



## MEMÓRIA EM DISPUTA: O CASO DO TERMINAL RODOVIÁRIO AMÉRICO DIAS FERRAZ EM MARINGÁ-PR

*Talita Rezende Torcato Pereira<sup>1</sup>; Laís Cruz Endo<sup>1</sup>; Berna Valentina Bruit Valderrama<sup>2</sup>;  
Angelica Kohls Schwanz<sup>3</sup>*

**RESUMO:** Inicialmente, a cidade de Maringá foi projetada para ser um exemplo no planejamento urbano nacional no estilo proposto por Ebenezer Howard: a Cidade Jardim. Pensada pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, a cidade possui um traçado bastante orgânico, que foi resultado de três preceitos: a topografia local, a implantação da linha férrea no sentido leste-oeste e preservação os espaços verdes através de parques, bosques. Por meio desses conceitos pré-estabelecidos no anteprojeto, foi criada uma cidade que pudesse promover a infraestrutura adequada para a população que começava a se instalar no município, com o fortalecimento da agroindústria regional decorrente da abertura da linha férrea e os grandes espaços verdes, Maringá tornou-se referência em qualidade de vida e modernidade para a época. Devido ao grande crescimento e desenvolvimento econômico da cidade em questão, os interesses individuais da minoria da população acabaram se sobressaindo em consequência de seu grande poder aquisitivo. Com isso, as novas construções e bairros que surgiam não respeitaram o traçado original de Macedo, visavam apenas o lucrativo. O mesmo ocorreu com os espaços livres públicos, que foram se tornando desvalorizados e perderam sua função inicial, de convivência, contemplação e lazer. Com esse avanço econômico que ocorria na cidade, uma minoria queria imprimir o crescimento através de construções de edifícios modernos que pudessem representar o poderio que a cidade começava a ter. Desta forma, acabavam criando uma identidade para promover algo que, muitas vezes, não a representava. A memória consiste na caracterização de um determinado grupo, é o que define uma nação, portanto, uma obra arquitetônica pode ser a identidade de um povo e a destruição desta é a devastação de uma memória e que, muitas vezes, fica remanescente apenas para aqueles que acompanharam os fatos, como os pioneiros. Decorrente desses conceitos a respeito da identidade de um grupo se faz necessária a salvaguarda de bens que o identificam, pois é através da história que se cria a identidade, continua-se uma trajetória e firma-se a luta de um povo para manter um local, sendo de interesse público e não particular. O caso a ser estudado é do Terminal Américo Dias Ferraz, conhecida popularmente como a Antiga Rodoviária de Maringá-PR, que foi construída com um propósito baseado no plano inicial da cidade, e sofreu ao longo de anos com o descaso da população e do poder público, tornando-se local de delitos (prostituição, tráfico de drogas, violência). Resultou em um espaço desprezado e inutilizado que, por fim, foi ao chão. Partindo desses pressupostos, esta pesquisa busca compreender a percepção da população em relação à demolição deste bem e entender o porquê, ao longo dos anos, esta foi esquecida. Será realizada coleta de dados e material fotográfico, revisão bibliográfica e entrevistas com os frequentadores da Praça Raposo Tavares, a qual abriga os remanescentes da antiga rodoviária, como antigos comerciantes e marginais que causavam transtorno. Desta forma, o intuito do presente trabalho é fazer um inventário perceptivo da paisagem do local que sirva de base para uma futura revitalização.

**PALAVRAS-CHAVE:** Identidade; Paisagem; Patrimônio Arquitetônico.

<sup>1</sup> Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Maringá – Cesumar, Maringá – Paraná. Programa de Bolsas de Iniciação Científica Especial do Cesumar (PROBIC- CESUMAR). talita.rtp@gmail.com; laisendoss@hotmail.com

<sup>2</sup> Orientadora e docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Maringá – Cesumar, Maringá – Paraná. berna.medina@cesumar.br.

<sup>3</sup> Co-orientadora e docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Filadélfia – UNIFIL, Londrina – Paraná. angelicaks1@hotmail.com.



## PAISAGEM

O homem, desde seus primórdios, sempre procurou interagir de alguma forma com a natureza, o ambiente, sendo na construção de abrigos para a sobrevivência quanto nas construções de grandes arranha-céus para esbanjar poderio econômico. E, até mesmo, na utilização de forma irresponsável dos recursos naturais, degradando o meio ambiente e mudando constantemente o *skyline* de um determinado local.

Essas interferências que o homem faz no espaço resultam na criação de características únicas a um determinado local, assim, cada espaço em que ele interfere, denomina-se por paisagem, que não é necessariamente natural. Se considerarmos o conceito de paisagem desenvolvido por Milton Santos em seu livro "A Natureza do Espaço" de 2002, onde para ele "A paisagem é um conjunto de formas que, num dado momento, exprime as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza.", logo, a paisagem só existe decorrente da constante interação do homem com o espaço.

Desta forma, paisagem é algo concreto, material, é presente e também pode ser o passado, que exprime uma história de acordo com a necessidade social ou acontecimento de uma população. O reconhecimento de um local perante um povo, uma história ou um fato ocorrido que marcou determinado espaço, tornando-o singular de acordo com cada pessoa e sua percepção.

O conceito de paisagem não é apenas a resultante de vários aspectos geográficos identificáveis num local, mas é determinado pela a união de aspectos históricos da população, experiência de vida, a dinâmica do espaço, as alterações que determinado local sofre com o tempo e as pessoas que o apropriam. É uma forma de ver o mundo que tem sua própria história. (Ribeiro, 2007).

Segundo Ribeiro, a paisagem pode ser distinta em dois tipos: a que denota representação artística e literária do mundo visível e dos conceitos ligado à geografia atual. O primeiro é caracterizado pela cena vista pelo espectador, usuário de um determinado espaço, que implica com a sensibilidade, sentimentos, história em que tal espectador vivência ou vivenciou. O conceito ligado à geografia caracteriza-se pelos fenômenos físicos que podem ser analisados com metodologias científicas. Enquanto



Santos funde os conceitos e acredita que a análise da paisagem só é possível unindo a geografia das ciências sociais.

Para que se identifique uma paisagem é necessário que esta tenha um espaço para ela acontecer. O espaço é o lugar onde os fatos ocorrem, é dinâmico e está sempre se renovando. “O espaço são as formas mais a vida que as anima” (2002, p.103), desta forma o espaço não é necessariamente físico, tátil, mas engloba a visão de cada observador e caracteriza como algo do presente. Desta forma, acredita-se que a paisagem e a sociedade são variáveis complementares cuja síntese, sempre por refazer, é dada pelo espaço humano. (SANTOS, 2002, p.106)

De acordo com Kohlsdorf (1996), ainda o fato de que certos fenômenos ao despertarem o interesse humano, automaticamente lhes confirmam a propriedade de agirem sobre o observador, logo as paisagens não são inertes, sendo que cada lugar vivenciado contém determinadas características que estimulam conhecê-lo. Isto explica, em parte, a relação existente entre a paisagem contemplada e a ação perceptiva/cognitiva do indivíduo para com o seu meio.

## MEMÓRIA COLETIVA E IDENTIDADE

Os primeiros aglomerados de pessoas, os povoados, as cidades e os grandes centros todos passaram por uma história. Sendo ela documentada, vivida pelos pioneiros, contadas por algumas gerações até a conservação das primeiras construções de um determinado local contam uma história. Cada indivíduo e cada lugar guardam uma lembrança, uma memória. Definir sua relevância para a sociedade é algo que está em constante discussão, pois acredita-se que “a sociedade precisa da história como instrumento para encontrar um significado que não lhe é mais inteligível.” (ARÉVALO, 2004)

A cidade em que vivemos, locais que visitamos há algum tempo, toda a forma de evocar tais lembranças e eventos acontecidos faz com que nós possamos criar uma determinada memória.

Estes espaços dotados de significado fazem, de cada cidade, um território urbano qualificado, a integrar esta comunidade simbólica de sentidos, a que se dá o nome



de imaginário. Mais do que espaços, ou seja, extensão de superfície, eles são territórios, porque apropriados pelo social. (Pesavento, 2008)

Desta forma, todo espaço evoca, constantemente, lembranças estas que variam de acordo com cada cidadão - por lembrança ou uma possível indução-, podendo ser sendo um caminho, um acontecimento ou um lugar. Segundo Pesavento (2008), cada pessoa escolhe seus pontos referenciais para poder se situar no tempo e na cidade.

Então, a memória existe não apenas por questões sentimentais, mas também por necessidade, como para se localizar numa cidade que você conhece é necessária à evocação da mesma para se locomover. Logo, a cidade é um lugar de memória.

A memória coletiva é construída através de lembranças de um determinado grupo, que se identifica por um lugar, uma cidade, mas não deixa de ser um trabalho individual. Pois para haver a memória de um grupo é necessário, primeiro, uma identificação com o mesmo, uma noção comum entre as lembranças, ou seja, o reconhecimento e a reconstrução a partir de lembranças compartilhadas.

Segundo Schmidt e Mahfoud (1993), a memória individual pode ser entendida como um fato em comum resultado de diferentes influências sociais e com forma de analisar de acordo com o indivíduo, enquanto que a memória coletiva é resultado do trabalho de um grupo em busca de lembranças em comum.

A busca da construção dessa memória comum de um grupo resulta em uma identidade. É como estabelecer uma conexão entre passado e presente, através de fatos, histórias orais, objetos, construções e, conseqüentemente, identificar-se.

A identidade é a característica que marca um grupo, é o reconhecimento dele resultante das interações sociais, dos eventos passados com as mudanças do presente, da memória, resultando na formação da identidade de uma sociedade.

A identidade coletiva é o senso comum, resultante das construções de uma população, das interações sociais, não definitiva, pois ela se forma, soma, transforma de acordo com as influências que recebe de diversos grupos sociais e com a diversidade cultural do local, das pessoas, do passado e presente.

O culto às tradições pioneiras, a conservação da cultura local, tanto quanto a salvaguarda de um bem material ou imaterial são fatores que ajudam a construir e solidificar a identidade de um povo.



## O PATRIMÔNIO DE MARINGÁ

Em 1942, a Companhia de Terras do Norte do Paraná deu início à construção da cidade de Maringá. Começaram a implantar os primeiros lotes na área onde hoje é conhecida como Maringá Velho. A partir de então, os habitantes formaram “núcleos provisórios”, os quais consistiam em regiões onde foram sendo construídas nas primeiras edificações e pequenos comércios de utilidade básica para subsistência da população que tinha acabado de se instalar no local.

Com a grande oferta de trabalho na região e o crescimento populacional que estava ocorrendo na cidade, os técnicos da CTNP observaram que havia uma necessidade de se propor planejamento urbano para a “cidade canção” para que pudesse ordenar os espaços de forma a promover melhor aproveitamento e qualidade de vida. Com a responsabilidade de proporcionar um novo traçado, o urbanista Jorge de Macedo Vieira, foi designado para esta tarefa.

Sem nunca ter visitado a cidade, Vieira iniciou o desenho urbano a partir somente dos levantamentos topográficos cedidos pela Companhia de Terras do Norte do Paraná. Por possuir experiência ao acompanhar e trabalhar com Barker, um dos precursores do planejamento urbano do estilo *garden city*, Vieira não hesitou em optar tal traçado para desenvolver a cidade. Seguindo preceitos baseados nos princípios de *Garden City*, o urbanista propôs um traçado orgânico e funcional, de modo a promover núcleos e sub núcleos em toda a cidade, com a intenção de formar pequenos centros com infraestrutura necessária para a população, para que ela não precisasse se deslocar sempre para o centro da cidade, espaços livres públicos que pudessem promover o convívio social, áreas verdes que serviriam de pulmão e embelezamento da cidade e a linha férrea foi traçada no sentido leste–oeste para facilitar o escoamento de produção agrícola.

E com a definição do traçado da linha férrea no sentido leste-oeste da cidade, em 10 de maio de 1947, a cidade se desenvolveu e expandiu.

“Depois de cuidadoso planejamento, feito em função do futuro traçado da estrada de ferro, iniciamos a derrubada da mata no lugar onde hoje se ergue a estação rodoviária, ao mesmo tempo em que outro grupo preparava o lugar onde construiríamos o Hotel Maringá (...). E assim se foi. Construimos as primeiras casas de madeira, o hotel já de alvenaria, o escritório da Companhia e minha casa de tábuas, onde moro até hoje. Nos primeiros anos a cidade não diferia das



demais que abrimos no Norte do Paraná. Ruas de terra, mal definidas e com terrenos de um lado e de outro onde se viam raízes e troncos semi-carbonizados”.

Depoimento Alfredo Nyffler – ex diretor CMNP.

(COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. 1975 p.140-141 apud FRIEDRICH, 2010).

A cidade já estava implantada quando a cultura cafeeira começou a se instalar e valorizar o local. A partir do desenvolvimento que Maringá estava vivenciando, houve a contratação de mão-de-obra necessária para o trabalho que estava sendo desenvolvido com o café e, conseqüentemente, um aumento da população e comércio local. Com a chegada da industrialização e modernização neste período em todo o Brasil, houve a necessidade de se investir em novas culturas agrícolas como o trigo, algodão e a soja para atender a nova demanda e diversificação do mercado, substituindo o monopólio do café.

Na década 50, Maringá ainda pertencia à cidade de Mandaguari, mas com seu desenvolvimento e crescimento econômico se tornou autossustentável, requerendo a condição de município.

Com o passar dos anos, os moradores da cidade começaram a se tornar parte do local, ou seja, criar apego pelo lugar onde habitavam, formando vínculos e se identificando com o meio. Para manter essas memórias, que estavam sendo vividas e construídas, os pioneiros começaram a planejar ações que pudessem salvaguardar a história vivida.

E foi no ano de 1964, na gestão do Prefeito João Paulino Vieira Filho, que houve a criação da Lei nº 299, que possuía o intuito de criar e manter um museu, um espaço que pudesse guardar a memória da cidade.

Devido ao descaso da gestão pública perante a memória e identidade do local, houve o descumprimento dessa lei e das que sucederam desta forma, gerando um costume que promove a negligência em relação ao antigo, principalmente em se tratando das edificações da cidade. Em contrapartida, para encobrir a desatenção ao patrimônio local, a Prefeitura fez uma menção honrosa aos pioneiros das décadas de 40 e 50.

Das ações realizadas pela sociedade nesse período (década de 64) foi o “Projeto Memória” que obteve maior destaque. Este consistia em salvaguardar a memória, história da cidade, objetos, documentos, entre outros, dos pioneiros. Através desse projeto foi



formada uma comissão (em maioria, de membros e representantes do poder público) que se preocupava em salvaguardar a história de Maringá, seu objetivo era identificar o que seria a preservado. Em última ação para salvar o patrimônio da cidade foi a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico de Maringá (SPHAM) em 1988.

Resultante das consequências citadas nos parágrafos acima, a população percebeu que suas ações iam de frente ao interesse do poder público e se conformou com tal situação. E foi o que aconteceu no Hotel Bandeirantes, nas residências pioneiras, no Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz e, atualmente, no Cine Teatro Plaza, que com a falta de utilização adequada e com o descuido do poder público perante o aspecto físico e funcional da obra, foram modificadas e substituídas por edifícios mais novos e “modernos” descaracterizando o local e extinguindo a sua história, como aconteceu em 2010 no caso da antiga Rodoviária, que foi extinta com justificativa de ser um local sem alternativas de restauro.

A constante busca pela modernidade, pelo acelerado crescimento desenfreado e a competitividade econômica fez com que a cidade de Maringá extirpasse aos poucos sua identidade e memória para imprimir uma falsa visão de progresso.

## **TERMINAL RODOVIÁRIO AMÉRICO DIAS FERRAZ**

No final da década de 50, a cidade de Maringá já tinha se tornado um atrativo aos que passavam pela cidade e para toda a região. O terminal rodoviário existente já não conseguia comportar e atender a todos que vinham ou passavam pelo município, visto que este era o segundo construído na cidade. Com isso, fez-se necessário a implantação de uma terceira edificação que pudesse suprir esse novo contingente de pessoas atraídas com a prosperidade que a cidade vinha conquistando.

Projetada pelo engenheiro e arquiteto Luty Vicente Kasprowicz<sup>4</sup>, o terminal rodoviário construído foi locado na zona central da cidade, mais especificamente no eixo

---

<sup>4</sup> Formando em Engenharia Civil em Curitiba, onde casou-se com Thelma Kasprowicz, filha do primeiro prefeito de Maringá (Inocente Villanova), que, por intermédio disso conseguiu o cargo de arquiteto da cidade.





monumental<sup>5</sup>, em frente à Praça Raposo Tavares, pois ali era o ponto de confluência de serviços e atividades.

Sua construção começou no ano de 1959 e foi finalizada em 1963. O projeto consistia em dois arcos plenos em suas principais fachadas (frontal e posterior), que marcavam os acessos principais, suportando um volume retangular em vidro e alvenaria, tornando-se um marco do modernismo para a época. O programa de necessidade<sup>6</sup> consistia, além da sua principal função como terminal rodoviário, em lanchonetes, lojas, loterias, bancas de revistas, restaurantes, entre outros.



**Figura 1** – Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz em fase de conclusão.  
Fonte: Acervo Maringá Histórica.



**Figura 2** – Vista aérea da Praça Raposo Tavares e do Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz  
Fonte: Acervo Maringá Histórica.

Com expansão do centro de Maringá, a rodoviária perdeu seu uso. E, no ano de 1998, repetindo a história dos antigos terminais rodoviários que não comportavam mais a

---

<sup>5</sup> Eixo imaginário que norteia o traçado da cidade a partir do centro, onde se encontra o poder público e as principais edificações municipais.

<sup>6</sup> É método de elaboração de projeto de arquitetura que consiste na listagem de ambientes e necessidades para um determinado uso de construção.





grande quantidade de pessoas, acabou recendo o mesmo destino de seus antecessores: foi substituído por um que comportasse a atual situação da cidade.

A partir disso, o Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz foi abandonado pelo poder público, que ignorou a edificação por muitos anos. Essa situação contribuiu também para gerar o descaso também por meio da população, que deixou de utilizar o local. Mesmo com esse esquecimento por parte dos cidadãos, a Rodoviária não deixou de ser um “marco” para a cidade, assim como Pesavento (2008) ressalta “O centro de uma cidade foi, por muito tempo, o cartão de visitas de uma cidade. Mesmo que tais espaços tenham sofrido degradação, deixaram marcas, que funcionam como padrões de referência identitária para uma cidade”.

Não era apenas com o abandono do Terminal que estava sofrendo a região. A Praça Raposo Tavares, em frente à Rodoviária, estava sofrendo o mesmo processo de deterioração e marginalização, tais como a prostituição, venda e consumo de álcool e drogas, comércio de mercadoria roubada, e, conseqüentemente, violência.

“Pra mim era bom porque eu trabalhava aí, mas para o resto da cidade não era bom, era muito perigoso. Eu era ameaçado toda noite, trabalhava à noite pelos (sic) drogueiros, os nória [...] eu precisava trabalhar e era perigoso”.

Relato de Paulo antigo trabalhador de uma das lanchonetes que existiam no Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz, atualmente aposentado.

“Era bem mais animado [...], agora, pros últimos anos, pode ser que ela tenha vindo a atrapalhar, mas até então que eu comecei não.”

Benedito, taxista que trabalha desde 1983 até hoje na Praça Raposo Tavares.

A pouca manutenção da área pelo poder público e toda essa marginalização que estava ocorrendo, gerou um pensamento de mudança no quadro agravante em que se encontrava o local.

“Eu conhecia tudo ali por dentro, aquilo ali (sic) tava tudo estourado [...] o banheiro, o encanação, a hidráulica”.

Relato de Paulo antigo trabalhador de uma das lanchonetes que existiam no Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz, atualmente aposentado.

Mesmo com ações de entidades religiosas e privadas em prol da reforma e revitalização da praça, no ano de 2007, com uma patologia preocupante em uma das vigas e o declínio de parte da estrutura metálica da área externa da edificação (sem atingir pedestres), foi que a Prefeitura de Maringá resolveu levar à público a decisão da demolição do Terminal Rodoviário.



“Eu acredito assim, eles já deixaram ela de lado porque já tinham intenção de futuramente construir uma nova rodoviária, por isso não quiseram insistir naquela”.

Benedito, taxista que trabalha desde 1983 até hoje na Praça Raposo Tavares.

A Prefeitura contratou um engenheiro para que pudesse avaliar as condições em que estava a edificação da rodoviária. Foi então que o engenheiro contratado constatou que o prédio sofria graves problemas estruturais. Foi a partir de então que a Prefeitura decretou que a edificação seria extirpada para poder dar espaço à outras construções, em contrapartida ao que os proprietários e lojistas acreditavam ser a melhor saída. Por se tratar de uma construção público-privada era necessário um acordo para que o local pudesse ter uma solução democrática e justa, mas, no entanto, a Prefeitura acreditava que a única alternativa seria a mudança dos proprietários para outro local. Tal decisão foi questionada, fazendo com que o grupo de proprietários contratasse um segundo engenheiro para averiguar a situação de fato.

Com o segundo resultado da perícia concluído, realizado pelo engenheiro Antônio Carlos Peralta, constatou-se que seria possível a restauração da edificação e esta teria apoio do Instituto Cultural Memória do Paraná, da comunidade acadêmica e a sociedade, pois a memória é um bem coletivo e de todos.

O impasse em relação ao que seria do antigo prédio da Rodoviária perdurou no Tribunal de Justiça por cerca de três anos, até que no ano de 2010 a Prefeitura Municipal ganhou uma liminar que possibilitou a derrubada da edificação, mas que não era totalmente conclusivo, pois o processo ainda estava acontecendo. Mesmo com um recurso pedido pelos condôminos do prédio requerendo a anulação da posse provisória da Prefeitura<sup>7</sup>, esta iniciou o processo de demolição antes de uma nova decisão judicial.

---

<sup>7</sup> Segundo matéria publicada no Jornal Gazeta de Maringá no dia 27/05/2010. <<http://www.gazetamaringa.com.br/online/conteudo.phtml?tl=1&id=1007785&tit=Prefeitura-de-Maringa-comeca-a-demolir-a-Rodoviaria-Velha>>



**Figura 3** – O início da demolição.  
Fonte: Jornal Gazeta de Maringá, 2010.

Pouco tempo após o início da derrubada do prédio, a Justiça suspendeu a posse provisória da Prefeitura e decretou a paralisação da demolição do prédio.

Mesmo com cerca de 50% de sua edificação no chão, entidades, como o Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade, entre outras entidades, realizaram um protesto em prol da salvaguarda e restauração da edificação histórica, que era o Terminal Rodoviário para a cidade de Maringá.

Além de defender a conservação da memória da cidade, a manifestação tinha a finalidade de impedir que o poder público repassasse o terreno para entidades privadas, que não tinham o objetivo de fazer daquele espaço um local de cultura, e visavam apenas o lucro de uma minoria. No entanto a manifestação feita não obteve os resultados esperados e, a demolição, foi executada.



**Figura 4** – Protesto em prol da conservação e recuperação da Antiga Rodoviária.  
Fonte: Izadora Amaral, 2010.



Mas a edificação que era proposta para o terreno da rodoviária também não foi concluída, ao invés disso, o terreno foi transformado em um estacionamento rotativo, que era tido como provisório, atualmente a situação continua a mesma, sem perspectivas de mudança, e aceita como melhor solução para várias pessoas, que acreditam nessa realidade como melhoria na falta de estacionamentos e vagas para os veículos na cidade.



**Figura 5** – Situação atual do terreno da Antiga Rodoviária.  
Fonte: Laís Cruz Endo.

## **PRAÇA RAPOSO TAVARES**

Idealizada a partir do projeto inicial da cidade de Maringá como local de contemplação e lazer, a Praça Raposo Tavares (conhecida popularmente como praça da rodoviária) é uma das mais centrais do município, pertencente ao eixo monumental e localiza-se em frente ao antigo Terminal Rodoviário Américo Dias Ferraz. Possui uma arquitetura inovadora e singular para a época de implantação do projeto, com mobiliário e equipamentos urbanos diferenciados. Possui uma concha acústica, bancos de aço fixados em muro de arrimo, luminárias rebaixadas, bustos metálicos, lixos e algumas esculturas. É caracterizado um espaço importante para a população devido às manifestações coletivas e exposições, mesmo que esporádicas.



**Figura 6** – Vista da Praça Raposo Tavares na década de 70, quando existia uma fonte luminosa.  
Fonte: Acervo Maringá Histórica.



**Figura 7** – Vista da Praça Raposo Tavares sentido terreno onde, posteriormente, foi instalada a Rodoviária Américo Dias Ferraz.  
Fonte: Acervo Maringá Histórica.

Segundo de Angelis (2000), a praça tem todas as suas faces voltadas para o comércio, além de um intenso comércio informal em todo seu perímetro, sendo assim, considerada uma praça de passagem em sua maioria, que consiste em um local de circulação de transeuntes. Como consequência da intensa comercialização do entorno e do local e o descaso da população em relação ao uso e ocupação das praças, a sua ocupação foi resultado da marginalização do local. Atualmente, consiste em local de prostitutas, desocupados, camelôs, aposentados e usuário de entorpecentes e é considerado o “câncer” da cidade.





**Figura 8** – Vista da Praça Raposo Tavares atualmente.  
Fonte: Laís Cruz Endo.



**Figura 9** – Vista da Concha Acústica.  
Fonte: Laís Cruz Endo.

O abandono da antiga Rodoviária fez com que a praça se tornasse um local propício para a ocupação de marginais causando incômodo e medo à população. Para o poder público local, essas problemáticas foram o estopim e incentivo para a demolição da Rodoviária.

Após a demolição conturbada da edificação em frente à Praça, a Prefeitura acreditava que ia sanar o problema, mas, em contrapartida, acabou gerando outro maior ainda, transferindo-o para a Praça Raposo Tavares.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Retratando a importância e relevância da memória em relação à sociedade atual, e como esta na cidade de Maringá é, por muitas vezes, negligenciada, com a apresentação





desta pesquisa objetiva-se a conscientização da maioria da população para despertar uma ação, de mudança, sem apagar o passado, mais agrega-lo à um futuro melhor, mais humano, mais responsável pelos seus atos, com mais história, identidade e vida.

A marginalização da antiga rodoviária de Maringá, e da praça localizada à frente desta, as problemáticas relativas à drogas e prostituição, decorrentes do descaso público e ignorância da população, são vivenciadas e tornam-se cotidianas aos maringaenses, no entanto, a memória do povo da cidade em relação à esses espaços é apenas assegurada por aqueles que vivenciaram e fizeram uso destes. Entretanto, se a memória inerente ao que possui valor, tanto sentimental quanto artístico, estrutural, monumental é escassa, a identidade de um local, lugar ou mesmo uma cidade e seus habitantes é perdida.

Sendo assim, a disputa em preservar a memória, manter a identidade de um povo, resultando na união do mesmo, é necessário dar outro olhar à cidade, às edificações, aos lugares, mudar a opinião enferrujada e equivocada que fazer o novo é destruir o passado, subjugar sobre a opinião de interesses baseados em ambição, mas ao contrário, somar forças e agarrar-se ao que é concreto, fez e fará história, a preservação da identidade, seja ela agregada à uma edificação, ou à memória dela.

## REFERÊNCIAS

ARÉVALO, Marcia Conceição da Massena. **Lugares de Memória ou a Prática de Preservar o invisível através do concreto**. Disponível em <<http://www.anpuh.uepg.br/historia-hoje/vol3n7/marcia.htm>>. Acesso em 10 de julho 2012.

COSGROVE, Dennis. A geografia está em toda a parte: Cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, Roberto Lobato & ROSENDAHL, Zeny. **Paisagem, Tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

DE ANGELIS, Bruno L. D. **A Praça no Contexto das Cidades: O Caso de Maringá-PR**. Tese de (Doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

FRIEDRICH, Veroni. **A política de conservação do patrimônio cultural em Maringá-pr (1987-2008)**. Dissertação apresentada ao Programa de pós-graduação em História da Universidade Estadual de Maringá para obtenção do título de mestre, 2010.



HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras Horta, **Guia Básico de Educação Patrimonial**, Museu Imperial/IPHAN, 1999.

KOLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Ad. UnB, 1996.

PESAVENTO, Sandra. **História, memória e centralidade urbana**. Rev. Mosaico, v.1, n.1, p.3-12, jan./jun., 2008.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo; Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo; Razão e Emoção**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SCHIMIDT, M.L.L; MAHFOUD, M. **Halbwachs: Memória Coletiva e Experiência**. Psicologia USP, São Paulo, v. 4 n.1/2 p.285-298, 1993.

SCHWANZ, Angélica Kohls. **FLORESTAMENTO – DESENRAIZAMENTO: A transformação da paisagem nos pampas e a identidade do gaúcho**. Dissertação apresentada ao Programa de pós-graduação em História da Universidade Estadual de Maringá para obtenção do título de mestre, 2010.

STEINKE, Rosana. **Ruas curvas versus ruas retas: A trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira**. 2007.

ZANIRATO, Silvia. **O patrimônio cultural em cidades novas**. Leituras da política patrimonial paranaense. In: Anais do II encontro cidades novas - a construção de políticas patrimoniais: Mostra de Ações Preservacionistas de Londrina, Região Norte do Paraná e Sul do País, UNIFIL, Londrina, 2009.