

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

JULIO FRANCISCO ANDREOLI LEAL CUNHA

**Do vazio urbano à reinvenção: A transformação da Antiga Rodoviária de
Maringá**

Maringá
2024

JULIO FRANCISCO ANDREOLI LEAL CUNHA

Do vazio urbano à reinvenção: A transformação da Antiga Rodoviária de Maringá

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Departamento de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Área de concentração: Instituições, Políticas públicas e participação.

Orientadora: Prof^a Dra. Simone Pereira da Costa Dourado.

Maringá
2024

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá - PR, Brasil)

C972d

Cunha, Julio Francisco Andreoli Leal

Do vazio urbano à reinvenção : a transformação da Antiga Rodoviária de Maringá / Julio Francisco Andreoli Leal Cunha. -- Maringá, PR, 2024.

156 f. : il., figs.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Pereira da Costa Dourado.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, 2024.

1. Vazios urbanos - Maringá (PR). 2. Antiga Rodoviária de Maringá (PR). 3. Planejamento urbano - Maringá (PR). I. Dourado, Simone Pereira da Costa, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Departamento de Ciências Sociais. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

CDD 23.ed. 307.1216

Márcia Regina Paiva - CRB-9/1267

JULIO FRANCISCO ANDREOLI LEAL CUNHA

Do vazio urbano à reinvenção: A transformação da antiga rodoviária de Maringá

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais, avaliada pela Comissão Julgadora composta pelos membros:

COMISSÃO JULGADORA

Documento assinado digitalmente
 **SIMONE PEREIRA DA COSTA DOURADO**
Data: 27/08/2024 18:01:24-0300
Verifique em <https://validar.j6.gov.br>

Profª. Drª. Simone Pereira da Costa Dourado
(Orientadora/Presidente)
Universidade Estadual de Maringá - UEM

Documento assinado digitalmente
 **EDER RODRIGO GIMENES**
Data: 27/08/2024 19:03:05-0300
Verifique em <https://validar.j6.gov.br>

Prof. Dr. Éder Rodrigo Gimenes
Universidade Estadual de Maringá - UEM

Documento assinado digitalmente
 **ANDREA DE LACERDA PESSOA BORDE**
Data: 29/08/2024 12:36:13-0300
Verifique em <https://validar.j6.gov.br>

Profª. Drª. Andréa de Lacerda Pessoa Borde
Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ
(participação remota)

Aprovada em: 27 de agosto de 2024

Local de defesa: Bloco H-12, sala 014 da Universidade Estadual de Maringá

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, brevemente, aqueles que tanto contribuíram para o desenvolvimento deste árduo trabalho.

Em primeiro lugar, Simone Dourado, minha orientadora, pela valiosa colaboração ao longo de todo o processo, me incentivando a buscar inovações no campo científico e apontando para as difíceis escolhas de pesquisa. Em seu nome, também agradeço a todo o Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UEM, desde o suporte com questões burocráticas às inspirações trazidas em sala de aula.

Em segundo lugar, à minha família e amigos. Agradeço imensamente o apoio de José, Meire, Eliane e Ricardo que não me deixaram desanimar em momento algum. Agradeço também à Tani, pela escuta e paciência, e aos queridos colegas de Maringá e São Paulo, que participaram de tantas maneiras nesta dissertação.

Por fim, saliento que este presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, permitindo minha dedicação exclusiva.

Do vazio urbano à reinvenção: A transformação da Antiga Rodoviária de Maringá

RESUMO

Esta dissertação aprofunda-se no debate dos vazios urbanos, propondo questionamentos às suas variadas fronteiras conceituais e paisagens urbanas. Na abordagem desenvolvida, compreende-se os vazios urbanos como processos históricos, e não apenas lugares nas cidades. Sem uma trajetória unívoca, estão contextualizados aos agentes modeladores urbanos que produzem suas formas esvaziadas e competem por seus preenchimentos. Destes apontamentos, a pesquisa promove uma ontologia conjuntural do fenômeno, organizando-a em três fases de desenvolvimento: esvaziamento, vazio e preenchimento. Visando territorializar esta discussão, analisa-se o contexto de transformações de um quarteirão na região central de Maringá que se notabilizou pela construção da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, na década de 1960. Até então cartão-postal da cidade, a Antiga Rodoviária passou a ser sistematicamente esvaziada até os anos 2000, quando foi interdita, desapropriada e, em 2010, demolida - decretando seu vazio apesar das mobilizações de parte da sociedade maringaense. O apagamento deste patrimônio histórico, encabeçado pela gestão municipal e por agentes privados, no entanto, não se reverteu na revitalização urbana desejada, fazendo perdurar a paisagem desoladora de um estacionamento de automóveis que se pretendia provisório. Concretizado o fracasso do projeto monumental, as últimas discussões projetam uma praça pública no quarteirão. Articulado o debate teórico ao estudo territorial, este trabalho percebe os vazios urbanos para além de suas paisagens, refletindo sobre as desiguais disputas entre lógicas de produção do espaço e seus impactos nos territórios urbanos.

Palavras-chave: vazios urbanos; planejamento urbano; modeladores urbanos; estação rodoviária; ontologia do espaço.

From urban void to reinvention: The transformation of the Old Bus Station of Maringá

ABSTRACT

This dissertation delves into the debate surrounding urban voids, posing questions about their various conceptual boundaries and urban landscapes. In the developed approach, urban voids are understood as historical processes rather than mere locations within cities. Without a singular trajectory, they are contextualized by the urban shaping agents that create their emptied forms and compete for their filling. From these observations, the research promotes a conjunctural ontology of the phenomenon, organizing it into three phases of development: emptying, void, and occupation. Aiming to territorialize this discussion, it analyzes the context of transformations of a block in the central region of Maringá, which became notable for the construction of the Américo Dias Ferraz Bus Station in the 1960s. Previously a postcard image of the city, the Old Bus Station was systematically emptied until the 2000s, when it was closed, expropriated, and demolished in 2010 - marking its void despite the mobilizations from parts of the Maringá community. The erasure of this historical building, led by municipal management and private agents, however, did not result in the desired urban revitalization, leaving behind the desolate landscape of a parking lot intended to be temporary. With the monumental project failing, recent discussions have projected a public square for the block. By linking the theoretical debate to territorial study, this work perceives urban voids beyond their landscapes, reflecting on the unequal disputes between spatial production logics and their impacts on urban territories.

Keywords: urban voids; urban planning; urban shapers; bus station; space ontology.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Estação Rodoviária Municipal, década de 1960.....	12
Figura 2: Estacionamento rotativo de automóveis no terreno da Antiga Rodoviária, 2011 ...	15
Figura 3: Aeroporto Tempelhof em Berlim. A antiga pista sendo utilizada para práticas esportivas, 2016	48
Figura 4: Primeira rodoviária de Maringá, década de 1940.....	60
Figura 5: Anteprojeto de Maringá, desenhado por Jorge de Macedo Vieira, meados da década de 1940.....	61
Figura 6: Traçado do centro de Maringá (com destaques). Projeto de Jorge de Macedo de Vieira, meados da década de 1940.....	63
Figura 7: Segunda rodoviária de Maringá, década de 1940.....	64
Figura 8: Imagem aérea da Praça Raposo Tavares, final da década de 1950.	66
Figura 9: Fonte Luminosa à noite, década de 1950.....	67
Figura 10: A Terceira Estação Rodoviária de Maringá em obras, década de 1960.....	69
Figura 11: Plantas da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, década de 1980.....	70
Figura 12: Plantas da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, década de 1980.....	70
Figura 13: Área interna do edifício da Estação Rodoviária	72
Figura 14: Área externa da Estação Rodoviária em dia chuvoso, 1975	72
Figura 15: Cartão-postal destacando a Estação Rodoviária, década de 1960	73
Figura 16: A Estação Rodoviária em frente à Estação Ferroviária, década de 1960.....	74
Figura 17: Maquete da primeira versão do Projeto Ágora, década 1980.....	77
Figura 18: Terminal Rodoviário Vereador Jamil Josepetti, final da década de 1990.....	79
Figura 19: A decadência da Antiga Rodoviária de Maringá, janeiro de 2000	80
Figura 20: Edifício da Antiga Rodoviária, final da década de 2000.....	88
Figura 21: A Antiga Rodoviária parcialmente demolida, em 2010.....	99
Figura 22: Cartaz do Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade, maio de 2010.....	101
Figura 23: A demolição da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, novembro de 2010 .	102
Figura 24: O quarteirão da Antiga Rodoviária após a demolição do edifício, final de 2010	102
Figura 25: Foto de satélite de parte da região central de Maringá, com destaque para o estacionamento rotativo	106
Figura 26: Imagens do projeto das construtoras Granado e Cidade Verde, 2008	108
Figura 27: Projeto das construtoras LN e Amplitude, 2008.....	109
Figura 28: Primeiro projeto da Construtora CasaAlta, 2012.....	112

Figura 29: Versão final do projeto apresentado pela Construtora CasaAlta, 2013	114
Figura 30: Destaque para o vão livre do empreendimento e a conexão entre as duas torres; projeto da CasaAlta, 2013	115
Figura 31: O vão livre do empreendimento mostrando a passagem de pedestres e, ao fundo, a imagem da Catedral de Maringá. Projeto da CasaAlta, 2013	115
Figura 32: Imagem do projeto da construtora CasaAlta em parceria com o escritório CASACINCO, destacando o uso previsto para cada andar das duas torres, 2013	116
Figura 33: Capa do subtítulo 2.4 do documento ‘Maringá 2030’ desenvolvido pelo CODEM, 2011.....	121
Figura 34: Ilustração do projeto do Terminal Intermodal de Maringá em corte transversal, 2014.....	122
Figura 35: Estacionamento no terreno da Antiga Rodoviária com pontos de ônibus alocados, 2019.....	123
Figura 36: Paisagem do Eixo Monumental de Maringá, 2020. Em primeiro plano, o Terminal Intermodal. Ao fundo, é possível notar a Catedral de Maringá.....	124
Figura 37: Imagem divulgada do Centro de Eventos Oscar Niemeyer, 2023	125
Figura 38: Imagem aérea do centro de Maringá mostrando parte do antigo Complexo Ferroviário, hoje, Novo Centro, e o espaço da Antiga Rodoviária, hoje, estacionamento de automóveis, 2020	126
Figura 39: O projeto Eixo Vivo, do escritório Natureza Urbana, 2018.....	128
Figura 40: O projeto do Eixo Monumental dividido por sete trechos de obras, 2024.....	128
Figura 41: Imagem de satélite destacando o Eixo Monumental de Maringá, 2023	128
Figura 42: Composição de imagens com as propostas previstas para o Trecho D do Eixo Monumental. Acima, em uma projeção gráfica; abaixo, em uma imagem de satélite.	130
Figura 43: Homem deitado em um banco da Praça Raposo Tavares com a Estação Ferroviária ao fundo, 1950	132

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
PARTE I - CAMINHOS DE PESQUISA.....	17
1. ANTROPOLOGIA, ETNOGRAFIA E TOTALIDADE	18
1.1 O EXERCÍCIO ANTROPOLÓGICO.....	19
1.2 A VALIDADE ETNOGRÁFICA.....	21
1.3 O ARQUIVO DE PESQUISA E A LINHA DO TEMPO	23
1.4 O ESPAÇO E SUA TOTALIDADE.....	27
2. UM PASSO ATRÁS: O QUE É ESPAÇO URBANO?.....	30
2.1 O ESPAÇO COMO PRODUTO SOCIAL	30
2.2 O ESPAÇO E SUA PAISAGEM.....	32
2.3 O ESPAÇO E O TEMPO	33
2.4 A CIDADE EM DISPUTA.....	34
3.1 A ONTOLOGIA NEGATIVA.....	40
3.3 O ESVAZIAMENTO CONCEITUAL.....	49
3.4 A ONTOLOGIA CONJUNTURAL	52
PARTE II – O ESTUDO TERRITORIAL	56
4. O ESVAZIAMENTO.....	57
4.1 INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA FORMAÇÃO URBANA DE MARINGÁ	57
4.2 O CARTÃO-POSTAL	67
4.3 NOVO CENTRO, ANTIGA RODOVIÁRIA	76
5. O VAZIO	84
6. O PREENCHIMENTO.....	106
6.1 OS PROJETOS DE PREENCHIMENTO	107
6.2 O QUE O ESPAÇO PODE SER.....	126
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	134
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	138

INTRODUÇÃO

Nas sociedades capitalistas, a formação de espaços urbanos envolve diversos fenômenos simultâneos, camadas de ocupações e sobreposições que se acumulam ao longo do tempo, caracterizando a cidade como um espaço dinâmico, de intensos conflitos e múltiplas possibilidades. Um conjunto variado de agentes modeladores urbanos compete por seus interesses, impactando a malha urbana de forma desigual e descontínua. São notáveis as intervenções de agentes públicos, agentes privados, promotores imobiliários, e agentes da sociedade civil. A cidade, então, forma-se das inúmeras disputas que a cercam.

Esta percepção da cidade inacabada – sempre em movimento – propõe uma problemática metodológica às pesquisas de espacialidade urbana, sendo insuficiente a compreensão da cidade como uma fotografia (ou um recorte estático de um dado momento). Torna-se necessário apreender os múltiplos processos urbanos simultaneamente, exigindo uma abordagem teórico-metodológica atenta às relações díspares entre os agentes modeladores urbanos, seus contextos históricos e os territórios que ocupam.

Deste cenário urbano múltiplo e desigual, a dissertação objetiva expandir o debate sobre o processo de esvaziamento de espacialidades urbanas, partindo do conceito de vazio urbano como principal categoria de análise. A tarefa, mais do que uma elaboração conceitual definitiva, consiste em endossar os vazios urbanos como processos históricos inseridos nas dinâmicas de transformação de lugares.

Os vazios urbanos são espaços em conflitos que promovem descontinuidades na malha urbana. Deslocados do tempo frenético dos grandes empreendimentos imobiliários, são símbolos de esquecimento e obsolescência. Por um lado, causam estranhamento, insegurança e desconfiança nos transeuntes. Por outro, tornam-se lugares propícios para que lógicas urbanas marginalizadas floresçam. Sem uma paisagem universal, podem ser múltiplas suas manifestações: lotes desocupados, terrenos subaproveitados, prédios abandonados, casas em ruínas, complexos fabris esquecidos, espaços públicos deteriorados e etc. Então, mais relevante do que o atestado de ausência de uso, está a compreensão das estratégias que promovem esvaziamentos e projetam preenchimentos.

A partir dos deslocamentos trazidos por estas brechas urbanas, organizei meus questionamentos em dois campos de investigação: na primeira parte do trabalho, caracterizada por um debate majoritariamente teórico, faço ponderações metodológicas da antropologia, discutindo a validade dos objetos científicos e a construção do recorte de pesquisa; depois,

elaboro um arcabouço teórico capaz de compreender o que é o espaço urbano, sua natureza e fundamentações para, daí, debater a principal questão – o que são vazios urbanos, seus limites e suas fronteiras. Na segunda parte, emprego o debate teórico no estudo territorial de um quarteirão da região central de Maringá-PR, evidenciando as mudanças de percepção, paisagem e uso do espaço, que passou de um cartão-postal da cidade para um lugar indesejado.

Adentrando às discussões de cada etapa, no primeiro capítulo introduzo minhas perspectivas sobre os percursos teórico-metodológicos da antropologia junto às obras de Peirano (1995, 2014), Latour (2013), Magnani (2009) e Viveiros de Castro (2002). Este capítulo também inclui as discussões sobre a etnografia documental de CUNHA (2004), a construção do recorte de pesquisa e a composição de um arquivo sobre o estudo territorial, estruturado a partir de múltiplos documentos: ofícios públicos, relatórios de instituições, reportagens de jornais e revistas, relatos e imagens. Ao final deste capítulo, retomo a noção de objetos híbridos (LATOURE, 2013) para debater as tensões entre totalidade e particularidade que circundam a produção científica. Sugiro que a totalidade seja vista como o conjunto das possibilidades de um fenômeno - elemento central para a conexão desta pesquisa com as demais - enquanto a particularidade como reveladora de trajetórias singulares.

Antes de me concentrar na questão dos vazios urbanos, no segundo capítulo proponho uma discussão sobre a ontologia do espaço urbano. Este resgate mostrou-se de suma importância para o restante da pesquisa e partiu da metodologia trazida por Milton Santos (1988, 2014, 2020), o mapeamento de agentes urbanos de Roberto Lobato Corrêa (1995), a cidade capitalista de David Harvey (2006, 2014) e o debate da produção do espaço de Henri Lefebvre (1991, 2001). Enquanto Santos define o fenômeno espacial a partir de uma relação dialética de sua configuração territorial – faceta objetiva – e as práticas e técnicas introduzidas pelos agentes sociais – faceta subjetiva; Corrêa propõe o espaço pelo acúmulo de ações dos agentes modeladores urbanos ao longo do tempo, constituindo um processo de constante reorganização urbana; Harvey, em seu ímpeto de buscar o impacto do capitalismo sobre o espaço urbano, considera diferentes formas de espacialidade decorrentes das dinâmicas locais e tensões globais, produzindo não apenas ponderações teóricas, mas potentes elaborações políticas; por último, Lefebvre introduz sua perspectiva epistemológica considerando o espaço uma relação tanto concreta quanto abstrata, pois resultante do modo de produção de cada sociedade. O espaço, em suas palavras, é multifacetado: abstrato, concreto, imediato e mediado. Em síntese, os autores indicam que o espaço urbano é essencialmente social, inserido em uma relação entre o tempo, o território e as ações humanas. E definido além de uma localização

geográfica e geológica, constitui-se uma rede de modos de apropriação, saberes e subjetividades.

No terceiro e último capítulo da primeira parte do trabalho, apresento os vazios urbanos como um fenômeno ainda pouco discutido na temática urbana (NASCIMENTO, 2014; BORDE, 2006), mas essencial para a compreensão das descontinuidades e brechas nas cidades capitalistas. Construídos de maneiras heterogêneas, os vazios urbanos escapam às conceituações superficiais e geram problemáticas etimológicas decorrentes de impasses na identificação de suas ocorrências variadas. A literatura acadêmica evidencia a polissemia deste conceito, advinda das mais diversas áreas do conhecimento. Visando organizar esta questão, agrupei duas correntes de pensamento sobre o fenômeno, recuperando as estratégias de delimitação de cada autor. A primeira abordagem, defendida por Nascimento (2014) e introduzida por Borde (2004 e 2006), tende a conceituar os vazios urbanos por uma conotações essencialmente negativas: vagos, devolutos, inúteis, obsoletos, abandonados ou residuais, frequentemente associados à ineficiência do planejamento urbano na produção do espaço e da atividade predatória da especulação imobiliária. Para a ontologia negativa, os vazios seriam disfunções do desenvolvimento das cidades que demandam soluções. De outro espectro analítico, a segunda abordagem compreende o fenômeno por sua essência ambígua, não como um problema inerente. Advinda das obras dos autores espanhóis Solà-Morales (2002) e López-Pineiro (2015 e 2020a e 2020b), a ontologia positiva caracteriza os vazios urbanos como brechas para a ascensão de novas lógicas urbanas; espaços expectantes cuja indeterminação é sua principal qualidade.

A conexão entre estas perspectivas veio de Borde (2004, 2006), considerando o vazio urbano um processo tanto problemático quanto potencial. Destes apontamentos, promovo uma terceira abordagem, a ontologia conjuntural, compreendendo os vazios urbanos não apenas como lugares na cidade, tampouco tipificações legais, mas um fenômeno relacional que alia a formação histórica do lugar – sua paisagem – às técnicas e práticas sociais que ocorrem em seu território. Na conclusão desta etapa, recupero, também de Borde (2004, 2006), a proposta de subdivisão do fenômeno em três momentos: o esvaziamento, o vazio e o preenchimento. Serão estes os títulos dos três capítulos seguintes.

Ampliando a investigação sobre a natureza dos vazios urbanos, na segunda parte desta dissertação exploro os cenários históricos de um quarteirão na região central de Maringá-PR, perpassando as transformações nos usos e paisagens e seus principais agentes modeladores.

Início o quarto capítulo com uma introdução ao processo de formação urbana de Maringá, revelando o impacto das lógicas privadas no planejamento urbano desde a fundação

da cidade. Projetada e implementada por uma empresa colonizadora entre as décadas de 1930 e 1940, a cidade foi produto de apagamentos, narrativas espetacularizadas e de incentivos aos promotores imobiliários. Em seguida, apresento o recorte territorial desta pesquisa - já presente no primeiro traçado urbano da cidade. Inicialmente planejado como uma praça pública, este quarteirão na região central ganhou notoriedade com a construção da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, finalizada na década de 1960. Mais do que uma rodoviária, o edifício foi idealizado como um marco urbano, reestruturando as dinâmicas da cidade. Para além de sua função logística, a Estação Rodoviária, construída em uma parceria público-privada, possuía estabelecimentos comerciais em suas dependências, gerando um intenso polo de sociabilidade entre passageiros, vendedores, migrantes e transeuntes. O edifício ainda continha elementos arquitetônicos marcantes, possuindo dois andares, amplo corredor de passagem interno e famosos arcos externos, de influência modernista, como ilustra a Figura 1. Presente nos cartões-postais maringaenses, a Estação Rodoviária foi testemunha das diversas transformações do centro, tendo sua história entrelaçada com o desenvolvimento urbano da cidade.



Figura 1: Estação Rodoviária Municipal, década de 1960

Fonte: Acervo Maringá Histórica

Entre as décadas de 1960 e 1980, o contexto urbano da cidade transformou-se radicalmente. O adensamento populacional e o aumento da complexidade econômica

proporcionaram a consolidação de novas regiões na cidade além do traçado original, promovendo impactos significativos e diversos para a zona central. E isto se amplificou com a predominância do automóvel como modal de transporte propiciando novos deslocamentos urbanos e novas demandas.

A primeira repercussão se deu na linha ferroviária, que passou a ser vista como uma barreira física para o desenvolvimento urbano de Maringá, mesmo sendo, até então, a principal razão da construção da cidade. Questionado, o Complexo Ferroviário foi desmontado em etapas: na década de 1970, o transporte de passageiros foi encerrado; ao final da década de 1980, o Pátio de Manobras foi realocado, deixando um enorme vazio na região central da cidade; por fim, em 1990, o edifício da Estação Ferroviária e as casas da Vila Ferroviária foram demolidas. A desestruturação desta infraestrutura urbana deu espaço ao maior projeto de revitalização urbana de Maringá, que se estendeu por anos e envolveu diversas gestões municipais.

A proposta inicial desta transformação ocorreu em meados da década de 1980, quando a recém-formada empresa Urbamar contratou o renomado arquiteto Oscar Niemeyer para estabelecer os primeiros elementos do Projeto Ágora. Este pretensioso empreendimento previa o rebaixamento da linha férrea e o aproveitamento do espaço do Complexo Ferroviário com dois propósitos principais: a extensão de avenidas conectando as regiões Norte e Sul da cidade e a construção de um grande espaço público com os traços modernistas característicos do arquiteto fluminense, elevando a região central de Maringá a um ponto de referência internacional. No entanto, o projeto não foi realizado como previsto. Entre 1980 e 1990, diversos percalços políticos, financeiros e logísticos impediram o prosseguimento da obra monumental e sua implementação foi completamente descaracterizada. O espaço público localizado no principal eixo estruturador da cidade foi alienado e loteado para incorporadores privados, favorecendo exclusivamente os interesses imobiliários. Como consequência, a privatização e a verticalização tomaram conta de um projeto que se anunciava comunitário. E a falência do Projeto Ágora deflagrou a insurgência de uma nova perspectiva para a região central de Maringá: o Novo Centro.

E os impactos foram severos para os edifícios históricos da cidade, sobretudo na região central, caso da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz. Na parte final do quarto capítulo, descrevo o processo de esvaziamento da Estação Rodoviária que passou a ser popularmente conhecida como Antiga Rodoviária, em clara referência a sua obsolescência e distanciamento com a nova concepção de centro. O esvaziamento se consolidou com a construção do Terminal Rodoviário Jamil Josepetti, em 1998. Relegada apenas ao transporte intermunicipal, a Antiga

Rodoviária deixou de ser a principal estação da cidade, e sua condição estrutural piorou ao longo dos anos devido à falta de manutenção. O descaso com o edifício agravou-se ao longo dos anos 2000, e o espaço, mesmo durante o horário comercial, passou a ser visto como um ponto para contraventores – delitos, prostituição, pessoas em situação de rua e comércio de produtos falsificados. Síndicos e condôminos – cotistas do imóvel – reuniram-se com agentes públicos, buscando soluções para a degradação da paisagem do edifício, que não era reformada desde a década de 1980. Entretanto, a precária situação da Antiga Rodoviária estendeu-se até 2007, quando parte da cobertura metálica do edifício desabou; e o evento foi decisivo para uma nova modificação do espaço.

No quinto capítulo, apresento o processo de interdição, desapropriação e demolição do edifício ocorrido entre os anos de 2007 e 2010, período que defino como o vazio deste espaço. A celeridade com que se deu a desativação da Antiga Rodoviária esvaziou qualquer debate com a sociedade maringaense, gerando a indignação de moradores, grupos acadêmicos, entidades pró-tombamento e os próprios comerciantes do edifício – expulsos de suas propriedades. Mas as mobilizações foram insuficientes para sensibilizar a gestão pública, já convencida da demolição. Em 2007, durante a primeira gestão de Silvío Barros II, foi expedida a reintegração de posse do imóvel por parte do município e sancionada a Concessão Urbanística do terreno e a alteração de seu zoneamento – permitindo coeficiente de aproveitamento livre. Em 2008, foi realizado o lançamento de um Edital de Concorrência. As propostas anunciadas para a substituição do edifício prometiam-se modernas e dignas de destaque. Não foram poucas as matérias nos jornais locais que apontaram para o crescente interesse de grupos privados na construção de um prédio de 36 andares, que além de estacionamento subterrâneo, teria um espaço cultural e uma biblioteca destinados à população sem acarretar custos à Prefeitura. Mas uma longa série de litígios judiciais marcou este período de paralisação.

Condôminos, sem poder abrir ou alugar suas lojas, recorreram à Justiça buscando a reintegração de posse do imóvel e a anulação do edital de concorrência. A sociedade civil também se mobilizou, cobrando posicionamento do Ministério Público e da Comissão de Patrimônio Histórico, pautando o tombamento da Antiga Rodoviária. Entre idas e vindas jurídicas, em maio de 2010, a Justiça concedeu posse ao município, que iniciou a demolição do prédio. Após recursos e a paralisação das obras, em novembro de 2010, a destruição deste patrimônio histórico foi consumada. A Prefeitura, então, retomou as intenções iniciais de conceder o terreno a uma empresa privada e passou a avaliar novas oportunidades de empreendimentos. Enquanto ocorressem os trâmites burocráticos da concessão, optou-se pelo estabelecimento de um estacionamento rotativo de automóveis, como ilustra a Figura 2.



Figura 2: Estacionamento rotativo de automóveis no terreno da Antiga Rodoviária, 2011
Fonte: Assessoria de Comunicação, PMM/ Acervo PMM

A demolição do edifício da Antiga Rodoviária representou um duro golpe no debate sobre a participação popular no planejamento urbano maringaense, reforçando a histórica influência de interesses privados sobre o planejamento urbano da cidade. A lógica de reurbanização mostrou-se avessa ao patrimônio histórico da cidade, condicionando as adequações nos usos e paisagens dos espaços centrais ao apagamento sistemático de edifícios históricos, explorando um cenário em que os novos projetos e os velhos não poderiam coexistir.

No sexto e último capítulo da dissertação, apresento as diversas propostas avaliadas pelo município para a transformação deste quarteirão da região central, sendo alguns considerados mesmo antes da demolição da Antiga Rodoviária. Entretanto, como ocorrido com o Projeto Ágora décadas antes, o projeto monumental usado como propaganda pela Prefeitura para justificar a destruição do patrimônio histórico da cidade fracassou, e o estacionamento de automóveis, que se pretendia provisório, perdurou.

Ainda assim, as disputas em torno da transformação deste quarteirão não se encerraram. O caráter provisório do estacionamento rotativo apenas adiou, ainda que por anos, a decisão de gestores públicos sobre a melhor proposta de ressignificação do lugar. Ainda neste capítulo,

exponho imagens da paisagem atual do espaço, perpassando, também, as últimas disputas judiciais que tive acesso. Por fim, apresento as mobilizações de um novo projeto de transformação do Eixo Monumental da cidade, aprovado pela Prefeitura em 2018, e que está em obras durante a produção desta dissertação. Este projeto será debatido de forma introdutória, uma vez que ainda não há previsão de início das obras do trecho que compreende o terreno da Antiga Rodoviária. Não deixa de ser curioso que o principal projeto de reinvenção deste local seja a construção de uma praça pública, resgatando a função projetada na década de 1940.

Além de resgatar uma importante memória da cidade de Maringá, a análise do processo de esvaziamento da Antiga Rodoviária colabora com a reflexão do vazio urbano como um processo histórico na cidade. Neste recorte, a incessante busca por modernidade e revitalização da região central da cidade promoveu descaso, negligência e apagamento. E assim, em poucas décadas de existência, um dos cartões-postais da cidade tornou-se obsoleto para uma significativa parte dos agentes modeladores urbanos, esvaziando-se ao longo do tempo. Pouco tempo depois, o edifício virou vazio. E, no final, as propostas veiculadas pela Prefeitura e pela mídia local fracassaram, deixando um estacionamento provisório tornar-se permanente. Apesar disso, o espaço é constantemente cercado por novas dinâmicas, o que torna fundamental a continuidade da análise. Vale ressaltar que apesar da predominância das ações da gestão municipal e agentes privados no esforço de esvaziamento e preenchimento do espaço, organizações da sociedade civil, proprietários de pequenas lojas e até mesmo os contraventores participaram ativamente das disputas. Portanto, longe de um processo unívoco e inevitável, o esvaziamento, vazio e preenchimento da Antiga Rodoviária revelaram as disputas desiguais entre os diversos agentes modeladores urbanos, refletidas em variadas paisagens e usos do espaço urbano.

Nas considerações finais desta dissertação, proponho a compreensão dos vazios urbanos como um fenômeno conjuntural, resultante do processo histórico de formação do espaço, da disputa entre diferentes agentes modeladores urbanos e das possibilidades que cercam as dinâmicas urbanas. Sem a pretensão de encerrar o debate sobre a espacialidade urbana ou resolver as diferentes perspectivas sobre vazios urbanos, busco percorrer caminhos teóricos que ajudem a formular perguntas, diálogos e novas concepções. A pesquisa instiga a pensar além da obsolescência de paisagens urbanas, buscando as articulações que cercam o futuro da produção urbana. Pois se o esvaziamento de um espaço pode já estar evidente, muitas questões ainda cercam as novas possibilidades de sua ocupação. E, assim, a indefinição que persegue os vazios urbanos pode ser a brecha que ajudará a compreender o espaço urbano em sua incessante transformação.

PARTE I - CAMINHOS DE PESQUISA

1. ANTROPOLOGIA, ETNOGRAFIA E TOTALIDADE

Esta dissertação foi construída em diversas etapas, somando e descartando elementos ao longo de seu processo de desenvolvimento. E como relatório final de seu desenrolar, preocupei-me em apresentar grande parte das questões que a atravessaram do princípio ao fim. Neste primeiro capítulo, busco elucidar minhas escolhas de pesquisa - a definição do tema, a construção do objeto e o estudo territorial - dialogando sobre métodos e perspectivas científicas com outras obras acadêmicas.

Quanto à temática, compreendo os vazios urbanos como uma forma urbana incomum, instigante e ainda pouco estudada. São espaços dotados de um silêncio ensurdecedor: deslocados das principais dinâmicas econômicas das cidades, destacam-se por romper a continuidade urbana, trazendo paisagens subutilizadas, desafetadas e vagas. Ao mesmo tempo em que escapam do ritmo acelerado da vida urbana, clamam por atenção ao expressar, materialmente, uma história inacabada. Os diferentes contextos urbanos revelam que os vazios urbanos não apresentam uma paisagem universal, tampouco uma trajetória de formação unívoca; constroem-se junto às demais dinâmicas urbanas, perpassando diferentes momentos históricos e lógicas de produção do espaço.

Dada esta representação indefinida e múltipla, me interessei por estes espaços por compreender a potencialidade de se trabalhar com diferentes facetas da espacialidade urbana simultaneamente, conectando territórios, pessoas e temporalidades. Desta maneira, pude sugerir uma análise dos vazios urbanos além dos atestados de ausências de uso, dando centralidade para as diferentes formas de se fazer cidade e as desigualdades entre os agentes modeladores urbanos. Como resultado, promovo uma compreensão dos vazios urbanos como processos urbanos, e não apenas lugares nas cidades.

Contudo, esta perspectiva fenomenal que sugere uma indefinição ontológica trouxe diversas problemáticas metodológicas. Por um lado, me afastei de análises consolidadas que percebem os fenômenos urbanos por suas características mais concretas - suas paisagens. Por outro, também me distanciei de percepções puramente abstratas da espacialidade urbana, recusando modelos universais para compreender expressões locais. Optei, então, por uma abordagem conjuntural dos vazios urbanos, dinamizando as tensões entre o campo teórico e as incursões de campo.

Desta maneira, dividi a dissertação em duas etapas, visando a melhor maneira de elucidar estes questionamentos. Pois durante a construção da parte teórica, quando mobilizei diálogos com outras obras acadêmicas, senti necessidade de ir ao território e recorrer à

materialidade, justificando a inclusão de um estudo territorial. Por outro lado, uma vez inserido no espaço e em suas particularidades, tornou-se essencial retomar a totalidade conceitual para relacionar os recortes específicos - impossibilitando um trabalho exclusivamente descritivo. Foi justamente a compreensão do fazer antropológico que apresento a seguir que me permitiu articular estas etapas, unindo fragmentos em busca de novas conexões.

1.1 O EXERCÍCIO ANTROPOLÓGICO

Parto do entendimento de que o antropólogo é um mediador entre objetos científicos, mais do que um revelador de estruturas universais. A investigação torna-se um percurso gradual de construção conceitual, acumulando e descartando elementos conforme novos objetivos e temáticas surgem. Parte desta compreensão advém da obra de Bruno Latour, *Jamais fomos modernos* (2013), e suas provocações sobre a produção do conhecimento científico e o método antropológico. Latour propõe os conceitos híbridos para desconstruir a ideia de um conhecimento científico puro; os 'quase-objetos' seriam mistos de natureza e cultura, confundindo as fronteiras dos tipos ideais. Para o autor, é a partir da interferência humana que se produz objetos de pesquisa, tornando o pesquisador um mediador entre a realidade e a sua produção. É uma vez que os quase-objetos estão próximos de seu observador, as fronteiras teóricas tornam-se embaçadas e o esforço de interpretação em constante transformação.

Nesta perspectiva, o esforço antropológico consiste em reconhecer que as relações que formam seu objeto de pesquisa, bem como sua mediação, são essencialmente sociais, cabendo ao pesquisador escolher os recortes que deverão compor a investigação. Nesse sentido, para Viveiros de Castro:

O objeto da antropologia, assim, seria a variação das relações sociais [...] de todas as relações como sociais [...] Pois seu problema característico consiste menos em determinar quais são as relações sociais que constituem seu objeto, e muito mais em se perguntar o que seu objeto constitui como relação social, o que é uma relação social nos termos de seu objeto, ou melhor, nos termos formuláveis pela relação (social, naturalmente, e constitutiva) entre o 'antropólogo' e o 'nativo'. (2002, p. 122).

Não se trata, portanto, de compreender a realidade intrínseca do objeto científico, mas de propor investigações sobre o conjunto de interações sociais possíveis em cada contexto. E ao compreender que o objeto de pesquisa não é apenas um dado empírico, o antropólogo passa a trafegar por suas fronteiras ontológicas mais fluidas, mirando diferentes elementos e relacionando-os durante o desenvolvimento da pesquisa. Retomando Bruno Latour, é a tradução, como ferramenta de inteligibilidade, que permite a junção destes elementos dispersos:

Nosso meio de transporte é a noção de tradução ou de rede. Mais flexível que a noção de sistema, mais histórica que a de estrutura, mais empírica que a de complexidade, a rede é o fio de Ariadne destas histórias confusas. (LATOURE, 2013, p. 9).

É evidente que esta perspectiva metodológica choca-se com outras produções científicas. Porém, é inevitável à antropologia recusar os tipos ideais, o puritanismo científico e, claro, o positivismo. Latour critica os métodos científicos que buscam sistematicamente invisibilizar a mediação do pesquisador sob pretexto de tornar legítimo seu conhecimento – seriam estes os ‘modernos’ (LATOURE, 2013).

Mariza Peirano, em artigos sobre o fazer etnográfico (1995, 2014), complementa estas ponderações, apontando que:

[...] a antropologia repele e resiste aos modelos rígidos. Seu perfil, portanto, dificilmente se adequa a um modelo ‘positivista’, como se tenta caracterizá-la atualmente em certos setores [...] consciente ou não, cada monografia/etnografia é um experimento. (PEIRANO, 1995, p. 42).

O antropólogo não parte, então, de predefinições estruturantes, pois está sempre à espera do momento em que sua própria investigação o irá surpreendê-lo: seja durante a interação com os interlocutores, nos diálogos com as outras obras ou na intrincada análise de documentos. Como consequência, o próprio fazer antropológico está em disputa, vislumbrando um futuro incerto para as delimitações de fronteiras intelectuais (PEIRANO, 2014).

Todo antropólogo está, portanto, constantemente reinventando a antropologia; cada pesquisador, repensando a disciplina [...]. Somos todos inventores, inovadores. A antropologia é resultado de uma permanente recombinação intelectual. (PEIRANO, 2014, p. 381).

E, antes que se possa acusar o presente debate de relativismo conceitual – ou seja, da impossibilidade de construção de qualquer comparação entre objetos; incomunicabilidade – Latour apresenta sua perspectiva de relativismo que, de fato, importa:

Estabelecer relações; tornar comensurável; regular instrumentos de medida; instituir cadeias metrológicas; redigir dicionários de correspondências; discutir sobre a compatibilidade das normas e dos padrões; estender redes calibradas; montar e negociar os valorímetros, estas são alguns dos sentidos da palavra relativismo. (LATOURE, 2013, p. 11).

Isto posto, promovo a compreensão de que o conhecimento científico é resultado da manipulação da realidade, da compreensão de contextos e da conexão entre diferentes lógicas de produção social; produto da recombinação de elementos, em constante transformação.

1. 2 A VALIDADE ETNOGRÁFICA

Neste subtítulo apresento a etnografia como a principal abordagem antropológica de pesquisa; um recurso central para as incursões no trabalho de campo e recombinações das questões teóricas e bibliográficas. Distante dos modelos estáticos, a etnografia potencializa a articulação dos diversos elementos que atravessam a pesquisa científica, permitindo ao pesquisador dialogar com suas inquietações junto aos objetos de pesquisa, documentos e experiências de forma dinâmica.

Mariza Peirano (2014) percebe que a etnografia não consiste na descrição detalhada de objetos e ações, mas no esforço teórico-metodológico de explorar fronteiras conceituais para além das aparências. Neste sentido, a autora resgata a proposição de Evans-Pritchard (2014, p. 381) que propõe a diferença entre ‘fatos sociais’ e ‘fatos etnográficos’. Assim, os objetos de pesquisa não são estruturas definitivas, nem estão disponíveis em seu ‘gabinete’, mas dados a serem questionados e relacionados constantemente.

A ideia de “método etnográfico” é complexa [...] fica claro que a pesquisa de campo não tem momento certo para começar e acabar. Esses momentos são arbitrários por definição e dependem, hoje que abandonamos as grandes travessias para ilhas isoladas e exóticas, da potencialidade de estranhamento, do insólito da experiência, da necessidade de examinar por que alguns eventos, vividos ou observados, nos surpreendem. E é assim que nos tornamos agentes na etnografia, não apenas como investigadores, mas nativos/etnógrafos. Essa dimensão incita ao questionamento da etnografia como método. (PEIRANO, 2014, p. 379).

Portanto, para além da definição de um problema de pesquisa e seu recorte espaço temporal, o método etnográfico se constitui da relação entre o pesquisador e sua pesquisa, havendo espaço para que o antropólogo revise constantemente seus pressupostos; ressignifique suas postulações e, desta maneira, faça confundir a etnografia entre a teoria e a prática (PEIRANO, 2014).

Uma passagem de Gow, em Viveiros de Castro (2002), pode ilustrar esta questão:

[...] isso quer dizer que a análise etnográfica não pode ir adiante se já se decidiu de antemão o sentido geral de um encontro como esse. Se o pesquisador ‘aprisionar’ o interlocutor ou seu conceito diante de uma esfera dada – sem disputa – não há o que pesquisar. (VIVEIROS DE CASTRO *apud* GOW, comunicação pessoal, 12/10/00, p. 138).

Se as postulações antropológicas não se resumem às hipóteses primárias do pesquisador, é durante o processo de questionamento e de investigação que novas problemáticas surgem. E ainda que provisórias, estas novas perspectivas dinamizam antigos problemas; fazem do ato de

pesquisar um processo de constante aprendizado.

Nesta dissertação, optei por trabalhar com um campo de pesquisa documental. Esta alternativa ao clássico campo da antropologia se justifica por duas razões centrais: em primeiro lugar, pelo recorte temporal selecionado ser amplo, incluindo períodos históricos em que memórias e vivências já estão desfalcadas. Depois, por tratar-se de um espaço público – ainda que com participação privada – fazendo com que todas as alterações nos usos e paisagens tenham sido documentadas oficialmente. Me parece evidente supor que diversas discussões entre os agentes modeladores ocorreram sem deixar qualquer registro; ainda assim, todas as transformações de usos e paisagens revelam vestígios de atuações.

Considerada um campo em construção, a etnografia documental surgiu das discussões metodológicas dentro da antropologia nos anos 1980 (COSTA, 2011). Este campo de atuação permitiu que os antropólogos pudessem habitar o mesmo espaço de historiadores e linguistas, fundando uma nova forma de produção científica. Tradicionalmente, as pesquisas etnográficas de campo envolviam a presença do pesquisador em contato direto com seus interlocutores, buscando nestas vivências a composição do trabalho científico. É comum a crítica à etnografia documental de que a vivência presencial é insuperável ante a frieza de arquivos, bibliotecas e computadores. De fato, há uma fronteira nestas formas de atuação, mas a ideia de que o campo documental é insuficiente para as pretensões acadêmicas da antropologia não passa de implicância. Pois partindo do princípio de que o antropólogo estuda as relações entre as linguagens humanas (e também não-humanas), não há como diferenciar qualitativamente um documento de uma fala. Uma linguagem é tão concreta quanto a outra. Além disso, a dimensão documental do campo permite que muitos fragmentos cotidianos – por vezes banais – possam ser alvo do trabalho etnográfico. Cabe, então, ao pesquisador estar atento à heterogeneidade das formas de documentos, às múltiplas temporalidades em que trabalhará, bem como atentar-se aos detalhes – como observa Magnani (2009) – sem a pretensão de desnudar uma verdade escondida ou uma verdade totalizante.

Não é a obsessão pelo acúmulo de detalhes que caracteriza a etnografia, mas a atenção que se lhes dá: em algum momento os fragmentos podem arranjar-se num todo que oferece a pista para um novo entendimento [...] (MAGNANI, 2009, p. 136).

E é justamente nesta apropriação sobre os fragmentos e as outras formas de linguagem que o etnógrafo reorganiza documentos, desafia formalidades e recria cenários. Pois o pesquisador, enquanto mediador, não trata de forma estática sua documentação. Olívia Cunha (2004), em seu artigo sobre a etnografia documental adiciona:

Diferentes análises e perspectivas em torno do uso e natureza dos acervos arquivísticos convergem em uma mesma preocupação: é preciso conceber os conhecimentos que compõem os arquivos como um sistema de enunciados, verdades parciais, interpretações histórica e culturalmente constituídas sujeitas à leitura e novas interpretações (Foucault, 1986:149). (CUNHA, 2004, p. 292).

E sem buscar apenas a reconstituição dos eventos, o material etnográfico torna-se campo para uma investigação multidimensional – memórias, vivências e eventos – possibilitando a manifestação de novos fatos etnográficos. Até porque, quando se percebe um recorte de jornal ou uma lei como uma linguagem, instiga-se a investigar quais agentes e relações contornam esta produção.

Qual é a origem dos dados, informações e registros utilizados para produzir tais histórias? De que natureza são e como foram utilizados? Se constituem unidades ou conjuntos documentais de caráter autoral, como estão arranjados/organizados e a que instituições/pessoas pertencem? Por fim, de quais lugares e a partir de que perspectivas tais histórias [da disciplina] têm sido produzidas? (CUNHA, 2004, p. 294).

Assim sendo, os percursos teórico-metodológicos da etnografia documental visam dinamizar seus objetos, tornando os documentos selecionados alvos de constantes investigações, possibilitando diferentes escalas de análise.

1. 3 O ARQUIVO DE PESQUISA E A LINHA DO TEMPO

Neste subtítulo, apresento os caminhos que atravessaram o estudo territorial de um quarteirão na região central de Maringá, perpassando as diversas décadas de sua existência.

De início, destaco a escolha deste espaço: optei por um espaço pequeno – um quarteirão – por acreditar que a reconstrução do cenário de transformações seria mais compacta, e assim, mais acessível a uma pesquisa de mestrado. Buscar os vazios urbanos na região central de Maringá como um todo traria novos agentes para serem mapeados, novos percursos, restando pouco tempo para o debate teórico. Ainda assim, a restrição deste recorte territorial não o tira das dinâmicas que impactaram outros lugares da cidade, sendo esta conexão entre diferentes escalas fundamental para a análise. Em segundo lugar, escolhi este lugar por acreditar que a história da Antiga Rodoviária de Maringá marcou significativamente o desenvolvimento urbano da cidade. Quando construída, suas funções logística, comercial e social foram centrais para um período histórico da cidade, além de sua arquitetura simbólica, tornando-se um edifício nostálgico para uma parte significativa dos moradores. E, posteriormente, com o avanço de

discursos apontando a obsolescência do edifício e a necessidade de revitalização, a Antiga Rodoviária tornou-se um caso emblemático das mobilizações populares a favor de seus prédios históricos. Além do mais, as propostas de reinvenção do local foram pensadas para modernizar a região central da cidade através de empreendimentos monumentais e peças de marketing urbano atraentes. E ainda que tenham fracassado, os projetos ventilados assemelham-se a outros casos históricos e demonstram que o patrimônio histórico maringaense vem sendo historicamente esvaziado e apagado por possibilidades de renovação pouco concretas – o que reforça a compreensão de um espaço urbano excludente e que prioriza interesses privados. Por fim, considero este estudo importante por demonstrar o potencial explicativo das ideias levantadas ao longo do trabalho. Já que as transformações do local – de esboço a cartão-postal; de rodoviária a estacionamento; e do relento ao preenchimento – revelam mais do que paisagens: revelam disputas entre diferentes agentes modeladores urbanos e suas lógicas de produção da cidade. E, assim, reforçam a compreensão do vazio urbano como um fenômeno processual na cidade, aliando a ideia da cidade em constante disputa e transformação e do espaço como uma relação dialética entre agentes sociais, espaço e tempo.

Para o desenvolvimento deste estudo territorial, construí um arquivo de pesquisa para organizar os documentos, imagens, relatos e referências sobre o quarteirão e a Antiga Rodoviária de Maringá. Buscando resgatar quase 70 anos de histórias, o arquivo de pesquisa compreendeu uma seleção heterogênea de documentos, sendo sua própria constituição alvo de investigações antropológicas. O intuito de construir um arquivo de pesquisa foi de proporcionar uma seleção crítica dos documentos que comporiam a análise desta dissertação. E, por abranger um longo período histórico, não busquei dados de uma fonte exclusiva. Eles foram obtidos tanto do âmbito público, como legislações urbanas, autos do Ministério Público, projetos arquitetônicos propostos pela Prefeitura, perícias de engenheiros, ofícios e comunicações internas, quanto do âmbito privado, como recortes de matérias de jornal e revistas, autos processuais, abaixo assinados, além de memórias e anedotas que contribuem para a construção deste objeto de pesquisa.

Parte significativa do trabalho de campo foi realizado no arquivo da Gerência de Patrimônio Histórico, vinculado à Secretaria de Cultura de Maringá, que possuía um arquivo de documentos exclusivo para a Estação Rodoviária, o qual foi extremamente valioso para esta pesquisa. O vínculo estabelecido com os funcionários do local – dos quais agradeço a colaboração – não interferiu apenas no acesso aos documentos, mas também no auxílio técnico para o manuseio com os materiais e em sugestões de enfoques. Outra parte significativa dos materiais vieram de acessos de links da internet, uma vez que grande parte dos arquivos de

jornais, revistas e leis estão disponíveis online. O acesso à internet impactou a produção de campo, abrindo novos caminhos de investigação. Por um lado, ele foi limitado pela ausência de comunicação com interlocutores, mas, por outro lado, ampliou possibilidades de pesquisa devido à vasta quantidade de dados disponíveis. Por fim, busquei elementos nas referências bibliográficas de autores que trabalharam com o desenvolvimento urbano de Maringá e sua região central.

Mais do que relatar eventos históricos ocorridos nesse território, a intenção da análise documental foi associar o mapeamento dos agentes modeladores urbanos aos usos e paisagens observados na cidade e produzir uma análise multidimensional e dinâmica. O trabalho respeita outras análises de documentos, memórias e temporalidades, aproximando-se da colocação de Latour: “Sempre selecionamos ativamente elementos pertencentes a tempos diferentes. Ainda podemos selecionar. É a seleção que faz o tempo, e não o tempo que faz a seleção.” (2013, p. 74). Assim, buscando uma análise diacrônica distante da ideia de uma realidade temporal unívoca, organizei uma linha do tempo deste quarteirão selecionando os eventos que julguei de maior destaque.

A linha do tempo se inicia na década de 1950, momento em que a Praça Raposo Tavares, na região central de Maringá, é cortada ao meio por uma rua, configurando o quadrante atual de nosso recorte, compreendido pela Avenida Tamandaré, Travessa Guilherme de Almeida, Rua Joubert de Carvalho e Travessa Júlio de Mesquita Filho. E segue com a construção da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, finalizada na década de 1960, com apontamentos sobre a importância logística e arquitetônica do edifício. A partir das novas dinâmicas urbanas da cidade, a região central e seus edifícios históricos passaram a ser questionados nas décadas de 1970 e 1980, resultando, na década de 1990, na demolição da Estação Ferroviária e na consolidação do projeto do Novo Centro. No final desta década, um novo terminal rodoviário é construído em Maringá, relegando a Antiga Rodoviária a um papel secundário. Nesta época, o edifício já era alvo de críticas por sua paisagem desgastada e pelos contraventores que por lá transitavam. De importante à decadente, o edifício da foi interditado após um incidente em sua cobertura e demolido ainda na década de 2000. Após sua demolição, a linha do tempo perpassa a implementação do estacionamento rotativo, bem como os diversos projetos sugeridos à Prefeitura para revitalizar a paisagem local, incluindo a proposta estruturada nos dias de hoje.

A etapa inicial desta linha do tempo, de 1950 a 1980, foi reconstruída majoritariamente através de dados obtidos das referências bibliográficas sobre o desenvolvimento urbano de Maringá, sobre as disputas de usos e paisagens em sua região central e o fracasso do Projeto Ágora (e seu substituto, o projeto do Novo Centro de Maringá). Quanto às décadas de 1990 e

2000, já aparecem documentos que apontavam para o crescente processo de esvaziamento do quarteirão deste estudo, reforçando a obsolescência da Antiga Rodoviária como local de sociabilidade e logística da cidade. A maioria dos documentos inventariados refere-se ao período de 2007 a 2010, marcado pela interdição e subsequente demolição do edifício da Estação Rodoviária. Dada a quantidade de reportagens disponíveis, percebo que o período não foi apenas um ponto de inflexão para a paisagem do lugar, mas uma grande disputa pelo espaço através de narrativas. Estes documentos jornalísticos podem ajudar a evidenciar a grande gama de modeladores urbanos envolvidos no processo, ainda que permeados de interesses políticos e anseios de transformação. Como exemplo, o jornal O Diário do Norte do Paraná possuía um campo para a opinião dos leitores, enviadas à redação. Longe de criar um pensamento generalizado sobre a situação, parte desses comentários revela debates potencialmente relevantes, destacando alguns dos argumentos mais discutidos na época, tanto a favor demolição, quanto contra a demolição. Além disso, outras duas enquetes foram levantadas para este trabalho, de período diferentes e com resultados distintos.

Quanto aos documentos públicos e técnicos, a investigação foi cautelosa, pois, misturados às motivações políticas de cada gestão, trazem elementos difusos, muitas vezes compreensíveis apenas em conjunto. Ainda assim, são reveladores da celeridade do processo e da ausência de debate público sobre o futuro do edifício – e do espaço de forma geral.

A preponderância das disputas judiciais também marcou o período de 2007 a 2013, mas por falta de acesso à maioria destas documentações (disponíveis apenas às partes), detive-me majoritariamente às reportagens que anunciaram as decisões legais. A etapa do trabalho sobre o período de 2013 até os dias atuais é a que possui menos informações. Poucas investigações foram realizadas retratando a condição do estacionamento rotativo, dos lojistas e proprietários afetados pela demolição e os projetos sugeridos ao local que não se concretizaram. Embora recente, esta parte mostrou pertinente para o resgate da memória deste espaço e contínuo mapeamento dos agentes urbanos.

A condução deste estudo territorial revelou diversos percursos de pesquisa. Das diversas possibilidades de análises referentes a este quarteirão, meu objetivo é o de demarcar o esvaziamento do espaço urbano como um processo na cidade. Somando as análises deste recorte territorial, busco demonstrar que a paisagem do local é tanto importante quanto insuficiente para explicar o espaço – bem como as legislações, técnicas e projetos que atuaram no território. Sua delimitação, portanto, é produto de um contexto: o território, o tempo, os agentes e a delimitação do pesquisador. Dito isto, creio que outras histórias poderiam ser contadas neste mesmo recorte, salientando outras perspectivas, pois minha intenção não é esgotá-lo.

1.4 O ESPAÇO E SUA TOTALIDADE

Para finalizar este capítulo, trago uma breve discussão sobre a totalidade científica, elemento central de conexão entre os debatedores da natureza do espaço urbano – apresentados no próximo capítulo – e antropólogos discutidos acima. Esta questão tornou-se importante para o trabalho por compor a discussão sobre validação da pesquisa científica e auxiliar na construção do recorte de pesquisa.

Não é surpresa que a antropologia tenha de se deparar com tanta frequência com o dilema da totalidade, uma vez que o antropólogo é um transeunte das relações entre objetos e frequentador de múltiplos planos e escalas de análise. Como dito anteriormente, a perspectiva antropológica que trago para esta pesquisa compreende que o objeto científico não deriva de uma simples constatação empírica, tampouco da adequação dos estudos de caso a predefinições estáticas ou universalizantes. Neste percurso teórico-metodológico, a totalidade é considerada inacessível ao pesquisador, deixando de ser o principal objetivo da pesquisa. Em vez disso, a totalidade serve como base da construção teórica, na qual a pesquisa e seu estudo territorial se inserem, estabelecendo uma conexão temática entre trabalhos científicos, ampliando debates e permitindo novas interpretações.

Latour, comparando o esforço de mediação antropológico ao percurso de meios de transportes, resume bem esta ideia: “Só há caminhos contínuos para nos transportar do local ao global, do circunstancial ao universal, do contingente ao necessário se pagarmos o preço de todas as baldeações” (LATOURE, 2013, p. 115). Ou seja, para que se possa compreender a totalidade de um fenômeno científico seria necessário percorrer todas as trajetórias fenomenológicas possíveis, o que, claro, é metodologicamente inviável.

Portanto, para que uma pesquisa científica não seja inválida por não tratar de um tema em sua completude, torna-se essencial que o recorte de pesquisa seja produto das delimitações do pesquisador. Esta seleção de tema, de espaço-tempo e de escala analítica, é uma escolha delicada, ainda assim, não deve excluir outras possibilidades investigativas – complementares ou contraditórias – para exercer sua validade. Cabe, então, ao pesquisador definir sua escala de análise, priorizar relações e decidir sua maneira de combinar as tensões entre o particular e o universal (PEIRANO, 1995, p. 46).

Milton Santos (2020), ao tratar da questão ontológica do espaço urbano, perpassa a questão das escalas analíticas, tão cara à geografia. Para o autor, o exercício teórico depende de uma tarefa de generalização e de individualização. A generalização é inapreensível à análise empírica, sendo, na realidade, o conjunto de possibilidades existentes. A individualização, por

sua vez, representa uma fração de singularidade deste movimento total, sendo a forma com que, em cada lugar, as possibilidades combinaram-se (SANTOS, 2014, p. 65). E, compreendendo a coexistência de múltiplas escalas de tempo e espaço simultâneas, o recorte de análise torna-se ainda mais relevante para a determinação dos processos envolvidos. Comentando sobre a globalização, o autor oferece esta importante reflexão:

Não existe um espaço global, mas, apenas, espaços da globalização. O mundo se dá sobretudo como norma, ensejando a espacialização, em diversos pontos, dos seus vetores técnicos, informacionais, económicos, sociais, políticos e culturais. [...] Nesse sentido, o exercício desta ou daquela ação passa a depender da existência, neste ou naquele lugar, das condições locais que garantam eficácia aos respectivos processos. (SANTOS, 2020, pp. 337-338).

Então, o fato da pesquisa não apreender a totalidade do fenômeno não a torna vã, pois “cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente.” (SANTOS, 2020, p. 339).

Harvey complementa a questão da dialética apontando que a solução metodológica dos estudos urbanos está em conceber as relações entre universalidade e particularidade de forma simultânea, sem buscar a solução de todos os problemas em uma única escala:

O que parece ser uma boa maneira de se resolver problemas em uma escala não se aplica a outra escala. Pior ainda, soluções comprovadamente boas em determinada escala (a "local", digamos) não necessariamente se somam (ou se concatenam) de modo a produzir boas soluções em outra escala (a global, por exemplo). (HARVEY, 2014, p. 138).

Sendo a totalidade vinculada à particularidade, o principal esforço de pesquisa está na compreensão destas tensões. A mera atribuição de fenômenos globais em contextos locais é insuficiente, pois a concretude não está no todo. Harvey aponta, então, para o exercício de tradução:

O movimento da particularidade para a universalidade implica uma 'tradução' do concreto para o abstrato. Uma vez que uma violência está ligada à abstração, uma tensão sempre existe entre particularidade e universalidade na política. (HARVEY, 2006, p. 242)¹.

E assim, o particular demonstra-se central para qualquer análise, pois as tensões políticas e sociais expressam-se em um território, forçando compreender as formas com que as abstrações universais se exercem em cada realidade.

1. No original: “The movement from particularity to universality entails a 'translation' from the concrete to the abstract. Since a violence attaches to abstraction, a tension always exists between particularity and universality in politics.”. Tradução minha.

Lefebvre endossa o esforço de compreender os processos gerais em suas projeções locais, compreendendo descontinuidades históricas nas formas de produção do espaço urbano. As especificidades, então, permeiam a realidade urbana de maneira irregular frente ao contexto global (LEFEBVRE, 2001, p. 58 e 59). Para o autor, a cidade, como categoria de análise, torna-se uma plataforma de compreensão das tensões entre o universal e o particular; como uma mediadora entre processos gerais e as formas específicas:

A projeção do global para a prática e para o plano específico da cidade foi o local, o produto das mediações, o terreno de suas atividades, o objetivo de suas proposições. Processos globais, relações gerais só se inscrevem por tendências e estratégias políticas [...]. No decorrer de sua projeção para um nível específico, o código geral da sociedade se modifica; o código específico do urbano é uma mediação desse código geral, uma versão, uma tradução incompreensível desse código geral e o originário. Sim, lê-se a cidade porque ela se escreve, porque ela foi uma escrita. Entretanto, não basta examinar este texto sem recorrer ao contexto. (LEFEBVRE, 2001, p. 61).

Percebo uma abordagem semelhante em artigo de Magnani (2009) quanto ao papel da etnografia e da totalidade nos estudos urbanos:

No caso específico da cidade a discussão começa com a pergunta: qual a unidade de análise: a cidade em seu conjunto ou cada prática cultural em particular? [...] Postulo partir dos atores sociais em seus múltiplos, diferentes e criativos *arranjos coletivos*, isto é, das estratégias que eles utilizam para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas, através de comportamentos que não são erráticos mas apresentam padrões discerníveis. (MAGNANI, 2009, p. 136).

E adiciona:

[...] essa totalidade não constitui um recorte empírico, é mais um pressuposto, uma condição da pesquisa, mas pode se apresentar e se desdobrar na forma de arranjos identificáveis que permitem descrever alianças, links, redes. (MAGNANI, 2009, pp. 151-152).

A particularidade, seja a cidade como escala de análise ou um pequeno recorte de pesquisa, torna-se central para as investigações urbanas por não ser uma mera extensão de processos globais. E assim, o lugar, por suas especificidades insubstituíveis, consolida-se como mediador das condições globais.

2. UM PASSO ATRÁS: O QUE É ESPAÇO URBANO?

Durante o desenvolvimento desta pesquisa, a discussão acerca do conceito de vazio urbano tornou-se cada vez mais complexa, dimensionando o desafio de categorização deste fenômeno. Neste capítulo trago um percurso teórico anterior, como um passo atrás, resgatando o debate sobre a natureza do espaço urbano – sua totalidade e suas fronteiras. Com o objetivo de contextualizar e auxiliar na construção conceitual dos vazios urbanos e de suas ocorrências empíricas, estruturei esta discussão a partir das obras de Milton Santos (1988, 2014, 2020), Roberto Lobato Corrêa (1995), David Harvey (2006, 2014) e Henri Lefebvre (1991, 2001), organizadas em alguns tópicos centrais da composição espacial: sua natureza social, sua paisagem, seu tempo e suas disputas

Minha intenção é endossar a compreensão do espaço urbano como um processo de caráter social, mutável com o tempo e produto de diferentes agentes urbanos, constituindo um conceito múltiplo e relacional.

2.1 O ESPAÇO COMO PRODUTO SOCIAL

A compreensão do espaço urbano como um objeto inerentemente social é o elemento base desta discussão. Esta perspectiva sustenta que todos os espaços são produto de ações de agentes sociais, enquanto, simultaneamente, todas as ações humanas necessitam de um espaço para realizarem-se (LEFEBVRE, 1991; SANTOS, 1988). Assim, a investigação de qualquer espaço perpassa pelas disputas que o permeiam, sendo impossível dissociá-los. A separação entre território e agentes torna-se um instrumento de categorização e aprofundamento científico, não de descrição empírica.

Milton Santos em mais de uma obra (1988, 2014, 2020) dedica-se a uma abordagem metodológica ontológica do espaço, sendo uma referência fundamental para os estudos das temáticas urbanas. O autor propõe uma construção dialética entre a realidade objetiva do lugar, sua paisagem e configuração territorial, e a construção abstrata da sociedade, suas potencialidades e técnicas. Então, o espaço não é apenas uma realidade física, mas um objeto necessariamente social, derivado da ação dos humanos frente ao processo material histórico: “a produção do espaço é resultado da ação dos homens agindo sobre o próprio espaço, através dos objetos, naturais e artificiais.” (SANTOS, 2014, p. 70).

De forma didática, o autor complementa:

Quando nos referimos, por exemplo, àquela casa ou àquele edifício, àquele loteamento, àquele bairro, são todos dados concretos – concretos por sua existência -, mas, na verdade, todos são abstrações, se não buscarmos compreender o seu valor atual em função das condições atuais da sociedade. Casa, edifício, loteamento, bairro, estão sempre mudando de valor relativo dentro da área onde se situam [...] (SANTOS, 1988, p. 31).

O espaço, então, não pode ser apreendido apenas por suas formas visíveis, pois é justamente o movimento de transformação da sociedade que atribui sentidos e valores para os elementos concretos. Esta noção de espaço social de Santos vai ao encontro de Roberto Lobato Corrêa que, na obra *O espaço urbano* (1995), sugere o conceito de agentes modeladores urbanos (1995, p. 36) para referir-se aos agentes sociais que impactam na produção urbana. Logo, o espaço urbano:

[...] é um produto social, resultado de acumulações através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço [...]. A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, realocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (CORRÊA, 1995 p. 11).

Para ambos os autores, a complexidade da natureza do espaço está na relação entre sociedade, território e tempo. Trata-se de um processo em constante transformação que alia elementos objetivos e abstratos, produzindo formas espaciais concretas e não baseados em “um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato.” (CORRÊA, 1995 p. 11). Portanto, o mapeamento destes agentes torna-se uma das principais tarefas dos estudos urbanos, sendo fundamental buscar as formas e os contextos de suas produções.

Entendido como produto social, a concretude do espaço urbano expressa-se através de uma dualidade, como aponta Henri Lefebvre:

O espaço (social) é um produto (social) [...]. Esse espaço é abstrato? Sim, mas também é 'real' no sentido em que abstrações concretas como mercadorias e dinheiro são reais. Então, ele é concreto? Sim, embora não no sentido de que um objeto ou produto é concreto. (LEFEBVRE, 1991, pp. 26-27)².

Assim como Santos, Lefebvre traz sua perspectiva de espaço social constituído por elementos concretos, suas qualidades visíveis e empíricas, e elementos abstratos – à medida que há múltiplas possibilidades de produção de espaço em cada sociedade.

2. No original: “(Social) space is a (social) product (...) Is this space an abstract one? Yes, but it is also 'real' in the sense in which concrete abstractions such as commodities and money are real. Is it then concrete? Yes, though not in the sense that an object or product is concrete.”. Tradução minha.

David Harvey, em sua obra *Spaces of Hope* (2006), reforça o espaço social ao comentar sobre o processo de territorialização e produção de espaços geograficamente desigual:

O caso da mudança de territorialização mostra claramente que não há nada de "natural" nas fronteiras políticas, mesmo que características naturais muitas vezes tenham desempenhado algum papel em sua definição. A territorialização é, no final das contas, um resultado de lutas políticas e decisões tomadas em um contexto de condições tecnológicas e político-econômicas. (HARVEY, 2006, p. 75)³.

Para o autor, torna-se necessária a compreensão das relações sociais desenvolvidas nos territórios, percebendo diferentes dinâmicas na produção espacial de cada sociedade, territorializadas além do fenômeno global do capitalismo.

Este primeiro subtítulo introduziu o espaço como um produto das dinâmicas sociais e em constante transformação. Os autores destacam que cada contexto histórico é responsável pela atribuição dos significados estabelecidos dentro de um território, tornando o espaço urbano produto de diferentes temporalidades e processos heterogêneos.

2.2 O ESPAÇO E SUA PAISAGEM

Se o espaço não é sinônimo de sua realidade material – sua paisagem – qual a importância deste elemento para o conceito espacial? Santos faz esta diferenciação:

A paisagem é diferente do espaço. A primeira é a materialização de um instante da sociedade. Seria, numa comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados como numa fotografia. O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento. Por isso, paisagem e espaço são um par dialético. Complementam-se e se opõem. Um esforço analítico impõe que os separemos como categorias diferentes, se não queremos correr o risco de não reconhecer o movimento da sociedade. (SANTOS, 2014, p. 79).

Santos determina a paisagem como o domínio do visível: a ‘história congelada’ (SANTOS, 2020). O espaço, diferentemente, é a relação dialética entre o conteúdo social das ações sobre as formas históricas remanescentes. É a sociedade, em suas diferentes formas de produção do espaço, que confere valor às coisas.

Uma casa vazia ou um terreno baldio, um lago, uma floresta, uma montanha não participam do processo dialético senão porque lhes são atribuídos determinados valores, isto é, quando são transformados em espaço. O simples fato de existirem como formas, isto é, como paisagem, não basta. A forma já utilizada é coisa diferente, pois seu conteúdo é social. Ela se torna espaço, porque forma – conteúdo. Não existe

3. No original: “The case of changing territorialization clearly shows that there is nothing 'natural' about political boundaries even if natural features have often played some kind of role in their definition. Territorialization is, in the end, an outcome of political struggles and decisions made in a context of technological and political-economic conditions.”. Tradução minha.

dialética possível entre formas enquanto formas. Nem, a rigor, entre paisagem e sociedade. A sociedade se geografiza através dessas formas, atribuindo-lhes uma função que, ao longo da história, vai mudando. (SANTOS, 2020, p. 109).

Assim sendo, a mera constatação dos objetos que integram uma paisagem é insuficiente para qualquer análise, já que não podem ser explicados por si mesmos. Ainda assim, vistos como produtos de relações sociais passadas, servem de referência para a investigação da concretude do espaço urbano. Portanto, o espaço não é apenas uma realidade física, mas uma realidade social:

A configuração territorial não é o espaço, já que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima. A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois, uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais. (SANTOS, 2020, p. 62)

Lefebvre complementa esta ideia, reforçando a perspectiva de que o espaço não é algo apenas material, mas uma relação:

O espaço social contém uma grande diversidade de objetos, tanto naturais quanto sociais, incluindo as redes e caminhos que facilitam a troca de coisas materiais e informações. Tais 'objetos' não são apenas coisas, mas também relações. (LEFEBVRE, 1991, p. 77)⁴.

Portanto, não se trata de ignorar os elementos concretos que formam as paisagens – naturais ou artificiais – pois estas compõem a realidade territorial na qual as sociedades produzem suas relações. Até porque, é justamente o recorte territorial que determina as disputas e os modeladores urbanos envolvidos, tornando-se condição essencial para as análises das espacialidades urbanas. Embora as possibilidades futuras sejam quase infinitas, o presente se baseia, inicialmente, nas condições estabelecidas por forças históricas anteriores. Tem-se, aí, a realidade do espaço em sua condição constante de transformação – sempre em disputa – mas condicionado pelo contexto passado.

2.3 O ESPAÇO E O TEMPO

Chego ao terceiro tópico do objeto espacial: o tempo. Trata-se de outro elemento que reforça o caráter relacional deste objeto. A constituição do espaço das ações humanas em um

4. No original: “Social space contains a great diversity of objects, both natural and social, including the networks and pathways which facilitate the exchange of material things and information. Such 'objects' are thus not only things but also relations.”. Tradução minha.

território precisa considerar, também, um período histórico. Santos coloca em prática a relação dialética entre tempo e paisagem ao construir a ideia de rugosidade:

As rugosidades – formas remanescentes dos períodos anteriores – devem ser levadas em conta quando uma sociedade procura impor novas funções [...]. Assim sendo, resta-nos tão somente uma mistura de formas, novas e velhas; de estruturas criando novas formas mais adequadas para cumprirem novas funções ou se adequando a formas velhas, criadas em instâncias já passadas. (SANTOS, 1988, p. 75).

Assim, as sociedades não disputam nem produzem espaços em branco. Necessitam negociar com as formas remanescentes de espaço que tiveram suas lógicas de produção, suprimidas ou ressignificadas, mas que ainda se fazem presentes na realidade concreta. Então, a análise do espaço parte o acúmulo das marcas do passado no presente do território. E, mais do que uma ordem global distante, o modo de produção do espaço “é também um tempo, ou vários tempos, ritmos.” (LEFEBVRE, 2001, p. 62).

O tempo torna-se a chave para a compreensão da transformação permanente do espaço sendo o elemento mediador entre os processos sociais e as formas espaciais. Como consequência metodológica, o presente não pode ser visto como mero produto do acaso, mas nem por isso refém do passado. Da mesma maneira com que futuro não será apenas uma continuação inevitável do presente.

A história é sem fim, está sempre se refazendo. O que hoje aparece como resultado é também um processo; um resultado hoje é, também, um processo que amanhã vai tornar-se outra situação. O processo é o permanente devir. Somente se pudéssemos parar a história é que teríamos um estado, uma situação permanente. Toda a história é, do ponto de vista estático, um resultado e, do ponto de vista dinâmico, um processo. (SANTOS, 2014, p. 103).

E visto desta perspectiva, o espaço surge como um dinâmico processo multitemporal, permitindo a compreensão das transformações nas formas, interações humanas e técnicas ao longo do tempo. Assim, não é apenas a realidade material que muda; transforma-se junto os modos de produção do espaço.

2.4 A CIDADE EM DISPUTA

Presente em todas as obras aqui discutidas, a cidade capitalista aparece como uma categoria de espaço urbano – e uma escala geográfica – central para compreender a influência dos agentes modeladores urbanos na configuração territorial. Uma vez composta por diferentes formas urbanas sobrepostas, as cidades capitalistas possuem malhas urbanas complexas e

desconexas. Estas irregularidades dos territórios urbanos advêm de diferentes fluxos de capital, de habitantes e de lógicas de produção do espaço. Esta estranha teia – que está permanentemente a ponto de se desfazer em razão de novas conexões – é palpável e, por isso, instigante. Aparece, simultaneamente, objetiva e subjetiva; material e abstrata. Desta perspectiva, as cidades são muito mais do que suas edificações; constituem o palco de conflitos e negociações constantes pela nomeação, aquisição e designação de espaços, junto a atribuição de usos a esses espaços. Considerar a cidade como um campo de constante disputa e transformação, traz aos estudos urbanos a necessidade de metodologias multidimensionais, sensíveis às diversas camadas e escalas de investigação.

Milton Santos, preocupado com a questão da globalização, apresenta sua perspectiva dialética de espaço, argumentando que as espacialidades urbanas se tornam mais complexas e diversificadas, em vez de padronizadas: “Não existe um espaço global, mas, apenas, espaços da globalização” (SANTOS, 2020, p. 337). Assim, a complexidade da natureza do espaço está justamente na intrínseca relação entre sociedade, território e tempo, sendo o local – em oposição à escala global – fonte primordial da compreensão da forma com que as sociedades se territorializam a partir de um conjunto de possibilidades: “O espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais.” (SANTOS, 2020, p. 71). A cidade capitalista de Santos não assume, portanto, uma forma unívoca e universal, conferindo grande importância aos estudos regionais.

Para além da discussão ontológica do espaço urbano, a principal colocação metodológica de Roberto Lobato Corrêa se dá a respeito do mapeamento dos agentes modeladores urbanos. Nas cidades capitalistas, o autor reforça a ideia de que o espaço não é neutro (CORRÊA, 1995, p.12), uma vez que os agentes modeladores não possuem igualdade nas condições de produção do espaço urbano. No entanto, ao destacar os proprietários, agentes imobiliários e o Estado como principais agentes urbanos, o autor reconhece a importância de se mapear lógicas de produção do espaço marginalizadas, pois, ainda que periféricas, compõem o cenário de disputas pela transformação urbana. Assim, a cidade se configura em um espaço de constante reorganização:

Entre processos sociais, de um lado, e as formas espaciais, de outro, aparece um elemento mediatizador que viabiliza que os processos sociais originem as formas espaciais. Este elemento viabilizador constitui-se em um conjunto de forças atuantes do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocações das atividades da população na cidade. São os processos espaciais, responsáveis e mediadas pela organização espacial desigual imutável da cidade capitalista. Acrescentar-se-ia que os processos espaciais são as forças através das quais o movimento de transformação da estrutura social, o processo, se efetiva

espacialmente, refazendo a espacialidade da sociedade. Nesse sentido os processos espaciais são de natureza social, cunhados na própria sociedade. (CORRÊA, 1995, p. 36).

Dotado da mesma preocupação com a natureza do espaço de Milton Santos, Lefebvre conclui que os espaços envolvem, refletem e influenciam relações sociais, uma vez que mais do que uma coisa, o espaço é uma relação entre objetos e produtos (LEFEBVRE, 1991, pp. 82-83). E, assim, a cidade capitalista é produto das dinâmicas sociais de cada sociedade, produzindo realidades urbanas relacionadas a seus períodos históricos.

A cidade é uma mediação entre as medições [...] se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra em condições históricas. As condições, que simultaneamente permitem e limitam possibilidades, não são suficientes para explicar aquilo que nasce delas, nelas, através delas. (LEFEBVRE, 2001, p. 52).

Harvey constrói sua ideia de cidade capitalista analisando diferentes períodos históricos e dimensionando os impactos entre escalas locais e globais. Talvez a imagem mais fidedigna de cidade, para o autor, seja a de um palimpsesto – forma constituída de diferentes camadas históricas sobrepostas (HARVEY, 2006, pp. 77-78), conceito também recuperado por Santos (2020, p. 104). A cidade capitalista de Harvey apresenta-se como um mosaico de relações humanas constantemente reorganizado:

Este mosaico geográfico é uma criação aprofundada no tempo de múltiplas atividades humanas. Mas as diferenças geográficas são muito mais do que meros legados histórico-geográficos. Elas estão sendo perpetuamente reproduzidas, sustentadas, minadas e reconfiguradas por processos político-econômicos e socioecológicos que ocorrem no presente. É tão importante considerar como as diferenças geográficas estão sendo produzidas aqui e agora quanto refletir sobre as matérias-primas histórico-geográficas transmitidas por atividades anteriores. (HARVEY, 2006, pp. 77-78).⁵

Ao compreender a cidade para além de suas estruturas físicas, os estudos urbanos não se limitam a analisar paisagens e passam a compreender as lógicas de produção de espaço promovidas por cada sociedade. Tornam-se elementos centrais da análise as estratégias utilizadas pelos agentes modeladores urbanos nas designações de usos e significados, bem como o tempo e o território em que ocorrem.

5. No original: “This geographical mosaic is a time-deepened creation of multiple human activities. But geographical differences are much more than mere historical-geographical legacies. They are perpetually being reproduced, sustained, undermined, and reconfigured by political-economic and socio-ecological processes occurring in the present. It is just as important to consider how geographical differences are being produced in the here and now as it is to dwell upon the historical-geographical raw materials handed down from previous rounds of activity”. Tradução minha.

A partir do diálogo entre as obras de Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, David Harvey e Henri Lefebvre reconstruí percursos teórico-metodológicos que ampliam as análises de temáticas urbanas, permitindo compreender a multiplicidade de fatores simultâneos, sem perder de vista sem perder de vista a relação entre o território, os agentes sociais que nele atuam e o processo histórico de formação de lugares.

Esta concepção de espaço urbano como uma relação dialética entre elementos concretos, como a paisagem, e abstratos, como as dinâmicas sociais e culturais, permeou todo este trabalho, sendo central também para o debate sobre o conceito dos vazios urbanos, presente no próximo capítulo.

3. VAZIOS URBANOS: FRONTEIRAS E INDEFINIÇÕES

Os vazios urbanos são espaços que chamam a atenção por promover rupturas e descontinuidades na paisagem urbana. Estão associados a lugares obsoletos, devolutos, desocupados ou em ruínas; áreas aparentemente desarticuladas do restante da cidade e frequentemente vistos como resquícios de outras épocas, evocando fachadas, histórias e dinâmicas urbanas passadas. Por um lado, são espaços que geram percepções de insegurança, tornando-se ermos e desolados. Por outro, atraem modeladores urbanos marginais que, ao não acessarem outros locais, encontram brechas para promoverem suas lógicas de produção urbana – desde intervenções artísticas até contravenções. Dada a variedade de formas e ocorrências nas cidades, os vazios urbanos deixam de ser apenas vácuos e espaços sem valor ao gerarem impactos significativos no tecido urbano. Assim, o esvaziamento, característico dessa identificação, não acomete apenas a paisagem, mas também gera espaços em conflito que estão suscetíveis a transformações.

Ainda pouco discutidos na teoria urbana (NASCIMENTO, 2014; BORDE, 2006), os vazios urbanos revelam-se um objeto de estudo intrigante e duvidoso, impossibilitando uma conceituação superficial e definitiva. As delimitações puramente objetivas, marcadas pelo reconhecimento de suas características físicas, por vezes demonstram-se restritivas, deixando de lado importantes manifestações espaciais. Enquanto as perspectivas intangíveis tornam-se imprecisas frente às manifestações empíricas de formas urbanas e desconexas aos processos que ocorrem nas cidades.

Frente ao desafio de compreender as limitações conceituais de um espaço que é material, e, ao mesmo tempo, portador de múltiplas temporalidades e possibilidades, os vazios urbanos aparecem como espaços urbanos indefinidos, pois representam simultaneamente a obsolescência e o potencial urbano. Como efeito, os estudiosos do fenômeno percorrem diferentes estratégias de delimitação – alguns construindo suas próprias terminologias – compondo um cenário polissêmico e de múltiplas apreensões.

Em sua tese *Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas*, Andrea Borde (2006) recupera a trajetória histórico-conceitual dos vazios urbanos com terminologias que remontam, por exemplo, ao século XIX. Contudo, é a partir da década de 1970, em países europeus, que os espaços vazios passaram a ser objeto de estudo mais recorrentes, decorrência de diversos processos urbanos: crises econômicas, intensificação do êxodo rural, adensamento populacional, desativamento de complexos fabris e infraestruturas urbanas, relegando grandes áreas e regiões ao ostracismo. Na França, adotou-se os termos *friche industrielles*,

commerciales e urbaine para tratar de espaços abandonados, improdutivos e subutilizados, geralmente vinculados aos deslocamentos de edificações de atividades produtivas. Na Inglaterra, as *derolict lands, brownfields, no-man's lands e blight areas* descrevem áreas descontínuas: espaços esquecidos, deixados de lado, improdutivos e marginais. A partir da década de 1990, Borde aponta que a financeirização produziu novos fluxos de capitais nas cidades, reorganizando dinâmicas urbanas e permitindo que tais espaços pudessem ser associados a projetos de revitalização e reintegração urbanas. Os vazios assumiram, a partir deste momento, uma significação distinta, ainda que difusa, permitindo que pudessem ser vistos como símbolos de oportunidades.

No esforço de demonstrar a polissemia conceitual do fenômeno, Lopez-Pineiro, na obra *Glossary of Urban Voids* (2020), reúne dezenas de nomenclaturas e descrições dos vazios urbanos a partir de um extenso levantamento bibliográfico. Conceitos como *void, transgressive zones, time gap, nameless spaces, indeterminate territories, border* foram construídos por abordagens distintas, mas reforçam o caráter ambíguo destes espaços. Alguns autores destacam lotes abandonados e decadentes, enfatizando características físicas dos lugares. Outros, optam por nomenclaturas que marcam a ruptura com outras partes da cidade, trazendo destaque para as fronteiras que estes espaços deflagram na cidade – de tempo, de paisagem ou de uso.

Neste capítulo, apresento um mapeamento bibliográfico de obras que considero representativas dos esforços de compreensão dos vazios urbanos, organizadas em duas abordagens – a ontologia negativa e a ontologia positiva. Dentre os percursos metodológicos e terminológicos, pretendo debater os elementos que fundamentam seus limites e fronteiras conceituais para tangenciar sua natureza.

A primeira corrente de pensamento, aqui representada por Nascimento (2015) e introduzida por Borde (2004, 2006), chamarei de ontologia negativa. Esta abordagem, amplamente representada na academia brasileira, atribui aos vazios urbanos uma conotação inerentemente negativa, associando-os à ineficiência do planejamento urbano e à atividade predatória de especuladores imobiliários. Os vazios seriam, então, elementos estruturantes do desenvolvimento das cidades capitalistas e um problema urbano a ser solucionado. Distante desta perspectiva, a outra corrente – que aqui chamo de ontologia positiva dos vazios urbanos – compreende os vazios a partir de sua essência ambígua e, por isso, seriam valiosos. Os autores desta corrente, Solà-Morales (2002) e Lopez-Pineiro (2013, 2020a, 2020b), veem os vazios urbanos a partir de sua característica mais otimista: como espaços expectantes e disponíveis. A potencialidade destas formas estaria no desconforto que causam ao ritmo das dinâmicas dominantes das cidades capitalistas, promovendo brechas para que formas anti-normativas de

cidade surjam

No final deste capítulo, retomo os elementos anteriores para propor uma categorização conceitual dos vazios urbanos que, se não definitiva, possa ampliar as investigações sobre estes espaços, bem como auxiliar no estudo territorial a seguir. Compreendo-os como um fenômeno processual nas cidades e não apenas lugares. São compostos pela relação entre suas configurações territoriais, pelas técnicas empregadas por agentes modeladores urbanos e seus períodos históricos. E assim, contextualizados a cada circunstância, as fases que marcam seu desenvolvimento – o esvaziamento, o vazio e o preenchimento – não ocorrem de maneira instantânea, tampouco de forma irreversível. Constroem-se a partir de dinâmicas urbanas de diferentes escalas e agências que agravam suas condições de obsolescência ou potencial.

3.1 A ONTOLOGIA NEGATIVA

Nascimento (2014), em sua dissertação sobre Presidente Prudente e Londrina, explora diferentes literaturas e terminologias dos vazios urbanos que tratam o ‘vazio’ como sinônimo de espaços vagos, devolutos, inúteis, obsoletos, abandonados e residuais. O autor reconhece que a dificuldade de estabelecer um conceito objetivo destes espaços advém, para além da dubiedade etimológica, dos impactos que promovem no tecido urbano; assim, os vazios urbanos não são apenas lugares físicos, mas expressões de produção e ocupação das cidades. Nascimento (2014), delimita sua visão de vazios urbanos como:

[...] áreas sem edificações, loteadas ou não, particulares e públicas. Consideramos, também, as áreas públicas pois estas áreas – e aqui não estamos falando de praças e áreas verdes –, mesmo que não participem do processo de especulação imobiliária, estão encravadas no tecido urbano, sem a função social da terra, prevista por lei pelo Estatuto da Cidade. (NASCIMENTO, 2014, p. 54).

Ainda que reconheça a existência de outras formas de discontinuidades espaciais, Nascimento rejeita a ideia de considerar espaços adjacentes ao perímetro urbano como vazios urbanos, pois parte da atuação do poder público de cada município. Apresenta, portanto, uma visão de vazio urbano extremamente restritiva e vinculada apenas às técnicas que incidem sobre o território. Desconsidera, portanto, lotes com edificações desocupadas ou em ruínas. Sua delimitação entende os vazios urbanos a partir da não ocupação – no caso, não edificação – e pelo não uso do solo, partindo da ideia de função social da terra do Estatuto da Cidade. No entanto, isto não significa que os vazios urbanos sejam alheios ao processo de formação urbana;

para o autor, são “um elemento estruturador da forma urbana e com alta concentração nas cidades da pesquisa”. (NASCIMENTO, 2014, p. 49).

Nascimento vê os vazios como descontinuidades promovidas por especuladores imobiliários ao longo do processo de formação urbana das cidades. E, uma vez presentes na paisagem urbana, são decisivos para uma formação urbana dispersa, causadora de concentração de terras e exclusão social. E ainda que descritos como um problema inerente, não são espaços sem valor algum; valorizam-se justamente porque suas formas de uso opõem-se às legislações urbanas e aos interesses coletivos da terra. Assim sendo, expressam a predominância de interesses privados sobre o planejamento coletivo do espaço urbano (NASCIMENTO, 2014).

Sem produzir nenhuma grande teoria para o preenchimento dos vazios, Nascimento (2014) aponta para a importância da aplicação da legislação urbana como a principal ferramenta de combate a estes espaços. Em sua análise privilegiou-se:

[...] as disposições sobre o uso e ocupação do solo, a expansão urbana, o perímetro urbano e o Imposto Predial Territorial, previsto para ser progressivo no tempo em relação aos lotes vazios e vazios urbanos (IPTU progressivo no tempo). (NASCIMENTO, 2014, p. 93).

Sua perspectiva de intervenção busca por instrumentos que reutilizem esses espaços para interesses coletivos, como o título de seu trabalho deixa a entender: “No vazio, caberiam casas, parques, fábricas... caberia muita cidade” (NASCIMENTO, 2014).

Borde (2004, 2006), em seus trabalhos sobre vazios urbanos na região central do Rio de Janeiro no século XX, apresenta diversas ocorrências heterogêneas do fenômeno: grandes intervenções higienistas do começo do século – removendo populações de baixa renda – crises econômicas, remoção do aparato administrativo da antiga capital para Brasília e ações predatórias da especulação imobiliária. Deste cenário múltiplo, a autora compreende os vazios urbanos como:

[...] situações configuradas por terrenos e edificações desafetados (não utilizados), subutilizados, desocupados (não ocupados) ou desestabilizados localizados em tecidos consolidados e infraestruturados que passaram, ou estão passando, por um processo de esvaziamento, o vazio esvaziado. Segundo a normativa urbanística consideram-se desafetadas, subutilizadas e desocupadas as áreas com potencial para construção, mas que não são utilizadas, ocupadas ou edificadas, não realizando plenamente o potencial construtivo ou cumprindo sua função social. (BORDE, 2006, pp. 13-14).

Ainda que recupere uma legislação como forma de compreensão da natureza do fenômeno, em seu artigo sobre um antigo estacionamento no centro do Rio de Janeiro (2004), a autora promove uma delimitação conceitual pouco restritiva, uma vez que:

[...] raras são as situações de vazio urbano na malha consolidada que estão realmente vazias, sem edificações ou sem uso algum. O que faz deles vazios urbanos são os aspectos formais, funcionais, simbólicos e políticos diretamente relacionados à sua condição urbana. (BORDE, 2004, p. 1).

Para Borde (2006), os vazios estariam divididos em três categorias principais: os vazios estruturais, antigas áreas industriais, portuárias ou de outras atividades produtivas que entram em decadência e conseqüente esvaziamento; os vazios conjunturais, espaços comerciais ou residenciais que apresentam situação de vacância devido ao esvaziamento econômico das regiões em que se encontram; e, por fim, a pesquisa se concentra nos vazios projetuais, tema da tese que ela desenvolve sobre a região central do Rio de Janeiro – que trata de espaços esvaziados em decorrência da intervenção do Poder Público, tanto em áreas centrais quanto periféricas. A autora adiciona critérios diversos de classificação, tais quais: o tecido urbano em que está inserido, o estado de conservação, a situação fundiária, o valor símbolo, as dinâmicas imobiliárias que o cercam, as normativas urbanísticas e sua localização. Por fim, destaca critérios de identificação relacionados às suas paisagens, como: espaços desafetos, não mais utilizados; desocupados; subutilizados, em relação ao potencial construtivo; e os desestabilizados, em processo de esvaziamento.

Ainda que trate do fenômeno a partir de uma extensa categorização, a abordagem metodológica da autora organiza padrões de heterogeneidade do fenômeno sem perder de vista os contextos históricos das produções dos espaços urbanos. Desta maneira, estas discontinuidades, vazios de informação, desconexões e desigualdades seriam estruturantes do processo de reconstrução do espaço urbano capitalista, conectados ao fluxo de capital e de informações das cidades. E afetam não apenas seus entornos, mas a cidade como um todo; são “significações sociais econômicas, funcionais e simbólicas que extrapolam suas dimensões físicas” (BORDE, 2006, p. 18). Vistos para além de suas paisagens, são múltiplos os fatores que compõem sua natureza:

Neste sentido, a análise dos vazios urbanos deve estar atrelada à compreensão das características dos processos de urbanização [...] neste contexto os vazios urbanos adquirem diferentes significações e demandam uma análise articulada às especificidades do processo de urbanização de cada cidade e ao seu papel no atual sistema urbano. (BORDE, 2004, p. 2).

Diferentemente de Nascimento, Borde apresenta uma conceituação mais flexível para o fenômeno, uma vez que a condição negativa seria apenas uma de suas facetas. Portanto, justamente por serem formas decadentes de produção e acumulação, apresentam-se como potenciais para novas possibilidades de cidades. Assim, o vazio urbano não seria apenas um

vácuo na paisagem urbana, podendo assumir um valor positivo à medida que permite ser integrado à dinâmica urbana. Estes vazios são para a cidade:

[...] um outro lugar, que estabelece um contraponto com o ritmo urbano do seu entorno imediato ao vivenciar a singularidade de ser atravessado por diferentes tempos urbanos. Através das relações que estabelece com o contexto urbano este outro lugar contribui para a constituição de uma outra cidade. (BORDE, 2004, p. 3).

Trazendo novas possibilidades urbanas, os vazios urbanos passam a ser vistos como espacialidades que rompem com categorias negativas ao possibilitar formas de reintegração.

Assim, a

[...] reativação desses terrenos e edifícios vacantes e infraestruturados permitirá, em um contexto cultural de transformação permanente da cidade contemporânea, reverter a significação negativa a eles associada, minimizar as desigualdades sociais e espaciais que eles anunciam e contribuir para a construção de uma nova sociabilidade urbana (BORDE, 2006, p. 212)

Como exemplos de ‘novas sociabilidades urbanas’, em seu artigo (BORDE, 2004) a autora reconhece formas de usos não permanentes do solo – feiras de roupa, intervenções artísticas e formas alternativas de moradia – como caminhos possíveis para o preenchimento dos vazios urbanos. Em sua tese, BORDE (2006), dedica um subtítulo para experiências estrangeiras com reativação de áreas desocupadas e inutilizadas, o que chama de “reurbanismos”. Na década de 1980, Barcelona realizou um grande projeto de reestruturação urbana visando os jogos Olímpicos, reativando diversos espaços vazios da cidade, caso que ficou mundialmente conhecido. Na década seguinte, outra cidade espanhola destacou-se com a reativação de áreas desoladas: Bilbao. A alocação de uma filial do Museu Guggenheim, junto a outras intervenções de arquitetos reconhecidos, condicionou antigas zonas industriais às grifes arquitetônicas, em outro famoso caso de marketing urbano (BORDE, 2006, p. 59). A autora ainda cita transformações nas cidades de Paris, Marselha, Lyon e Berlim – esta última com o emblemático caso da desconexão urbana promovida pelo muro que, ao ser derrubado na década de 1990, permitiu um projeto de reestruturação urbana.

De forma conclusiva, a autora destaca que as diferentes manifestações de vazios urbanos e seus processos de formação são fundamentais para compreender as dinâmicas das cidades contemporâneas. O caráter negativo frequentemente associado a estes espaços pode assumir uma positividade à medida que seus esvaziamentos sejam substituídos por novas formas de ocupação – contextualizadas e articuladas com seus arredores e compatíveis com as demandas não correspondidas. Abrindo, assim, possibilidades para que desigualdades sociais e urbanas sejam reduzidas e cidades mais justas possam florescer.

Os autores brasileiros supracitados identificam os vazios urbanos tanto pelas formas espaciais quanto pela ruptura que provocam no tecido urbano. Também delimitam, com diferentes ênfases, a partir das legislações urbanas brasileiras – como as ideias de uso e ocupação do solo e função social da terra – preocupando-se com a permanente atividade predatória de especuladores imobiliários. Apesar das diversas aproximações pertinentes entre Nascimento e Borde, vejo estratégias distintas de delimitação conceitual: a primeira parte do vazio como um problema a ser solucionado e, a segunda, como processos espaciais que promovem esvaziamento e, ao mesmo tempo, potencial para transformações do tecido urbano. No próximo subtítulo, apresento uma outra abordagem ontológica dos vazios urbanos que, por sua perspectiva paradigmática, distancia-se da obra de Nascimento e, em termos, difere das obras de Borde.

3.2 A ONTOLOGIA POSITIVA

O arquiteto e urbanista espanhol Solà-Morales (2002) é o grande expoente desta perspectiva do vazio ‘positivo’ e partidário da polêmica posição de protegê-los. A indeterminação destes espaços seriam sua principal característica, pois, assim, novas identidades urbanas teriam espaço para florescer. Em 1995, o autor propôs o conceito paradigmático de *terrain vague* – em artigo homônimo ao conceito – para descrever lugares obsoletos e esquecidos, internos às cidades, mas deslocados da realidade urbana. Dotados de diferentes temporalidades, estes espaços são reproduções das disputas entre as memórias do passado e o ritmo frenético do presente (SOLÀ-MORALES, 2002). O percurso da terminologia de Solà-Morales tem raízes etimológicas, no qual *terrain* remete, ambigualmente, a espaços urbanos bem delimitados ou áreas extensas e pouco precisas; já *vague* ressoa como *vacant*, *vacuum*, *empty*, *unoccupied*, e, ao mesmo tempo, *available*, *unengaged* – ou seja, vazio e potencial simultaneamente. E esta seria a chave para compreender que a delimitação proposta pelo autor advém do reconhecimento da ambiguidade destes espaços. Os *terrains vagues* escapam das definições negativas ao possibilitarem a construção de novas identidades urbanas, uma vez que a ausência de uso está, para o autor, intrinsecamente vinculada às noções de potência, promessa, possibilidade e expectativa.

Os *terrains vagues* insistem em permanecer na cidade ainda que desabitados, estranhos e improdutivos, permitindo uma ‘contraimagem’ da cidade dominante (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 188). Esta resolução aponta para a já citada ambiguidade destes espaços, recusando uma visão essencialmente negativa. Para Solà-Morales, “[...] o paradoxo produzido pela

mensagem que recebemos desses espaços indefinidos e incertos não é necessariamente uma mensagem apenas negativa” (2002, p. 187)⁶.

Diferentemente de Nascimento e Borde, Solà-Morales (2002) não promove o debate das dinâmicas que promovem os vazios urbanos. O autor preocupa-se em trazer uma perspectiva do fenômeno – pouco intuitiva – ao entender que os *terrain vague* seriam formas espaciais que desafiam a ocupação do espaço normativo, sendo um convite ao estranhamento, ao debate entre o homem moderno e suas angústias. O rompimento promovido por tais locais os torna vazios de sentido e obsoletos para a lógica dominante do espaço urbano, pois fogem do tempo e do padrão de ocupação. Portanto, o espaço esquecido é constituído de diferentes temporalidades; trazendo a memória do passado à produção arrasadora do presente.

Ao demonstrar o caráter contraditório na essência destes espaços, Solà-Morales ressalta que as formas alternativas de olhar e produzir cidade permitem entender que o esquecimento, a ruína e a descontinuidade não são apenas naturais ao processo histórico urbano, como desejáveis. O autor destaca, por exemplo, a atuação de artistas, fotógrafos, cineastas e escultores que buscam refúgio nesses espaços estranhos, construindo formas de identidades e memórias que fogem à lógica da cidade produtiva e eficaz (SOLÀ-MORALES, 2002). É marcante sua percepção dos efeitos imediatos dos vazios, pois seus esvaziamentos não seriam um problema inerente para o espaço urbano. Sua condição estranha – estrangeira à continuidade urbana – promoveria o surgimento de uma nova forma de cidade.

Outro ponto de discordância é a ideia de não propor o preenchimento dos vazios, visando protegê-los. Pois, para o autor, vem justamente da vacância a condição destes espaços em permitir novas interações e identidades com a cidade. E vista desta perspectiva, a arquitetura – enquanto técnica – torna-se um problema:

Nesta situação, o papel da arquitetura torna-se inevitavelmente problemático. Parece que todo o destino da arquitetura sempre foi o de colonização, de colocar limites, ordem, forma, introduzindo no espaço estranho os elementos necessários para torná-lo reconhecível, idêntico, universal [...] de eficácia produtiva capaz de transformar o inculto em cultivado, o baldio em produtivo, o vazio em edificado. (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 191)⁷.

6. No original: “la paradoja que se produce en el mensaje que ricibimos de estos espacios indefinidos e inciertos no es necesariamente un mensaje sólo negativo”. Tradução minha.

7. No original: “En esta situación, el papel de la arquitectura se hace inevitablemente problemático. Parece que todo el destino de la arquitectura ha sido siempre el de la colonización, el poner límites, orden, forma, introduciendo en el espacio extraño los elementos necesarios para hacerlo reconocible, idêntico, universal [...] de eficacia productiva capaz y de transformar lo inculto en cultivado, lo baldio en produtivo, lo vacio en edificado”. Tradução minha.

Portanto, quando a arquitetura normativa se apropria de um espaço vazio tende a diminuir a potência reveladora das formas de ocupações urbanas não eficientes, não capitalistas e não produtivas.

Como pode a arquitetura atuar no *terrain vague* para não se tornar um instrumento agressivo dos poderes e das razões abstratas? Sem dúvida, através de atenções à continuidade. Mas não à continuidade da cidade planejada, eficaz e legitimada, mas, ao contrário [...] (SOLÀ-MORALES, 2002, p. 192)⁸.

Para o autor, apenas a arquitetura da diferença pode compreender a descontinuidade como parte de uma dinâmica multitemporal – e não como um problema a ser resolvido – propondo atuações sobre estes territórios sem repeti-los aos demais; sem torná-los universais.

Sergio Lopez-Pineiro (2015, 2020a, 2020b), arquiteto espanhol e docente de arquitetura e paisagismo, entende que as dificuldades de delimitação do fenômeno dos vazios derivam de sua essência ambígua, impossibilitando uma identificação unívoca de tais formas de espaços. Suas formas assemelham-se justamente por serem dúbias e indeterminadas, sendo justamente este caráter incerto que os promove como espaços potentes.

Os vazios urbanos têm um caráter evasivo. É difícil para os autores identificar características salientes capazes de fixar o caráter desses espaços: a ambiguidade de um vazio urbano elimina a possibilidade de seu retrato definitivo. Ao mesmo tempo, no entanto, a maioria dos autores está ciente de que essa ambiguidade é o que confere aos vazios urbanos sua abertura espacial, e é por essa razão que, em seus esforços para descrevê-los, os autores tendem a ficar insatisfeitos com o uso de categorias espaciais padrão. (LOPEZ-PINEIRO, 2020a, p. 159)⁹.

Dentre as diversas terminologias levantadas em sua obra (2020a), o autor destaca o conceito de *urban void* como elemento-chave para uma nova proposta de cidade que desafie as formas normativas e padronizadas de ocupação do espaço urbano. Os *urban voids* seriam:

lacunas dentro do contínuo urbano de expectativas e obrigações do capital programático. Esses espaços são acidentais ou intencionalmente deixados fora desse contínuo suave de organização espacial, representação de poder e infraestrutura [...] o termo vazio significa um lugar onde o capital e o controle social não existem mais, e

8. No original: “¿Cómo puede actuar la arquitectura en el terrain vague para no vertirse en un agresivo instrumento de los poderes y de las razones abstractas? Sin duda a través de atenciones a la continuidad. Pero no de la continuidad de la ciudad planeada, eficaz y legitimada, sino, todo lo contrario [...]”. Tradução minha.

9. No original: “Urban voids have an evasive character. It is difficult for authors to pinpoint salient characteristics capable of fixing the character of these spaces: the ambiguity of an urban void eliminates the possibility of its definitive portrait. At the same time, however, most authors are aware that this ambiguity is what gives urban voids their spatial openness, and it is for this reason that, in their efforts to describe them, authors have tended to be dissatisfied with the use of standard spatial categories.”. Tradução minha.

o uso do termo vazio não é um julgamento negativo, mas sim significa um espaço do possível e da expectativa. (LOPEZ-PINEIRO, 2020a, p. 35)¹⁰.

O autor, assim como Solà-Morales, apresenta uma terminologia fenomenal entendendo estes espaços como potências e possibilidades para a produção do espaço urbano. Ambos oferecem uma perspectiva expectante em resposta às denominações simplesmente negativas sobre o fenômeno. Para Lopez-Pineiro (2015), a formação dos *urban voids* se dá a partir de processos de perda de valor (econômico, integração ou integridade) e formas de obsolescência, causando consequências objetivas para as cidades. Estes vazios nascem do desajuste entre padrões e modelos – erros técnicos, descompassos entre expectativas e realizações ou desordenação com entornos. São formas de espaços não convencionais e, como falhas da padronização do espaço urbano, tornam-se marginais dentro da paisagem urbana. Ainda assim, constituem-se como brechas para que espacialidades fora da normatividade dominante – espontâneas e inesperadas – possam ocorrer. “Em outras palavras, a falta de valor é o que faz com que esses espaços vazios pareçam marginais, e é precisamente essa marginalidade que dá aos vazios urbanos possibilidades que outros espaços urbanos não têm” (LOPEZ-PINEIRO, 2020a, p. 17)¹¹.

Desta maneira, Lopez-Pineiro entende o fenômeno do vazio justamente por sua faceta mais otimista: a indefinição como portal para produzir espaços urbanos ‘não planejados’ e heterogêneos. Ao contradizer a lógica normativa de ocupação do espaço, pode ser que se veja ressurgir uma lógica comunitária de espaço e de vida pública. O *urban void* visto como vacante, desocupado, disponível e livre, permite a ressignificação da estrutura de planejamento do espaço público, secundarizando as lógicas racionais e de eficiência construtiva do espaço.

Lopez-Pineiro (2015) também aproxima-se da visão de Solà-Morales quanto à crítica à arquitetura como ferramenta para a domesticação dos vazios, normatizando suas indefinições e retirando suas potencialidades. O autor explica, por exemplo, como o desenho urbano (design) é historicamente entendido como uma técnica de padronização e organização que mediam as ocupações urbanas. Para Lopez-Pineiro (2015, p. 92), “a questão principal é como conceber um vazio sem preenchê-lo com um modelo. Em outras palavras, podemos projetar um vazio sem

10. No original: “gaps within the urban continuum of program capital expectations and obligations. These spaces are accidentally or intentionally left outside of this smooth continuum of space organization, power representation and infrastructure [...] the term void signifies a place where capital and social control are no longer in existence and the use of the term void is not a negative judgement, rather it signifies a space of the possible and of expectation.”. Tradução minha.

11. No original: “In other words, a lack of value is what makes these vacant spaces appear as marginal and this marginality is precisely what gives the urban voids the possibilities that other urban spaces do not have.”. Tradução minha.

organizá-lo?”¹². Segundo o autor, novamente acompanhando seu compatriota, as desconexões são promissoras para novas formas de produção urbana.

Devido a qualidades como as desses espaços indeterminados e difusos, os vazios urbanos devem ser protegidos, pois podem atuar como bolhas de oportunidade dentro do ambiente urbano de modelo contínuo. [...] Proteger o vazio e sua indeterminação selvagem torna-se uma operação de design essencial que permite o surgimento de certo caráter público. (LOPEZ-PINEIRO, 2015, p. 95)¹³.

Assim, o espaço visto como lacuna não se torna um problema, mas uma solução para as cidades, pois, ao não os definir rigidamente, novas lógicas de produção do espaço podem emergir. Um potente exemplo citado por Lopez-Pineiro (2020b) é o Aeroporto *Tempelhof*, em Berlim. Desativado em 2008, os moradores passaram a ocupar o espaço de forma temporária e espontânea até o momento que o poder público reivindicou o espaço para atividades produtivas. A rejeição a tal ocupação levou a um *referendum*, convidando a população local a determinar o uso do espaço – decidiu-se pela manutenção do vazio de sua paisagem, ver Figura 3.



Figura 3: Aeroporto Tempelhof em Berlim. A antiga pista sendo utilizada para práticas esportivas, 2016
Fonte: Fabrício Moura/ Blog Vou na Janela

11. No original: “la cuestión principal es cómo concebir un vacío sin llenarlo con un modelo. En otras palabras, ¿podemos diseñar un vacío sin organizarlo?”. Tradução minha.

13. No original: “Debido a cualidades como las de estos espacios indeterminados y borrosos, se deben proteger los vacíos urbanos, ya que pueden actuar como burbujas de oportunidad dentro del entrono urbano de modelo continuo [...] proteger el vacío y su indeterminación silvestre se convierte en una operación de diseño esencial que permite la aparición de cierto carácter público”. Tradução minha.

3.3 O ESVAZIAMENTO CONCEITUAL

Sem a pretensão de esgotar o debate sobre a delimitação conceitual dos vazios urbanos, esta etapa de mapeamento bibliográfico trouxe uma variedade de abordagens possíveis. Diante de tal debate, os vazios urbanos deixam de ter uma percepção unívoca e são alçados à categoria de análise através do qual pode-se entender dinâmicas e complexidades da produção do espaço urbano capitalista. Ainda assim, a indeterminação segue como um elemento central deste fenômeno. Pois além de nomenclaturas, os vazios urbanos trazem dubiedades para suas fronteiras espaciais; e mais do que espaços propriamente vagos, são lugares descontínuos, deslocados de dinâmicas contíguas e expectantes de novas formas de ocupação. Estão entre o problema e a solução; o vazio e o preenchimento.

Antes de propor a perspectiva de vazios urbanos que mais adequa-se à sequência desta pesquisa, faço algumas ponderações das discussões levantadas pelos autores das ontologias negativa e positiva. Parece-me que a mesma fonte de interesse no fenômeno dos vazios urbanos é, também, o principal elemento complicador de sua compreensão: seus limites. E as diversas estratégias promovidas pelos autores – terminológicas ou ontológicas – dão dimensão da dificuldade de encontrar uma solução conceitual definitiva.

De início, poder-se-ia olhar para a realidade material do espaço, apontando para a existência de uma oposição entre espaços cheios ou vazios e determinar o que é um vazio urbano. No entanto, e recuperando a discussão do capítulo anterior, a paisagem é um elemento insuficiente para delimitar espaços, apesar de compô-los. Pois a paisagem é um retrato das formas espaciais de uma sociedade; uma fotografia de um processo contínuo. Embora seja fundamental compreender os vazios urbanos por suas características físicas, decorre desta avaliação um significativo problema investigativo: a construção de pequenos fragmentos urbanos desarticulados dos demais processos históricos da cidade. Em outras palavras, não é apenas o vazio ‘visível’ que os caracteriza, uma vez que todos espaços estão vinculados a processos anteriores às suas paisagens atuais. Ainda assim, a paisagem, se colocada como uma sequência de retratos, pode apontar empiricamente para apagamentos sistemáticos de formas urbanas, também revelando os reais projetos de preenchimento. Superada a intenção de demarcar os vazios urbanos exclusivamente por suas paisagens, torna-se necessário buscar também nas dinâmicas urbanas e nas ações dos agentes sociais as razões do processo de esvaziamento de lugares, junto às propostas para preenchê-los.

A ontologia negativa, neste trabalho defendida por Nascimento e introduzida por Borde, tem na paisagem dos vazios urbanos um elemento central para suas delimitações. Ainda assim,

traz a fundamental contribuição teórica-metodológica de buscar os processos de produção e manutenção dos vazios urbanos, mapeando os principais agentes modeladores urbanos envolvidos e beneficiados por estas situações de vacância. Nesta perspectiva, é comum percebê-los como banco de terras de especuladores imobiliários, falhas projetuais – intencionais ou não – do poder público e áreas sem destinação para os cidadãos devido à intensa proteção às propriedades privadas. Associadas às normas urbanísticas, esses espaços tornam-se promotores de descontinuidades urbanas, distantes de suas funções sociais. Ainda assim, tornam-se centrais para a estruturação das dinâmicas urbanas capitalistas.

Das ponderações a serem feitas desta abordagem, destaca-se que a delimitação negativa descreve apenas uma das facetas deste fenômeno – como um recorte de um processo maior. Isto porque a identificação dos vazios urbanos não decorre apenas da localização de áreas vagas em mapas da cidade, das normas urbanísticas ou da constatação de ausência de uso. Sendo o espaço urbano um produto inerentemente social, não há como acreditar em espaços nulos de utilização ou completamente vagos. Muitas das técnicas empregadas nas formações destes espaços – de esvaziamento ou especulação – podem não ser palpáveis, ainda que existentes. Mesmo que a ontologia negativa descreva os vazios urbanos para além de suas características físicas, adicionando à análise o mapeamento de agentes e técnicas, permanece limitando-os às suas fronteiras territoriais. E acreditando determiná-los de maneira pragmática e objetiva, reforça a compreensão dos vazios urbanos como lugares na cidade, descaracterizando os processos históricos que os acometem em outras escalas de análise e em outras temporalidades. E com delimitações restritivas, acabam por negligenciar a heterogeneidade de formas urbanas esvaziadas.

Retomando as pontuações de Harvey, Santos, Corrêa e Lefebvre sobre a cidade como um espaço em constante disputa e transformação, percebe-se as diferentes oportunidades de reorganização e reconstrução da malha urbana. Portanto, os vazios urbanos não decorrem somente das rugosidades passadas, nem das lógicas do presente, pois também estão incluídos em uma sequência temporal em que transformações continuarão a ocorrer (com maior ou menor intensidade e rapidez). Como bem aponta Borde:

Atuar sobre os vazios urbanos não significa, portanto, reconstituir o que já não existe mais, nem construir o novo de maneira desarticulada do existente. Significa, sobretudo, não considerar o vazio urbano como um *fragmento* de um quebra-cabeça que, ao ser desprovido de uma de suas peças, torna-se incompleto, caso não se reconstitua a peça em todos os seus aspectos, mas como um dos elementos do tecido urbano cuja reativação pode significar a incorporação de uma etapa flexível, mais facilmente articulável aos outros elementos morfológicos, à sua organização. (BORDE, 2006, p. 24).

Por fim, compreender que os vazios urbanos não são apenas problemas na cidade, é reconhecer que as disputas por seus preenchimentos são concretas, o que possibilita que novas lógicas de produção do espaço possam ocorrer. Como efeito, superar a ontologia negativa dos vazios é permitir uma visão ampla e histórica sobre todo o processo de formulação da silhueta urbana, entendendo a complexidade entre agentes e formas espaciais; a dualidade entre esvaziamento e a possibilidade do surgimento de novas lógicas urbanas.

Sob outro enfoque, as visões positivas do fenômeno convidam a observar o fenômeno dos vazios urbanos por um olhar distinto e pouco intuitivo. A sugestão de proteger suas paisagens desafetadas, descontinuadas e indeterminadas surge, aparentemente, como uma afronta à perspectiva negativa do fenômeno. No entanto, Solà-Morales e Lopez-Pineiro demonstram como as formas de uso e ocupação não permanentes, espontâneas e disruptivas também são estratégias de combate às lógicas mercantis do espaço urbano. Soma-se a isto, a crítica que os autores espanhóis fazem às técnicas convencionais de produção e normatização do espaço, como o urbanismo, o planejamento urbano, a arquitetura e o design, apontando para o papel histórico que estes instrumentos cumprem em prol da regulamentação de uma lógica urbana dominante. Vistos como espaços que rompem com o tempo e as lógicas das dinâmicas urbanas, os vazios urbanos demonstram grande heterogeneidade de formas e contextos. E suas vacâncias, como elemento ambíguo, representam tanto o esquecimento de formas urbanas, quanto o potencial para que diferentes agentes possam encontrar e se acomodar.

Se por um lado, a ontologia positiva incita a pensar em espaços vazios como brechas para que novas cidades surjam, alguns elementos desta abordagem demonstram-se problemáticos. Solà-Morales e Lopez-Pineiro declaram, em suas obras, interesse pelas possibilidades que esses espaços oferecem, mas deixam de lado os processos urbanos que promovem esvaziamentos e apagamentos. Ainda que cite os vazios urbanos como produtos de causas variadas, Lopez-Pineiro buscar reforçar distância que estes espaços possuem das lógicas produtivas, destacando como um ponto positivo:

No vazio urbano, a indeterminação — a ausência de uso juntamente com a falta de uma força organizadora — está inextricavelmente ligada ao potencial e à singularidade do vazio urbano. [...] Devido à sua indeterminação, os vazios urbanos são vistos como espaços que oferecem oportunidades externas à base orientada para o consumo sobre a qual as cidades são estruturadas. (LOPEZ-PINEIRO, 2020a, p. 83)¹⁴

14. No original: “In the urban void, indeterminacy – the absence of use along with a lack of organizing force – is inextricably connected to the urban void’s potential and uniqueness [...] Because of their indeterminacy, urban voids are seen as spaces that offer opportunities external to the consumption-oriented basis upon which cities are structured.”. Tradução minha.

Esta aparente desconexão dos vazios urbanos com as demais atividades produtivas da cidade faz o autor considerar que são produtos da ausência de organização, advindo daí sua potência, reforçando a as valências dos espaços em permitir diferentes usos – ao invés de projetar planos de ocupação definitivos. No entanto, este potencial revelado pela ontologia positiva, ainda que atraente, precisa ser contextualizado. Como apontado anteriormente, o espaço não é uma fotografia de um só período, e, também, não pode ser reduzido a apenas uma escala de análise. Torna-se fundamental contextualizar a localização do espaço, as dinâmicas que o cercam e as rugosidades preexistentes para determinar as condições objetivas de transformação do espaço. Não há como descrever o espaço como uma potência sem relacioná-lo aos demais lugares e processos que estruturam a malha urbana, pois, do contrário, existiriam apenas fragmentos espaciais dispersos ou imaginários, abstratos.

Resgatando a compreensão de Corrêa de que o espaço não é neutro (1995), a capacidade de transformação dos vazios urbanos depende das interações entre agentes modeladores urbanos e dinâmicas de produção do espaço, uma vez que nem todos os agentes possuem a mesma capacidade de acessar espaços. Ademais, a preponderância de agentes imobiliários no desenvolvimento da cidade capitalista – elemento central para a visão negativa do fenômeno – é uma questão secundária para os autores espanhóis, tornando-se um ponto cego de suas delimitações conceituais. São diversas as documentações de espaços esvaziados como parte de uma agenda de interesses privados sobre a cidade, reforçando a forma normativa de produção urbana. Portanto, as possibilidades que apresentam não significam que, naturalmente, estes espaços sejam ressignificados em espacialidades anti-normativas. Para que os usos temporários de espaços vazios não sejam falsas impressões de preenchimento, se faz necessária toda uma articulação entre agentes modeladores urbanos, normas urbanísticas e instituições. Assim, por mais empolgante que seja compreender o vazio como potência para algo novo, é fundamental contextualizá-los, pois são variadas as dinâmicas que produzem e mantêm estes espaços vazios.

3.4 A ONTOLOGIA CONJUNTURAL

Apresentei o debate acerca da delimitação conceitual e identificação dos vazios urbanos e suas formas espaciais a partir de distintas perspectivas do fenômeno, visando a construção de um arcabouço teórico robusto. Ainda assim, estes espaços insistem em exibir indeterminação, com fronteiras territoriais dúbias, nomenclaturas diversas e limites teóricos transitórios. Por compreender esta complexidade, proponho um caminho teórico-metodológico versátil para

abranger as diferentes temporalidades e ocorrências, evitando delimitações restritivas e superficiais.

Da ontologia negativa recupero o mapeamento dos agentes promovedores de lugares esvaziados na cidade, vinculados às lógicas produtivas, considerando que as formas passadas são determinantes para estruturar as disputas futuras. Porém, rechaço a ideia de que os vazios urbanos são problemas inerentes, uma vez que cada contexto revela um percurso histórico único, sendo impossível categorizá-los exclusivamente de forma negativa. Quanto à ontologia positiva, a compreensão conceitual ambígua de vacância – vazio e potência – revela-se útil para a determinação das diferentes manifestações de áreas esvaziadas na cidade. Além disso, perceber os vazios como brechas para que novas lógicas urbanas sejam produzidas reforça o cenário de permanente disputa do espaço urbano, valorizando lógicas urbanas marginais e ampliando as possibilidades de uso e ocupação do solo. Todavia, a ousada proposta de protegê-los parece-me uma abordagem simplista e descontextualizada frente aos inúmeros episódios de influência de agendas privadas sobre o planejamento e desenvolvimento urbano. De certa maneira, a perspectiva fenomenal que trago é uma junção, ainda que parcial, das duas ontologias, associando os vazios urbanos tanto aos processos que os antecedem e os mantêm, quanto às disputas e possibilidades que circundam suas ocupações.

A questão central que se impõe é a de determinar estes espaços considerando os principais agentes que produzem junto às paisagens, normas urbanísticas e suas particularidades. Cabendo, então, a uma análise conjuntural destes elementos a reconstrução do cenário de cada ocorrência. Isto posto, compreendo os vazios urbanos como um fenômeno relacional que alia a formação histórica do lugar – sua configuração territorial e paisagem – às técnicas, tecnologias e práticas sociais que ocorrem sobre seu território. Constituem um processo que está além de seus limites físicos por expressarem diferentes temporalidades simultaneamente e impactarem em outros recortes espaciais. Creio, portanto, em uma delimitação conceitual que contextualize lugares esvaziados às dinâmicas urbanas que estão envolvidos, buscando nas lógicas de produção de agentes modeladores urbanos os significados e técnicas para suas variadas ocorrências.

A contextualização destes espaços frente às dinâmicas urbanas que o cercam torna-se elemento metodológico central pela compreensão de que a cidade está em constante transformação e, conseqüentemente, as percepções e formas de espaços também alteram-se com o tempo. Assim, os vazios urbanos constituem um processo não linear e permeado de disputas, afetando o desenvolvimento da malha urbana como um todo. Em outras palavras, não é apenas o vazio visível que importa, mas o conjunto de elementos – políticos, simbólicos, morfológicos

– que constroem o imaginário de que um espaço é contrastante com a cidade e, portanto, deve ser transformado.

Resgatando o debate sobre a totalidade científica, vejo os vazios urbanos, em sua condição global, como o conjunto de possibilidades de manifestações espaciais, destituídos de um percurso histórico unívoco. Assim, não há como delimitá-los a uma paisagem única para todas as suas ocorrências, tampouco em normas jurídicas ou pelas ausências de uso. No entanto, quanto aos estudos de manifestações particulares, torna-se central compreender a realidade material do lugar – as rugosidades, como diria Santos (2020) – a fim de determinar as disputas sobre usos e paisagens, uma vez que lugar é o recorte empírico é o mediador material do desenvolvimento urbano e seus agentes modeladores.

Dado que os vazios urbanos não são definidos por suas paisagens, poderia ser impossível distingui-los das demais formas espaciais. Pensando nisso, e inspirado nas obras de Andrea Borde (2004 e 2006), divido o processo histórico dos vazios urbanos em três fases: o esvaziamento, o vazio e o preenchimento.

O esvaziamento compreende um momento inicial da produção de vazios urbanos em que agentes modeladores urbanos mobilizam-se para apontar a obsolescência de um espaço. A paisagem é, muitas vezes, o principal alvo destas perspectivas, mas o descontentamento com usos e ocupações podem, também, motivar esvaziamentos e apagamentos de formas espaciais.

O período de vazio refere-se aos locais dentro da malha urbana que se encontram desocupados ou subutilizados, apresentando paisagens deterioradas, vagas ou em ruínas. Esses espaços produzem um contraste com as áreas ativamente ocupadas da cidade e evidenciam a dinâmica de transformação e os fluxos de uso e abandono no ambiente urbano. Tornam-se locais desconexos de outras dinâmicas espaciais, ainda que produzidos e mantidos por diferentes técnicas e agências. Podem decorrer de projetos de reestruturação urbana, falhas do planejamento urbano, ampliação de fronteiras urbanas, desativação de áreas produtivas ou da atuação de especuladores imobiliários.

Por fim, o preenchimento abrange o momento em que as propostas de ocupação do espaço tornam-se ativas, seja a partir de instituições públicas, iniciativas de empreendimentos privados ou recorrentes atividades de modeladores urbanos marginalizados.

Mais do que categorias definitivas, esta divisão do fenômeno em fases visa contradizer um percurso unívoco para os vazios urbanos, sendo possível pensar em situações em que há uma mescla entre tais momentos. Assim como os limites espaciais dos vazios escapam de delimitações simples, as fronteiras entre esses períodos são nebulosas e dependem diretamente dos recortes de espaço-tempo de seus observadores. Vistos desta perspectiva, os vazios urbanos

tornam-se um processo histórico na cidade e não apenas um lugar; decorrentes das relações entre as vacâncias paisagísticas e as dinâmicas e disputas entre modeladores urbanos; e compostos de inúmeras trajetórias de esvaziamento e infinitas possibilidades de preenchimento.

No capítulo seguinte, o primeiro da segunda parte desta dissertação, introduzo o estudo territorial do quarteirão na região central de Maringá-PR, buscando mobilizar as discussões promovidas e aprofundá-las. Antes um espaço público, parte da Praça Raposo Tavares, neste quarteirão foi construída a Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, na década de 1960. Como símbolo de progresso da cidade, a terceira rodoviária tornou-se um cartão-postal da época, sendo ponto de encontro logístico e comercial. Mas, em poucas décadas, deixou de ser um edifício histórico para tornar-se a representação do velho que antagoniza com o progresso da cidade, estando deslocado dos novos arranjos urbanos da cidade. Na década de 1990, com a consolidação do Novo Centro de Maringá e a construção de uma nova estação rodoviária, deflagrou-se o esvaziamento da Antiga Rodoviária, e a narrativa dominante foi de incomunicabilidade entre o velho e o novo, culminando na demolição do edifício. Entre propostas grandiosas de substituição, o estacionamento rotativo de automóveis, que fora alocado de forma paliativa, permaneceu. Apesar do cenário desalentador, as mobilizações pelo espaço não acabaram e novos projetos de preenchimento estão sendo aventados.

PARTE II – O ESTUDO TERRITORIAL

4. O ESVAZIAMENTO

4.1 INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA FORMAÇÃO URBANA DE MARINGÁ

Antes de adentrar à investigação do estudo do quarteirão na região central de Maringá, apresento um breve histórico do processo de formação urbana da cidade. Este desenvolvimento urbano é diferente de outros contextos brasileiros, pois teve uma empresa colonizadora como gestora inicial da ocupação da cidade. A lógica privada do espaço impactou as trajetórias de expansão das fronteiras agrícolas e urbanas, promovendo uma cidade de traçado planejado, mas de evidente desigualdade territorial. Para esta recapitulação histórica, torna-se necessário resgatar o contexto da produção urbana na região em que Maringá se insere, pois foram diversos núcleos urbanos fundados pela mesma empresa em poucas décadas.

Entre as décadas de 1920 e 1930, o Estado do Paraná apresentava severas dificuldades financeiras e apostou na concessão de terras públicas como forma de aumentar a receita estadual e o fluxo de investimentos e migrantes, atraindo diversas companhias colonizadoras. Na região norte do estado, a (re)ocupação (TOMAZI, 1997) foi iniciada por uma subsidiária da empresa inglesa Brazil Plantation Limited, chamada Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). A empreitada consistiu na derrubada da mata nativa e expulsão de povos anteriores para aproveitar a fertilidade da terra rural, a construção de novos núcleos urbanos e a alocação de uma linha ferroviária para escoar a produção agrária.

O projeto de colonização do Norte do Paraná esteve diretamente vinculado a uma forte campanha publicitária, que construiu o imaginário de uma ocupação urbana que traria progresso e civilização para um grande ‘vazio demográfico’ e para uma ‘mata virgem’.

A simples enunciação da expressão ‘Norte do Paraná’ faz aflorar um conjunto de idéias e imagens identificadas com: progresso, civilização, modernidade, colonização racional, ocupação planejada e pacífica, riqueza, cafeeicultura, terra roxa, pequena propriedade, ‘terra onde se trabalha’, pioneirismo, etc [...] É um discurso construído ao longo de todo o século XX, mas principalmente entre os anos 1930 e 1950, procurando criar uma versão, do ponto de vista de quem domina, para o processo de (re)ocupação desta região. (TOMAZI, 1997, p. 2).

A região foi incansavelmente vendida como ‘Eldorado’, ‘Novo Eldorado’, ‘Nova Canãa’, ‘Terra da Promissão’ etc, buscando atrair moradores e investidores para uma oportunidade única (TOMAZI, 1997). Além do material publicitário, a CTNP investiu na disseminação de sua colonização, promovendo vendas nos estados do Paraná, São Paulo e

Minas Gerais. Segundo Tomazi (1997, p. 206), a Companhia chegou a oferecer terras em países europeus, como Alemanha, Polônia, Áustria e Itália.

Ainda que não seja objetivo deste trabalho, faz-se necessário destacar que este processo de (re)ocupação não fora um processo linear. Como alertam Gonçalves (1999) e Tomazi (1997), o processo de colonização e urbanização da região Norte do Paraná deu-se através do apagamento sistemático de populações que já habitavam as matas, como indígenas, majoritariamente das comunidades Xeta e Kaingáng, e populações camponesas. A remoção dos antigos moradores da região foi usada como narrativa para promover a ideia de uma ocupação pacífica e moderna, retratando os pioneiros, migrantes e imigrantes como figuras heroicas.

A despeito da imagem idílica do processo de colonização promovido pela CTNP, um elemento central para o desenvolvimento urbano era a expansão da infraestrutura logística do Estado do Paraná, que até a década de 1920 apresentava grande déficit de rodovias e ferrovias. A Companhia assumiu parte da continuação da linha férrea que havia chegado até a cidade de Ourinhos, divisa de São Paulo com o Paraná, e estendeu-a por Londrina, Arapongas e, em 1943, à Apucarana. Tomazi (1997) aponta que além de conectar os núcleos urbanos projetados na colonização, o interesse da CTNP na extensão ferroviária estava na possibilidade de conexão com o Paraguai, elevando a capacidade de escoamento de produtos agrícolas a um novo patamar.

Então, ainda que o avanço da fronteira agrícola, principalmente da cafeicultura, tenha sido o principal motor de desenvolvimento da colonização, esta não foi a única razão da iniciativa. Além do cultivo agrícola e da ferrovia, a CTNP elaborou um imenso projeto de colonização, prevendo a construção de núcleos urbanos ao longo da linha ferroviária. Os maiores núcleos ficariam aproximadamente 100 quilômetros de distância um dos outros, e os núcleos menores, como pontos de apoio, estariam a 15 quilômetros de distância. Mais do que centros de captação e escoamento de safras rurais, os núcleos urbanos foram estruturados como grandes empreendimentos imobiliários, visando lucros a partir do parcelamento do solo. Estas cidades projetadas pela CTNP possuíam estrutura fundiária predominantemente pequena e média e seguiram planos urbanísticos elaborados por engenheiros e urbanistas, com especial atenção para os traçados urbanos, ordenamento territorial e integração entre zonas urbanas e rurais (GONÇALVES, 1999).

Em 1943, um grupo de empresários, representados pelos paulistas Gastão Vidigal e Gastão de Souza Mesquita Filho, adquiriu a CTNP dos ingleses, mantendo a política de colonização prevista. Em 1951, alterou-se o nome da empresa para Companhia Melhoramentos

Norte do Paraná. No site oficial da Companhia, alguns dados apresentados são reveladores da magnitude do programa de colonização:

A Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, considerada a maior empresa colonizadora do País, é responsável pelo desbravamento e ocupação de uma área correspondente a 546.078 alqueires de terras ou cerca de 13.200 km², área maior que a de muitos países. Fundou 63 cidades e patrimônios, vendeu mais de 50.000 lotes agrícolas, garantindo o acesso a estas propriedades com abertura de 5.000 quilômetros de estradas vicinais, mantidas e conservadas pela empresa, com tráfego intenso, até a transferência ao poder público. (Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, 2022)

Dentre os 63 núcleos urbanos fundados pela CTNP/CMNP, estão (por datas de fundação): Londrina (1934), Rolândia (1943), Apucarana (1944), Arapongas (1947), Mandaguari (1947), Maringá (1947), Cianorte (1953) e Umuarama (1955).

No caso da formação urbana de Maringá, a cidade passou por um processo particularmente instigante. Em 1938, a empresa colonizadora iniciou a venda de terras rurais, momento em que estas glebas ainda pertenciam ao município de Londrina. As terras maringaenses ainda foram propriedade de Apucarana, de 1943 até 1947, e parte de um distrito de Mandaguari até sua emancipação política, em 1951 (MARINGÁ, 2019). A comemoração da fundação da cidade foi dia 10 de maio de 1947, momento em que a CTNP iniciou a venda de lotes urbanos no atual traçado da cidade.

No entanto, a primeira ocupação urbana de Maringá se iniciou antes da inauguração da cidade, ainda no início da década de 1940. Conhecido como ‘Maringá Velho’, era um pequeno núcleo nas imediações da futura cidade, estruturado de maneira provisória para dar suporte aos novos moradores e construtores da cidade.

Luz complementa:

A Companhia não tinha intenção de que o ‘Maringá Velho’ fosse o núcleo definitivo. Este seria localizado em terreno menos acidentado, que se adaptasse melhor a um plano urbanístico mais arrojado, permitindo a expansão da cidade; seu centro deveria coincidir com a localização da estação da estrada de ferro. Por essa razão a empresa colonizadora não permitiu que o patrimônio se expandisse muito. (LUZ, 1995, *in* DIAS e GONÇALVES, 1999, p. 114).

Restrito a poucos quarteirões, a ocupação possuía arruamento precário, condições de infraestrutura praticamente inexistentes e construções temporárias. Entre estas edificações estava a primeira rodoviária de Maringá.



Figura 4: Primeira rodoviária de Maringá, década de 1940
Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

A Figura 3 ilustra a simples construção da rodoviária do ‘Maringá Velho’, localizada na esquina da Avenida Brasil com a então Rua Jumbo (atual Rua Dr. Lafayette da Costa Tourinho), erguida no início da década de 1940. Feita de madeira, foi uma edificação temporária, enquanto uma nova rodoviária não fosse construída no novo traçado urbano. Foi desativada em 1948.

Concentrando esforços para a construção definitiva de Maringá em outro local, entre os anos de 1943 e 1944, a Companhia contratou o primeiro projeto urbano da cidade. Conhecido como ‘Maringá Novo’, em contraposição ao núcleo inicial do ‘Maringá Velho’, o traçado urbano pretendia-se moderno para a época, atraindo investidores e moradores de diferentes regiões do Brasil e do mundo (TOMAZI, 1997). O projetista, o engenheiro e urbanista paulista Jorge de Macedo Vieira, realizou um traçado urbano marcado pelas referências às cidades-jardins de Ebenezer Howard e outros preceitos modernos da época, buscando formas orgânicas compatíveis com a topografia local.

De fato, tratava-se de um plano urbanístico moderno, ainda que não filiado à doutrina da Carta de Atenas, mas incorporando elementos de diversas concepções e propostas, mesclando os ideários urbanísticos de Howard, Unwin, Hegemann e Brunner, cujos livros principais faziam parte da biblioteca de Vieira e onde observamos inúmeras marginais indicando sua atenta leitura desses teóricos, mas que também eram profissionais marcados por uma visão pragmática. É assim que encontramos, no urbanismo de Jorge de Macedo Vieira, características excepcionais que destacam seu desenho urbano nos inúmeros projetos que elaborou e que foram construídos, de bairros-jardins a cidades novas. (ANDRADE, CORDOVIL, 2008).

A Figura 5 traz o anteprojeto do traçado inicial da cidade, demarcando a região central a partir da linha férrea, além da previsão de alocação de bosques e praças públicas.



Figura 5: Anteprojeto de Maringá, desenhado por Jorge de Macedo Vieira, meados da década de 1940
Fonte: Acervo do Departamento do Patrimônio Histórico *apud* BRITO e ALVES, 2006

No projeto original de Vieira já havia a demarcação de espaços com usos determinados e previsão de um zoneamento segmentado. Nas zonas residenciais, por exemplo, havia a distinção entre a moradia principal, a popular e a operária. E a estratégia de venda de lotes estava conectada a este zoneamento, fazendo os lotes valorizarem-se de formas distintas de acordo com suas localizações.

O zoneamento sugerido por Vieira demonstrava haver maior preocupação com a ocupação segundo o padrão econômico dos moradores do que propriamente com os usos [...]. A segregação de classes no espaço foi dada como pressuposto do plano. (CORDOVIL, 2010, p. 582).

Então, mais do que a busca pelo ordenamento urbano, fazia parte da empreitada uma imagem monumental de ocupação, reforçando as intensas propagandas de Maringá e Norte do Paraná como região de progresso, modernidade e grandes oportunidades. Assim, a imagem espetacularizada (ANDRADE e CORDOVIL, 2008) serviu para diferenciar Maringá das demais cidades da região.

Portanto, o plano urbanístico de Maringá foi concebido sob um discurso de modernidade que reiterou, durante sua história, seu poder de imagem-discurso no imaginário das pessoas. Como veremos, isso repercutiu nos diversos projetos urbanos propostos para a cidade, a obsessão pelo incessantemente novo, espaços novos, imagens, cenários novos. (FERREIRA, 2017, p. 41).

A segregação socioespacial que constituiu o planejamento empreendido pela Companhia colonizadora seria um dos principais legados do desenvolvimento urbano de Maringá, marcando os demais processos de transformação urbana.

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 *apud* CORDOVIL, 2010, p. 109).

Apesar de toda a propaganda, o processo de consolidação do traçado de Vieira se deu através de etapas. Em 1947, já havia o traçado da ferrovia e das principais vias, “porém a infraestrutura básica não foi fomentada pela Companhia que a criou. Portanto, a tarefa coube à incipiente municipalidade.” (CORDOVIL, 2010, p. 16). Havia carência de energia elétrica, abastecimento de água potável, asfaltamento e equipamentos públicos no novo núcleo urbano. Problemas que se fizeram recorrentes por vários anos (CORDOVIL, 2010). Emancipada como cidade apenas em 1951, Maringá elegeu seu primeiro prefeito, Inocente Villanova Júnior (1952-1956, PTB), em 1952. Além da estrutura administrativa deficitária, a jovem prefeitura enfrentou diversos problemas na determinação dos espaços públicos e privados, confundindo-se, inicialmente, com as propriedades da CTNP/CMNP. A Companhia, além de proprietária de diversas terras, foi figura central no processo de consolidação do projeto urbano de Vieira e na expansão urbana que estava por vir.

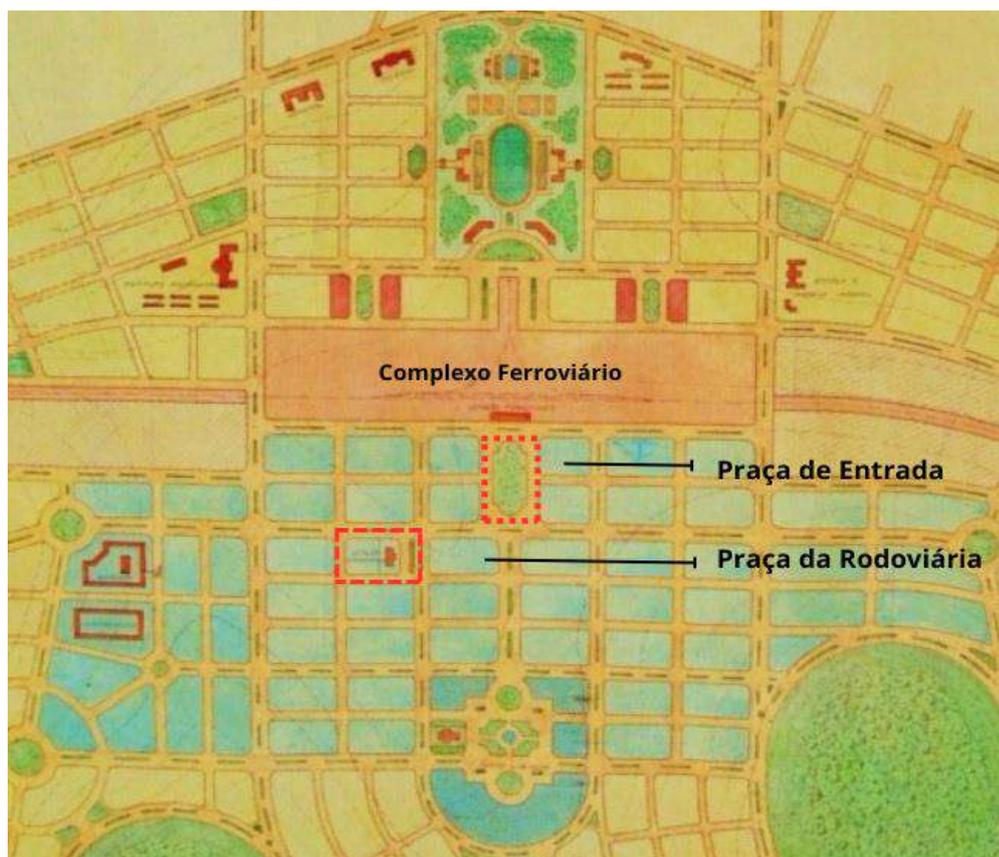


Figura 6: Traçado do centro de Maringá (com destaques). Projeto de Jorge de Macedo de Vieira, meados da década de 1940

Fonte: Acervo Jorge de Macedo Vieira / DPH/SMC/PMSP *apud* SILVA e BERNLINI, 2015 – Editado pelo autor

No projeto de Vieira, o centro de Maringá foi idealizado como local de grande circulação, juntando edifícios e equipamentos públicos em um mesmo eixo estruturador. Como representado na Figura 6, o traçado de Vieira previa a alocação do Complexo Ferroviário no centro de seu plano. Acima, estariam equipamentos públicos de esporte e lazer. Logo à frente da Estação Ferroviária, em destaque como ‘Praça de Entrada’, havia a projeção de uma praça que, embora não fosse a mais importante da cidade, seria o primeiro contato dos visitantes com a cidade. O segundo ponto destacado na figura, a ‘Praça da Rodoviária’, popularizou-se por receber a segunda estação rodoviária da cidade, ainda na década de 1940. E mais abaixo, quase no fim da figura, está o local da praça central da cidade, que abriga o centro cívico de Maringá.

Ferreira explicita a referência de Vieira:

A localização do pátio de manobras e dos espaços públicos seguiam as recomendações de Unwin (1984). No plano inicial definitivo, defronte à estação há a inserção de uma praça. Unwin destaca que tal praça deveria ser como uma espécie de sala de espera ao ar livre, a porta de entrada da cidade, que não deveria ser a praça central, mas, entretanto, estar nos seus arredores. (2017, p. 35).

Explorando as praças destacadas na Figura 6, a ‘Praça da Rodoviária’, nomeada em 1957 como Praça Napoleão Moreira da Silva, se popularizou por receber a segunda rodoviária da cidade, em 1947, quando ainda era distrito de Mandaguari e antes da construção da Estação Ferroviária.

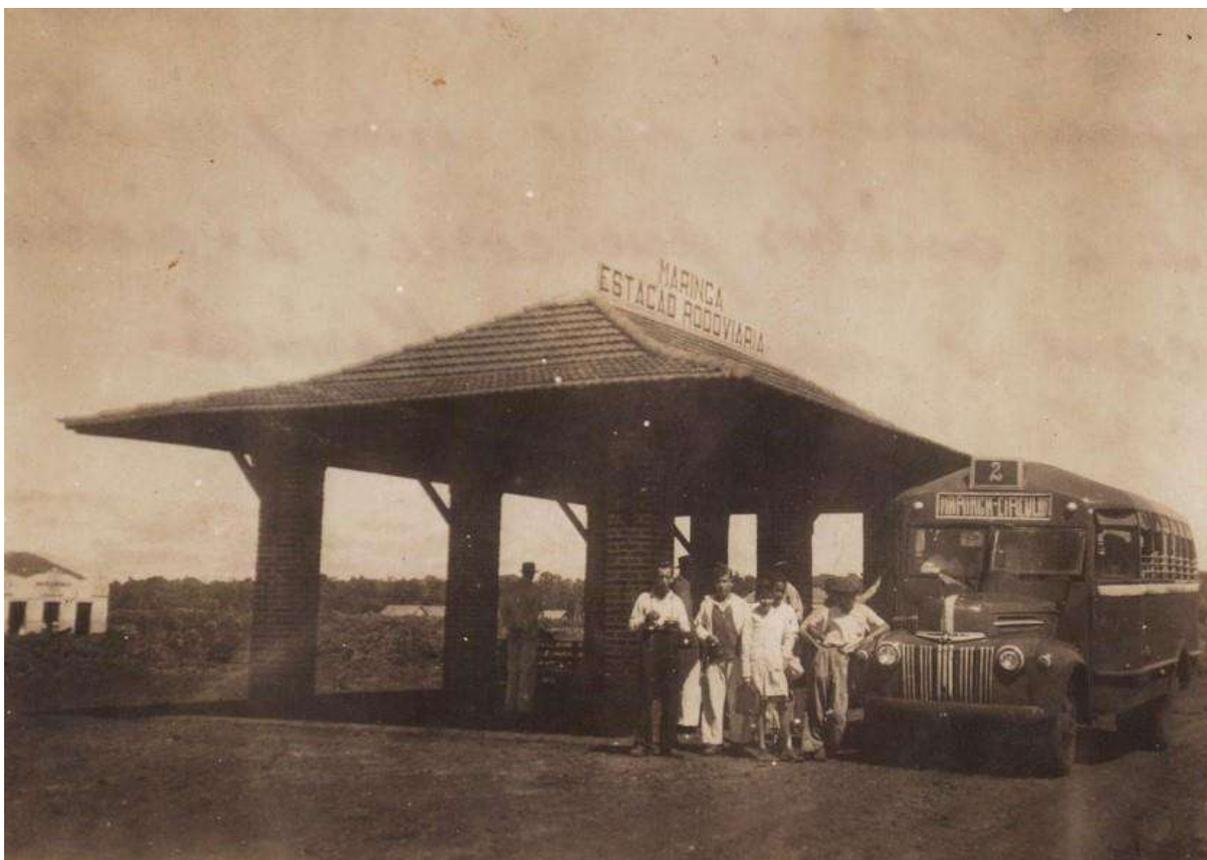


Figura 7: Segunda rodoviária de Maringá, década de 1940
Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

Como revela a Figura 7, o edifício da segunda rodoviária de Maringá era, também, uma construção modesta, alocada em um solo de terra, na esquina das Avenidas Brasil e Duque de Caxias. Ainda assim, por sua localização central no ‘Maringá Novo’ – no local previsto pelo traçado de Vieira (CORDOVIL, 2010), tornou-se ponto de intensa circulação, ainda abrigando outros meios de transporte essenciais para a época, como carroças e charretes. Foi demolida no final da década de 1950 na iminência da construção da terceira rodoviária, em frente à Estação Ferroviária. Com a realocação, a CMNP decidiu urbanizar a praça, contratando um escritório de arquitetura para a realização do projeto.

João Laércio Lopes Leal lembra:

[...] que a praça na década de 1950 não é urbanizada, nem mesmo pavimentada, encontrando-se em estado terral [...]. Com a transferência da estação rodoviária [...] a CMNP resolve em 1962 urbanizar a Napoleão Moreira da Silva. Para isso, contrata os serviços do arquiteto paulistano José Augusto Bellucci [...]. Concluída a obra, a CMNP doa o espaço público para a Prefeitura Municipal de Maringá, concretizada em ato solene. O acontecimento em si é bem estranho, pois acreditava-se que a praça já pertencia ao município. (MARINGÁ, 2019, p. 43).

A despeito da importância da praça para a cidade na década de 1950, a passagem acima é uma interessante anedota das ainda confusas relações de propriedade entre a municipalidade e a companhia colonizadora, questão que só foi plenamente resolvida anos depois (CORDOVIL, 2010).

Mesmo com a construção da segunda estação rodoviária, o primeiro marco da expansão urbana de Maringá foi a inauguração da Estação Ferroviária, recebendo seus primeiros passageiros em janeiro de 1954. Havia grande expectativa para a abertura da ferrovia, já que o último trecho construído pela Rede de Viação Ferroviária São Paulo-Paraná fora até Apucarana, em 1944, e as obras estavam estagnadas “há quase uma década” (SILVA, 2022, p. 72). Mas a expectativa justificava-se, pois além das possibilidades logísticas trazidas pela linha, o Complexo Ferroviário, composto pela estação e seu pátio de manobras, era chave para o desenvolvimento da cidade, sendo elemento central do traçado de Vieira. Localizada no centro do principal eixo estruturador da cidade, a Estação Ferroviária foi projetada como o ponto de chegada e a porta de entrada da cidade (CORDOVIL e FERREIRA e VERRI Jr, 2013, p. 2).

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. (CORDOVIL, 2010, p. 119).

A outra praça destacada na Figura 6, é a ‘Praça de Entrada’, presente no projeto inicial de Vieira e alocada em frente à Estação Ferroviária. Denominada de Praça Raposo Tavares, sua urbanização não fora imediata à inauguração da cidade. Após a inauguração da ferrovia, em 1954, as movimentações nas imediações da praça aumentaram, valorizando sua importância no eixo estruturador da região central da cidade.

Foi durante a gestão do segundo prefeito de Maringá, Américo Dias Ferraz (1956-1961, PSP), que esta Praça teve suas principais modificações. Ainda no início da década de 1950, o prefeito instalou um relógio na praça, deixando-a conhecida pelos transeuntes como ‘Praça do Relógio’. Em 1957, a praça foi finalmente urbanizada. A Prefeitura promoveu a abertura da Rua Bandeirantes (atual Rua Joubert de Carvalho) no meio da praça, dividindo-a em duas partes

(SOUZA, 2017): em uma, foi inaugurada a Fonte Luminosa no dia 10 de maio, durante as comemorações de dez anos da inauguração de Maringá; na segunda parte, constituiu-se o espaço da terceira estação rodoviária da cidade – espaço de estudo desta pesquisa, introduzido no próximo subtítulo.

A Figura 8 demonstra a Praça Raposo Tavares já dividida ao meio pela Rua Bandeirantes. No centro da imagem, a recém instalada Fonte Luminosa. À direita, instalações provisórias que antecederam a construção da Estação Rodoviária de Maringá.



Figura 8: Imagem aérea da Praça Raposo Tavares, final da década de 1950.

Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

A Figura 9 ilustra a Fonte Luminosa em uma noite maringaense. Destacando-se pelas luzes e movimentação de pedestres, rapidamente constituiu-se como um dos principais marcos de Maringá. Silva (2022) resgata uma reportagem de O Diário do Paraná de 12 de junho de 1957, reforçando o impacto que a Fonte Luminosa teve para a cidade:

Objeto de atração turística a fonte luminosa da praça Raposo Tavares [...] o povo de Maringá parece continuar em festa. Ao menos é esta a impressão que os visitantes recebem ao percorrerem as ruas da cidade especialmente à noite. A grande atração continua sendo a bela fonte luminosa [...]. Grande número de pessoas se aglomera em volta da fonte e mesmo nos últimos dias de intenso frio a praça está repleta de gente. (p. 105)



Figura 9: Fonte Luminosa à noite, década de 1950

Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá – Editado pelo autor.

Apesar da importância histórica da Fonte Luminosa nas primeiras décadas de Maringá, lembrada até os dias de hoje pelos moradores mais antigos (SILVA, 2022), esta foi demolida em 1972, durante a gestão do prefeito Adriano José Valente (MDB). O projeto de reurbanização da Praça Raposo Tavares aconteceu logo em seguida, com projeto paisagístico do engenheiro Luty Kasprowicz (MARINGÁ, 2019).

4.2 O CARTÃO-POSTAL

Entre as décadas de 1950 e 1960, Maringá viu sua população dobrar, de quase 40 mil habitantes para a marca de 104.131, sendo que quase metade já estava instalada na área urbana da cidade (SILVA, 2022). A economia agrária passou a se expandir para novos setores da economia, e Maringá, como um centro urbano no plano regional, passou a receber novos fluxos de investimentos. A agroindústria, por exemplo, revelou-se uma destas potências, processando diversas culturas agrícolas: café, soja, algodão, trigo, milho e amendoim (MARINGÁ, 2019).

Buscando atender esta nova fase do desenvolvimento urbano maringaense, em 1959, a gestão do prefeito Américo Dias Ferraz ocupou a segunda parte da Praça Raposo Tavares com as obras da terceira estação rodoviária de Maringá, em frente à Estação Ferroviária. O edifício foi realizado a partir de uma parceria entre a Prefeitura e a iniciativa privada, em uma estrutura

de negócio em que o município não arcaria com os custos da construção e, em contrapartida, os espaços internos destinados ao uso comercial seriam de propriedade da empresa curitibana Gerson E. Gubert Engenharia Civil, responsável pela construção.

A Lei nº 32, de 30 de novembro de 1959, aprova os termos da concorrência pública para a construção da nova estação rodoviária do município, concedendo as demais áreas comerciais para arrendamento ou venda conforme os interesses da construtora (CORDOVIL, 2010, p. 237). Dentro do acordo,

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 ser concluída poderia ser concluída na gestão de Américo Dias Ferraz. (CORDOVIL, 2010, p. 237).

De fato, o edifício foi finalizado depois da gestão de Ferraz. Sua inauguração ocorreu em 1962 – com as obras encerradas em 1963 – já durante a administração do prefeito João Paulino de Vieira Filho (1961-1964, PSD).

Diferentemente das antigas estações rodoviárias, a terceira estação fora idealizada como um símbolo do progresso de Maringá. Sua construção era significativamente maior do que as passadas, atendendo ao aumento populacional e comercial, e sua imagem seria a representação arquitetônica da modernidade que os gestores públicos historicamente almejavam. Segundo a matéria da revista Norte do Paraná resgatada por Souza (2017), a nova estação rodoviária se notabilizou:

[...] pela expressão que representa para o progresso da cidade [...]. [...] concebida segundo os rigores da moderna engenharia e obedeceu aos preceitos técnicos indispensáveis a servir com eficiência a enorme demanda de veículos e passageiros. [...] constitui assim um novo capítulo pioneiro na história da cidade, graças à compreensão, apoio e estímulo que seus idealizadores e construtores receberam da população [...]. Nessas palavras, já é possível vislumbrar uma ligação afetiva e sentimental entre os moradores e essa nova estação rodoviária. (REVISTA NORTE DO PARANÁ, 1962, p. 79 *apud* SOUZA, 2017, p. 99).

A Estação Rodoviária foi alocada no quarteirão correspondido pela Avenida Tamandaré, pela Rua Joubert de Carvalho (há época Rua Bandeirantes) e pelas travessas Júlio de Mesquita Filho e Guilherme de Almeida. A Figura 10 mostra a edificação em processo de construção, com um dos arcos tão característicos de sua fachada já instalado.



Figura 10: A Terceira Estação Rodoviária de Maringá em obras, década de 1960
Fonte: Keiji Ueta/ Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

A edificação foi construída com dois pavimentos, um vão livre e espaços para salas comerciais, administrativas e escritórios. Apesar da confusão sobre a metragem total do edifício e das frações ideais entre as partes, considero os números apontados pela Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação na década de 1980: o terreno do edifício com 5,181m² e a construção 3.549m². Quanto aos percentuais, por volta de 46% seria propriedade do município, enquanto pouco mais de 53% da construtora, que repassou para terceiros (CEPPHAC, Ata N° 19). Os espaços da administração pública estavam correspondidos em: rua interna, área de circulação, área coberta de embarque, sanitários públicos, sala de administração, sala para socorro, sala de coleta postal, sala para guarda-bagagem, depósito de materiais de limpeza, quadros de luz e força, sala para controle de veículos, locais de telefones públicos e uma caixa d'água externa (Registro de Imóveis, 2000). As demais áreas seriam divididas em espaços comerciais, de tamanhos distintos, sob posse da empresa construtora.

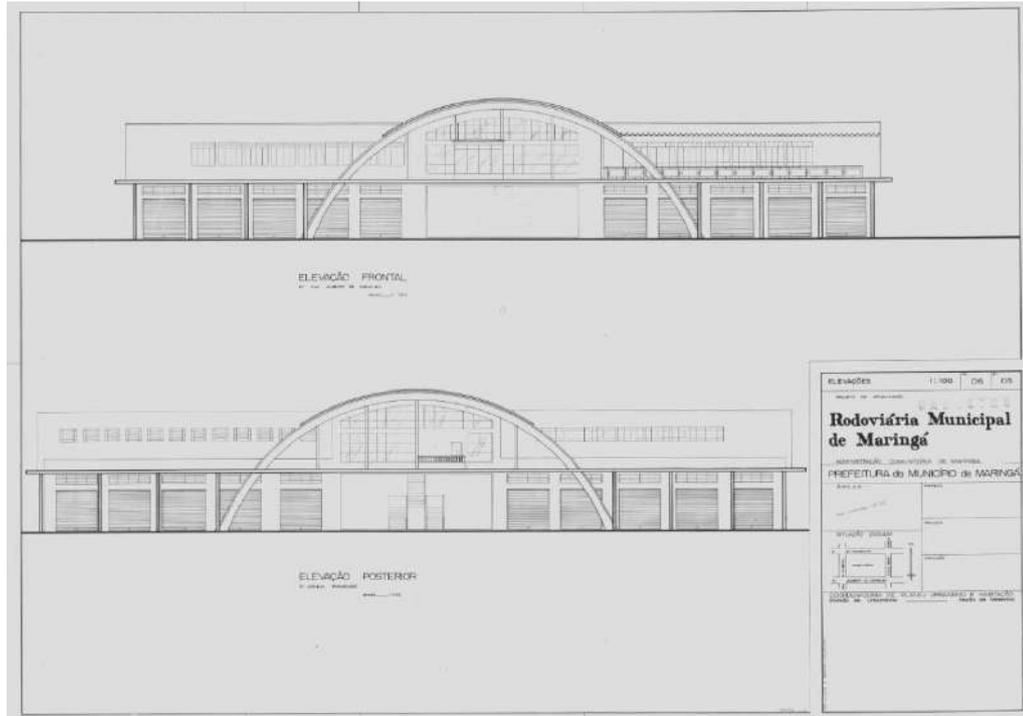


Figura 11: Plantas da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, década de 1980
Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

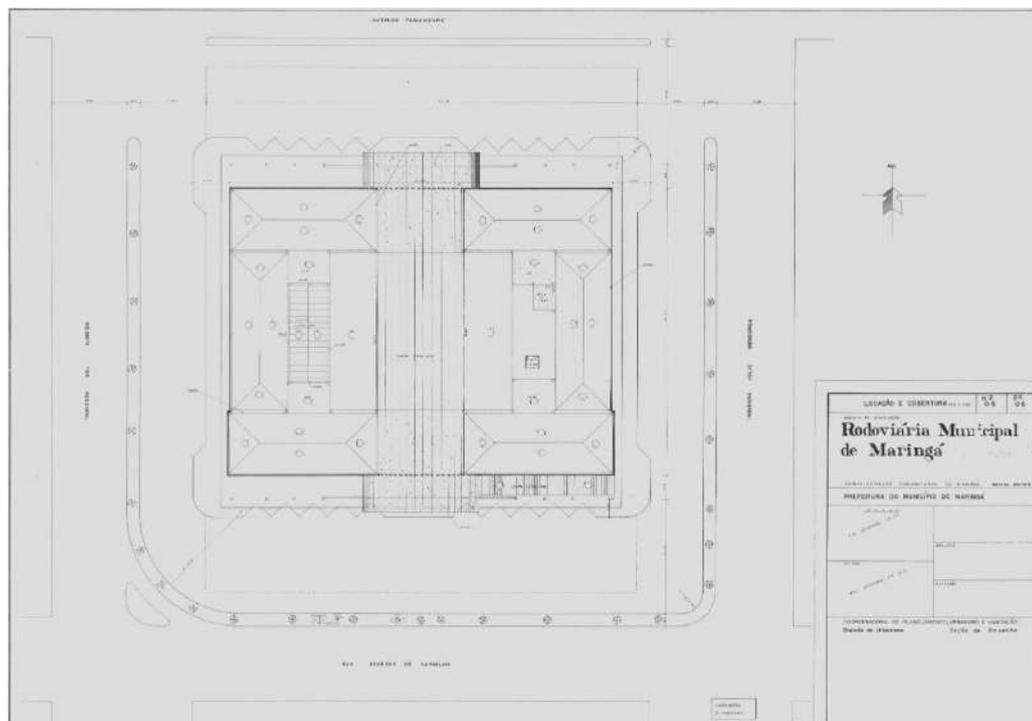


Figura 12: Plantas da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, década de 1980
Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

As plantas das Figuras 11 e 12 ilustram duas perspectivas do edifício da Estação Rodoviária. Na primeira imagem, as duas fachadas voltadas para a Avenida Tamandaré, face norte, e Rua Joubert de Carvalho, face sul. É possível notar os arcos característicos de sua arquitetura. Na segunda imagem vê-se o imóvel de cima. Na parte central, nomeada no desenho de ‘chapa ondulada’, é possível dimensionar o vão interno nas dependências do edifício.

Os pioneiros maringaenses entrevistados por Souza (2017) contam da surpresa da população local com as dimensões da obra da nova rodoviária; eles compreendiam que a cidade estava crescendo, mas o edifício parecia um exagero.

Os moradores, como expõe Campos (2015), achavam a construção um exagero e diziam que ela não precisava ser tão grande daquele jeito, mas a cidade vinha progredindo e transformou-se em um polo comercial, localizado em uma área estratégica do Paraná. As pessoas viajavam para qualquer lugar do Estado através dessa rodoviária, que além de funcionar como um centro de negócios, era utilizada como um espaço cultural, um ponto de encontro entre os artistas que vinham apresentar-se na região e acomodavam-se nas proximidades da estação, repletas de hotéis e pensões. Segundo o pioneiro, a rodoviária operava 24 horas por dia, pois o próprio prédio era considerado uma atração turística da cidade, que era um grande centro cafeeiro, e a rodoviária era utilizada como um ponto de agenciamento de pessoas para trabalhar na zona rural. Como vinham muitas pessoas, famílias inteiras para trabalhar na região, ali mesmo na estação os fazendeiros faziam a seleção de quem teria condições de trabalhar nas plantações de café, quando então eram encaminhadas para as fazendas, onde já existiam colônias para abrigá-los. (SOUZA, 2017, pp. 100-101)

Desde sua construção, a Estação Rodoviária desempenhou um papel que ia além de sua função logística. Criou-se, ali, um intenso espaço de sociabilidade: era local de troca, venda, circulação, notícia, anedota e negócio. Veroni Friedrich aponta, em sua dissertação, que:

Além das atividades de terminal rodoviário, a nova rodoviária oferecia uma rede de serviços. Lanchonetes, bancas de revista, lotéricas, farmácia, sorveteria, cafés e um restaurante compunham os serviços que eram oferecidos aos passageiros e moradores. Para os padrões daquele momento, a atividade comercial e a prestação de serviços, ali oferecidas, eram significativas. (2010, p. 133).

As figuras 13 e 14 ilustram o cenário de intensa movimentação nas dependências da Estação Rodoviária. Na primeira imagem, é possível observar o interior do edifício, com destaque para o vão livre interno e suas diversas lojas. Na segunda imagem, os transeuntes abrigam-se da chuva na marquise externa, que também possuía lotes comerciais voltados para a rua, revelando a fachada ativa do edifício.



Figura 13: Área interna do edifício da Estação Rodoviária
Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 14: Área externa da Estação Rodoviária em dia chuvoso, 1975
Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

De tão representativa, suas imagens passaram a ser divulgadas como cartão-postal da cidade (FRIEDRICH, 2010), como demonstra a Figura 15. A Estação tornou-se:

[...] 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. [...] 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 [...] (SANTOS, GONÇALVES e MACEDO 2007, pp. 2, 6 e 7 *apud* CORDOVIL, 2010, p. 237).



Figura 15: Cartão-postal destacando a Estação Rodoviária, década de 1960
Fonte: Kenji Ueta/ Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Entre os anos de 1983 e 1985, durante a gestão do prefeito Said Felício Ferreira (1983-1988, PMDB), a rodoviária foi reformada, incluindo a instalação de uma cobertura metálica ao redor de sua construção. Neste período, o edifício recebeu o nome de Américo Dias Ferraz, após o falecimento do prefeito idealizador de sua construção.

A Estação Rodoviária tornou-se uma das maiores do estado do Paraná até meados da década de 1980. Como exemplo, um documento da gestão de Adriano José Valente apontou que mais de 18 milhões de passageiros passaram pelo local entre 1969 e 1972, em uma média de 12.500 pessoas por dia (GCM Online, 2023). E alocada em frente à Estação Ferroviária, criou-se um eixo intermodal no coração da região central da cidade, unificando os modais ferroviários e rodoviários e promovendo melhor acesso para moradores de diferentes regiões da cidade. Este eixo foi, por muitos anos, o primeiro contato dos migrantes com sua nova cidade, sendo, também, o principal ponto de ligação de Maringá com as demais localidades (SOUZA, 2017; CORDOVIL, 2010)



Figura 16: A Estação Rodoviária em frente à Estação Ferroviária, década de 1960
Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

A Figura 16 traz uma imagem aérea da região central de Maringá. No centro da foto é possível observar o imponente edifício da Estação Rodoviária, demonstrando seu impacto para a paisagem urbana maringaense. Atrás da estação está a Praça Raposo Tavares, cercada de árvores. E à frente da estação e de uma pequena praça, há a Estação Ferroviária, no canto inferior direito.

O eixo intermodal foi a composição mais significativa da cidade por quase duas décadas. Estavam representadas nestas duas construções – as estações ferroviária e rodoviária – o desenvolvimento agrário e logístico dos primeiros anos da cidade, o progresso e a modernidade das formas urbanas de uma cidade planejada. Entretanto, os arranjos urbanos foram diretamente impactados pelo crescimento demográfico da cidade. Entre as décadas de 1960 e 1970, a população maringaense deu um novo salto quantitativo considerável, aumentando o número de moradores na área urbana da cidade. Neste período, a produção cafeeira deixou de ter estímulos e novas culturas agrícolas ganharam progressivamente espaço. Na década de 1980, Maringá atingiu 168.232 mil habitantes, com quase 96% de sua população já instalada na malha urbana. Havia, portanto, pouco mais de 7.500 moradores na região rural (IBGE, 1980).

O boom cafeeiro estava em decadência desde os meados dos anos 60, mas mesmo assim ainda era muito importante para o estado e região. Isso não significava o fim do discurso "Norte do Paraná" com todos aqueles elementos que o caracterizavam nos anos cinquenta. A geada de 1975 definiria de vez o processo de diversificação da agricultura, processo que já iniciara-se uma década antes [...]. Esta geada significou, simbolicamente, a "pá de cal" na cafeicultura paranaense, que mesmo assim continuou sendo uma das fontes de renda significativa para o estado do Paraná, mas agora não

mais com aquela pujança anterior, pois já disputava o espaço com a pecuária bovina, a soja, o algodão e o trigo. (TOMAZI, 1997, pp. 259-260).

Neste período, o desenvolvimento de setores secundários e terciários, junto à mecanização agrícola, aceleraram os fluxos populacionais do campo para a cidade. E o incremento populacional gerou novas paisagens e novas dinâmicas urbanas, aumentando o número de loteamentos construídos além do traçado inicial de Vieira e de qualquer regularização municipal (FERREIRA, 2017).

Já nos primeiros anos da cidade, entre 1945 e 1952, a CTNP/CMNP e seus funcionários de alto escalão foram responsáveis por grande parte dos loteamentos aprovados além do traçado inicial da cidade. Nunes (2016, p. 395) aponta que estes agentes impactaram significativamente a malha urbana, produzindo um aumento de quase 30% da cidade e proporcionando a descaracterização do plano inicial. Entre 1960 e 1980, com novos fluxos de migrantes, o mercado imobiliário de Maringá aqueceu, promovendo loteamentos e verticalizações sem precedentes históricos na cidade. Buscando reafirmar a centralização do ordenamento territorial, a Prefeitura de Maringá aprovou o Plano Diretor, em 1967 e, em 1979, o Plano de Diretrizes Viárias (CORDOVIL, 2010). Estabeleceu-se regras para orientar o crescimento urbano, normas para o parcelamento do solo e a implementação de novas vias, integrando o traçado inicial de Vieira aos loteamentos apartados.

Como demonstra Cordovil (2010), o desenvolvimento urbano de Maringá não foi um processo linear, sofrendo alterações significativas com as diferentes gestões entre 1960 e 1980. Ainda assim, a expansão da mancha urbana e da população teve crescimento contínuo no período, promovendo impactos para os velhos contextos urbanos. Neste cenário, surgia como a principal problemática da cidade o intenso deslocamento de automóveis no sentido norte-sul da cidade. Cada dia mais frequentes, este fluxo impactou diretamente na circulação da região central.

A preferência pelo modal rodoviário fez a Prefeitura de Maringá encerrar o transporte de passageiros pela linha férrea em meados da década de 1970. A ferrovia, antes vista como o principal marco do desenvolvimento urbano da cidade, esteve fora das dinâmicas urbanas modernas. O Complexo Ferroviário, alocado no centro do principal eixo estruturador, revelou-se um incômodo para o progresso das novas dinâmicas urbanas.

O papel estruturante da linha férrea como eixo de crescimento inicial da cidade não tinha mais motivo em continuar inserido no coração do centro urbano. A ferrovia, que antes era um sinal de progresso, agora se tornava um retrocesso. Era preciso adequar as estruturas urbanas para a reprodução mais fluida do capital. O pátio de manobras, antes um local de encontro, chegada e saída de pessoas, se transformava em um pesadelo para os fluxos diários de pessoas e de capital. Os eixos rodoviários tornavam-

se os estruturadores do território. (FERREIRA e CORDOVIL, 2022, p. 42).

Até a década de 1991, havia apenas duas vias que cruzavam a região central nas imediações do Complexo Ferroviário. E, assim, a reestruturação do Complexo Ferroviário passou a ser noticiado como uma grande oportunidade de renovação da área central de Maringá, compatibilizando a cidade com suas aspirações modernas. Crescentemente, as necessidades de deslocamento na cidade tornaram a ferrovia como uma ‘barreira física’ (CORDOVIL, FERREIRA, VERRI, 2013, p. 3),

construída por um discurso midiático que disseminava que Maringá necessitava de uma reestruturação da área central, contemplando a transferência da área destinada às manobras da ferrovia cuja função, segundo essas narrativas da mídia, tornou-se obsoleta naquela área e contexto. Ressaltamos que diante da incompatibilidade dos espaços na área central, já que aquele espaço não era mais adequado ao novo ciclo de produção, a ideia de obsolescência era um fator importante para reclamar a reestruturação da área. (FERREIRA e CORDOVIL, 2022, pp. 48-49).

4.3 NOVO CENTRO, ANTIGA RODOVIÁRIA

As perspectivas de uma transformação significativa da região central de Maringá iniciaram já na gestão de Silvio Magalhães Barros (1973-1977, MDB), havendo discussões sobre a possível realocação do pátio de manobras e transferência da linha férrea (CORDOVIL, 2010).

A Lei nº 1114/1976 autorizou a concessão de direito real de uso de uma área nos limites do perímetro urbano municipal para a construção de um [...] novo pátio de manobras da cidade, retirando essas estruturas da área central. (FERREIRA, 2017, p. 7).

Nos anos 1980, o primeiro passo para a reestruturação da área central foi dado durante a gestão de Said Felício Ferreira (1983-1988, PMDB), com o estabelecimento da Urbamar, empresa pública de economia mista, cuja finalidade era gerir o projeto de transformação do Complexo Ferroviário (FERRERIA, CORDOVIL, VERRI Jr, 2013). De 1985 em diante, iniciaram-se os contatos com a administradora da ferrovia, a Rede Ferroviária Federal S.A, com a empreiteira Mendes Júnior e o renomado arquiteto Oscar Niemeyer.

Imagens e discursos que, antes mesmo de um projeto urbanístico a ser executado pela Mendes Júnior ter sido contratado pela Urbamar, já simulavam uma nova cidade (consumidora e produtiva) para substituir o velho centro (arcaico e abandonado, improdutivo). Ideologia do progresso, e do sempre novo que se apresenta como consumo estratégico da cidade. Veremos que tais imagens são retratos de puro marketing, espetáculos urbanos.” (FERREIRA, 2017, p. 80).

A primeira proposta apresentada por Niemeyer fora denominada ‘Projeto Ágora’, pelo

próprio arquiteto, e foi revista diversas vezes e por diferentes motivos ao longo dos anos.



Figura 17: Maquete da primeira versão do Projeto Ágora, década 1980
Fonte: Catarina Scortecchi/ Acervo Folha de São Paulo/ Jeanne Versari Ferreira

A Figura 17 mostra uma maquete da primeira versão do Projeto Ágora, elaborado para substituir o Complexo Ferroviário, alocado na região central da cidade. Na figura é possível notar diversos edifícios com as marcas características de Niemeyer, uma grande marquise, além de passarelas que atravessariam as novas ruas traçadas no espaço. Contudo, “as duas versões oficiais, de 1986 e 1991, foram engavetadas.” (FERREIRA, 2017). Em 1991, a Estação Ferroviária foi demolida, junto aos demais edifícios do Complexo Ferroviário. No início, esta gigante área da região central da cidade era majoritariamente pública, havendo apenas a vila ferroviária de caráter privado.

Nós arredores ficava o pátio de manobras da rede, que era uma gigantesca área medindo aproximadamente um quilômetro de extensão, onde havia galpões, colônia dos ferroviários e espaços para lazer [...]

Na colônia dos funcionários da estação havia cinquenta casas, que se diferenciavam na arquitetura conforme o cargo do ferroviário. Era praticamente um bairro no coração da cidade. Nessa região também havia um campo de futebol e outros espaços destinados às famílias que ali residiam. (SILVA, 2022, pp. 82-84).

A demolição destes elementos concretizou o esvaziamento da ideia inicial de centro do trajado de Vieira e do eixo estruturador implementado. Contudo, o projeto monumental divulgado recorrentemente pela mídia local também fracassou ao longo dos anos. Além de um cenário de crise econômica, inviabilizando investimentos, os promotores imobiliários locais tiveram forte atuação no entrave do projeto público.

Tendo em vista o Plano Diretor Projeto Ágora, em um primeiro momento foram lançados editais de concorrência para venda das projeções demarcadas para construir

no projeto de Niemeyer, ou seja, os direitos de construção. Tentava-se, com essas vendas, manter a possibilidade de executar o projeto urbanístico de Oscar Niemeyer. Em um segundo momento, o Projeto Ágora sucumbiu aos interesses imobiliários, com o objetivo de arrecadar verbas, e foi transformado em um loteamento tradicional que, ao que tudo indica, foi vendido irregularmente por meio de editais de concorrência pública. Tais editais, ao invés de venderem os direitos de construção, alienaram os direitos de propriedade dos terrenos. (FERREIRA, 2017, p. 155)

Em 1993, a Lei Complementar nº 23/1993, o Plano Diretor Novo, não apenas mudou o nome do Projeto Ágora, como restabeleceu as premissas do projeto. Foram sancionadas mudanças no uso e ocupação do solo possibilitando que as glebas fossem seccionadas e alienadas pelo município. “Após a privatização declarada da área do pátio de manobras, as legislações posteriores, até os dias atuais, ratificaram essas ações sob a pressão dos agentes imobiliários locais.” (FERREIRA, 2017, p. 10)

Mesmo sem sair do papel, o Projeto Ágora foi divulgado como um novo símbolo de progresso e modernidade para Maringá, alimentando forças especulativas de transformação do espaço urbano. Quanto à população, a maioria se convenceu da necessidade do projeto, já que a abertura de vias no sentido norte-sul e o rebaixamento da linha férrea promoveriam maior fluidez do tráfego de automóveis na região central da cidade. E ainda havia a possibilidade de um grande espaço público para a comunidade.

No total, a realização do projeto estendeu-se por duas décadas e perpassou cinco gestões municipais (FERREIRA, CORDOVIL, 2022). De um grande projeto público, visando transformar o centro de Maringá em um cartão-postal nacional, o município atuou tanto como incorporador quanto especulador de seu próprio terreno (FERREIRA, 2017). Assim, a reestruturação do Novo Centro, alimentada pela imprensa local, deu lugar às lógicas privadas de produção do espaço urbano, favorecendo vias para automóveis e vendas de lotes urbanos.

As reviravoltas no processo de transformação do Complexo Ferroviário causaram impactos nos demais edifícios históricos da região central, abrindo espaço para novos arranjos e paisagens urbanas. Portanto, é inegável que a retórica de um ‘Novo Centro’ afetou o quarteirão da Estação Rodoviária, ainda que não o englobasse formalmente. E um dos principais impactos foi metonímico: a Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz popularizou-se, entre as décadas de 1980 e 1990, como a ‘Antiga Rodoviária’, em clara alusão ao processo de obsolescência do edifício frente às novas possibilidades urbanas. Além da capacidade logística da antiga rodoviária, discutia-se sobre a imagem que o centro da cidade deveria projetar, quais transeuntes deveria atender e, conseqüentemente, qual futuro estava por surgir.

O esvaziamento da ideia do ‘Velho Centro’, contido na proposta inicial da cidade, tornou a manutenção do edifício da Antiga Rodoviária menos atrativa. E, assim como havia

ocorrido outras duas vezes, a Prefeitura de Maringá determinou a construção de um novo terminal rodoviário, sendo a quarta estação rodoviária da cidade em 50 anos de existência. Durante a gestão de Jairo de Moraes Gianoto (1997-2000, PSDB), em 1998, é inaugurado o Terminal Rodoviário Vereador Jamil Josepetti, em um lugar mais distante do centro, e já sem a pretensão de que o edifício fosse um marco arquitetônico ou de sociabilidade para a cidade.



Figura 18: Terminal Rodoviário Vereador Jamil Josepetti, final da década de 1990
Fonte: Curiosidades Históricas de Maringá. MARINGÁ, 2019

A Figura 18 mostra o Terminal Rodoviário recém-inaugurado. É possível notar que se trata de um espaço maior do que o quarteirão da Antiga Rodoviária, possuindo amplos estacionamentos para veículos privados e salões de embarque mais espaçosos.

Perdendo sua principal função logística, a Estação Américo Dias Ferraz passou a funcionar como um terminal intermunicipal destinado a receber apenas as linhas de ônibus da região metropolitana de Maringá (SOUZA, 2017). Creio que a construção de um novo terminal rodoviário foi o evento propulsor da consolidação do esvaziamento da Antiga Rodoviária. De um grande polo comercial, de circulação e sociabilidade, este trecho da região central de Maringá passou a ser noticiado nos jornais e programas de TV como local perigoso, a ser evitado. Foram sequencialmente relatados pequenos delitos na região, além da incômoda presença de moradores de rua, prostitutas, traficantes, flanelinhas e pedintes ocupando a Praça Raposo Tavares e os arredores da Estação.

Em meio a essa situação foram feitas tentativas de revitalização e conservação do imóvel. A primeira delas se deu ainda no ano de 1997, quando preocupados com o destino da antiga rodoviária, entidades e moradores solicitaram ao governo do prefeito Jairo Gianoto que o bem fosse tombado. No ano de 1998, a pedido destes segmentos, o vereador Décio Sperandio propôs uma lei com tal propósito. O mesmo entendia que o restauro do prédio e a destinação de parte dele para atividades culturais poderia resultar numa imagem positiva de outrora, sanando a função social malvista que o imóvel e o entorno vinham adquirindo. Todavia, a referida administração não apoiou tal projeto de lei. Em declarações à imprensa o então Procurador Jurídico do município alegou: “A rodoviária não tem valor histórico ou arquitetônico” “está condenada” e acrescentou não existir verba disponível para arcar com as despesas de uma revitalização. (FRIEDRICH, 2010, p. 3).

Em matéria do jornal O Diário do Norte do Paraná (1998, p. 05) o vereador Décio Sperandio (PDT) disse que “o crescimento vertiginoso de Maringá tem implicado na destruição de alguns de seus vestígios originais, tais como a ferrovia, catedral etc, fazendo com que a cidade de certa forma seja descaracterizada.” Além disso, aponta que “a rodoviária é o referencial de muitas pessoas que vêem o lugar como marco de chegada ou de partida da cidade, ou como local de trabalho, ou ainda, o espaço de grande público.” No entanto, nem a reinvidicação organizada pela sociedade civil, nem o projeto de Lei avançaram (O Diário do Norte do Paraná, 1997, p. 1).

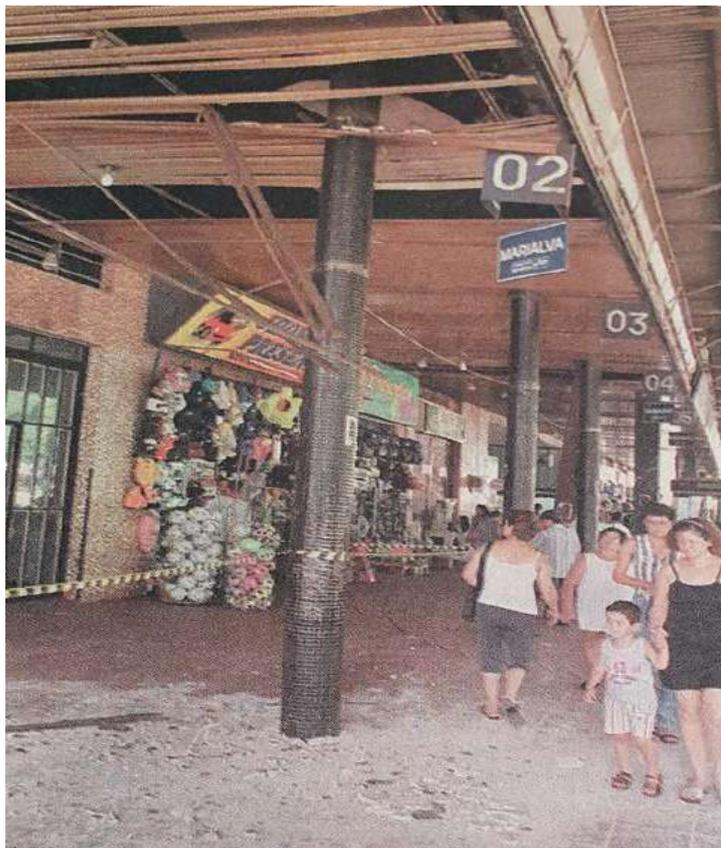


Figura 19: A decadência da Antiga Rodoviária de Maringá, janeiro de 2000
Fonte: Walter Fernandes/ Acervo O Diário do Norte do Paraná/ Maringá Histórica

A Figura 19 retrata as condições do edifício ainda no ano de 2000. É possível notar as lojas da fachada do edifício permeadas por faixas de isolamento para proteger pedestres das más condições da marquise. Neste contexto de obsolescência continuada, os lojistas e cotistas do condomínio, incomodados com a imagem negativa do edifício, passaram a se mobilizar.

No ano de 2002, os condôminos do edifício da Estação Rodoviária reuniram-se para a deliberação do estatuto do condomínio, a convenção do edifício e as eleições administrativas. No primeiro capítulo da Convenção do Condomínio, estabelece-se 4.116 m² de área construída e 3.542 m² de terreno. As dependências do Município somam 1935 m² e fração ideal do terreno de 1665,87 m². O capítulo 5 do documento dispõe sobre o orçamento do edifício, constituindo obrigações aos condôminos conservar, limpar e reparar áreas comuns e de seus lotes comerciais, conformes às frações ideais de cada proprietário. Em caso de destruição de mais de dois terços do edifício, os condôminos deveriam reunir-se para deliberar sobre a reedificação ou venda do terreno, partilhando os custos ou recebimentos conforme suas áreas (Condomínio do Edifício da Estação Rodoviária, 2002).

Em 2003, o síndico do Condomínio da Estação Rodoviária contratou um laudo técnico para o engenheiro Hudson Claro para detectar os problemas da edificação. Dos diversos apontamentos, havia construções irregulares nas lojas, falta de impermeabilização, além de problemas na estrutura (SOUZA, 2017, pp. 117-118). Mas nenhuma reforma significativa foi realizada. Neste mesmo ano, João Gualberto de Lima enviou ofício ao Comandante do 4º Batalhão da PM, clamando por rondas policiais mais frequentes, uma vez que “elementos desagradáveis insistem em permanecer no recinto e imediações dificultando sobremaneira nosso trabalho”, e por “não temos poder de polícia, sendo, portanto, impedidos de ações que violem os direitos humanos.” (Ofício, 19/05/2003). Neste mesmo ano, proprietários, lojistas e funcionários do edifício enviaram um ofício ao presidente da FUNDESC-Maringá, requerendo segurança e assistência social. Segundo o documento, “Por ser prédio central e aberto, o local está se transformando em ‘abrigo’ de desocupados, indigentes e bêbados;” (Ofício, 19/02/2003).

Em 2005, a síndica Dorotéia Fernandes Gouveia Caetano assinou ofício à Secretaria dos Transportes, relatando uma situação de agressão a um dos funcionários do condomínio.

No dia 7 de março, por volta das 15:00 horas, um dos nossos funcionários responsáveis pela limpeza deste Condomínio, foi agredido por um indivíduo bêbado, que além de ter suas vestes rasgadas, foi ameaçado com uma garrafa de vidro. Tememos pela integridade física destes, vistos estarem expostos ao convívio com estas pessoas, por vezes embriagadas e drogadas, geralmente portando facas, estiletes e outros instrumentos similares. Ressaltamos que esta não foi a primeira vez que nossos funcionários sofreram este tipo de agressão. (Ofício nº 17/2005).

Outro ofício do condomínio, neste mesmo ano, foi enviado ao prefeito Silvio Magalhães Barros II (2005–2012, PP), cobrando intervenção nas dependências e imediações do edifício da Antiga Rodoviária.

Tem crescido assustadoramente o número de furtos, roubos, violência, tráfico de drogas e prostituição nesta localidade [...]. Na madrugada do dia 16 do corrente mês, duas lojas foram arrombadas, funcionários deste condomínio já foram agredidos, e grande número de usuários são diariamente furtados. (Ofício nº 32/2005).

Desde o início dos anos 2000, as instituições públicas de segurança foram agentes importantes para atestar a precariedade das condições do edifício. Em 2004, o Corpo de Bombeiros realizou diversos documentos com exigências de adequação, entre estes: um laudo de exigências, pedindo melhorias no sistema de prevenção de incêndios; e um relatório no qual apontam as péssimas condições de conservação “onde se visualiza na parte elétrica, fios soltos e ‘gambiarras’ na fiação feitas pelos próprios condôminos” (Relatório N°064/04, 2004).

Em 2005, a Polícia Militar apresentou um relatório quantitativo das ações policiais entre os anos 2000 e 2005. Foram contabilizadas 516 ações policiais de diferentes naturezas, além de 73 prisões (4º Batalhão da Polícia Militar, 2005). Em 2006, em outro documento elaborado pelo 4º BPM, são relatadas as ações da Operação AIFU (Ação Integrada de Fiscalização Urbana), realizada nas dependências da Antiga Estação Rodoviária. Participaram da ação os seguintes órgãos: PM, Vigilância Sanitária, Polícia Civil, SASC, SEDUH, Conselho Tutelar e Corpo de Bombeiros. Nos estabelecimentos comerciais destacados no relatório, foram constatadas diversas situações de trabalho infantil, desde crianças de 9 anos de idade a adolescentes recém-formados no ensino médio. Entre familiares e trabalhadores informais, os menores foram alertados dos riscos de “exploração sexual e tráfico assim como uso de drogas” no edifício, sendo alguns levados ao Conselho Tutelar de Maringá. Além disso, a operação detectou irregularidades nos estabelecimentos, como: falta de alvará e mercadorias falsificadas (Operação AIFU, 2006).

Este conjunto de documentos produzidos em um curto período de tempo revela que a obsolescência da Estação Rodoviária como edifício histórico da cidade vinha se agravando. Diferentes agentes modeladores urbanos apontavam para a precariedade das condições do imóvel e o aumento do número de ocorrências policiais na região. Ainda que fosse de interesse da maior parte dos condôminos a realização de reformas no edifício, a gestão de Barros II não havia sinalizado de forma concreta. Pouco tempo depois, o prefeito se convenceu da demolição do edifício – como ficará evidente no próximo capítulo.

Neste capítulo realizei um uma breve introdução da fundação e do desenvolvimento urbano de Maringá, perpassando eventos e disputas que considero essenciais para a compreensão das transformações ocorridas na região central da cidade. O projeto do Novo Centro de Maringá destacou-se como a maior transformação urbana já realizada até sua época, e mesmo não considerando o quarteirão da rodoviária, as lógicas privadas do espaço e o distanciamento das gestões públicas dos patrimônios históricos da cidade foram decisivos para o sistemático apagamento de edifícios outrora importantes.

Ainda que em uma dimensão bem reduzida do Novo Centro, o processo de esvaziamento da Antiga Rodoviária de Maringá avançou à medida em que seu edifício se mostrava incompatível com as pretensões de modernidade da cidade. E se consolidou com a construção de um novo terminal rodoviário, em outro lugar da cidade. Relegada ao transporte intermunicipal, a antiga rodoviária viu diversas lojas e escritórios se tornarem de consumo popular, e a presença de contraventores aumentou, contrastando com a imagem excludente de Maringá. Ainda que seja possível partir de diferentes momentos históricos para compreender o quarteirão da Antiga Rodoviária como um vazio urbano, creio que seu momento inicial – o esvaziamento – iniciou-se com as alterações do final da década de 1990 até o incidente que marcará o vazio de sua paisagem, em 2007.

5. O VAZIO

Nos primeiros dias de 2007, no 13 de janeiro, uma viga de aço que sustentava parte da cobertura metálica do edifício da Antiga Rodoviária desabou, sem deixar feridos. Uma análise preliminar apontou para o desgaste dos parafusos que sustentavam a viga à cobertura, construída durante a reforma da década de 1980 (O Diário do Norte do Paraná, 15/01/2007). Após a remoção da estrutura metálica, as atividades foram normalizadas poucos dias depois. Neste período, havia 45 lojas funcionando nas dependências da rodoviária, uma estimativa de 150 funcionários e 25 mil usuários, além de 250 ônibus de linhas metropolitanas, com destino a Paiçandu, Sarandi, Mandaguçu, Marialva, Mandaguari e Iguaçu – cidades vizinhas de Maringá (Bem Paraná, 07/02/2007; Jornal do Povo, 08/02/2007a).

Como demonstrado no capítulo anterior, já existiam diversas reclamações quanto ao estado de conservação do imóvel, da presença constante de contraventores nas dependências do edifício e do descaso de condôminos e gestores públicos. Ainda assim, até 2006, a expectativa de reestruturação da região central da cidade – sobretudo os reduzidos espaços públicos deixados após o loteamento do Novo Centro – considerava a manutenção do edifício da Antiga Rodoviária. Friedrich (2010) e Santos (2017), este último em seu brilhante trabalho de Iniciação Científica, apontam falas da gestão de Barros II sobre a possibilidade de reformar o prédio rodoviário, preservando o patrimônio histórico do município. Nas palavras de Boeira, secretário da gestão, “o que se quer é transformar toda a quadra da antiga rodoviária em um espaço dinâmico, moderno e de utilização comercial compatível com uma região central dotada de equipamentos culturais e grande fluxo de pessoas” (PORTAL DA CIDADE, 07 nov. 2006 *apud* SANTOS, 2017, p. 13).

Outras premissas do Plano Diretor do Novo Centro destacadas por Boeira concernem à intervenção que contemplaria a construção de dois edifícios comerciais, uma biblioteca pública, um auditório e uma cúpula com rotatória sobre a laje do túnel da Avenida Horácio Raccanello – para fazer referência à estação ferroviária subterrânea, que faria a conexão com os terminais de ônibus urbanos e metropolitanos. Além disso, seria implantado um estacionamento em três níveis com capacidade para duas mil vagas, no subsolo da Praça Raposo Tavares. Por fim, o secretário afirmou que o projeto poderia ser posto em prática por meio do sistema de parceria público-privada e ainda receberia adequações técnicas ao longo de sua implantação. (SANTOS, 2017, p. 13).

No entanto, o incidente da cobertura metálica significou o ponto de inflexão para o futuro do edifício. No dia 7 de fevereiro, o Secretário de Desenvolvimento Urbano, Planejamento e Habitação, Walter José Progiante assinou o Auto de Interdição nº 001/2007 da

Antiga Rodoviária, baseando-se no laudo do engenheiro Miguel Fujinami. Segundo o laudo, as coberturas metálicas nas esquinas da rua Joubert de Carvalho, Travessa Júlio Mesquita e Travessa Guilhermina de Almeida estavam totalmente comprometidas. Além disso, a laje da plataforma de ônibus estava enferrujada, podendo “desabar a qualquer momento”. O perito completa:

O imóvel objeto deste laudo encontra-se em estado avançado de deterioração por falta de reparos e reformas ao longo de décadas de existência [...]. Há risco iminente aos usuários deste terminal rodoviário, podendo ter acidentes como: queda de placas de reboco; incêndio devido às precárias condições das instalações elétricas ou uso inadequado de cilindros de gás de cozinha (GLP); desabamento da laje de cobertura das plataformas de embarque e até colapso total da estrutura de concreto armado devido a recalques das fundações, corrosão das armaduras, e rompimento do concreto [...].

E todas as atividades devem ser imediatamente paralisadas. (Auto de Interdição nº 001/2007, pp. 1-2)

A reunião que decidiu pela intervenção do edifício contou com a presença de secretários e técnicos municipais, comandantes da Civil, PM e Bombeiros, Vigilância Sanitária, Ministério Público, Conselho Comunitário de Segurança, Ação Integrada de Fiscalização Urbana, Conselho Tutelar, síndico do Condomínio do Edifício da Estação Rodoviária e lojistas (Jornal do Povo, 08/02/2007). E, provisoriamente, os pontos de ônibus foram realocados para as avenidas Horácio Raccanello, Tamandaré e Joubert de Carvalho.

Com a paralisação das atividades, eclodiu uma disputa de narrativas sobre a função da Antiga Rodoviária na reestruturação da região central de Maringá, envolvendo discussões sobre sua imagem desgastada e obsoleta junto à sua importância como patrimônio histórico da cidade, além de espaço de trabalho de centenas de pessoas. Ao longo de 2007, diversos agentes modeladores urbanos posicionaram-se sobre a questão, mas as mobilizações favoráveis à demolição do edifício se consolidaram como a principal possibilidade futura.

A gestão de Silvio Barros II, que já pretendia uma reestruturação na região central, colocou o incidente como uma demonstração da necessidade de transformação no local, pautando a demolição do antigo edifício para a construção de um novo empreendimento.

Uma reportagem do dia 15/01 relata que o prefeito Silvio Barros II, ao visitar o local após a queda da estrutura, ouviu: “Derruba tudo isso!”, gritou um homem que estava na praça. “É o único jeito”, retrucou o prefeito. Barros ainda teria dito à reportagem que o incidente iria acelerar o processo de revitalização da área (O Diário do Norte do Paraná, 15/01/2007). Outra matéria do mesmo dia apontava para o inevitável: “Queda em parte da cobertura da velha

rodoviária antecipou o debate em torno da necessidade de reurbanização de toda a área próxima ao Novo Centro.” (Jornal Hoje, 15/01/2007).

Ainda em fevereiro de 2007, a Prefeitura convocou uma reunião com os comerciantes do imóvel propondo a construção de um shopping provisório, próximo ao endereço da Estação Rodoviária, enquanto acontecessem as obras de um novo edifício. Posteriormente, os condomínios tornariam-se proprietários de lojas no novo edifício. Guatassara Boeira, à época coordenador de Políticas Urbanas e de Meio Ambiente, disse:

O objetivo da prefeitura é demolir o prédio para a construção de um novo terminal urbano, que abrigaria lojas e um estacionamento subterrâneo. A obra faz parte de um projeto de revitalização da área central e também da Av Brasil. Os recursos estão sendo pleiteados junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). (Jornal Hoje, 07/02/2007).

Corroborando a proposta, o chefe de gabinete Ulisses Maia, tempos depois, afirmou: “Economicamente, o mais viável é a construção de um novo empreendimento no local. Vemos isto como a opção mais inteligente”, uma vez que o tombamento ‘engessaria’ o imóvel (O Diário do Norte do Paraná, 18/04/2007).

Se havia clareza dentro da gestão de Barros da necessidade de demolição do edifício, os lojistas e condôminos não entraram em consenso; e dividiram-se: para os lojistas que alugavam as salas comerciais, a manutenção da operação após a interdição do edifício parecia inviável e cerca de 20 lojistas deixaram o local para se estabelecerem em outros pontos da cidade por conta própria; outros, optaram por aceitar as condições da Prefeitura; havia ainda os lojistas que contrariavam as medidas de segurança, voltando a abrir as lojas mesmo sem permissão pública; Por fim, havia também aqueles que resistiam firmemente à interdição e demolição do edifício.

Para este último grupo, estava clara a necessidade de uma ampla reforma da Antiga Rodoviária, da qual os condôminos mostravam-se dispostos a partilhar dos custos junto à Prefeitura. Hosine Salem, então síndico do Condomínio da Estação Rodoviária, disse ser favorável à reforma do edifício, mobilizando os condôminos para dividir o custo da reforma integral e impedindo a demolição (Jornal Hoje, 07/02/2007). No entanto, quando questionado sobre o fechamento da Antiga Rodoviária e a construção de um novo empreendimento, o síndico disse que seria um enorme problema fechar os estabelecimentos, além da perda de um patrimônio histórico da cidade. Para o síndico, “a prefeitura ainda não tem um projeto de restauração, só um desenho de paisagismo”, e que o projeto é de “fumaça”, contestando o projeto ambicioso de revitalização por não haver garantias, nem previsão de implementação

(Jornal Hoje, 31/01/2007). Havia, também, uma discordância quanto às frações ideais do edifício de propriedade pública e privada. (O Diário do Norte do Paraná, 18/04/2007)

Contestando o laudo do engenheiro que baseou o Auto de Interdição, alegando ser ‘furado e ilegal’ (Jornal Hoje, 07/02), parte dos condôminos contratou o engenheiro civil Antonio Carlos Peralta para a realização de um novo laudo pericial. Segundo este documento, existiam diversos problemas no edifício da Antiga Rodoviária, resultado de anos de má conservação e ausência de manutenção, tornando-se necessária a execução de uma reforma “para garantir a durabilidade e o prolongamento da vida útil da estação” (PERALTA, 2007 *apud* SOUZA, 2017, p. 123). Peralta garantiu que a retirada das estruturas construídas após o projeto inicial estabilizaria a estrutura da marquise, concluindo que a reestruturação do edifício seria possível (FRIEDRICH, 2010). Em posse deste novo laudo, os condôminos entraram com um mandado de segurança, pedindo a reabertura do edifício. No entanto, no final de fevereiro, a liminar foi negada pela justiça (Jornal O Diário do Norte do Paraná (27/02/2007).

Após dias da interrupção das atividades do edifício, os lojistas continuaram desorientados sobre a melhor maneira de solucionar a situação

Juzo Sakani, 72 anos, ex-corretor de café no porto de Paranaguá, um dos mais antigos proprietários, conseguiu em 1966 a escritura definitiva da loja 22. Ele lembrou ter investido R\$ 35 mil no negócio. ‘Durante muitos anos eu ouvi promessas de reforma, e agora falam em demolição’, disse. Perplexo, não sabe o que fazer. ‘Meu futuro está em jogo’, desabafou. (O Diário do Norte do Paraná, 16/03/2007)

Outro lojista contrário à demolição disse que “O problema não está aqui no prédio, mas nesse povo que fica aqui o dia todo!” (Jornal Hoje, 19/01/2007). Resgatando um dos principais discursos promotores do esvaziamento da Antiga Rodoviária sobre a presença constante de contraventores e a imagem negativa do edifício e seus arredores.

A situação precária do edifício se agravou quando, meses após o Auto de Interdição, o Corpo de Bombeiros apresentou um Relatório de Vistoria constatando risco de desabamento da estrutura do edifício. A corporação, que já havia notificado o condomínio da Antiga Rodoviária diversas vezes por falta de adequação a medidas de segurança, havia voltado ao edifício para avaliar as condições da caixa d'água do imóvel. Mas o que chamou a atenção foi a fragilidade da estrutura que protege a plataforma de embarque, observando que o “nível de deterioração é tão acentuado que diversas partes estão ocorrendo o deslocamento do reboco e do partilhamento, podendo ocorrer a queda desse reboco sobre os transeuntes, causando ferimentos.” E por ser um local frequentado por grande número de pessoas, “constitui-se medida urgente e necessária interdição do local com fechamento em alambrado [...] com

colocação de faixas orientativas sobre o risco de transitar pelo local.” (Corpo de Bombeiros, 27/04/2007, p. 9 e 12)

Após o incidente, a interdição do edifício, os laudos técnicos e as seguidas indicações da Prefeitura sugerindo a demolição do edifício, a Antiga Rodoviária consolidou-se como um espaço vazio de ocupação.



Figura 20: Edifício da Antiga Rodoviária, final da década de 2000
Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

A imagem 20 mostra o edifício da Antiga Rodoviária de Maringá na esquina entre a Avenida Tamandaré e a Travessa Júlio de Mesquita Filho. Interditada, destaca-se a pouca movimentação de pedestres nos arredores e o fechamento das lojas voltadas para a rua.

A mídia local acompanhou de perto o processo de interdição da Antiga Rodoviária, realizando diversas reportagens sobre as condições precárias do edifício, dos projetos da Prefeitura e do desenrolar judicial. Longe de uma cobertura imparcial, a maioria das matérias reproduziu a imagem da Antiga Rodoviária como um espaço problemático para a região central da cidade, sendo a transformação do espaço – ainda que através da demolição do edifício – uma medida urgente e benéfica para a sociedade maringaense. Em 2007, a presença de tumultos, contraventores e ocorrências não parou de ser noticiada:

No início da tarde de ontem, uma briga entre duas prostitutas tumultuou o local. A confusão seria por uma dívida de drogas e as duas mulheres ficaram feridas, com uma sofrendo um corte na testa ao ser atacada pela rival com uma placa e a resposta veio com um ferimento no braço feito por um canivete. (Jornal Hoje 16/01/2007).

Foi destacado também a insatisfação dos lojistas e dos passageiros com o desconforto das instalações do edifício, além da contínua percepção de que um novo empreendimento seria o caminho preferível da reestruturação desta área central da cidade. Em enquete do Jornal O Diário do Norte do Paraná (09/02/2007, A2) perguntando o que fazer com a Antiga Rodoviária, mais de 70% dos votantes concordaram em demolir o edifício; com percentuais bem reduzidos, ficaram as opções de preservar o patrimônio histórico, reformar para outro uso ou apenas retomar as atividades. Ainda que a enquete seja insuficiente para determinar o pensamento comum da população, a divulgação destes dados reforçava o anseio por novidades.

Foi fundamental, portanto, a atuação da mídia local para alimentar o desejo de um imóvel novo e moderno, reafirmando a proposta propagandeada pela Prefeitura de “construção de uma biblioteca pública, um auditório e uma grande cúpula rotatória, na Av. Horácio Raccanello Filho, além de um estacionamento no subsolo da Praça Raposo Tavares.” (Jornal O Diário do Norte do Paraná, 02/03/2007).

Por outro lado, uma parte da sociedade civil maringaense, favorável ao tombamento, manifestou-se publicamente sobre a importância de preservar o edifício. Em matéria do Jornal O Diário do Norte do Paraná (12/03/2007), os professores da UEM (Universidade Estadual de Maringá), Francisco Peralta, Renato Leão e Oigres Leici Cordeiro de Macedo reafirmaram o valor arquitetônico e histórico do prédio para Maringá, repudiando a demolição.

Em carta de uma leitora ao Jornal O Diário do Norte do Paraná (12/02/2007),

Parece que aquele prédio, com características bem típicas da década de 60 e que muito já serviu a cidade, tornou-se um estorvo. Tem muita gente pensando na demolição como solução para o problema do estacionamento e de fluxo do centro. Isso é bem típico de uma cidade que não tem memória ou não se preocupa com ela [...]. Com menos de 60 anos, Maringá tem muito pouco preservado, além do discurso romântico dos pioneiros. A questão não se limita a um grupo de lojistas e um condomínio que precisa de solução no meio do caos da interdição. Bom seria se pudéssemos contar com a participação coletiva, pela preservação da memória coletiva e cultural.

Também avessos à demolição, o Instituto Cultural Memória Paraná, junto ao Observatório Ambiental da UEM, professores e estudantes universitários e cidadãos maringaenses protocolaram um estudo acerca dos valores histórico-culturais do imóvel e um abaixo assinado na 13ª Promotoria do Meio Ambiente de Maringá exigindo que o Ministério

Público e a Comissão Especial de Patrimônio Histórico da cidade se pronunciassem sobre o tombamento da Antiga Rodoviária (FRIEDRICH, 2010). O documento adiciona:

Ao nosso ver, existem bons motivos para o tombamento do edifício, já que ele tem papel histórico significativo no processo de desenvolvimento da cidade e região. Por isso, esperamos que as autoridades competentes, depois de estudos rigorosos e imparciais, venham a público – seja para reiterar nossa opinião, seja para demonstrar sua impossibilidade – expressar posicionamentos condizentes com as modernas práticas de preservação do patrimônio histórico.” (Abaixo-assinado, 16/02/2007).

A solicitação foi encaminhada à Secretaria de Cultura do município e à Secretaria de Cultura do Estado do Paraná. Quando as possibilidades do tombamento do edifício pareciam cada vez mais escassas, uma fagulha de esperança surgiu quando a Secretaria de Cultura do Estado do Paraná, junto à Coordenadoria do Patrimônio Cultural do Estado, acatou o pedido e determinou a abertura do processo de tombamento do edifício da Estação Rodoviária. E enquanto o processo estivesse aberto, o prédio estaria protegido por lei. Segundo a coordenador do Patrimônio Cultural, Rosina Parchen, o pedido veio acompanhado de extensa documentação, “com 60% da informação necessária para a condução do processo de tombamento” (Jornal O Diário do Norte do Paraná, 19/04/2007)

Perguntado sobre o assunto, o prefeito Silvio Barros II afirmou:

Se for verdade, é lamentável, pois vai trazer um prejuízo muito grande para a cidade. Embora seja um prédio interessantes, curioso, o que representa para a cidade hoje? Com aquele tipo de atividade que abrigava, é muito ruim para a nossa comunidade. (Jornal O Diário do Norte do Paraná, 19/04/2007).

O caso, então, foi parar na Comissão Especial de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Maringá (CEPPHAC), presidido pela Secretária de Cultura da época, Flor Duarte. A comissão se reuniu por quatro ocasiões entre os meses de abril e maio para dar um parecer final sobre o valor histórico do edifício da Antiga Rodoviária, recomendando ou não seu tombamento. Entre os membros da comissão, estavam funcionários da Prefeitura, acadêmicos da UEM, técnicos e convidados.

No primeiro registro da reunião, “é possível verificar o modo como o poder público atuou no sentido de fazer a Comissão referendar seus planos de demolir a edificação.” (FRIEDRICH, 2010, p. 138). Guatassara Boeira citou o laudo do perito da Prefeitura, sugerindo que o problema estrutural do edifício era mais grave do que o imaginado, omitindo o segundo laudo realizado à pedido dos condôminos. Boeira, então, apresentou à Comissão uma proposta de intervenção do Novo Centro que abrangeria a área da Antiga Rodoviária.

Também membro da gestão Barros II, a presidente da Comissão explicitou, por diversas vezes, sua posição contra o tombamento do edifício e por diferentes razões. Na primeira reunião, Flor Duarte disse que “tem presenciado seriamente o problema do entorno da antiga Estação Rodoviária. A praça teria função cultural e de entretenimento, mas funciona como ponto de prostituição e comércio ilegal. [...] A Polícia, por sua vez, não tem condições de atender a todos os pedidos. A questão social é mais séria do que se pode imaginar” (CEPPHAC, Atas n° 17 *apud* FRIEDRICH, 2010, p. 138).

A atitude destes dois membros, ocupantes da condição de Secretários do governo, em querer estabelecer uma ligação tão direta entre a rodoviária, a praça e a marginalidade ocorrida no local não deixou de ser um meio de desviar a Comissão dos seus fins, que era o de proceder uma análise dos valores histórico-culturais da edificação. E com tal ação encontrar justificativas para os moldes de renovação urbana que tinha o governo Silvio Barros para em relação a este local. (FRIEDRICH, 2010, pp. 140-141)

A Secretária e Presidente da Comissão também reiterou as dificuldades financeiras de seguir com o tombamento:

já houve várias tentativas de busca de patrocínio junto aos órgãos Estaduais, Federais e até mesmo Institucionais, como a Petrobrás, por exemplo, para constituição da Biblioteca, sem sucesso. Os recursos são escassos. É muito difícil conseguir [...]. O município não pode aplicar verba pública em propriedades particulares [...]. Não há interesse do Estado no restauro do prédio e, ainda, que não existe rubrica da Secretaria de Estado para custear despesas com restaurações de prédios. (CEPPHAC, Atas n° 18 e 19, 2007).

Flor Duarte ainda acrescentou que o projeto de intervenção deve beneficiar a comunidade, já que prevê “a construção de uma biblioteca e um centro cultural” (CEPPHAC, Atas n° 19, 2007).

José Henrique Rollo, representante do Departamento de História da UEM, disse que o edifício era um marco histórico da pouca história de uma cidade de 50 anos, sendo um dos últimos edifícios representativos de um dado período histórico. Além disso, argumentou que

não cabe à comissão considerar como critério de definição para o tombamento a questão de propriedade ou a função mal vista, hoje, do espaço, como questões de marginalidade, esse é um problema de segurança, que deve ser resolvido pelas autoridades policiais [...]. se pensamos de forma contábil, não tombaremos mais nada, e então a comissão perderia sentido, pois não somos uma comissão avaliadora de custos. (CEPPHAC, Atas n° 18 e 19, 2007).

Francisco Peralta e Aníbal Verri, ambos acadêmicos de Arquitetura e Urbanismo, discordaram sobre o tombamento do edifício. Peralta argumentou que havia valor histórico no edifício, defendendo a necessidade de um estudo de revitalização e preservação de suas

características modernistas. Em contraste, Verri afirmou que o edifício carecia de valor arquitetônico e estético, recusando o tombamento integral, mas sugerindo a manutenção do vão livre em um futuro empreendimento (CEPPHAC, Atas n° 18, 19 e 20, 2007).

Por fim, na última reunião da Comissão,

Sete membros votaram contra o tombamento: Suely Gomes Gonçalves; Areli da Silva Correia; Aníbal Verri Junior; Cezar Henrique de Godoy Gomes; Inako Kubota; Ana Paula Pires e Walter Progiante. Três membros votaram a favor do tombamento: José Henrique Rollo Gonçalves; Francisco José Peralta e Veroni Friedrich. Portanto, por decisão da maioria a Comissão delibera por não tomar o Edifício da Estação Rodoviária ‘Américo Dias Ferraz’.

Após a votação da CEPPHAC, Flor Duarte assinou documento relatando a recomendação do não tombamento do edifício, concluindo:

Para que um bem seja tombado é necessário que o mesmo tenha valor excepcional, histórico, arquitetônico, arqueológico, etnográfico, bibliográfico, ecológico e artístico, ou ainda, que tenha vinculação a fatos memoráveis da cidade [...]. Após muitas ponderações colocadas (7 contra 3), que o bem em questão não possui requisitos absolutamente necessários que justifiquem o tombamento. Deliberando, então, pelo não tombamento do bem. (Parecer Técnico CEPPHAC, 14/05/2007).

A Comissão de Patrimônio Histórico da cidade, sem apresentar qualquer documento ou detalhamento das discussões entre os membros, deliberou pelo não tombamento, apesar das irrefutáveis fontes alegando a importância do edifício. O desvio de finalidade da Comissão esteve em linha com as intenções da Prefeitura, sob gestão de Barros II.

Ainda no mês de maio, o Instituto Cultural Memória Paraná enviou ofício ao Ministério Público de Maringá, criticando a falta de transparência e de debate público sobre o mérito do tombamento da Antiga Rodoviária, apontando que dos 11 membros da Comissão, 7 foram indicados pela Prefeitura e que “tais circunstâncias por certo interferem na decisão dos mesmos.” (Ofício, 28/05/2007)

Mas as críticas não perseveraram. Após deliberação da Comissão de Patrimônio Histórico de Maringá, o Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual (CEPHA), através do parecer de José La Pastina, indicou que o imóvel da Antiga Rodoviária de Maringá não se justifica em âmbito estadual, devendo estar circunscrito ao município (FRIEDRICH, 2010).

Em sua dissertação, Friedrich (2010) revela ofícios enviados pela gestão Barros II à CEPHA, emitindo posicionamento claro contra o tombamento e pressionando para que não houvesse avanço na esfera estadual. A autora comenta:

A meu ver as ações da municipalidade junto a SEEC e CEPHA explicam o recuo tão rápido do Estado e do CEPHA e esclarecem em boa medida porque motivos um processo que demandaria quatro meses, conforme informou a Coordenadora do Patrimônio Cultural do Estado do Paraná em meados do mês de abril de 2007, foi resolvido tão rapidamente. (FRIEDRICH, 2010, p. 152).

Finalizados os pareceres das comissões de patrimônio histórico, em novembro de 2007, o prefeito assinou decreto 1.343/2007 que declarava a Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz de utilidade pública, mesmo sem realizar a desapropriação do imóvel. No Art. 2º do documento dizia-se: “As áreas desapropriadas serão destinadas a edificação monumental de um ‘Centro de Cultura’ conjugado com um empreendimento através de Consórcio Imobiliário entre o Poder Público Municipal e a Iniciativa Privada.” (MARINGÁ, Diário Oficial, 14/11/2007).

No mês de dezembro, Silvio Barros II sancionou duas legislações que poderiam impactar na transformação do espaço da Antiga Rodoviária, abrindo caminho para um novo empreendimento. O prefeito autorizou a concessão urbanística da rodoviária mediante licitação. Segundo o texto da Lei nº 7847/2007:

Art. 2º A Concessão Urbanística terá por objeto a urbanização e a revitalização da área mencionada no artigo 1º, com a construção de um empreendimento de caráter público e privado em que deverão estar obrigatoriamente contemplados a construção de um Centro de Cultura de propriedade do Município e estacionamentos no subsolo.

Neste mesmo mês, a Prefeitura sancionou a Lei nº 701/2007, alterando a Lei de Uso e Ocupação do Solo nº 331/1999, transformando a área da Estação Rodoviária em uma Zona Especial, a ZE15, denominada de ‘Centro Cultural’. A alteração se deve à expectativa de construção de um novo empreendimento enquadrado em um caráter urbanístico excepcional pela demarcação da Zona Especial. Santos (2017) conta que:

Ao analisar os parâmetros da Lei nº 701/2007, que determinam como “livres” questões como os recuos e o coeficiente de aproveitamento do lote, observa-se a liberdade na criação de espaços e formas que estas condicionantes dão aos possíveis projetistas do empreendimento planejado para o terreno da antiga rodoviária. Entende-se que é preciso adotar um método de criação criterioso para intervir numa paisagem emblemática como a do Novo Centro, principalmente quando o olhar do observador está direcionado a um marco da cidade, a Catedral. Uma edificação de dimensões inapropriadas poderia causar uma alteração drástica nessa paisagem, não apenas interrompendo os visuais que este ponto da cidade oferece, mas também afetando seu papel fundamental como registro e memória da história de Maringá, fator relativamente negligenciados com a construção e intensa verticalização das edificações que hoje ocupam as antigas Glebas A e B do Projeto Ágora, de Niemeyer. (SANTOS, 2017, pp. 15-16).

Neste contexto, ainda no ano de 2007, o Jornal O Estado do Paraná publicou duas opiniões de figuras políticas maringaenses a respeito da demolição do edifício da Antiga

Rodoviária. Favorável à demolição, Carlos Tavares Cardoso, Presidente da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), destaca que um novo empreendimento seria benéfico para a cidade, revitalizando a região pela área cultural prometida e pelo pagamento de indenizações aos proprietários das lojas sem que o município tenha que arcar com tais custos. Desconsiderando o valor histórico e arquitetônico do edifício e apontando para seus problemas estruturais, Cardoso adiciona:

Outro fato importante a ser destacado é que a área onde está localizada a antiga rodoviária é nobre e, portanto, é um desperdício este espaço ficar inativo ou abandonado, ainda mais devido à ligação da região com o Novo Centro, que está ganhando diversos novos empreendimentos e se tornando uma nova região comercial maringaense. Um projeto moderno para o local só vai agregar valor à localidade.” (O Estado do Paraná, 29/11/2007).

A opinião contrária à demolição foi do vereador Mário Verri (PT), que criticou a celeridade com que o processo de demolição do edifício veio acontecendo, citando o projeto enviado pelo Executivo ao Legislativo que “transita em regime de urgência, consumando o estilo ditatorial do mandatário municipal de atropelar discussões, calar críticos e fazer prevalecer sua vontade, já que tem maioria na câmara.” (O Estado do Paraná, 29/11/2007). Verri apontou que os proprietários das lojas já se prontificaram a custear uma reforma do edifício, sem deixar ao município o custo integral da obra. Quanto à imagem negativa da Antiga Rodoviária e seus arredores, o vereador comentou:

Básico aqui é entender que o prédio da antiga rodoviária, em si, não torna o lugar menos ou mais reduto de drogas e marginais. O problema é que o centro da cidade foi abandonado. E onde impera o abandono prosperam os excluídos, discriminados, os ‘dejetos’ do mundo, como os chamam os equivocados [...]. Em vez de demolir o passado, então, que o manto das políticas sociais cumpra sua função de dar respostas à sociedade, restaurando a dignidade do centro velho. E isso não se faz com um banho de cimento, vigas e tijolos! (O Estado do Paraná, 29/11/2007).

As perspectivas apresentadas pelos políticos acima revelam importantes elementos que circundavam o debate público sobre a Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz. O presidente da ACIM, ao negar o valor histórico da rodoviária, ressalta o novo empreendimento como a única forma de revitalizar o local. O ‘projeto moderno’ – um novo centro comercial – dialoga com outros casos históricos de Maringá a respeito da necessidade constante da novidade, em contraposição aos velhos edifícios. E a proximidade com o Novo Centro tornou-se importante para a narrativa de obsolescência da Antiga Rodoviária como um ponto para o consumo de drogas e prostituição. Verri, por outro lado, comenta a fragilidade argumentativa da demolição pela presença de marginais, uma vez que isto ocorre em outras localidades do centro também.

Entretanto, a proposta de recuperação do edifício defendida pelo vereador demonstrava-se, pelos entraves financeiros e políticos, uma opção pouco viável e carente de maior desenvolvimento.

No início de 2008, foi lançado o Edital de Concorrência para a Concessão Urbanística do terreno da Antiga Rodoviária, Processo 18/2008, “objetivando a demolição do imóvel existente e construção de empreendimento, por conta de risco da concessionária”. A empresa concessionária seria selecionada por um conselho de sete pessoas, constituído por representantes da Prefeitura, dos proprietários das salas comerciais, do Conselho de Desenvolvimento de Maringá (CODEM), da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM) e da Câmara Municipal. Os critérios de avaliação estavam dispostos em anteprojeto, planos de obras, aproveitamento das áreas públicas e privadas e adequação do projeto à cidade.

Entre os critérios estão o melhor projeto de um centro cultural (vale 25 pontos), a melhor proposta de remuneração aos proprietários (25 pontos), utilização de tecnologias de controle (automação, controle de resíduos, impacto ambiental – vale 15 pontos), tipo de área ofertada na permuta, acessibilidade do público ofertada nas áreas da permuta, estética, funcionalidade e tratamento paisagístico do terreno.” (Assessoria de Comunicação PMM, 16/01/2008).

Segundo Guatassara Boeira, 20% do novo empreendimento seria destinado aos proprietários do terminal rodoviário, apontando para a forma de ressarcimento em que o município não arcaria com os custos de reintegração de posse.

Além disso,

Nesta licitação, estipulava-se como altura máxima para as edificações até 36 andares e o coeficiente de aproveitamento livre. Além disso, ainda nestes índices urbanísticos, deverá haver, no mínimo, três subsolos de estacionamento, o que significa que, além do estímulo à verticalização, a presença do automóvel na área central é garantida. Na licitação, há também a previsão da construção de um Centro Cultural de 10.000 m² com biblioteca pública e auditório.” (ANDRADE e CORDOVIL, 2008).

Em entrevista ao jornalista Luiz Fernando Cardoso, Ulisses Maia afirmou que a demolição do edifício era a única opção viável, uma vez que estava com estrutura condenada e havia sido interdito pelo Corpo de Bombeiros e Defesa Civil. A intenção da Prefeitura, segundo Maia, seria “resolver o problema daquela região, onde temos problemas com drogas, prostituição e criminalidade. E vamos erguer um prédio moderno, um marco arquitetônico para Maringá, sem que o município disponibilize qualquer centavo.” (O Diário do Norte do Paraná, 16/01/2008).

Dada as diversas indicações favoráveis à demolição e as leis promulgadas entre o final do ano de 2007 e início de 2008, havia clareza de que o município, sob a gestão de Barros, pressionava para que houvesse um rápido desfecho para a situação da Antiga Rodoviária. Um

novo empreendimento, moderno e destacado, seria a solução para uma reestruturação imagética que o Novo Centro de Maringá almejava, enquanto a permuta garantiria aos condôminos uma forma de ressarcimento.

Contextualizando as decisões do poder público, Veroni destaca:

A verticalização do Novo Centro poderia se estender para a área da rodoviária velha. Modificações aprovadas na Lei de Uso e Ocupação do solo foram feitas para que no local pudessem ser construídos torres com até 36 andares. A paisagem na qual está inserida a rodoviária explica os discursos de desvalorização da edificação, isto é, o discurso sustentando que o prédio estava em iminência de desabar, o discurso de higienização social, a interdição do local e as investidas junto a CEPHA e CEPHAC que contribuíram para os resultados de não indicação de tombamento. (FRIEDRICH, 2010, pp. 156-157).

E Dias (2009) resgata uma reportagem de maio de 2008 em que propostas para o edital já vinham sendo elaboradas, desconsiderando qualquer possibilidade de manutenção do edifício:

A proposta apresentada pelo consórcio Granado-Cidade Verde prevê a construção, num prazo de cinco anos, de quatro torres de 35 andares – três comerciais e uma residencial, com cinco subsolos de estacionamento. O projeto foi concebido pelos arquitetos Fernando Farinazzo e José Carlos Mendes Cardoso. O consórcio LN-Amplitec prevê duas torres, uma comercial, com 35 andares e outra residencial, com 19 andares. O projeto foi desenvolvido pelo arquiteto Gilmar Ferdinandi. O prazo para a entrega da obra é dois anos. (O Diário do Norte do Paraná, 16/05/2008 *apud* DIAS, 2009, p. 65).

Em meio a protestos que marcaram o primeiro aniversário da interdição (SOUZA, 2017), os proprietários das lojas da Estação Rodoviária continuavam divididos: parte estava confiante no projeto apresentado pela Prefeitura; a outra, optou pela via judicial.

Juzo Sakane, proprietário de lojas no Condomínio da Estação Rodoviária, entrou com processo contra o município exigindo a suspensão do processo de licitação 001/08 – PMM “que visa a concessão à iniciativa privada da área onde atualmente se encontra edificada a estação rodoviária na Praça Raposo Tavares” (Autos nº 412/2008, 2ª Vara Cível). A compreensão era de que o município não seria proprietário integral da edificação, não podendo abrir a licitação sem a concordância dos demais proprietários. Nos Autos, há destaque para o item 5.6.2 do Edital de Concorrência, que estabelecia remuneração aos proprietários privados na forma de permuta de área construída no novo empreendimento, já prevendo a demolição do edifício da Antiga Rodoviária. À pedido do juiz da 2ª Vara Cível, ocorreu a visita técnica do edifício pelo perito judicial Edson Garcia, a quarta avaliação de um perito a respeito das condições do edifício desde 2003.

Guatassara Boeira, desprezando o novo laudo, apontou que mesmo que não houvesse consenso entre todos os condôminos, a administração pública poderia desapropriar o edifício. E completou:

Fizemos uma assembleia com os condôminos, explicamos as intenções da Prefeitura e a maioria concordou em empreender no local. Com isso, levamos adiante o processo que está em curso [...].

Existe a possibilidade de transformarmos o imóvel num bem público e fazermos uma reforma generalizada, gastando muito dinheiro. Outra opção seria desapropriar e a prefeitura fazer um novo empreendimento. (O Diário do Norte do Paraná, 26/02/2008, A4).

Neste período, segundo a reportagem do Jornal Diário do Norte do Paraná (26/02/2008), 8 empresas haviam manifestado interesse no edital de concessão. Entretanto, em maio, o juiz Airton Vargas da Silva defere o processo de suspensão do processo licitatório – que na época, estava em fase de apresentação e análise de propostas – anulando-o.

Ainda em 2008, o Ministério Público, por meio do promotor Manoel Ilcir Heckert, entrou com uma Ação Civil Pública pedindo o tombamento do edifício da Antiga Rodoviária, alegando seu valor histórico para a cidade. No entanto, a ação foi negada em primeira instância.

O litígio judicial marcou um longo período de indefinição da Antiga Rodoviária. Enquanto lojistas seguiam sem poder abrir seus comércios e ônibus circulavam a partir de outros locais, a Prefeitura seguiu sem implementar seu novo empreendimento.

Em outubro de 2009, já no segundo mandato de Silvio Barros II, houve uma nova reviravolta no caso. A 2ª Vara Cível de Maringá decidiu em favor dos comerciantes da Estação Rodoviária, conferindo a reintegração de posse mediante a uma reforma. De acordo com Alberto Abraão, advogado dos condôminos, a perícia judicial comprovou a possibilidade do prédio ser reformado. Por outro lado, o procurador do município, Luiz Carlos Manzato disse que iria recorrer da decisão, uma vez que não havia condições de reforma e que a conta não seria devidamente paga (Gazeta do Povo, 26/10/2009)

A briga judicial em torno da rodoviária velha de Maringá (Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz) ganhou um capítulo importante e contraditório nesta sexta-feira (4): ao mesmo tempo em que os condôminos do local, amparados pela Justiça, anunciaram o início de uma reforma, a Prefeitura protocolou no Fórum da cidade um pedido para desapropriar o prédio, o que pode culminar na demolição do edifício. O conflito entre os condôminos e a administração municipal, que dividem a posse da rodoviária, se arrasta há anos e envolve uma série de ações judiciais. (Gazeta do Povo, 04/12/2009).

No entanto, as expectativas dos condôminos foram frustradas. No início de 2010, o Tribunal de Justiça do Paraná suspendeu a reintegração de posse dos condôminos (Gazeta do

Povo, 28/01/2010). Neste mesmo período, foi julgada a Ação Civil Pública protocolada pelo promotor Ilcir Heckert, em 2008, sendo também indeferida na segunda instância (Tribunal de Justiça-PR) (Gazeta do Povo, 28/01/2010).

Ao longo de 2010, as disputas jurídicas tomaram uma nova proporção. Diversas reviravoltas ocorreram, marcando um cenário de indefinição permanente. Após pedido judicial, em março foi concluído um laudo pericial para a determinação do valor de mercado da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz. Foi estimado um valor de R\$9.680.000,00, considerando o terreno e sua edificação, e cerca de 46% do imóvel seria de propriedade do município, sendo o restante dividido entre os proprietários das lojas entre as frações ideais.

Em maio, mediante o depósito de R\$ 5.366.125,99, valor da indenização referente ao percentual dos condôminos, o Tribunal de Justiça acatou a decisão do Juiz da 4ª Vara Cível de Maringá, Alberto Luis de Marques dos Santos, conferindo à Prefeitura a imissão de posse do edifício da Antiga Rodoviária. Em termos práticos, a decisão representou um aval para a demolição do antigo imóvel.

Alberto Abraão, advogado dos condôminos, recorreu à decisão no TJ-PR, reforçando o desejo de manutenção do edifício por parte dos comerciantes, além de apontar para uma avaliação mercadológica prejudicial, 2/3 abaixo do valor que consideraria justo pelo imóvel da Antiga Rodoviária (Balanço Geral, 13/04/2010). Em outra reportagem, o advogado disse que "a imissão de posse é provisória, não é a sentença final. Por isso, não faz sentido demolir a construção se, lá na frente, a decisão do juiz pode ser desfavorável à Prefeitura." (Gazeta do Povo, 13/05/2010).

Por outro lado, o procurador do município, Luiz Carlos Manzato, disse que não era de interesse da Prefeitura manter um local que não "gera empregos" e possui apenas "lojas com artigos importados do Paraguai" (Gazeta do Povo, 29/01/2010). Em meio ao recurso dos condôminos, Manzato recordou que a ação havia sido indeferida em duas instâncias e agora "só resta recorrer ao Supremo Tribunal Federal o que deverá estender o processo por até cinco anos, até lá, se a Rodoviária já tiver sido demolida, vamos anexar um documento na ação, dizendo que o objeto da ação não existe mais." (Gazeta do Povo, 13/05/2010)

E assim, mesmo com a tramitação do recurso dos condôminos, a Prefeitura, no dia 27 de maio de 2010, iniciou a demolição da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, alegando ter a posse do edifício. Em um primeiro momento, foi realizada a instalação de um alambrado ao redor do imóvel. Depois, funcionários do município retiraram materiais reaproveitáveis, como luminárias, ferragens e portas. (SOUZA, 2017). Por fim, iniciou-se a derrubada por uma das faces laterais do edifício, na Travessa Júlio Mesquita, como mostra a Figura 21. Segundo o

secretário de Serviços Públicos, Vagner Mussio, o trabalho demoraria cerca de 20 dias para ser finalizado (Gazeta do Povo, 27/05/2010).

Contudo, em mais uma reviravolta no caso, no dia 31 de maio, o recurso de Abraão foi deferido pelo TJ-PR e a imissão de posse da Prefeitura foi suspensa, interrompendo provisoriamente a demolição – iniciada há quatro dias. (Gazeta do Povo, 06/11/2010). Para o advogado dos condôminos, a decisão acolheu a tese de que a posse provisória do município estava sendo executada com “caráter definitivo, tanto é que parte do prédio já estava sendo demolido” (Gazeta do Povo, 31/05/2010).



Figura 21: A Antiga Rodoviária parcialmente demolida, em 2010

Fonte: Murilo Gatti/ Maringá Post

Em meio às disputas judiciais e mesmo com parte do edifício destruído, não havia consenso entre a população maringaense. Sem apresentar dados, uma reportagem do início de 2010 aponta que a opinião da população é ‘quase unânime’ favorável à demolição, reforçando a imagem obsoleta e perigosa da Antiga Rodoviária, ‘antro’ de contraventores (Balanço Geral, 13/04/2010). Em contraponto, uma enquete realizada no site da RPC TV Cultura apontou que a maioria dos maringaenses era contra a demolição da ‘Rodoviária Velha’. Dentre os mais de 20 mil votos, 61% respondeu a alternativa "Deve ser restaurada por ser um patrimônio da

cidade", enquanto 39% dos participantes assinalou a opção "Deve ser demolida para construção de outro prédio no local" (Gazeta do Povo, 24/05/2010).

Reforçando o posicionamento contrário à demolição, em 28 de maio de 2010, ocorreu uma grande manifestação popular. Organizada pelo Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade (FMDC), organização que agrupava diferentes entidades da sociedade civil, a mobilização ocorreu mesmo com as remotas possibilidades de tombamento, deixando evidente que parte da opinião popular era contra a demolição e transferência do espaço para agentes privados. "Segundo os organizadores, o problema não é só a demolição, mas o fato com tudo ocorreu. Ainda existem três ações na justiça em andamento e não houve nenhuma discussão sobre o futuro da área." (Blog do Raoni, 28/05/2010)

Ana Lúcia Rodrigues, à época coordenadora do Observatório das Metrôpoles de Maringá e uma das coordenadoras do FMDC, disse à Gazeta do Povo que

Há diferentes propostas para o destino da área da antiga rodoviária, interesses envolvidos que precisam ser considerados e informações que a PMM deve à população. A demolição se inicia sem esse debate e, portanto, sem que a população saiba efetivamente que uso a PMM pretende para a área e a própria origem dos recursos que foram depositados em juízo para indenizar os proprietários do edifício, bem como seus impactos sobre os cofres públicos [...]. Não admitimos que um bem público seja transferido para a iniciativa privada. Aquele espaço é do povo e a população precisa ser consultada para decidir o que vai ser feito no local. (Gazeta do Povo, 26/05/2010 e 31/05/2010).

Outra entidade organizadora, o Movimento em Defesa do Patrimônio Público e da Democracia lançou uma carta aberta à população criticando a postura da gestão de Barros em extinguir o debate público sobre o local e não possibilitar sua revitalização. A carta segue apontando para a fragilidade da associação entre o edifício histórico e os 'problemas sociais', denunciando que a principal razão para a demolição seria o favorecimento da especulação imobiliária e os interesses de empresários (Blog do Raoni, 28/05/2010).

A Figura 22 traz um dos cartazes colocados no alambrado de proteção das obras de demolição do edifício da Estação Rodoviária. Os dizeres "Prefeito, este terreno é do povo. Não entregue aos especuladores!!", feito pelo FMDC, reiteram as críticas dos manifestantes à gestão de Barros II, evidenciando quais seriam os principais beneficiários de um novo empreendimento na região central da cidade – os promotores imobiliários.



Figura 22: Cartaz do Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade, maio de 2010
Fonte: Raoni de Assis/ Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

O impasse sobre o futuro da estação rodoviária permaneceu por mais alguns meses até que, em novembro de 2010, o TJ-PR concedeu a imissão de posse ao município, autorizando a retomada da demolição. Dois dias após a decisão, na tarde de 06 de novembro, a Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz havia sido inteiramente demolida, mesmo com a tramitação de recursos por parte dos condôminos.

A Figura 23 mostra máquinas finalizando a destruição de uma das fachadas do antigo edifício, dando fim ao impasse jurídico, político, popular e histórico que se iniciou em fevereiro de 2007, com o Ato de Interdição n° 001/2007. E a Figura 24 ilustra o estado do quarteirão após a demolição da Antiga Rodoviária e retirada dos escombros de seu edifício: terra arrasada.



Figura 23: A demolição da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, novembro de 2010
Fonte: Cauê Sanchez / Maringá Post

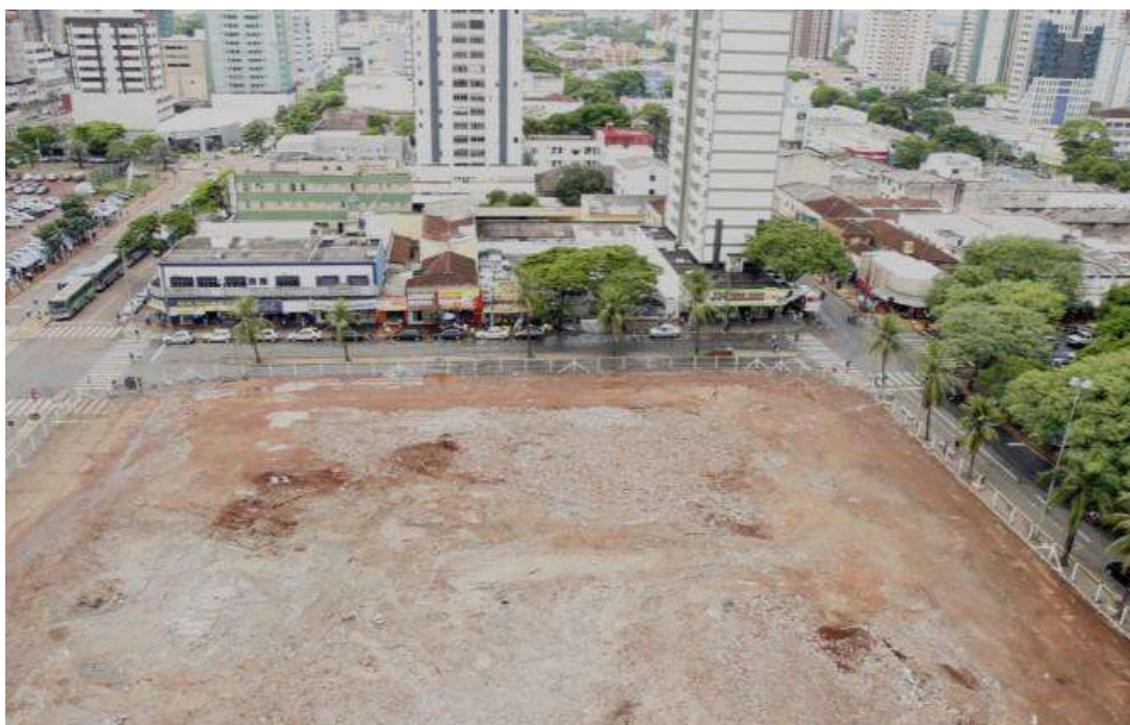


Figura 24: O quarteirão da Antiga Rodoviária após a demolição do edifício, final de 2010
Fonte: Marcus Ayres/ Acervo Gazeta do Povo

Após a demolição da Antiga Rodoviária, a gestão de Silvio Barros II retomou os planos de repassar o terreno a uma empresa privada através de um novo edital de concorrência e mediante a construção de equipamentos públicos sem custos ao município. O desejo da Prefeitura era que o empreendimento, comercial ou residencial, tivesse uma biblioteca e um centro comercial, além da previsão da construção de um hotel e um estacionamento subterrâneo de dois ou três pavimentos (SANTOS, 2017).

Ainda assim, a previsão da Prefeitura é que os processos legais de contratação demorassem cerca de seis meses, além de outro longo período de construção do novo empreendimento. Foi decidido, ainda em novembro de 2010, que enquanto ocorresse o processo para uma nova construção, o terreno da rodoviária seria destinado a um estacionamento rotativo de automóveis, regulamentado pela Secretaria de Transportes (Gazeta do Povo, 18/11/2010). No local, seriam disponibilizadas 216 vagas para veículos, além de 55 vagas para motos. O estacionamento estava previsto para ser entregue já no final do ano de 2010, mas por conta das chuvas, foi inaugurado no início de 2011.

Segundo reportagem:

O prefeito Silvio Barros afirma, no entanto, que o uso do terreno do Estar é provisório, apenas enquanto durar o processo de licitação para a construção de um empreendimento cultural na área. A licitação deve levar de seis a oito meses para ser concluída, o tempo ‘tradicional’ para o desenlace de um processo licitatório [...]. Não haverá dinheiro do Estado nisso [...] temos o direito de exigir do empreendedor uma contrapartida. E Maringá precisa de mais vagas para estacionamento. (O Diário do Norte do Paraná, 09/11/2010).

Os condôminos que buscaram incansavelmente a manutenção do imóvel foram derrotados na Justiça. Ainda assim, voltaram a recorrer exigindo compensações da Prefeitura, alegando que os valores indenizatórios eram baixos, além de danos causados durante o longo litígio judicial. Mas “até os dias atuais, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) não julgou os recursos impetrados pelos condôminos” (SOUZA, 2017, p. 131).

A demolição da Antiga Rodoviária marcou o fim de uma era da região central de Maringá; o local foi por muito tempo uma referência para valores diversos: simbólicos, comerciais, sociais e logísticos. Como principal rodoviária por décadas, foi um espaço carregado de histórias, sendo o primeiro contato de moradores com a nova cidade e, também, o local de despedida. E por sua localização central, tornou-se um território de sociabilidade e comércio.

Mas junto do edifício, o apagamento levou diversas memórias, trajetórias e vivências. Souza bem aponta que a mobilização popular pela preservação do edifício se deu pela

compreensão de que a demolição “acarretaria perda da memória da população e, conseqüentemente, a perda da identidade, posto que a memória participa da construção identitária.” (SOUZA, 2017, p. 125). E o historiador João Laércio Leal lembra que por ser um espaço público, a Antiga Rodoviária era um ponto de referência acessível:

a rodoviária, além de todo símbolo, [...] tinha um aspecto muito importante, ela estava vinculada à memória popular de Maringá, à memória do povo humilde, do povo mais pobre, que eram os verdadeiros usuários daquele equipamento, então, de certa maneira, foi um desprezo que se teve com a cultura popular, com a memória do povo mais humilde, quer dizer, mais uma vez você extermina algo relacionado à memória dos trabalhadores. (LEAL, 2015 *apud* SOUZA, 2017, p. 126).

Mas estas ponderações não foram consideradas pela municipalidade. Não houve debate com a população a respeito dos projetos possíveis para a localidade, construindo um falso cenário de apenas duas opções: manter um edifício obsoleto e danoso à imagem da cidade ou aguardar a construção de um novo marco arquitetônico sem custos à Prefeitura.

O caso da Antiga Rodoviária foi mais um caso da história maringaense em que os edifícios históricos padeceram frente às incessantes necessidades de transformação espacial, modernidade e monumentalidade. Relembrando o processo do Novo Centro, as autoras apontam:

Apesar do Projeto Ágora não interferir na estação rodoviária, em 2009, assistimos à sua derrubada em nome de um novo projeto. Mais uma vez veiculou-se a imagem da substituição da paisagem antiga por uma nova paisagem, chamada de “futurista” pelos meios de comunicação. Novamente o projeto de um escritório de arquitetura renomado foi alardeado como a imagem positiva e necessária para renovar o espaço em degradação, que se referiu não só à materialidade, mas, também, às pessoas que por ali transitavam e permaneciam. (CORDOVIL e RODRIGUES, 2012, p. 6).

A projeção de um novo empreendimento foi tratada como uma inevitabilidade ao progresso e desenvolvimento da região central, sendo comercializada pela mídia local, agentes privados e, sobretudo, pela gestão municipal. As imagens de um centro ‘espetacularizado’ se contrapuseram à imagem da Antiga Rodoviária, reforçando a compreensão da propaganda urbana como uma política institucional que atravessou diferentes gestões políticas.

Esta situação demonstra que a publicidade institucional e a atuação dos meios de comunicação sustentam as ações públicas urbanas voltadas para a formulação dos novos arranjos, com a construção da arquitetura espetacular, que desprezam a dimensão histórica, social e cultural [...] Em sua escala regional, Maringá segue a mesma orientação de cidades que se utilizam das operações de retórica e de *marketing* urbano dos planos estratégicos que priorizam o urbanismo e esquecem a dimensão social. (ANDRADE e CORDOVIL, 2008).

O caso da Antiga Rodoviária é, também, marcante por revelar a atuação da Prefeitura contra seus próprios patrimônios, manipulando-os para atender a demandas de setores privados. Como exemplo, o município passou anos alegando a inviabilidade financeira da revitalização da Antiga Rodoviária, colocando a virtual empresa concessionária como fiel pagadora. Entretanto, quando a decisão da justiça condicionou a reintegração de posse do município ao pagamento da indenização aos condôminos, um valor significativo foi pago. Resgatando o que disse Fridrich, “o patrimônio em Maringá é em boa medida sinônimo de problema, de velharia, de coisa arcaica que impede o desenvolvimento da cidade.” (2010, p. 192).

Ainda que a narrativa de esvaziamento e apagamento tenha prosperado, e da evidente disparidade de forças no campo político e econômico entre os agentes, não se tratou de um percurso unívoco. Os agentes marginalizados às grandes discussões urbanas de Maringá tiveram impacto significativo no desenrolar deste processo.

A presença constante de contraventores no edifício e arredores foi uma das principais narrativas levantadas para atestar a obsolescência do espaço na região central da cidade. Também incomodava à imagem planejada da cidade o comércio popular, os passageiros advindos de cidades da região metropolitana e a precariedade das condições do imóvel. A população civil maringaense também se fez presente, pressionando instituições públicas e promovendo debates fundamentais sobre os reais interesses por trás da revitalização do quarteirão. Por último, a atuação dos condôminos contrários à demolição fez o curso dos eventos se alterar seguidas vezes, mantendo ativa a disputa judicial e pressionando a Prefeitura para a realização de reformas no edifício.

No próximo capítulo retomo a situação do quarteirão da Antiga Rodoviária, apresentando os diferentes projetos sugeridos pela Prefeitura e por agentes privados para a revitalização do local. Adianto que nenhum destes projetos foi implementado e a desoladora paisagem esvaziada do estacionamento rotativo de automóveis de 2010 permanece até os dias de hoje. Também retomo as disputas por indenizações movidas por condôminos, além de debater a atual paisagem do espaço.

6. O PREENCHIMENTO

Em fevereiro de 2011, o estacionamento rotativo de automóveis foi entregue pela Prefeitura. A obra, que contou com atrasos, realizou poucas alterações no terreno após a demolição da Antiga Rodoviária. O solo foi concretado, faixas de estacionamento pintadas e placas de trânsito alocadas. Segundo reportagem, o estacionamento possuía 271 vagas, sendo 202 para carros, 10 vagas para idosos, 4 para portadores de necessidades especiais e 55 vagas para motocicletas. Os alambrados instalados em 2010, durante a primeira demolição da rodoviária, seriam mantidos com quatro portões de acesso voltados para a Avenida Tamandaré e para a Rua Joubert de Carvalho (GAZETA DO POVO, 24/02/2011).



Figura 25: Foto de satélite de parte da região central de Maringá, com destaque para o estacionamento rotativo
Fonte: Google Earth Pro

A Figura 25 mostra uma foto de satélite da região central de Maringá de 2012 tendo como destaque, ao centro, o estacionamento que substituiu a Antiga Rodoviária já em funcionamento. Acima deste, está parte do espaço do Novo Centro e antigo Complexo

Ferroviário da cidade, no qual ocupava o terminal de ônibus da Avenida Tamandaré com intenso fluxo. Abaixo, no trecho arborizado, está localizada a Praça Raposo Tavares.

Como demonstrado no último capítulo, diversos membros da gestão Barros II, incluindo o próprio prefeito, asseguraram que a implementação do estacionamento rotativo seria apenas uma medida paliativa, dando uso ao espaço enquanto não fossem realizados os trâmites legais de um processo de licitação do terreno para construção de um novo empreendimento.

Faz-se importante notar a preponderância que os espaços de estacionamento possuem para Maringá, sobretudo em sua área central voltada para comércios. Nos planos anteriores de revitalização do terreno solicitados pela Prefeitura, já havia sido prevista a construção de estacionamentos nas partes subterrâneas do terreno da Antiga Rodoviária e da Praça Raposo Tavares. Quanto aos estacionamentos rotativos, para além da facilidade de implementação de um estacionamento – não exige nenhuma construção ou investimento elevado – ressalta-se a predominância do transporte individual na cidade.

6.1 OS PROJETOS DE PREENCHIMENTO

Ainda que nenhum projeto de preenchimento, além do estacionamento, até hoje tenha prosperado no espaço da Antiga Rodoviária, faz-se importante resgatar as propostas levantadas pela Prefeitura. Os desencadeamentos dos projetos revelam estruturas burocráticas de obras públicas, agentes modeladores urbanos que impactam nas transformações urbanas e narrativas que circundam processos de esvaziamento e preenchimento.

No período pré-demolição da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, até 2010, a gestão de Silvio Barros II já havia se mobilizado para a construção de um novo empreendimento no quarteirão. Após o incidente da cobertura metálica, em 2007, a Prefeitura lançou o edital concorrência nº 001/2008, propondo a concessão urbanística do terreno da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, já contando com sua demolição.

Neste contexto, foram especulados dois projetos de edifícios, mas nenhum deles havia agradado a Prefeitura. Além de que, pouco tempo depois, o edital de concorrência foi suspenso, consequência das disputas jurídicas.



Figura 26: Imagens do projeto das construtoras Granado e Cidade Verde, 2008
Fonte: Blog Projeto Maringá/ Victor Beloti

A Figura 26 mostra o projeto de duas construtoras maringaenses, Pedro Granado e Cidade Verde, enviadas à disputa de licitação. O projeto previa quatro torres de 35 andares e um vão livre no meio, permitindo vista parcial da Catedral de Maringá. É possível notar, também, que no térreo foram desenhados arcos, referência ao marco arquitetônico da Antiga Rodoviária.

A figura 27 mostra o projeto das construtoras LN, de Curitiba, e Amplitec, de Maringá. Com característica distinta da proposta anterior, projetou-se três edificações, sendo duas grandes torres e um espaço menor, apesar de mais amplo.

Como dito, nenhuma das propostas foi aprovada na licitação de 2008, pois ambos os projetos apresentavam problemas. Segundo Santos (2017),

De acordo com a Prefeitura, o consórcio Granado-Cidade Verde precisava detalhar o plano de obras e o cronograma para demolição da antiga rodoviária. Já o consórcio LN-Amplitec deveria especificar os materiais planejados para a obra e ainda deveria refazer o projeto do centro cultural, locado no subsolo – espaço este que, segundo o edital da licitação, era destinado exclusivamente para estacionamentos. Por outro lado, os consórcios apresentavam um problema em comum: em ambos os casos, a forma de remuneração aos proprietários de imóveis da antiga rodoviária não estava especificada [...].



Figura 27: Projeto das construtoras LN e Amplitec, 2008
Fonte: Acervo Prefeitura Municipal de Maringá *apud* SANTOS, 2017, p. 23

Se a demolição do edifício da Antiga Rodoviária havia sido um grande baque para a população maringaense preocupada com a manutenção de espaços públicos e o patrimônio histórico, por outro lado, representou a oportunidade de transformação de uma área central e adensada da cidade.

Em 2010, a Prefeitura retomou o plano de realização de um novo empreendimento. Em março de 2011, a Prefeitura protocolou projeto na Câmara Municipal para a construção de um prédio no terreno da Antiga Rodoviária. A construção se realizaria por uma parceria público-privada, na qual o município cederia o terreno à construtora sem custos e, em troca, receberia parte da área construída (GAZETA DO POVO, 29/03/2011).

Em abril, durante as discussões do projeto de Lei na Câmara Municipal, a oposição manifestou-se. Humberto Henrique, vereador pelo PT, alegou que havia falta de transparência na condução da administração pública, além da continuidade das pendências jurídicas: "É um terreno público que será dado para a iniciativa privada obter lucro em cima. A população não foi ouvida para discutir o assunto" (GAZETA DO POVO, 11/04/2011). Já o líder do município na casa, o vereador Heine Macieira (PP), disse que o projeto seria de interesse público: "são 1,9

mil metros destinados para um centro cultural e a nova biblioteca. Ele [o projeto] é todo de utilidade pública, inclusive acabando com aquele antro de prostituição e drogas" (GAZETA DO POVO, 12/04/2011). Ao final das discussões, a proposta foi aprovada.

Em maio de 2011, a Prefeitura de Maringá publicou um anúncio de licitação sobre a Concorrência n° 003/2011, tratando da doação do terreno da Antiga Rodoviária, agora denominado de 'Quadra 4', para a construção de um novo edifício, a cargo e por risco da empresa concessionária. No processo, havia explícito que, no mínimo, 20% da área construída seria de propriedade do município; e dos critérios de julgamento, seriam avaliados: prazo, melhor projeto de espaço público, sustentabilidade, aproveitamento da área pública e plano de obras. O edital também previa que a equipe de apoio à avaliação de propostas seria composta por um representante das seguintes entidades: Câmara Municipal, Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (CODEM), Conselho de Planejamento Urbano Municipal e Associação de Engenheiros e Arquitetos de Maringá (AEAM) (MARINGÁ, Processo n° 1099/2011, 25/05/2011). Entretanto, a licitação terminou deserta.

A alternativa da Prefeitura veio alguns meses depois, reestruturando o edital de concorrência e limitando o repasse de área construída ao município de 10%. Segundo o secretário do Planejamento, Walter Progiante: "Tínhamos usado o percentual comumente utilizado para empreendimentos com permuta. No entanto, como temos mais exigências para o negócio, tivemos que recalcular os percentuais. Agora, temos a certeza que 10% viabilizam o empreendimento." (JORNAL O Diário, 14/10/2011).

Ainda em abril de 2011, o prefeito Silvio Barros II sancionou a Lei n° 8921, autorizando a concessão da Praça Raposo Tavares, mediante procedimento licitatório, para a implantação de um empreendimento de interesse público. No texto da Lei, há previsão de construção de um estacionamento no subsolo da Praça e transferência de 20% da área construída para o município. Entretanto, na Lei n° 9909/2011, sancionada em novembro de 2011, houve alteração da área recebida pelo poder público, passando para apenas 10% (MARINGÁ, Lei n° 8921, 20/04/2011).

Em 2012, no novo processo licitatório, n° 016/2012, apenas uma proposta foi enviada, da construtora curitibana CasaAlta. Ao final de 2012, a Prefeitura oficializou o contrato de doação com a empresa. O documento n° 632/2012 mostra que a donatária cederia pouco mais 11% do imóvel ao município, incluindo 32 vagas de estacionamento. O prazo estipulado foi de 47 meses para a conclusão das obras. Ainda assim, o município exigiu oito alterações no anteprojeto enviado no processo licitatório. Dentre estas:

- a) reformulação das garagens do primeiro subsolo, evitando acessos abrindo diretamente para os corredores principais de ligação com o exterior;
- b) separação das circulações de veículos e pedestres nas ligações do subsolo do edifício com o futuro subsolo da Praça Raposo Tavares com a futura estação do VLT [...].
- d) reformulação geral do edifício residencial, de modo a elevar-lhe o padrão de qualidade arquitetônica, com a redução do número de unidades por andar, possivelmente dividindo o edifício em duas torres justapostas, com dimensionamento mais generoso das circulações comuns e com tratamento menos ‘datado’ das fachadas [...].
- f) maior valorização do hall do espaço público, prevendo igualmente um acesso pela Praça Raposo Tavares;
- g) revisão extensiva da concepção arquitetônica do edifício, de modo que o mesmo venha atender as expectativas da população no sentido de constituir-se um ícone na paisagem urbana de Maringá, capaz de influenciar positivamente todos os demais empreendimentos que vierem a surgir em seu entorno e de alavancar a renovação do espaço construído no centro da cidade;

A reportagem do Jornal O Diário, citando o relatório da Comissão de Licitações, complementa as informações:

‘Apesar do anteprojeto ter sido aprovado, sua concepção ficou abaixo das expectativas, uma vez que por se localizar no terreno mais central e valorizado da cidade, deveria tornar-se um marco na paisagem urbana de Maringá, quer pelo seu caráter inovador, sua formulação plástica, funcional e estrutural, bem como pela tecnologia adotada’, diz o relatório [...].

O documento é assinado por três arquitetos da prefeitura: José Vicente Alves do Socorro, Katia Simohiro e Mika Yada Noguchi – presidente e membros da Comissão de Licitações, respectivamente –, e propõe oito mudanças na proposta. (JORNAL O Diário, 19/12/2012).

Nesta mesma matéria, o presidente da construtora CasaAlta, Juarez Wieck, disse que as correções seriam feitas e a estimativa era de que um novo desenho fosse entregue no início de 2013. Após visitar o local pela primeira vez, Wieck disse: "Confesso que não conhecia nem o prefeito, nem o terreno quando decidi participar da licitação. Claro que a gente tinha informações sobre o terreno, mas eu ainda não havia o visitado. Vi o local e acho que o projeto vai ser bem mais bonito do que o outro. Vamos procurar fazer uma arquitetura mais arrojada. Será um empreendimento que Maringá não vai esquecer" (JORNAL O Diário, 19/12/2012).

A Figura 28 mostra o primeiro projeto enviado pela Construtora CasaAlta, do qual a comissão avaliadora apontou melhorias. No primeiro anteprojeto apresentado à Prefeitura, havia a previsão de três construções, sendo uma torre residencial com 34 pavimentos e 12 apartamentos por andar. A segunda torre, comercial, seria de 24 pavimentos. A terceira edificação seria o centro cultural destinado ao município, com três pavimentos e 4.778 m² (O Diário, 19/12/2012).



Figura 28: Primeiro projeto da Construtora CasaAlta, 2012
Fonte: Jornal O Diário/ Skyscrapercity

Em abril de 2013, a Prefeitura, já sob a gestão do prefeito Paulo Roberto Pupin (2013-2016, PP) ex-vice de Ricardo Barros II, realizou um evento para apresentar o novo projeto realizado pela Construtora CasaAlta. Segundo Pupin, o empreendimento seria um marco arquitetônico para Maringá, colaborando na valorização da área e atraindo novos investimentos: “É com iniciativas desse porte e do plano 'Maringá 2020' que nossa cidade tem se destacado por pensar seu futuro, como foi replicada recentemente em uma reportagem de nível nacional”, referindo-se à edição da revista Exame CEO. Também presente no evento e apresentado como um dos idealizadores do projeto, o ex-prefeito Silvio Barros assinalou: “Por não ser um prédio público, a antiga rodoviária não podia ser reformada e nem ter sua recuperação moral executada pela Prefeitura. Agora sim, com esse projeto, aquela área pode se tornar em um ícone, um novo cartão postal e um orgulho para toda a cidade.” (PORTAL Maringa.com, 29/04/2013).

O novo projeto seria composto por duas torres de 36 andares e área total de 77,6 mil m², possuindo um vão central que permitiria visão da Catedral de Maringá. Uma das torres seria

destinada à habitação, com 24,4 mil m² e área comercial de 3,3 mil m² no térreo. A outra torre comportaria um centro empresarial, com 16,7 mil m², um hotel, com 8,9 mil m², um restaurante, um mirante e andares destinados ao município com 5 mil m² (PORTAL Maringá.com, 29/04/2013)

Segundo o representante da construtora CasaAlta, Luciano Pozza:

O cronograma do trabalho que está previsto em edital é que serão 7 meses após este anúncio para elaboração e aprovação de todos os projetos complementares inerentes à obra. Após isso, são 47 meses para execução de todos os projetos [...]. Serão algo em torno de 280 apartamentos [...]. Terá um complexo comercial, com 16 pavimentos – a ideia é que sejam pavimentos corporativos, onde as empresas instalem-se cada uma em um andar. E também teremos o espaço reservado para um hotel. Esse hotel poderá ter de 120 a 250 quartos também. Terá um mirante, um restaurante, e não será uma obra onde terá muita gente circulando. É um investimento elevado, algo em torno de 170 milhões de reais. Uma obra de 77 mil m² e vai gerar um investimento de aproximadamente 170 milhões de reais. (CBN Maringá, 29/04/2013).

À CBN, o secretário de Planejamento, Laércio Barbão, disse que estava prevista a construção de estacionamentos subterrâneos que contariam com vagas públicas e conexão com o interior do edifício: "É um projeto que ele, de certa forma, é imponente para a região, temos aí 34 pavimentos, e vai ser com a condição de ser integrado no futuro, inclusive com ligações subterrâneas entre estacionamentos sob a Praça Raposo Tavares e, também, a área da Estação Intermodal." (CBN Maringá, 29/04/2013)

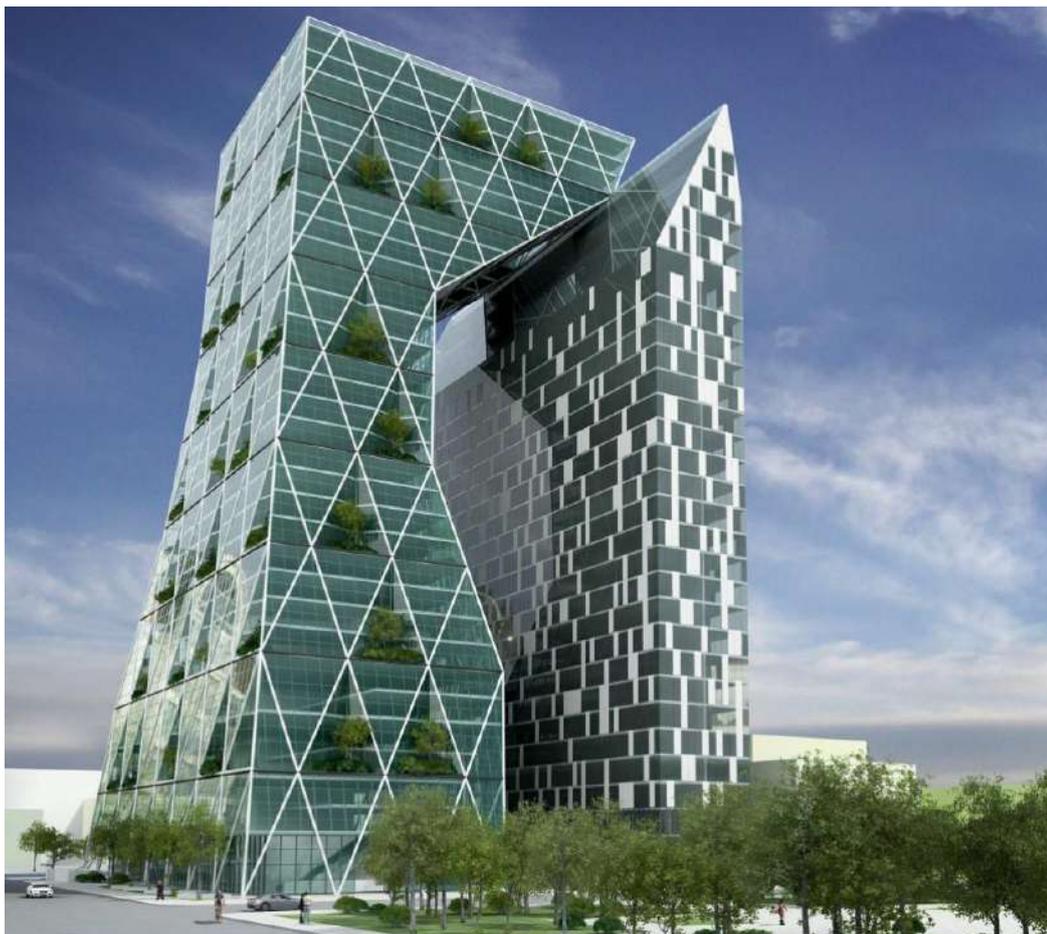


Figura 29: Versão final do projeto apresentado pela Construtora CasaAlta, 2013
Fonte: Perfil do Facebook CASACINCO

A Figura 29 traz uma visão geral do empreendimento apresentado pela Prefeitura em abril de 2013. Bem diferente da proposta anterior (ver Figura 28), a construção futurista traz duas torres sobrepostas, sugerido como um empreendimento ‘multiuso’ – contendo espaços residenciais, comerciais e públicos. As Figuras 30 e 31 trazem destaques do vão livre, destacando a passagem de pedestres entre as torres e a possibilidade de se avistar a Catedral de Maringá do eixo estruturador da região central da cidade.

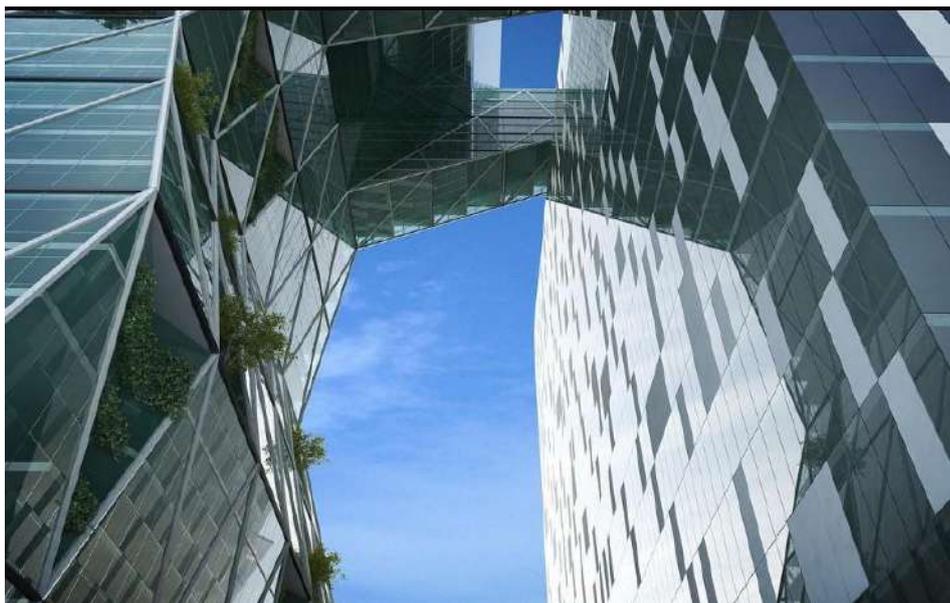


Figura 30: Destaque para o vão livre do empreendimento e a conexão entre as duas torres; projeto da CasaAlta, 2013

Fonte: Perfil do Instagram CASACINCO



Figura 31: O vão livre do empreendimento mostrando a passagem de pedestres e, ao fundo, a imagem da Catedral de Maringá. Projeto da CasaAlta, 2013

Fonte: Perfil do Instagram CASACINCO

O responsável pelo desenho do projeto foi o escritório Willer Arquitetos Associados que posteriormente passou a se chamar CASACINCO. Em reportagem da Gazeta do Povo junto à equipe do escritório, o novo empreendimento ganhou destaque:

Um projeto para marcar o cenário urbano de Maringá no novo século [...]. Com 80 mil metros quadrados [...] um formato ousado, em que um dos prédios parece se apoiar no outro. A perspectiva dialoga com a Catedral de Maringá, um marco arquitetônico da cidade, que fica próxima ao novo complexo. (GAZETA DO POVO, 17/12/2013).

No site oficial da CASACINCO Arquitetura há uma página exclusiva para o projeto do empreendimento ‘Multiuso Maringá’. A Figura 32 mostra o detalhamento previsto para cada andar das duas torres que ocupariam o espaço da Antiga Rodoviária.

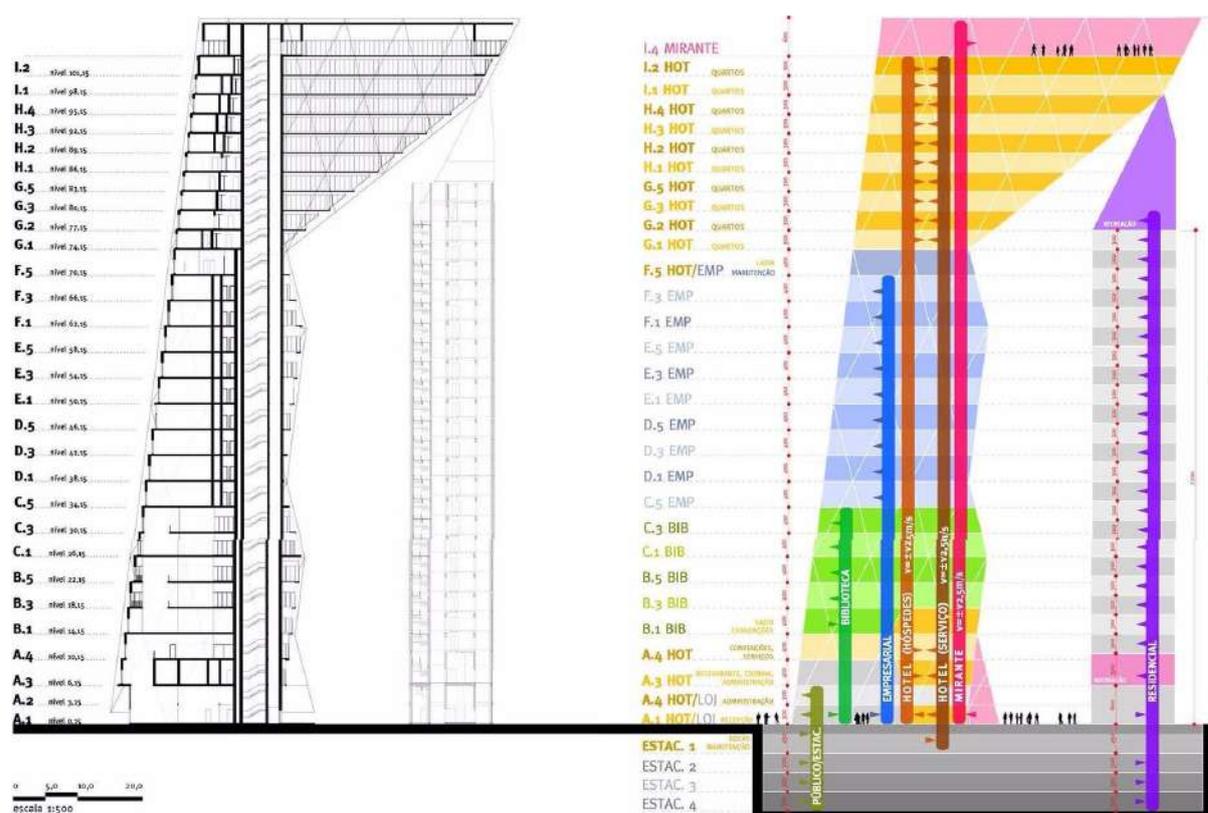


Figura 32: Imagem do projeto da construtora CasaAlta em parceria com o escritório CASACINCO, destacando o uso previsto para cada andar das duas torres, 2013

Fonte: Acervo CASACINCO

O projeto previa duas torres e quatro andares de estacionamentos no subsolo, totalizando 79.031,00 m². Para além do espaço subterrâneo, a torre principal teria 30 andares e estavam previstos nos andares: espaços de administração, manutenção e a recepção; um restaurante; cinco andares para uma ‘biblioteca’, representando o espaço público destinado ao município; nove andares de uso empresarial; um andar de lazer; dez andares para quartos de hotel; e por fim, um mirante no último andar. A segunda torre seria um edifício residencial de 24 andares, com duas áreas destinadas para lazer.

Apesar da apresentação oficial do projeto e da empolgação da gestão de Pupin com a possibilidade de construção de um novo marco arquitetônico para Maringá, o empreendimento não avançou. Em reportagem de 2015 para o Portal livre.jor, o jornalista Rafael Moro Martins revela que

[...] o Conselho Superior do Ministério Público Estadual do Paraná decidiu por prosseguir inquérito que apura a doação do terreno da Antiga Rodoviária de Maringá à Casa Alta Construtora Ltda. Podendo propor uma Ação Cível Pública contra o prefeito Roberto Pupin e seu antecessor, Silvio Barros II, por suposto ato de improbidade administrativa, alegando desvio de finalidade. (MORO MARTINS, 30/05/2015).

Na edição nº 9463 do Diário Oficial do Estado do Paraná mostra que a Promotoria de Justiça de Maringá acatou representação do advogado Jorge Ulisses Guerra Villalobos acerca da desapropriação da Antiga Rodoviária e doação do terreno à empresa CasaAlta, de Curitiba. A Decisão nº 192/15 rejeitou o arquivamento do processo, “devendo os autos retornar à Promotoria de Justiça para dar cumprimento às recomendações do Centro de Apoio e ulterior ajuizamento de ação civil pública por prática de ato de improbidade administrativa e para o ressarcimento ao erário [...]” (PARANÁ, Diário Oficial Edição nº 9463, p. 84, 01/06/2015).

A decisão enterrou de vez os planos de continuidade de construção deste novo empreendimento em parceria com a Construtora CasaAlta. Em fevereiro de 2016, Pupin assinou o Termo de rescisão e quitação do contrato de doação com encargo nº 632/2012, dispensando as partes – o município e a construtora – de quaisquer pendências, impossibilitando brechas para litígio judicial futuro.

Com a não realização do novo empreendimento no terreno da Antiga Rodoviária, o estacionamento que se pretendia provisório manteve-se e a Prefeitura dedicou esforços para a realização de outros projetos na cidade, engavetando a proposta de revitalização do terreno. Algumas ponderações sobre o desenvolvimento das propostas de preenchimento entre 2008 e 2013 podem ser feitas.

Em primeiro lugar, faz-se importante notar que não havia um planejamento bem estruturado de reestruturação da área por parte da gestão de Silvio Barros II. Como bem notaram Friedrich (2010) e Santos (2017), a Prefeitura, em 2006, havia dado sinais positivos sobre a possibilidade de reforma do antigo edifício, preservando o patrimônio histórico maringaense em meio aos projetos de revitalização da região central que já eram pretendidos. O incidente com a cobertura metálica, de fato, representou um importante evento na virada de percepção de agentes públicos e privados sobre a importância do edifício. Entretanto, é questionável a velocidade com que a Prefeitura mudou de opinião, passando a defender ferrenhamente a

demolição da Estação Rodoviária. Esta reviravolta desencadeou uma série de conflitos entre o município, os condôminos e a população civil maringaense, que se estendeu para litígios judiciais intermináveis. Entre 2007 e 2010, antes da imissão de posse à Prefeitura e início da demolição do antigo imóvel, a gestão de Barros já demonstrava convicção sobre a necessidade de construir um novo empreendimento, ainda que não houvessem certezas quanto aos parceiros privados envolvidos, tampouco do projeto desejado. Isto fica evidente quando, em 2008 e 2012, os editais da Prefeitura que receberam propostas não agradaram o município. O projeto de 2013, que já era uma reestruturação mediante as exigências da comissão avaliadora de licitações, foi apresentado como um novo marco arquitetônico para Maringá, refletindo os interesses de revitalização e modernização da área central da cidade. Visto desta perspectiva, não havia nada de concreto no planejamento urbano da Prefeitura além de uma imagem do que o centro da cidade deveria representar.

A ausência de organização causou danos diversos ao processo de revitalização desejado. Não houve debates públicos com a população maringaense para decidir o futuro do edifício, tampouco consenso com os condôminos. E o atropelamento de discussões mais aprofundadas com estes outros agentes modeladores urbanos, ainda evidenciou o despreparo da gestão de Barros II quanto à assessoria jurídica, desprezando os possíveis problemas que haveriam na proposta de reintegração de posse e demolição do edifício. Isto fica explícito, por exemplo, quando a Prefeitura teve de paralisar as obras de destruição da Antiga Rodoviária por meses por conta de um recurso julgado favorável aos condôminos, deixando o imóvel parcialmente destruído.

Assim, a incapacidade do poder público em gerenciar a transformação deste espaço fez com que a desoladora paisagem do estacionamento rotativo de automóveis perdurasse, algo inicialmente impensável. O fracasso na construção de um novo edifício ainda revelou a fragilidade das discussões sobre o que fazer com a Antiga Rodoviária, em que eram apresentados – principalmente pela mídia local – apenas duas possibilidades: a manutenção de um edifício com problemas estruturais, feio e que não atenderia às demandas de sua população; ou a construção de um empreendimento moderno que atrairia novos investimentos para Maringá, sem qualquer ônus para o município, que, ainda, promoveria novos espaços públicos – estacionamento, biblioteca e centro cultural.

Ainda que seja impossível especular sobre as possibilidades futuras de projetos que não aconteceram, cabe ainda questionar a quais interesses este novo empreendimento fora idealizado para atender. Será que os passageiros de transportes coletivos intermunicipais, mesmo que não fossem os contraventores da região, estariam incluídos num projeto de 170

milhões de reais? Qualquer cidadão maringaense poderia ter acesso à parte pública do edifício sem necessidade de demonstrar capacidade aquisitiva?

Por fim, gostaria de ponderar sobre o papel dos agentes modeladores urbanos privados. Grande parte dos documentos analisados nesta dissertação invisibiliza a participação de promotores imobiliários e outros entes privados possivelmente interessados na articulação de um novo empreendimento na região central. Ainda assim, algumas pistas foram deixadas no caminho. Em dois dos editais de concorrência levantados nesta dissertação, nº 001/2008 e nº 016/2012, havia a previsão de que a comissão avaliadora de propostas seria composta por representantes da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM) e do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (CODEM). Ainda que não seja o objetivo deste trabalho aprofundar-se sobre estas entidades, torna-se relevante contextualizar a participação destas na política urbana maringaense.

O CODEM é um conselho ligado aos membros da ACIM, e teve seu desenvolvimento consolidado a partir do movimento Repensando Maringá, da década de 1990, que agrupou interesses de diferentes setores empresariais para buscar melhores soluções econômicas e de gestão pública. O Conselho foi institucionalizado pela Lei nº 4275/96, sancionada durante a gestão do prefeito Said Felício Ferreira (1993-1996, PMDB). Nesta Lei, o CODEM foi apresentado como um conselho de “caráter deliberativo e consultivo, para formular e fazer executar as políticas de desenvolvimento econômico” (MARINGÁ, Lei nº 4275/96, 16/09/1996). O Conselho seria responsável por gerir o Fundo Municipal de Desenvolvimento Econômico (FMD), mesmo não sendo uma instituição pública, e poderia “buscar intercâmbios”, “firmar convênios, acordos, termos de cooperação, ajustes e contratos com instituições públicas ou privadas, nacionais ou internacionais” (MARINGÁ, Lei nº 4275/96, 16/09/1996). O CODEM seria estruturado por oito câmaras técnicas, das quais destaco a última:

Art. 14. A Câmara Técnica de Construção Civil e Setor Imobiliário será composta por:

I - Dois representantes do Sindicato da Indústria da Construção Civil da Região Noroeste do Paraná - SINDUSCONNOR;

II - Um representante do Sindicato das Empresas de Corretagem e Venda de Imóveis - SECOVI;

III - Um representante do Conselho Regional de Engenharia, Agronomia e Arquitetura;

IV - Um representante da Associação Paranaense das Empreiteiras de Obras Públicas - APEOP;

V - Um representante da Secretaria de Planejamento do Município;

VI - Um representante da Associação dos Engenheiros de Maringá;

VII - Um representante da Associação Paranaense de Administração de Imóveis - APADI;

VIII - Um representante do Conselho Regional de Corretores de Imóveis - CRECI. (MARINGÁ, Lei nº 4275/96, 16/09/1996)

Em sua tese, Sérgio Gini (2021) debruça-se sobre a formação histórica do CODEM e suas articulações políticas. O autor aponta que Silvio Barros II, filho de um ex-prefeito e irmão de outro ex-prefeito, foi eleito nas eleições de 2004 quando já era membro do CODEM e conselheiro da ACIM. Ainda que não caiba a esta dissertação apontar o possível conflito de interesses entre as ocupações públicas e privadas de Barros II, esta anedota revela como as entidades empresariais de Maringá possuíam grande relevância no cenário político local, possuindo capacidade de mobilização de projetos e credibilidade junto à população.

Outra questão que me motivou a contextualizar sobre a participação do CODEM, foi a fala do então prefeito Roberto Pupin durante o evento de apresentação do novo empreendimento para a área da Antiga Rodoviária, em abril de 2013. Na ocasião, Pupin destacou que o projeto do novo edifício seria compatível com “o plano Maringá 2020” a respeito das projeções futuras e das repercussões em âmbito nacional das ações promovidas pela cidade. Gini (2021) mostra que o plano Maringá 2020 foi um documento produzido pelo CODEM em 1996, visando projetar a cidade para duas décadas à frente. Vale destacar que o plano fora desenvolvido de maneira peculiar: sua proposta de planejamento estratégico para Maringá foi baseada em uma reunião ocorrida em setembro de 1996 que durou oito horas. Entre os participantes, estavam representantes de sindicatos patronais e de trabalhadores, profissionais liberais, líderes religiosos, professores, executivos, além destes:

[...] reitor da Universidade Estadual de Maringá, o diretor da TV Cultura de Maringá, o presidente do Sindicato dos Comerciários, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Estabelecimentos de Ensino de Maringá, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos e o Arcebispo de Maringá [...].
Os temas trabalhados foram: indústria, comércio, prestação de serviços e agricultura; qualidade de vida, educação, saúde e lazer. (GINI, 2021, p. 113).

O autor pondera que: “pensar a cidade quase 24 anos à frente, convenhamos, não seria possível de ser feito em apenas oito horas de planejamento estratégico.” (GINI, 2021, p. 119). O plano possuía, portanto, diretrizes vagas ou abstratas; ainda assim, representava a mobilização do setor privado de Maringá quanto às pautas que seriam levadas ao Poder Executivo e desejadas para o futuro da cidade. Gini (2021) ainda discorre sobre outros dois documentos centrais produzidos pela entidade: o plano Maringá 2030, formulado em 2011, e o *Masterplan* Maringá 2047, produzido em 2016.

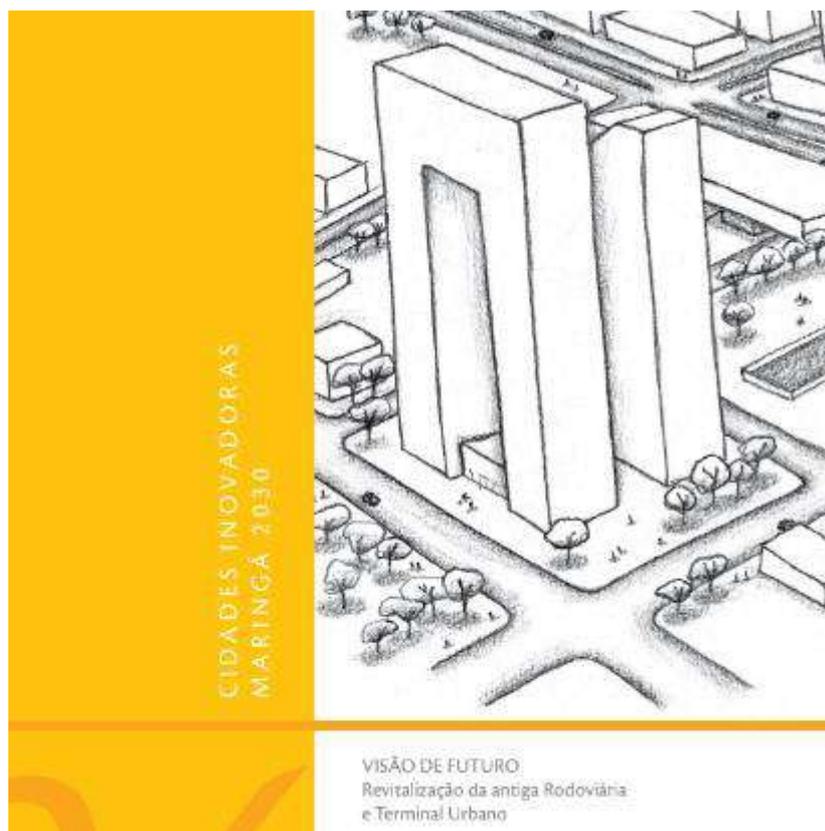


Figura 33: Capa do subtítulo 2.4 do documento ‘Maringá 2030’ desenvolvido pelo CODEM, 2011
Fonte: Maringá 2030, 2011, p. 44

Ainda que não houvesse, de forma explícita, ponderações sobre as propostas de reestruturação da Antiga Rodoviária nestes documentos citados, a participação de agentes privados – e suas câmaras técnicas – na política urbana maringaense é notável, ainda que pouco perceptível nos documentos selecionados no arquivo de pesquisa desta dissertação. A única referência direta ao espaço deste estudo territorial está representada na Figura 33, que traz a capa do subcapítulo 2.4 do plano Maringá 2030, intitulado ‘Cidade’. A imagem possui os dizeres “Visão de Futuro: revitalização da antiga rodoviária e terminal urbano” e um desenho sobre uma possível edificação na área citada.

Se até os dias atuais, nenhuma proposta de revitalização da área da Antiga Rodoviária prosperou, outros projetos avançaram, em locais próximos ao quarteirão destacado nesta pesquisa.

Ainda na gestão de Pupin, em meio ao processo de revitalização da área da Antiga Rodoviária, a Prefeitura considerou a construção de um novo terminal interurbano entre as Avenidas Tamandaré e a Avenida Horácio Raccanello Filho. Em 2014, sob o Edital de Concorrência nº 026/2013, o município contratou o consórcio Borelli e Merigo Arquitetura e Urbanismo LTDA para a realização de um projeto de um Terminal Intermodal (MARINGÁ,

Contrato N.º 040/2014, 29/01/2014). O projeto anunciado atenderia todas as linhas urbanas e metropolitanas, além de contar com estrutura para a construção de uma futura linha metroviária.

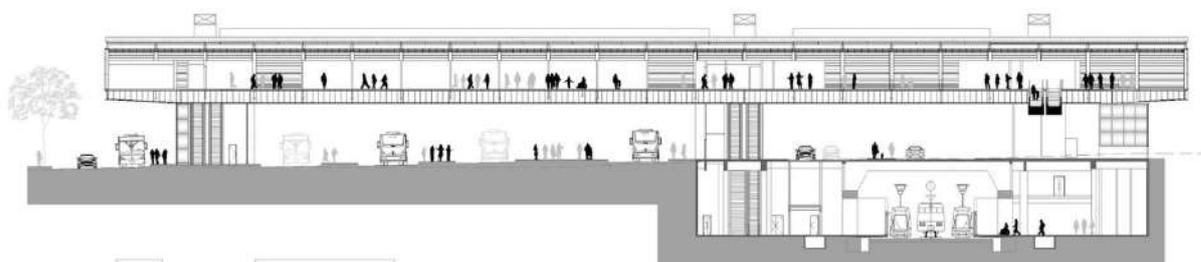


Figura 34: Ilustração do projeto do Terminal Intermodal de Maringá em corte transversal, 2014
Fonte: Borelli & Merigo Arquitetura e Urbanismo/ Susanna Moreira/ ArchDaily

A Figura 34 mostra uma das imagens elaboradas pelo escritório Borelli & Merigo Arquitetura e Urbanismo para o Terminal Intermodal de Maringá. Neste corte transversal do edifício, é possível notar os três andares da construção, sendo um subterrâneo. Na parte térrea estariam alocados os pontos de ônibus, funcionando como um terminal interurbano. No primeiro andar, foram planejadas salas administrativas e espaços comerciais, além de uma integração com a parte subterrânea do edifício, na qual estariam projetadas infraestruturas para a futura construção de um metrô, ligando Maringá às cidades vizinhas.

Segundo reportagem da Gazeta do Povo, a obra que “foi estimada em R\$ 69 milhões, teve o financiamento recém aprovado pela Caixa Econômica Federal (CEF) e fez parte do Programa Pró-Transporte, do Ministério das Cidades” (GAZETA DO POVO, 03/07/2014).

Apesar das especulações terem início em 2014, as obras do novo Terminal foram iniciadas em julho de 2016, contando com diversos atrasos e percalços. Em duas matérias da RPC Maringá (04/07/2017 e 10/08/2017), noticiou-se o atraso e a adição de custos não previstos. Em meio à situação, em março de 2017, foi deflagrada uma CPI sobre as construções da obra. O relatório da Comissão apontou 13 erros e irregularidades, incluindo problemas no projeto de fundação.

A principal irregularidade, conforme o relatório, diz respeito à área total do projeto contratado por meio de licitação. No edital, a extensão prevista era de 32 mil metros quadrados, mas o projeto definitivo entregue pela empresa Consórcio Borelli e Merigo previu área total de 22,3 mil metros quadrados [...].

Em depoimento prestado à CPI, em 24 de abril deste ano, o arquiteto sócio da empresa Consórcio Borelli e Merigo, José Borelli Neto, admitiu a redução na metragem total

do projeto e que o valor pago pelo município continuou o mesmo. Porém, segundo ele, foram feitos outros serviços para compensação. (RPC Maringá, 04/07/2017).

A despeito destes problemas, as obras continuaram. Em abril de 2019, já na gestão de Ulisses Maia (2017-2024, PDT e PSD), em função dos avanços das obras do Terminal Intermodal, a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB) alocou os pontos de ônibus da Avenida Tamandaré para o estacionamento da Antiga Rodoviária (RÁDIO MARINGÁ, 24/04/2019). A transferência impactou no estacionamento rotativo de automóveis, como ilustra a imagem 35.

As obras do Terminal Intermodal foram finalizadas em 2020 e as operações foram iniciadas em março deste mesmo ano.



Figura 35: Estacionamento no terreno da Antiga Rodoviária com pontos de ônibus alocados, 2019

Fonte: Aldemir de Moraes/ PMM/ Rádio Maringá



Figura 36: Paisagem do Eixo Monumental de Maringá, 2020. Em primeiro plano, o Terminal Intermodal. Ao fundo, é possível notar a Catedral de Maringá
Fonte: Jefferson Ohara/ArchDaily

A Figura 36 ilustra o impacto que a construção teve para a região central maringaense. Na parte superior do edifício é possível notar três arcos dourados que fazem referência ao marco arquitetônico da Antiga Rodoviária (ArchDaily, 26/06/2023). Além da paisagem, o novo terminal representou um salto de qualidade no conforto aos passageiros de transportes coletivos. Ainda assim, as lojas no interior do edifício continuam, até os dias de hoje, sem atividades, deixando um grande espaço do Terminal em desuso. A edificação também não possui espaços para acomodar passageiros e transeuntes, caracterizando-se, apenas, como um espaço de trânsito na região central da cidade.

Outro projeto que destaca as transformações na região central de Maringá é o Centro de Eventos Oscar Niemeyer. Ainda em obras, o edifício será alocado entre as Avenidas Horácio Raccanello Filho, João Paulino Vieira Filho e Herval, em um dos poucos lotes ainda públicos do antigo Complexo Ferroviário. O local era, até pouco tempo atrás, utilizado como estacionamento pela Prefeitura. O projeto visa aproveitar um dos edifícios desenhados por Oscar Niemeyer ainda na década de 1980, durante o Projeto Ágora.

Os detalhes da elaboração do projeto foram discutidos ainda em janeiro de 2021, em reunião entre “o prefeito Ulisses Maia, o deputado federal Ricardo Barros, a ex-governadora Cida Borghetti, o presidente da Câmara, Mário Hossokawa, o chefe de gabinete, Domingos Trevizan, e parte do secretariado” (MARINGÁ POST, 06/01/2021).

Ainda assim, a viabilidade da proposta era uma questão. No final de 2012, a Caixa Econômica Federal validou o projeto para construção destinando recursos por volta de R\$ 64 milhões, por meio de convênio com o Ministério do Turismo (RIC, 14/12/2022). Com a parte financeira encaminhada, parecia que a construção dependeria apenas de trâmites burocráticos. Entretanto, “só em 2023, foram abertos três processos licitatórios para contratar a empresa que ficaria responsável pela obra – o último, anunciado em 10 de julho e com abertura dos envelopes marcada para 16 de agosto, foi suspenso dois dias após a divulgação” (REVISTA HAUS, 24/07/2023). A questão principal seria o baixo orçamento para a realização da obra.

Em edital de Concorrência nº27/2023, o valor homologado foi maior: R\$ 75.219.898,19. E a vencedora foi a construtora Tecon Tecnologia em Construção Ltda (GMC Online, 12/12/2023). A Figura 37 mostra uma projeção do edifício.

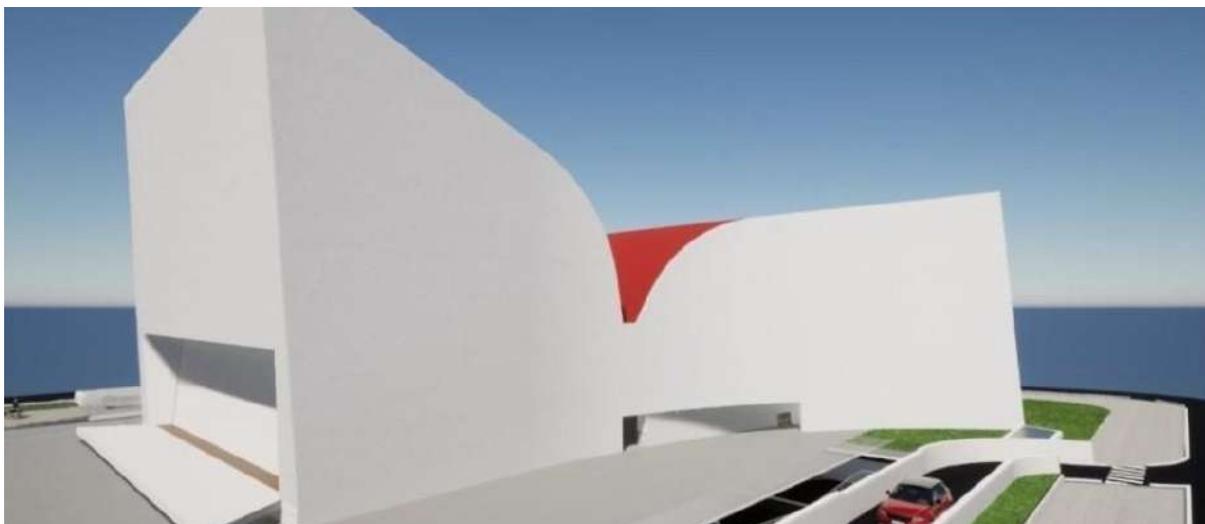


Figura 37: Imagem divulgada do Centro de Eventos Oscar Niemeyer, 2023
Fonte: Acervo Prefeitura Municipal de Maringá/ GMC Online/ Letícia Tristão

Segundo matéria do Portal RIC:

“O local terá 11 mil m² e 25 metros de altura. A estrutura terá mais de 750 toneladas de aço, numa imponente obra de concreto armado em formato de livro aberto. O complexo terá salas de exposição, biblioteca, palcos, plateia para 620 pessoas, camarins, vestiários, banheiros, estacionamento com 141 vagas, sala de imprensa, salas administrativas, entre outros” (RIC, 14/12/2022).

A Figura 38 traz uma imagem aérea da região central de Maringá, mostrando os três espaços discutidos até aqui. No centro da imagem, é impossível não notar o Terminal Intermodal inaugurado em 2020. O edifício estende-se por uma larga porção das Avenidas Horácio Raccanello Filho, da qual por baixo ainda passa a linha férrea, e Tamandaré, abaixo na

foto. No canto esquerdo da imagem é possível notar o estacionamento rotativo de automóveis que ocupa o espaço da Antiga Rodoviária, quarteirão referência para esta pesquisa. No canto direito da imagem, há dois espaços importantes: o edifício da Seguradora Sancor, que apesar de propriedade privada foi construído em parte do lote do atual Eixo Monumental de Maringá; e ao seu lado, no canto inferior direito, o estacionamento da Prefeitura, hoje em obras do Centro de Eventos Oscar Niemeyer.



Figura 38: Imagem aérea do centro de Maringá mostrando parte do antigo Complexo Ferroviário, hoje, Novo Centro, e o espaço da Antiga Rodoviária, hoje, estacionamento de automóveis, 2020

Fonte: Jefferson Ohara/ ArchDaily

6.2 O QUE O ESPAÇO PODE SER

A atual proposta de transformação do espaço da Antiga Rodoviária está inserida em um grande projeto de revitalização da região central; mais especificamente de seu Eixo Monumental. Em 2018, a Prefeitura realizou a contratação do Instituto Brasileiro de Arquitetos (IAB) para realização do Concurso Público Nacional de estudo preliminar para a requalificação do espaço público do Eixo Monumental de Maringá (MARINGÁ, CONCURSO N°. 009/2018).

A área total do eixo foi calculada em 169.020,93 m² e foi dividida em sete trechos: Trecho A – Praça da Catedral; Trecho B – Praça Dep. Renato Celidônio; Trecho C – Av. Getúlio Vargas; Trecho D – Praça Raposo Tavares e estacionamento da Antiga Rodoviária; Trecho E – Novo Centro; Trecho F – Travessa Jorge Amado; Trecho G – Vila Olímpica. Nesta área total, ainda estão consideradas a revitalização das vias perpendiculares que cruzam os trechos.

Após o envio dos projetos, a Comissão Julgadora do Concurso se reuniu por três ocasiões e foi formada pelos arquitetos Haroldo Pinheiro, Orlando Busarello, Mario Figueroa, José Gilberto Purpur e Renato Leão Rego. A deliberação escolheu a proposta do escritório de arquitetura Natureza Urbana, de São Paulo. Segundo a Terceira Ata da reunião julgadora, o projeto

destaca a requalificação da praça da catedral com ênfase na ampliação de áreas permeáveis, a valorização do espaço para as atividades já desenvolvidas pelos usuários e a priorização do pedestre, eliminando o estacionamento do interior da praça; destaca ainda a interação com a praça Renato Celidônio, que é generosa e amplia o espaço para encontros e celebrações. (CONCURSO-IAB, Ata 3, 30/10/2018).

No site do escritório Natureza Urbana, o ‘Eixo Vivo’ é apresentado como um projeto que valoriza o eixo como um espaço público. Entre os objetivos da proposta está a redução do protagonismo do transporte individual, remanejando vagas de estacionamento em favor do pedestre. Ressalta-se, também, a paisagem viva, a mobilidade urbana e a infraestrutura ativa.

Inverte-se a lógica de ocupação do ambiente urbano: o projeto desperta uma costura do espaço atual, ressaltando o protagonismo do pedestre no território e a experiência do usuário ao permear este lugar que oferece encontros, conexões e relações dinâmicas e afetivas com a cidade. Partindo da perspectiva do usuário, o desenho urbano desenvolve-se como plataforma que sustenta e revela as diversas potencialidades do local. (NATUREZA URBANA, 2018).

A Figura 39 ilustra a projeção da revitalização sobre o Eixo Monumental de Maringá, sob à ótica do escritório de arquitetura Natureza Urbana, destacando atividades propostas em cada trecho e reforçando a requalificação do calçamento e da área verde. Do lado esquerdo da imagem, aparece a Catedral, em seguida, o centro cívico de Maringá; no centro da imagem é possível notar dois quarteirões seguidos. São estes a Praça Raposo Tavares e o estacionamento no terreno da Antiga Rodoviária. À direita, o espaço da Vila Olímpica e do Estádio Municipal. A Figura 40 ilustra os trechos dos projetos selecionados pela Prefeitura, também com destaques para as áreas e vias reestruturadas. E a Figura 41 traz uma imagem de satélite de 2023, revelando a paisagem aérea do espaço que se pretende revitalizar. É possível notar a presença da Catedral, à direita, do Terminal Intermodal, no centro, e do Estádio Willie Davids, à direita.

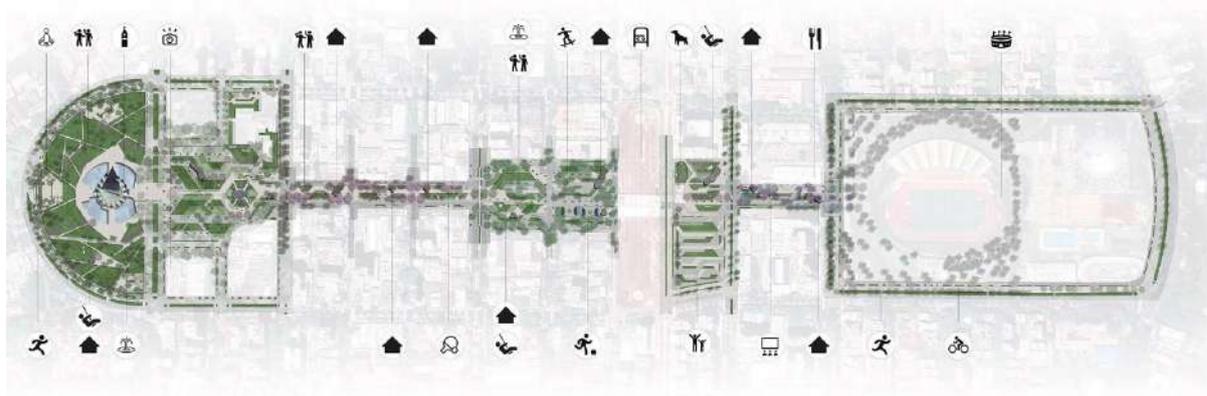


Figura 39: O projeto Eixo Vivo, do escritório Natureza Urbana, 2018
Fonte: Acervo Natureza Urbana



Figura 40: O projeto do Eixo Monumental dividido por sete trechos de obras, 2024
Fonte: Canal do Youtube Edson Scabora



Figura 41: Imagem de satélite destacando o Eixo Monumental de Maringá, 2023
Fonte: Google Earth Pro

A realização da revitalização se deu em trechos. Em um primeiro momento, iniciado no final de 2023, três das sete etapas do projeto foram destacadas para o início das obras: Trecho A correspondente ao maior símbolo arquitetônico de Maringá, a Catedral. A proposta de reestruturação incluiu três estacionamentos na área, quiosques, parque infantil, fonte luminosa e anfiteatro a céu aberto; o Trecho B engloba a Praça Deputado Renato Celidônio, que abriga o Centro Cívico de Maringá, além das avenidas Tiradentes, Duque de Caxias, XV de Novembro e Herval. Está previsto o recapeamento do calçamento, implantação de uma ciclovia paralela ao Fórum de Maringá e revitalização da praça e do estacionamento; por último, o Trecho G que corresponde à Vila Olímpica de Maringá, onde estão reunidos o Estádio Willie Davids, os ginásios municipais, um velódromo, piscinas olímpicas e quadras de areia. A proposta deste trecho é melhorar as condições de acesso para pedestres e ciclistas, reorganizando o vasto estacionamento que contorna as edificações (AEN-PR, 05/12/2023).

Apenas para a realização desta primeira etapa da obra, prevista para ser finalizada ainda em 2024, o orçamento apresentado pela Prefeitura de Maringá chegou a R\$ 50 milhões. Deste montante, R\$ 20 milhões foram disponibilizados pelo Estado do Paraná, via Programa de Transferência Voluntária da Secretaria das Cidades (AEN-PR, 05/12/2023).

A uma reportagem, Ulisses Maia revelou estar idealizando a reestruturação da região central desde seu primeiro ano de mandato, em 2017 (GMC Online, 12/04/2024) . Entretanto, para a realização de novos trechos seria necessário que a Prefeitura apresentasse garantias financeiras para a execução integral da obra proposta, inviabilizando a realização de todo o Eixo Monumental. Assim, novos trechos devem ser liberados à medida que verbas forem disponibilizadas. A divisão em trechos considerou estas restrições financeiras, permitindo que o projeto fosse produzido ao longo dos anos. E isto significa também que as obras não serão inteiramente entregues durante a atual gestão, uma vez que Ulisses Maia já se reelegeu e não poderá concorrer novamente. As futuras realizações dependerão, então, do comprometimento das novas gestões municipais.

Quanto à reestruturação do espaço da Antiga Rodoviária de Maringá, as obras do Trecho D também incluem a Praça Raposo Tavares, além de trechos das vias Av. Brasil, Rua Joubert de Carvalho e Av. Tamandaré. As obras ainda não possuem previsão de início, tampouco licitação aberta.



Figura 42: Composição de imagens com as propostas previstas para o Trecho D do Eixo Monumental. Acima, em uma projeção gráfica; abaixo, em uma imagem de satélite.

Fonte: Canal do Youtube Edson Scabora

A Figura 42 é uma composição de imagens retiradas de apresentação do projeto do Eixo Monumental presente no canal de Youtube do vice-prefeito de Maringá, Edson Scabora (PSD). As imagens revelam as propostas para a revitalização: quiosques, anfiteatro, palco, fonte luminosa, parque infantil, pista de skate e quadras poliesportivas. A imagem acima mostra elementos do projeto do escritório Natureza Urbana, revelando indícios da composição

paisagística pretendida e do local em que os equipamentos públicos deverão ser alocados; a outra imagem é uma foto de satélite e revela o cenário atual deste trecho do Eixo Monumental de Maringá. É possível notar, do lado esquerdo, a Praça Raposo Tavares repleta de árvores. Ao seu lado direito, o estacionamento rotativo, repleto de automóveis.

Ainda que o projeto de reestruturação do Eixo Monumental seja uma obra pretensiosa e que envolverá altas quantias financeiras e diferentes gestões públicas, revela-se mais factível do que os edifícios megalomaniacos considerados entre 2008 e 2013. Ainda assim, parece-me que o principal desafio da atual proposta de transformação do quarteirão da Antiga Rodoviária não seja a alocação de novos equipamentos públicos, mas a ocupação dos espaços por parte dos maringaenses. Reverter a preponderância do transporte individual, favorecendo pedestres e a ocupação de espaços públicos é contrariar a lógica histórica de produção do espaço urbano da cidade. Todavia, a produção urbana continua em disputa.

Não deixa de ser curioso pensar que a nova proposta de ressignificação do quarteirão da Antiga Rodoviária retomará a implementação de uma praça, como projetado por Vieira ainda na década de 1940. Com isto, evidencia-se que não há um caminho unívoco para a produção dos espaços urbanos, ainda que, dado os contextos históricos, haja correlações entre trajetórias urbanas e manutenção do poder decisório em determinados grupos de agentes modeladores. No quarteirão deste estudo, entre propostas e implementações, não houve uma linearidade: de projeto de praça, virou rodoviária e um marco arquitetônico; décadas depois, transformou-se em um espaço obsoleto frente às novas pretensões estéticas e narrativas do Novo Centro; após a demolição do patrimônio histórico e o fracasso de projetos mirabolantes, a alternativa paliativa prosperou, e o estacionamento festejou mais de uma década de existência; por fim, a atual proposta retorna ao começo: a praça.

A Figura 43 revela uma cena curiosa deste trecho da região central de Maringá, na década de 1950: uma pessoa dormindo em um banco da Praça Raposo Tavares; atrás, é possível notar a movimentação de um ônibus e de passageiros, em terminal provisório que antecedeu a construção da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz; ao fundo, nota-se a antiga Estação Ferroviária.



Figura 43: Homem deitado em um banco da Praça Raposo Tavares com a Estação Ferroviária ao fundo, 1950
Fonte: Acervo Museu da Bacia do Paraná *apud* Cordovil, 2010, p. 156

Neste sexto capítulo, detive-me sobre os diferentes projetos de preenchimento do espaço da Antiga Rodoviária de Maringá e arredores, buscando dimensionar os processos históricos de transformação de lugares e as disputas entre diferentes lógicas de produção do espaço. O elemento mais marcante deste processo foi o fracasso na construção de um novo empreendimento, convertendo a implementação paliativa de um estacionamento de automóveis em uma ocupação permanente.

Neste estudo territorial, a necessidade de transformação espacial pautada na imagem espetacularizada de grandes projetos arquitetônicos fora suficiente para justificar a demolição do antigo edifício rodoviário, a partir de um consenso entre importantes agentes modeladores urbanos: membros da gestão municipal, promotores imobiliários e a mídia local. Entretanto, para além das vagas para carros e ônibus, o estacionamento rotativo não atendeu nenhuma das principais demandas levantadas para justificar o esvaziamento da Antiga Rodoviária. Sua paisagem não representou a modernidade que o Novo Centro de Maringá exigia, não havendo qualquer dimensão monumental para atrair turistas ou investidores. Os contraventores, tão presentes no cotidiano da antiga estação, não deixaram de circular pelo espaço nos dias de hoje, reforçando a integração marginal entre este quarteirão e a Praça Raposo Tavares. Do ponto de vista comercial, as vagas de estacionamento beneficiaram comércio centrais, contudo, a manutenção de lojas populares ao redor do estacionamento apenas demonstra que não houve um incremento de investimentos consequentes às novas vagas.

O preenchimento, como última fase do processo dos vazios urbanos, revela que as projeções futuras de novos usos e paisagens antecedem, muitas vezes, a completa desativação e desocupação de formas anteriores. Junto a isto, esta fase processual representa uma forma continuada de esvaziamento, ainda que haja ocupações visíveis. Compreendo que o estacionamento rotativo de automóveis, apesar de sua ocupação, não foi projetado de maneira permanente por nenhum modelador urbano e, assim, o espaço continua carente de soluções e indeterminado, caracterizando-se como um vazio urbano.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação busquei aprofundar o debate sobre os vazios urbanos, perpassando diferentes trajetórias analíticas. Ao explorar os limites e fronteiras deste fenômeno, ressaltar sua complexidade e polissemia em meio às dualidades e às indefinições que o cercam. Na abordagem desenvolvida, os vazios urbanos revelam múltiplas nuances, distanciando-se de qualquer percurso unívoco. Como resultado, propus que há muito a ser analisado para além do vazio visível, conferindo centralidade analítica às disputas e desigualdades entre agentes modeladores urbanos. Percebendo a multiplicidade de manifestações possíveis, indiquei que estes espaços representam problemas para o planejamento urbano e, ao mesmo tempo, configuram brechas para que novas lógicas de produção do espaço urbano floresçam. Desta maneira, a pesquisa promoveu a perspectiva conjuntural dos vazios urbanos, compreendendo-os como processos nas cidades, e não apenas lugares.

Retomando o desenvolvimento de cada etapa, o trabalho foi dividido em duas partes estruturadas em seis capítulos. Na primeira, tratei dos caminhos de pesquisa, dedicando-me às ponderações teóricas e metodológicas; na segunda parte voltei-me ao estudo territorial de um espaço na região central de Maringá-PR.

De saída, optei por retomar o conceito de espaço urbano por meio de percursos teórico metodológicos que não os aprisionassem em suas formas materiais e visíveis. Através de obras de Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Henri Lefebvre e David Harvey, explorei o espaço urbano como um processo na cidade, isto é, uma relação dialética entre as configurações territoriais do lugar, e, sobretudo, as interações humanas que as produzem e as dão sentido. Ainda que tenha me afastado da Antropologia ao resgatar obras de geógrafos e filósofos, encontrei importantes paralelos nestas produções, principalmente pelo esforço de tornar o espaço um produto inerentemente social e pelo enfoque dado às tensões entre particularidades e as formas globais – contexto de produção do recorte de pesquisa.

Alcançada a perspectiva relacional do espaço urbano, pude, enfim, retornar ao conceito dos vazios urbanos. A princípio percebia, como Nascimento, o conceito de vazio urbano de forma objetiva: espaços vazios ou subaproveitados nas cidades, marcas da ineficiência do planejamento urbano e da influência de interesses imobiliários. Com o tempo, este caminho inicial foi desfeito, e as discussões teóricas trouxeram luz a outra ontologia de vazio urbano – que aqui chamo de positiva. A partir das obras de Solà-Morales e Lopez-Pineiro, o vazio urbano deixou de ser um espaço sem valor. Seu caráter conceitual dúbio e esvaziado traz, ao mesmo tempo, potência para que novas formas urbanas surjam; formas estas que não dependam da eficiência do planejamento urbano conservador, nem do voraz apetite de especuladores imobiliários. Contudo, a conexão entre estes pontos foi trazida por Andrea Borde, propondo

uma perspectiva que mescla as duas visões anteriores de vazios urbanos: um processo tanto problemático, quanto potencial. Destacando a variada gama de dinâmicas urbanas que produzem espaços esvaziados, sem origens ou paisagens uniformes, a autora revela a importância de seus contextos históricos e seus processos de formação. Também da autora, recupero a organização de três momentos do fenômeno – o esvaziamento, o vazio e o preenchimento – que utilizei para classificar meu estudo territorial.

Após o mapeamento teórico e dos debates com as obras, os conceitos de espaço e vazio urbano – outrora tão cristalinos – transformaram-se numa teia de confusões. Por sorte, a perspectiva híbrida de Latour (2013) estendeu-me a mão. E assim, partindo da compreensão do pesquisador como um mediador de objetos científicos, criador de conexões e não de realidades, pude investigar os vazios urbanos antes de defini-los. Em termos práticos, adotei um conceito com fronteiras instáveis e transitório por natureza. E não por afronta, mas visando tensionar os limites conceituais e produzir novas conexões entre objetos e conceitos. O resultado foi um tanto intrigante: o vazio urbano tornou-se, então, um processo – e não um lugar na cidade – produzido ao longo do tempo através das disputas entre diferentes agentes modeladores urbanos. O território, central para demarcar estes conflitos, assume diferentes paisagens e usos à medida que novas técnicas são empregadas e sentidos são conferidos. E o esvaziamento, característico de sua forma, produzido como uma etapa de seu desenvolvimento. Com esta perspectiva do fenômeno pude não só resgatar o debate anterior sobre a ontologia do espaço urbano, como construir uma base mais sólida para analisar espaços concretos.

Chego, então, ao meu estudo territorial:

No quarto capítulo, intitulado ‘O esvaziamento’, destaquei que a empreitada liderada por uma empresa colonizadora trouxe, no surgimento do núcleo urbano, uma imagem espetacularizada para Maringá, promovendo interesses privados ao planejamento urbano público. Quanto ao quarteirão do estudo territorial, indiquei que a construção da terceira rodoviária, na década de 1960, transformou a paisagem da região central da cidade. A nova estação, projetada como um símbolo de progresso e modernidade, se consolidou como um marco urbano e arquitetônico, destacando-se por sua grandiosidade, como centro comercial e, claro, por sua função logística. Estampada em diversos cartões-postais, a Estação Rodoviária compôs o principal eixo estruturador da cidade, junto à Estação Ferroviária e à Praça Raposo Tavares.

No entanto, em meio aos crescimentos populacional e econômico entre as décadas de 1960 e 1980, as dinâmicas urbanas da região central da cidade se transformaram radicalmente. Soma-se a isto a emergente predominância do automóvel como principal modal de transporte,

reconfigurando os deslocamentos urbanos. Como consequência, o Complexo Ferroviário, até então a principal infraestrutura da cidade, foi desestruturado em etapas - a primeira delas, sendo o encerramento do transporte de passageiros via ferrovia. Durante a década de 1980, a proposta de revitalização da região central da cidade ganhou ainda mais força com o Projeto Ágora do arquiteto Oscar Niemeyer. No entanto, a implementação desta peça de marketing falhou, o projeto foi descaracterizado, e as áreas públicas foram alienadas para promotores imobiliários, abandonando de vez qualquer intenção comunitária. Mas as mudanças no centro não se encerram por aí.

O fracasso do projeto público não inviabilizou o rebaixamento da linha férrea e o boom especulativo, deflagrando a ascensão do Novo Centro de Maringá. Esta nova fase da revitalização da região central da cidade declarou a impossibilidade de velhos e novos edifícios coexistirem, colocando em risco as demais construções históricas da cidade, caso da Estação Rodoviária. Agora popularizada como Antiga Rodoviária, o edifício deixou de receber investimentos, dando início ao seu processo de esvaziamento. Este cenário de obsolescência se agravou com a construção de um novo terminal rodoviário, em 1998. Relegada apenas ao transporte intermunicipal, a Antiga Rodoviária havia deixado de ser uma representação da modernidade da cidade, tornando-se um marco de contravenções. Apesar das inúmeras tentativas de reformas entre os proprietários das lojas comerciais e as gestões públicas, o edifício enfrentou crescente deterioração até que, em 2007, uma parte da cobertura metálica desabou, alterando o destino deste espaço.

No capítulo 5, "O Vazio", descrevi como o incidente representou a brecha necessária para a reestruturação do quarteirão ocupado pela Antiga Rodoviária. A administração municipal, liderada pelo Prefeito Silvio Barros II, se utilizou da situação para promover novos projetos na área, buscando, junto a agentes privados, o apoio para a construção de um empreendimento novo, de estética chamativa e em linha com as ambições modernas da cidade. Em oposição a demolição do edifício, parte significativa da população maringaense, condôminos e acadêmicos pleiteavam o tombamento da Antiga Rodoviária por seu valor histórico e comercial.

Atropelando debates públicos, a Prefeitura optou por prosseguir com o vazio do espaço, propondo a interdição, a reintegração de posse do edifício e, posteriormente, lançando um edital de concorrência para novos projetos para a área. No entanto, a situação permaneceu indefinida à medida que as disputas judiciais com os proprietários das lojas avançaram. Após idas e vindas dos trâmites legais, apenas em 2010, a Justiça concedeu a imissão de posse ao edifício que concretizou a demolição ao final deste mesmo ano. Finalizado o apagamento deste edifício

histórico, a Prefeitura destinou o terreno para uma ocupação provisória - o estacionamento rotativo de automóveis - enquanto não houvessem as tratativas de um novo empreendimento.

No último capítulo da dissertação, 'O Preenchimento', explorei a situação do quarteirão de 2011 até os dias de hoje, perpassando os projetos considerados para preencher o espaço da Antiga Rodoviária. Entretanto, nenhuma destas propostas avançou, relegando o quarteirão à angustiante paisagem do estacionamento de automóveis. O fracasso de mais um projeto urbano ostentoso deflagrou as falhas do planejamento público, os impactos dos promotores imobiliários e a desigualdade nas condições da produção urbana, relegando diversos modeladores urbanos que coexistiam no lugar às margens das discussões. Desta maneira, reforcei a histórica necessidade de divulgação de imagens urbanas espetacularizadas como forma de manipular a opinião pública, ainda que o principal objetivo tenha sido o apagamento de mais um patrimônio histórico da cidade. Ao final deste capítulo, retomei a atual proposta de revitalização do espaço incluída em uma transformação maior - o Eixo Monumental de Maringá. Sem data para iniciar as obras no quarteirão desta pesquisa, não deixa de ser curioso que a proposta incluía a implantação de uma praça pública, resgatando a indicação do primeiro traçado urbano da cidade, há mais de 70 anos.

O caso da Antiga Rodoviária de Maringá mostrou-se um estudo territorial de grande relevância. Ao perpassar as diversas transformações nos usos e paisagens do espaço, pude demonstrar a dinamicidade do espaço urbano e relacioná-lo ao processo dos vazios urbanos. Longe de ser irreversível, o desenrolar do esvaziamento deste quarteirão revelou, sobretudo, os impactos dos diferentes agentes modeladores urbanos. Como destaques, a Prefeitura de Maringá apareceu como uma especuladora de seu próprio terreno, mobilizando a mídia local e negociando seu ativo em prol de interesses privados. Neste percurso, as gestões municipais desvalorizaram os espaços públicos, decretaram a obsolescência de usos e colocaram, como única saída possível, a revitalização por meio da incorporação privada. Neste contexto, torna-se curioso o esforço de ter o apoio popular favorável aos projetos de renovação quando, em nenhum momento, os antigos usuários da rodoviária foram considerados. Sendo assim, este novo empreendimento seria construído para atender quais necessidades? Além disso, creio ser importante ressaltar como o carro, como principal modal de transporte, afetou o desenvolvimento dos projetos urbanos maringaense. Além da destinação 'provisória' do estacionamento, em todos os projetos avaliados pela Prefeitura continham vagas subterrâneas, atendendo uma demanda histórica dos comerciantes e transeuntes da região central da cidade.

Ao articular o debate sobre os vazios urbanos no campo acadêmico ao estudo de um território na região central de Maringá, esta dissertação promove uma perspectiva relacional

dos fenômenos urbanos, ressaltando suas multiplicidades, temporalidades e agências. A partir da abordagem conjuntural dos vazios urbanos, a pesquisa endossa uma nova categoria de análise para os espaços em conflito e em reinvenção, superando delimitações restritivas e visões universalistas. Em síntese, a dissertação oferece uma brecha para compreender a cidade em sua incessante transformação, destacando os vazios urbanos como fronteiras das possibilidades urbanas.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS ACADÊMICAS

ANDRADE Carlos Roberto Monteiro e CORDOVIL Fabiola Castelo Souza. **A Cidade de Maringá, PR: O Plano Inicial e as 'Requalificações Urbanas'**. Anais do X Colóquio

Internacional de Geocrítica, Barcelona. 26 e 30 de maio de 2008. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm>. Acesso em 15 de junho de 2023.

BORDE, Andréa. **Vazios Urbanos**: avaliação histórica e perspectivas contemporâneas. In: Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Niterói. 2004. Disponível em: <http://xvishcu.arq.ufba.br/anais-viii-shcu/>. Acesso em: 12 maio 2022.

BORDE, Andréa. **Vazios urbanos**: perspectivas contemporâneas. 226 f. Tese (doutorado). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2006.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A Aventura Planejada**: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 A 1982. 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.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza e Ana Lúcia RODRIGUES. **Segregação socioespacial e a negligência ao patrimônio construído**: legado dos projetos e práticas do poder público municipal em Maringá – PR (Brasil). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de novembro de 2012

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995.

CUNHA, Olívia Maria Gomes da. **Tempo imperfeito**: uma etnografia do arquivo. Rio de Janeiro: Revista Mana, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132004000200003>. Acesso: 17 de abril de 2023

DIAS, Reginaldo Benedito e GONÇALVES, José Henrique Rollo (org), **Maringá e o Norte do Paraná**: estudos de história regional. Maringá: EDUEM, 1999.

DIAS, Reginaldo Benedito. **Maringá**: A paisagem e os projetos como palimpsesto. Bol. geogr., Maringá, v. 26/27, n. 1, p. 57-70, 2009

FERREIRA, Jeanne Christine Versari; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza; VERRI JUNIOR, Aníbal. **O espaço moderno em Maringá**: ideias de Oscar Niemeyer para a área central. Anais do II Simpósio de Estudos Urbanos: A dinâmica da cidade e a produção do espaço. 18 a 21 de agosto de 2013. Disponível em: http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/ferreira-jeanne-christine-versari.pdf. Acesso em 20 de junho de 2023

FERREIRA, Jeanne Christine Versari. **O processo de privatização do espaço no novo centro de Maringá-Paraná**: agentes, imagens e discursos. 2017. 223 p. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) --Universidade Estadual de Maringá, 2017.

FERREIRA, Jeanne Christine Versari e CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **As desventuras do planejamento urbano: o novo centro de Maringá (PR), do Projeto Ágora de Oscar Niemeyer à produção imobiliária do século XXI (organização)** - São Paulo :FAUUSP, 2022.

FRIEDRICH, Veroni. **A política de conservação do patrimônio cultural em Maringá-PR (1987-2008)**. Universidade Estadual de Maringá, Programa de Pós-Graduação em História, área de concentração: Política, Movimentos Populacionais e Sociais, 2010

GINI, Sérgio. **Empresários, interesses e ação política: Uma crítica da dominação gestonária / - Marília, 2021. 267 f. : il., tabs., fotos** Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília. Orientador: Aluisio Almeida Schumacher

HARVEY, David. **Spaces of Hope**. Edinburgh University Press 22 George Square, Edinburgh, 2006

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana/ David Harvey; tradução Jeferson Camargo.** - São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 2013

LOPEZ-PINEIRO, Sergio. **Things as holes: voids within patterns**. In Organization or Desing? Harvard symposia on architecture solide series. Harvard University Graduate School of Design. Talk held at Harvard GSD on 17th November 2015.

LOPEZ-PINEIRO, Sergio. **A Glossary of Urban Voids**. Berlim: Jovis. 2020a

LOPEZ-PINEIRO, Sergio. **A Glossary of Urban Voids**. Vídeo (1h 16min) Entrevista para John H. Daniels Faculty of Landscape, Architecture, and Design, Toronto, 2020b. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=TC2_JNzvfo4 .Acesso em 10 maio 2022.

LUZ, France. **Maringá: Fase de Implementação (capítulo) in DIAS, Reginaldo Benedito e GONÇALVES, José Henrique Rollo (org), Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional**. Maringá: EDUEM, 1999.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Etnografia como prática e experiência**. Revista Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 129-156, jul./dez. 2009

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Curiosidades Históricas de Maringá: sugestões e dicas para pesquisa**. Secretaria de Cultura. Gerência do Patrimônio Histórico/ texto de João Laércio Lopes Leal, 2019.

NASCIMENTO, Agnaldo da Silva. **No vazio, caberiam casas, parques, fábricas... caberia muita cidade.** 142 f. Dissertação (mestrado). Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente: 2014

PEIRANO, Mariza. **A favor da etnografia.** Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995.

PEIRANO, Mariza. **Etnografia não é método.** Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, v. 20, n. 42, p. 377-391, dez. 2014.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Terrain Vague.** In: SOLÀ-MORALES, Ignasi. TERRITÓRIOS. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2002.

SANTOS, Ana Laura dos. **As transformações da área da antiga rodoviária:** repercussões na paisagem urbana e privatização do espaço público. Relatório Final. Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica – PIBIC/CNPq-FA-UEM. Maringá, 2017

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** São Paulo, editora Nobel, 1988.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado:** Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp. 2020.

SILVA, Miguel Fernando Perez. **Maringá: 75 anos em 75 fotos.** Maringá, PR : Ed. dos Autores, 2022

SOUZA, Fábio Dias de. **As três primeiras rodoviárias de Maringá (PR):** o uso da fotografia para a recuperação e contextualização de dados históricos. Universidade Estadual de Londrina, Centro de Educação Comunicação e Artes, Programa de Pós-Graduação em Comunicação, 2017.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. **O nativo relativo.** Rio de Janeiro: Revista Mana, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-93132002000100005>. Acesso dia 03 de abril de 2023

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

ABAIXO-ASSINADO, Sociedade Civil. **Abaixo assinado** ao Ministério Público de Maringá e à Comissão Especial de Patrimônio Histórico. 16/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

AEN-PR. **Com apoio do Estado, Maringá dá início à transformação do Eixo Monumental.** 05/12/2023. Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Com-apoio-do-Estado-Maringa-da-inicio-transformacao-do-Eixo-Monumental>. Acesso em: 22/03/2024

BALANÇO GERAL, **Antiga rodoviária de Maringá ainda tem destino incerto** (vídeo), (Maringá e Noroeste/PR), Apresentador: Léo Junior, Canal: rictvmaringa. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=sQkzeyxz_KI&ab_channel=rictvmaringa. Acesso: 12/04/2023

BEM PARANÁ, **Antiga rodoviária de Maringá é interditada**, 07/02/2007. Disponível em: <https://www.bemparana.com.br/noticias/parana/antiga-rodoviaria-de-maringa-e-interditada-17359/>. Acesso: 13/07/2024

BLOG DO RAONI, **Ato contra a demolição da rodoviária velha de Maringá reúne entidades e população**, 28/05/2010. Disponível em: <https://blogdoraoni.com/ato-contr-a-demolicao-da-rodoviaria-velha-de-maringa-reune-entidades-e-populacao/>. Acesso 12/10/2023

CARTÓRIO PLANAS, 1º Ofício de Maringá. Registro de Imóveis, 28/04/2000. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

CASACINCO Arquitetura. **Multiuso Maringá** (Maringá - PR. 79.031,00 m2). Projeto de 2011. Disponível em: <https://www.casacin.co/maringa>. Acesso: 21/07/2024

CBN Maringá. **Prédio que vai ocupar terreno da antiga rodoviária de Maringá vai custar R\$ 170 milhões e deve ficar pronto em quatro anos após início das obras.** Por Luciana Peña, 29/04/2013. Disponível em: <https://www.cbnmaringa.com.br/noticia/predio-que-vai-ocupar-terreno-da-antiga-rodoviaria-de-maringa-vai-custar-r-170-milhoes-e-deve-ficar-pronto-em-quatro-anos-apos-inicio-das-obras>. Acesso: 04/06/2024

CBN Maringá. **Estacionamento público da antiga rodoviária de Maringá será fechado.** Por: Carina Bernardino, 09/04/2019. Disponível em: <https://www.cbnmaringa.com.br/noticia/estacionamento-publico-da-antiga-rodoviaria-de-maringa-sera-fechado>. Acesso em: 12/05/2024

CEPPHAC (Comissão Especial de Preservação do Patrimônio Histórico Artístico e Cultural de Maringá), **Atas n° 17 (02/05), n°18 (07/05) e n° 19 (14/05).**

CEPPHAC (Comissão Especial de Preservação do Patrimônio Histórico Artístico e Cultural de Maringá), **Relatório final da Comissão**, 14/05/2007.

CONCURSO - IAB, Comissão Julgadora. **Atas das reuniões da comissão julgadora.** Ata 1 (30/08/2018), Ata 2 (30/10/2018), Ata 3 (31/10/2018). Disponível em link no site:

<https://concursosdeprojeto.org/2018/11/10/premiados-concurso-nacional-eixo-monumental-de-maringa/>. Acesso em: 22/03/2024

CONDOMÍNIO do Edifício da Estação Rodoviária, **Convenção condominial**, 16/12/2002. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

CONDOMÍNIO do Edifício da Estação Rodoviária, **Ofício de Abaixo assinado ao Presidente da FUNDESC-Maringá**. 19/02/2003. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

CONDOMÍNIO do Edifício da Estação Rodoviária. **Ofício ao comandante da PM**. 19/05/2005. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

CONDOMÍNIO do Edifício da Estação Rodoviária. **Ofício nº 17/2005**, 08/03/2005. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

CONDOMÍNIO do Edifício da Estação Rodoviária. **Ofício nº 32/2005**, 18/10/2005. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

CORPO DE BOMBEIROS. **Relatório nº 064/04**, 2004. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

CORPO DE BOMBEIROS, **Relatório de Vistoria**, 27/04/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

FUJINAMI, Miguel. **Laudo de vistoria**. Imóvel: Terminal Metropolitano de Maringá – antiga estação Rodoviária de Maringá. 2007.

GAZETA DO POVO. **Justiça autoriza volta de comerciantes à antiga rodoviária**. Por Marcos Paulo de Maria, 26/10/2009. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/justica-autoriza-volta-de-comerciantes-a-antiga-rodoviaria-c2p34s7txe6mxzftiknwzlfy/>. Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO, **Prefeitura pede desapropriação da rodoviária velha proprietários querem reformar local**. Por: Renan Colombo, 04/12/2009. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-pede-desapropriacao-da-rodoviaria-velha-proprietarios-querem-reformar-local-0upwbl9db63u0ub495hmnnzny/>.

Acesso: 24/07/2024

GAZETA DO POVO. **Justiça suspende volta de comerciante à antiga rodoviária**. Por Jônatas Lucizano, 28/01/2010. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/justica-suspende-volta-de-comerciantes-a-antiga-rodoviaria-c2p1hho4tljmyilva232arnta/>. Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO, **Tombamento histórico do prédio da antiga rodoviária é negado pelo TJ**. Por: Jônatas Lucizano, 29/01/2010. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/tombamento-historico-do-predio-da-antiga-rodoviaria-e-negado-pelo-tj-1drlz0dzbl7x39ny2lps9eszy/>.

18/03/2024

Acesso:

GAZETA DO POVO, **Justiça concede posse da rodoviária velha à prefeitura que planeja demolir o prédio.** Por: Thiago Ramari, 13/05/2010a

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/justica-concede-posse-da-rodoviaria-velha-a-prefeitura-que-planeja-demolir-o-predio-ez0qy04uk3tqsc8if3ceimp8u/#:~:text=Neste%20ano%2C%20a%20Justi%C3%A7a%20definiu,propriet%C3%A1rios%20de%2053%25%20do%20im%C3%B3vel>. Acesso: 23/07/2024

GAZETA DO POVO, **Prefeitura de Maringá começa a demolir a rodoviária velha.** Por: Marcus Ayres, 27/05/2010. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-de-maringa-comeca-a-demolir-a-rodoviaria-velha-4ovswqqp5zaj5s7gx9yhotam/#:~:text=A%20Prefeitura%20de%20Maring%C3%A1%20come%C3%A7ou,pr%C3%A9dio%2C%20na%20Travessa%20J%C3%BAlio%20Mesquita>.

Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO, **Demolição da antiga rodoviária é suspensa por demolição judicial.** Por: Marcus Ayres, 31/05/2010

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/demolicao-da-antiga-rodoviaria-e-suspensa-por-decisao-judicial-eupyuh1yu4d3z6wfjmvvf4mry/>. Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO, **Prefeitura de Maringá começa a demolir a rodoviária velha.** 24/05/2010. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-de-maringa-comeca-a-demolir-a-rodoviaria-velha-4ovswqqp5zaj5s7gx9yhotam/#:~:text=Enquete%20mostrou%20prefer%C3%Aancia%20dos%20votantes,restaurado%20em%20vez%20de%20demolido>. Acesso: 24/07/2024

GAZETA DO POVO, **Manifestação de adeus a rodoviária velha dará origem a documentário.** Por: Marcus Ayres, 26/05/2010. Disponível:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/manifestacao-de-adeus-a-rodoviaria-velha-dara-origem-a-documentario-1clvqoln0axgpv1gp8fg529u6/>.

24/06/2024

Acesso:

GAZETA DO POVO, **Estacionamento criado no terreno da rodoviária velha terá 216 vagas,** 18/11/2010. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/estacionamento-criado-no-terreno-da-rodoviaria-velha-tera-216-vagas-06z00eiaunu9yazbj878ql4cu/>. Acesso 13/07/2024

GAZETA DO POVO. **Estacionamento no terreno da Rodoviária Velha começa a receber carros.** Por: Tatiane Salvatico, 24/02/2011. Disponível em:

<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/estacionamento-no-terreno-da-rodoviaria-velha-comeca-a-receber-carros-4ovswx63r36pjiulqreq4u32/>. Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO. **Prefeitura propõe parceria público-privada para obra em terreno da Rodoviária Velha.** Por: Thiago Ramari, 29/03/2011

Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-propoe-parceria-publico-privada-para-obra-em-terreno-da-rodoviaria-velha-3t6ghrzmdejswizq524breaafi/>
Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO. **Doação do terreno da Rodoviária Velha será votada nesta terça.** Por: Marcus Ayres, 11/04/2011.

Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/doacao-do-terreno-da-rodoviaria-velha-sera-votada-nesta-terca-4ovr9n1rp7r4l7qazs1x0nivi/>
Acesso: 13/07/2024

GAZETA DO POVO. **Vereadores aprovam concessão do terreno da Rodoviária Velha.** Por: Marcus Ayres, 12/04/2011.

Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/vereadores-aprovam-concessao-do-terreno-da-rodoviaria-velha-4ct0vz06pfvh6y7n3vy5ors5q/>
Acesso: 24/27/2024

GAZETA DO POVO. **Renovação que traz desafios.** Por: Bia Moraes, 17/12/2013. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/imoveis/renovacao-que-traz-desafios-538hkmjw944koy51x07gozcr2/>. Acesso: 21/07/2024

GAZETA DO POVO. **Maringá terá terminal intermodal.** Por: Gesli Franco. 03/07/2014
Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa-tera-terminal-intermodal-eafqb2oyxf7uag5y2545rpnpq/>
Acesso: 07/07/2024

GMC Online. **Obra do Centro de Eventos Oscar Niemeyer em Maringá deve durar 3 anos e 4 meses.** Por: Letícia Tristão, 12/12/2023. Disponível em: <https://gmconline.com.br/noticias/cidade/obra-do-centro-de-eventos-oscar-niemeyer-em-maringa-deve-durar-3-anos-e-4-meses/>. Acesso em: 22/03/2024

GMC Online. **Eixo monumental de Maringá: veja como ficará a nova praça da catedral.** Por: Iasmin Calixto. 12/04/2024. Disponível em: <https://gmconline.com.br/noticias/cidade/eixo-monumental-de-maringa-veja-como-ficara-a-nova-praca-da-catedral/amp/>. Acesso: 12/07/2024

INSTITUTO Cultural Memória Paraná. **Ofício ao Ministério Público de Maringá.** 13ª Promotoria de Justiça da Comarca de Maringá, 28/05/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL do Povo. **Rodoviária antiga é interditada**, 08/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL Hoje. **Plano Diretor do Novo Centro vai ser implementado**, A3. 15/01/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL Hoje. **Lojistas vão à Justiça contra a interdição da antiga rodoviária**, 07/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL Hoje. **Síndico diz que antiga rodoviária não fecha**, 31/01/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL Hoje. **Lojistas vão à Justiça contra a interdição da antiga rodoviária**, 07/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL Hoje. **Usuários da velha rodoviária reclamam da falta de cobertura**, A3, 19/01/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL Hoje. **Cobertura da velha rodoviária será retirada**, A3. 16/01/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário, **Matéria do dia** 29 de novembro de 2007, p. A4. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

JORNAL O Diário. **Prefeitura reduz exigência para obra na área central**. 14/10/2011

JORNAL O Diário. **Projeto para terreno da antiga rodoviária vai mudar**. 19/12/2012. Fonte:https://www.skyscrapercity.com/threads/maring%C3%A1-pr.1010057/page-232?post_id=98442694#lg=attachment_xfUid-1-1722236496&slide=0. Acesso: 24/07/2024

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Viga cede e cobertura da rodoviária será demolida**, 15/01/2007. Por: Fábio Linjardi. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Síndico demonstra preocupação**, 18/04/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Juiz nega liminar para reabertura da antiga rodoviária**, 27/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Lojistas da rodoviária velha temem falência**, 16/03/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Enquete do dia: O que fazer com o que sobrou da antiga rodoviária?**, A2. 09/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Prefeito recebe inquilinos da rodoviária**. Por: Montezuma Cruz, 02/03/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Opinião do Leitor: 'Rodoviária velha'**, por Sandra Zuniga. 12/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Velha rodoviária: valor histórico**. 12/03/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Estado abre processo para tomba rodoviária velha**. Por: Murilo Gatti, 19/04/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Concurso de projetos define futuro da rodoviária**. Por Luiz Fernando Cardoso, A4, 16/01/2008. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Rodoviária velha passa pela terceira avaliação de condições**. Por: Murilo Gatti, A4, 26/02/2008. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Diário do Norte do Paraná. **Área da rodoviária velha terá 270 vagas do Estar**. Por André Simões, A5, 09/11/2010. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

JORNAL O Estado do Paraná. **Coluna de Opinião**. Autores: Carlos Tavares Cardoso e Mário Verri, 29/11/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Auto de Interdição 001/2007**. Secretária de Desenvolvimento Urbano e Habitação- Gerência de Fiscalização, 2007

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Lei nº 32**. Lex: Aprova os termos da concorrência pública para construção da estação rodoviária da sede do município. Maringá, 30 de novembro de 1959.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Auto de Interdição Nº 001/2007**. SEDUH - Secretário de Desenvolvimento Urbano, Planejamento e Habitação. 07/02/2007. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Decreto 1343/2007**. Diário Oficial, 14/11/2007

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Lei nº 7847/2007**. Lex: autoriza o chefe do executivo municipal a realizar a concessão urbanística, mediante licitação, do imóvel da antiga rodoviária "américo dias ferraz". Maringá, 19 de dezembro de 2007.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. Assessoria de Comunicação. **Prefeitura apresenta edital para concessão urbanística da antiga Rodoviária**. Por Thaís Pismel. Disponível em: https://web.archive.org/web/20080120062512/http://www.maringa.pr.gov.br/imprensa/noticia.php?id_artigo=5647. Acesso: 02/05/2024

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Processo nº. 18/2008**, 08/01/2008.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Aviso de Licitação sobre a Concorrência n° 003/2011-PMM.** Fonte: Diário Oficial do dia 27/05/2011

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Contrato com doação de encargo n° 632/2012 - PMM** (Processo n° 747/2012 - Concorrência n° 016/2012). Prefeito Silvio Magalhães Barros II, Maringá, 26/12/2012.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Processo n° 1099/2011.** Concorrência n° 003/2011. Prefeito: Silvio Magalhães Barros II, Maringá 25/05/2011.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Lei n° 8921.** Lex: Autoriza a desafetação de parte da Praça Raposo Tavares e a sua posterior doação, mediante prévio procedimento licitatório, a uma pessoa jurídica, ou a um consórcio de empresas, com o encargo de implantação de um empreendimento de interesse público. Prefeito: Silvio Magalhães Barros II, Maringá, 20/04/2011.

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Termo de rescisão e quitação do contrato de doação com encargo n° 632/2012.** Prefeito: Carlos Roberto Pupin, Maringá, 05/02/2016

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Lei n° 4275/96.** Lex: Institui o Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá - CODEM. Assinado pelo Prefeito Said Felício Ferreira, 16 de setembro de 1996. Disponível em: <https://www.codem.org.br/documentos232f731f>. Acesso: 20/07/2024

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Lei n° 4275/96.** Lex: Institui o Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá - CODEM. Assinado pelo Prefeito Said Felício Ferreira, 16 de setembro de 1996. Disponível em: <https://www.codem.org.br/documentos232f731f>. Acesso: 20/07/2024

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS N.º 040/2014.** Prefeito Carlos Roberto Pupin. Maringá, 29/01/2014

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Edital de Concorrência n° 27/2023.** 29/08/2023. Disponível em: <http://venus.maringa.pr.gov.br:8090/portalthtransparencia/1/licitacoes/detalhes?entidade=1&exercicio=2023&tipoLicitacao=3&licitacao=38>
Acesso em: 22/03/2024

MARINGÁ, Prefeitura do Município. **Processo n°. 01640/2018 / CONCURSO N°. 009/2018-PMM.** Promotor: Prefeito Ulisses de Jesus Maia Kotsifas; Organizador: Presidente IAB-PR: Luiz Reis. Maringá, 17/08/2018

MARINGÁ POST. **Prefeitura quer desengavetar parte do projeto Ágora, criado por Niemeyer para Maringá.** Por Murilo Gatti Publicado, 06/01/2021. Disponível em:

<https://maringapost.com.br/cidade/2021/01/06/prefeitura-quer-desengavetar-parte-do-projeto-agora-criado-por-niemeyer-para-maringa/>.

Acesso em: 30/07/2023

MORO MARTINS, Rafael. **MP deve propor ação civil pública contra doação da quadra da antiga rodoviária de Maringá**, 30/05/2015. Disponível em: <https://livre.jor.br/mp-deve-propor-acao-civil-publica-contra-doacao-da-quadra-da-antiga-rodoviaria-de-maringa/>. Acesso: 03/07/2023

NATUREZA URBANA. **Eixo Monumental de Maringá: Eixo Vivo**. Coordenadores: Pedro Lira e Manoela Machado. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://naturezaurbana.net/projetos/eixo-monumental-de-maringa/>. Acesso: 14/07/2024

PARANÁ, Governo do Estado. **Diário Oficial Edição n° 9463**. 01/06/2015. p. 84

POLICIA MILITAR, 4° Batalhão. **Relatório Quantitativo de Envolvidos por Natureza** - Período: 01/01/2000 até 31/03/2005, 2005. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

PORTAL GMC ONLINE, **Você se lembra da antiga rodoviária de Maringá?** Por Luiz Santos, com projeto Maringá Histórica, 21/05/2019

PORTAL Maringá.com. **Duas torres ocuparão área da antiga rodoviária**. Disponível em: <https://noticias.maringa.com/11835/duas-torres-ocuparao-area-da-antiga-rodoviaria> 29/04/2013. Acesso: 14/06/2023

RÁDIO MARINGÁ. **Pontos de ônibus da Tamandaré mudam para a antiga rodoviária na Praça Raposo Tavares**. 24/04/2019. Disponível em: <https://radiomaringa.com.br/noticia/469688/pontos-de-onibus-da-tamandare-mudam-para-a-antiga-rodoviaria-na-praca-raposo-tavares>. Acesso em: 30/07/2023

REVISTA HAUS. **Maringá quer resgatar projeto de Niemeyer, mas enfrenta desinteresse e gera debate sobre autoria**. Por Vivian Faria, 24/07/2023.

Disponível em: <https://revistahaus.com.br/haus/arquitetura/maringa-quer-resgatar-projeto-de-niemeyer-mas-enfrenta-desinteresse-e-gera-debate-sobre-autoria/>.

Acesso em: 30/06/2024

RIC. **Maringá deve ganhar prédio projetado por Oscar Niemeyer**. Por Valéria Silva, 14/12/2022

Disponível em: <https://ric.com.br/rn24h/infraestrutura/maringa-deve-ganhar-predio-projetado-por-oscar-niemeyer/>.

Acesso em: 30/07/2023

RPC Maringá. **Relatório de CPI aponta prejuízo de R\$ 1 milhão na obra do Terminal Intermodal de Maringá.** Por: Ederson Hising, 04/07/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/norte-noroeste/noticia/relatorio-de-cpi-aponta-prejuizo-de-r-1-milhao-na-obra-do-terminal-intermodal-de-maringa.ghtml>. Acesso: 12/07/2024

RPC Maringá: **Obra do Terminal Intermodal de Maringá fica mais cara e terá atraso de três meses.** 10/08/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/norte-noroeste/noticia/obra-do-terminal-intermodal-de-maringa-fica-mais-cara-e-tera-atraso-de-tres-meses.ghtml>
Acesso: 12/07/2024

4ª VARA CÍVEL. **Autos nº 412/2008.** 13/05/2008. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

REFERÊNCIAS ICONOGRÁFICAS

Figura 1: Estação Rodoviária Municipal, década de 1960. Fonte: Acervo Maringá Histórica. Disponível em: <https://www.maringahistorica.com.br/publicacoes/4376/estacao-rodoviaria-municipal-decada-de-1960>. Acesso: 30/07/2023

Figura 2: Estacionamento rotativo de automóveis , 2011. Fonte: Assessoria de Comunicação, PMM/ Acervo PMM. Disponível em: <http://www.maringa.pr.gov.br/site/noticias/2011/02/23/estacionamento-na-area-da-antiga-rodoviaria-deve-ser-liberado-nesta-quinta-feira/12716> Acesso: 30/07/2023

Figura 3: Aeroporto Tempelhof em Berlim. A antiga pista sendo utilizada para práticas esportivas, 2016. Fonte: Fabrício Moura/ Blog Vou na Janela. Disponível em: <https://www.vounajanela.com/destinos/tempelhof-o-aeroporto-de-hitler-que-virou-parque/>. Acesso: 22/07/2024

Figura 4: Primeira rodoviária de Maringá, década de 1940. Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

Figura 5: Anteprojeto de Maringá, desenhado por Jorge de Macedo Vieira, meados da década de 1940. Fonte: Acervo do Departamento do Patrimônio Histórico apud BRITO e ALVES, Modernização e Modernidade em Maringá 1947-1967: Episódios de arquitetura e cidade em uma frente pioneira. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos Regionais, Recife. p. 129-147, 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/311167102_Modernizacao_e_modernidade_em_Maringa_1947-1967_episodios_de_arquitetura_e_cidade_em_uma_frente_pioneira/download?tp=eyJjb250

[ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6Ii9kaXJlY3QiLCJwYWdlIjojX2RpcmVjdCJ9fQ.](https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2023/04/mudancas-em-projeto-de-niemeyer-no-parana-trazem-duvida-sobre-autoria-da-obra.shtml) Acesso:

25/07/2024

Figura 6: Traçado do centro de Maringá (com destaques). Projeto de Jorge de Macedo de Vieira, meados da década de 1940. Fonte: Acervo Jorge de Macedo Vieira/ DPH/SMC/PMSP apud SILVA e BERNLINI, O acervo pessoal do urbanista Jorge de Macedo Vieira: a importância da preservação do patrimônio documental. Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, 2016 - Editado pelo autor

Figura 7: Segunda rodoviária de Maringá, década de 1940. Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 8: Imagem aérea da Praça Raposo Tavares, final da década de 1950. Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 9: Fonte Luminosa à noite, década de 1950. Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá. Editado pelo autor.

Figura 10: A Terceira Estação Rodoviária de Maringá em obras, década de 1960. Autor: Keiji Ueta. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figuras 11 e 12: Plantas da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, década de 1980. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 13: Área interna do edifício da Estação Rodoviária. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 14: Área externa da Estação Rodoviária em dia chuvoso, 1975. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 15: Cartão-postal destacando a Estação Rodoviária, década de 1960. Autor: Keiji Ueta. Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 16: A Estação Rodoviária em frente à Estação Ferroviária, década de 1960. Fonte: Acervo Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 17: Maquete da primeira versão do Projeto Ágora, década 1980. Fonte: Catarina Scortecchi/ Acervo Folha de São Paulo/ Jeanne Versari Ferreira. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2023/04/mudancas-em-projeto-de-niemeyer-no-parana-trazem-duvida-sobre-autoria-da-obra.shtml>, 2023. Acesso: 19/07/2024

Figura 18: Terminal Rodoviário Vereador Jamil Josepetti, final da década de 1990. Fonte: MARINGÁ, Prefeitura do Município. Curiosidades Históricas de Maringá: sugestões e dicas para pesquisa. Secretaria de Cultura. Gerência do Patrimônio Histórico/ texto de João Laércio Lopes Leal, 2019.

Figura 19: A decadência da Antiga Rodoviária de Maringá, janeiro de 2000. Fonte: Walter Fernandes/ Acervo O Diário do Norte do Paraná/ Maringá Histórica. Disponível em: <https://www.maringahistorica.com.br/publicacoes/3943/a-decadencia-da-velha-rodoviaria-2000>. Acesso: 05/08/2023.

Figura 20: Edifício da Antiga Rodoviária, final da década de 2000. Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 21: A Antiga Rodoviária parcialmente demolida, em 2010. Fonte: Murilo Gatti/ Maringá Post. Disponível em: <https://maringapost.com.br/cidade/2018/04/17/onze-anos-depois-da-interdicao-da-antiga-rodoviaria-de-maringa-discussao-sobre-a-indenizacao-de-donos-do-imovel-se-arrasta-na-justica/>. Acesso: 05/08/2023

Figura 22: Cartaz do Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade, maio de 2010. Autor: Raoni de Assis. Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Figura 23: A demolição da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz, novembro de 2010. Autor: Cauê Sanchez. Fonte: Paulla Mello, 2022/ Maringá Post. Disponível em: <https://maringapost.com.br/colunas/2022/05/25/fotografia-historica-demolicao-da-antiga-rodoviaria-de-maringa/>. Acesso: 28/04/2023

Figura 24: O quarteirão da Antiga Rodoviária após a demolição do edifício, final de 2010. Fonte: Marcus Ayres/ Acervo Gazeta do Povo. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/entrega-de-estacionamento-no-terreno-da-rodoviaria-velha-deve-ficar-para-janeiro-110b6cfbwnhto4yzbt0hz7fwu/>. Acesso: 07/07/2024

Figura 25: Foto de satélite de parte da região central de Maringá, com destaque para o estacionamento rotativo no centro da imagem, abril de 2012. Fonte: Google Earth Pro, 22/04/2012

Figura 26: Projeto das construtoras Granado e Cidade Verde, 2008. Fonte: Blog Projeto Maringá/ Victor Beloti. Postado no dia 11/07/2008. Disponível em: <https://projetomaringa.blogspot.com/2008/07/projeto-que-disputa-o-terreno-da.html>. Acesso: 13/04/2024

Figura 27: Projeto das construtoras LN e Amplitec, 2008. Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá *apud* SANTOS, Ana Laura dos. As transformações da área da antiga rodoviária: repercussões na paisagem urbana e privatização do espaço público. Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica - PIBIC/CNPq - FA - UEM/ Fundação Araucária. Maringá, 2017

Figura 28: Primeiro projeto da Construtora CasaAlta, 2012. Fonte: JORNAL O Diário. Projeto para terreno da antiga rodoviária vai mudar. 19/12/2012. Disponível em:

https://www.skyscrapercity.com/threads/maring%C3%A1-pr.1010057/page-232?post_id=98442694#lg=attachment_xfUid-1-1722236496&slide=0. Acesso em: 22/03/2024

Figura 29: Versão final do projeto apresentado pela Construtora Casa Alta, 2013. Postagem no perfil 'CASACINCO' no Facebook. 29/06/2015. Disponível em:

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=402612546606909&set=pcb.402613029940194>. Acesso: 25/07/2024

Figura 30: Destaque para o vão livre do empreendimento e a conexão entre as duas torres, no projeto da Casa Alta, 2013. Postagem no perfil CASACINCO no Instagram, 05/07/2017.

Disponível em: <https://www.instagram.com/p/BWLmvxagtTr/?hl=pt-br>. Acesso: 25/07/2024

Figura 31: O vão livre do empreendimento mostrando a passagem de pedestres e, ao fundo, a imagem da Catedral de Maringá. Projeto da Casa Alta, 2013. Postagem no perfil CASACINCO no Instagram, 05/07/2017.

Disponível em: <https://www.instagram.com/p/BWLmtDhA7-M/?hl=pt-br>. Acesso: 25/07/2024

Figura 32: Imagem do projeto da construtora CasaAlta em parceria com o escritório CASACINCO, destacando o uso previsto para cada andar das duas torres, 2013. Disponível em: <https://www.casacin.co/maringa>. Acesso: 22/03/2024

Figura 33: Capa do subtítulo 2.4 do documento 'Maringá 2030' desenvolvido pelo CODEM, 2011. Fonte: CODEM. Maringá 2030. Maio de 2011. Disponível em: <https://www.codem.org.br/documentos232f731f>. Acesso: 22/03/2024

Figura 34: Ilustração do projeto do Terminal Intermodal de Maringá em corte transversal, 2014. Fonte: Terminal Intermodal Urbano de Maringá / Borelli&Merigo Arquitetura e Urbanismo. 24/06/2023. ArchDaily Brasil.

<<https://www.archdaily.com.br/br/1001988/terminal-intermodal-urbano-de-maringa-borelli-and-merigo-arquitetura-e-urbanismo>> ISSN 0719-8906. Acesso: 30 Jul 2024.

Figura 35: Estacionamento no terreno da Antiga Rodoviária com pontos de ônibus alocados, 2019. Foto: Aldemir de Moraes/ PMM. Fonte: RÁDIO MARINGÁ. Pontos de ônibus da Tamandaré mudam para a antiga rodoviária na Praça Raposo Tavares, 24/04/2019. Disponível em: <https://radiomaringa.com.br/noticia/469688/pontos-de-onibus-da-tamandare-mudam-para-a-antiga-rodoviaria-na-praca-raposo-tavares>. Acesso: 22/03/2024.

Figura 36: Paisagem do Eixo Monumental de Maringá, 2020. Em primeiro plano, o Terminal Intermodal. Ao fundo, é possível notar a Catedral de Maringá. Foto: Jefferson Ohara. Fonte: Terminal Intermodal Urbano de Maringá / Borelli&Merigo Arquitetura e Urbanismo. 24/06/2023. ArchDaily Brasil. Disponível em:

<<https://www.archdaily.com.br/br/1001988/terminal-intermodal-urbano-de-maringa-borelli-and-merigo-arquitetura-e-urbanismo>> ISSN 0719-8906. Acesso: 30 Jul 2024.

Figura 37: Imagem divulgada do Centro de Eventos Oscar Niemeyer, 2023. Fonte: GMC Online. Obra do Centro de Eventos Oscar Niemeyer em Maringá deve durar 3 anos e 4 meses. Por: Letícia Tristão, 12/12/2023. Disponível em: <https://gmconline.com.br/noticias/cidade/obra-do-centro-de-eventos-oscar-niemeyer-em-maringa-deve-durar-3-anos-e-4-meses/>. Acesso: 22/03/2024

Figura 38: Imagem aérea do centro de Maringá mostrando parte do antigo Complexo Ferroviário, hoje, Novo Centro, e o espaço da Antiga Rodoviária, hoje, estacionamento de automóveis. Foto: Jefferson Ohara. Fonte: Terminal Intermodal Urbano de Maringá / Borelli & Merigo Arquitetura e Urbanismo. 24/06/2023. ArchDaily Brasil.

<<https://www.archdaily.com.br/br/1001988/terminal-intermodal-urbano-de-maringa-borelli-and-merigo-arquitetura-e-urbanismo>> ISSN 0719-8906. Acesso: 30 Jul 2024.

Figura 39: O projeto Eixo Vivo, do escritório Natureza Urbana, 2018. Fonte: Acervo Natureza Urbana

Figura 40: O projeto do Eixo Monumental dividido por sete trechos de obras, 2024. Fonte: Canal do Youtube Edson Scabora

Figura 41: Imagem de satélite destacando o Eixo Monumental de Maringá, 2023. Fonte: Google Earth Pro

Figura 42: Composição de imagens com as propostas previstas para o Trecho D do Eixo Monumental. Acima, em uma projeção gráfica; abaixo, em uma imagem de satélite. Fonte: Canal do Youtube Edson Scabora

Figura 43: Homem deitado em um banco da Praça Raposo Tavares com a Estação Ferroviária ao fundo, 1950. **Fonte:** Acervo Museu da Bacia do Paraná *apud* CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A aventura planejada:** engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 a 1982. 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, p. 156.