

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ**

**TIAGO FELIPE DE SOUZA MACHADO**

**EVOLUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO NA ÁREA QUE COMPREENDE  
AS ESQUINAS DA AV. BRASIL COM AV. DUQUE DE CAXIAS EM  
MARINGÁ-PR**

**MARINGÁ**

**2010**

**TIAGO FELIPE DE SOUZA MACHADO**

**EVOLUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO NA ÁREA QUE COMPREENDE  
AS ESQUINAS DA AV. BRASIL COM AV. DUQUE DE CAXIAS EM  
MARINGÁ-PR**

Monografia apresentada a  
Universidade Estadual de Maringá  
como requisito parcial à obtenção de  
título de Bacharel em Geografia.  
Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Yolanda Shizue  
Aoki.

**MARINGÁ**

**2010**

TIAGO FELIPE DE SOUZA MACHADO

*A Deus, pelo dom da vida e a minha  
família e amigos pelo apoio.*

## AGRADECIMENTOS

A Deus, sem o qual jamais chegaria aqui. Obrigado pela capacidade de vencer.

Agradeço a meus pais, por todo o amor dedicado, toda atenção e apoio tão necessário nas horas difíceis.

A professora orientadora Yolanda Shizue Aoki, pelo auxílio prestado no desenvolvimento do presente trabalho.

Aos mestres, em especial ao professor João Batista da Silva, especialista em patrimônio cultural e técnico do Museu Bacia do Paraná, que com tanta dedicação me trouxeram até aqui, muito aprendi e com vocês vislumbrei novos horizontes. Obrigado.

Aos amigos por se fazerem presentes em momentos importantes de minha vida, pelas longas conversas e pela força.

Aos colegas de faculdade pelo companheirismo e cumplicidades, já fazem parte de minha história, desejo sucesso a todos.

“Zele por este momento. Mergulhe em suas particularidades. Seja sensível a que você é, ao seu desafio, à sua realidade. Livre-se dos subterfúgios. Pare de criar problemas desnecessários para si mesmo. Este é o tempo de realmente viver; de se entregar por completo à situação em que você está agora.”  
(Epiteto)

## RESUMO

O presente trabalho tem como tema a ocupação da região norte do Paraná e tem como objetivo analisar o surgimento da cidade de Maringá no Norte do Estado e a empresa que proporcionou sua existência, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (C.M.N.P), antecedida pela Companhia de Terras Norte do Paraná (C.T.N.P). De maneira mais específica, visa analisar a evolução do espaço geográfico compreendido pelas esquinas da Avenida Brasil com a Avenida Duque de Caxias, desde sua criação até a contemporaneidade, identificando suas principais características, as mudanças espaciais ocorridas no local durante todo esse período bem como as edificações de prédios e mudanças funcionais nas zonas do entroncamento. O presente estudo teve como base dados fotográficos digitalizados do acervo do Museu da Bacia do Paraná – Universidade Estadual de Maringá, que tem uma enorme importância histórica e cultural, sem as quais não seria possível a visualização da criação da cidade e seu desenvolvimento. Por meio deste estudo concluímos que a região-objeto da pesquisa teve uma acelerada evolução, trazendo grandes mudanças para a cidade, no que tange ao fluxo de entrada e saída de pessoas, tendo em vista que no local encontrava-se o primeiro terminal rodoviário da cidade. Além disso, observou-se um crescimento na área financeira, compreendido tanto pelo comércio quanto pela implantação de agências bancárias no local, uma vez que era uma região central, porém compreendida por casas residenciais, que passaram a ser substituídas por prédios comerciais.

**Palavras-Chaves:** Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Desenvolvimento da cidade de Maringá – PR. Entroncamento das Avenidas Brasil e Duque de Caxias.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>10</b>
1.1 HISTÓRICO DO NORTE DO PARANÁ .....	10
1.1.1 Companhia de Terras Norte do Paraná (C.T.N.P) .....	11
1.1.2 Surge a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná .....	14
<b>CAPÍTULO II .....</b>	<b>21</b>
2.1 A CIDADE DE MARINGÁ .....	21
2.1.1 Meio Físico .....	21
2.1.2 Implantação .....	23
2.1.3 Maringá e sua Fundação .....	26
2.1.4 A ocupação da cidade .....	30
2.1.5 Desenho da Cidade Jardim .....	31
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>36</b>
3.1 IMPORTÂNCIA DA ÁREA .....	36
3.1.1 Esquinas das Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto. ....	40
3.1.2 Esquina das Casas Pernambucanas .....	44
3.1.3 Esquina da Praça Napoleão Moreira Silva .....	47
3.1.4 Esquina do atual Banco Real .....	50
3.1.5 Esquina do atual Banco Santander .....	54
<b>CONSIDERAÇÕES .....</b>	<b>57</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>58</b>

## INTRODUÇÃO

O tema do presente estudo foi escolhido devido à importância da região compreendida pelas esquinas das avenidas Brasil e Duque de Caxias para o desenvolvimento e crescimento da cidade de Maringá – PR, uma vez que, representa a área central de grande importância, desde sua criação até a atualidade.

As esquinas das avenidas Brasil e Duque de Caxias possuem características peculiares, sendo possível identificar as mudanças espaciais ocorridas no local, como exemplo as edificações de prédios e mudanças funcionais nas zonas do entroncamento daí decorridas.

Além disso, para tal estudo se faz necessário uma abordagem a respeito da empresa que proporcionou a ocupação da região norte do Paraná, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (C.M.N.P.).

Deste modo, indaga-se quanto à responsabilidade e a importância da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (C.M.N.P.), para a colonização e desenvolvimento da região norte bem como, de modo mais específico, qual a importância do entroncamento no centro da cidade de Maringá – PR, como se deram suas mudanças? E quais as conseqüências daí advinda?

Para responder a essas indagações, o estudo foi dividido em capítulos, será estudado, em primeiro momento, a ocupação do Norte do Paraná, buscando uma melhor compreensão histórica, a empresa colonizadora que inicialmente se denominava Paraná Plantation, que passou a se chamar Companhia de Terras Norte do Paraná, e enfim passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.

A segunda etapa do trabalho apresenta as características específicas da área a ser estudada, que compreende as esquinas das Avenidas Brasil e a Duque de Caxias, demonstrando a organização por meio da descrição das imagens que registraram o processo evolutivo desta região.

Por fim, serão demonstradas algumas curiosidades a respeito da cidade de Maringá, e discutir a importância do local objeto do estudo para a cidade juntamente com a importância do arquivo fotográfico para a preservação da história.

Dentre os principais autores que fundamentam este estudo pode-se citar Corrêa Júnior (1991), Rego (2009), além de livro elaborado pela própria Companhia Melhoramentos Norte do Paraná em comemoração ao cinqüentenário da empresa, e livro desenvolvido pela parceria entre departamentos de desenvolvimento urbano, de arquitetura, e a Universidade da cidade de Maringá, e também de outros, que ampliaram o estudo a respeito do assunto, pesquisando e registrando os acontecimentos históricos, planejamento e desenvolvimento da cidade.

Com efeito, o trabalho baseia-se em dados fotográficos digitalizados do acervo do Museu da Bacia do Paraná – Universidade Estadual do Paraná, sem as quais não seria possível a visualização da criação da cidade e seu desenvolvimento.

Assim, nota-se a importância do tema não só para a vida prática da população de maneira geral, e especialmente a maringaense, considerando que Maringá é uma cidade planejada e possui área metropolitana, responsável por grande movimentação econômica, e fluxo de pessoas.

## CAPÍTULO I

### 1.1 HISTÓRICO DO NORTE DO PARANÁ

As primeiras tentativas oficiais de ocupar o Norte do Paraná datam do século XIX. Os Bandeirantes que adentraram na região do Rio Tibagi, no século XVIII, efetuaram apenas serviços de reconhecimento, não tendo foco de expansão e ocupação da Região.

A ocupação do Norte do Paraná ocorreu em três fases, tendo como seus limites os acidentes geográficos regionais. Originaram-se as designações de Norte Velho, entre os rios Itararé e Tibagi; Norte Novo, entre os rios Tibagi e Ivaí; por último o Norte Novíssimo entre os rios Ivaí e Piquiri.

A ocupação do Norte Velho inicialmente foi feita por sertanistas paulistas, fluminenses e principalmente por mineiros. No ano de 1862, um grupo de mineiros, liderados por Thomas Pereira da Silva, de Itajubá, fundou a inicialmente chamada “Colônia Mineira”, as margens do rio Itararé, iniciando o cultivo de arroz, feijão, milho e cana de açúcar.

A partir desta época a ocupação do Norte do Paraná toma impulso, assim surgindo os povoados de Tomazina (1865), Santo Antonio da Platina (1866), Wenceslau Braz, São José da Boa Vista (1867) e Jacarezinho (1900).

O então presidente do Estado em 1892, preocupado com a rápida e desordenada ocupação do Norte do Paraná, solicita ao Congresso Legislativo do Paraná, a aprovação da lei que regulamentasse a venda de terras devolutas do estado situadas no balle do Parapanema”. (LUZ, France. 1980).

Em 1910, o major Antônio Barbosa Ferraz, vende suas terras na região do Ribeirão Preto, oeste do estado de São Paulo, e adquire grande área localizada entre Ourinhos e Cambará, no Norte do estado do Paraná, onde inicia a plantação de café, chegando a um milhão de pés de café.

A cultura de café atraía mais lavradores para a região, desta forma aumentando a população, mas começava a apontar um problema, a dificuldade para escoar a produção, quase toda para a exportação.

O Major Barbosa Ferraz, junto com outros fazendeiros, formou uma espécie de cooperativa e fundou a Estrada de Ferro Norte do Paraná, que teve a denominação alterada para Companhia Ferroviária São Paulo – Paraná, esta ferrovia destinada ao escoamento da produção do café contribuiu para facilitar o fluxo de pessoas para a região.

Diante da dinâmica da frente pioneira que tinha a cidade de São Paulo como centro difusor e a região oeste do Estado de São Paulo como a área de expansão, na década de 1930, no Norte do Paraná implantou-se o plano de colonização elaborado pela empresa Inglesa Companhia de Terras Norte do Paraná (C.T.N.P) numa área de 515.000 alqueires, que tinha como objetivo a estruturação espacial da região, referindo-se tanto a estrutura fundiária rural quanto ao estabelecimento de cidades. Dessa forma, a frente pioneira do café se expande para o Norte do Paraná.

### **1.1.1 Companhia de Terras Norte do Paraná (C.T.N.P)**

Diferentemente da ocupação e povoamento do restante do País, o Norte Novo do Paraná assumiu características distintas. Para compreender como ocorreu essa colonização é necessário citarmos o histórico da grande responsável por esta colonização, a Companhia de Terras Norte do Paraná (C.T.N.P).

Devido à grande demanda da indústria têxtil inglesa, veio para o Brasil o Lord Lovat, representante da Sudan Cotton Plantations, empresa inglesa, com o objetivo de assessorar a Missão Montagu que tinha como objetivo a reformulação no sistema tributário brasileiro, que passava por uma grave crise econômica e avaliar a possibilidade de investimentos ingleses na produção de algodão no Brasil.

A missão inglesa era comandada por Right Honorable Edwin Montagu, ex-secretário de estado para as Índias e ex-secretário financeiro do Tesouro da poderosa nação inglesa. Entre seus assessores, Sir Charles Addis, diretor do Banco da Inglaterra e presidente do Hong-Kong and Shanghai Banking, Sir Hartley Withers, conde de Londres, e Simon Joseph Fraser, com cinquenta e um

anos, décimo sexto barão do Reino Unido, o Lorde Lovat. Este, além de assessorar a missão, trazia para o Brasil a incumbência dos acionistas da poderosa Sudan Plantations, da qual era diretor-técnico, para estudar aplicações de capital em solo brasileiro, nos setores de algodão e madeiras. O país precisava urgentemente de recursos de vulto para incrementar sua economia interna, para restabelecer a ordem nas suas finanças, para dar maior expansão as suas variadas fontes de produção. A Missão Montagu cumpria o papel que hoje é tomado pelo Fundo Monetário Internacional, em nome de nossos credores internacionais". (CORREIA JR,1991. p. 35)

Lord Lovat conhece a fazenda de Antonio Cardoso Ferraz Junior em janeiro de 1924, em Cambará, local onde se cultivava 1 milhão de pés de café e fica impressionado com a fertilidade dos solos de terra roxa. Visto isto, Lord Lovat teve seus interesses desviados para as terras, proporcionalmente férteis, que estavam sendo vendidas a preços muito baixos pelo governo do Paraná, devido à dificuldades em seu acesso, pois não possuíam estradas viabilizadas. Lord Lovat vê nessas terras uma nova oportunidade, uma colonização planejada, tendo como pontos principais a fertilidade da terra e a garantia de boa acessibilidade, com vias de qualidade e a construção de uma ferrovia na região, ligando a área colonizada a São Paulo.

A primeira providência tomada por Lovat foi comunicar Arthur Hugh Miller Tomas (1889-1960), diretor gerente da Sudan Plantations, para que saísse de Cartum e fosse para Londres, onde se encontrariam e discutiriam a possibilidade de aplicação de Capital inglês no Brasil. Lovat entrou em contato com o advogado João Domingues Sampaio, que futuramente se tornou um dos mais importantes elementos da colonização do Norte do Paraná, assumindo os assuntos jurídicos e econômicos das negociações que posteriormente surgiram.



Fonte: Rego( ano,p. 38)

**Figura 01** - Lord Lovat - 1894

Em Londres, após analisar os relatórios recebidos, os sócios da Sudan Plantations organizaram a Brazil Plantations Syndicate LTD, que tinha como presidente Lord Lovat. Voltando a São Paulo, Arthur Thomas, juntamente com João Sampaio e seu sócio Antônio de Moraes Barros, organizou em 1925 a Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária da companhia inglesa.

Deflagrada a segunda Guerra Mundial, em setembro de 1939, a Inglaterra passou a necessitar de recursos em escala cada vez maior para fazer face as suas imensas despesas. Por isso o governo britânico adotou uma política de retorno compulsório dos capitais ingleses aplicados no exterior. Semanalmente, a imprensa de Londres publicava uma lista de empresas oferecidas a venda em todo o mundo.” (C.M.N.P, 1975, p. 97).

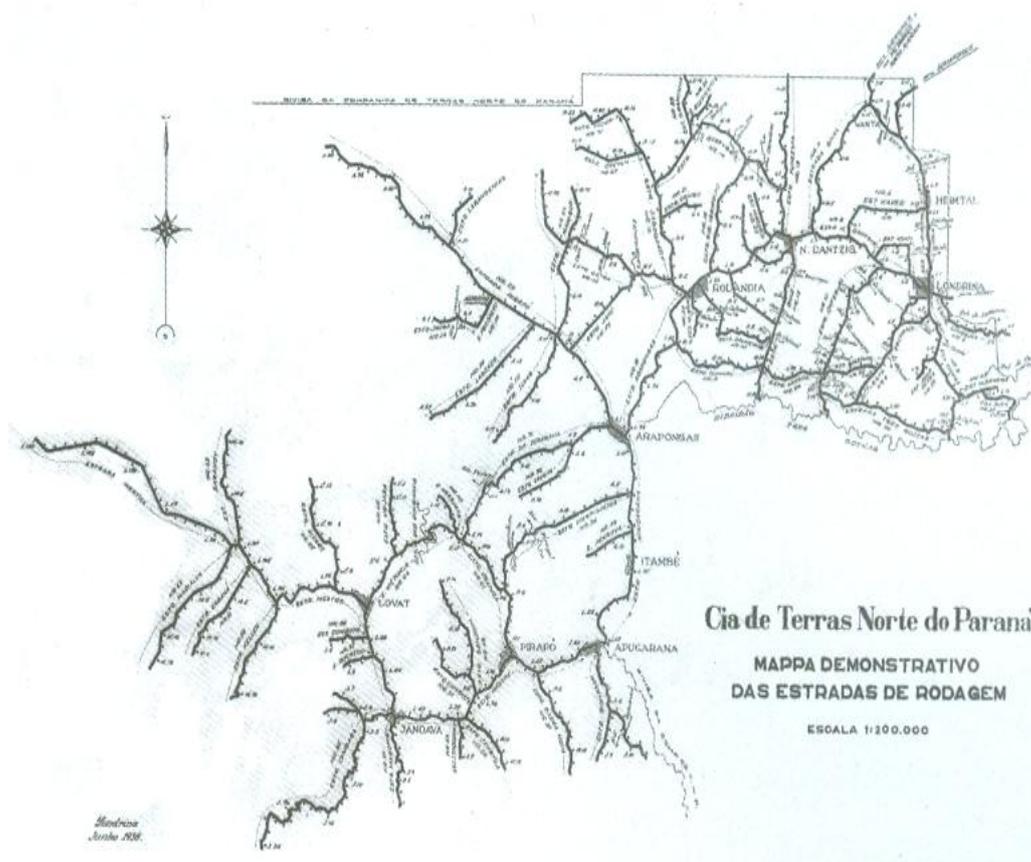
A partir daí, começaram as negociações com o Estado do Paraná para a compra das terras, visando à colonização e à venda de terras.

Após negociações com o então presidente do Paraná, Caetano Munhoz da Rocha, foi adquirido grandes lotes de terra no Estado. As terras tinham valores muito baixos devido à distância de Curitiba e a dificuldade de acessá-las. A companhia adquiriu inicialmente 45 mil alqueires, ocorrendo

aquisições posteriores chagando a 546.078 alqueires, correspondendo a 6% do estado do Paraná (mais da metade da área do País de Gales).

Após intenso levante topográfico na região, teve início a demarcação dos lotes que em seguida foram colocados à venda, começando pelas terras logo após o Rio Tibagi, para que a ocupação ocorresse ordenadamente, não permitindo aparecimento de núcleos distantes.

Em 1932, teve início a venda de datas (lotes urbanos), quando chegavam a Londrina, grupos de alemães, italianos, japoneses e brasileiros. Fatores importantes que ajudaram na venda dos lotes foram: a ponte ferroviária sobre o Rio Tibagi, em 1934; criação do município de Londrina, no mesmo ano; a estrada de ferro chega a Londrina em 1935.



Fonte: Rego, As cidades Plantadas, pág 13.

**Figura 02** – Estradas de Rodagem da C.T.N.P em 1938. A via férrea da companhia Ferroviária São Paulo-Paraná e as cidades então fundadas na região compreendidas entre os Rios Tibagi e Ivaí.

A demarcação da Zona rural foi elaborada de modo que cada propriedade se estendesse ao longo do espigão, onde passava a estrada, até o vale, com tinham acesso a água. Não havia propriedades encravadas.

Nessa época, a C.T.N.P estava mais concentrada na colonização rural, deixando os núcleos urbanos em segundo plano. Tendo em vista que a atividade econômica era a cafeicultura, que necessitava de todo o apoio para seu bom desempenho. Isto resulta em uma grande densidade demográfica na zona rural. A população da região Norte, em 1940 representava 27,5% do estado do Paraná, passando para 48,6% na década seguinte.

### **1.1.2 Surge a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**

No início da Segunda Guerra Mundial, o governo britânico adotou uma política de retorno compulsório de investimentos feitos no exterior, devido a imensa despesa que o país tinha em face da guerra.

A C.T.N.P foi colocada à venda no exterior em 1942, era oferecido as terras, os escritórios e a estrada de ferro. Com relação a ferrovia, que tratava-se de uma concessão do Governo Federal, era necessário a anuência oficial do Governo do Brasil.

Com a liderança de Gastão de Mesquita Filho, engenheiro, um grupo de investidores brasileiros adquire as ações da C.T.N.P., o conjunto das ações da companhia foi adquirido por Gastão Vidigal, Gastão Mesquita Filho, Arthur Bernardes Filho e Irmão Soares Sampaio, que aceitaram a condição imposta por Getulio Vargas que era o presidente e responsável pela autorização da negociação, pois a compra era feita de uma empresa estrangeira. A condição foi que os compradores brasileiros adquirissem a estrada de ferro por 128 mil contos de réis e repassassem a mesma para o governo no valor de 88 mil. Tal condição foi aceita.

Posteriormente, Vidigal e Mesquita assumem as ações dos demais sócios.



Fonte: C.M.N.P, Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná 1975, pag. 98 e 104

**Figura 03** – Fotos de Gastão Vidigal, à esquerda e de Gastão de Mesquita Filho, à direita, investidores brasileiros que assumem a Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná.

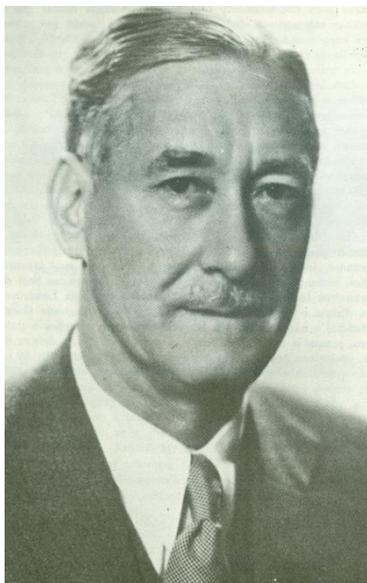
O plano de colonização e as terras ficaram com os investidores brasileiros e a estrada de ferro fica com o Governo, como já havia sido determinado pelo presidente Getulio Vargas.

A partir daí, a Companhia passou a se chamar C.M.N.P.

O nome Companhia Melhoramento Norte do Paraná nasceu da necessidade de diversificar as atividades da Companhia de Terras Norte do Paraná, que acabaria por cessar suas atividades com o termino das terras disponíveis para venda. (C.M.N.P, 1975, p. 112).

O Processo de ocupação das áreas rumo ao oeste continuou como os ingleses vinham fazendo. Arthur Thomas continuou como gerente geral da companhia até 1949, após esta data o mesmo se aposenta e Hermann de Moraes Barros assume seu cargo.

[...]Foram essas as razões que levaram a diretoria a aprovar o nome de Hermann Moraes Barros para o difícil cargo de diretor gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, em janeiro de 1950. (C.M.N.P., 1975, p. 103)



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

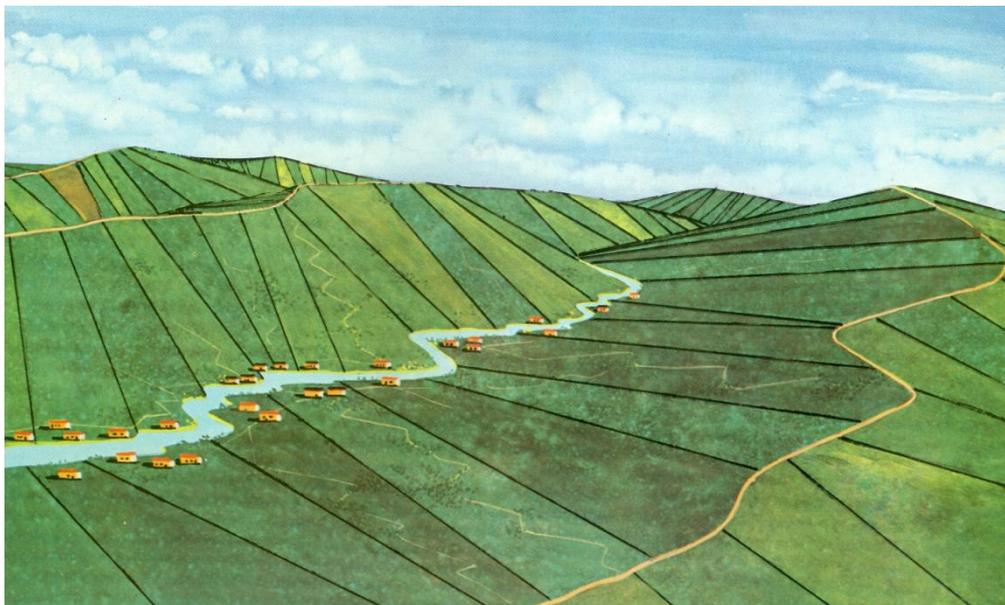
**Figura 04** – Arthur Thomas e Hermann Moraes Barros, gerentes gerais da Companhia Melhoramentos.

A gerência responsável pelo desenvolvimento de Londrina era composta por Willie Davis e Aristides de Souza Mello, este designado para posteriormente iniciar a abertura da nova frente pioneira.

Houve um crescimento na venda dos lotes, tanto rurais quanto urbanos (datas). A base da estrutura se localizava em Lovat (atual Mandaguari). Os novos planos visavam o lançamento de uma nova cidade, a ser localizada no centro da área primitiva de 515.000 alqueires paulistas. As redes principais das estradas de rodagem atingiram o centro da região onde se erguera a nova cidade, dá-se aí o surgimento de Maringá.

Gastão de Mesquita Filho faz referência às grandes vendas da Companhia de Terras Norte do Paraná, enfatizando a questão dos títulos de propriedades:

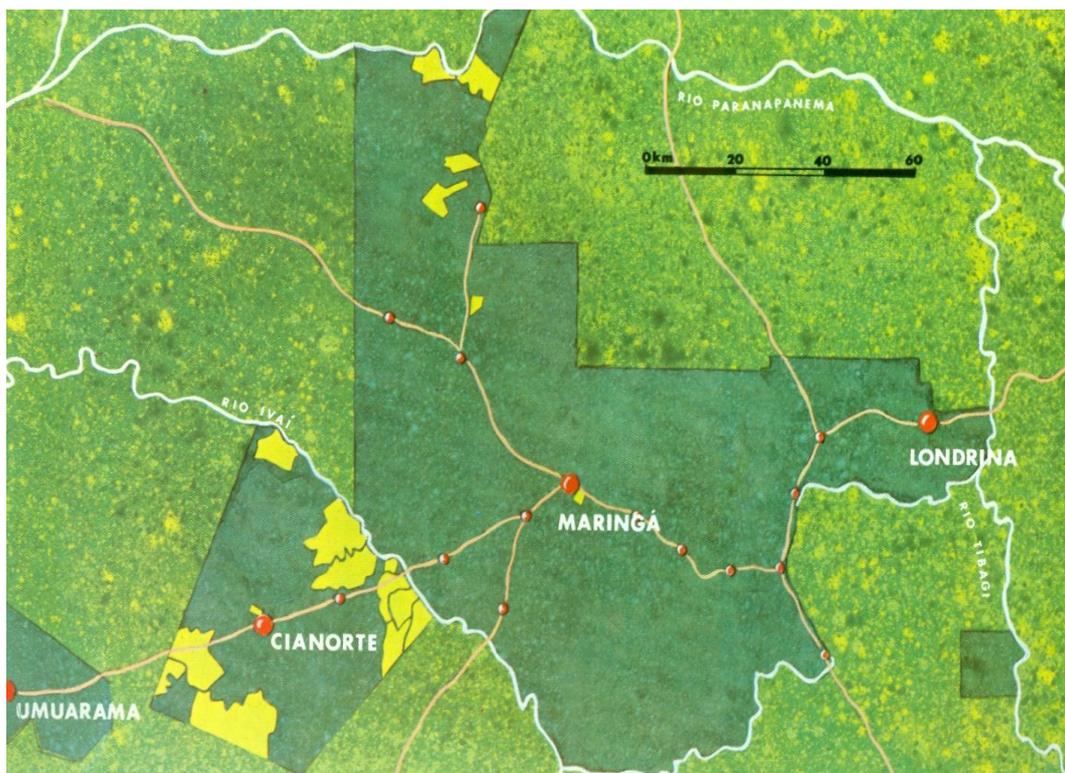
A razão do grande êxito alcançado pela Companhia nas suas vendas prende-se à total liquidez dos títulos de propriedades que ela oferecia. Explica-se isso porque o bom colono, aquele que leva consigo a família e tem economias para aplicar na compra da propriedade com o qual sonhava a anos, não quer brigas e não aceita riscos. [...]. (C.M.N.P., 1975, p. 60)



Fonte: C.M.N.P, 1975, p. 122.

**Figura 05** – Esquema com Sistema de repartição das terras adotada pela C.M.N.P. para ocupação das áreas rurais, no qual se destaca o acesso à estrada e à água em todas as propriedades.

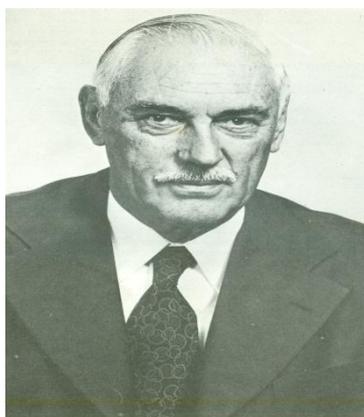
A direção da companhia sente que é necessária a criação de novas cidades, devida à expansão do café, em áreas já vendidas e com boas estradas. Devido a esses motivos surgem Cianorte, inaugurada em 26 de junho de 1953 e Umuarama, inaugurada em 26 de julho de 1955. Todas as cidades foram abertas seguindo exigentes critérios de planejamento, como se pode observar em Maringá, que foi cuidadosamente projetada pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira. Com a criação das duas últimas cidades, chegam ao fim às terras da C.M.N.P.



Fonte: C.M.N.P, 1975, p. 123.

**Figura 06** – Área colonizada pela C.M.N.P., com destaque aos limites, às áreas urbanas e os principais pólos Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama.

Em 1947 junto com o surgimento do povoado de Maringá, Alfredo Werner Nyffeller, suíço, assume a gerência da companhia.



Fonte: C.M.N.P, 1975, p. 134.

**Figura 07** – Alfredo Nyeffeller

Segundo Corrêa Junior, a cidade de Maringá se limita da seguinte forma:

Os limites de Maringá são: ao norte com Astorga, norte e nordeste com Iguaçu, sudeste e sul com Marialva, sul e sudoeste com Floresta, oeste e sudoeste com Paiçandu, oeste, noroeste e norte com Mandaguaçu. O município está distante 420 Km de Curitiba, a capital do estado, e se liga por excelentes rodovias pavimentadas a todos os pontos do país. (CORRÊA JUNIOR, 1991, p. 85).

Dessa forma, teve início o processo de desenvolvimento da cidade de Maringá bem como a região de influência do município, quais sejam as cidades limítrofes.



Fonte: Google imagens, 2010.

**Figura 08** – Mapa do Brasil, destaque Estado do Paraná.

## CAPÍTULO II

### 2.1 A CIDADE DE MARINGÁ

A Companhia de Terras Norte do Paraná teve a cidade de Londrina como marco de suas atividades. Do mesmo modo que a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná teve a cidade de Maringá como seu principal acontecimento.

#### 2.1.1 Meio Físico

Localizada no centro geográfico da área colonizada pela C.M.N.P, o chamado Norte Novo, apresentava um relevo suave, melhores condições topográficas e vários cursos d'água afluentes dos principais rios da região, o Rio Ivaí – afluente do Paraná e o Pirapó – afluente do Paranapanema.

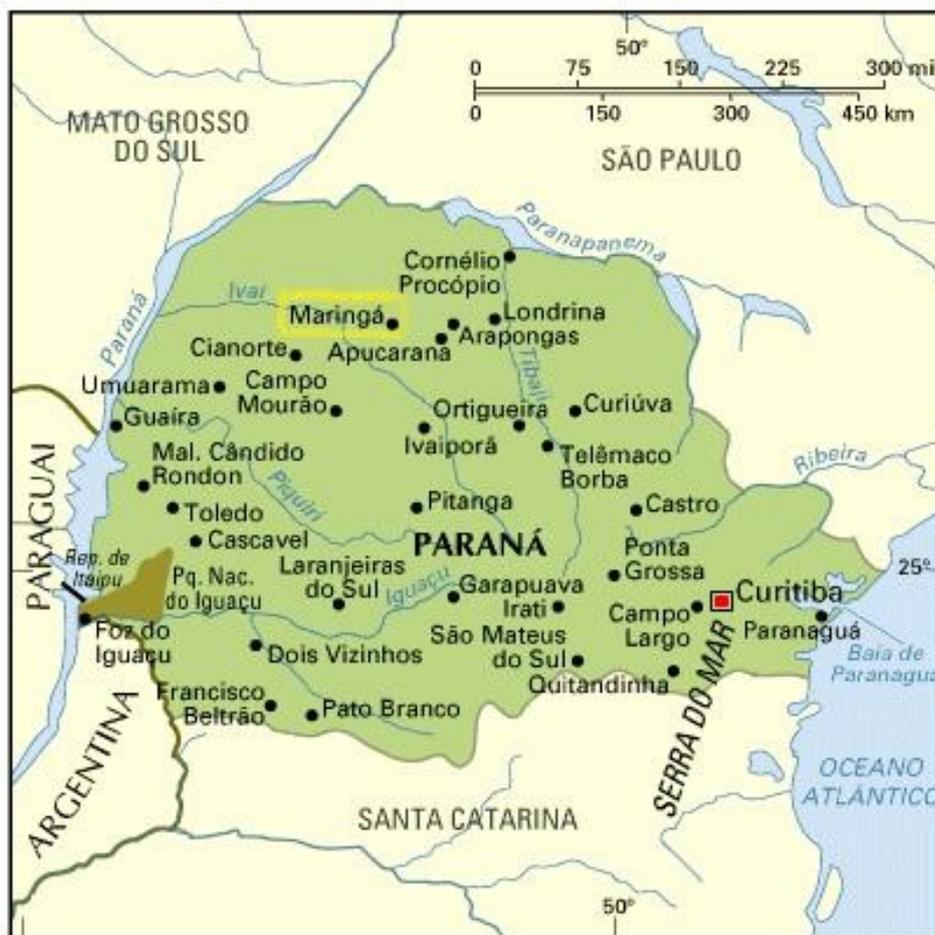
O município de Maringá esta situado nas coordenadas 23 graus e 25 minutos de latitude sul e a 51 graus e 87 minutos de longitude W GRW, com altitude de 554,87 m. A linha imaginaria do Trópico de Capricórnio atravessa a coluna a altura de seu cemitério municipal, na zona dois da cidade.[...]. (CORRÊA JUNIOR, 1991, p. 84)

Possui um clima tropical e zona de transição entre tropical e subtropical. Sua temperatura média no verão oscila entre 18° C e 35 ° C, e no inverno em torno de 10 ° C.

No que se refere à umidade, suas tipologias são de subtropical úmido, brando e super úmido. No verão a predominância nos ventos de nordeste e de oeste, com força de três na escala Beaufort, por sua vez, no

período do inverno tem predominância de sudeste e sul, com aproximadamente a mesma força que no verão.

A hidrografia da área pertence à bacia da Prata e seu rio principal é o Paraná. Sua bacia secundária é formada por vários rios, os principais são os Paranapanema, Tibagi, Ivaí e Piquiri, que se localizam nas áreas do Norte Novo e Norte Novíssimo, como se pode observar na Figura 09.



Fonte: Google imagens, 2010.

**Figura 09** – Localização de Maringá e as principais cidades do Paraná.

### 2.1.2 Implantação

A C.M.N.P. desde 1938 estava vendendo os lotes rurais que circundam atualmente a cidade de Maringá. À medida que a C.M.N.P. vendia os lotes de terras, estendia as vias de acesso e implantava núcleos urbanos ao longo da estrada principal, localizada no espigão da região. Maringá Velho era um pequeno povoado. A Primeira casa do patrimônio foi inaugurada em 10 de novembro de 1942, o Hotel Maringá, que foi construído pela C.M.N.P.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 10** – Hotel Maringá 1949

O Hotel era ponto de referencia no povoado, ali se alojavam os viajantes, compradores de terras, corretores e empreiteiros, todos que estavam de passagem ou recém chegados.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 11** - Maringá velho e início do Maringá Novo - 1948

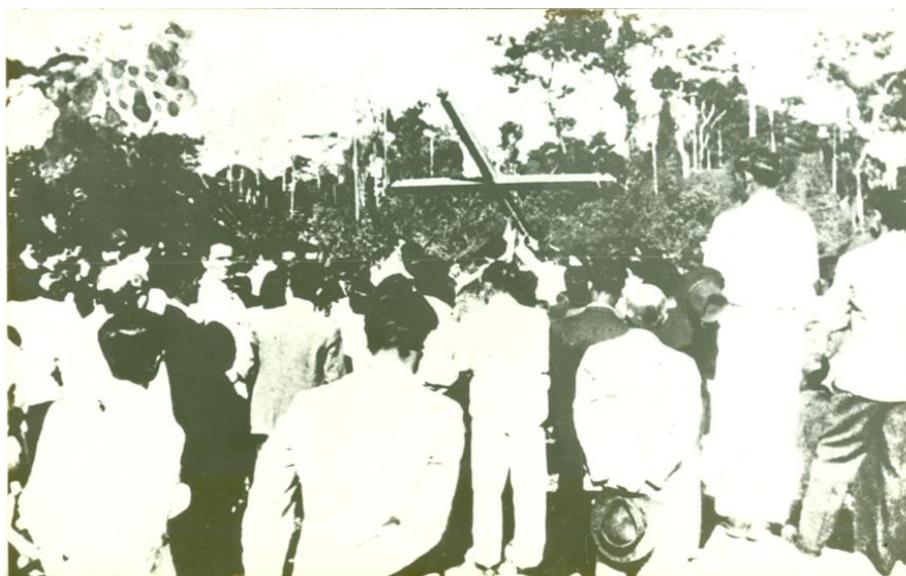
A princípio o povoado tinha oito quadras, com uma rua principal e algumas transversais. Começam a chegar os primeiros estabelecimentos comerciais, tais como o hotel, restaurante, casa de secos e molhados, posto de gasolina, oficina mecânica, além da primeira estação rodoviária em 1942, registrada na figura 12.



Fonte: Revista Tradição, Mgá-Pr, ano 30, junho 2010, p. 67.

**Figura 12** – Primeira rodoviária localizada no Maringá Velho, foto de 1942, Maringá Velho.

Devido ao rápido crescimento do povoado, foi necessário o improviso dos próprios moradores que transformaram uma casa em uma escola para que seus filhos pudessem estudar, onde algumas professoras do povoado lecionavam. Os moradores sentiram a necessidade de erguer sua própria igreja, pois a mais próxima era a Capela São Bonifácio (de 1940), que ficava a quilômetros dali, na propriedade do padre alemão Emilio Clemente Sherer.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 13** – Marco da religiosidade da população, com implantação da cruz onde se localizaria a Capela Santa Cruz, primeira igreja de Maringá, localizada no Maringá velho.

A capela de nome Santa Cruz, foi erguida com a ajuda de todos os moradores e assim constituirá a primeira igreja urbana do futuro município.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

### **Figura 14 – Capela Santa Cruz**

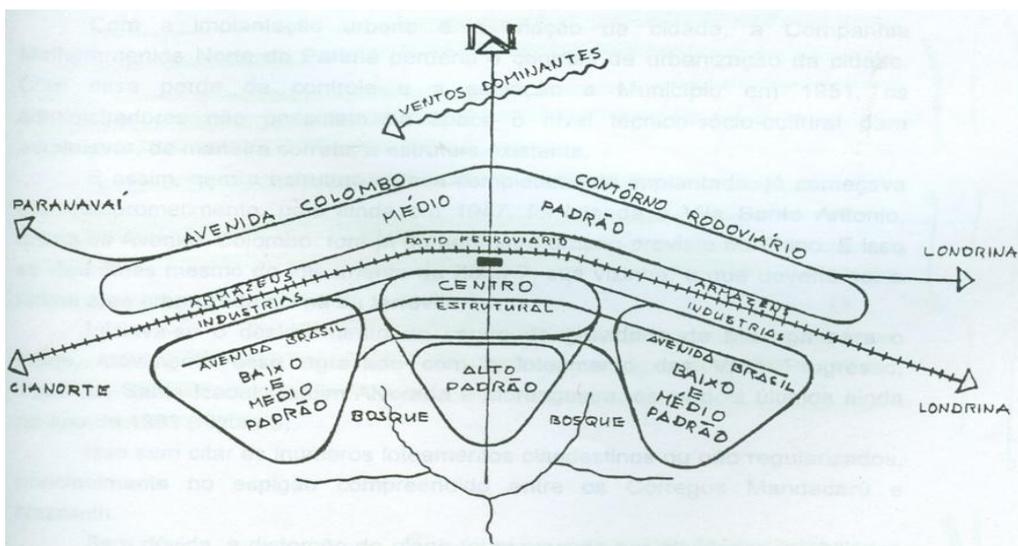
Em 10 de maio de 1947, como distrito de Mandaguari, surge com estas características a cidade de Maringá. Passou a ser Vila em 1948, e em 14 de fevereiro de 1951, tornou-se Município.

[...] Nesse contexto, e com a vocação planejada para ser um dos centros regionais, foi fundada a cidade de Maringá em 10 de maio de 1947 como distrito de Mandaguari. (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ, 2007, p. 48.)

### **2.1.3 Maringá e sua Fundação**

Após a demarcação definitiva da estrada de ferro e de sua estação, pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a C.M.N.P realizou os estudos topográficos para o definitivo planejamento da cidade.

O urbanista Jorge de Macedo Vieira, sob a orientação dos diretores da companhia, Cássio Vidigal e Gastão de Mesquita Filho, em 1945, traça as linhas principais para a construção da futura cidade, conforme pode se observar na Figura13.



Fonte: Angelis Neto, 25/12/1995.

Figura 15 – Esquema com Plano Urbanístico Básico de Maringá em que se pode visualizar a distribuição de áreas de acordo com o poder aquisitivo da população.

A previsão da cidade era para habitar 200 mil pessoas em seu plano inicial, numa área de 600 alqueires, com cerca de 5 km de comprimento e 3 km de largura. Nesta área foram reservadas duas regiões de 22 alqueires cada para implantação de bosques, o primeiro no fundo de vale do Córrego Moscados e o segundo no Córrego Cleópatra.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

Figura 16 - A foto, de 1972, foi invertida para que se possa observar a correspondência ao esquema do Plano Urbanístico de Maringá, destacando-se, à esquerda o Parque do Ingá e à direita, o Bosque 2, no alto, a Avenida Colombo e na parte central, a via férrea.

A cidade fora dividida em várias zonas, respeitando uma hierarquia previamente estabelecida, zoneificada por suas funções. Zona Central, ZCC, zona centro cívico; Zona 01, comércio e serviços; Zonas 02, 04 e 05, zonas residenciais; Zona 03, residencial operário; Zona 06, industrial e Zona 07, armazenamento.

Na zona mais plana do terreno, foram previstas a localização da zona central e zona 01, tendo como limites à parte sul o centro cívico e a norte a estação ferroviária. A Av. Getulio Vargas é responsável pela ligação dessas áreas.

A hierarquização social do espaço foi resultante das definições do mercado imobiliário para a ocupação da cidade, representado no início da fundação exclusivamente pela empresa incorporadora, a CMNP, a quem interessava a segmentação sócio espacial a medida que a elitização de determinados espaços possibilitaria sua comercialização a preços muito maiores. (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ, 2007, p. 104)



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

Figura 17 – Estação ferroviária de Maringá, no primeiro plano e em segundo plano, a Estação Rodoviária

As zonas de armazenamento e industrial localizam-se ao longo da estrada de ferro, existindo na mesma, desvios para facilitar o embarque e desembarque de produtos. As ruas e avenidas tiveram seu traçado obedecendo a topografia e critérios de ordem funcional, na zona central, as quadras seguem o padrão xadrez, de topografia plana, os arruamentos curvos, obedecem as curvas de nível, com avenidas interligadas por rotatórias, localizando-se nas áreas residenciais.

O projeto da cidade contemplou os logradouros públicos, áreas para escolas, hospitais, parques infantis, igrejas e destinou uma área de seis alqueires para o futuro estado municipal e sua Vila Olímpica.

À Leste da cidade localiza-se uma área de 90 alqueires destinada ao aeroporto e a Oeste, observa-se a ligação entre Maringá Velho e Novo.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 18** – Vista aérea Maringá em 1948, onde se destaca em primeiro plano Maringá Velho e ao fundo, o Maringá Novo,

Dessa forma, como destaca o documento da Prefeitura Municipal de Maringá:

Apesar de ter sido projetada para abrigar 200.000 habitantes em 50 anos, após quarenta e nove anos de sua fundação, ou

seja, em 1996, estimava-se, em Maringá, uma população de 270.000 habitantes (PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ, 1996)[...]. 2007, p. 86).

E segundo, as publicações do IBGE, a coleta realizada pelo Censo Demográfico de 2010, indicam que a população de Maringá é de aproximadamente 350 mil habitantes.

#### **2.1.4 A ocupação da cidade**

Devido ao interesse da empresa colonizadora, a ocupação do perímetro urbano de Maringá ocorreu tanto nos núcleos urbanos quanto nas áreas destinadas para a agricultura.

Em 1950 o distrito de Maringá era ocupado por 38.588 habitantes, sendo 31.318 na zona rural e 7.270 na área urbana. Num período de 10 anos, a população de Maringá elevou-se para 104.131 habitantes, com 56.539 na zona rural e 47.592 na parte urbana da cidade.

Criada a 10 de Maio de 1947 como distrito de Mandaguari, foi elevada a Município pela lei numero 790, de 14 de novembro de 1951, com os distritos de Iguatemi, Floriano e Ivatuba. A 9 de março de 1954, foi instalada a Comarca de Maringá, que hoje é de Quarta Instância. A 25 de julho de 1960, com a criação do Município de Ivatuba, a área do Município de Maringá passou a ser de 425 km<sup>2</sup> que conserva presentemente.” (GOVERNO Paulo Pimentel, Plano Diretor de Desenvolvimento Maringá. p.08)

A comercialização dos terrenos pela C.M.N.P., colocou a venda zonas e quadras seguindo uma ordem pré-estabelecida, tendo valores diferenciados dependendo de sua localidade.

No contrato de compra e venda, a companhia exigia que o comprador edificasse seu terreno num prazo maximo de um ano. Desta forma,

buscavam forçar o desenvolvimento da cidade e evitar a especulação com os lotes. A cidade chegou a ser chamada de cidade fantasma neste período, devido alguns compradores construírem em seus lotes mesmo morando em outras cidades ou zona rural.

Foram vendidos pela companhia 4.222 lotes urbanos entre 1946 e 1952, com áreas oscilando entre 500 e 650 metros quadrados totalizando 37,10% dos lotes à venda. Entre 1952 e 1960, foram vendidos mais 3433 lotes, totalizando 7.655, ou seja, 67,35% dos lotes a venda.

No Período de 1946 a 1960, 3.809 projetos foram aprovados, entre residências e comércio, que na sua maioria, 2.608, eram construções de madeira. A predominância das construções de madeira ocorria devido a abundância da matéria prima, o baixo custo e a boa durabilidade.

### **2.1.5 Desenho da Cidade Jardim**

Maringá tem seu projeto inicial elaborado por Jorge de Macedo Vieira em meados dos anos 1940. No seu traçado inicial, apresentou-se os elementos que vão se inserir no discurso promotor da CMNP de uma cidade moderna e planejada.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná.

Figura 19 - Anteprojeto da cidade de Maringá, de autoria de Jorge de Macedo Vieira.

O anteprojeto da cidade de Maringá, desenvolvido por Jorge Macedo Vieira, foi elaborado no auge de sua maturidade profissional, que teve início ainda como estudante da Escola Politécnica de São Paulo, quando no seu último ano em 1917, trabalhou como estagiário do arquiteto inglês Richard Barry Parker, que se encontrava em São Paulo projetando os primeiros bairros jardins para uma companhia imobiliária. De 1920 até 1930, Jorge Macedo Vieira projetará vários bairros jardins na cidade de São Paulo e também em outras cidades do estado e até mesmo no Rio de Janeiro, influenciadas pelo modelo de Garden City.

O Dr. Jorge Vieira de Macedo, que projetou Maringá, nasceu na cidade de São Paulo no dia 5 de agosto de 1894, sendo sétimo filho dos nove filhos de Francisco Vieira da Silva e C. Julieta Macedo Vieira. (SANCHES, 2006. p.44)

Em Maringá, destaca-se em especial, presença de áreas verdes que constituem parques urbanos criados a partir da preservação de áreas de mata nativa e a preservação das áreas de mata nos redores dos principais córregos que drenam a área urbana da cidade, dando a visão moderna para a cidade.

O plano de Maringá se diferencia dos demais não apenas pelos parques criados, mas também pelos elementos que dão uma qualidade urbanística singular a cidade, como o desenho das principais ruas e avenidas com calhas amplas e canteiros centrais, nos principais cruzamentos, encontra os rotatórios jardins, além da enorme arborização em toda a cidade, que a configura como uma autêntica cidade jardim.

O traçado de Jorge Macedo Vieira era marcado por uma regularidade e uma geometria precisa do sistema viário e critérios organicistas se apresentavam na adequação das ruas e quadras. Foi desta forma de desenho que fez com que a cidade de Maringá e a de Cianorte, também projetada por ele, se destacassem perante todas outras cidades implantadas pela mesma companhia, que terão como Londrina, um traçado em forma de tabuleiro de xadrez, com poucas variações.

A principal zona residencial, zona 2, que se localiza ao norte, era constituída pela região de moradia privilegiada, e sua ocupação era restrita a residências, mantendo este perfil até hoje. Devido à proximidade, os moradores dessa zona acessam facilmente o centro, o comércio e os serviços (privados e públicos) oferecidos na região central. Outra vantagem que distinguia (e distingue) essa área diz respeito à distância dos bairros que residiam as classes operárias e populares, que, como observa no projeto da cidade, Figura 19, ficaram separados a leste (zona 3, operária) e a oeste (zona 5, popular) pelos dois bosques que cercam a zona 2, caracterizando uma separação de classes.

Aqui se pode identificar a gênese do processo de segmentação do espaço urbano maringaense, que ocorria pelo valor dos lotes, mais elevado na zona 2 que em outras áreas residenciais (excedendo a área central, que era a mais valorizada pela diversidade dos usos).

Pode-se observar em Maringá o mesmo padrão de excludente de urbanização que se deu no restante do País. A cidade de Maringá não possui favelas, devido ao seu planejamento e a fato de que a área ocupada com estas características, que se localizava próxima ao cemitério municipal e à Zona 2, área

de alto valor imobiliário, foi destruído e, sua população realocada em áreas mais afastadas do centro, área onde hoje se localiza o bairro denominado Santa Felicidade, conjunto habitacional construído pelo PROFILURB e financiado pelo Sistema Financeiro da Habitação, o BNH.

Em 11 de dezembro de 1975, o município de Maringá cria a lei 11/75, que visa difundir sua política de assistência social no campo da cooperação habitacional e institui o Programa Social de Desfavelamento Municipal, sendo que a finalidade era “proporcionar à Família Maringaense, cujos rendimentos auferidos estejam abaixo dos valores mínimos estabelecidos pelo programa habitacional do BNH, através de seus órgãos cooperadores e promotores, a oportunidade de virem possuir casa própria” (CANIATO, 1986, p.15). A meta principal desse programa foi criar o Núcleo Habitacional Santa Felicidade, financiado pelo BNH – Banco Nacional de Habitação / PROFILURB – Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados -, situado na Gleba Pingüim, cujo plano global consistia em implantar nesse local: iluminação pública, rede de água pluvial e esgoto sanitário, água potável, praça pública urbanizada, ponto de ônibus coberto, ruas asfaltadas, centro social etc. Para tanto, o município delegou competência para que a Fundação de Desenvolvimento Social de Maringá, criada pela Lei Municipal nº 1122/76, de 04/05/1976, fosse o agente promotor do Programa Social de Desfavelamento Municipal. (GALVÃO e ROCHA, 2010, p.139)

Os mesmos autores destacam que:

Outro motivo de orgulho para os maringaenses é o fato de a cidade não possuir favelas ou áreas de ocupação irregular. Mas essa aparente harmonia urbana nem sempre foi observada em Maringá. Até meados da década de 1970, apesar de ter constituído a paisagem da cidade, “a favela foi subtraída, compondo um processo de segregação residencial balizada por uma hierarquização social, que determinou um espaço de moradia aos pobres, não circunscrito aos espaços onde as favelas se localizavam, próximos às áreas centrais” (RODRIGUES, 2004, p.233).(GALVÃO, ROCHA, 2010, p.6)

O processo de desfavelamento foi concluído no mandato seguinte, pelo

[...] novo prefeito empossado em 01/02/1977, o Sr. João Paulino Vieira Filho, abandonou o projeto Profilurb, mas em função das reclamações dos proprietários dos imóveis onde se encontrava a Favela do Cemitério, promoveu a expulsão dos favelados e a derrubada dos barracos, colocando as pessoas com seus parques pertences em caminhões e deixando-as pelas estradas e municípios vizinhos (CANIATO, 1986, p.17 apud. GALVÃO, ROCHA, 2010, p.6).

Dessa forma, o processo de exclusão se configura e poder público atendendo aos interesses desterritoriza essa população e recoloca em áreas distantes e desvalorizadas. E permite, à classe dominante a reterritorialização do espaço, reconfigurando a área.

## CAPÍTULO III

### 3.1 IMPORTÂNCIA DA ÁREA

Todas as cidades fundadas pela companhia seguem um mesmo plano urbanístico previamente estabelecido. As ruas e as praças são demarcadas aproveitando ao máximo as características do relevo. A parte urbana, destinada para a habitação, comércio e indústrias, é rodeada por um cinturão verde repartido em chácaras, que sevem ao abastecimento da população. Maringá nasceu com essas características, projetada pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, para abrigar uma população de 200.000 habitantes. Foi implantada em uma área plana sobre o espigão da ferrovia, num sítio de coordenadas 23° 39' de latitude sul e 51° graus e 41' de longitude oeste, e a 554,9 metros de altitude.

Existem vários objetivos envolvidos nas políticas de definição urbana, estes são formulados e implementados em sua maioria de acordo com as idéias políticas dos administradores da cidade. Com relação à propriedade imobiliária urbana foram criados instrumentos que regularizavam áreas ocupadas, a captação da valorização imobiliária, a aplicação da função social da propriedade e as proteções urbanísticas, culturais e ambientais. Levando em conta as políticas habitacionais, foram criados programas públicos habitacionais; aluguel ou prestação da casa própria, proporcional a renda da família. No que tange aos transportes e serviços públicos foram implementados as naturezas publicas dos serviços sem lucros, com subsídios; participação dos trabalhadores nas gestões dos serviços e reajuste de tarifas proporcionais aos reajustes salariais.

Tratando de uma cidade formal, uma instância cria planos e leis relativas ao uso e à ocupação do solo, outra implementa o plano. O poder de política no que tange ao uso e à ocupação do solo, ou a emissão de alvarás e correspondente fiscalização, raramente é de responsabilidade dos que pensam as políticas urbanas.

O planejamento possui uma importância fundamental para a racionalização de uma política. O ato de planejar torna-se exercício de adequação dos recursos aos objetivos da cidade, medida pelos princípios que orientam sua equipe de administração. O propósito principal do planejamento para a cidade é estabelecer, a base de políticas públicas pré-estabelecidas, a qual se deve adequar a oferta e a procura de serviços públicos em um horizonte de tempo determinado, estabelecendo suas metas e objetivos a serem cumpridos. Na cidade de Maringá podemos observar claramente a divisão pré-estabelecida pelo arquiteto Jorge Vieira Macedo no anteprojeto de Maringá (Figura 19), no que tange a área central, os bairros, zonas industriais e as áreas de verdes.

A importância que foi dada a Zona central de Maringá, no projeto, é completamente compreensível, devido ter destinado seus usos aos serviços públicos e aos de caráter religiosos, deixando-os localizados na área mais plana do sítio, valorizado por uma grande avenida que interliga à praça da ferrovia junto ao comércio, definindo assim um eixo ordenador de sentido norte – sul. Observando a Figura 19 o anteprojeto da cidade de Maringá, nota-se delimitações a lápis que definem os usos de determinadas áreas. A criação do centro de Maringá buscou a idéia de uma reforma estrutural que visou às relações sociais de produção e consumo do urbano, tendo como objetivo a formulação e avaliação da política de urbanização da cidade, assim como os desdobramentos ocorridos destes processos.

Maringá, por ser uma cidade previamente planejada, a sua zona central foi determinada e logo após foram implantadas a Rodoviária e a Igreja católica, o que deixou a cidade com aspecto singular as demais não planejadas, que se desenvolvem a partir da igreja e rodoviária, de forma desordenada e o que inspirou o presente estudo sobre as mudanças que ocorreram nas esquinas das Avenida Brasil com Avenida Duque de Caxias.

Cabral, ao analisar o trabalho de

TUAN (1983) observa que espaço e lugar indicam experiências comuns e seus significados às vezes se fundem, porém, o espaço é mais abstrato enquanto que a noção o de lugar se refere a centros aos quais atribuímos valor (moradia, abrigo, alimentação, lazer, etc.). Tratam-se de ideias complementares: o que começa como espaço indiferenciado acaba assumindo a

configuração de lugar ao conhecermos e o dotarmos de valor. (CABRAL,2000, p.40)



Fonte: Google Earth, 2010

Figura 20 – A foto destaca a área central de Maringá

A área, que compreende a esquina da Avenida Brasil com Duque de Caxias, possui três aspectos importantes e marcantes para a cidade. Primeiro, a área comercial, por se localizar na área central, e que perdura até hoje, um dos símbolos desta área é as Casas Pernambucanas, que desde o início do Maringá Novo permanece no mesmo local, do lado direito (direção norte – sul) do cruzamento das avenidas. Segundo, podemos observar outro aspecto da importância desta área, os Bancos, que no projeto inicial já havia sido definido como área financeira. Esses dois primeiros aspectos caracterizam a apropriação do espaço pelo capital comercial e financeiro. E, finalmente o terceiro aspecto marcante desta área é a Praça Napoleão Moreira Silva, em frente a Casas Pernambucanas, que no início da cidade, se localizava a Rodoviária, porta de entrada de novos investimentos e de moradores para Maringá. A praça é lugar público, onde a população pode usar e circular livremente.

A Geografia alcança neste fim de século a sua era de ouro, porque a geograficidade se impõe como condição histórica, na medida em que nada considerado essencial hoje se faz no mundo que não seja a partir do conhecimento do que é Território. O Território é o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência. A Geografia passa a ser aquela disciplina mais capaz de mostrar os dramas do mundo, dação, do lugar. (SANTOS, 2002, p. 9 apud FERNANDES, s/d, p. 2).

A área onde se encontra o cruzamento da Avenida Brasil com Avenida Duque de Caxias, passou por algumas mudanças. Na gênese de Maringá, no início da década de 1940, a área já começava a se desenvolver, devido ser uma área central e de grande importância para a cidade. No final da década de 1940 a Praça Napoleão Moreira Silva já existia e nela estava instalado o Terminal Rodoviário de Maringá. Neste mesmo ano, as Casas Pernambucanas já funcionavam, representando um forte comércio na cidade. Na esquina onde atualmente se localiza o Banco Real, ainda não havia iniciado a construção do Edifício Maringá, ainda era o quintal da 1ª casa construída em Maringá, de um dos diretores da CMNP (a casa hoje é o atual Museu da Bacia do Paraná). Por sua vez, o local onde se localiza hoje o Banco Santander, neste mesmo período, já estava com suas obras em andamento, que logo após de finalizado venha ser a sede do Banco Noroeste do Estado de São Paulo.

Outras grandes mudanças ocorridas no espaço geográfico compreendido pelas Avenidas Brasil e Duque de Caxias ocorreram no final das décadas de 1950 e 1960. No fim da década de 1950, a Praça Napoleão Moreira Silva sofreu duas grandes mudanças, a primeira foi o deslocamento do Terminal Rodoviário para a área que fica em frente a Praça Raposo Tavares, entre as Travessas Guilherme de Almeida e Julho Mesquita. A segunda foi à revitalização da Praça, mudando sua estrutura que era de mobilidade e fluxos de pessoas para uma área de lazer na região. Neste mesmo período foi concluída a construção do edifício que era sede do Banco Noroeste do Estado de São Paulo, que continua em uso até hoje, e atualmente se localiza o Banco Santander. A mudança da área no que diz respeito ao final da década de 1960, foi à modificação da esquina onde se localiza o atual Banco Real, como já citado outrora, este local era onde se localizava a 1ª casa de Maringá que neste período passou a dar lugar para o Edifício Maringá, uma construção imponente que perdura até a atualidade. No que diz respeito ao edifício das Casas Pernambucanas, neste período ocorreram melhoras estruturais no prédio, para melhor atender a demanda populacional, estas melhoras foram gradativas desde a inauguração da loja até os dias atuais.

Em meados da década de 1970, a área do entroncamento teve uma diminuição na suas transformações e passou a ter a face parecida com a atual.

Nesse período, a Praça Napoleão Moreira Silva passou por uma revitalização em seus jardins, com um grande processo de arborização.

A área onde se localiza o Edifício Maringá, atual Banco Real e a área onde encontramos o Banco Santander, passaram apenas por mudanças estruturais nas fachadas, adquirindo basicamente a aparência atual.

A Casas Pernambucanas por sua vez, continuou com mudanças estruturais para melhor atender a demanda populacional, e neste período sua estrutura já era basicamente a que encontramos atualmente, lembrando que todas as construções, principalmente nesta área central, sofrem mudanças contínuas de acordo com as necessidades no momento.

### 3.1.1 Esquinas das Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto.

A evolução acima explanada das referidas esquinas podem ser melhor observadas através das imagens a seguir, que demonstram o seu desenvolvimento no passar dos anos, tanto físicas quanto funcionais.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 21** - Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto, década de .1940.

Com o passar dos anos o tempo vai deixando impregnado nas edificações sejam elas arquitetônicas ou até mesmo naturais, os usos, costumes e modismos de sua época. A cultura local é expressa da mais abrangente forma. Nessas perspectivas, os objetos construídos, constituem a representação e testemunho de uma época. Conforme Santos, “o conjunto de elementos que compõem a paisagem urbana tende a assumir a função de testemunhos de valores, fatos e recordações, representações vivas da condição humana; a cidade e a arquitetura representam a história [...]” (SANTOS, 1982, p. 9).(YOKOO e CHIES, 2009,p.10)



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 22** - Av. Brasil com Duque de Caxias, vista do alto, década de 1950.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 23** - Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto, década de 1960.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 24** - Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto, década de 1970.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 25** - Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto, dec.70.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 26-** Av. Brasil com Duque de Caxias, vistas do alto, 2010.

### 3.1.2 Esquina das Casas Pernambucanas

A esquina onde se localiza as Casas Pernambucanas, tais como as mudanças estruturais ocorridas na cidade, devido ao aumento da população maringaense, vai se modificando e incorporando em seus espaço tecnologia e capital.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 27-** Esquina das Casas Pernambucanas, década de 1940.



Figura: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 28-** Esquina das Casas Pernambucanas, década de 1940.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 29-** Esquina das Casas Pernambucanas, 1952.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 30-** Esquina das Casas Pernambucanas, década.1950.

Ghizzo (2006) destaca as transformações na estrutura da economia paranaense e seus reflexos na rede de lojas Pernambucanas:



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 31-** Esquina das Casas Pernambucanas, década de 1980.

Desde sua gênese, Maringá foi concebida como um importante pólo regional, com a presença de estabelecimentos comerciais que já atendiam às demandas da população local e das cidades periféricas, além daquela advinda da zona rural. A figura 02 demonstra o empreendedorismo comercial do início da colonização, quando a cidade já desfrutava de promissores estabelecimentos comerciais, que assumiriam papel fundamental na sua consolidação como cidade-pólo. Na figura, observamos a presença das Lojas Pernambucanas, uma casa comercial que abriu filiais em quase todas as cidades da região, mas que devido às transformações na estrutura econômica da década de 70, acabou por fechar a maioria de suas filiais, mantendo abertas apenas aquelas localizadas nos maiores centros. Com o desenvolvimento da cidade, somado às inovações nas estruturas arquitetônicas comerciais este estabelecimento renovou seu prédio de instalação, estando hoje com uma loja de dois pavimentos, ampla área e subdividida em departamentos, que variam de tecidos, confecções e calçados, a eletro-eletrônicos e presentes, constituindo um forte estabelecimento que atrai consumidores intra e inter-urbanos. (Figura 03) (GHIZZO, 2006, p. 140 e 141)



**Figura 02 . Casas Pernambucanas e outros Estabelecimentos Comerciais na Cidade de Maringá em 1952**

Fonte: Prefeitura Municipal De Maringá . Patrimônio Histórico;

Org: NEMO . Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização;

Adaptação: GHIZZO, M. R.



**Figura 03. Casas Pernambucanas na confluência da Avenida Brasil com a Avenida Duque de Caxias em 2005**

Org: NEMO . Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização;

Foto: GHIZZO, M. R, Dezembro de 2005

### 3.1.3 Esquina da Praça Napoleão Moreira Silva

A Praça Napoleão Moreira Silva passou por grandes mudanças, ao logo destes anos, pois era onde se localizava a estação rodoviária de Maringá, e posteriormente passou a ser área de lazer. Teve também mudanças no que diz respeito a sua arquitetura bem como em sua estrutura e em seus jardins.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 32-** Esquina da Praça Napoleão Moreira Silva, em foto da década. 1940. Em construção a 2ª estação rodoviária de Maringá.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 33-** Esquina da Praça Napoleão Moreira Silva, em foto de 1958. Pode-se notar o movimento de pessoas e de ônibus.

As praças são espaços públicos e os seus usos se modificam em função da correlação de forças entre o poder público e o privado. Assim,

Entendemos que o espaço público constitui a estrutura espacial que faz a ligação entre as parcelas privadas, facilitando as relações entre elas; pode ser um lugar de entendimento e de paz, mas também de conflito e de insegurança. Uma análise moderna, no entanto, coloca o espaço público como um possibilitador de encontros impessoais e civilizados, que obedece e respeita a lógica do mercado, visivelmente desigual, pois entre os preços que temos de pagar pela modernidade está o desenvolvimento do sistema capitalista que, sabidamente, se fundamenta na desigualdade. (GALVÃO; RODRIGUES; TONELLA, 2009, p.2 e 3)



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 34-** Esquina da Praça Napoleão Moreira Silva, década de 1960, pode-se notar a transformação da praça com a retirada da estação rodoviária e a formação do jardim.

A Praça Napoleão Moreira da Silva apresenta uma intensa circulação de pessoas devido à localização de inúmeras atividades no seu entorno, além de ser uma área de concentração de pessoas que utilizam-na como lazer,

principalmente idosos e crianças, e como área de negócios, feiras são realizadas periodicamente.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 35-** Praça Napoleão Moreira Silva, década de 1960, pode-se perceber a trabalho dos operários na formação dos canteiros.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 36-** Esquina da Praça Napoleão Moreira Silva, década de 1980. A praça está concluída e a arborização atingiu um porte considerável. Das praças centrais, esta possui uma densidade maior de árvores.

### 3.1.4 Esquina do atual Banco Real

A esquina do atual Banco Real sofreu mudanças no que diz respeito a sua funcionalidade, pois no início era uma área onde se localizava uma residência, que posteriormente foi substituída pelo Edifício Maringá, agregando uma função financeira, como se observa nas figuras abaixo.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 37-** Vista da área onde se localizaria a Esquina do atual Banco Real, Foto da década de 1940, em que se pode visualizar a queimada realizada para “abrir” a cidade e as avenidas Brasil e Duque de Caxias.

A Figura 36 captura um momento do processo retirada da mata para a abertura da cidade de Maringá que se deu por meio de queimadas, fato recorrente no processo de ocupação econômica do espaço pela C.M.T.N.P. seja para a produção cafeeira seja para a produção da cidade. Nesse processo, o capital representado pela companhia se apropria do espaço produz e reproduz as formas e territorializa, desterritorializa e reterritorializa. A primeira casa de Maringá situava-se nesta esquina, e foi desmontada para dar lugar ao edifício do atual Banco Real. Assim, a função residencial deu lugar à função financeira. No entanto, esta casa foi instalada na área da Universidade

Estadual de Maringá, na Avenida Colombo e abriga o acervo do Museu da Bacia do Paraná.



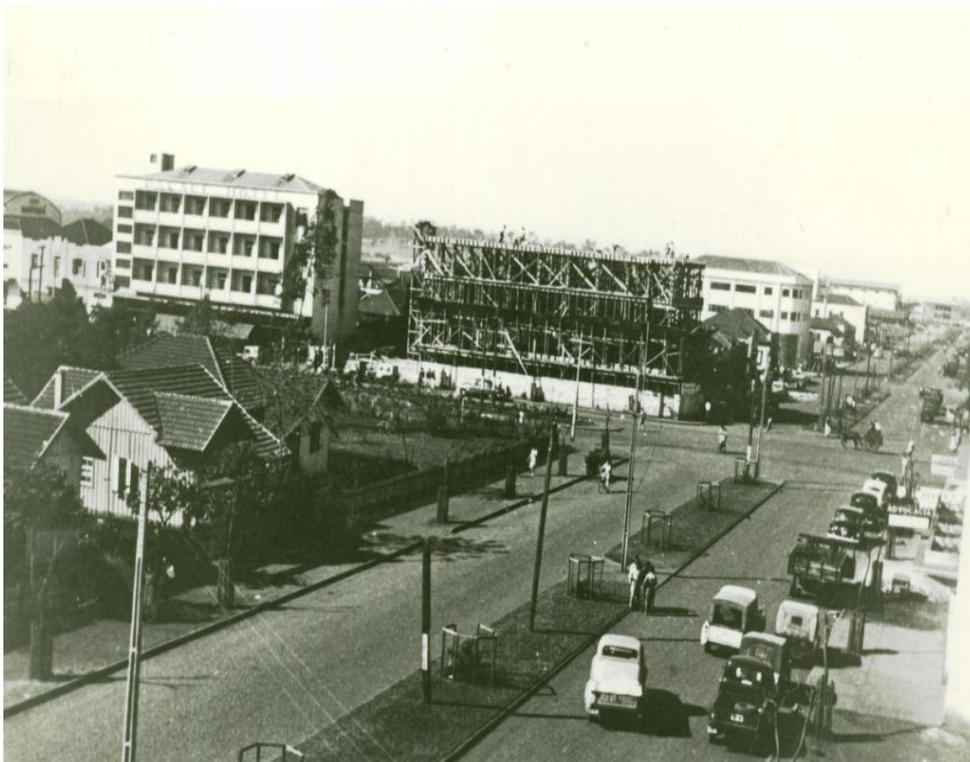
Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 38-** Esquina do atual Banco Real, década de 1940. A foto mostra a construção da primeira casa de Maringá.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 39-** Esquina do atual Banco Real, década de 1940. A residência de Alfredo Nyeffler, gerente da C.M.N.P..



Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Acervo Maringá Histórica.

Figura 40 - O terreno da esquina, na época era extensão dos jardins da residência do Diretor da CMNP, Sr. Alfredo Werner Nyffeler, lote este no qual anos depois foi construído o primeiro edifício residencial de Maringá pelo Banco da Lavoura de Minas Gerais. Foto de 1960.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 41-** Esquina do atual Banco Real, década de 1970.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 42-** Esquina do atual Banco Real, década de 1980.

Em agosto de 2008, foi realizada a incorporação das ações do Banco Real e respectivas empresas controladas, que passaram a fazer parte do Santander. De acordo com Wikipédia, em 2008 o Grupo Sanatander comprou a operação do holandês ABN Amro Bank na América Latina, controlador do Banco Real, tornando-se no Brasil, o terceiro maior banco em ativos.

Dessa forma, o grupo passa a controlar um território que corresponde a metade da área estudada. Como o grupo controlador das duas agências bancárias pretende incorporar o nome Banco Real, teremos mudanças no aspecto simbólico desses espaços.

### 3.1.5 Esquina do atual Banco Santander

A esquina do atual banco Santander manteve basicamente a mesma funcionalidade, que é de área financeira, sofrendo apenas mudanças na sua fachada, ou seja, o prédio permanece o mesmo desde a década de 1940.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 43-** Esquina do atual Banco Santander, década de 1950.



Fonte: Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Acervo Maringá Histórica.

**Figura 44 – 1954-** a construção do novo prédio do Banco Noroeste do Estado de S. Paulo S.A



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 45-** Esquina do atual Banco Santander, década de 1950.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 46-** Esquina do atual Banco Santander, década de 1950.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 47-** Esquina do atual Banco Santander, década de 1950.

Em 1998, o grupo Santander de origem hispânica adquire o Banco Noroeste do Brasil S.A.



Fonte: Arquivo digital Museu da Bacia do Paraná

**Figura 48-** Esquina do atual Banco Santander, década de 1950.

## **CONSIDERAÇÕES:**

Ao analisar a ocupação da região norte do Paraná, o presente estudo demonstrou, a grande evolução ocorrida na área central da cidade de Maringá, mais especificadamente na que compreende o cruzamento da Avenida Brasil com a Avenida Duque de Caxias, através das dinâmicas ocupacionais, econômicas, de fluxo de pessoas, sócio-culturais e principalmente as mudanças estruturais ocorridas ali desde sua fundação até os dias atuais.

Essas mudanças puderam ser melhor analisadas e compreendidas graças aos registros fotográficos encontrados junto ao acervo do Museu da Bacia do Paraná, sem os quais não seria possível a visualização da criação da cidade e seu desenvolvimento.

Deste modo, por meio deste estudo foi possível concluir que a área objeto da pesquisa passou por grandes mudanças espaciais durante todo o período compreendido desde sua criação até os dias atuais, como exemplo as edificações de prédios e conseqüentemente as mudanças funcionais, do mesmo modo o ocorrido na Praça Napoleão Moreira Silva que de rodoviária passou a área de lazer e a modificação das funções das esquinas onde se encontram os atuais Bancos.

Portanto, resta evidente o grande valor da fotografia para representar a evolução e dinâmica de um espaço geográfico, tendo em vista, que o estudo dessa evolução é de muita importância, não só para a vida prática da população de maneira geral, e especialmente a maringaense, considerando que Maringá é uma cidade planejada a qual possui área metropolitana, responsável por grande movimentação econômica e fluxo de pessoas.

## REFERÊNCIAS

ANGELIS NETO, Generoso de. **“A Reestruturação do Centro de Maringá”**. Seminário Sobre Política Urbana. São Paulo: USP, Escola Política da Universidade de São Paulo, 25/12/1995.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná 1975**. Publicação Comemorativa do Cinquentenário da C.M.N.P. Maringá, 1975.

CORRÊA JUNIOR, João A. **O Trem de Ferro!**. Maringá: 5 de Abril Ltda, 1991.

FERNANDES, B. M. **Sobre a Tipologia de Territórios**. s/d Disponível em [cvwww.landaction.org/spip/IMG/pdf/BERNA](http://cvwww.landaction.org/spip/IMG/pdf/BERNA)

GHIZZO, M. R. **A MOBILIDADE DO CONSUMO NA CIDADE DE MARINGÁ-PR: O ENSAIO DE UMA NOÇÃO**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá. Maringá: UEM, PGE, 2006.

LUZ, France. **O Fenômeno Urbano Numa Zona Pioneira: Maringá, São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 1980.

PARANÁ. GOVERNO Paulo Pimentel. **Plano Diretor de Desenvolvimento Maringá**, 1967. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

PROJETO URBAMAR. São Paulo, 01/03/94. Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

REGO, Renato L. **As cidades plantadas**. 1ª Ed. Maringá: Edições Humanidades, 2009.

REGO, Renato L. et al (Org.). **O Testemunho das Imagens**. A Construção de Maringá Retratada nos Álbuns da CMNP no Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Maringá: Masson, 2007.

REVISTA. **Isto é Maringá**, 1947 – 1957. Maringá: 10/05/1957.

REVISTA. **Tradição**. Maringá, ano 30, junho de 2010.

SANCHES, Antenor. **Maringá, outrora e agora**. Maringá: editora Bertoni 2006

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ, DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO, DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL, PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA URBANA, **“Pensar Maringá: 60 anos de Plano”**. Maringá: Masson, 2007.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ, MUSEU DA BACIA DO PARANÁ. **Acervo de Maringá**. Maringá: UEM, 2010.

VERRI JUNIOR, Anibal. **Obra de José Augusto Bertucci em Maringá**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 2001.

VIEIRA, Jorge de Macedo. **Anteprojeto da cidade de Maringá, CMNP**, Projeto Urbanístico Sobre Curvas de Nível, Porém Sem a Subdivisão dos Lotes. Maringá 1946.

YOKOO, S. C.; CHIES, C. **O PAPEL DAS PRAÇAS PÚBLICAS: ESTUDO DE CASO DA PRAÇA RAPOSO TAVARES NA CIDADE DE MARINGÁ**. Anais IV Encontro de Produção Científica e Tecnológica, 20 a 23/10/2009. Campo Mourão, Fecilcan, Disponível em: [www.fecilcam.br/nupem/anais\\_iv\\_epct/P..](http://www.fecilcam.br/nupem/anais_iv_epct/P..)

GALVÃO, A. A.; RODRIGUES, A. L.; TONELLA, C. **ELITES LOCAIS, ESPAÇO PÚBLICO E DOMINAÇÃO POLÍTICA EM UMA CIDADE MÉDIA**. Anais EGAL, 2009. Disponível em: [egal2009.easyplanners.info/area05/523...](http://egal2009.easyplanners.info/area05/523...)

