostra a Avenida Brasil sem pavimentação. A segunda foto é das comemorações do 11º aniversário de Maringá, no ano de 1958. Nesse ano, a Avenida Brasil estava pavimentada com paralelepípedos. Acervo Museu da Bacia do Paraná. 209

Figura 92, 93 e 94. Figuras mostrando a localização da fonte luminosa. Na primeira e na segunda formulação de Vieira, a fonte luminosa localizava-se no centro da área destinada ao centro cívico. Na implantação, a fonte luminosa foi construída na Praça Raposo Tavares, ou seja, na frente da estação rodoviária. 214

Figura 95. Foto mostrando a Praça Raposo Tavares com a fonte luminosa no centro. Ainda não havia a estação rodoviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. 215

Figura 96. Foto mostrando a Praça Raposo Tavares (abaixo), a Avenida Getúlio Vargas e o centro cívico (acima) proposto por Vieira. No centro cívico, ou Zona Central, há apenas o Centro de Saúde, o Grande Hotel e a igreja de madeira. No centro da Praça Raposo Tavares está a fonte luminosa. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada desta foto é do final da década de 1950. 215

Figuras 97 e 98. Fotos da fonte luminosa, na Praça Raposo Tavares. Na primeira foto aparece o ano de 1957. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. 216

Figuras 99 e 100. Fotos mostrando a fonte luminosa com os elementos acrescidos ao seu corpo principal, remetendo aos pilares do Palácio do Planalto e do Supremo Tribunal Federal, projetados por Niemeyer. A primeira foto é do acervo particular de Lauro Werneck, e a segunda foto do Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	216
Figura 101. No centro da foto, a Praça Raposo Tavares com as árvores plantadas pela CMNP. A estação ficava no canto esquerdo superior do retângulo, que não é possível visualizar na foto. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada dessa foto é de antes do final de 1959.	218
Figura 102. Foto mostrando a Praça Raposo Tavares em primeiro plano, com a fonte luminosa no centro. À direita da foto, há uma construção no local onde se construiu a estação rodoviária. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. A data aproximada dessa foto é do final da década de 1950.	218
Figura 103. Foto da Praça Napoleão Moreira da Silva com as árvores cortadas. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Segundo a inscrição existente no álbum da CMNP, a data dessa foto é 27 de outubro de 1959.	219
Figuras 104 e 105. A primeira figura mostra a localização da estação rodoviária no projeto de Vieira, com a delimitação do seu espaço, que não ocupava toda a quadra. Recorte a partir da planta do Acervo do DPH/PMSP. Na foto, a estação rodoviária em primeiro plano (à direita). Acervo do Museu da Bacia do Paraná. De acordo com o álbum da CMNP, a foto é de 1948.	220
Figuras 106 e 107. Fotos da estação rodoviária. A primeira mostra as duas estações, a ferroviária e a rodoviária, com a Praça Raposo Tavares em frente à rodoviária. A fonte luminosa encontra-se no centro da praça. A segunda foto mostra a estação rodoviária em construção. Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Fontes: a primeira foto é do acervo do Museu da Bacia do Paraná, a segunda foto é do acervo de Keiji Ueta <i>apud</i> Santos <i>et alli</i> (2007).	223
Figura 108. Localização da escola criada e do parque infantil existente na gestão de Américo Dias Ferraz. Mapa base: planta de Maringá elaborada por Paulo Novaes Silveira, em 1957, a partir do original da CMNP. Acervo Biblioteca Central da UEM.	226
Figura 109. Colégio Santo Inácio, localizado na Avenida Mauá. Década de 1950. Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	226
Figura 110. Em 1963, a foto mostra a rodoviária construída em frente à estação ferroviária, com o seu pátio de manobras (abaixo). Defronte à estação rodoviária, a praça Raposo Tavares tem no seu centro a fonte luminosa. Seguindo o eixo da Avenida Getúlio Vargas, antiga Avenida Ipiranga, está o centro cívico (no alto) com o início da construção da Catedral. A igreja de madeira encontra-se à direita. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	232

Figura 111. Foto mostrando a área do centro cívico. “Praça Dom Pedro II em 1959. Em primeiro plano, o espaço onde foi erguido o Paço Municipal. Ao fundo, o antigo centro de saúde; antes dele, o círculo para a base da nova Catedral” (Robles, 2007, p. 164). Fonte da foto: Robles, 2007. 233

Figuras 112 e 113. O primeiro recorte mostra a localização original da Catedral, inserida na lateral esquerda e marcada em vermelho. O segundo recorte, com destaque em amarelo, mostra a localização definitiva da Catedral, no centro da Zona Central. Fonte: o primeiro recorte foi retirado do plano original de Jorge de Macedo Vieira (DPH/PMSP), e o segundo recorte retirado e modificado a partir da planta de 1957, do Acervo da Biblioteca Central da UEM. 234

Figuras 114 e 115. Uso comercial na Avenida Cerro Azul, na Zona 2. Na primeira figura apresenta-se um trecho do plano inicial com destaque, em vermelho, do local onde se concentrariam o comércio e os serviços na Av. Cerro Azul. Fonte: Acervo Museu da Bacia do Paraná. Informações adicionadas pela autora. Na segunda imagem está o zoneamento proposto para a mesma área pela Lei nº 34/59. A ZC5, em lilás, dispõe-se linearmente ao longo da av. Cerro Azul. Fonte: trecho do mapa elaborado por Beloto (2004), a partir da Lei 34/59. 237

Figuras 116 e 117. Uso comercial na Avenida Riachuelo e Avenida Paissandu, na Zona 3, ou Vila Operária. Na primeira figura apresenta-se um trecho do plano inicial com destaque, em vermelho, do local onde se concentrariam o comércio e os serviços no cruzamento das avenidas Riachuelo e Paissandu. Fonte: Acervo Museu da Bacia do Paraná. Informações adicionadas pela autora. Na segunda imagem está o zoneamento proposto para a mesma área pela Lei nº 34/59. A ZC5, em lilás, dispõe-se linearmente ao longo das avenidas Riachuelo e Paissandu. Fonte: trecho do mapa elaborado por Beloto (2004), a partir da Lei 34/59. 237

Figura 118. Mapeamento da expansão urbana até 1960. 242

Parte 2 – Capítulo 3

Figuras 119 e 120. Fotos mostrando a implantação da tubulação para abastecimento de água, em 1962. A legenda da segunda foto tem a seguinte inscrição: “Avenida Pedro Taques, no Jardim Alvorada, a primeira via de Maringá a ter água encanada”. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. 262

Figuras 121 e 122. As fotos mostram a construção da caixa d’água e das estações no Jardim Alvorada em 1961. Acervo do Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. A primeira foto também apareceu na edição do *O Jornal* do dia 30 de março de 1966. 263

Figuras 123 e 124. Fotos mostrando a pavimentação das vias. A primeira é da Avenida Paraná, com as guias em primeiro plano, ao fundo o serviço de pavimentação. A segunda foto não identifica a rua, mas há uma placa com a inscrição: Copam – Prefeitura Municipal de Maringá – Serviço de Pavimentação. As fotos têm data do ano de 1960. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	265
Figuras 125 e 126. Fotos mostrando o Viaduto do Café. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	268
Figuras 127 e 128. A primeira foto mostra a Praça Napoleão Moreira da Silva reformulada a partir do projeto de Bellucci. A segunda retrata a Praça Dom Pedro II. Década de 1960. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	270
Figuras 129 e 130. Fotos mostrando a construção das arquibancadas do estádio municipal. A legenda da primeira foto tem a seguinte inscrição "Prefeito Dr. João Paulino Vieira Filho, de camisa branca com manga, de óculos, folheando papéis com mais cinco senhores". Um deles é o Sr. Antonio Almir dos Santos, de camisa quadriculada e calça clara. Na segunda foto, o Sr. Santos em primeiro plano. O ano atribuído às fotos é 1960. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	273
Figura 131. Foto do Estádio Municipal Willie Davis, na década de 1960. Observamos o arrimo construído abaixo e as arquibancadas. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	274
Figura 132. Localização do Grupo Escolar Ipiranga, atual Colégio Estadual Ipiranga. Mapa base: planta 6, modificado pela autora.	275
Figura 133. Mapeamento da expansão urbana até 1963.	276
Figura 134. Mapeamento da expansão urbana até 1964.	278
Figura 135. Local da implantação do Jardim Alvorada, com as vias demarcadas. A Vila Operária está ao fundo, em 1961. A foto tem a seguinte descrição: "Fazenda Santa Lina com 101 alqueires, de propriedade do Sr. Alexandre Rasgulaeff foi loteada em 1961 (na foto aparece a demarcação das ruas e avenidas, em meio ao cafezal). Foto 1-005-1138/61, da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	279
Figuras 136 e 137. Fotos do "lançamento do Jardim Alvorada", mostrando pessoas da sociedade prestigiando a inauguração; entre elas identificam-se Ademar Schiavone e Pedro Granado, colonistas sociais na época. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	280
Figura 138. Vista aérea da cidade, aproximadamente no ano de 1965. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	282

Figuras 139 e 140. Casas existentes no conjunto da Q.67-A, na Zona 4. A primeira foto é de uma casa na parte superior da via. Na segunda foto, a casa localiza-se na parte inferior da via. Fotos da autora, em outubro/2009. **283**

Parte 2 – Capítulo 4

Figuras 141 e 142. Fotos mostrando a execução da infraestrutura. Na primeira foto há homens descarregando tubos para passagem de água. A segunda foto mostra a canalização para realização do asfaltamento da Avenida São Paulo, c. 1965. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. **300**

Figura 143. Foto da caixa d'água das casas populares da Vila Morangueira, com capacidade para 36.000 litros e 61m de altura, quando foi construída. Note-se a tipologia das casas populares, com telhados em duas águas. Foram as primeiras construídas pela Cohapar e BNH. A Prefeitura doou o terreno para construção. Fonte: Maringá, 1968. **302**

Figura 144. Foto da estação de tratamento da Codepar, instalada na Vila Morangueira. Fonte: Maringá, 1968. **307**

Figura 145. Foto mostrando o Viaduto do Café concluído. Fonte: Maringá, 1968. **309**

Figura 146. A figura mostra a Avenida São Paulo em vermelho. O local onde está o círculo vermelho foi onde se construiu o Viaduto do Café. Mapa base: PMM, 1999. Modificado pela autora. **311**

Figuras 147 e 148. Fotos mostrando os estacionamentos tipo “espinha de peixe”. Fonte: Maringá, 1968. **312**

Figuras 149 e 150. Fotos mostrando o cemitério municipal. Na primeira foto há a maquete de Bellucci com o edifício administrativo e o paisagismo. Fonte: Verri, 2003. Na segunda foto, a construção do cemitério. Fonte: Maringá, 1968. **315**

Figura 151. A figura indica as praças urbanizadas na gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Fonte: Recorte da planta 6. **316**

Figura 152. Foto da urbanização da Praça Emiliano Perneta com a construção e reforma da Igreja São José, na Vila Operária. Fonte: Maringá, 1968. **316**

Figuras 153 e 154. A primeira foto mostra a maquete do projeto de Bellucci para o Paço Municipal. Na segunda foto a obra iniciada em 1967. Em agosto de 1968, o bloco do gabinete do prefeito. Atrás do bloco, a demarcação para a construção do edifício principal. Fonte: Maringá, 1968. **320**

Figura 155. Foto do Fórum localizado no centro cívico, concluído em 1967. Fonte: Maringá, 1968.	321
Figura 156. Foto do estádio municipal com a arquibancada em concreto concluída e a instalação do sistema de iluminação em 1968. Fonte: Maringá, 1968.	322
Figura 157. Foto do matadouro municipal. Fonte: Maringá, 1968.	323
Figura 158. Localização das escolas criadas ou modificadas durante a gestão de Luiz Moreira de Carvalho. Mapa base: PMM, 1999.	325
Figura 159. Localização das escolas criadas antes de 1967. Mapa base: PMM, 1999.	326
Figura 160. Mapeamento da expansão urbana até 1968.	328
Figuras 161 e 162. Os gráficos mostram a população economicamente ativa, em porcentagens, nos anos de 1960 e de 1970, segundo os setores de atividades. Fonte: Censos demográficos – IBGE, 1960 e 1970.	329
Figuras 163, 164, 165 e 166. Fotos do conjunto habitacional instalado na quadra M-77. Fotos da autora, novembro/2009.	331
Figura 167. Planta da Vila Morangueira, com os conjuntos habitacionais destacados em amarelo com data do “habite-se”. Fonte: Costa, 1991. Mapa base: PMM, 2000. Modificado pela autora.	332
Figuras 168, 169, 170 e 171. Fotos da quadra M-91/92. As fotos acima mostram as casas construídas originalmente. Fotos da autora, novembro/2009.	334
Figuras 172 e 173. Fotos do Conjunto Castor, indicado por Costa (1991). Fotos da autora, nov/2009.	335
Figura 174. Planta U18, que trata da hierarquização viária, intitulada “Sistema Viário – Etapa I”, do documento do Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá (Maringá, 1967).	346
Figura 175. Planta U24, intitulada “Projetos Específicos” (Maringá, 1967).	350

Parte 2 – Capítulo 5

Figura 176. Planta-baixa do Eteplan, com a distribuição espacial dos departamentos, em um dos andares do Edifício Atalaia. Fonte: Eteplan, 1970.	361
Figura 177. Foto mostrando a Divisão de Urbanismo do Eteplan. Fonte: Eteplan, 1970.	361

Figura 178. A planta urbana de Maringá, com a marcação da cidade universitária, o parque municipal indicando o seu lago (o futuro Parque do Ingá) e, em destaque, a localização do Parque Governador Haroldo Leon Peres. Fonte: Eteplan, 1972.	371
Figuras 179 e 180. Plantas da situação do parque. Na primeira a planta-baixa da implantação. Na segunda, a perspectiva do Parque Haroldo Leon Peres. Fonte: Eteplan, 1972.	372
Figura 181. Parque Governador Haroldo Leon Peres em obras. Fonte: Eteplan, 1972.	373
Figura 182. Fachada da entrada do Parque de Exposição Pres. Emílio Garrastazu Médici. Fonte: Varela, 1978.	373
Figura 183. Gráfico mostrando a área e o tipo da pavimentação realizada na gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972b.	379
Figura 184. Gráfico mostrando a implantação dos tubos das galerias de águas pluviais durante os quatro anos da gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972.	380
Figura 185. Gráfico mostrando o diâmetro da tubulação de águas pluviais durante a gestão de Adriano Valente. Fonte: Maringá, 1972.	380
Figura 186. Foto aérea do Parque do Ingá em 1972, vista para o norte. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	382
Figura 187. Foto publicada na revista <i>Maringá Ilustrada</i> . A legenda da foto tem a seguinte redação: "(...) Ao seu lado [do prefeito Adriano Valente, de frente no centro da foto] o administrador do Parque, Sr. Izaulino e o Engº. Fernando Queiroga, autor do projeto de um dos pontos altos da atual administração" (Revista <i>Maringá Ilustrada</i> , 1972, p. 223).	383
Figura 188. Foto publicada na revista <i>Maringá Ilustrada</i> , de 1972, p. 72. "Churrascada no Parque do Ingá, dia dos funcionários".	384
Figuras 189 e 190. A primeira figura é da planta-baixa da Praça Raposo Tavares. Na foto, os pequenos arrimos com os bancos engastados. Fonte planta baixa: Prefeitura de Maringá. Foto da autora, março/2008.	386
Figuras 191 e 192. Fotos do pequeno anfiteatro ao ar livre. Na segunda foto, os painéis e os pilares vazados com círculos. Fotos da autora, março/2008.	387
Figuras 193 e 194. Fotos mostrando o monumento ao desbravador, de autoria do escultor Henrique Aragão, e os três machados em concreto de Kasprovicz. A primeira foto, de 1978, mostra a praça originalmente.. Fonte: Varela (1978). Na segunda foto, a praça foi reformulada. Foto da autora, março/2008.	388

Figura 195. Foto mostrando o canteiro central da Avenida Getúlio Vargas no ano de 1972. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.	391
Figura 196 e 197. Fotos datadas de 1969 mostrando a primeira etapa do Paço Municipal em construção. Nas fotos verifica-se que as estruturas do subsolo constroem-se separadas do corpo do bloco com dois pavimentos. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	392
Figura 198. Na foto, de 1971, a reconstrução das arquibancadas e a visita do chefe do executivo municipal à obra. Na inscrição da foto indica-se o engenheiro Luty Kasproicz no grupo junto com Adriano Valente. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	393
Figura 199. O prefeito Adriano Valente recepcionando Jaime Lerner no aeroporto de Maringá. A data marcada na foto é 1966, mas está incorreta, sendo, possivelmente, de 1969. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	395
Figura 200. Mapa do relatório da 3ª subcomissão, destacando a localização do câmpus universitário em vermelho. Fonte: Eteplan, 1969. Modificado pela autora.	397
Figura 201. Primeiro plano piloto para o câmpus sede da Universidade de Maringá. Projeto de Lerner, Prado e Bongestabs. 1970. Fonte: Melo (2001).	399
Figura 202. Maquete do plano piloto do câmpus da UMA. Fonte: <i>O Diário Norte do Paraná</i> , 29 e 30 de junho de 1974, p. 23.	401
Figura 203. Foto de 1974 mostrando os blocos construídos da UEM. Fonte: <i>O Diário do Norte do Paraná</i> (29 e 30 jun 1974, p. 24).	402
Figura 204. Localização das escolas criadas até o final da gestão de Adriano José Valente. Mapa base: PMM, 1999.	404
Figura 205. Mapeamento da expansão urbana até janeiro de 1973.	408
Figuras 206 e 207. Fotos do conjunto implantado na Quadra M-63, da Vila Morangueira. Fotos da autora, janeiro/2010.	413
Figuras 208 e 209. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-29/30, da Vila Morangueira.. Foto sda autora, janeiro/2010.	413
Figuras 210 e 211. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-98/A, da Vila Morangueira. Fotos da autora, janeiro/2010.	413
Figuras 212 e 213. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-63, da Vila Morangueira. Fotos da autora, janeiro/2010.	414

Figuras 214 e 215. Fotos do conjunto implantado nas Quadras M-18/A, da Vila Morangueira. Fotos da autora, janeiro/2010.	414
Figura 216. Reclame do Conjunto Primo, mostrando empreendedores imobiliários promovendo conjuntos habitacionais. Fonte: Sanches, 1971.	415
Figuras 217 e 218. Fotos do Conjunto Primo atualmente. Fotos da autora, janeiro/2010.	416
Figura 219. Figura mostrando a área onde foram implantados os conjuntos populares. Fonte: Costa (1991). Mapa base: PMM, 1999.	417
Figura 220. Figura mostrando a localização dos conjuntos habitacionais. Em amarelo os inaugurados na administração de Adriano Valente, os que estão em laranja claro na gestão anterior. Em marrom, a delimitação da Vila Morangueira. Fonte: Costa, 1991. Mapa base: PMM, 1999.	418
 Parte 2 – Capítulo 6	
Figura 221. A figura foi publicada no <i>O Jornal</i> do dia 1º de maio de 1974, mostrando a área onde seria implantado o esgotamento sanitário.	431
Figura 222. Mapeamento das vias que fizeram parte da Perimetral Sul em vermelho. O viaduto da Avenida Tuiuti com a Avenida Colombo está destacado em amarelo. Fonte: Mapa base: PMM, 1999. Modificado pela autora.	439
Figuras 223 e 224. Fotos da transposição do Bosque 2 pela Avenida Perimetral Sul. A primeira mostra o trecho da primeira parte inaugurada da Avenida Perimetral Sul, em 10 de maio de 1976. Fonte: <i>O Diário Norte do Paraná</i> (31 jun 1976). Na segunda foto o trecho ainda está em construção. Fonte: Rumo Paranaense, Ano II, abril 1976, nº 28.	440
Figura 225. Foto aérea mostrando trecho da Perimetral Sul. Em destaque as avenidas Juscelino Kubitscheck, em primeiro plano, e a Avenida Laguna, na sequência, em 1980. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá, modificado pela autora.	441
Figura 226. Perspectiva do projeto do Trevo Tuiuti-Colombo. Fonte: <i>Maringá Ilustrada</i> , 7 set 1978.	442
Figuras 227 e 228. Fotos do viaduto da Avenida Tuiuti com a Avenida Colombo. Fonte: As duas fotos foram publicadas no <i>O Diário do Norte do Paraná</i> , a primeira no dia 14 de junho de 1976 e a segunda no dia 23 de agosto de 1976.	443
Figuras 229 e 230. Fotos da Praça Pedro Álvares Cabral e sua pista de patinação. Fonte: Revista Rumo Paranaense, Ano II, abril 1976, nº 28.	445

Figura 231. Local onde deveria ser construído o novo Fórum, ao lado do existente. Fonte: <i>O Diário</i> , 17 de julho de 1976.	449
Figura 232. Foto da maquete do novo edifício da Câmara Municipal. A revista <i>Rumo Paranaense</i> noticiou que estava em construção, com a previsão de término para o final de 1976. Fonte: <i>Rumo Paranaense</i> , Ano II, abril 1976, nº 28.	450
Figura 233. Perspectiva do edifício da Biblioteca Pública Municipal, projetada por Luty Vicente Kasprowicz, desenhado por Wilson Iabico. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	452
Figuras 234 e 235. Fotos da Biblioteca Municipal Bento Munhoz da Rocha Neto. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	453
Figura 236. Localização das escolas criadas até o final da gestão de Silvio Barros. Mapa base: PMM, 1999.	457
Figuras 237 e 238. Fotos das escolas em vias de demolição para dar lugar a edifícios de alvenaria. Fonte: <i>O Diário</i> , 14 jul 1976.	458
Figura 239. Localização das escolas criadas entre 1967 e 1976. Mapa base: PMM, 1999.	459
Figura 240. Escola para Merendeiras. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	459
Figura 241. Foto do necrotério municipal. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	460
Figuras 242 e 243. Foto mostrando o horto-mercado. Na primeira foto, a vista é externa a partir da Avenida Mauá. A segunda é uma vista interna. Fonte: <i>O Diário</i> , 3 de maio de 1975.	461
Figura 244. Foto da maquete do Centro Esportivo Municipal de Maringá. Fonte: <i>O Jornal</i> , 25 mai 1974.	463
Figura 245. Foto publicada no <i>O Diário do Norte do Paraná</i> . Fonte: <i>O Diário</i> , 18 ago 1974, p. 12, modificado pela autora.	464
Figura 246. Foto da execução da cobertura do estádio, em agosto de 1976. Fonte: <i>O Diário</i> , 4 de agosto de 1976.	465
Figuras 247 e 248. Fotos do Ginásio de Esportes Francisco Bueno Netto. A primeira foto mostra a vista externa do ginásio. Fonte: <i>Rumo Paranaense</i> , Ano II, abril 1976, n. 28. A segunda foto mostra o ginásio internamente, no dia de sua inauguração. Fonte: <i>O Diário</i> , 12 de maio de 1976.	466

Figuras 249 e 250. Fotos do Centro Esportivo do Jardim Alvorada. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	468
Figuras 251 e 252. Fotos mostrando o Centro Esportivo da Zona 3, ou Vila Operária. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	469
Figuras 253 e 254. Fotos mostrando aspectos da composição dos elementos plásticos dos edifícios dos centros esportivos. A primeira foto é do Centro Esportivo da Vila Operária. A segunda é do Centro Esportivo da Zona 5. Fotos da autora, março/2008 e janeiro/2010.	470
Figura 255. Mapeamento da expansão urbana até janeiro de 1976.	474
Figura 256. Figura mostrando a localização dos conjuntos habitacionais em vermelho. Em marrom, destaque para a Avenida Colombo, limite norte do plano inicial. Fonte: Costa, 1991. Mapa base: PMM, 1999. Modificado pela autora.	480
Figuras 257 e 258. A primeira foto mostra as unidades em fase final de construção. Fonte: <i>Rumo Paranaense</i> , Ano II, abril 1976, n. 28. A segunda figura mostra a planta-tipo das unidades habitacionais. Fonte: <i>O Jornal</i> , 23 de junho de 1974, reproduzido pela autora.	481
Figura 259. Foto mostrando a implantação do Conjunto Habitacional Maurício Schulman. À direita da foto, abaixo, está o terreno da universidade. Fonte: <i>Revista Paranaense dos Municípios</i> , ano VIII, outubro, n. 98, Curitiba.	481
Figura 260. Foto mostrando a Avenida Mario Clapier Urbinatti, acesso ao Conjunto Habitacional Maurício Schulman, por volta de 1974. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	482
Figuras 261 e 262. Fotos das casas dos conjuntos habitacionais. A primeira casa é do Conjunto Habitacional Itamaraty e a segunda é do Conjunto Habitacional Planalto. Fotos da autora, janeiro/2010.	482
Figura 263. Mapa do perímetro urbano, Lei nº 1.063/74. Fonte: Beloto, 2004. Modificado pela autora.	488

Parte 2 – Capítulo 7

Figuras 264 e 265. Gráficos da porcentagem da pavimentação asfáltica a partir da primeira gestão de João Paulino até a sua segunda administração. O primeiro gráfico foi apresentado pela administração de João Paulino na publicação dos "Cinco anos de administração" (<i>O Diário</i> , suplemento especial, 19 mar 1982). O segundo gráfico aponta a porcentagem de acordo com o que cada prefeito declarou em seu relatório de gestão (Reis, 1996). O segundo gráfico foi elaborado pela autora.	504
--	-----

Figuras 266 e 267. Marcação das áreas asfaltadas no Conjunto Habitacional Branca Vieira e no Conjunto Habitacional Ney Braga. Neste, o acesso pela Avenida Alziro Zarur em destaque. Fonte: <i>Aqui</i> , fev 1982.	508
Figuras 268 e 269. A primeira foto mostra o Conjunto Habitacional Ney Braga ao fundo e a via que lhe dá acesso, a Avenida Alziro Zarur. Fonte: revista <i>Tradição</i> , fev 1982. Na segunda foto, a implantação do Conjunto Habitacional Branca Vieira. Fonte: <i>O Diário</i> , suplemento especial, 19 mar 1982.	509
Figura 270. Foto e mapa mostrando o acesso ao Conjunto Habitacional Hermann Moraes Barros. No mapa, a marcação da Avenida Kakogawa, antiga Estrada Miosótis. Fonte: <i>Aqui</i> , fev 1982.	510
Figura 271. Foto mostrando o acesso ao Conjunto Habitacional Cidade Alta. Fonte: <i>Tradição</i> , jan 1982.	511
Figura 272. Mapa mostrando as vias pavimentadas durante a gestão de João Paulino, em preto. Fonte: (<i>O Diário</i> , suplemento especial, 19 mar 1982).	512
Figura 273. Plano urbanístico – projetado para 800.000 habitantes. Fonte: Maringá, 1979.	517
Figura 274. Perímetro urbano e sistema viário. 1979. Acervo do arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha.	518
Figura 275. Projeto da Praça Cássio Vidigal, atual Praça da Catedral, com os espelhos d'água e as fontes luminosas. Fonte: <i>Aqui</i> , fev 1982.	524
Figura 276. Nova sede da Câmara Municipal. Fonte: O Jornal, 04 mai 1982.	526
Figura 277. Segundo plano piloto para o câmpus sede da Universidade de Maringá. Projeto de Lerner, Prado e Bongestabs, 1977. Fonte: Melo (2001).	527
Figura 278. Localização das escolas criadas até o final da gestão de João Paulino e Sincler Sambatti. Mapa base: PMM, 1999.	531
Figura 279. Foto aérea do Centro Social Urbano Rivadávia Vargas, datada de 1980. Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá.	534
Figura 280. Corpo de Bombeiros do Jardim Alvorada. Fonte: <i>O Diário</i> , 13 mai 1980.	537
Figuras 281 e 282. Os gráficos mostram a população economicamente ativa, em porcentagens, nos anos de 1970 e de 1980, segundo os setores de atividades, Fonte: Censos demográficos – IBGE, 1970 e 1980.	539
Figura 283. Mapeamento da expansão até março de 1982.	546
Figura 284. Mapeamento da expansão até janeiro de 1983.	547

Figuras 285 e 286. Local da “Favela do Cemitério” antes e depois da erradicação dos barracos. Fonte: <i>O Diário</i> , 3 de junho de 1978.	548
Figura 287. Localização dos conjuntos habitacionais inaugurados no período da gestão de João Paulino e Sincler Sambatti. Fonte: Costa (1991), reproduzido pela autora.	550
Figura 288. Um dos três conjuntos habitacionais inaugurados em maio de 1980, possivelmente o Conjunto Ney Braga. Fonte: <i>O Diário</i> , 17 mai 1980.	552
Figuras 289 e 290. Implantação do Conjunto Habitacional Cristovão Colombo e apartamento-tipo. Fonte a primeira figura: PMM, 2002, editado pela autora. Fonte da segunda figura: <i>O Diário</i> , 01 ago 1976, redesenhado pela autora.	554
Figura 291. Imagem do Conjunto Habitacional Cristóvão Colombo. Fonte: <i>O Diário</i> , 10 mai 1977.	555
Figuras 292 e 293. A primeira foto retrata uma das ruas do Conjunto Inocente Villanova Júnior em 1980. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá. A segunda foto mostra um dos tipos existentes, as casas geminadas, com pintura diferenciada e elementos adicionados distintos. Foto da autora, fev 2010.	556
Figuras 294 e 295. As fotos mostram dois tipos distintos existentes no Conjunto Inocente Villanova Júnior. Na primeira foto, a casa é a de menor dimensão, com entrada lateral. Na segunda foto, a casa tem a porta de entrada na fachada principal e tem dimensão maior do que a primeira. Ambas as casas conservam as suas características principais iniciais. Fotos da autora, fev. 2010.	556
Figuras 296 e 297. Fotos mostrando os tipos de habitações do Conjunto Habitacional Cidade Alta. Fotos da autora, fev. 2010.	557
Figuras 298 e 299. Fotos mostrando o tipo original das casas do Conjunto Habitacional Jardim São Silvestre. Fotos da autora, fev. 2010.	557
Figura 300. Mapa destacando o perímetro urbano, de acordo com a Lei nº 1.259/79. Fonte: Mapa base da PMM, 1999 e listagem dos bairros com população, PMM, 2002. Limite do perímetro urbano: Mapa do sistema viário. Modificado pela autora.	562