

PALIMPSESTO DO “EIXO MONUMENTAL DE MARINGÁ”

EIXO TEMÁTICO 02: Processos de Produção do Espaço Urbano

VERRI, Júlia Galvão

Arquiteta e Urbanista; Mestranda PPU UEM UEL

pg405423@uem.br

RESUMO

O artigo investiga a formação e as transformações do chamado “Eixo Monumental de Maringá”, compreendendo-o como resultado de um processo histórico e projetual complexo, e não como uma entidade definida desde sua origem. Inserida no contexto da colonização planejada do norte do Paraná, a cidade foi concebida *ex-novo* a partir do plano de Jorge de Macedo Vieira, na década de 1940, influenciado por princípios do urbanismo moderno. A análise revela, entretanto, a existência de um anteprojeto anterior, que condiciona as decisões iniciais e evidencia que a configuração do eixo emerge de reformulações sucessivas. A partir da leitura de diferentes versões do plano e de sua materialização ao longo do tempo, identificam-se deslocamentos significativos na posição de equipamentos, nas infraestruturas de mobilidade e na organização espacial do conjunto. Essas transformações são sistematizadas em marcos temporais que evidenciam a sobreposição de lógicas distintas. Por fim, discute-se criticamente a atribuição do caráter “monumental” ao eixo, demonstrando que tal denominação não decorre de uma intenção projetual original, mas de uma construção discursiva posterior, emprestada e desconectada das abordagens tanto históricas quanto contemporâneas de requalificação urbana.

Palavras-chave: Maringá (PR); Eixo Monumental de Maringá; Transformações Urbanísticas.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

The article investigates the formation and transformations of the so-called “Eixo Monumental de Maringá,” understanding it as the result of a complex historical and design process, rather than as an entity defined from its origin. Situated within the context of the planned colonization of northern Paraná, the city was conceived “ex novo” based on the plan developed by Jorge de Macedo Vieira in the 1940s, influenced by principles of modern urbanism. The analysis reveals, however, the existence of an earlier preliminary plan, which conditioned the initial design decisions and demonstrates that the configuration of the axis emerged through successive reformulations. Through the reading of different versions of the plan and its materialization over time, significant shifts are identified in the location of facilities, mobility infrastructures, and the spatial organization of the ensemble. These transformations are systematized into temporal milestones that reveal the superimposition of distinct logics. Finally, the article critically discusses the attribution of a “monumental” character to the axis, demonstrating that this designation does not stem from an original design intention, but rather from a later discursive construction, borrowed and disconnected from both historical approaches and contemporary strategies of urban requalification.

Keywords: Maringá (PR); Eixo Monumental de Maringá; Urban Transformation.

RESUMEN

El artículo investiga la formación y las transformaciones del llamado “Eixo Monumental de Maringá”, entendiéndolo como resultado de un proceso histórico y proyectual complejo, y no como una entidad definida desde su origen. Inserta en el contexto de la colonización planificada del norte de Paraná, la ciudad fue concebida “ex novo” a partir del plan de Jorge de Macedo Vieira, en la década de 1940, influenciado por principios del urbanismo moderno. El análisis revela, sin embargo, la existencia de un anteproyecto anterior, que condiciona las decisiones iniciales y evidencia que la configuración del eje emerge de reformulaciones sucesivas. A partir de la lectura de diferentes versiones del plan y de su materialización a lo largo del tiempo, se identifican desplazamientos significativos en la posición de los equipamientos, en las infraestructuras de movilidad y en la organización espacial del conjunto. Estas transformaciones se sistematizan en hitos temporales que evidencian la superposición de lógicas distintas. Por último, se discute críticamente la atribución del carácter “monumental” al eje, demostrando que tal denominación no deriva de una intención proyectual original, sino de una construcción discursiva posterior, prestada y desconectada tanto de los enfoques históricos como de las estrategias contemporáneas de recualificación urbana.

Palabras clave: Maringá (PR); Eixo Monumental de Maringá; Transformaciones Urbanísticas.

PENSAR FORA DO EIXO

INTRODUÇÃO

A cidade de Maringá insere-se no conjunto de experiências de urbanização planejada vinculadas ao processo de colonização do norte do Paraná ao longo da primeira metade do século XX. Implantada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), sua formação articula interesses econômicos, estratégias de ocupação territorial e a construção de uma imagem de modernidade associada à expansão da fronteira agrícola. Nesse contexto, o plano urbano assume papel central, não apenas como instrumento técnico de ordenamento, mas como dispositivo de representação de um projeto civilizatório.

Diferentemente de processos urbanos consolidados de forma incremental, Maringá é concebida *ex-novo*, sobre território anteriormente não urbanizado, condição que permite a implementação de um desenho urbano previamente estruturado. Esse caráter planejado insere a cidade em um momento mais amplo de difusão de modelos urbanísticos modernos, nos quais o traçado, a hierarquização viária, a distribuição de funções e a presença de áreas verdes são mobilizados como elementos constitutivos de uma urbanidade idealizada. Nesse quadro, o plano elaborado por Jorge de Macedo Vieira, na década de 1940, sintetiza referências do urbanismo moderno.

O presente artigo concentra-se na área central do plano, onde se destaca a presença de uma estrutura linear que articula os principais equipamentos urbanos, os espaços públicos centrais e as infraestruturas de mobilidade. Identificada na bibliografia por diferentes denominações, como “eixo principal”, “eixo estruturador” ou “eixo ordenador”, essa configuração desempenha papel fundamental na organização espacial da cidade, estabelecendo relações entre centralidade, circulação e representação urbana. Ao longo do tempo, essa mesma estrutura passa a ser designada como “Eixo Monumental de Maringá”, denominação que sugere uma leitura específica de sua forma e de seu significado no conjunto urbano.

Entretanto, a atribuição do caráter “monumental” a esse eixo não é contemporânea à sua concepção. Trata-se, ao contrário, de uma interpretação construída posteriormente, à medida que o espaço é transformado, apropriado e reinscrito por diferentes discursos. Essa condição coloca em evidência uma questão central: em que medida o chamado “Eixo Monumental” corresponde, de fato, a uma intenção projetual original, ou resulta de um processo histórico de reinterpretação de uma estrutura inicialmente concebida a partir de outros fundamentos?

PENSAR FORA DO EIXO

Diante dessa problematização, o trabalho propõe compreender o eixo estruturador de Maringá como camadas de um palimpsesto urbano, no qual projeto, implantação, sobreposições e reconfigurações se inscrevem de forma não linear. Parte-se da hipótese de que o eixo não constitui uma entidade única e plenamente definida desde sua origem, mas uma construção progressiva, marcada por deslocamentos e redefinições ao longo do tempo.

Nesse sentido, o Eixo Monumental de Maringá é tomado como objeto de investigação por concentrar, em sua materialidade e trajetória histórica, os principais discursos e estratégias de modernização urbana que marcaram a formação e o desenvolvimento da cidade. Do plano original elaborado por Jorge de Macedo Vieira, na década de 1940, ao Concurso Público de Requalificação do Espaço Público do Eixo Monumental, realizado em 2018, o eixo tem sido sucessivamente reinterpretado e ressignificado, constituindo-se como suporte privilegiado para a leitura das intenções políticas, técnicas e simbólicas que orientaram a construção da imagem urbana de Maringá.

É a partir dessa perspectiva que se desenvolve a análise apresentada a seguir. Inicialmente, investigam-se as diferentes configurações do eixo na concepção do plano, de modo a evidenciar que sua definição não corresponde a um gesto único e acabado, mas resulta, desde o início, de um processo complexo de formulação e reformulação.

1. O EIXO EM SUA CONCEPÇÃO: as quatro configurações

A compreensão do processo de projeto da cidade de Maringá exige, antes de sua descrição formal, a retomada das matrizes urbanísticas que fundamentam sua concepção. Diversos estudos (Andrade, 1998; Steinke e Andrade, 2002; Bonfato, 2008; Andrade e Cordovil, 2008a, 2008b; Cordovil, 2010) identificam, em seu desenho urbano, ressonâncias de teorias e práticas da vanguarda urbanística moderna em circulação na Europa e na América ao longo da primeira metade do século XX. Elaborado na década de 1940 por Jorge de Macedo Vieira, o plano se insere em um contexto mais amplo de difusão internacional de modelos de planejamento associados à modernidade, especialmente aqueles vinculados ao *town and country planning* e às experiências da cidade-jardim inglesa. Nesse campo, destacam-se as formulações de Ebenezer Howard e, sobretudo, sua sistematização técnica por Raymond Unwin, cuja obra *Town Planning in Practice* exerceu influência significativa na consolidação e difusão desses princípios para além do contexto europeu.

PENSAR FORA DO EIXO

Nesse cenário, a trajetória profissional de Jorge de Macedo Vieira explicita essa interlocução. Formado pela Escola Politécnica de São Paulo em 1917, o engenheiro teve sua formação prática vinculada à atuação junto à *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, empresa responsável por importantes intervenções urbanas na capital paulista. Como destacam Steinke e Andrade (2002), nesse mesmo período a Companhia City contratou os arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker, expoentes do movimento da cidade-jardim, criando um ambiente de circulação de ideias que aproxima Vieira dessas referências:

Em 1917 Vieira estagia junto a *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, empresa imobiliária cuja atuação na urbanização da cidade de São Paulo é bem conhecida, na qual também trabalharia durante os dois anos seguintes como engenheiro. Neste mesmo período, a Cia. City contratará os serviços do escritório dos arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker, expoentes do movimento pela cidade-jardim da Inglaterra. (Steinke; Andrade, 2002, p.2)

É nesse contexto que o plano de Maringá deve ser compreendido: como parte de um momento em que o urbanismo assume forte carga simbólica na construção de narrativas de progresso e civilização no Brasil. Conforme observa Cordovil (2010), trata-se de um período em que cidades são implantadas *ex-novo*, em áreas de expansão, frequentemente associadas a discursos civilizatórios, nos quais o plano de implantação adquire forte apelo simbólico, tanto no caso da capital federal quanto no de Maringá:

[...] duas cidades implantadas *ex-novo* e em zonas de expansão de fronteiras, a ideologia civilizatória marcou nelas a defesa de sua implantação e contribuiu para a formação da carga mítica presente em suas representações e nos discursos sobre a história de cada uma. [...] ressalte-se a diferença de funções entre uma cidade de colonização e uma capital federal. (Cordovil, 2010, p.74)

Além da condição planejada sobre território previamente não urbanizado, Maringá compartilha com Brasília a articulação entre projeto urbano, estratégia econômica e construção simbólica, ainda que ambas respondam a funções distintas. Cabe destacar que o plano de Maringá antecede em aproximadamente uma década a formulação do plano da capital federal e, como sintetiza Gonçalves (2007), esse ambiente intelectual e político influenciou diretamente os agentes envolvidos na colonização do norte do Paraná:

Não tenho dúvida que essa atmosfera política e intelectual, um tanto quanto messiânica, influenciou os brasileiros urbanos daqueles anos que antecederam a construção de Brasília. Neste sentido, os empresários da CMNP foram de uma

PENSAR FORA DO EIXO

invejável capacidade de perceber para onde soprava o vento. (Gonçalves, 2007, p.33)

No entanto, para além das referências já consolidadas na bibliografia, a compreensão do “eixo estruturador” de Maringá exige um deslocamento interpretativo: entendê-lo como resultado de um processo projetual gradativo, e não como um gesto plenamente autoral. Essa perspectiva implica reconhecer a existência de um desenho anterior à primeira proposta de Jorge de Macedo Vieira, que condiciona e orienta suas decisões iniciais.

A identificação recente, pelo pesquisador Miguel Fernando Perez Silva, do chamado “Anteprojeto da cidade de Maringá” (Figura 1), localizado no acervo da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), introduz uma nova camada de análise ao processo de projeto. Referido pelo próprio Vieira ao mencionar uma “cidade já pré-traçada”, o documento evidencia que o engenheiro partiu de uma estrutura previamente definida, cuja autoria é atribuída, com base em evidências documentais, a Cássio Vidigal e Gastão de Souza Mesquita Filho. Como registra Luz (1997), “as linhas mestras para a construção da futura cidade foram estabelecidas pelo Dr. Cássio Vidigal” (Luz, 1997, p.72).

Figura 1. “Anteprojeto da Cidade de Maringá” de possível autoria de Cássio Vidigal, década de 1940



Fonte: Acervo da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, via pesquisador Miguel Fernando Perez Silva, 2025

PENSAR FORA DO EIXO

Esse documento amplia a leitura sobre a concepção de Maringá ao evidenciar um percurso marcado por reformulações e negociações sucessivas. Nesse contexto, o “eixo estruturador” não deve ser interpretado como elemento previamente definido, mas como uma construção progressiva, formulada e ajustada ao longo das diferentes versões do projeto. A análise do “Anteprojeto” evidencia uma configuração urbana que não pode ser interpretada como um “eixo linear estruturador”. Organizado a partir de uma lógica triangular, o desenho articula a estação ferroviária, o centro cívico, a igreja e a estação rodoviária em uma composição distribuída ao sul do pátio de manobras, enquanto o Centro Esportivo se posiciona ao norte, isolado pela presença da infraestrutura ferroviária. Essa organização aproxima-se de esquemas compositivos como o *patte d’oie*, conforme descrito por Graeff (1985), no qual eixos convergentes estruturam a hierarquia simbólica da cidade.

No entanto, diferentemente de exemplos como Goiânia, a presença do pátio de manobras introduz uma ruptura espacial significativa, impedindo a continuidade de um eixo principal. O resultado é uma estrutura fragmentada, na qual os principais equipamentos urbanos se organizam por relações de proximidade e alinhamento, mas não por meio de um eixo dominante. Essa constatação é central: não há, no “Anteprojeto”, qualquer evidência de uma estrutura que possa ser interpretada como “eixo estruturador” e posteriormente “monumental”. A título de sistematização, o redesenho dessa versão de Vidigal será nomeada “proposta 01” para a continuidade de análise e comparações (Figura 2).

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 2. Interpretação da porção central do Anteprojeto da Cidade de Maringá de possível autoria de Cássio Vidigal



Fonte: CMNP via pesquisador Miguel Fernando Perez Silva/ Elaborado pela autora, 2026

É apenas a partir da presença de Jorge de Macedo Vieira que se inicia a construção de uma organização linear mais definida. Ainda assim, essa organização não se estabelece de forma imediata nem imutável, mas por meio de sucessivas versões do plano. Nesse sentido, a análise permite identificar quatro momentos distintos, que revelam não apenas a evolução do desenho urbano, mas também as variações que definem e redefinem o eixo como elemento estruturador.

A primeira configuração corresponde ao “Anteprojeto” de Cássio Vidigal (Figuras 1 e 2). Como visto, trata-se de uma organização baseada na triangulação dos principais equipamentos, sem a presença de um eixo contínuo. Já nesse momento havia a definição da posição do pátio de manobras e o estabelecimento do “programa de necessidades” que distribuía ao sul do equipamento ferroviário o centro cívico, igreja e estação rodoviária. Elementos esses que permanecerão como foco da análise nas três próximas propostas analisadas (Figuras 3, 4 e 5).

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 3. Primeira proposta de Anteprojeto para Maringá de Jorge de Macedo Vieira, década de 1940



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná, apud Cordovil, 2010

Figura 4. Proposta Final de Anteprojeto para Maringá de Jorge de Macedo Vieira, década de 1940



Fonte: Acervo Jorge de Macedo Vieira em consignação do DPH/PMSP apud Cordovil, 2010

Figura 5. Efetivação da proposta de Anteprojeto para Maringá de Jorge de Macedo Vieira, 1957



Fonte: Acervo da Biblioteca Central da UEM, apud Cordovil, 2010

A proposta inicial de Jorge de Macedo Vieira reorganiza a área central da cidade em um quadrilátero localizado ao sul do pátio de manobras ferroviário (Figura 3), em uma porção de topografia mais regular. Delimitada lateralmente pela própria infraestrutura ferroviária, essa área abriga, em seu ponto médio, o centro cívico, estruturado por um conjunto de cinco quadras voltadas a três praças alinhadas segundo um eixo norte-sul. A praça central, marcada pela presença da “fonte luminosa”, configura-se como elemento organizador do conjunto, sendo delimitada pelos edifícios públicos. Em torno desse núcleo, dispõem-se ainda a igreja e a estação rodoviária em posições opostas, mantendo uma lógica de agrupamento semelhante à proposta anterior da Companhia (Figura 2).

A estação ferroviária, por sua vez, é implantada junto ao pátio de manobras, em posição central, sugerindo a presença de uma praça de acesso. A articulação entre esses elementos define dois limites, o conjunto cívico e a estação ferroviária, conectados por uma via de grande dimensão, com 46 metros de largura, que se destaca como a caixa mais larga do plano. Ao norte, o Centro Esportivo permanece separado pelo pátio de manobras, mas alinhado ao conjunto como gesto de composição. Essa organização reforça uma leitura linear do conjunto, que permite a primeira interpretação da presença de um “eixo estruturador”.

A terceira proposta (Figura 4) corresponde à versão final do plano de Vieira, ainda na década de 1940. Nessa etapa, observa-se um refinamento da proposta anterior, com maior clareza na hierarquização dos espaços e na definição do eixo como elemento estruturador. A inserção de uma praça em frente à estação ferroviária, em conformidade com as recomendações de Unwin, reforça essa diretriz, na qual, segundo o autor a estação ferroviária determina um centro de convergência e, portanto, deve localizar-se em um ponto de fácil acesso a todas as partes (Unwin, 1909). Ainda

PENSAR FORA DO EIXO

sobre as recomendações tem-se o direcionamento da necessidade de inserir essa praça como uma espécie de sala de espera ao ar livre e que não deveria ser a praça central, mas situar-se em seus arredores. O autor também indica que a melhor disposição seria aquela em que a avenida central conduzisse à estação e sua praça se articulasse à localização dos edifícios públicos (Unwin, 1909).

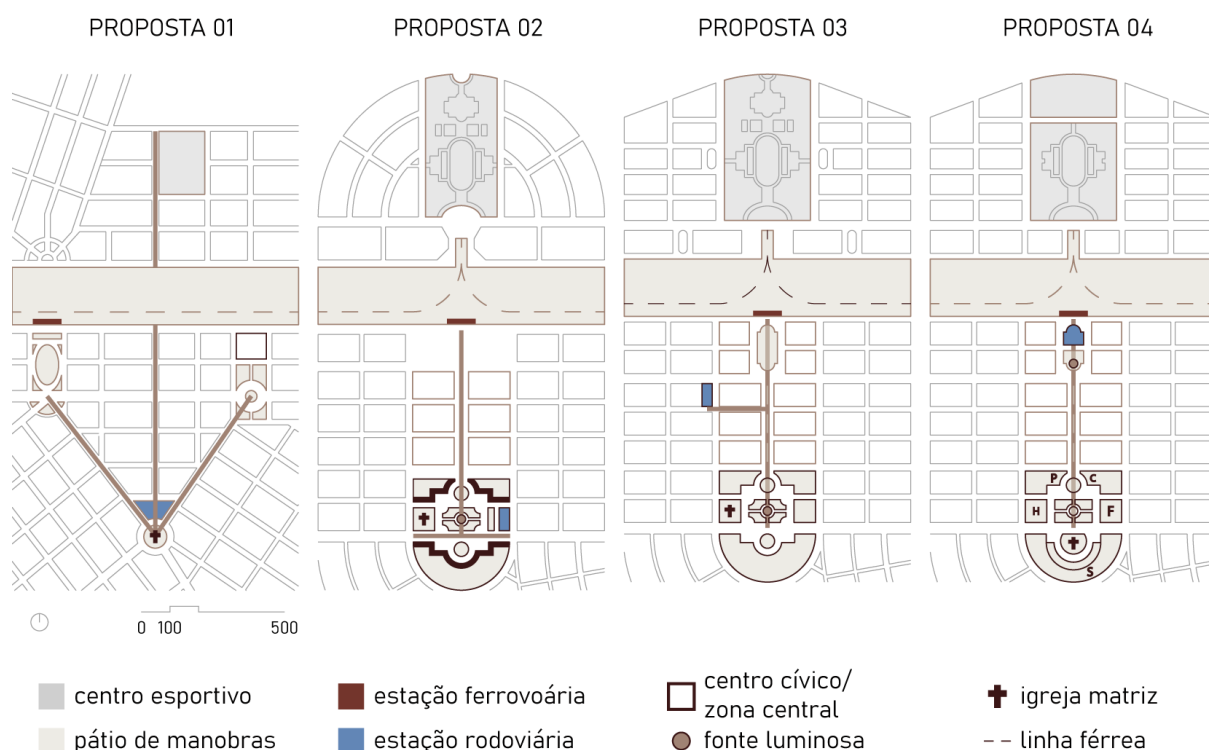
Afora essas consolidações, é preciso destacar o deslocamento da estação rodoviária para fora dessa disposição linear, localizada provisoriamente na chamada Praça Napoleão Moreira da Silva. Tal alteração rompe parcialmente a organização proposta e indica outras interferências na estruturação da cidade.

Por fim, a quarta proposta (Figura 5) corresponde à cidade efetivamente implantada, no final da década de 1950. Nela, observa-se a consolidação desse “eixo estruturador” de forma mais evidente, com a reaproximação entre estação ferroviária e rodoviária e a definição da Avenida Ipiranga. No entanto, essa coexistência das estações contradiz as diretrizes de projeto estabelecidas por Unwin, ao mesmo tempo em que responde ao contexto político rodoviarista do país, no qual a estação ferroviária perde protagonismo. Ressalta-se também que, no ponto focal do centro cívico, é implantada a igreja matriz; assim, a premissa de conexão entre estação ferroviária e centro cívico cede espaço à configuração estação rodoviária–igreja matriz.

O desenho a seguir sintetiza e sistematiza essas quatro versões de projeto e a maneira como os edifícios alteraram a configuração do “eixo estruturador” ainda no momento da concepção do plano urbano de Maringá (Figura 6).

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 6. Comparação das ocupações da região do “Eixo” ao longo do desenvolvimento do projeto



Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

A leitura dessas propostas permite iniciar o debate central deste artigo: o “eixo estruturador” não é um dado, mas o resultado de uma construção progressiva, marcada por ajustes de equipamentos, deslocamentos e ambiguidades. Dessa forma, o eixo revela-se como elemento de disputa, cuja configuração resulta de negociações, reinterpretações, novos projetos e técnicas.

Essa constatação tem implicações diretas para o debate posterior sobre o chamado “Eixo Monumental”. Se, por um lado, a linearidade e a hierarquia dos espaços públicos estão presentes nas propostas de Vieira, por outro, a ideia de monumentalidade não se encontra formulada como premissa projetual original. Ao contrário, o que se observa é a emergência gradual de uma estrutura organizadora que apenas posteriormente será reinterpretada sob uma chave simbólica.

PENSAR FORA DO EIXO

Neste momento do trabalho, não foi possível identificar com precisão quando o atributo de “monumentalidade” passou a ser associado ao eixo; sabe-se, contudo, que essa denominação já se encontra consolidada no edital do concurso de requalificação. A discussão dessa atribuição será retomada adiante. Antes disso, propõe-se um breve panorama das configurações assumidas pelo eixo ao longo do tempo, a partir de marcos temporais associados sobretudo à implantação e ao deslocamento de equipamentos públicos e de transporte.

2. TRANSFORMAÇÕES DO EIXO: camadas históricas e reconfigurações espaciais

A leitura do eixo estruturador de Maringá, para além de sua concepção inicial, exige reconhecer que sua materialização na cidade construída ocorreu por meio de sucessivas reconfigurações, nas quais se articulam transformações espaciais, funcionais e simbólicas. Nesse sentido, propõe-se uma periodização capaz de sintetizar sua trajetória, desde a formulação do plano até o concurso de requalificação.

No plano original, o eixo organiza-se como dispositivo articulador entre infraestrutura, espaços públicos e edifícios institucionais, implantado na porção mais regular do sítio e estruturado segundo princípios associados às formulações de Raymond Unwin. A estação ferroviária, concebida como ponto de convergência dos fluxos, estabelece a origem dessa sequência espacial, articulada a uma praça de transição e conectada, por meio da avenida de maior hierarquia, ao chamado centro cívico.

Essa organização inicial evidencia uma concepção na qual o eixo não se reduz a uma via, mas se constitui como elemento estruturador do plano urbano, responsável por ordenar relações entre mobilidade, centralidade e representação. A articulação entre estação, praça e núcleo cívico sintetiza uma lógica coerente com os princípios do urbanismo moderno assimilados por Jorge de Macedo Vieira, estabelecendo a base morfológica sobre a qual se inscrevem as transformações posteriores.

Essa organização inicial evidencia uma concepção na qual o eixo não se reduz a uma via, mas se constitui como elemento estruturador do plano urbano, responsável por ordenar relações entre mobilidade, centralidade e representação. A articulação entre estação, praça e núcleo cívico sintetiza uma lógica coerente com os princípios do urbanismo moderno assimilados por Jorge de Macedo Vieira, estabelecendo a base morfológica sobre a qual se inscrevem as transformações posteriores.

PENSAR FORA DO EIXO

Entretanto, ainda nas primeiras décadas de implantação, essa estrutura passa a sofrer inflexões significativas. A construção do Grande Hotel Maringá, em 1956, no terreno originalmente destinado à igreja, introduz uma primeira ruptura na lógica do centro cívico previsto, ao substituir um edifício institucional por um programa de caráter privado. Tal deslocamento evidencia a incidência de interesses econômicos e operacionais sobre a materialização do plano, inaugurando uma dinâmica de reconfiguração do eixo.

A posterior implantação da Catedral redefine, por sua vez, o papel simbólico do conjunto, ao concentrar funções cívicas e religiosas em um mesmo ponto. A geometria monumental do templo, associada à sua posição estratégica, reforça a centralidade do eixo e amplia sua dimensão representativa, ao mesmo tempo em que tensiona a organização funcional originalmente proposta, baseada na separação entre equipamentos e na hierarquia espacial estabelecida no projeto.

Situação semelhante se observa na implantação da estação rodoviária, cuja localização difere das posições anteriormente estudadas por Vieira. Ao ser implantada entre a estação ferroviária e a Praça Raposo Tavares, a rodoviária altera de forma decisiva a hierarquia espacial do eixo, concentrando, em um mesmo ponto, diferentes modais de transporte e redefinindo o papel dos espaços públicos adjacentes.

Essa aproximação entre os sistemas ferroviário e rodoviário, ainda que em desacordo com as diretrizes do plano original, responde a transformações mais amplas nos padrões de mobilidade, particularmente à consolidação do rodoviarismo no contexto nacional. Como resultado, o eixo passa a operar segundo uma lógica de sobreposição de infraestruturas e funções, reforçando sua condição de principal porta de entrada da cidade.

Ao longo desse período, o eixo mantém sua importância simbólica, exemplificada pela presença das palmeiras imperiais no canteiro central, mas incorpora novas camadas de uso e ocupação, associadas à verticalização, à concentração de atividades comerciais e à presença de equipamentos institucionais e financeiros. Essa intensificação consolida, até a década de 1990, a relevância desse espaço central como uma das principais expressões da modernidade urbana de Maringá.

Outro elemento determinante é o pátio de manobras ferroviário, cuja dimensão e posição no tecido urbano condicionaram, por décadas, a organização espacial da cidade. Embora estruturante, essa infraestrutura atuou como barreira física, estabelecendo uma cisão entre as porções norte e sul e

PENSAR FORA DO EIXO

orientando o eixo predominantemente em direção ao centro cívico e aos edifícios institucionais, em detrimento de uma articulação mais efetiva com o espaço ferroviário.

Nas décadas seguintes, especialmente com o rebaixamento da linha férrea e a retirada do pátio de manobras, essa condição é significativamente alterada. A eliminação da barreira física abre novas possibilidades de articulação urbana, ao mesmo tempo em que introduz um período de indefinição funcional, no qual infraestruturas herdadas passam a coexistir com novas demandas e formas de ocupação.

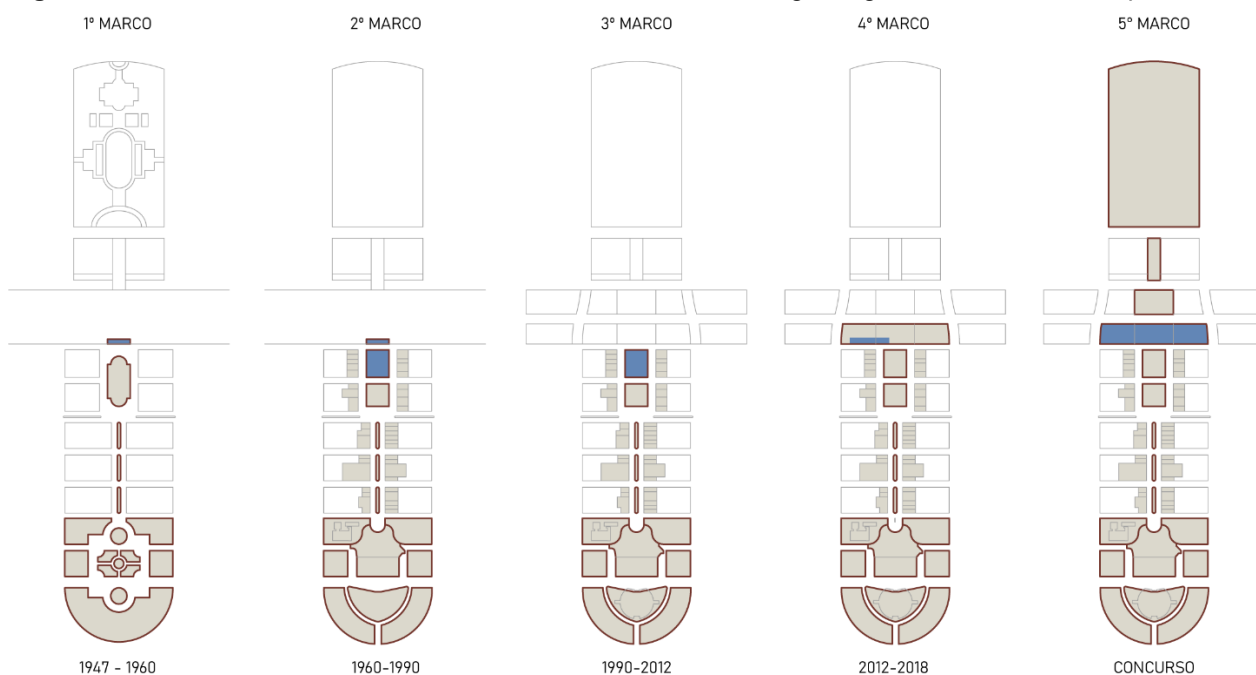
Nesse contexto de transição, destaca-se a proposta de Oscar Niemeyer para Maringá, que não foi implantada. Em seu lugar, em meio à pressão imobiliária sobre a área anteriormente ocupada pelo pátio de manobras, prevaleceu o parcelamento tradicional do solo, configurando o chamado “Novo Centro”.

A permanência da estação rodoviária torna-se, então, progressivamente dissonante em relação à nova configuração urbana. Sua posterior demolição, em 2012, marca uma inflexão decisiva na transformação do eixo, ao produzir um vazio urbano que explicita a ausência da função estruturadora anteriormente desempenhada pelo equipamento.

Esse vazio, longe de se configurar como condição neutra, inscreve-se como nova camada no palimpsesto do eixo, abrindo um campo de disputas simbólicas e projetuais em torno de sua requalificação. Entre 2012 e 2018, cinemas ociosos, revitalizações de praças e equipamentos provisórios evidenciam a transição desse espaço, historicamente marcado por forte carga simbólica, para um momento de indefinição diante de outros vetores de expansão da cidade. Em 2018, com a realização do Concurso Público Nacional de Requalificação, o olhar institucional volta-se novamente para essa estrutura urbana.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 7: Redesenhos urbanísticos do Eixo Monumental de Maringá, segundo os Marcos Temporais



Fonte: Elaborados pela autora, 2025

A realização do concurso, em 2018, sintetiza esse momento de inflexão ao propor uma redefinição do papel do eixo no contexto urbano contemporâneo. Mais do que uma intervenção formal, o certame explicita a passagem para uma nova lógica projetual, na qual a estrutura organizadora da malha urbana passa a ser interpretada como espaço público voltado à apropriação coletiva.

A leitura desses “marcos temporais” (Figura 7) permite identificar um conjunto de acontecimentos que, ainda que não constituam períodos estanques, evidenciam a predominância de distintas lógicas ao longo do tempo: a ocupação inicial vinculada ao plano de Vieira; a consolidação do eixo como espaço de convergência de modais e representação urbana; a reconfiguração decorrente das transformações na infraestrutura ferroviária; a produção de vazios e instabilidades após a retirada da rodoviária; e, por fim, a reinterpretação contemporânea associada ao concurso de requalificação.

Assim, o eixo revela-se como construção histórica marcada por sobreposições, deslocamentos e reinterpretações sucessivas, nas quais decisões técnicas, interesses econômicos e transformações nos sistemas de mobilidade atuam de forma articulada. É diante dessa condição, de um espaço continuamente redefinido, que se torna possível avançar para a análise crítica de sua configuração

PENSAR FORA DO EIXO

contemporânea, na qual se colocam em questão os próprios fundamentos que orientaram sua leitura como estrutura urbana e, posteriormente, como espaço dito “monumental”.

3. O Eixo Monumental no século XXI: entre diretrizes institucionais e proposição projetual

A reconfiguração contemporânea do Eixo Monumental de Maringá insere-se no contexto mais amplo das práticas recentes de planejamento urbano no Brasil, particularmente aquelas mediadas por concursos públicos de projeto. O Concurso Público Nacional de Estudo Preliminar para a Requalificação do Espaço Público do Eixo Monumental de Maringá, realizado em 2018, constitui não apenas um instrumento de contratação, mas um momento de transformação na forma de conceber, representar e intervir no eixo.

Nesse sentido, é fundamental distinguir duas instâncias complementares, porém distintas: de um lado, o conjunto de diretrizes institucionais estabelecidas pelo Edital e pelo Termo de Referência, que definem expectativas, limites e objetivos do certame; de outro, a proposta vencedora, que responde a essas determinações ao mesmo tempo em que formula uma interpretação própria do eixo. Essa distinção é essencial para evitar a atribuição indevida de determinadas soluções à autoria do projeto, quando, na realidade, derivam de exigências previamente estabelecidas.

O Edital estabelece de forma clara que a requalificação deveria priorizar o desenho urbano e o paisagismo, com ênfase na valorização do espaço público, na acessibilidade universal e na promoção da vida urbana. Entre as diretrizes explicitadas, destacam-se a humanização dos espaços livres, o estímulo às atividades socioculturais e a priorização do pedestre. Do mesmo modo, o programa de necessidades já previa elementos como ciclovias, mobiliário urbano, ampliação de áreas permeáveis, conexão entre trechos e até mesmo a possibilidade futura de implantação de um sistema de VLT.

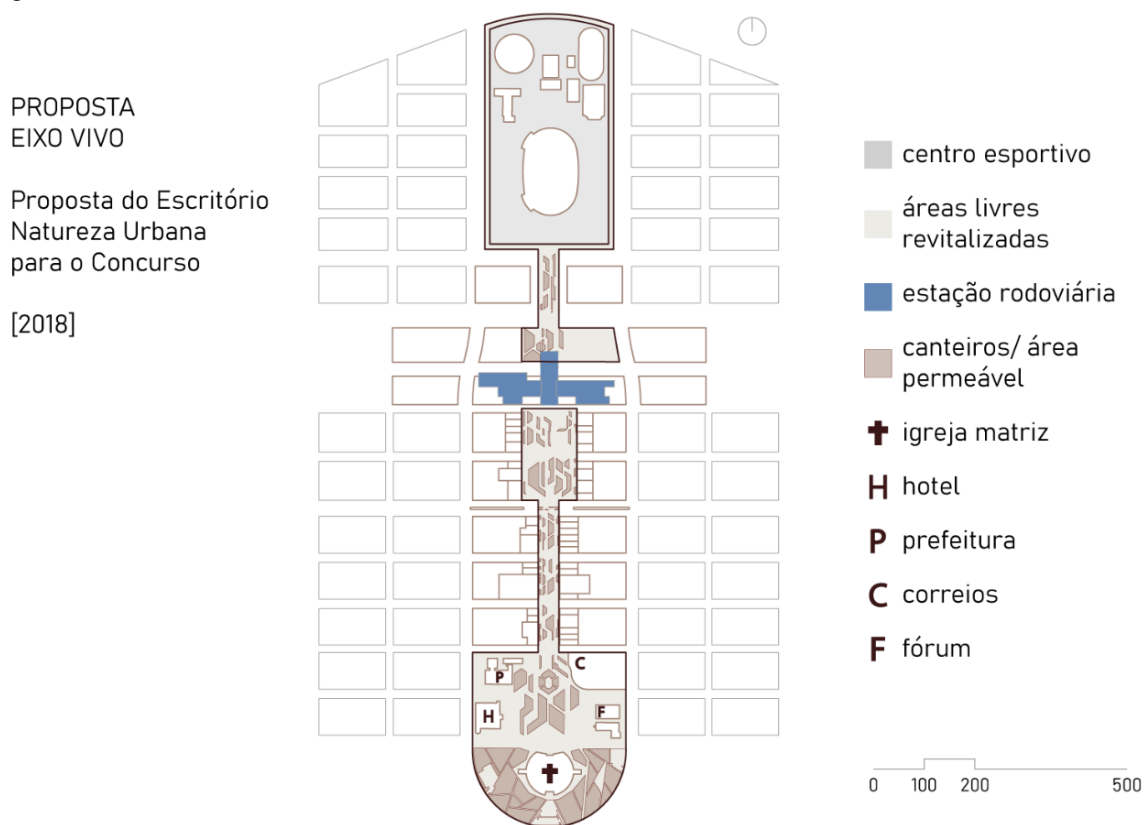
Assim, aspectos frequentemente associados à proposta vencedora, como a ênfase na escala do pedestre, a adoção de ruas compartilhadas, a ampliação de áreas permeáveis e a incorporação de estratégias ambientais, devem ser compreendidos como respostas a um quadro normativo previamente estruturado. O projeto não surge como formulação autônoma, mas como interpretação qualificada de um conjunto de premissas orientadas por uma agenda contemporânea de requalificação urbana.

PENSAR FORA DO EIXO

É nesse campo de possibilidades delimitado que se insere a proposta vencedora, intitulada “Eixo Vivo”, desenvolvida pelo escritório Natureza Urbana (Figura 8). O projeto parte do diagnóstico de que o eixo se encontra fragmentado, com baixa diversidade de usos e excessiva predominância do automóvel, fatores que comprometem sua legibilidade como estrutura urbana contínua. A partir dessa leitura, propõe-se uma inversão da lógica de ocupação: o deslocamento do protagonismo dos fluxos veiculares para a experiência do pedestre e para a intensificação da vida urbana.

A ideia central do projeto é a de uma “costura” urbana, entendida como estratégia de reconexão física, funcional e simbólica entre os diferentes trechos do eixo. Essa costura materializa-se por meio de um desenho contínuo do espaço público, baseado no conceito de piso em nível, que busca integrar longitudinal e transversalmente os fluxos e reduzir as barreiras existentes. A noção de continuidade, portanto, substitui a fragmentação anteriormente identificada.

Figura 8. Proposta do escritório Natureza Urbana para o Concurso de Revitalização do Eixo Monumental de Maringá



Fonte: Elaborado pela autora, 2025

PENSAR FORA DO EIXO

Do ponto de vista espacial, a proposta reorganiza o eixo em três grandes fases de intervenção, agrupando os sete trechos definidos pelo edital. Essa estratégia evidencia uma leitura operacional do território, que articula prioridades de implementação com diferentes graus de complexidade técnica. As extremidades — Praça da Catedral e Vila Olímpica — são tratadas como pontos de ancoragem, enquanto os trechos centrais concentram intervenções mais complexas, especialmente aquelas relacionadas à mobilidade.

No que se refere aos conteúdos projetuais, destacam-se algumas operações recorrentes ao longo do eixo. A primeira delas é a redução do espaço destinado ao automóvel, com diminuição significativa das vagas de estacionamento e adoção de dispositivos de moderação de tráfego. Em contrapartida, amplia-se o espaço voltado ao pedestre e aos modos ativos de deslocamento, como a caminhada e a bicicleta, em consonância com as diretrizes do edital.

A segunda operação consiste na intensificação programática do espaço público, por meio da introdução de equipamentos leves, como quiosques, marquises, arquibancadas e áreas de estar, além da proposição de usos temporários e eventos. O eixo deixa de ser compreendido apenas como espaço de circulação e passa a ser concebido como plataforma de interação social, cultural e econômica.

A terceira operação refere-se à incorporação de uma infraestrutura ambiental integrada, com destaque para a ampliação de áreas permeáveis, a utilização de jardins de chuva e a adoção de estratégias de drenagem sustentável. A água é tratada como elemento estruturador, não apenas em sua dimensão técnica, mas também como componente sensorial e paisagístico.

Outro aspecto relevante é a construção de uma narrativa projetual centrada na experiência do usuário. Essa abordagem se expressa, inclusive, na utilização de personagens fictícios que representam diferentes perfis de usuários, estratégia que reforça a centralidade da dimensão cotidiana e da apropriação social do espaço. O eixo é apresentado, assim, como lugar de encontros, permanências e relações afetivas, em oposição à sua leitura anterior como espaço predominantemente de passagem.

Do ponto de vista discursivo, observa-se ainda a incorporação de uma linguagem associada a agendas contemporâneas de planejamento, como a sustentabilidade e a integração entre dimensões ambiental, social e econômica. Essa aproximação revela não apenas uma preocupação

PENSAR FORA DO EIXO

técnica, mas também uma estratégia de legitimação do projeto, alinhada a repertórios amplamente difundidos no campo urbanístico contemporâneo.

Entretanto, é justamente nessa convergência entre diretrizes institucionais e discurso projetual que emergem questões fundamentais para a análise crítica. Ao priorizar a experiência do pedestre, a ativação do espaço público e a construção de uma paisagem voltada à permanência, a proposta desloca o eixo de sua condição histórica de infraestrutura de chegada e representação para um novo papel, mais difuso e cotidiano.

Essa inflexão coloca em debate o próprio sentido de monumentalidade historicamente atribuído ao Eixo Monumental. Se, em sua concepção, o eixo articulava infraestrutura, centralidade cívica e representação simbólica, a proposta contemporânea tende a diluir essa dimensão em favor de uma lógica de uso, apropriação e experiência. O eixo permanece, mas sua monumentalidade parece residir mais na denominação que nas operações projetuais efetivamente propostas.

Dessa forma, o projeto “Eixo Vivo” não deve ser compreendido apenas como resposta técnica a um conjunto de diretrizes, mas como expressão de um momento específico do urbanismo contemporâneo, no qual categorias como mobilidade ativa, sustentabilidade e ativação do espaço público reconfiguram os modos de intervir na cidade. É a partir dessa perspectiva que se torna possível avançar para uma leitura crítica mais aprofundada, capaz de problematizar as continuidades e rupturas entre o eixo projetado, o eixo transformado e o eixo reinterpretado no século XXI.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: o Eixo entre monumentalidade e urbanidade

A análise desenvolvida ao longo deste trabalho permite afirmar que o chamado “Eixo Monumental de Maringá” não se constitui, em sua origem, como uma estrutura concebida sob o signo da monumentalidade, mas como resultado de uma operação projetual vinculada à tradição dos traçados organizadores da cidade. Desde as experiências clássicas até sua reelaboração pelos cânones do urbanismo moderno, essa lógica se fundamenta na hierarquização dos espaços, na articulação entre infraestruturas e centralidades e na construção de relações de ordem e legibilidade urbana. No caso de Maringá, tal princípio se manifesta na adoção de uma via de maior hierarquia, estruturada segundo as diretrizes do urbanismo de matriz howardiana e, sobretudo, das formulações de Raymond Unwin, sem que isso implique, naquele momento, qualquer intenção explícita de monumentalização.

PENSAR FORA DO EIXO

A leitura das quatro configurações do plano evidencia que o eixo não nasce como um gesto único e plenamente definido, mas como uma construção progressiva, resultante de ajustes, deslocamentos e reinterpretações ainda no âmbito do projeto. Essa condição inicial afasta a ideia de uma concepção monumental originária e aproxima o eixo de uma função primordialmente organizadora, voltada à articulação entre equipamentos, espaços públicos e sistemas de mobilidade. A própria diversidade de denominações identificadas na bibliografia ao longo do tempo reforça essa interpretação, ao evidenciar que sua leitura enquanto elemento estruturador precede, e independe, de sua posterior qualificação como “monumental”.

Ao longo de sua materialização na cidade, o eixo incorpora novas camadas de significado, associadas às transformações nos sistemas de transporte, à implantação de equipamentos e à consolidação de centralidades. Nesse processo, sua dimensão simbólica é gradualmente ampliada, especialmente a partir da concentração de funções institucionais e da construção de uma imagem urbana vinculada à modernidade. Ainda assim, essa condição não decorre de uma premissa projetual inicial, mas de um acúmulo de práticas, discursos e apropriações que, ao longo do tempo, passam a atribuir ao eixo um caráter representativo.

É nesse deslocamento que se insere a emergência da noção de “monumentalidade”, que não se apresenta como fundamento do projeto, mas como uma leitura posterior, progressivamente consolidada e, em certa medida, naturalizada. A ausência de um momento preciso para o surgimento dessa denominação, aliada à sua consolidação recente em instrumentos institucionais como o edital do concurso de 2018, sugere que se trata menos de uma categoria intrínseca ao espaço e mais de um atributo discursivo a ele atribuído.

A inflexão proposta pelo concurso de requalificação explicita essa condição. Ao adotar a denominação “Eixo Vivo”, a proposta vencedora desloca o foco da representação para a experiência, da centralidade simbólica para a apropriação cotidiana, evidenciando uma mudança significativa na forma de compreender e intervir nesse espaço. Nesse contexto, a monumentalidade deixa de operar como categoria estruturante do projeto, sendo substituída por uma lógica orientada pela escala do pedestre, pela diversidade de usos e pela ativação do espaço público.

Tal deslocamento permite problematizar o próprio uso do termo “monumental” no caso de Maringá. Se, por um lado, ele remete a uma tradição urbanística associada à representação e à construção simbólica do espaço, por outro, sua aplicação ao eixo revela-se imprecisa, ao não encontrar

PENSAR FORA DO EIXO

correspondência direta nem em sua concepção original, nem nas práticas contemporâneas de intervenção. A monumentalidade, nesse sentido, apresenta-se menos como uma qualidade efetiva do espaço e mais como um termo emprestado, cuja permanência parece decorrer mais de sua força retórica do que de sua aderência às condições materiais e funcionais do eixo.

Dessa forma, compreender o Eixo Monumental de Maringá implica reconhecer a distância entre nome e realidade. O que se identifica, ao longo de sua trajetória, não é a consolidação de um espaço monumental nos termos clássicos ou modernos, mas a permanência de um traçado organizador que, reinterpretado em diferentes momentos, passa a carregar significados que extrapolam sua condição original. Ao final, a monumentalidade não se confirma como essência, mas como construção discursiva, hoje tensionada por novas formas de pensar o espaço urbano.

É justamente essa provocação o foco do trabalho. Ao deslocar o debate sobre o eixo ao tema do processo, é possível compreender a construção de um espaço com caráter simbólico e fruto de inúmeras intervenções. Pontuando camadas históricas nessa metáfora do palimpsesto para que a história não possa desvanecer, em um espaço cuja complexidade reside, precisamente, em sua contínua redefinição.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A cidade de Maringá, PR: o plano inicial e as “requalificações urbanas”**. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 10., 2008, Barcelona. Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2008. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/55.htm>.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de; STEINKE, Rosana. **Desenhando uma nova morfologia: o urbanismo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira**. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 7., 2002, Salvador. História da cidade e do urbanismo: balanço da produção recente e desafios atuais. Salvador: UFBA, 2002.

BONFATO, Antonio Carlos. **Macedo Vieira: ressonâncias do modelo cidade-jardim**. São Paulo: Senac, 2008.

CALDEIRA, Jorge; MESQUITA, Gastão. **De olhos abertos e pés no chão: Companhia Melhoramentos Norte do Paraná – projetos visionários para um século de transformação territorial, industrial e de energia renovável no Brasil**. São Paulo: GMT Editores, 2024.

CIDADES HISTÓRICAS (Maringá Histórica; Londrina Histórica); MINISTÉRIO DA CULTURA; BRASIL. Governo Federal. **Epopéia em terras roxas: o centenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná**. 2025. YouTube. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SefGUibOo2U>. Acesso em: 11 fev. 2026.

CORBOZ, André. **El territorio como palimpsesto**. In: ARTELEKU (org.). Lo urbano: en 20 autores contemporáneos. Barcelona: Edicions UPC, 2004. p. 25-34.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **Projeto urbano como propaganda: a construção da imagem da cidade de Maringá**. In: MACEDO, O. L. C.; REGO, R. L. (org.). Pensar Maringá: 60 anos de plano. Maringá: Massoni, 2007. p. 83-99.

PENSAR FORA DO EIXO

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982.** 2010. Tese (Doutorado em Engenharia Urbana) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

DIAS, Reginaldo Benedito. **Maringá: a paisagem e os projetos como palimpsesto.** Boletim de Geografia, Maringá, v. 27, n. 2, p. 57-70, 2009.

FERREIRA, Jeanne Christine Versari. **O processo de privatização do espaço no Novo Centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e discursos.** 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

GONÇALVES, José Henrique Rollo. **Maringá: algumas facetas coloniais do projeto urbano.** In: MACEDO, O. L. C.; REGO, R. L. (org.). *Pensar Maringá: 60 anos de plano.* Maringá: Massoni, 2007. p. 23-36.

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

GRAEFF, Edgar Albuquerque. **Edifícios.** São Paulo: Projetos Editores Associados, 1986.

GRAEFF, Edgar Albuquerque. **Goiânia: 50 anos.** Goiânia: Universidade Católica de Goiás, 1985.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX.** São Paulo: Perspectiva, 2002.

LUZ, France. **O fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá.** Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 1997.

MARINGÁ (PR). Prefeitura Municipal. **Ata da Comissão Julgadora do Concurso Público Nacional de Estudo Preliminar para a Requalificação do Espaço Público do Eixo Monumental de Maringá – PR.** Maringá, 1 nov. 2018.

MARINGÁ (PR). Prefeitura Municipal. **Ata da Coordenação à Comissão Julgadora do Concurso Público Nacional de Estudo Preliminar para a Requalificação do Espaço Público do Eixo Monumental de Maringá – PR.** Maringá, 30 out. 2018.

PENSAR FORA DO EIXO

MARINGÁ (PR). Prefeitura Municipal. **Edital de Concurso Público Nacional de Estudo Preliminar para a Requalificação do Espaço Público do Eixo Monumental de Maringá – PR n. 009/2018-PMM: Anexo II – Termo de Referência.** Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, ago. 2018.

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

NATUREZA URBANA. **Eixo Monumental de Maringá.** Disponível em: <https://naturezaurbana.net/projetos/eixo-monumental-de-maringa/>. Acesso em: 3 dez. 2025.

REGO, Renato Leão. **O desenho urbano de Maringá e a ideia de cidade-jardim.** Acta Scientiarum, Maringá, v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. **O território e a paisagem: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana.** Paisagem e Ambiente: ensaios, São Paulo, n. 25, p. 37-54, 2008.

REGO, Renato Leão et al. **Reconstruindo a forma urbana: uma análise do desenho das principais cidades da Companhia de Terras Norte do Paraná.** Acta Scientiarum. Technology, Maringá, v. 26, n. 2, p. 141-150, 2004.

SANTOS, Milton. **Espaço e método.** São Paulo: EDUSP, 2012.

TOMAZI, Nelson. **Construções e silêncios sobre a (re)ocupação da região do norte do estado do Paraná.** In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. T. Maringá e o Norte do Paraná: estudos de história regional. Maringá: EDUEM, 1999.

VERRI JR., Aníbal. **A obra do arquiteto José Augusto Bellucci em Maringá.** 2001. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

VERRI, Tânia Nunes Galvão. **Arquitetura e cidade: a modernidade em Maringá.** 2015. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015.