



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



**O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PARANÁ:
AGENTES, IMAGENS E DISCURSOS**



JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA
ORIENTADORA: FABIÓLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIŁ



MARINGÁ, PARANÁ - JULHO, 2017





Programa Associado de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo

Universidade Estadual de Maringá
Universidade Estadual de Londrina

**O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO
NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PARANÁ:
AGENTES, IMAGENS E DISCURSOS**

Jeanne Christine Versari Ferreira

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Fabíola Castelo de Souza Cordovil

Dissertação apresentada como parte das exigências para obtenção do título de MESTRE EM ARQUITETURA E URBANISMO, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá.

Maringá, Paraná

Julho, 2017

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

F383p Ferreira, Jeanne Christine Versari
 O processo de privatização do espaço no Novo
Centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e
discursos / Jeanne Christine Versari Ferreira. --
Maringá, 2017.
 223 f. + anexos: il. color., figs., tabs.

 Orientadora: Profa. Dra. Fabíola Castelo de Souza
Cordovil.

 Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de
Maringá, Programa Associado de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo UEM/UEL, 2017.

 1. Privatização - Espaço público - Maringá (PR).
2. Projeto Ágora - Maringá (PR). 3. Niemeyer, Oscar
1907-2012 - Arquitetura. 4. Novo Centro - Maringá
(PR). I. Cordovil, Fabíola Castelo de Souza, orient.
II. Universidade Estadual de Maringá. Programa
Associado de Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbanismo UEM/UEL. III. Título.

CDD 21.ed. 725

ECSL



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE TECNOLOGIA

**O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO
NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ-PARANÁ:
AGENTES, IMAGENS E DISCURSOS.**

Autora: Jeanne Christine Versari Ferreira
Orientadora: Prof^a Dr^a Fabíola Castelo de Souza Cordovil


TITULAÇÃO: Mestre em Arquitetura e Urbanismo

APROVADA em 05 de maio de 2017.


Prof^a Dr^a Cibele Saliba Rizek


Prof. Dr. André A. de Almeida Alves


Prof. Dr. José Henrique Rollo Gonçalves


Prof^a Dr^a Fabíola Castelo de Souza Cordovil
(Orientadora)

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais Gilberto e Maria Inês e a meu irmão João Victor pelo amor e apoio incondicional.

Ao meu amor, Vítor, por tudo o que é para mim, pelo seu amor paciente e por me incentivar sempre.

Aos meus familiares, por me apoiarem sempre e entenderem minha ausência em momentos.

Aos meus amigos da vida e do mestrado, pelos estudos, companheirismo e risadas.

A minha orientadora Fabíola, por todos esses anos transmitindo seu conhecimento e me ajudando a construir um pensamento crítico. Se hoje sou pesquisadora é porque a tive como uma de minhas inspirações.

Ao grupo de pesquisa que frequentei nos últimos seis anos, por todas as discussões riquíssimas que construímos e que me permitiram refletir em muitas questões neste trabalho.

À banca da dissertação pelas importantes contribuições em minha pesquisa.

À Rose, secretária da pós-graduação, pela prontidão e compreensão sempre quando precisamos.

Ao Toninho, do almoxarifado da Câmara Municipal de Maringá pela atenção e prontidão em todas as minhas visitas.

À Olga Elizabeth Belai, ex-funcionária da extinta Urbamar, pelo acesso a documentos e projetos importantíssimos para esta pesquisa.

Ao historiador João Laércio, da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá, pelas longas conversas e histórias compartilhadas.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pela concessão de bolsa durante o período de estudos do Mestrado.

À Universidade Estadual de Maringá e à Universidade Estadual de Londrina por proporcionar meus estudos de Mestrado.

O arquiteto, produtor de espaço (mas nunca sozinho), opera num espaço específico. E, de início, ele tem diante de si, sob seus olhos, sua prancheta, sua folha em branco. [...] O arquiteto a utiliza para seus *planos*, palavra a ser tomada em toda a sua força: superfície plana, sobre a qual um lápis mais ou menos ágil e habilidoso traça o que o autor considera a re-produção das coisas, do mundo sensível, quando, de fato, essa superfície impõe uma decodificação-recodificação do “real”. O arquiteto não pode, como ele acredita facilmente, estacheta, nela *visualizar as coisas* (necessidades, funções, objetos), *projetando-as*. Ele confunde *projeção* e *projeto* numa realidade confusa, que considera “real” e, inclusive, rigorosamente concebida, posto que os procedimentos de codificação-decodificação pelo desenho são habituais e tradicionais, que, desde então, lhe escapam.

A folha sob a mão, diante dos olhos do desenhista, é branca, tão branca quanto plana. Ele a considera neutra. Ele considera que esse espaço neutro, que recebe passivamente os traços de seu lápis, corresponde ao espaço neutro de fora, que recebe as coisas, ponto por ponto, lugar por lugar. Quanto ao “plano”, ele não permanece inocentemente no papel. No terreno, o trator realiza “planos” (LEFEBVRE, 2008, p.25-26, grifo e aspas do autor).

RESUMO

O plano inicial de Maringá foi concebido a partir de ideários modernistas. Desde o início do núcleo urbano era evidente uma forte relação entre agentes públicos e privados. Durante o desenvolvimento da cidade, busca-se reiterar a modernidade e o progresso através de diretrizes urbanísticas que buscam o *sempre novo*, vinculando projetos a grandes nomes da arquitetura. A obsolescência do papel da ferrovia e a renovação dos eixos econômicos nacionais trouxeram consigo a ideia de que o pátio de manobras no centro da cidade, antes estruturador da malha urbana, havia se tornado uma barreira para os fluxos viários e de capital. Nessa conjuntura, em 1985 foi encomendada à Oscar Niemeyer a primeira proposta de reestruturação do plano inicial de Maringá, o Projeto Ágora. Apesar de tentativas para sua viabilização até o ano de 1991, o projeto foi engavetado. A partir do ano de 1992, as ações da municipalidade, em descompasso com a proposta do arquiteto, resultaram em um loteamento irregular do espaço público, privado, aos moldes tradicionais. Logo, em nosso estudo, compreendemos o processo de privatização do espaço público do pátio de manobras da ferrovia de Maringá, Paraná, entre os anos de 1985 e 1993. Analisamos as disputas entre os agentes urbanos, as imagens e os discursos das propostas para reestruturação da área central. Nosso método consistiu na reunião de diversos tipos de fontes que, posteriormente, foram cotejadas. Investigamos em diversos acervos os projetos urbanísticos, as legislações, as imagens aéreas, os mapas de loteamentos, as atas das sessões da Câmara de Vereadores e as notícias em jornais e revistas locais. A privatização do espaço do pátio de manobras da cidade, transformado em Novo Centro de Maringá, foi gradual. Concretizou-se através da ação dos agentes locais e da especulação de imagens-projetos, vinculadas a um grande nome da arquitetura que legitimou o empreendimento privado como uma peça de *marketing*. O emparelhamento dos agentes urbanos por essa transformação é evidente. De um lado, os agentes construtores e a mídia locais com pressões constantes para a privatização e, de outro, o Estado como criador de condições para a concretização desse processo.

Palavras chave: Maringá; Projeto Ágora; Oscar Niemeyer; Novo Centro de Maringá; Privatização do espaço público.

ABSTRACT

The initial plan of Maringá was designed from modernist ideals. Since the beginning of the urban core, a strong relationship between public and private actors was evident. During the development of the city, it is sought to reiterate modernity and progress through urban planning guidelines that seek the *ever-new space*, linking projects to big names of architecture. The obsolescence of the role of the railway and the renewal of the national economic axes brought with them the idea that the maneuvering yard in the center of the city, before structurer of the urban network, had become a barrier to the road and capital flows. At this juncture, in 1985 was ordered the first proposal to restructure the initial plan of Maringá to Oscar Niemeyer, the *Ágora Project*. Despite attempts to make it viable until 1991, the project was shelved. In 1992, the actions of the municipality, in disagreement with the architect's proposal, resulted in an irregular subdivision of the public space, private, to the traditional molds. Therefore, in our study, we understood the process of privatization of the public space of the railroad maneuvering yard in Maringá, Paraná, between 1985 and 1993. We analyze the disputes between urban agents, images and discourses of the proposals for restructuring the central area. Our method consisted in gathering several types of sources that were later compared. We investigated various collections the urban projects, legislations, aerial images, maps of lots, minutes of the sessions of the City Council and news in local newspapers and magazines. The privatization of the space of the maneuvering yard in the central area of the city, which was transformed into New Center of Maringá, was gradual. This was concretized through the action of the local agents and the speculation of images-projects, linked to a great name of the architecture that legitimized as a piece of marketing the private business. The pairing of urban agents by this transformation is evident. On the one hand, we have the local construction agents and the local media with constant pressures for privatization and, on the other hand, the State as the creator of conditions for the realization of this process.

Keywords: Maringá; *Ágora Project*; Oscar Niemeyer; New Center of Maringá; Privatization of public space.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Esquemas de privatização do espaço. Em preto os espaços privados e em branco os públicos. Em cinza os espaços ainda não definidos em cada ano.	12
Figura 2: Eixo rodoferroviário com os principais núcleos urbanos no norte do Paraná.	21
Figura 3: Jornal Folha da Manhã de 12 de março de 1942.	23
Figura 4: Publicidades da CTNP publicadas no Jornal O Estado de São Paulo de 20 de abril de 1949, p. 02 e de 30 de dezembro de 1949, p.02, respectivamente.	23
Figura 5: Publicidades da CTNP publicadas no Jornal O Estado de São Paulo de 01 janeiro de 1949.	24
Figura 6: Publicidades da CTNP publicadas no Jornal Folha da Manhã de 14 de dezembro de 1947 e de 11 de janeiro de 1948, p.02, respectivamente.	25
Figura 7: Publicidades da CTNP/CMNP publicadas no Jornal Folha da Manhã de 9 de setembro de 1955 e de 23 de outubro de 1955 , respectivamente.	27
Figura 8: Foto Aérea de 1948. Em primeiro plano o Maringá Velho e ao fundo o plano definitivo.	29
Figura 9: Plano de Maringá - Eixos estruturadores. Em vermelho o eixo central e em pontilhado a linha férrea.	31
Figura 10: Primeira Versão do Plano para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.	32
Figura 11: Primeira alteração da proposta do plano inicial para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.	33
Figura 12: Segunda alteração da proposta do plano inicial para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.	33
Figura 13: Proposta final do plano inicial para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.	34
Figura 14: Os dois parques na área central de Maringá.	35
Figura 15: Área central no plano inicial de Maringá.	36
Figura 16: Uma cidade feita em menos de 4 anos. Publicidade sobre Maringá na década de 1950.	40
Figura 17: Legenda da proposta final para Maringá.	41
Figura 18: Esquema de zonas socioeconômicas	44
Figura 19: Esquema do processo de expansão de Maringá entre 1945 e 1963.	45
Figura 20: Foto aérea Maringá 1963. Em pontilhado a linha férrea.	48

Figura 21: Zonas no município de Maringá até 1972. Linha férrea em pontilhado.	55
Figura 22: Expansão do município de Maringá.	57
Figura 23: Expansão do município de Maringá e em amarelo a Avenida Colombo na década de 1970.	58
Figura 24: Estação ferroviária em 1954. Chegada do primeiro trem de passageiros à Maringá.	59
Figura 25: Estações ferroviária e rodoviária em Maringá.	60
Figura 26: Viaduto do Café na década de 1960.	61
Figura 27: Imagem aérea de 1977 com Parque Industrial II em amarelo, eixo estruturador rodoviário em vermelho e linha férrea em pontilhado.	62
Figura 28: Maringá na década de 1970 com pátio de manobras destacado em amarelo.	62
Figura 29: Pátio de manobras e estação ferroviária na década de 1970 destacados em amarelo e duas vias de passagens no centro destacadas em vermelho.	63
Figura 30: Pátio de manobras e estação ferroviária na década de 1980.	65
Figura 31: Pátio de manobras e estação ferroviária no levantamento planialtimétrico de 1977.	65
Figura 32: Vila dos ferroviários na década de 1960 e 1980 respectivamente.	66
Figura 33: Terrenos públicos x privados em 1980 nos limites do pátio de manobras da ferrovia. Em preto, o espaço privado ocupado pela vila dos ferroviários no terreno. Em pontilhado a linha férrea.	66
Figura 34: Maquete do “Novo Centro para Maringá”.	82
Figura 35: Centro de Maringá: A plástica bilionária.	83
Figura 36: Reportagem Arrojo de 600 mil m ² .	84
Figura 37: Contrato de Oscar Niemeyer em setembro de 1986.	88
Figura 38: Projeto Ágora 1986 - Pavimento térreo.	91
Figura 39: Projeto Ágora 1986 – Pavimento tipo.	92
Figura 40: Projeto Ágora 1986 – Cobertura.	93
Figura 41: Projeto Ágora 1986 – Primeiro e segundo subsolos.	94
Figura 42: Projeto Ágora 1986 – Elevações e corte.	95
Figura 43: Detalhe do corte do Projeto Ágora 1986, delimitação do espaço.	96
Figura 44: Detalhe pavimento térreo de uma das quadras laterais do Projeto Ágora 1986. Delimitação do espaço através das lâminas comerciais.	96
Figura 45: Implantação da primeira versão do Projeto Ágora em 1986.	97
Figura 46: Detalhe pavimento térreo da quadra central do Projeto Ágora 1986.	97
Figura 47: Maquete eletrônica da primeira versão do Projeto Ágora em 1986	98
Figura 48: Vista da primeira versão do Projeto Ágora em 1986.	98

Figura 49: Esquema de edifícios públicos e privados na primeira versão do Projeto Ágora. Em preto os edifícios privados.	99
Figura 50: Vista geral da maquete do Projeto Ágora e zoom nas torres centrais.	100
Figura 51: Numeração dos blocos a serem construídos no Projeto Ágora.	105
Figura 52: Imagem aérea do pátio de manobras em 1989. Linha férrea em pontilhado.	111
Figura 53: Novo pátio de inflamáveis em amarelo e antigo em vermelho. Linha férrea em pontilhado.	115
Figura 54: Bairros das novas residências dos ferroviários em amarelo e antiga vila ferroviária em vermelho. Linha férrea em pontilhado.	116
Figura 55: Residências dos ferroviários anexas ao novo pátio de manobras.	116
Figura 56: Residências dos ferroviários no bairro Borba Gato.	117
Figura 57: Residências dos ferroviários na estação de transbordo de Itaipu.	117
Figura 58: Rede de esgoto em Maringá, na parte preenchida de preto. Novos bairros das residências dos ferroviários em amarelo e antiga vila ferroviária em vermelho.	118
Figura 59: Localização das áreas incorporados à Urbamar pela Lei nº 2802/1990 em vermelho. Em amarelo a Zona de Armazéns.	119
Figura 60: Subdivisão da quadra 51-A. Em amarelo os terrenos que seriam transferidos para a Urbamar. Em laranja, as quadras sob promessa de permuta. Em pontilhado vermelho a faixa desafetada. Em pontilhado preto linha férrea rebaixada	120
Figura 61: O Projeto Ágora de 1986. Em amarelo o novo loteamento, em vermelho o deslocamento da rua projetada. Em pontilhado linha férrea rebaixada.	121
Figura 62: Loteamento das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 em amarelo. Em cinza as áreas das quadras reservadas para o sistema viário do Projeto Ágora. Em pontilhado linha férrea rebaixada.	122
Figura 63: Localização do novo pátio de manobras em amarelo e do antigo em vermelho. Linha férrea em pontilhado.	123
Figura 64: Residências dos ferroviários no ano de 1991, antes da demolição.	124
Figura 65: Residências dos diretores ferroviários no ano de 1991, antes da demolição.	125
Figura 66: Residências dos ferroviários no ano de 1991, antes da demolição	125
Figura 67: Localização da Avenida Tamandaré em vermelho.	128
Figura 68: Edifícios na Avenida Tamandaré. Em vermelho a Avenida Tamandaré.	128
Figura 69: Perspectiva da quadra central do Projeto Ágora de agosto de 1991.	129
Figura 70: Planta da quadra central do Projeto Ágora de agosto de 1991.	130
Figura 71: Planta das quadras laterais do Projeto Ágora de agosto de 1991.	131

Figura 72: Localização da Avenida Herval. Em pontilhado o prolongamento inaugurado em 1991.	133
Figura 73: Oscar Niemeyer, ao lado do prefeito Ricardo Barros na apresentação do Projeto Ágora em setembro de 1991 no URBE 6.	134
Figura 74: Maquete do Projeto Ágora no URBE 6 em setembro de 1991.	134
Figura 75: Comitiva composta pelo prefeito Ricardo Barros, Oscar Niemeyer e diretores da Urbamar em visita às obras dias antes da inauguração da Avenida Herval.	135
Figura 76: Propagandas da inauguração da Avenida Herval.	136
Figura 77: Implantação da segunda versão do Projeto Ágora em 1991.	138
Figura 78: Maquete física da terceira versão do Projeto Ágora em 1991.	138
Figura 79: Plantas dos pavimentos térreo e segundo do Projeto Ágora de 1991.	139
Figura 80: Plantas dos do primeiro e segundo subsolo do Projeto Ágora de 1991.	140
Figura 81: Elevações e corte do Projeto Ágora de 1991.	141
Figura 82: Detalhe da quadra central da planta do pavimento térreo do Projeto Ágora de 1991.	142
Figura 83: Detalhe da quadra lateral da planta do pavimento térreo do Projeto Ágora de 1991.	143
Figura 84: Detalhe da quadra central segundo subsolo.	143
Figura 85: Corte transversal do edifício comercial. Vitrines e abertura da laje para a estação ferroviária.	144
Figura 86: Maquete física da terceira versão do Projeto Ágora em 1991, praça pública central.	144
Figura 87: Parâmetros para construção dos apartamentos.	146
Figura 88: Projeções para venda do direito de construir.	147
Figura 89: Em vermelho, a localização da Avenida Duque de Caxias na segunda versão do Projeto Ágora de 1991 e entorno. Em pontilhado a linha férrea rebaixada.	153
Figura 90: Inauguração da Avenida Duque de Caxias.	154
Figura 91: Diretores da Urbamar, Paulo Trisóglio do Nascimento (diretor financeiro); Luiz Turchiari Júnior (Presidente) e Diniz Afonso (diretor técnico). Albus de acompanhamento de obras e desenhos e maquete do Projeto Ágora de 1991.	157
Figura 92: Em vermelho, a localização das quadras 51-A e 51-A/2. Em pontilhado a linha férrea.	158
Figura 93: Recorte da tabela de lotes/projeções oferecidos pelo edital nº 002/92.	158
Figura 94: Setores de Habitação Coletiva, Comercial e de Hotel. Na área em detalhe abaixo, as projeções do setor comercial (SC 1, 2, 5 e 6). ST – terrenos, SP – projeções.	160
Figura 95: Em vermelho, a localização da quadra 51-A/2. Em pontilhado a linha férrea.	161
Figura 96: Em vermelho, a localização da quadra 51-A. Em pontilhado a linha férrea.	162
Figura 97: Subdivisão da quadra 51-A.	163

Figura 98: Em vermelho, a localização da quadra 51-A/9. Em pontilhado a linha férrea.	169
Figura 99: Em vermelho, a localização dos lotes 2C e 2D na quadra 51-A/9.	169
Figura 100: Em amarelo a localização das áreas declaradas como utilidade pública. Em pontilhado a linha férrea.	175
Figura 101: Estudo projeto de loteamento 1993 e detalhe da legenda.	178
Figura 102: Projeto Geométrico Novo Centro 1993.	182
Figura 103: Projeto de loteamento Novo Centro 1993.	183
Figura 104: Proposta de rebaixamento e deslocamento da linha férrea pelo DEC/UEM.	188
Figura 105: Anexo I da Lei nº 23/1993 parcelamento do solo.	194
Figura 106: Anexo III do PL nº 30/1993 Plano Diretor Novo Centro. Detalhes construtivos.	196
Figura 107: Folder da propaganda para venda de terrenos no Novo Centro.	199
Figura 108: Silumação do Novo Centro no Folder de vendas da Urbamar.	200
Figura 109: Proposta de paisagem do Novo Centro de Maringá.	201
Figura 110: Novo Centro de Maringá: O grande investimento imobiliário do sul do país.	202
Figura 111: Pátio de manobras em 1980, 1989 e 1995 respectivamente, em pontilhado a linha férrea.	204
Figura 112: Novo Centro em 2003, 2005 e 2009 respectivamente, em pontilhado a linha férrea.	205
Figura 113: Novo Centro em 2012, 2014 e 2016 respectivamente, em pontilhado a linha férrea.	206

LISTA DE SIGLAS

ACIM	Associação Comercial e Industrial de Maringá
AEAM	Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Maringá
APEOP	Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas
ARENA	Aliança Renovadora Nacional
AU	Arquitetura e Urbanismo
BCE/UEM	Biblioteca Central/ Universidade Estadual de Maringá
CMNP	Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
Codemar	Companhia de Desenvolvimento de Maringá
Cohapar	Companhia de Habitação do Paraná
COPEL	Companhia Paranaense de Energia
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
CUT	Central Única dos Trabalhadores
DEC/UEM	Departamento de Engenharia Civil/ Universidade Estadual de Maringá
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
PDS	Partido Democrático Social
PL	Projeto de Lei
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PMM	Prefeitura Municipal de Maringá
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
SECOVI-PR	Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas, Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração dos Edifícios em Condomínios Residenciais e Comerciais em Todo o Estado do Paraná
Sinduscon	Sindicato da Indústria da Construção Civil na Região Noroeste do Paraná
SRM	Sociedade Rural de Maringá
Urbamar	Urbanização de Maringá
URBE 6	II Congresso Internacional de Urbanismo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
A pesquisa	2
Considerações iniciais	6
O cenário comum: a produção capitalista do espaço	12
Estrutura da dissertação	16
1 AS DISPUTAS PELO ESPAÇO EM MARINGÁ-PR	17
1.1 A estruturação do norte do Paraná: a Companhia como protagonista na luta pelo espaço	18
<i>A estratégia de ocupação do norte do Paraná</i>	18
<i>A imagem difundida pela CTNP/CMNP</i>	21
1.2 O plano urbano de Maringá: a imagem de cidade moderna	29
<i>As diretrizes do plano inicial de Maringá: a linha férrea e o pátio de manobras como estruturadores</i>	29
<i>A imagem de cidade moderna</i>	37
1.3 A urbanização excludente e elitista de Maringá	41
1.4 As primeiras transformações no plano inicial de Maringá	45
<i>A expansão urbana</i>	45
2 A PRIMEIRA REESTRUTURAÇÃO DO PLANO INICIAL DE MARINGÁ: O PROJETO ÁGORA DE OSCAR NIEMEYER E AS REPERCUSSÕES ATÉ 1991	51
2.1 A expansão urbana e as problemáticas com o pátio de manobras da ferrovia	52
<i>A rápida expansão da cidade de Maringá</i>	52
<i>A obsolescência do pátio de manobras da ferrovia: a imagem de barreira</i>	57
2.2 A viabilização da reestruturação da área central	67
<i>A Urbamar</i>	68
<i>A contratação da construtora Mendes Júnior</i>	76
2.3 A repercussão do incessantemente novo: a imagem como propaganda	79

<i>As imagens difundidas pela imprensa local</i>	81
2.4 As duas (três) versões do Projeto Ágora e as obras iniciais	89
<i>A primeira proposta do Projeto Ágora de 1986 e as tentativas de concretizá-la</i>	89
<i>As primeiras obras da proposta de 1986</i>	114
<i>A segunda proposta do Projeto Ágora de 1991 (versão não divulgada oficialmente)</i>	126
<i>A terceira proposta do Projeto Ágora em 1991 e seus eventos de apresentação</i>	132
2.5 O Plano Diretor Projeto Ágora	145
3 PLANO DIRETOR NOVO CENTRO: O ENGAVETAMENTO DO PROJETO ÁGORA	149
3.1 A disputa por um loteamento tradicional do espaço público: a atuação dos agentes imobiliários locais	151
<i>A transição da gestão municipal entre 1992 e 1993</i>	151
<i>As vendas do Projeto Ágora</i>	154
3.2 A legitimação do loteamento tradicional do espaço público: a pressão dos agentes imobiliários locais vence	173
<i>O início da gestão de Said Ferreira (1993-1996)</i>	173
<i>A equipe técnica para revisão do Plano Diretor Projeto Ágora</i>	175
<i>A proposta para o Plano Diretor Novo Centro</i>	179
3.3 A Lei nº 23/1993: a institucionalização da privatização do espaço	185
<i>As discussões do Plano Diretor Novo Centro com as entidades civis</i>	185
<i>As discussões do Plano Diretor Novo Centro na Câmara Municipal</i>	189
<i>A redação final do Plano Diretor Novo Centro</i>	193
<i>Repercussões do Plano Diretor Novo Centro: considerações para futuras pesquisas</i>	203
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	207
REFERÊNCIAS	212
ANEXOS	223

INTRODUÇÃO

A pesquisa

Nesta dissertação buscamos compreender o processo de privatização do espaço público na produção capitalista e a atuação dos agentes urbanos na transformação da cidade. Estudamos o conjunto de intervenções e disputas pelo espaço do pátio de manobras da ferrovia na área central da cidade de Maringá-Paraná, entre os anos de 1985 e 1993.

Maringá apresenta uma evidente influência de interesses privados no planejamento urbano, os tendo muitas vezes como protagonistas na transformação de espaços públicos. Desde a sua concepção, a cidade esteve atrelada à promoção imobiliária e ao mercado de terras, uma vez que foi fundada por uma companhia privada, a Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP e depois nomeada Companhia Melhoramentos Norte do Paraná - CMNP¹, assim como a maior parte do norte do Paraná.

No entanto, ressaltamos que Maringá, diferentemente da maioria das outras planejadas pela mesma companhia, foi projetada com o intuito de diferenciá-la perante as outras da região e torná-la um símbolo de modernidade para atrair os investidores. Nesse sentido, a história da cidade tem em seu desenvolvimento a constituição uma forte relação entre os agentes públicos e privados, muitas vezes com papéis sobrepostos na urbanização. As ideias de progresso e modernidade sempre foram diretrizes do planejamento da cidade na busca do *sempre novo*, vinculando os projetos urbanos a grandes nomes da arquitetura.

À luz desses pontos de partida, compreendemos o processo de privatização dos espaços públicos da cidade de Maringá evidenciando o papel dos agentes locais como protagonistas na disputa pelo espaço. Restringimo-nos ao processo de transformação da área central e, mais especificamente, do pátio de manobras da ferrovia, entre os anos de 1985 e 1993, porém nos calçamos na contextualização da construção histórica da cidade. Ao delimitarmos o período entre 1985 a 1993, não pretendemos uma inflexibilidade do tempo. Entendemos que é necessário revelar as circunstâncias da formação do território norte paranaense, bem como de Maringá e sua urbanização até a década de 1980.

¹ A Companhia de Terras Norte do Paraná, fundada na década de 1920 era subsidiada por capitais ingleses da Brazil Plantation Syndicate Limited. Em 1944 os ingleses venderam a companhia para o domínio de brasileiros investidores. A partir de 1951 passou a denominar-se Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (REGO; MENEGUETTI, 2008).

O período que definimos para estudo consiste na primeira proposta de reestruturação do plano inicial da cidade, um projeto urbano encomendado pelo poder executivo para transferir o pátio de manobras na área central de Maringá e criar uma *nova* paisagem. O projeto foi solicitado em 1985 ao arquiteto Oscar Niemeyer que, até 1991 elaborou três versões. A proposta foi objeto de discussão na cidade até o ano de 1993, quando foi engavetada e transformada em um loteamento tradicional do solo urbano. O espaço do pátio de manobras tornou-se nesse período a principal localização disputada pelos agentes na cidade.

A repercussão desses projetos e da disputa pelo espaço central resultou na reprodução de um cenário urbano distinto do projetado em 1947 pelo plano inicial da cidade e na privatização do solo público em prol de interesses privados. A temática já foi discutida em linhas gerais por alguns autores, tais como Grzegorzyc (2000), Cordovil (2007) e Andrade e Cordovil (2008a). Entretanto, entendemos que esses estudos, apesar das contribuições, não se propõem a apresentar um detalhamento do processo de transformação da área, ou da ação dos agentes urbanos com evidências empíricas. Nesse sentido, a pesquisa pretende contribuir para preencher algumas lacunas, colaborando com a investigação sobre a história urbana de Maringá e instigando novas pesquisas.

A questão que almejamos responder na pesquisa é: Como ocorreu o processo de transformação e privatização da área central de Maringá, a partir de projetos urbanos não implementados e da disputa pelo espaço do pátio de manobras pelos agentes locais.

Nossa hipótese é que essas transformações foram concretizadas através da especulação de imagens-projetos, as quais foram disseminadas em um meio favorável para sua repercussão e pela correlação de forças em torno de um projeto de cidade sob a égide de interesses privados. Parece-nos evidente o emparelhamento de diversos agentes a favor de interesses dominantes para a transformação da área. Veremos que isso representa que o pátio de manobras da cidade recebeu diversas camadas de capital que se acumularam durante a sua história. As imagens-projetos foram parte importante nesse processo como ferramentas estimuladoras da transformação urbana.

Nosso principal objetivo foi compreender esse processo na área central de Maringá no período que destacamos, evidenciando os fatos e os discursos dos agentes urbanos envolvidos, bem como as repercussões das decisões dos poderes executivo e legislativo e da sociedade civil. Para tanto, estudamos teorias sobre a produção capitalista do espaço para nos calçarmos de referenciais

teóricos. Além disso, investigamos em linhas gerais a produção do espaço na história do planejamento de Maringá através de autores locais que já se debruçaram sobre o tema.

A metodologia de nosso estudo consistiu em três fases, a primeira de revisão bibliográfica, a segunda, de reunião de fontes primárias e a terceira de sistematização e análise dos dados empíricos encontrados. Antes de detalharmos nossos procedimentos metodológicos, elucidamos o percurso de nossa pesquisa.

Nossa dissertação é uma continuidade de uma pesquisa se iniciou no ano de 2011 em uma iniciação científica na graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá fomentada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq. Entre o ano de 2011 e 2012 foi realizado o levantamento das propostas elaboradas por Oscar Niemeyer em 1986 e 1991, analisando o contexto histórico e as justificativas para a reestruturação do pátio de manobras, bem como seus usos iniciais, sua configuração arquitetônica, paisagens e relações com o entorno construído.

No segundo ano de pesquisa, entre 2012 e 2013, analisamos os aspectos formais das propostas de Oscar Niemeyer por meio de estratégias de autores que propõem metodologias de análise de composição. No terceiro ano de estudos, entre 2013 e 2014, analisamos as legislações municipais compreendidas no período entre 1986, após a primeira proposta de Niemeyer, até 2014, que continham diretrizes para ocupação da área do pátio de manobras de Maringá. Identificamos e caracterizamos a paisagem proposta pelas leis por meio de esquemas e imagens.

Os três anos debruçados nessa pesquisa instigaram novas perspectivas de análise do objeto de estudo, buscávamos um aprofundamento do processo de transformação da área e da análise minuciosa do papel dos agentes e as disputas pelo espaço. Nesse sentido, propomos um novo projeto de pesquisa para o mestrado para dar continuidade em nossa investigação.

A partir das pesquisas anteriores, os procedimentos metodológicos adotados nessa dissertação, como já mencionamos, se constituíram em três fases, sendo as duas últimas concomitantes. A primeira etapa, a revisão bibliográfica, consistiu no estudo de teorias sobre a produção do espaço capitalista e, especificamente, do norte paranaense e da cidade de Maringá.

Em um segundo momento, reunimos diversas fontes primárias através de acervos para elucidarmos os fatos do processo de transformação da área central de Maringá. Realizamos o levantamento dos projetos urbanísticos, de legislações, de imagens aéreas, de mapas de

loteamentos, de atas das sessões da Câmara de Vereadores, de notícias veiculadas em jornais e revistas locais no período do recorte estabelecido e outros documentos importantes para a compreensão do processo que estudamos.

Na terceira fase, concomitante à segunda, sistematizamos e analisamos as informações e os dados empíricos encontrados. As fontes foram cotejadas e relacionadas para esclarecermos a constituição desse processo.

Os projetos urbanos propostos para a área, bem como alguns documentos relacionados a eles foram encontrados no acervo da Prefeitura Municipal de Maringá - PMM e da extinta empresa Urbanização de Maringá S/A - Urbamar², sendo que alguns dos desenhos já haviam sido levantados em pesquisas de iniciação científica que realizamos entre os anos de 2011 e 2014. As peças gráficas que encontramos foram analisadas. Identificamos as características urbanísticas e a interação com o seu entorno. Os projetos encontrados se referem à primeira (novembro de 1985), segunda (agosto de 1991) e terceira (setembro de 1991) versões da reestruturação proposta por Oscar Niemeyer para a área central da cidade.

As leis urbanísticas foram levantadas no site da Câmara Municipal de Maringá. Selecionamos as legislações aprovadas para a área que refletem o que se pretendia como configuração do espaço entre os anos de 1985 e 1993. Quando necessário, recorremos a leis aprovadas em períodos anteriores para compreender aspectos das normas sancionadas nesse período.

Os mapas de loteamento da área em questão foram encontrados nos acervos da Urbamar e da Câmara Municipal de Maringá. Já as imagens aéreas da área do pátio de manobras foram localizadas em diversos arquivos: no Laboratório de Geoprocessamento do Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Maringá- DEC/UEM, no Acervo da Cartografia Digital UEM e no Google Earth. As imagens de 1980 e 1989 permitiram observar a ocupação e a possível consolidação dos itens anteriores (leis, loteamentos e projetos urbanísticos) até o recorte da pesquisa, em 1993. Ressaltamos que apesar do recorte do estudo findar na década de 1990, as imagens de 1995, 2003, 2005, 2009, 2010, 2012, 2014 e 2016 nos serviram de base para compreender parte do processo até os dias atuais e possibilitar futuras pesquisas.

² Abordaremos mais detalhadamente sobre a Urbamar na seção “2.2 A viabilização da reestruturação da área central”.

As atas das sessões da Câmara Municipal foram lidas de acordo com as datas de assinatura das legislações urbanísticas aprovadas para a área. Incluímos nessa leitura as atas das discussões das sessões, os projetos de lei e os documentos constantes nas pastas de cada legislação na Câmara de Vereadores de Maringá.

As notícias em jornais e revistas locais foram localizadas em quatro acervos: acervo da Gerência do Patrimônio Histórico da Prefeitura Municipal de Maringá, acervo da Biblioteca Central da Universidade Estadual de Maringá – BCE/UEM, acervo do Órgão Oficial do Município na Câmara Municipal e acervo do jornal “O Diário de Maringá”. Estas fontes foram utilizadas durante nosso texto muitas vezes como uma explicação dos fatos e, ainda, principalmente, como a manifestação de um discurso predominante na cidade. Os jornais “O Diário de Maringá” e “O Jornal de Maringá”, “O Jornal do Povo”, bem como as revistas “Tradição”, “Aqui”, “Pois É” e da Associação Comercial e Industrial de Maringá – ACIM possuíam intenções claras de disseminação de interesses específicos, fato que veremos no texto mais adiante.

Considerações iniciais

Desde a sua concepção, Maringá presenciou uma intensa disputa dos agentes urbanos locais públicos e privados pelos espaços da cidade, o que caracterizou um ritmo de urbanização acelerado perante as outras cidades da região. Desde a década de 1960, a expansão urbana para além do plano inicial indicava o fortalecimento de um centro regional e um dos principais agentes atuantes nesse processo, o poder público, em toda a história urbana atuou como criador de condições para a reprodução do capital.

Durante o desenvolvimento urbano no centro da cidade, o pátio de manobras, antes uma das principais estruturas econômicas e sinal de progresso no início da urbanização, pouco a pouco se tornaria um espaço improdutivo, uma barreira para os fluxos de pessoas e de capital, tendo em vista suas *velhas* estruturas e as 60 famílias que habitavam na vila ferroviária no local, o que impossibilitava a abertura de novas frentes imobiliárias.

Já em meados da década de 1970, o transporte de passageiros pela ferrovia seria encerrado. A localização do pátio de manobras na área central não tinha mais sentido para os novos ciclos

econômicos que, diferentemente da década de 1940 em que a cidade havia sido concebida, agora indicava um retrocesso para a reprodução do capital. Na visão da municipalidade e dos agentes urbanos locais, não existia uma possibilidade de readequação da área, era necessário abrir novos caminhos, demolindo o existente, expulsando os moradores ferroviários e construindo uma *nova* paisagem.

Ainda na década de 1970, uma das primeiras ações direcionadas a essa situação urbana foi proposta pelo poder executivo municipal, representado naquele momento pelo prefeito Silvio Barros (1973-1977). A Lei nº 1114/1976 autorizou a concessão de direito real de uso de uma área nos limites do perímetro urbano municipal para a construção de um pátio de transbordo ferroviário que retornaria suas estruturas para o município após o término do contrato. A partir desse acordo, a área afastada do centro consolidado poderia se tornar o novo pátio de manobras da cidade, retirando essas estruturas da área central.

Na década de 1980, a transformação da área central da cidade teria seu pontapé inicial. Em 1985, na gestão de Said Ferreira (1983-1988), foi assinado um protocolo de intenções entre a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA para permutar o terreno ferroviário da área central com o que citamos acima, nos limites do perímetro urbano municipal. Além disso, nesse mesmo ano, o poder executivo da cidade elaborou uma lei para a criação de uma empresa gestora, de economia mista e de gestão indireta, responsável por retirar o pátio de manobras do centro: a Urbanização de Maringá S/A – Urbamar. Divulgava-se que a municipalidade não despediria recursos municipais para essa empresa, estratégia para garantir o apoio popular na criação dessa lei. No entanto, a Lei nº 1934/1985 apresentada pelo executivo dava autonomia à Urbamar e estabelecia um aval adicional no orçamento municipal, sem limites pré-definidos. Apesar disso, em nenhum momento a criação da Urbamar foi questionada pela mídia local e, na Câmara dos Vereadores, a lei foi aprovada por unanimidade.

A mídia local, bem como os agentes locais imobiliários e ligados à construção civil apoiaram veemente a criação da referida empresa gestora e a reestruturação da área central com a retirada do pátio de manobras. A divulgação da ferrovia e de seu pátio de manobras como uma grande problemática urbana era constantemente vinculada ao advento de um novo espaço, para abertura de novas frentes de investimento de capital imobiliário.

A Urbamar ganhou cada vez mais espaço na administração indireta, tendo em vista que tinha autonomia para decidir sobre as questões da área central da cidade. O primeiro ato da empresa,

em 1986, que a legitimária como gestora espaço foi a contratação de uma empresa para executar as obras de transferência do pátio de manobras, a empreiteira Mendes Júnior. A referida empresa era reconhecida internacionalmente por obras grandiosas e, como veremos, se por um lado tinha o apoio do poder legislativo local, por outro, não o tinha dos agentes locais construtores, que se descontentaram por não poderem executar as obras. A forma de viabilização do contrato com a empreiteira previa que ela executasse as obras às suas expensas e fosse reembolsada com a venda de unidades comerciais e habitacionais a serem construídas na *nova* área.

A contratação de um projeto urbanístico para a área, elaborado por um renomado arquiteto, seria o segundo passo para a legitimação técnica das propostas da Urbamar. Ainda no ano de 1986, o arquiteto Oscar Niemeyer foi contratado e apresentou a primeira imagem, amplamente divulgada pela mídia local: o Projeto Ágora. A *nova* cidade encheria os olhos da população e estabeleceria um consenso popular pela transformação da área e criação de uma *nova* paisagem.

A assinatura da escritura pública de promessa de permuta de terrenos, em 1987, entre a Urbamar e RFFSA liberaria finalmente a área às obras de transformação. No entanto, a Mendes Júnior não tinha recursos suficientes para iniciar as obras e não havia conseguido financiamentos com bancos federais. O poder executivo entraria em cena novamente, buscando criar condições para a transformação urbana, solicitando financiamentos para a empreiteira. No entanto, todas as tentativas foram frustradas. Diferentemente da criação da Urbamar, leis elaboradas pela municipalidade tendo em vista os financiamentos à Mendes Júnior não tinham apoio do poder legislativo, muito menos dos empreendedores locais, que estavam sedentos para ocupar o espaço ocioso no centro da cidade.

Em meio à época de recessão econômica e a impossibilidade de iniciar as obras, a eleição de 1988 elegeu uma nova liderança política, Ricardo Barros (1989-1992), o qual já havia ocupado o cargo de presidente da Urbamar, ou seja, tinha liderado as contratações da Mendes Júnior e de Oscar Niemeyer. No primeiro ano de mandato, Barros (1989-1992) buscou novamente, sem sucesso, financiamentos para a empreiteira.

No momento em que o poder executivo, no ano de 1989, finalmente consegue a reversão definitiva do terreno nos limites do perímetro urbano da cidade para transferir o pátio de manobras do centro da cidade, a empreiteira Mendes Júnior rescindiu o contrato com a Urbamar. As obras, tanto estruturais quanto o projeto urbanístico de Niemeyer não tinham mais empresa

executora, para o alívio das empresas construtoras locais. Seria preciso rever toda a forma de viabilização da transformação.

Diferentemente da estratégia de viabilização inicial, a Urbamar, tendo em vista a pressão dos agentes construtores locais, revisou as etapas das obras visando uma distribuição entre diferentes empresas. A execução das obras foi dividida em diversas licitações, publicadas em 1990, considerando benefícios para a contratação das empresas maringaenses. Algumas das inaugurações das obras ocorreriam ainda nesse mesmo ano, tal como o novo pátio de inflamáveis e a construção das novas casas dos ferroviários. As obras inauguradas dariam um respiro de alívio para o poder executivo, pressionado constantemente pela mídia local e pela população para resultados fisicamente visíveis.

A partir da inauguração das obras estruturais, entre as quais estava o novo pátio de manobras ferroviárias, em 1991 a RFFSA liberou os terrenos na área central da cidade para a Urbamar começar a sua transformação a partir do projeto de Niemeyer. Para iniciar as obras, a Urbamar propôs arrecadar recursos através da abertura de um loteamento no limite norte da gleba do antigo pátio de manobras na área central.

Os editais para venda dos terrenos do loteamento proposto pela Urbamar para arrecadar recursos não obtiveram sucesso e, por decisão unânime dos diretores da empresa, decidiu-se utilizar os lotes como dação em pagamento para algumas construtoras contratadas em 1990.

A venda dos lotes afetaria diretamente a área destinada ao projeto urbanístico da área, um dos fatos que justificou a solicitação, por parte da municipalidade, de uma revisão da proposta ao arquiteto. A novo rearranjo proposto por Niemeyer foi apresentado em um evento de urbanismo de escala internacional realizado na própria cidade de Maringá. A cidade e os agentes públicos no poder nesse momento ganharam holofotes e repercussão em jornais e revistas locais e nacionais.

Tal proposta cedeu aos interesses dos agentes construtores locais, pois permitia uma maior liberdade de construção aos empreendedores, diferentemente da primeira versão apresentada em 1985. O poder legislativo, nesse mesmo ano de 1991, ratificando as ações do executivo e da Urbamar, dá a chancela para a aprovação do novo arranjo urbano proposto por Niemeyer através da Lei nº 3051/1991, que criou o Plano Diretor Projeto Ágora.

Apesar de o processo de transformação da área aparentemente estar se encaminhando para a consolidação de uma paisagem proposta pelo arquiteto, o ano de 1992 se caracterizará, nos

bastidores, como uma descontinuidade entre as ações do poder executivo com a Urbamar e o poder legislativo. Se até esse momento tais agentes estavam em harmonia no que diz respeito a uma única proposta para área do antigo pátio de manobras no centro da cidade, a partir desse ano, veremos que dois projetos urbanos seguirão paralelos dentro dos poderes municipais, um institucionalizado e outro ilegal.

O Plano Diretor Projeto Ágora, o projeto institucionalizado pelo poder legislativo, previa a venda de projeções do terreno, ou seja, direitos de construção para os empreendedores privados. Tendo em vista a demarcação das áreas no projeto e a liberação dos terrenos por parte da RFFSA, a Urbamar lançou um edital de concorrência pública para vendê-las. No entanto, nenhum investidor fez propostas para concorrer às vendas, tendo em vista que ainda era um negócio com riscos, já que não se tinha a garantia de lucro pela renda da terra, tal seria caso fossem vendidos os direitos de propriedade dos terrenos.

A Urbamar, sob a chancela do poder executivo, em uma ação que mudaria definitivamente os rumos do processo de transformação da área, aprova, em reunião com sua diretoria que, como não tiveram interessados nos direitos de construção, seriam vendidos os direitos de propriedade. Desconsiderou-se que o Projeto Ágora, elaborado por Niemeyer, havia sido aprovado pela Câmara de Vereadores como Plano Diretor e estabeleceu-se um novo projeto urbano, um loteamento puro e simples de lotes na área. Tal projeto paralelo nos bastidores dos poderes municipais resultou no lançamento de editais de concorrência pública e os terrenos foram privatizados, inclusive com denúncias que apontavam que alguns vencedores realizaram “encontros de conta” com a prefeitura por serem suas credoras. Além disso, não foram sequer realizadas todas as etapas necessárias para um bem público de uso especial, como era classificado o terreno em questão, se tornar um bem público passível de ser alienável.

Em 1993, após assumir novamente o poder executivo, Said Ferreira (1993-1996) declara que tais terrenos eram de utilidade pública. No entanto, uma equipe técnica contratada para rever novamente o projeto de Niemeyer, incorpora tais propriedades em seu novo projeto, o Novo Centro. Tal proposta foi novamente chancelada pelo poder legislativo, na Lei nº 23/1993, o Plano Diretor Novo Centro que engavetaria de vez as propostas iniciais e transformaria a área em um loteamento tradicional do espaço público, agora institucionalizado.

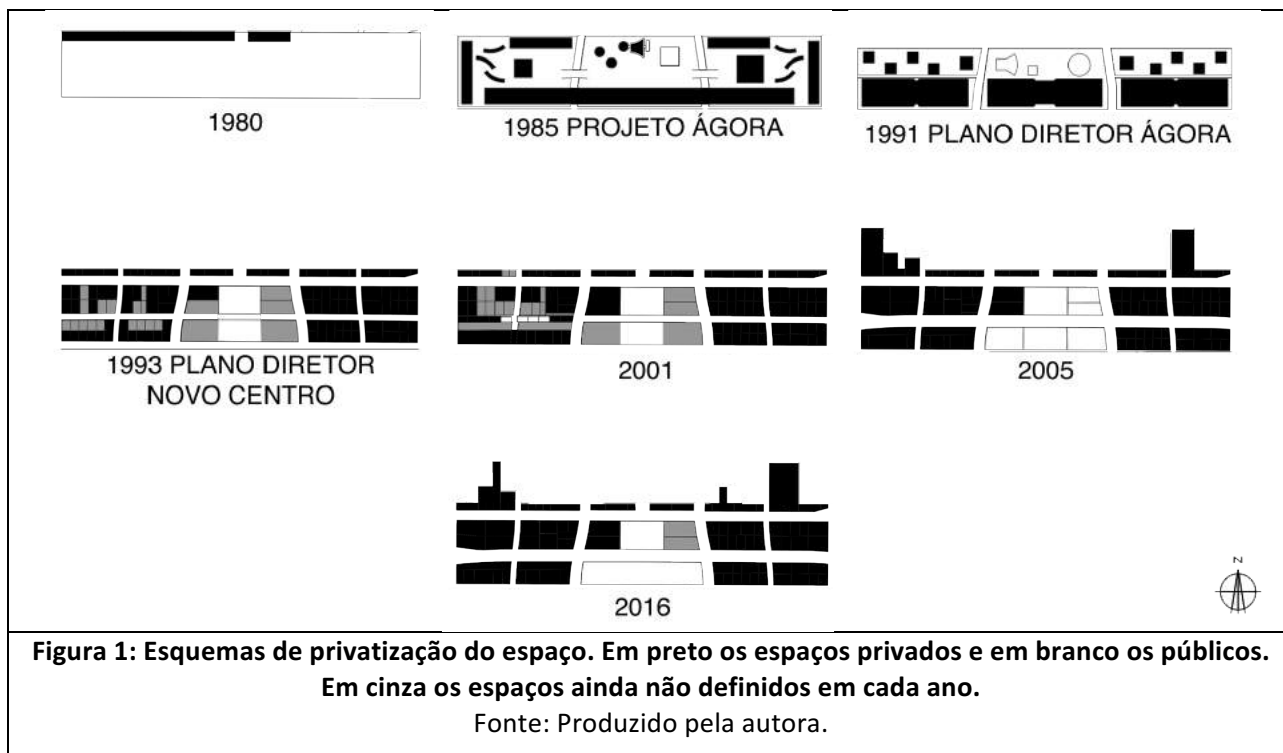
Após a privatização declarada da área do pátio de manobras, as legislações posteriores, até os dias atuais, ratificaram essas ações sob a pressão dos agentes imobiliários locais.

A análise do processo de disputas que ocorreu na área do antigo pátio de manobras nos possibilitou identificar que ela passou por uma transformação gradual, que ainda está em processo de modificação, desde a década de 1980 até os dias atuais, convertendo áreas públicas em privadas. Como vimos, os agentes urbanos locais atuaram definitivamente para transformar o espaço público em prol de seus interesses.

Nos esquemas que apresentamos a seguir, produzidos a partir de plantas de parcelamento do solo ao longo da história de Maringá, bem como de documentos e projetos encontrados nos acervos que citamos, podemos observar o processo de privatização do espaço público que, pouco a pouco, foi cedendo áreas à iniciativa privada.

Na figura 1, apresentamos o esquema que representa esse processo de transformação do espaço do pátio de manobras de Maringá ao longo do tempo. Iniciamos nos anos de 1985 e 1991 em que foram apresentadas as propostas de implantação de áreas públicas e privadas pelos projetos de Oscar Niemeyer. A imagem do ano de 1993 se apresenta como um ponto divisor de águas do processo, já que, a partir do engavetamento dos projetos do arquiteto e a aprovação do Plano Diretor Novo Centro, foi realizado um loteamento tradicional da área. Como vemos nos anos de 2001, 2005 e 2016, o espaço foi sofrendo transformações em direção aos interesses privados.

Dentro dessa gleba central antes caracterizada pelo pátio de manobras, que podemos ainda observar no primeiro esquema da década de 1980, em branco temos os espaços públicos (de acesso e caráter público); em cinza os espaços em transição naquele período, ou seja, que não tiveram seu caráter ainda definido naquele momento, se público ou privado; e, em preto, os espaços transformados em privados ao longo do tempo. No desenvolvimento da dissertação aprofundaremos em cada período, até o ano de 1993, dentro dos limites definidos pela pesquisa.



O cenário comum: a produção capitalista do espaço

Gostaríamos de brevemente apontar alguns pressupostos teóricos que nos nortearam nessa pesquisa. Partimos da ideia de que há uma naturalização do ato de privatizar o espaço público. A sua mercantilização é comumente vista como algo corriqueiro na produção capitalista. Assim, se consideramos o espaço como uma mercadoria, veremos que, assim como qualquer produto, ele possui valor de uso e valor de troca. É justamente na tensão entre esses dois valores que é produzido o espaço social (FERREIRA, 2007).

Compreendemos que o espaço social (denominado por diversos autores como público, comum, coletivo, compartilhado) está além do simples livre acesso, mas sim onde se fazem as trocas simbólicas de princípios de uma sociedade livre. Assim, o espaço pressupõe a “[...] realização de um valor ideológico, um lugar no qual se materializam diversas categorias abstratas tais como a democracia, a cidadania, a vida comunitária, o espírito público, o consenso e outros valores políticos hoje centrais” (DELGADO, 2016, p.20).

Logo, partimos do ponto de vista de que a cidade é uma concentração de diversos usos e agentes que disputam pelo espaço. “Esta disputa se pauta nas regras do jogo capitalista, que se

fundamenta na propriedade privada do solo, a qual – por isso e só por isso – proporciona renda e, em consequência é assemelhada ao capital” (SINGER, 1978, p.21). Então, assim como a exploração do trabalho, o capital acumulado por essas trocas realizadas pelo espaço é um valor que se acumula e, neste caso, ao invés da exploração direta do operário, ocorre a da renda da terra.

Podemos dizer que há uma forma de valor que prevalece e se reproduz naturalmente na produção capitalista: a forma dinheiro, o equivalente universal que se sobrepõe aos valores de uso. Se considerarmos o espaço uma mercadoria, podemos dizer que ele também participa de todo esse processo de expropriação de valor. “Desempenhar o papel de equivalente universal no mundo das mercadorias torna-se sua função especificamente social e, assim, seu monopólio social” (MARX, 2013, p. 125). É por isso que a acumulação capitalista pela exploração do espaço, seja ele dotado ou não de conteúdo (edificado), pode ser um dos mais efetivos meios de controle social.

Dessa forma, podemos entender, sob a visão de Lefebvre (2009), que o espaço é um produto social (usado e consumido), um meio de produção e força produtiva. Justamente por poder figurar ou atuar de diversas formas (meio de produção, objeto de consumo, instrumento político, entre outros), o espaço se torna um instrumento de dominação, principalmente pelo “aparelho ideológico do Estado”, nas palavras de Delgado (2016). “O espaço público é na realidade a extensão material dessa ideologia, no senso marxista clássico do termo, a saber a dissimulação ou a fetichização das relações sociais reais” (DELGADO, 2016, p.38, tradução nossa).

Ao citarmos a expressão “aparelho ideológico do Estado” esclarecemos que, por ideologia, entendemos sua concepção marxista de alienação: um conjunto de ideias difundidas pela classe dominante para facilitar a dominação sem demonstrá-la como tal, ou seja, ocultando-a (VILLAÇA, 2015). Tais ideias são disseminadas através de discursos estratégicos que muitas vezes são propagados não por ações concretas, práticas, mas por representações do espaço (planos, projetos), ou ainda, imagens. Como veremos no caso de Maringá.

A forma inicial da consciência é, portanto, a alienação. E porque a alienação é a manifestação inicial da consciência, a ideologia será possível: as ideias serão tomadas como anteriores a práxis, como superiores a ela, como um poder espiritual autônomo que comanda a ação material dos homens (CHAUÍ, 1980, p.85).

O Estado, como principal agente transformador do espaço, é responsável por diversos papéis reguladores e gestores do espaço urbano. No entanto, tende a privilegiar os interesses de segmentos dominantes, detentores do capital, ou seja, do poder (CORRÊA, 1989). As ideias

difundidas pelo “aparelho ideológico do estado” privilegiam tais setores, é claro, por serem mantenedores da acumulação no capitalismo.

Essas ideias, discursos, penetram no imaginário da população através da articulação da classe dominante com agentes auxiliares na promoção da imagem, da publicidade. Incluímos, nesse grupo de agentes do *marketing* urbano, os publicitários, arquitetos, ambos auxiliares dos promotores imobiliários. Agentes atuantes no jogo de ocultações das verdadeiras problemáticas urbanas, criadores de símbolos, sonhos, ilusões. “Se trata geralmente de técnicos ao serviço não da informação, mas da propaganda, da especulação, da manipulação e, às vezes, do engano” (CAPEL, 2013, p.259, tradução nossa).

O estudo da propaganda imobiliária é muito sugestivo. Lá não se vendem habitações. Se vendem **sonhos, sensações, ilusões, relações sociais, possibilidades de ascensão social em um entorno apropriado**; também segurança, características exclusivas, ou equipamentos próximos e de confiança, no caso dos conjuntos fechados. Os publicitários são essenciais para tudo isso (CAPEL, 2013, p.258, tradução nossa, grifo nosso).

A questão que nos parece importante nesse jogo de ocultação é que os urbanistas não percebem que devem “entrar no jogo” das imagens e, quem sabe, com projetos utópicos, utilizar o *marketing* urbano a favor da cidade, criando as suas regras. Os planejadores, na maioria das vezes, não assumem que todos os espaços são produtos a serem vendidos nesse jogo, ou ainda, meios de produção que não resultam do pensamento conceitual, mas sim das forças dos agentes presentes na sociedade. O espaço não é neutro, não é somente condição, é resultado de uma construção social. É por isso que ele é desigual, pois a produção social capitalista se reproduz desigualmente (FERREIRA, 2007). Talvez, um fato complicador nesse processo, seja o papel menosprezado do arquiteto, o que nos leva a esse contínuo descontentamento e frustração.

Com frequência são, como indicamos, os promotores e políticos que tomam as decisões fundamentais, e os arquitetos **são simplesmente agentes do planejamento, facilitando os tramites burocráticos, fazendo possível a atuação dos verdadeiros agentes urbanos** (CAPEL, 2013, p.249, tradução nossa, grifo nosso).

Nas palavras de Lefebvre, esse nosso mal-estar, de não perceber ou assumir que estamos dentro do jogo capitalista, pode ser pelo fato de que os “[...] urbanistas parecem ignorar ou desconhecer que eles próprios figuram nas relações de produção, que cumprem ordens. Executam quando acreditam comandar o espaço. Obedecem a uma comande [encomenda] social [...] objeto de troca: o espaço” (LEFEBVRE, 1999, p.142).

Lefebvre (1999) aponta ainda que a prática do urbanismo oculta as relações sociais de trabalho, e além disso estabelece uma opressão sobre o usuário como participante, reduzindo-o a simples habitante passivo. Ele é reduzido à função de comprador de espaço. Comprador que vive sob a uma violência simbólica de um instrumento político, o espaço, que pode ser manipulado nas mãos de alguém.

Enquanto mediação, um tal espaço instrumental permite tanto impor uma certa **coesão pela violência**, quanto dissimular as contradições da realidade (sob uma aparente coerência racional e objetiva). Aqui os termos “coesão” e “coerência” significam regulação buscada, pretendida, projetada, o que não quer dizer obtida (LEFEBVRE, 2008, p. 45, aspas do autor, grifo nosso).

Portanto o espaço não é passivo, um produto que não teria sentido senão de ser trocado, consumido e desaparecido. “Enquanto produto, por interação ou retroação, o espaço intervém na própria produção: organização do trabalho produtivo [...]. À sua maneira produtivo e produtor, o espaço (mal ou bem organizado) entra nas relações de produção e nas forças produtivas” (LEFEBVRE, 2000, p.09). Dessa forma, como já citamos e reforçamos, o conceito de espaço social não pode ser isolado ou estático, ele é dialético, por hora é produto, produtor e suporte das relações econômicas e sociais.

Nesse sentido, em nosso estudo entendemos o espaço como um produto social. O espaço produzido socialmente serve como instrumento do pensamento, de ação e, além disso, é meio de produção, de controle e, portanto, de dominação e de poder. Nos apropriamos desses conceitos para nossa investigação, o que nos leva ao seguinte questionamento: Como o espaço social foi produzido na área central de Maringá?

Maringá, assim como todas as cidades, ao longo de sua história, deixou de ser o lugar de negócios para ser ela mesma o próprio negócio a ser negociado. O espaço tornou-se ainda mais importante como condição necessária para a reprodução do capital. Nesse sentido, o processo de valorização do espaço tornou-se fundamento e horizonte da reprodução ampliada do capital (CARLOS, 2015).

Resta-nos questionar como esse processo de acumulação e de dominação através das disputas pelo espaço se determina em nosso objeto de estudo, as transformações que ocorreram na área central de Maringá. Como se deu o processo de disputa contínua e a privatização autofágica (os projetos que já nascem como falácias) dos espaços na cidade? Buscaremos aprofundar com mais detalhes neste processo durante os próximos capítulos.

Estrutura da dissertação

No primeiro capítulo abordamos sinteticamente sobre as disputas pelo espaço na cidade de Maringá desde a sua concepção em 1947. Buscamos compreender as origens das relações entre os agentes públicos e privados através da atuação de uma companhia colonizadora na estruturação do norte do Paraná. Além disso, estudamos a constituição do plano urbanístico de Maringá, nascido sob uma imagem de cidade moderna e de constante progresso, bem como seu processo de urbanização e expansão. Introduzimos as primeiras transformações ocorridas no plano inicial da cidade.

No segundo capítulo aprofundamo-nos na primeira proposta de reestruturação urbana, elaborada pelo arquiteto Oscar Niemeyer. Estudamos o processo de expansão e as problemáticas referentes ao pátio de manobras no centro da cidade, com a disseminação da imagem da ferrovia como uma barreira. Investigamos os mecanismos de viabilização dos projetos urbanos, através da criação de uma empresa pública de economia mista que foi responsável pela gestão das transformações. Analisamos as repercussões de discursos e imagens em jornais e revistas locais, que reiteravam a ideia de progresso e modernidade, disseminados antes de Oscar Niemeyer enviar o projeto para a área. Exploramos os aspectos urbanísticos das duas versões propostas pelo arquiteto em 1986 e 1991, bem como uma outra versão, não divulgada oficialmente, também do ano de 1991. No último item do capítulo, abordamos sobre a primeira legislação que institucionalizou o projeto para a área central, o denominado “Plano Diretor Projeto Ágora” e suas repercussões até 1991.

No terceiro capítulo analisamos a transformação do projeto urbano de Oscar Niemeyer em um loteamento privado do espaço público. Abordamos sobre o processo gradual de privatização da área através da venda irregular de lotes públicos. Exploramos o processo de aprovação do Plano Diretor Novo Centro elaborado por uma equipe técnica da prefeitura no ano de 1993, que engavetou o Projeto Ágora de Niemeyer. Investigamos as discussões dessa nova lei entre as entidades civis, agentes imobiliários locais e a Câmara Municipal de Maringá. Analisamos a redação final da Lei nº 23/1993 denominada “Plano Diretor Novo Centro”, aprovada perante a pressão de ambos os agentes citados pela institucionalização da privatização do espaço. Por fim, destacamos alguns pontos importantes consequentes desse processo de privatização do espaço para futuras pesquisas.

Concluimos a dissertação com as considerações finais, referências e anexos.

1

AS DISPUTAS PELO ESPAÇO EM MARINGÁ-PR

Neste capítulo, abordamos resumidamente sobre as disputas pelo espaço em Maringá ao longo de sua história, no período que abrange sua fundação até a década de 1980, momento de nossa principal discussão, a primeira proposta de transformação do plano inicial da cidade. A cidade, desde seus primórdios, presenciou uma forte relação entre os agentes públicos e privados. Assim, pretendemos entender quais são as origens e repercussões da construção histórica dessa cumplicidade, bem como a difusão de seus discursos pelo progresso e modernidade. Situamo-nos no contexto político-econômico nacional e mundial a fim de compreender as mudanças ocorridas na produção capitalista e suas repercussões em nosso objeto de estudo.

1.1 A estruturação do norte do Paraná: a Companhia como protagonista na luta pelo espaço

A estratégia de ocupação do norte do Paraná

Após a crise de 1929, as atividades econômicas brasileiras, principalmente as ligadas ao ciclo cafeeiro, foram afetadas. As altas e baixas do mercado mundial conferiram à monocultura cafeeira do Brasil um incentivo à busca de novas terras para plantio que possibilitassem maior produtividade. Nesse contexto, a expansão das terras cultivadas pelo país, inclusive na região norte do Paraná que era detentora de terras roxas, era procurada por paulistas no avanço de suas produções para o oeste. Atraídos por expectativas de sucesso nas lavouras, migrantes paulistas e mineiros, além de povos estrangeiros, vieram para o norte paranaense para cultivar o café. Como incentivo, o governo do estado do Paraná promoveu baixas e facilitadas condições de preços de plantio às colonizadoras que se instalassem na região (GRZEGORCZYC, 2000; CORDOVIL, 2010).

Em paralelo à expansão agrícola, a industrialização brasileira após os anos 1930 sustentou-se na migração de trabalhadores rurais para essas novas terras. A acumulação capitalista industrial foi dialeticamente articulada e estruturada pelo atraso representado pelo setor agrícola nas massas populacionais nas zonas de ocupação recente, de economia baseada na agricultura e na acumulação primitiva. Em outras palavras, as bases do capitalismo industrial cresceram e se alimentaram da existência de um modo de produção atrasado. Oliveira (2003, p.44) afirma sobre

isso que, “[...] o processo que se dá mediante o avanço da fronteira agrícola que se expande com a rodovia: norte do Paraná, com o surto do café nas décadas de 1940 e 1950 [...]”.

Esta é a natureza da conciliação existente entre o crescimento industrial e o crescimento agrícola: se é verdade que a criação do “novo mercado urbano-industrial” exigiu um tratamento discriminatório e até confiscatório sobre a agricultura, de outro lado é também verdade que isso foi compensado até certo ponto pelo fato de que esse crescimento industrial permitiu às atividades agropecuárias manterem seu padrão “primitivo”, baseado numa alta taxa de exploração da força de trabalho [...] (OLIVEIRA, 2003, p.45-46, aspas do autor).

Nesse contexto, o processo de ocupação e urbanização do Norte do Paraná foi marcado pela intensa e acelerada cultura do café, a qual atraiu diversos tipos de trabalhadores, ainda que primitivamente explorados. Entre as primeiras transformações do território, muitos caminhos e vias de comunicação foram abertos entre as zonas rurais e os polos que comercializavam produtos agrícolas. Dessa forma, houve um rápido desenvolvimento do norte paranaense, o qual se urbanizou em um curto período de tempo (CORDOVIL, 2010).

A Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) foi a empresa colonizadora responsável pela ocupação do norte paranaense, a qual era subsidiária da companhia inglesa *Brazil Plantation Syndicate Limited* (REGO; MENEGUETTI, 2008). No entanto,

Deflagrada a Segunda Guerra Mundial, em setembro de 1939, a Inglaterra passou a necessitar de recursos em escala cada vez maior para fazer face às suas imensas despesas. Por isso o governo britânico adotou uma política de retorno compulsório dos capitais ingleses aplicados no Exterior (CMNP, 1975, p.88).

Sendo assim, em 1942 a CTNP foi anunciada para liquidação. Em 1944 ela foi vendida para acionistas brasileiros e em 1951 passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) (CMNP, 1975). Visando um empreendimento estratégico, o qual englobaria a compra da empresa colonizadora CTNP com os traçados da estrada de ferro, juntamente com as terras que a acompanhavam, conformou-se a CMNP. A companhia colonizadora desenvolveu a estrada ferroviária abrindo seus caminhos sem preocupações com indenizações aos donos das terras, já que difundia a ideia de que essas terras, abastecidas pelo transporte para o escoamento das safras, seriam espontaneamente valorizadas (GRZEGORCZYK, 2000).

Ao fundar as cidades, ainda a partir da década de 1930 quando era CTNP, a companhia dispusera uma parcela da infraestrutura em apenas uma parte dos lotes colocada à venda. A isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU para as terras da companhia, imposta pelas primeiras administrações de alguns dos municípios criados no norte do Paraná, assim como a instalação das

infraestruturas que ainda não existiam, favoreceram a valorização dessas propriedades isentas. Esses fatores revelam uma articulação entre duas formas de ação dos proprietários fundiários: a primeira caracterizada pela pressão exercida por eles sobre a esfera pública para instalação de infraestruturas, com a finalidade de obter a valorização de um território; a segunda pelo investimento em infraestruturas com recursos próprios do proprietário de terras. No entanto, diferente das outras cidades da região, o IPTU não foi isento na cidade de Maringá, nosso objeto de estudo (GRZEGORCZYK, 2000).

Através de uma estrada principal e outras secundárias, a CTNP/CMNP implantou na área do norte paranaense como o principal eixo estruturador a linha férrea, bem como núcleos regionais distanciados de 100 km e municípios menores a cada 15 km. Essas cidades foram loteadas em pequenas parcelas, sendo tanto os lotes rurais quanto os urbanos vendidos com sucesso. Dessa forma, a estruturação da rede norte-paranaense se desenvolveu a partir de uma relação direta entre o avanço da estrada de ferro e a fundação dos núcleos urbanos. A companhia difundia a garantia do abastecimento e do escoamento de produtos, fazendo com que o empreendimento fosse visto na época como um avanço para a ocupação do território (CORDOVIL, 2010).

O sucesso de vendas apoiou-se nas seguintes estratégias que a CTNP/CMNP elencou para a rápida ocupação do Norte do Paraná: loteamento em pequenas porções, prazos de pagamento estendidos com juros baixos, apoio aos pioneiros iniciais e preços reduzidos. Esses artifícios garantiram a rápida venda dos terrenos da companhia.

A companhia instalou quatro centros regionais (ver figura 2) ao longo da linha férrea, os quais abrigariam as atividades mais complexas e serviriam de apoio aos núcleos urbanos menores. A partir dessa implantação como diretriz da estruturação do território, constituíram-se as planificações urbanas das cidades previstas que, conforme o autor, dentre elas algumas se destacavam por terem seus traçados adaptados à topografia, tais como Cianorte e Maringá (GRZEGORCZYK, 2000).

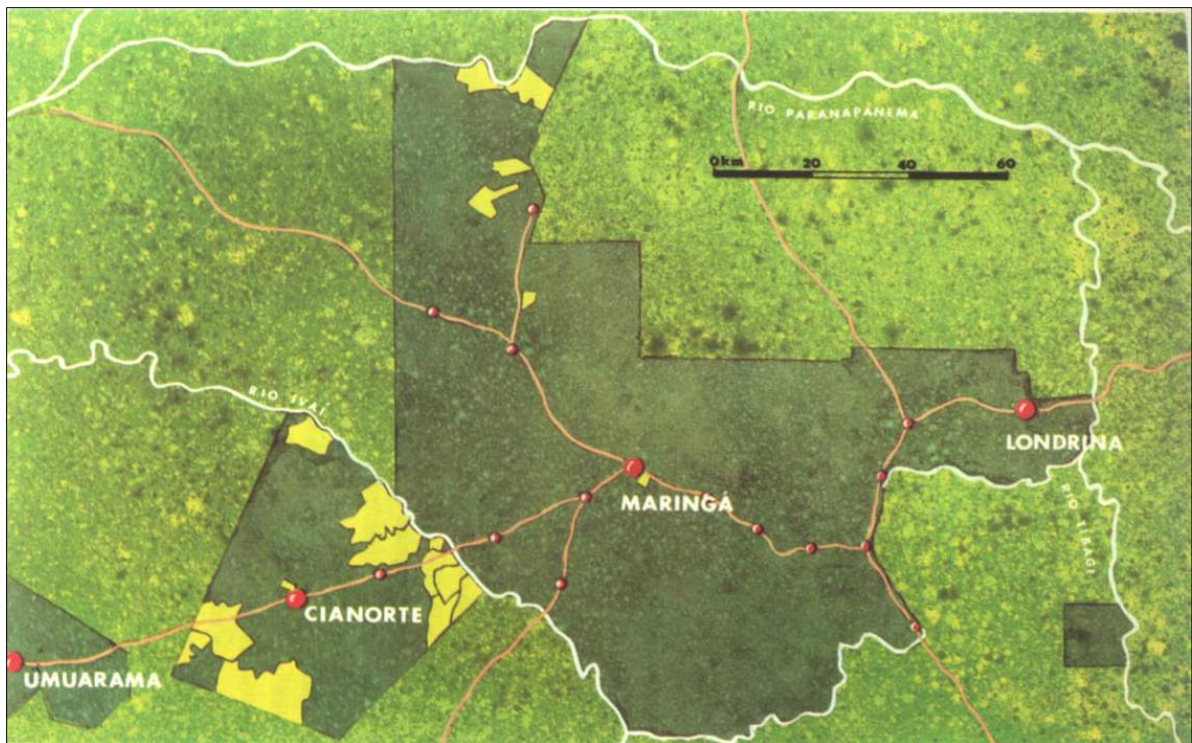


Figura 2: Eixo rodoferroviário com os principais núcleos urbanos no norte do Paraná.

Fonte: CMNP,1975.

A imagem difundida pela CTNP/CMNP

Com relação ao sucesso do empreendimento da CTNP/CMNP, Gonçalves (1999, p.105) destaca que foi a própria empresa que estabeleceu uma narrativa publicitária que enalteceu o Norte do Paraná como centro regional. “Através de uma ação publicitária rigorosamente orquestrada, ela foi muito bem-sucedida em se fazer de irradiadora e catalisadora dos múltiplos impulsos que construíram um espaço regional razoavelmente especificado”.

Segundo o mesmo autor, as expressões utilizadas para denominar a área a ser urbanizada eram por exemplo: “Nova Canaã”, “Eldorado”, ou ainda “Terra onde se anda sobre dinheiro”, palavras escritas em documentos e mídias que formaram imagens consistentes dessa região. Essa disseminação da imagem do norte do Paraná só foi possível pois a empresa colonizadora se fez passar por autoridade central, ultrapassando até mesmo os poderes dos gerenciadores do estado do Paraná (GONÇALVES, 1995).

A atração de compradores para as terras era garantida pelas propagandas recorrentes nos jornais, principalmente os que circulavam no estado de São Paulo. Em seu estudo sobre as narrativas disseminadas sobre o espaço norte paranaense entre os anos de 1930 e 1980, Gonçalves (1995) destaca que, a partir dos anos 1930, o Norte do Paraná recebe formulações espaciais narrativas que, em sua maioria, foram sobre determinadas pelas lutas político-institucionais em torno das propostas de resolução de problemas agrários nacionais. Os estudos nessa época enfatizavam os elementos naturais e a singularidade da região:

[...] depois que a Companhia de Terras Norte do Paraná iniciou suas atividades, em 1929, a expressão Norte do Paraná deixou de ser, de uma vez por todas, uma simples referência cartográfica. Passou a ter conteúdos bem específicos que oscilavam entre dois pontos elementares: [a] uma associação da região com o melhor ambiente possível para o desenvolvimento da cafeicultura e [b] uma redução metonímica que ao identificá-la como espaço colonizado sob a tutela empresarial da CTNP, acentuava sua originalidade em termos de estrutura fundiária, isto é, a predominância numérica das pequenas e médias propriedades (GONÇALVES, 1995, p.9).

Já a partir do final dos anos 1940, o que antes era considerado uma região de florestas inóspitas, passa a ser vista como “produtora de futuros generosos” (GONÇALVES, 1995). De fato, se compararmos tal constatação com as propagandas difundidas na época, veremos que ambas enalteciam uma imagem de progresso, de prosperidade, e enriquecimento garantido nas terras norte paranaenses. “As reportagens, divulgadas nas primeiras páginas do Jornal O Estado de São Paulo, no final da década de 1940, focalizavam como público alvo os pequenos produtores, enfatizando que as terras eram fartas, sem pragas, e estavam numa terra de promessa” (NUNES, 2016, p.640) (ver figuras 3, 4 e 5).

**UM SONHO QUE PODERÁ VIVER
NO NORTE DO PARANÁ**

As possibilidades presentes e futuras, que lhe apresenta o Norte do Paraná, para desenvolvimento integral de seu trabalho — no campo, na floresta ou na cidade — superam tudo que se possa imaginar.

Todas as forças produtivas e do bem, estão conjugadas para levar o bem estar e a abundância a todos os lares.

O clima é muito saudável. A água é de uma pureza invulgar. Excelente rede rodoviária, sempre conservada e em contínuo aumento, proporciona transportes rápidos para as estações ferroviárias, dentro também das terras da Cia. de Terras Norte do Paraná.

A terra, de uma fertilidade sem par, dá de tudo: Café, Algodão, Cereais, Legumes, Frutas, etc. — oferecendo colheitas fartas e rentosas.

Devido a ser uma região liberta de serras, levemente ondulada, é muito apropriada para pastagens e, com grande êxito, já se cria, em escala sempre ascendente, gado bovino, suínos, caprinos, além de toda a sorte de aves domésticas.

Rios e córregos irrigam o Norte do Paraná, não faltando, em parte alguma, água boa e abundante.

Se deseja usufruir das vantagens e da tranquilidade feliz da vida campestre, adquira um sítio, chácara ou fazenda, com facilidade de pagamento, da

COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ

Sede: LONDRINA — Paraná
Escritório em S. Paulo: RUA S. BENTO, 329 - 8.º and. - C. Postal, 2771

NOTA — Nenhum agente de vendas está autorizado a receber dinheiro em nome da Companhia.
(Títulos registrados sob n.º 12, de acordo com o Decreto n.º 8078, de 15-9-1938).

Figura 3: Jornal Folha da Manhã de 12 de março de 1942.
Fonte: Jornal Folha da Manhã, 1942 *apud* <http://doclondrina.blogspot.com.br>.

NORTE DO PARANÁ
Terra farta!



Você Sabia...?
- Que a Companhia de Terras Norte do Paraná já vendeu mais de 2.000 lotes agrícolas?
- Que o Norte do Paraná oferece grandes vantagens de localização e de clima?
- Que a Companhia oferece facilidades e condições especiais de pagamento?
- Que o Norte do Paraná oferece a melhor oportunidade de investimento?

Ação do homem abriu clareiras nas matas virgens do Norte do Paraná. Das suas dobras a fatura despenda. Em torno da florestal cidade de Maringá, lavouras e rebentos, hortas e pomares se multiplicam, prósperos e vicijantes, sob o olhar tranquilo dos colonozinhos felizes.

VENDAS A PRESTAÇÕES EM PEQUENOS E GRANDES LOTES
CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ
A MAIOR EMPRESA COLONIZADORA DA AMÉRICA DO SUL

Sede: São Paulo: Rua S. Bento, 329 - 8.º andar
Centro de Administração e Agência Praticante:
Londrina: R. V. R. S. P. 100

Dê-las e Obtenha em MARINGÁ, os melhores terrenos para cultivo de café e chácaras em Maringá, de acordo com o plano de expansão de terras da Cia. de Terras Norte do Paraná.

Informações adicionais sob o nº 12 de acordo com o Decreto nº 8078 de 15-9-1938

NORTE DO PARANÁ
Terra abençoada!



Nas melhores terras do NORTE DO PARANÁ, logo cresce e prospera. Em áreas de florestas virgens de MARINGÁ, existem excelentes regiões de pasto das áreas, ricos campos de terras livres de febre, hortas riquíssimas, livres de mofo, produzem todos os legumes e, nos pomares nascentes, laranjas, plântagos, bananas, avós e morangos se multiplicam, doces e saborosos.

VENDAS A PRESTAÇÕES EM PEQUENOS E GRANDES LOTES
CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ
A MAIOR EMPRESA COLONIZADORA DA AMÉRICA DO SUL

Sede: São Paulo: Rua S. Bento, 329 - 8.º andar
Centro de Administração e Agência Praticante:
Londrina: R. V. R. S. P. 100

Informações com os escritórios de São Paulo, Londrina, Arapongas e Maringá, onde está centralizado o Serviço de Vendas de Terras da Companhia.

Informações adicionais sob o nº 12 de acordo com o Decreto nº 8078 de 15-9-1938

Você Sabia...?
- Que o Norte do Paraná oferece grandes vantagens de localização e de clima?
- Que a Companhia oferece facilidades e condições especiais de pagamento?
- Que o Norte do Paraná oferece a melhor oportunidade de investimento?

Informações adicionais sob o nº 12 de acordo com o Decreto nº 8078 de 15-9-1938

Figura 4: Publicidades da CTNP publicadas no Jornal O Estado de São Paulo de 20 de abril de 1949, p. 02 e de 30 de dezembro de 1949, p.02, respectivamente.
Fonte: O Estado de São Paulo, 1949. *apud* NUNES, 2016, p.65.



Nas matas virgens do NORTE DO PARANÁ reitam as madeiras de lei e os padrões de terra boa. Em torno da florescente cidade de Maringá abunda o melhor cedro vermelho, livre de brocas e defeitos. Peroba rosa de múltiplas aplicações, cabriuva para esquadrias e construções rodoviárias, pau marfim para móveis e parques, caviunas, paus d'alho e figueiras brancas se multiplicam, belas e robustas.

Cia. de TERRAS NORTE do PARANÁ

Sedes São Paulo: Rua São Bento, 399 - 8.º andar.
Centro de Administração e Agência principal:
Londrina S.V.P.S.C. Paraná

Dados e Chacaras em MARINGÁ, os interessados na compra de Dados e Chacaras em Maringá deverão procurar a seção de vendas da Cia. naquela cidade.

1.º título registrado sob n.º 18 de acordo com o decreto n.º 10 de dezembro de 1948
AVF-CA - 10 - 12 - 49

VOCÊ SABIA QUE

...A COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ abriu, neste mundo que surge, 9104 quilômetros de excelentes estradas de rodagem?

...as longas dessas estradas, 31 cidades e povoações se ergueram?

...entre as cidades que assim brotaram, figuram Londrina e Maringá, duas das mais prósperas centros urbanos do país?

...a Companhia concede facilidades para o pagamento dos lotes que vende?

Vá conhecer Maringá...
...e manje beleza e família.

Figura 5: Publicidades da CTNP publicadas no Jornal O Estado de São Paulo de 01 janeiro de 1949.
Fonte: O Estado de São Paulo, 1949 *apud* <http://doclondrina.blogspot.com.br>.

Os textos traziam a promessa de uma vida calma e serena no campo norte paranaense, com a certeza de prosperidade financeira (ver figura 6):

Para isso nada melhor do que a vida campestre, que é a que nos propicia maior soma de benefícios físicos e espirituais, notadamente quando a terra é rica e farta, como acontece com o Norte do Paraná, onde viver é um prazer permanente.

É-lhe tão fácil participar daquela grandeza e fugir às viésaltudes da cidade!... É só ter um pouco de numerário para dar como pagamento inicial e entrará na posse, uso e gozo de sua propriedade. Tantos já lá encontraram a felicidade! (JORNAL FOLHA DA MANHÃ, 14 dez. 1947 *apud* <http://doclondrina.blogspot.com.br>).

O quadro que apresentamos não é uma ficção, mas, sim, uma realidade encantadora. O trabalho torna-se um prazer porque não vem acompanhado dos mil e um aborrecimentos de que está cheia a vida nas cidades. E o candidato a essa ventura nem mesmo tem de vencer dificuldades de ordem financeira porque lhe é possível adquirir a sua gleba com facilidades de pagamento na Companhia de Terras Norte do Paraná (JORNAL FOLHA DA MANHÃ, 11 jan. 1948 *apud* <http://doclondrina.blogspot.com.br>).

**BUSQUE O SEU GLORIOSO FUTURO
NO NORTE DO PARANÁ**

Fecha os olhos. Concentre-se e revirja o passado, o presente e antieja o futuro. Nesta metamorfose de imagens, todas diferentes, umas dolorosas, outras de esperanças desfeitas, umas vividas e outras apenas fauces e feiticelos sonhos, encontrará talvez o rumo certo para os seus destinos gloriosos.

A preocupação máxima de cada um de nós deverá ser de encontrar-se a si mesmo, seguir as a-pirações que possam transformar uma existência irrequieta e aléiva num edem terrestre, sentindo-se a si a alegria de viver.

Para isso nada melhor do que a vida campestre, que é a que nos propicia maior soma de benefícios físicos e espirituais, notadamente quando a terra é rica e farta, como acontece com o Norte do Paraná, onde viver é um prazer permanente.

É-lhe tão fácil participar daquela grandeza e fugir às viésaltudes da cidade!... É só ter um pouco de numerário para dar como pagamento inicial e entrará na posse, uso e gozo, de sua propriedade. Tantos já lá encontraram a felicidade!

Torne-se também um norte-paranaense entusiasta adquirindo sua gleba de terras, com facilidade de pagamento na

Companhia de Terras Norte do Paraná

a maior empresa colonizadora da America do Sul
QUE RESPONDERA' EM QUALQUER EPOCA
PELA EVICÇÃO

Para mais informações dirijam-se:
Agencia Principal e Centro de Administração
LONDRINA, R. V. F. S. C. — PARANÁ
ou Sede:
SAO PAULO, RUA SAO BENTO, 329 — 8.º ANDAR

MARINGÁ

Os interessados em compra de DATAS E CHACARAS nessa cidade, fundada no coração de vasta area de propriedade da Companhia, entre as fazendas e sítios em pleno progresso, deverão comparecer na Seção de Vendas da Companhia em MARINGÁ, UNICO LOCAL DESSAS TRANSAÇÕES.

Titulos registrados sob n.º 12, de acordo com o decreto n.º 3.079, de 15 de setembro de 1938.

NOTA — Nenhum agente de venda está autorizado a receber dinheiro em nome da Companhia.

**NORTE DO PARANÁ
TERRA DA PROMISSÃO**

Neste mundo perturbado por divergencias de credos politicos e dificuldades de toda a especie, o Norte do Paraná se apresenta como uma verdadeira Terra da Promissao para quem tiver propensões agricolas e desejar viver a vida calma e simples do campo. Na tranquilidade do amanho da terra, no contacto directo com a natureza, sente-se uma paz de espirito que reconforta e faz esquecer as divergencias politicas, os atritos de classes e as pequenas miserias do mundo actual. O oxigenio das matas e o ar puro que lá se respira tonficam o organismo e dão alegria ao viver. O quadro que apresentamos não é uma ficção, mas, sim, uma realidade encantadora. O trabalho torna-se um prazer porque não vem acompanhado dos mil e um aborrecimentos de que está cheia a vida nas cidades. E o candidato a essa ventura nem mesmo tem de vencer dificuldades de ordem financeira porque lhe é possível adquirir a sua gleba com facilidades de pagamento na

Companhia de Terras Norte do Paraná

a maior empresa colonizadora da America do Sul
QUE RESPONDERA' EM QUALQUER EPOCA
PELA EVICÇÃO

Para mais informações dirijam-se:
Agencia Principal e Centro de Administração:
LONDRINA, R. V. F. S. C. — PARANÁ
ou Sede:
SAO PAULO, R. SAO BENTO, 329 — 8.º ANDAR

MARINGÁ

Os interessados em compra de DATAS E CHACARAS nessa cidade, fundada no coração de vasta area de propriedade da Companhia, entre as fazendas e sítios em pleno progresso, deverão comparecer na Seção de Vendas da Companhia em MARINGÁ, UNICO LOCAL DESSAS TRANSAÇÕES.

Titulos registrados sob n.º 12, de acordo com o decreto n.º 3.079, de 15 de setembro de 1938.

NOTA — Nenhum agente de venda está autorizado a receber dinheiro em nome da Companhia.

Figura 6: Publicidades da CTNP publicadas no Jornal Folha da Manhã de 14 de dezembro de 1947 e de 11 de janeiro de 1948, p.02, respectivamente.

Fonte: Jornal Folha da Manhã, 1947 e 1948 *apud* <http://doclondrina.blogspot.com.br>.

Ao longo dos anos e, principalmente a partir de 1950 a 1970, as narrativas disseminadas pela companhia enalteciam o Norte do Paraná como se fosse dotado de uma dinâmica autônoma em relação ao restante do Brasil. No entanto, os enunciadores dessas imagens dominantes estavam profundamente envolvidos politicamente, inclusive com movimentos conservadores que resultaram no Golpe de 1964, contrários ao pacto populista. Podemos incluir nesses estreitos relacionamentos com as elites políticas, os dirigentes da CMNP, desde os anos 1930. Imprecisamente, ou ainda, seguindo os passos do ressurgimento das lutas operárias nesse período, porém, com ressignificações dos termos, vendia-se a ideia de “Pioneiros *realizando uma verdadeira reforma agrária* no Norte paranaense” (GONÇALVES, 1995, p.57, grifo do autor).

Fabulações, nas palavras de Gonçalves (1995), que foram instrumentos de sondagem ideológica intra/extra regional que colaboraram para a legitimação de um programa agrário, ou ainda de ordenação agrária, distribuição simplista de terras. De fato, as intenções publicitárias não se restringiam à venda de terrenos, ou à atração de imigrantes para a região, os textos “denotavam óbvias intenções político-pedagógicas. Eles pretendiam ser discursos arregimentadores de indivíduos e grupos que pudessem compartilhar dos ideários liberal-conservadores” (GONÇALVES, 1995, p.138)

Em todo caso, aquela identificação [Norte do Paraná como consumação de uma verdadeira reforma agrária nos moldes concebidos pelas elites liberais] não foi operada em uma espécie qualquer de vazão de ideologias. Ela representou, antes de mais nada, uma modalidade de interpelação discursiva nos embates políticos pela mudança ou pela conservação das estruturas agrárias brasileiras. Em seus contextos de enunciação estavam em jogo produções de **imagens regionais que pretendiam colonizar corações e mentes** (GONÇALVES, 1995, p.112-113, grifo nosso) (ver figura 7).

ao estudar os escritos de Hoff (1983)³, destaca que a acumulação de capitais para a companhia, nessa região, buscou formas menos desenvolvidas para ser viabilizada. Considerando que a CTNP/CMNP mantinha boas relações com os governantes locais, que tinham comprado uma grande fatia da região com terras férteis, e que não havia concorrentes, o empreendimento de fato seria um investimento certo para a colonizadora.

Em suma: a Companhia de Terras Norte do Paraná, mesmo tendo obtido, em meados dos anos 20, uma gigantesca fração de terras, não tinha como mobilizar recursos suficientes para inversões por conta própria visando patamares superiores de acumulação de capitais. Daí sua opção pelo modelo de colonização calcado na pequena e na média propriedades. Portanto, o processo de colonização do Norte-Novo paranaense teria sido determinado, em última análise, pela lógica metálica de desdobramento do capital. Esta em seu âmago, mover-se-ia em função das relações mais ou menos balanceadas entre trabalho vivo e trabalho morto acumulados no processo produtivo como um todo (GONÇALVES, 1995, p.163).

Frente a essas manobras do capital, para dar credibilidade à colonização, enaltecendo a imagem do empreendimento, e claro, por se tratar de uma empresa com interesses imobiliários, a CTNP/CMNP divulgou a planificação das cidades, entre as quais estava Maringá, como uma ideia de confiabilidade para as políticas de colonização dirigidas (GONÇALVES, 1999). Conforme os autores Andrade e Cordovil (2008a), a cidade de Maringá cresceu a partir de uma planificação que propagou conceitos que visavam à ascensão da paisagem urbana como um polo regional a partir de uma imagem espetacularizada do território a ser urbanizado.

A publicidade a favor dessa imagem espetacular, assim como o objetivo de incentivar a compra das terras na região, fez com que o plano para Maringá fosse concebido com uma caracterização distinta perante os outros núcleos da região norte do Paraná. Apoiando-se em um discurso de modernidade e progresso, Jorge de Macedo Vieira, projetista de Maringá, se apropriou de princípios da “cidade-jardim” para diferenciá-la (ANDRADE; CORDOVIL, 2008a).

[...] um dos propósitos para que tais princípios nascessem incorporados ao plano para a cidade seria evidenciá-lo como um dos mais modernos e importantes exemplos de planos urbanísticos realizados nacionalmente, com o objetivo de alardeá-lo e, assim, inseri-lo no discurso recorrente da CTNP/CMNP, de acordo como a sua estratégia publicitária (CORDOVIL, 2007, p.87).

Dessa forma, podemos dizer que a o discurso difundido na concepção de Maringá sustentou uma espetacularização da cidade, dotada de espaços verdes, agradáveis, eficientes, planejada,

3 HOFF, Sandino. O Movimento da Produção de Excedentes Numa Região Pioneira Nas Pegadas do Trabalho: Café e Idéias. Maringá: DED-UEM, 1983 mimeo.

moderna. “O discurso incrementou a imagem e a produção dos espaços desde a sua formação. A cidade já nasceu imbuída de um caráter fortemente publicitário, [...] (ANDRADE; CORDOVIL, 2008a, p.2)

1.2 O plano urbano de Maringá: a imagem de cidade moderna

As diretrizes do plano inicial de Maringá: a linha férrea e o pátio de manobras como estruturadores

No contexto do auge da cultura cafeeira, a cidade de Maringá surgiu como um dos principais centros regionais do norte paranaense. Implantada a partir do eixo estruturador da estrada de ferro, a cidade foi situada no centro geométrico do loteamento da companhia. Em 1938 iniciaram-se as vendas de terras rurais próximas à Maringá e, para dar apoio aos compradores dessas propriedades, a companhia implantou um núcleo de oito quadras denominado *Maringá Velho* (GRZEGORCZYK, 2000) (ver figura 8).



Figura 8: Foto Aérea de 1948. Em primeiro plano o Maringá Velho e ao fundo o plano definitivo.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

A companhia esperou a completa definição da linha ferroviária e do pátio de manobras na cidade, em meados da década de 1940, para então solicitar um projeto urbanístico. Não se desejava que o povoado inicial se tornasse o princípio do núcleo urbano, queria-se implantar uma *Nova Maringá*. Esse povoado, o *Maringá Velho*, seria apenas provisório, apoiaria as atividades de formação da cidade e abasteceria as necessidades das pessoas que já residiam no local. A companhia dava subsídios a quem instalasse comércios para atender a pequena população, sendo que seriam autorizadas casas apenas nas oito quadras reservadas para o início do povoamento (GRZEGORCZYC, 2000).

A partir de um levantamento topográfico do sítio, realizado por Cássio Vidigal e Gastão de Mesquita Filho, foi convidado o engenheiro Jorge de Macedo Vieira para desenhar um plano urbanístico para a cidade. O engenheiro era formado pela Escola Politécnica de São Paulo (1917), sendo que seu primeiro trabalho na área de urbanização de cidades foi em um estágio na *Cia. City*⁴, onde permaneceu até 1920. Nesse período, o engenheiro permeou-se de influências do urbanista inglês Barry Parker⁵ e das ideias da cidade-jardim. As ideias e soluções formais dos modelos que Parker e Unwin implementaram nos loteamentos da *Cia. City* em São Paulo influenciaram o modo de projetar do engenheiro (RODRIGUES, 2004). A escolha do engenheiro, de acordo com Nunes (2016) nos sugere o forte elo existente entre os diretores da companhia colonizadora, já que os profissionais eram indicados por eles. Como vimos, de fato os dirigentes da CTNP/CMNP possuíam excelentes relações políticas.

As principais diretrizes de implantação do plano urbanístico de Maringá proposto pelo engenheiro Vieira foram os eixos da ferrovia e o central que o corta transversalmente, sendo que os dois são espigões do sítio. O eixo ferroviário foi traçado no sentido leste-oeste e desenvolveu-se na parte mais alta e plana do sítio. A partir dele se configuraram vias paralelas. Já o eixo central transversal à linha férrea situa-se no espigão que divide os dois córregos Moscados e Cleópatra, os quais permanecem sob a cobertura de duas grandes áreas verdes não desmatadas (ver figura 9) (ANDRADE; CORDOVIL, 2008a).

4 A City of San Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited.

5 Barry Parker e seu sócio, Raymond Unwin foram os projetistas das cidades-jardim de Letchworth (1904-1906) e uma área na Grande Londres, o Hampstead (1905), ambas na Inglaterra, seguindo a ideologia de Howard.

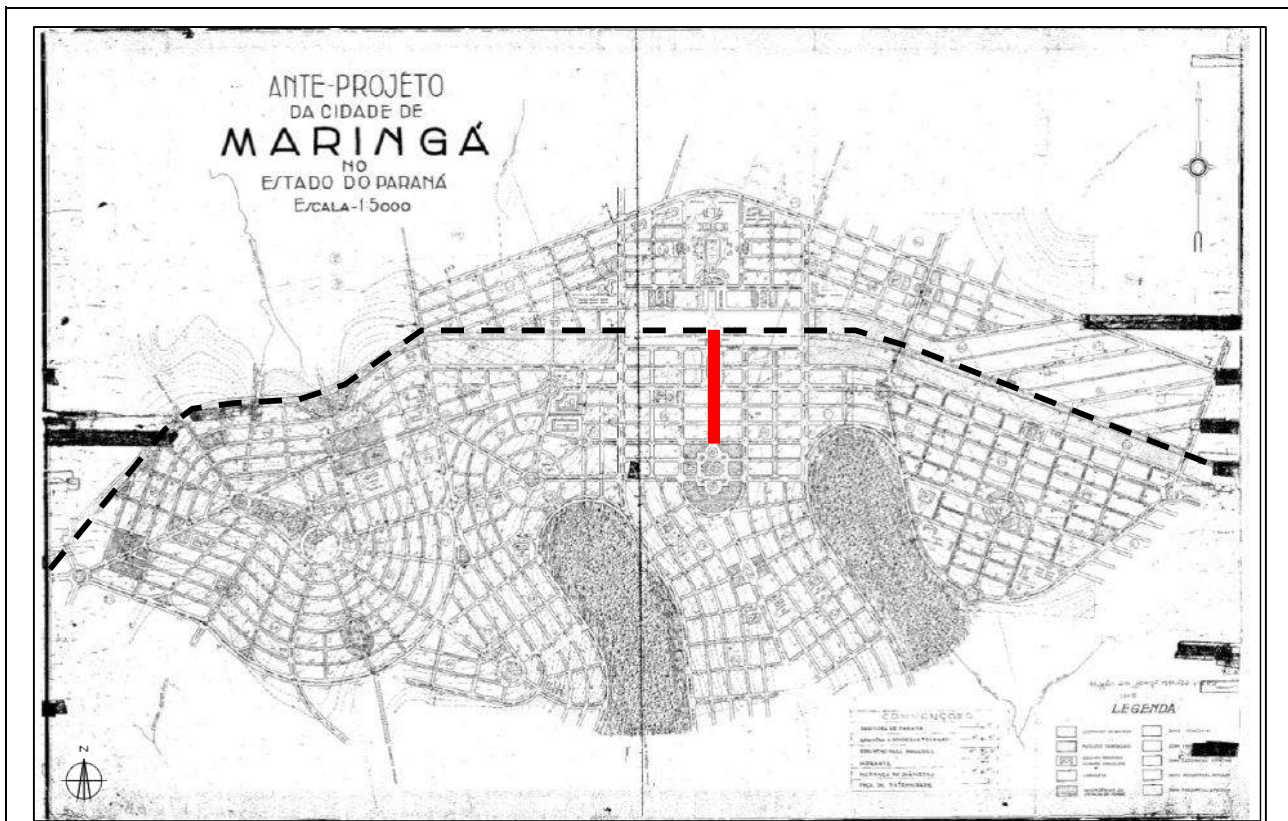


Figura 9: Plano de Maringá - Eixos estruturadores. Em vermelho o eixo central e em pontilhado a linha férrea.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.

Acreditamos que as linhas mestras do projeto para Maringá foram dadas à Jorge de Macedo Vieira pela companhia antes dele o iniciar, já que um levantamento topográfico com o terreno escolhido, supracitado, havia sido enviado a ele antes de realizar o projeto. Nesse sentido, podemos dizer que os eixos citados como diretrizes constavam nas principais preocupações do idealizador do plano de Maringá. Isso demonstra a preocupação dos agentes da ocupação do território em relação à estrutura viária que seria estabelecida, ela influenciaria diretamente a malha urbana em uma possível expansão. Podemos confrontar essa constatação com trechos da entrevista com o projetista Vieira, em que ele afirma:

Infelizmente não estive no local, eu me baseei só numa planta topográfica que me foi fornecida pelo Cássio Vidigal. Planta topográfica essa que estava muito bem feita e que mostrou sua exatidão pelo fato do transporte do terreno, do **projeto para o terreno adaptou-se perfeitamente**, e deu a cidade que hoje tá lá que

todos podem ver, que não é mais xadrez e... é uma cidade moderna (VIEIRA, 1971, grifo nosso).⁶

O cruzamento dos dois eixos citados compôs a área central da cidade, abrigando as instalações da ferrovia. Além do pátio de manobras e da estação ferroviária, a área destinada aos armazéns e às indústrias sempre esteve presente em todas as versões do plano, seguindo amarrada ao eixo da linha férrea, demonstrando sua importância no plano urbano. A decisão de Vieira de inserir a linha férrea em conexão direta com a área destinada às indústrias na malha urbana de Maringá é justificada pelo contexto histórico da época em que foi concebida, a expansão do café. Era necessário para os produtores agrícolas, assim como para o setor industrial, que a produção fosse escoada de maneira rápida e eficiente, ainda que isso ocasionasse a imposição de uma barreira física no centro da cidade. Tais fatos podem ser constatados nas figuras 10, 11, 12 e 13.



Figura 10: Primeira Versão do Plano para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.

6 Entrevista realizada pela equipe do Serviço de Recursos Audiovisuais da Secretaria de Educação e Cultura de Maringá.



Figura 11: Primeira alteração da proposta do plano inicial para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.

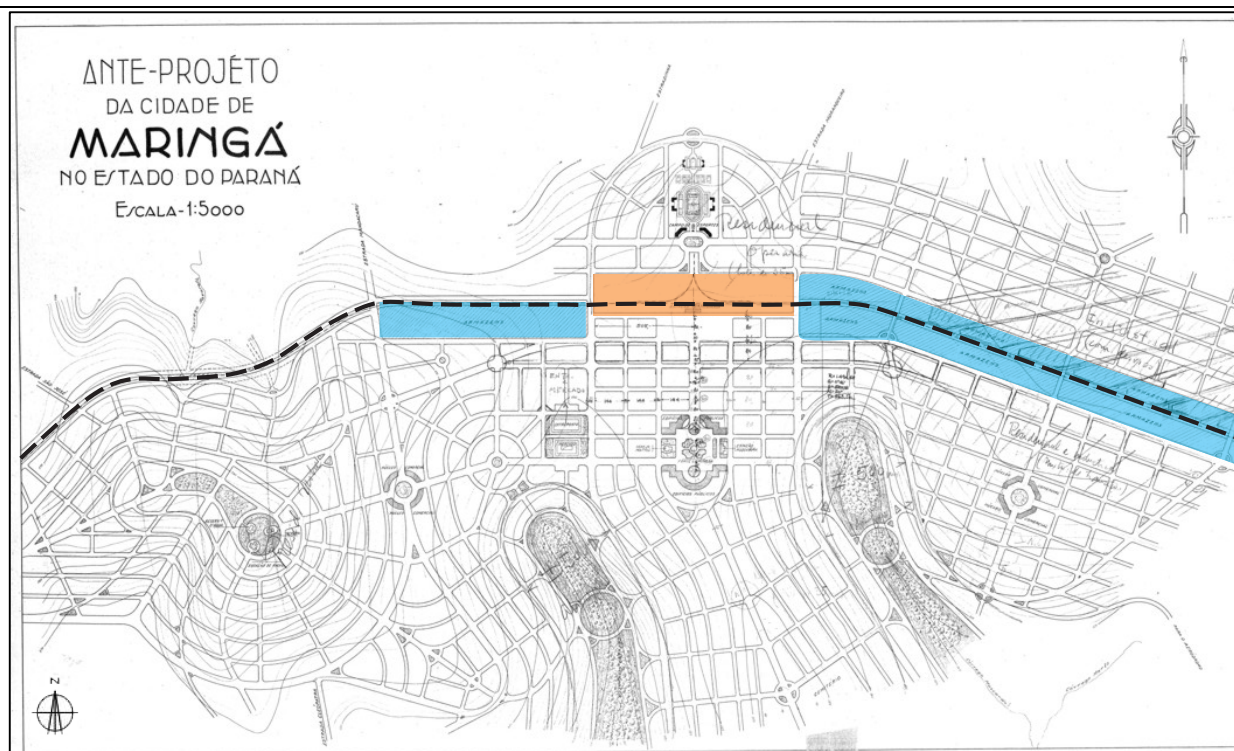
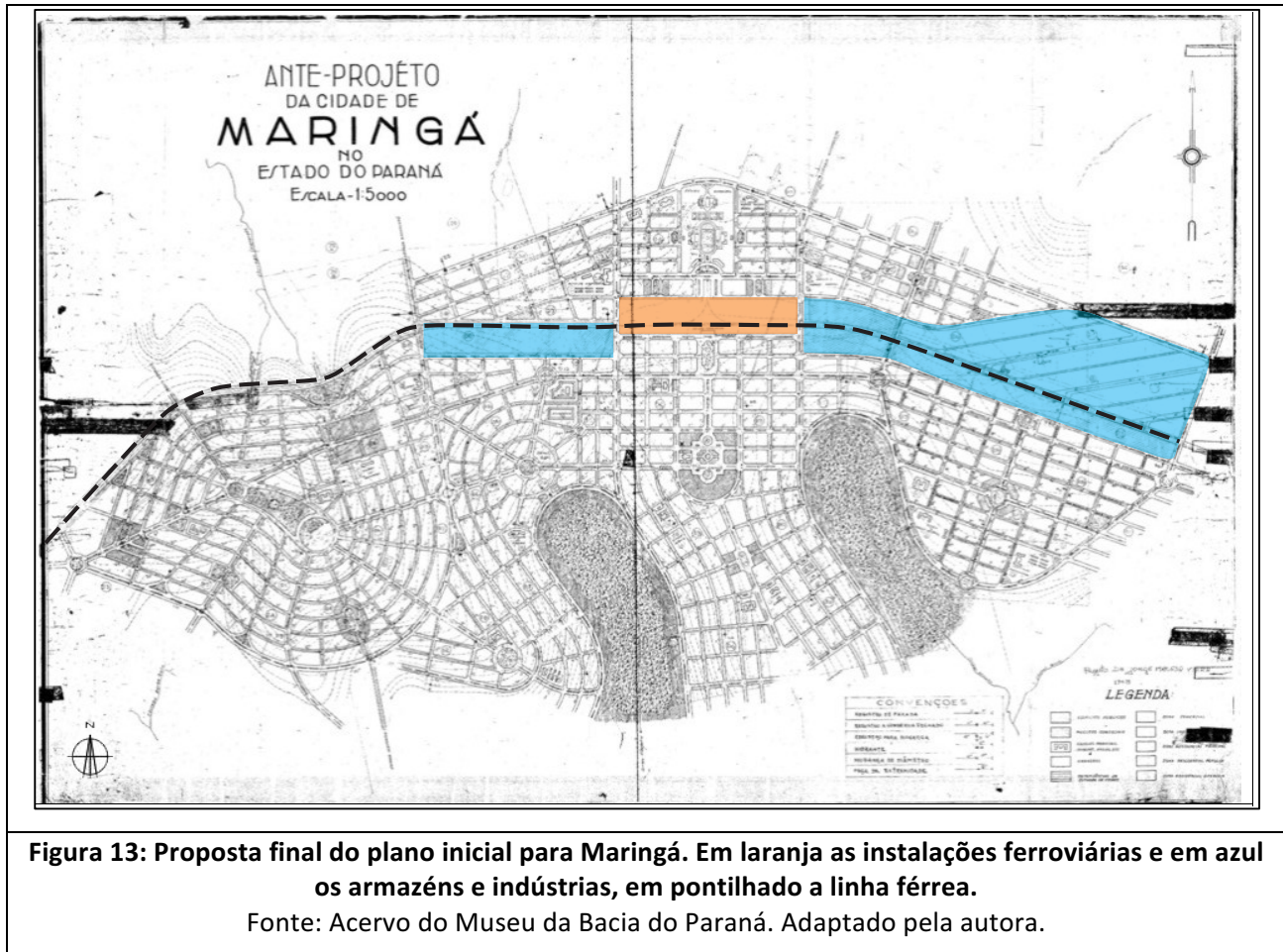


Figura 12: Segunda alteração da proposta do plano inicial para Maringá. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias, em pontilhado a linha férrea.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.



Com relação à escolha do Engenheiro Jorge de Macedo Vieira para a planificação da cidade de Maringá, destaca-se que o principal objetivo era de promover a cidade como dotada de um padrão urbanístico moderno (CORDOVIL, 2007).

Andrade e Cordovil (2008a) apontam que entre os principais ideários urbanísticos modernistas que Vieira assimilou estão os de Howard, Unwin, Hegemann e Brunner, referências que incorporaram características ao plano de Maringá, tais como os parques públicos próximos à área central (ver figura 14). Além disso, conforme pudemos observar nas imagens anteriores, o traçado urbano, estabelecido através do levantamento topográfico, adaptou-se às curvas de nível. Isso permitiu vias mais orgânicas e perspectivas distintas da paisagem urbana.

Além dos parques, o plano de Maringá se distingue pela presença de inúmeros elementos que vão conferir uma qualidade urbanística diferenciada à cidade, como o desenho das principais avenidas e ruas com calhas amplas e canteiros centrais, as rotatórias-jardins nos principais cruzamentos viários, além da farta arborização em quase toda a cidade, configurando-a como uma autêntica cidade-jardim, ainda que sem muitos dos requisitos sociais e fundiários daquela concebida por Howard e realizada pioneiramente por Unwin e Parker nos arredores de Londres (ANDRADE; CORDOVIL, 2008a, p.3).

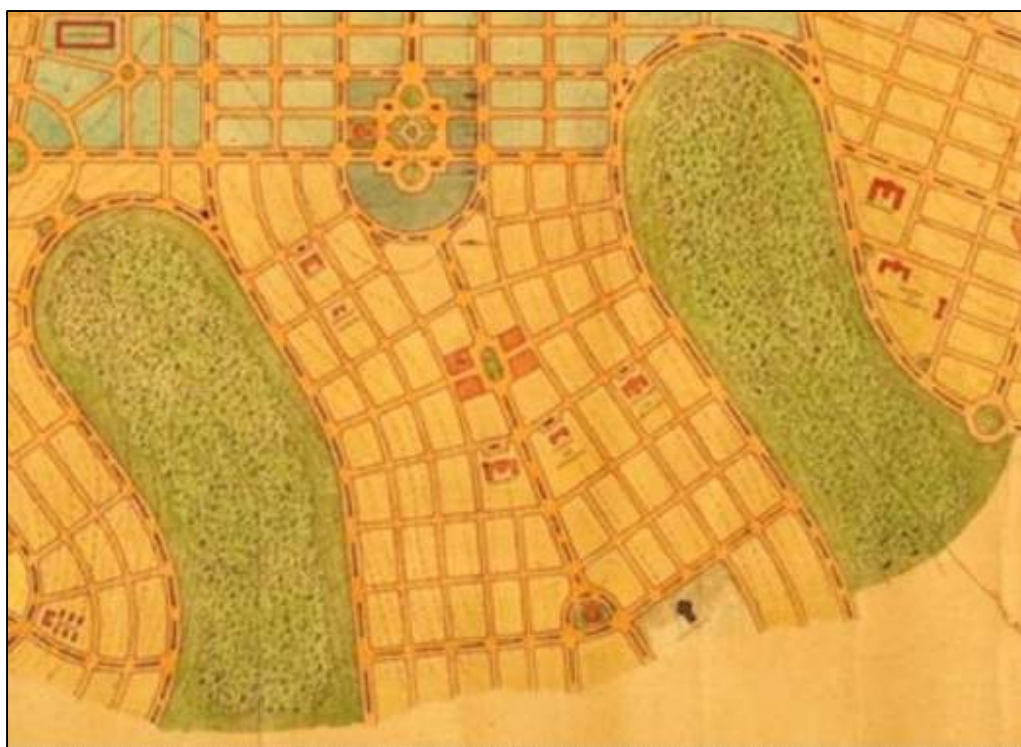
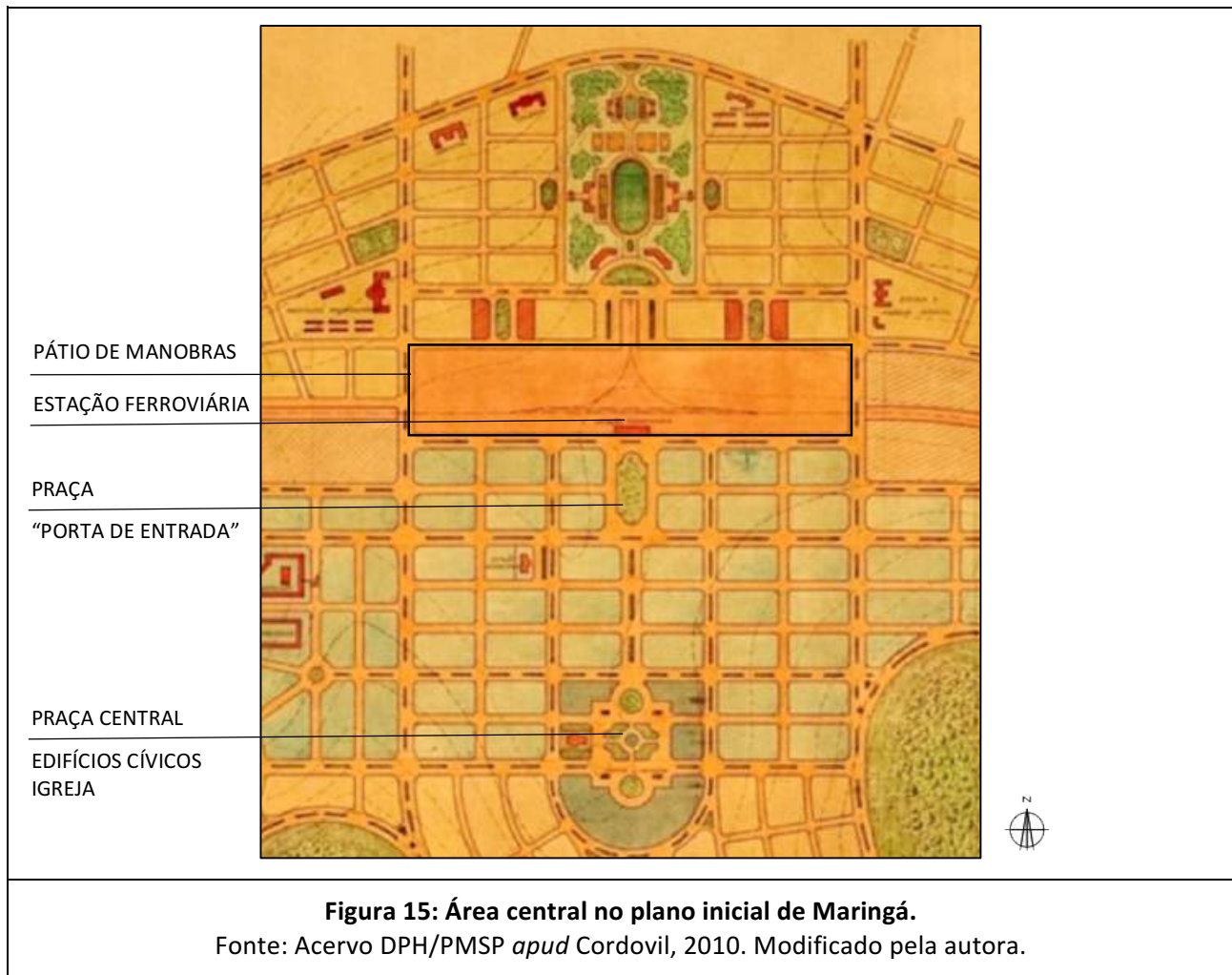


Figura 14: Os dois parques na área central de Maringá.

Fonte: Acervo DPH/PMSP *apud* Cordovil, 2010.

A área central da cidade, no centro da planificação e limitada ao norte pelo pátio de manobras, apresentava claramente essas distinções modernas. A localização do pátio de manobras e dos espaços públicos seguiam as recomendações de Unwin (1984). No plano inicial definitivo, defronte à estação há a inserção de uma praça. Unwin destaca que tal praça deveria ser como uma espécie de sala de espera ao ar livre, a porta de entrada da cidade, que não deveria ser a praça central, mas, entretanto, estar nos seus arredores. A melhor disposição, de acordo com esse mesmo autor, seria a avenida central conduzindo à estação, e a sua praça diretamente ligada à outra onde se localizavam os edifícios públicos (ver figura 15) (UNWIN, 1984).



No que se refere à localização da estação ferroviária, verificamos a relação evidente entre as recomendações de Raymond Unwin e o plano inicial de Maringá. Segundo Unwin (1984), a estação ferroviária determina um centro de convergência e, portanto, deve localizar-se em um ponto de fácil acesso a todas as partes. No plano inicial de Maringá, a estação ferroviária, além de localizar-se no eixo central transversal à via férrea, possuía acesso viário retilíneo à praça da igreja matriz e aos edifícios públicos (FERREIRA; CORDOVIL, 2014).

Apesar da oferta de espaços públicos no plano de Vieira, Cordovil (2010) destaca que, ao analisar as modificações ocorridas após os primeiros anos de implantação do plano, diversas áreas públicas e institucionais propostas pelo projetista foram loteadas pela Companhia. A autora enfatizou também que isso refletiu a difícil demarcação entre o que seria público e privado nas primeiras gestões municipais, uma vez que a CMNP ainda tinha o poder de regular as propriedades e não haviam meios materiais e técnicos para construir tudo o que havia sido previsto como público no plano inicial da cidade. “Porém as áreas que se privatizaram não eram os elementos estruturadores do plano, considerados os dois bosques e o estádio municipal. Parcelaram-se as

áreas mais periféricas e principalmente as que estavam em zonas cujos moradores teriam menor poder aquisitivo [...]” (CORDOVIL, 2010, p.583-584).

A imagem de cidade moderna

A partir dessas características apontadas, destacamos que o plano moderno de Maringá foi implantado em um território *ex-novo*, desconsiderando qualquer traço de urbanidade, ou ocupação humana que poderia preexistir. Com a justificativa pautada na implantação de um centro urbano moderno em um local “no meio do nada”⁷, a compra de terrenos era visualizada como uma “grande sorte”⁸ para quem investia nesse setor. Não importava a quantidade de árvores que precisariam ser derrubadas ou populações dizimadas.

Assim, o fenômeno urbano é enfatizado a partir do ecocídio das terras onde a cidade foi implantada, com o relevo e paisagem urbana exploradas. Desde o início da implantação da cidade, e ainda na concepção do plano, tem-se a construção do espetáculo urbano que, visando o progresso imposto pela modernidade, formou um território que substituiu as histórias e as memórias dos habitantes iniciais da cidade (ANDRADE; CORDOVIL, 2008a). “A política colonizadora realizada por uma empresa privada impôs uma nova realidade, a partir de um processo civilizatório que modificou sobremaneira a paisagem original e introduziu novos problemas e novos programas” (CORDOVIL, 2010, p.68).

De fato, a proposta de modernização presente em Maringá não era somente em escala local ou regional, era um desejo nacional. Em um país de capitalismo periférico: “Modernizar-se – dos hábitos de consumo até os sentimentos estéticos – era condição de formação nacional, redenção do passado colonial etc” (ARANTES, 2014, p.30).

Assim, a concepção do plano urbanístico de Maringá se insere no contexto nacional em que novas diretrizes políticas e econômicas marcavam o fim da República velha e do Estado de movimentos liberais. A Era Vargas e a Revolução de 1930 levaram a um processo de modernização de vários setores da economia. As aspirações nacionalistas encontrarão na arquitetura e no urbanismo um

⁷ Expressão utilizada por (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, p.4)

⁸ Idem.

meio de unificação simbólica nacional, a criação de uma língua integradora (PRADO JÚNIOR, 1971; GORELIK, 2005).

No início dos anos 1940, vislumbrava-se em Maringá o lugar onde se poderia implantar um verdadeiro projeto de modernização. Nesse contexto, o projeto urbanístico assumia importância fundamental. Há uma defasagem entre o projeto e a realidade em uma região que se transforma ao introduzir uma nova paisagem: civilizatória e moderna. No Paraná, um projeto moderno de cidade foi implantado *ex-novo*, uma década antes do início da construção de Brasília (CORDOVIL, 2010, p.68, grifo do autor).

Nesse sentido, o plano de Maringá se insere no contexto urbanístico moderno em vigor a partir dos anos de 1930 no Brasil que teve seu auge na construção da Capital Federal. Brasília surge como uma firme certeza de um movimento nacional. Tanto Brasília, como Maringá, “Cidades implantadas *ex-novo* e em zonas de expansão de fronteiras agrícolas, a ideologia civilizatória marcou a defesa de suas implantações e contribuiu para a formação da carga mítica presente em suas representações e nos discursos sobre suas histórias” (ANDRADE; CORDOVIL, 2008b, p.54, grifo dos autores).

Brasília seria sua expressão máxima e, como bem registrou Frampton, o seu limite, “seu ponto de crise”, seja pelo que sua setorização, que obedecia a hierarquia de classes e de poder, significava, como explicitação, quem sabe mesmo reforço, da segregação social existente no país (ARANTES, 2014, p.105, aspas do autor).

Assim, ambas as cidades cresceram sob uma ideologia moderna que resultou na construção de um plano urbano que se tornou segregador. No caso da Capital Federal, muitas narrativas críticas foram tecidas por Frampton (1980), Holston (1989) entre outros. No entanto, no contexto dos anos 1950, a imagem que Brasília representava para o país era a de “firme certeza de um movimento nacional” (GORELIK, 2005, p.166) ou ainda uma ordem:

[...] que articula sentido histórico e valores mitológicos, representação potenciada da modernidade como valor de integração coletiva e monumentalidade como autoconsciência da epopeia arquitetônica, política e cultural, para simbolizar a vontade estatal de desenvolvimento e integração nacional (GORELIK, 2005, p.184).

Maringá, com a concepção anterior à Brasília em uma década, construiu a sua imagem marcada por um plano que possui um forte apelo simbólico, constantemente disseminado pela CTNP/CMNP como um exemplar moderno. Dessa forma, a planificação urbana contribuiu para a criação de um imaginário de cidade que atraiu pessoas e investimentos, ainda que sua concepção tenha sido baseada em princípios segregadores, como veremos mais adiante no texto. “Assim como Brasília, Maringá constituiu-se como terra de promessa. Construída *ex-novo*, teve a tarefa

de se destacar como polo-regional e polo-modernizador” (ANDRADE; CORDOVIL, 2008b, p. 56, grifo do autor).

É evidente que as diferenças entre as duas cidades são muitas, desde a escala dos planos, seus desenhos e suas funções. Brasília contou com investimentos públicos e um apoio nacional para sua construção, já Maringá foi construída a princípio por uma empresa privada. “Além disso, é claro, ressalte-se diferença de funções entre uma cidade de colonização e uma capital federal. Os traçados urbanos e as configurações dos lotes e dos edifícios nas duas cidades são marcadamente distintos” (CORDOVIL, 2010, p.70). No entanto, como vimos, apesar das claras distinções, ambas as cidades nasceram sob um contexto nacional de transformação e promoção de uma imagem de modernização do país.

A cidade [Maringá] nasceu de um plano moderno e deveria manter sua modernidade promovendo o incessantemente novo, com referências legitimadas por arquitetos de renome e tendência em voga. Para tanto, diversos projetos contendo formas e materiais com pretensões modernas foram propostos nas áreas do plano [...]. As gestões contrataram arquitetos e urbanistas de grande prestígio para formular os edifícios e os espaços. Entre eles, podemos nominar José Augusto Bellucci, Jaime Lerner, Domingos Bongestabs, Marcos Prado. Destaque-se ainda a consulta a Burle Marx para o paisagismo do Parque do Ingá, além das referências de Luty Kasprovicz explorando as possibilidades plásticas do concreto armado em diversas obras (CORDOVIL, 2010, p.586).

Em Maringá, a ideia do *sempre novo* permeou a história urbana desde o seu princípio e, como já dissemos, estava dentro do contexto de planejamento urbano em pauta no país a partir dos anos 1930. Se recorrermos aos estudos de Maricato (2013), que apontam sobre a importação dos modelos urbanísticos modernistas do “primeiro mundo”, veremos que isso “[...] contribuiu para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta ou excludente” (MARICATO, 2013, p.123). No Brasil, há um “pântano”⁹ entre a retórica e a prática do planejamento urbano, o que caracteriza a “matriz postiça”¹⁰ do urbanismo modernista implantado no país. Esse é o contexto em que o plano de Maringá é concebido, a planificação moderna em um território que não possuía infraestruturas para sustentar.

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 semicarbonizados. Muita poeira em dia de sol e lama até os tornozelos em dia de chuva. Era uma beleza ver a mata pertinho: altas perobas, figueiras, paus-d’alho, tudo ao alcance dos olhos, bastando chegar à janela. Havia

⁹ Expressão de Maricato (2013).

¹⁰ Idem.

muitos veículos de tração animal: charretes e carroças. E muita gente andava a cavalo [depoimento de Alfredo Nyeffeller sobre a chegada da companhia “colonizadora” em Maringá] (CMNP, 1975, p.124).

Apesar desse descompasso, em Maringá, o que se vende é a imagem de uma cidade verde, de centro regional (e, por isso, abrigando uma série de serviços), de qualidade de vida, de segurança, de sucesso (e progresso) empresarial e fluidez das mercadorias (por conta da eficiência de um sistema viário, ferroviário e rodoviário). A cidade nasceu com uma concepção fortemente publicitária, a qual divulgava o verde, a qualidade ambiental e eficiência necessárias para um bem-estar (CORDOVIL, 2007). A “pujança” tornou-se um slogan decorrente na cidade. O plano urbano é constantemente mencionado como o instrumento chave para esse progresso, como podemos ver nesse trecho de uma propaganda da cidade na década de 1950, denominada “Uma cidade feita em menos de 4 anos” (ver figura 16):

A foto do diretor gerente da Cia Melhoramentos Norte do Paraná, é não só um expressivo documento da vitalidade de Maringá, como também da materialização de um dos mais arrojados planos urbanísticos até agora realizados no Brasil (Acervo do Museu da Bacia do Paraná).



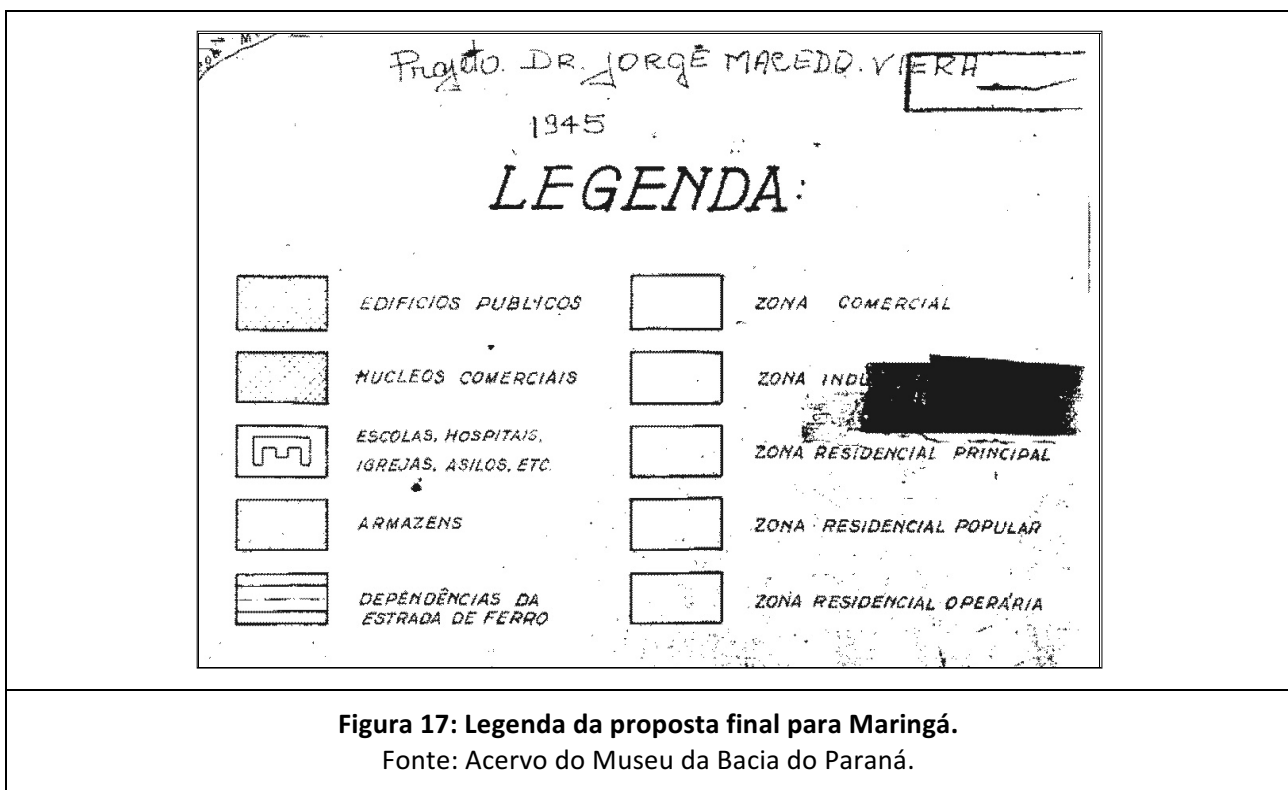
Figura 16: Uma cidade feita em menos de 4 anos. Publicidade sobre Maringá na década de 1950.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

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

1.3 A urbanização excludente e elitista de Maringá

O plano definitivo para a cidade estabeleceu um zoneamento funcional rigoroso, que determinava a divisão das zonas em comercial, industrial e residenciais principal, popular e operária. Essa diferenciação deixa claro um processo de segregação social que se iniciara desde a ocupação do norte paranaense e que refletiu na concepção do plano maringaense (RODRIGUES, 2004). Essa segregação pode ser confirmada ao observarmos a própria legenda que constava na planta da cidade (ver figura 17).



Os espaços definidos pelo plano, através de um zoneamento funcional de ideologia funcionalista, conformaram-se a partir das classes sociais e econômicas, as quais se consolidaram durante o desenvolvimento da cidade. Seguindo essa lógica, a CMNP ordenava os preços dos lotes de forma a privilegiar algumas áreas elitizadas da cidade. Além dos agentes privados, o agente público agiu na ocupação da cidade ao desenhar as estratégias de planejamento e as políticas urbanas. Muitas pessoas influentes no mercado de imóveis exerciam os poderes legislativo ou executivo, influenciando decisões de projetos para a cidade que os interessavam (RODRIGUES, 2007).

O que ocorreu, inúmeras vezes, foi a presença no governo municipal (executivo ou legislativo) de indivíduos que também atuavam no mercado imobiliário, exceção ao poder executivo no primeiro mandato, que enfrentou forte resistência da companhia incorporadora. Entretanto a empresa [Companhia Melhoramentos Norte do Paraná] conseguiu apoio amplo do legislativo para aprovar vários projetos que interessava a ela particularmente (RODRIGUES, 2004, p.47).

A primeira eleição da cidade repercutiu uma difícil demarcação entre o público e o privado. O prefeito eleito em 1952, Inocente Villanova Júnior (1953-1956), primeira gestão regulamentada na cidade, fez com que o controle da área urbana saísse das mãos da CMNP, que perdeu poder político em relação às outras cidades que colonizou. Tendo o candidato apoiado pela companhia perdido a primeira eleição da cidade, a Câmara de Vereadores aprovou um Código Tributário em que a empresa colonizadora não possuiria mais alguns benefícios, como isenções de tributos, fato que levou a pressões aos vereadores por parte da companhia e até mesmo um pedido de cassação do prefeito eleito com apoio da CMNP. Além disso, a companhia não executaria expansões de infraestruturas em Maringá, como fazia nesses outros centros urbanos, pois contatos com o governo estadual estavam sendo realizados para essas benfeitorias. No entanto, apesar disso, as primeiras gestões municipais buscaram implantar o plano inicial que a companhia havia proposto (CORDOVIL, 2010; DUQUE ESTRADA, 2014).

Nesse sentido, o plano para Maringá reuniu agentes públicos e privados que, apesar de terem algumas desavenças, tinham os mesmos interesses econômicos e políticos. Com isso houve um controle de ações que contradiziam esses interesses, “como ocupações irregulares, favelas, moradores de rua, que comprometeriam a estética planejada para a cidade” (RODRIGUES, 2007, p. 105). Para esse controle, por exemplo, a CMNP exigiu um prazo determinado para edificar nos terrenos comercializados por ela, com padrões definidos. Isso fez com que a população com baixo poder de investimentos buscasse acesso a terrenos em um lugar mais afastado do centro urbano.

Ao observarmos esse processo por uma ótica crítica, veremos que a produção do espaço urbano constituído em Maringá seguiu desde os primórdios do processo de ocupação e urbanização, finalidades que proporcionaram uma desigualdade social, reforçada pela ação do mercado imobiliário. Ao segmentar as áreas a serem comercializadas, de acordo com as características socioeconômicas dos compradores de terras, houve uma ocupação residencial claramente segregada (RODRIGUES, 2004).

Rodrigues (2004) afirma ainda que a segmentação e diferenciação do espaço propostas no plano inicial de Maringá expressam a hierarquia social do território, proporcionando chances desiguais de acesso aos bens materiais e simbólicos oferecidos. Podemos constatar então que a cidade foi definida a partir de uma espacialidade que diferenciou os moradores conforme suas condições econômicas e sociais para acesso ao solo urbano. O espaço revela a ordem econômica.

A distribuição dos locais residenciais segue as leis gerais da distribuição dos produtos e, por conseguinte, opera os reagrupamentos em função da capacidade social dos indivíduos, isto é, no sistema capitalista, em função de suas rendas, seus status profissionais, de nível de instrução, de filiação étnica, da fase do ciclo de vida etc (CASTELLS, 2014, p.249).

Há então uma estratificação social, uma distribuição de produtos e indivíduos no espaço que, em um nível mais elevado, se transforma em segregação urbana. “Num primeiro sentido, entenderemos por segregação urbana a *tendência* à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia” (CASTELLS, 2014, p.250, grifo do autor).

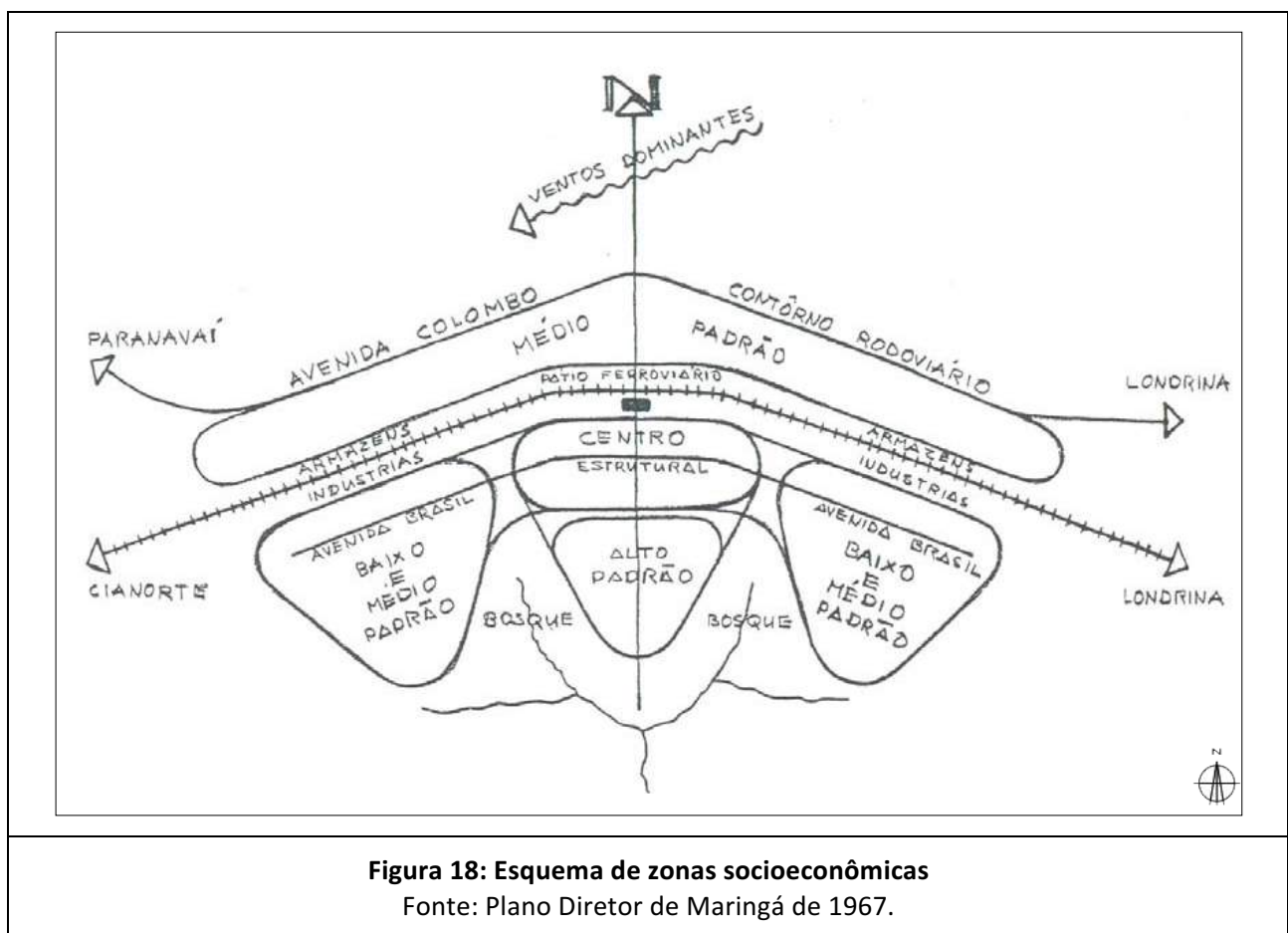
A partir desses conceitos, ressaltamos que a estratégia de vendas da companhia, a qual objetivava a valorização das terras, vendidas de acordo com a localização e área, foi um fator importante para o processo de segregação do território. Cordovil (2010) destaca que Vieira poderia estar ciente disso ao propor um rigoroso zoneamento visando a estratégia da companhia de obter lucros com a cidade. Gonçalves (2007) destaca que esse fato é reforçado pela forma de venda dos lotes, vendidos a preços distintos para cada bairro, de acordo com classe social definida para ocupá-lo.

Tratava-se de um mecanismo da máquina colonial. Em suma, uma tecnologia de dominação que dava continuidade, em tom modernista, ao longo processo de apropriação do território pelos agentes do Modo de Produção Capitalista. Além de ser uma forma de expropriação, de controle e de petrificação de modalidades não tão modernas assim de segregação sócio espacial (GONÇALVES, 2007, p.33).

A formação da paisagem urbana refletiu as primeiras ações públicas, tal como o Código de Posturas e Obras (Lei nº 34/1959) que indicava políticas para a expansão da cidade. Nessa Lei, novos parcelamentos foram autorizados para além dos limites do plano inicial e a verticalização da área central foi incentivada.

A lei, então, promove a expansão urbana, ao permitir a anexação dos loteamentos às zonas existentes e ao criar novas zonas numéricas de referência. Apesar da aprovação de loteamentos fora do plano inicial desde 1946, a expansão urbana mais significativa deu-se para o lado norte, com a implantação do Jardim Alvorada no início da década de 1960, e esse fato mostra claramente a tendência que se consolidaria (CORDOVIL, 2010, p.245)

Sobre essa mesma Lei de 1959, Cordovil (2010) aponta que a Zona Central, que compreendia o quadrilátero que apresentamos anteriormente, permitiria somente a construção de “arquiteturas modernas”. Isso refletia na ideia de construção de um imaginário de modernização e de progresso o qual se queria constituir na cidade. Modernização que tinha suas consequências. Se analisarmos o Plano Diretor de 1967, veremos que, através de um esquema apresentado, demonstrava-se a segregação social e econômica consolidada no município, ainda que essas denominações não fossem utilizadas para descrever o mapa (ver figura 18).



1.4 As primeiras transformações no plano inicial de Maringá

A expansão urbana

A partir da década de 1960, a cidade de Maringá teve um ritmo de urbanização mais acelerado em comparação a outras cidades da região, como aponta Grzegorzyc (2000). Cordovil (2010, p.245) aponta que “A expansão da cidade significava o seu fortalecimento como centro regional. Assim, uma das concepções do plano inicial, o cinturão verde, era sobrepujada em nome do progresso, que significava a expansão indefinida”.

A expansão para além do plano inicial desconsiderou a implantação de um cinturão de chácaras ao redor do plano, previsto por um mapa de terras feito pela Companhia, fato que limitaria a expansão da cidade. Isso resultou em um processo de adensamento fora dos limites da planificação original, como podemos observar em um mapa de Nunes (2016) em que se estuda o processo de expansão de Maringá entre os anos de 1945 e 1960 (ver figura 19).

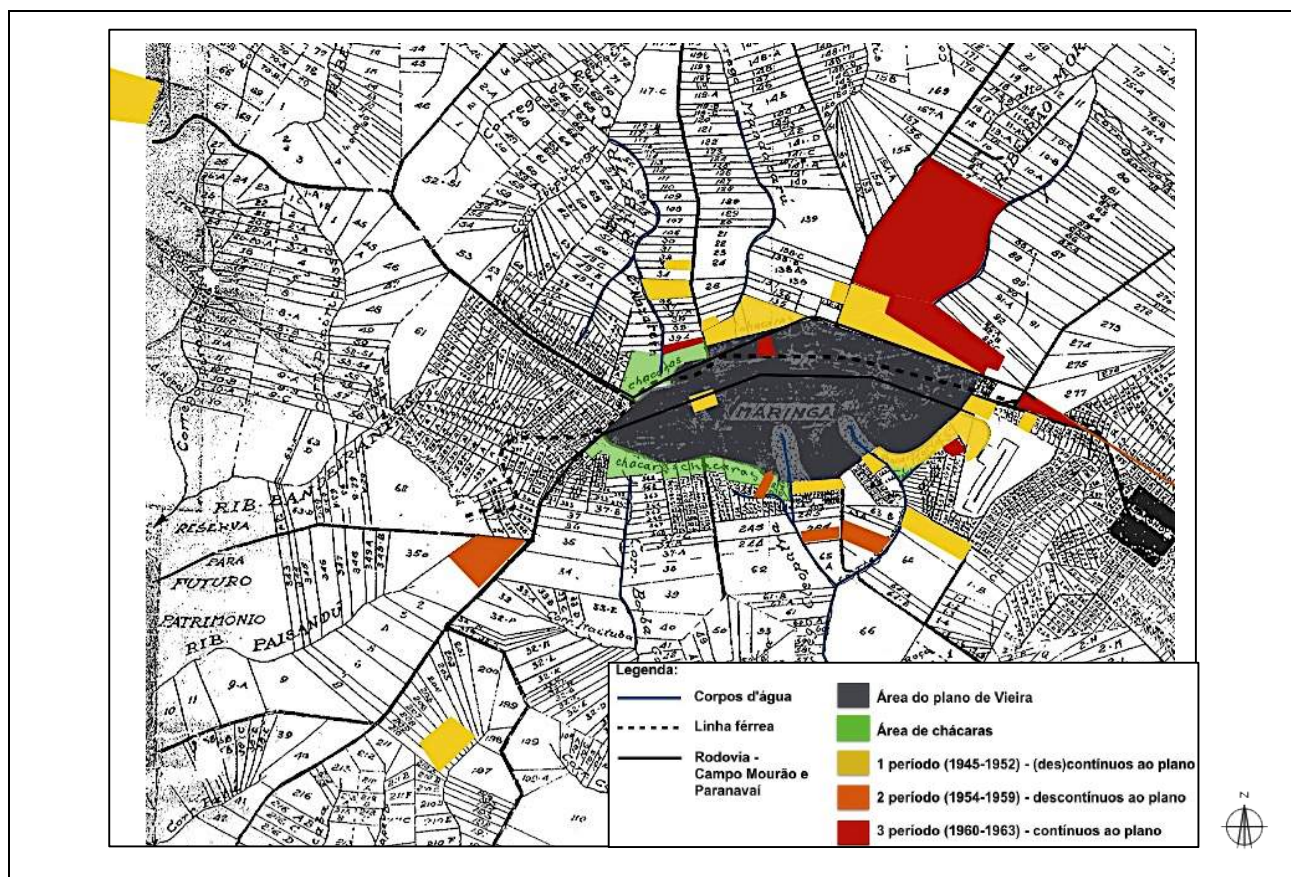


Figura 19: Esquema do processo de expansão de Maringá entre 1945 e 1963.

Fonte: Nunes, 2016, p.242.

Esses loteamentos para além do plano inicial tiveram a própria Companhia colonizadora como agente protagonista. Os funcionários do alto escalão lideravam a expansão paralelamente ao processo de implantação do projeto inicial da cidade. “Entre 1945 e 1962, cinco funcionários da Companhia implantaram loteamentos que somam mais áreas urbanas, fora dos limites do plano, que a própria empresa, aproximadamente 648,87 hectares, que equivalem à quase 41% do plano, concentrados no setor norte” (NUNES, 2016, p.240). Os cinco funcionários eram Herman Moraes de Barros, Alfredo Werner Nyffeller, Wladimir Babkov e Aristides de Souza Mello (NUNES, 2016).

A propriedade gera relações sociais de dependência e vínculos entre o poder econômico e político, nesse sentido, a urbanização de terras pode ser uma estratégia política dos proprietários para a formação de uma estrutura de poder local, como é o caso dos agentes da companhia colonizadora, a qual, como primeira proprietária, estabelecia vantagens para seus fiéis escalões:

De fato, as decisões dos proprietários do solo podem ser afetadas pelas relações sociais, já que sempre é possível o proprietário estabelecer condições mais vantajosas para seus fiéis ou para seus clientes. [...] É dizer que a urbanização foi no passado – e ainda hoje – um instrumento chave para o aumento simultâneo de poder econômico e de poder político por parte dos proprietários do solo (CAPEL, 2013, p.86, tradução nossa).

A posse dessas glebas loteadas dada aos funcionários do alto escalão da Companhia, só foi possível pois a colonizadora realizava uma barganha de terras nas áreas rurais às margens do cinturão do plano, utilizando-as como forma de pagamento ao presidente, diretores e chefes de setores da Companhia. De fato, os lotes escolhidos não eram aleatórios, a proximidade do plano era essencial, tendo em vista que sabiam das próximas ações de urbanização que a empresa realizaria:

A Companhia modificou o plano de Vieira durante sua implantação, expandiu a cidade antes de o plano ter sido totalmente implantado, e não seguiu a qualidade do desenho urbano do plano, em seus loteamentos. E, mesmo diante dessa cena de conflitos, a Companhia continuava a propagar a ideia de cidade próspera, nos jornais de circulação em São Paulo. Nesse sentido, esta pesquisa revela ações e traz dados que seguem desmistificando a CTNP/CMNP e seus funcionários, até então tidos como pioneiros que contribuíram positivamente para a formação da cidade de Maringá (NUNES, 2016, p.243).

Se considerarmos essas ações de urbanização, de acordo com a visão de Harvey (1996, p.51), podemos dizer que constituem “[...] um processo social que ocorre no espaço, no qual uma ampla gama de diferentes atores com objetivos e agendas bastante diversos interagem através de uma configuração específica de práticas espaciais interligadas”. Veremos que essa exploração do

espaço, no caso a favor da companhia colonizadora, era uma das mais rentáveis formas de extração de valor.

Desde sua origem, as cidades são construídas graças às concentrações geográficas e sociais de superprodução. **A urbanização tem sido sempre, num sentido, um fenômeno de classe: de uma parte, ela exige que a mais valia seja extraída de qualquer parte e de qualquer um** (a maior parte do tempo, de camponeses oprimidos) e, de outra parte, a utilização da mais valia é geralmente somente sobre o controle de um pequeno número de atores (HARVEY, 2011, p.9-10, tradução nossa, grifo nosso).

A propriedade da terra é pré-requisito fundamental para a urbanização que, por sua vez, desempenha papel extremamente importante no capitalismo na extração de lucros e rendas. Além disso, a propriedade fundiária e seu domínio pela classe dominante têm a função de permitir o controle do espaço através da segregação residencial, cumprindo, portanto, um significativo papel na organização do espaço como segregador de classes (CORRÊA, 1989). “O crescimento urbano muitas vezes sofre influência da atuação dos proprietários do solo que buscam valorizar os seus interesses próprios, nas direções mais benéficas à acumulação ampliada do capital” (CAPEL, 2013, p.89, tradução nossa).

Nesse sentido, durante o período que abrange o início da implantação do plano de Maringá até a década de 1960, considerando que em 1945 já havia sido aprovado o primeiro loteamento fora do plano, a dimensão da cidade quase dobrou de tamanho do previsto inicialmente por Vieira, apoiada pela acumulação ampliada nas terras dentro do plano. Isso refletiu na dinâmica da ocupação urbana, que tinha como principal característica um vetor de expansão para o setor norte (NUNES, 2016) (ver figura 20).

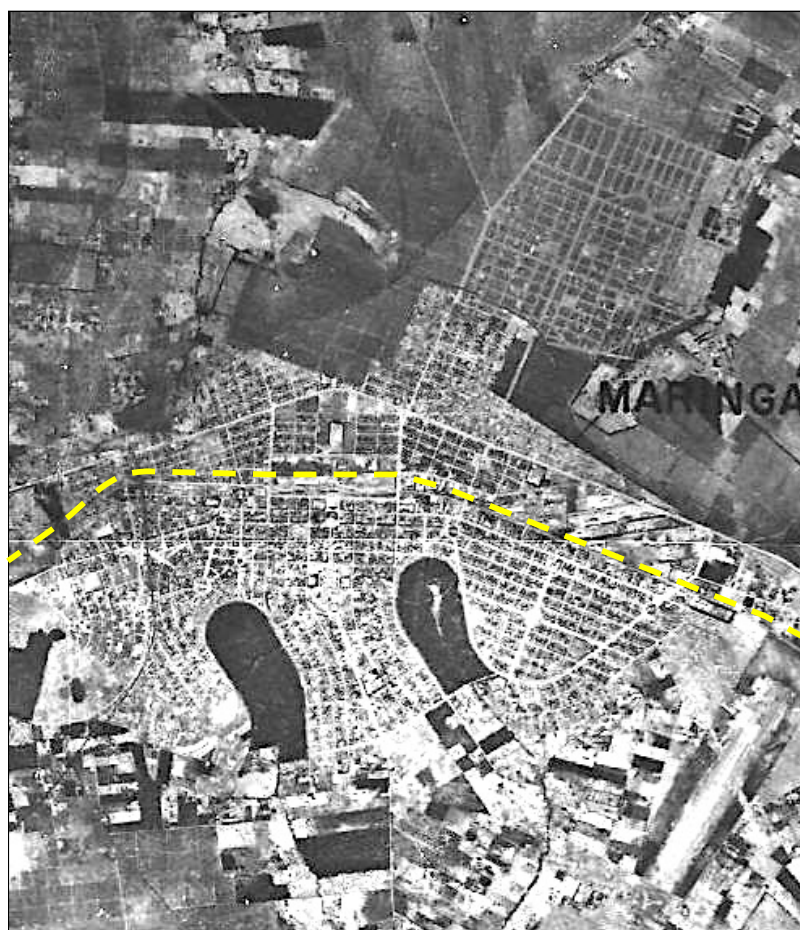


Figura 20: Foto aérea Maringá 1963. Em pontilhado a linha férrea.
 Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná *apud* Nunes, 2016, p.190.

A extensa oferta de lotes mais baratos no setor ao norte da área planejada, bem como a rápida valorização do solo das áreas constantes no plano inicial, fatores estruturantes na produção capitalista, pode justificar o crescimento e adensamento de loteamentos periféricos. Nesse sentido, em um período de “[...] 10 anos (1953 – 1963), a forma urbana irá se alterar substancialmente” (BARBOSA, 2016, p.161) e a expansão urbana, se acelerar.

A expansão urbana até a década de 1980 ampliou problemáticas de tráfego já existentes na área central, de acordo com o que se divulgava nos jornais e revistas da época, uma vez que o adensamento ao norte do plano fez com que os deslocamentos norte-sul se tornassem mais volumosos. Isso fez com que a área do pátio de manobras, prevista como uma estrutura diretriz do plano inicial no centro urbano, se tornasse uma barreira para os fluxos da cidade. Barreira construída por um discurso midiático que disseminava que Maringá necessitava de uma reestruturação da área central, contemplando a transferência da área destinada às manobras da

ferrovia cuja função, segundo essas narrativas da mídia, tornou-se obsoleta naquela área e contexto.

Ressaltamos que diante da incompatibilidade dos espaços na área central, já que aquele espaço não era mais adequado ao novo ciclo de produção, a ideia de obsolescência era um fator importante para reclamar a reestruturação da área. O planejamento urbano, então, assume conceitos ideológicos, formulando os problemas da cidade em questão de espaços doentes, degradados e promovendo projetos urbanos como respostas incontestáveis perante os problemas criados.

A primeira resposta à problemática ocorreu em 1985, ano em que o prefeito Said Ferreira (1983 – 1988) iniciou os contatos entre a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e o Ministério dos Transportes para resolver os conflitos de tráfego da cidade. Ainda nesse ano, foi contratada uma empresa para executar as obras e o arquiteto Oscar Niemeyer, para projetar a reestruturação da área central, que caracterizaria a primeira reformulação do plano inicial de Maringá.

No ano de 1986, Niemeyer apresentou a primeira proposta, denominada Projeto Ágora pelo próprio projetista. Os jornais e as revistas de circulação da época anunciaram o grande projeto que seria executado: “Arrojo de 600 mil m² – O bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá” (REVISTA POIS É, jul. 1986, p.45).

O Projeto Ágora foi divulgado como um novo símbolo de progresso que permitiria a maior fluidez do tráfego no centro da cidade com a abertura de duas vias no sentido norte-sul e do rebaixamento da linha férrea. Esses fatos demonstram as claras intenções de *marketing* urbano para alavancar uma área obsoleta no centro de Maringá e viabilizar sua transformação para a ocupação por interesses imobiliários.

O arranjo urbano proposto por Niemeyer em 1986, como de costume, foi questionado por ser espetacular e caracterizar uma desconexão com a realidade da cidade (ANDRADE; CORDOVIL, 2008a). Nos bastidores, provavelmente já existiam empecilhos para a implantação do projeto. Em vista disso, foram solicitadas algumas modificações. No ano de 1991, na gestão de Ricardo Barros (1989-1992), outra versão do projeto para reestruturação do centro de Maringá foi apresentada pelo próprio arquiteto. Contudo, as duas versões oficiais, de 1986 e de 1991, foram engavetadas.

Em 1993, com a proposta de Niemeyer de 1991 já engavetada, foi regulamentada a Lei Complementar nº 23/1993, que modificou o nome da área de Projeto Ágora para “Novo Centro de

Maringá”. Alguns parâmetros urbanísticos para a área tiveram mudanças bastante significativas, como a alteração e aumento da oferta do parcelamento do solo, acréscimos no coeficiente de aproveitamento e na taxa de ocupação. As leis aprovadas para essa área após esse período reforçaram essas mudanças espaciais. A paisagem definida pelas legislações proporcionou a quase total ocupação da área do pátio de manobras após o rebaixamento da linha férrea nas décadas seguintes.

Como vimos nessa contextualização do objeto de estudo, a cidade de Maringá nasceu imbuída de um forte caráter publicitário, que sobre a figura de um plano-discurso, legitimou aos poucos os interesses dos agentes privados, em sintonia com o poder público.

Os projetos urbanos, imagens-discursos no desenvolvimento da cidade, vêm desempenhando o mesmo papel dos planos ao longo da história de Maringá, se tornando protagonistas nas transformações urbanas. Projetos que tiveram autorias renomadas, como vimos ao comentarmos sobre as primeiras legislações da cidade. Veremos que nesse processo, o Projeto Ágora de Niemeyer, com suas imagens fortemente ligadas a um discurso modernizador, transformou o espaço sem sair do papel.

2

A PRIMEIRA REESTRUTURAÇÃO DO PLANO INICIAL DE MARINGÁ: O PROJETO ÁGORA DE OSCAR NIEMEYER E AS REPERCUSSÕES ATÉ 1991

Como apontamos, a cidade de Maringá nasceu fortemente atrelada à mercantilização de terras e à proximidade entre os agentes públicos e privados. Essa estreita relação repercutiu na história urbana e, como veremos, com grande vigor nas propostas e ações para transformação do plano inicial a partir da década de 1980. Neste capítulo aprofundamos as análises das disputas pelo espaço na área central da cidade, compreendendo o processo de privatização desse espaço ao longo do tempo. Para tanto, abordamos sobre a expansão urbana e as problemáticas decorrentes das mudanças de produção econômica no cenário nacional e, conseqüentemente local, que tornaram a ferrovia e o pátio de manobras obsoletos no centro da cidade.

Investigamos como a retirada das instalações ferroviárias, bem como a reestruturação da área central foram viabilizadas através da criação de uma empresa gestora ligada à municipalidade e do contrato estabelecido para execução das obras com uma construtora. Analisamos as imagens veiculadas na mídia local que simulavam o espaço que seria edificado, divulgadas mesmo antes do projeto oficial ter sido publicado. Com relação às propostas concretas para transformação da área, estudamos três versões de um projeto urbanístico para área de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer. Por fim, analisamos a primeira legitimação da proposta do arquiteto através de um Plano Diretor para a área central da cidade.

2.1 A expansão urbana e as problemáticas com o pátio de manobras da ferrovia

A rápida expansão da cidade de Maringá

No contexto em que se estabelecem as problemáticas na área central da cidade, as quais abordamos rapidamente no primeiro capítulo, a economia brasileira encontrava-se vulnerável perante o choque petrolífero mundial de 1973. As conseqüências dessa quebra econômica imobilizaram o governo perante o setor econômico. A reestruturação da economia requeria a elevação dos investimentos. Furtado (1981) aponta que entre as estratégias para contornar a crise estava a ampliação da base industrial para a inserção na economia internacional através das exportações.

Nesse sentido, em meados da década de 1970 ocorreram importantes mudanças nos eixos econômicos no país, inclusive no estado do Paraná. Em plena ditadura militar, após o Golpe de 1964, a transformação das forças produtivas era acelerada, caracterizando um crescimento na economia e expansão capitalista que muitos estudiosos denominaram “milagre econômico” (OLIVEIRA, 2007).

Nesse contexto de transformações da produção capitalista na ordem nacional, a modernização das culturas agrícolas, com o crescimento das áreas de plantação de soja e milho, modificou o cenário de trabalho rural, uma vez que não era necessário absorver um grande contingente de homens no campo, mas sim de máquinas modernas. “Isso fez desencadear um vertiginoso processo de expulsão do homem do campo [...]” (TRINTIN, 2006, p.86).

O evidente esgotamento da fronteira agrícola não permite mais que se aposte na incorporação de novas áreas. Politicamente, a inexistência desse mecanismo significa a perda de uma importante válvula de alívio das tensões sociais. Economicamente, ela está a exigir a sua urgente modernização [...] (IPARDES, 2006).

Além da modernização da produção agrícola, a descentralização industrial nacional proporcionou o espraiamento da economia paulista para várias regiões do país, inclusive para o Paraná. Grandes empresas agroindustriais se instalaram nas cidades para a transformação da soja e do milho, os quais eram colhidos e transformados em manufaturas que poderiam ser exportadas (TRINTIN, 2006).

Também no caso da indústria houve uma política deliberada do governo estadual em promover a industrialização do Estado. Um dos marcos dessa política foi a montagem da Companhia de Desenvolvimento do Paraná (Codepar), com o objetivo de financiar o desenvolvimento industrial, notadamente no tocante à infraestrutura básica do Estado, condição essa que possibilitou, além do escoamento da produção agrícola estadual, potencializar o poder de atratividade da economia quanto ao recebimento de investimentos industriais nos anos 70 [...] (TRINTIN, 2006, p.178).

Dessa forma, a partir desse contexto que abordamos, podemos afirmar que o desenvolvimento da cultura cafeeira nas glebas remanescentes do perímetro urbano de Maringá proporcionou uma intensa ocupação até a década de 1960. Nesse momento havia um excesso de colheitas, escassez de terras cultiváveis e uma política governamental de desestímulo à produção do café. Tais fatores desvalorizaram essa atividade agrícola e, além desses, a geadas de 1975 reafirmou a desvalorização da cafeicultura com as lavouras arrasadas. Perante esses fatos, intensificou-se o processo de urbanização de Maringá devido ao intenso êxodo rural (GRZEGORCZYK, 2000).

Maringá teve seu processo de urbanização com um ritmo mais acelerado em relação às outras cidades da região, como aponta Grzegorzyc (2000), já que a população entrou em queda nesses outros municípios durante a década de 1970. A conformação de Maringá como um núcleo regional detentor de serviços secundários e terciários incentivou a migração desses povos para a cidade, ainda que ela não possuísse estruturas suficientes para recebê-los¹¹. As cidades, tanto no contexto nacional como estadual e local, revertiam a sua população urbana em rural. Nesse contexto, Maringá se destacou pela rápida urbanização (ver tabela 1):

ANO	BRASIL		PARANÁ		MARINGÁ	
	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL
1940	31%	69%	24%	76%	-	-
1950	36%	64%	25%	75%	19%	81%
1960	45%	55%	31%	69%	46%	54%
1970	56%	44%	36%	64%	82%	18%
1980	68%	32%	59%	41%	96%	4%

Tabela 1: Porcentagem de população rural e urbana Brasil, Paraná e Maringá.

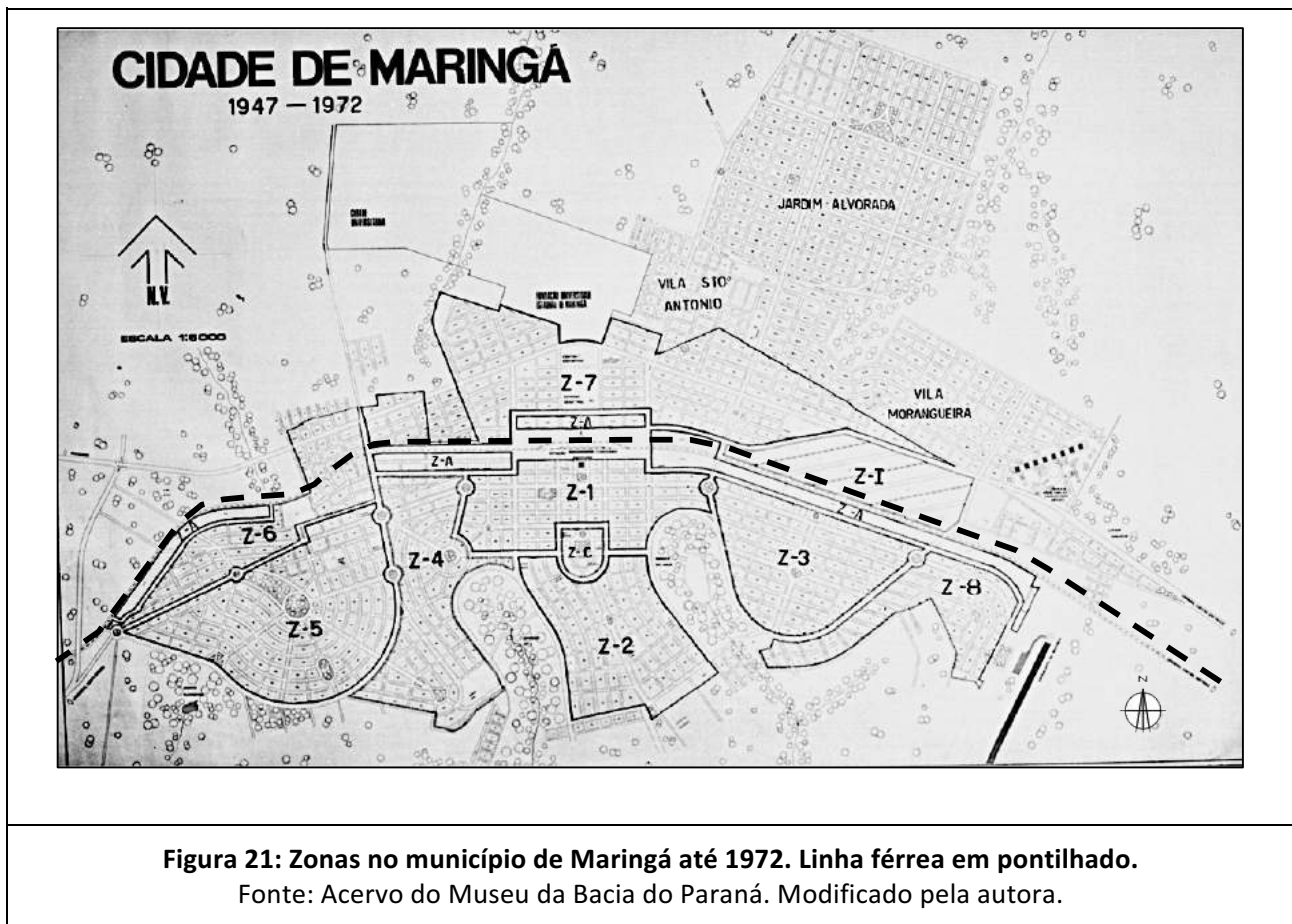
Fonte: IBGE, Censos demográficos do Brasil e do Paraná.

Podemos observar que a cidade de Maringá, da década de 1970 em diante, caracterizou um intenso crescimento urbano, em sua maioria de maneira dispersa, ou seja, descontínua no território. No entanto pesquisadores afirmam que, entre os anos de 1940 e 1960, a cidade já havia se expandido significativamente, antes mesmo de a área planejada da cidade ser totalmente ocupada, diversos loteamentos já haviam surgido para além dos limites urbanos (NUNES, 2016).

A expansão do perímetro urbano, ainda na fase de implantação do plano de Vieira, ocorreu com loteamentos que não seguiam o traçado urbanístico do plano original, principalmente ao norte da linha ferroviária. Se observarmos o mapa constante no acervo do Museu da Bacia do Paraná, que representa as zonas já ocupadas entre os anos de 1947 e 1972, esse descompasso do tecido

¹¹ Para aprofundar sobre a implantação das infraestruturas na cidade de Maringá perante o processo de urbanização da cidade ver Barbosa (2016).

urbano pode ser facilmente identificado nos bairros Jardim Alvorada, Vila Morangueira e Vila Santo Antônio (ver figura 21).



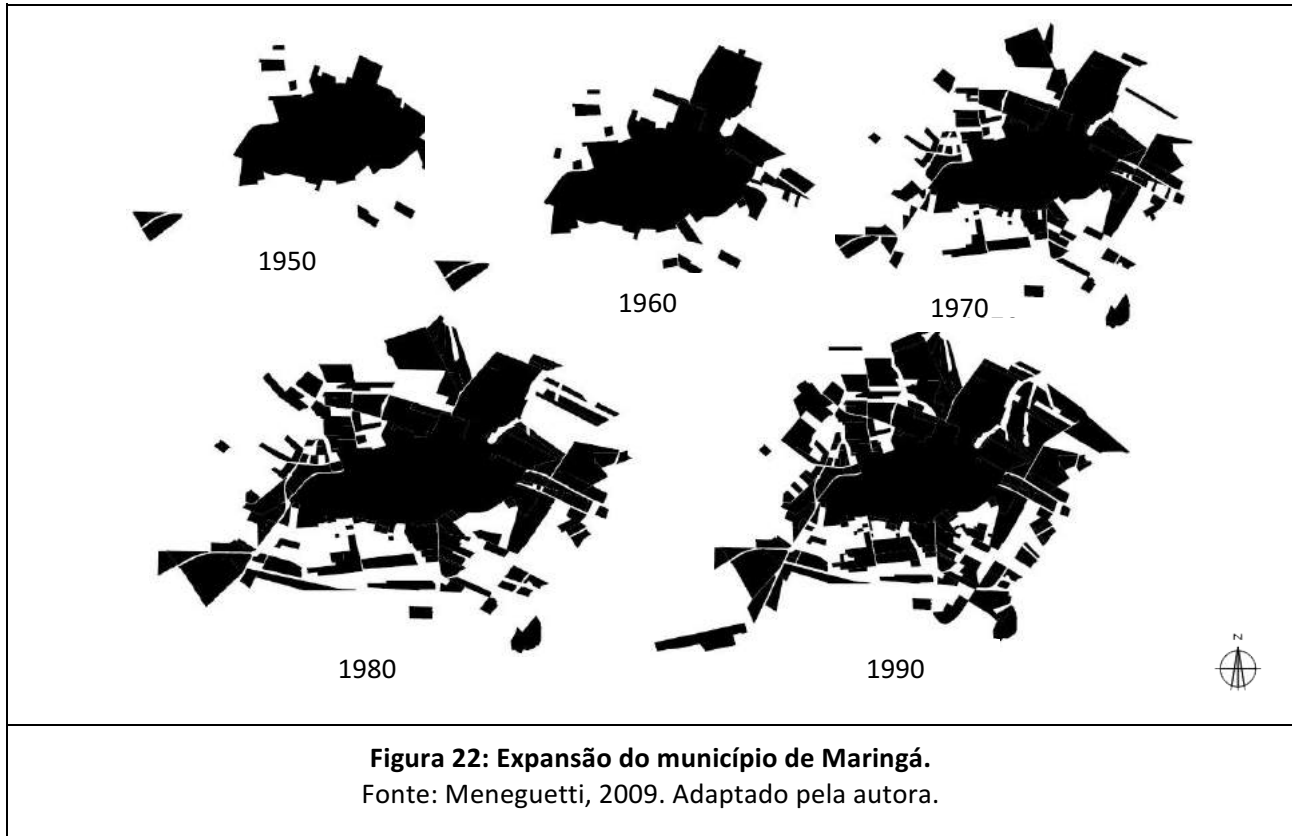
Esses loteamentos, como vimos na contextualização do primeiro capítulo, foram implantados em sua maioria por agentes ligados à Companhia colonizadora, entre os quais um dos parcelamentos foi estabelecido antes mesmo de 1947, data de início das vendas dos lotes na área planejada. A implantação desses novos lotes no vetor de crescimento norte seguiu uma lógica contrária à da implantação de infraestruturas, as quais possuíam um vetor ao sul (NUNES, 2016). Esse apontamento de Nunes (2016) é bastante significativo pois podemos afirmar que o acesso a essas infraestruturas é estruturante num território capitalista. Como aponta Singer (1978):

O acesso a serviços urbanos tende a privilegiar determinadas localizações em medida tanto maior quanto mais escassos forem os serviços em relação à demanda. Em muitas cidades, a rápida expansão do número de seus habitantes leva essa escassez a nível crítico, o que exacerba a valorização das poucas áreas bem servidas. O funcionamento do mercado imobiliário faz com que a ocupação destas áreas seja privilégio das camadas de renda mais elevada, capaz de pagar um preço alto pelo direito de morar. A população mais pobre fica relegada às zonas pior servidas e que, por isso, são mais baratas (SINGER, 1978, p.27).

No caso de Maringá, como destacou o estudo detalhado de Barbosa (2016), as infraestruturas sanitárias até meados da década de 1960 foram realizadas por agentes privados, ou seja, quem possuía recursos para executá-las para si. Após o estabelecimento da empresa pública de abastecimento de água, Companhia de Desenvolvimento de Maringá – CODEMAR, a lógica de implantação não foi muito diferente do que já havia se estabelecido, deixando as áreas não planejadas, as que justamente recebiam o maior contingente de pessoas (tal como o Jardim Alvorada e Vila Morangueira), devido a seu baixo valor do solo, em segundo plano.

A lógica de implantação da rede de abastecimento de água pela CODEMAR pode ser entendida em três fases: a primeira (1969-1970) foi marcada pela exclusividade dos serviços, sendo que os setores privilegiados foram a área central e a zona 2, setores de maior interesse econômico por concentrar os usos comerciais, de serviços (zona 1) e população de maior renda (zona 2); a segunda (1971-1977) consistiu na massificação do atendimento, onde as redes se irradiaram desta porção inicial para as demais localidades, atraídos por variáveis como a maior demanda, mas com tendência a privilegiar a área planejada em detrimento de bairros pós-plano, bastante consolidados, como Jardim Alvorada e Vila Morangueira; o último período (1978-1980) foi o de saturação, quando o município se encaminhava para índices de atendimento superiores a 90%, estendendo o abastecimento a bairros mais periféricos (BARBOSA, 2016, p.323).

Nesse contexto de descompasso entre a implantação de infraestruturas e o vetor de adensamento urbano, a ênfase no crescimento da cidade é dada a partir da década de 1970 em que o fenômeno se revela de maneira mais intensa. Tal como vimos nos dados censitários da tabela 1, também podemos constata-los nas ilustrações elaboradas por Meneguetti (2009) (ver figura 22):



A obsolescência do pátio de manobras da ferrovia: a imagem de barreira

A expansão ao norte da cidade transpôs a Av. Colombo, via que havia sido projetada como limite do plano inicial da cidade (ver figura 23). Nesse contexto de intenso crescimento urbano, a área central de Maringá não acompanhou com o mesmo ritmo as transformações gerais da cidade, uma vez que as forças produtivas existentes (incluindo nisso as vias e as estruturas produtivas existentes no centro) não seguiram o mesmo compasso de modernização dos novos produtos (soja, milho) e outros tipos de indústria. No entanto ressaltamos que essa obsolescência era estruturante no processo de modernização capitalista.

Oliveira (2003, p.60) afirma que “a expansão do capitalismo no Brasil se dá introduzindo relações novas no arcaico e reproduzindo relações arcaicas no novo”. Tem-se uma relação dialética, desigual e combinada entre forças produtivas arcaicas e *novas*. É justamente na existência de formas socioeconômicas atrasadas que a expansão das formas capitalistas modernas se mantém para elevar suas taxas de lucro (OLIVEIRA, 2003). No caso do pátio de manobras de Maringá não foi diferente. As estruturas ferroviárias haviam se tornado obsoletas e dariam dar lugar às novas.

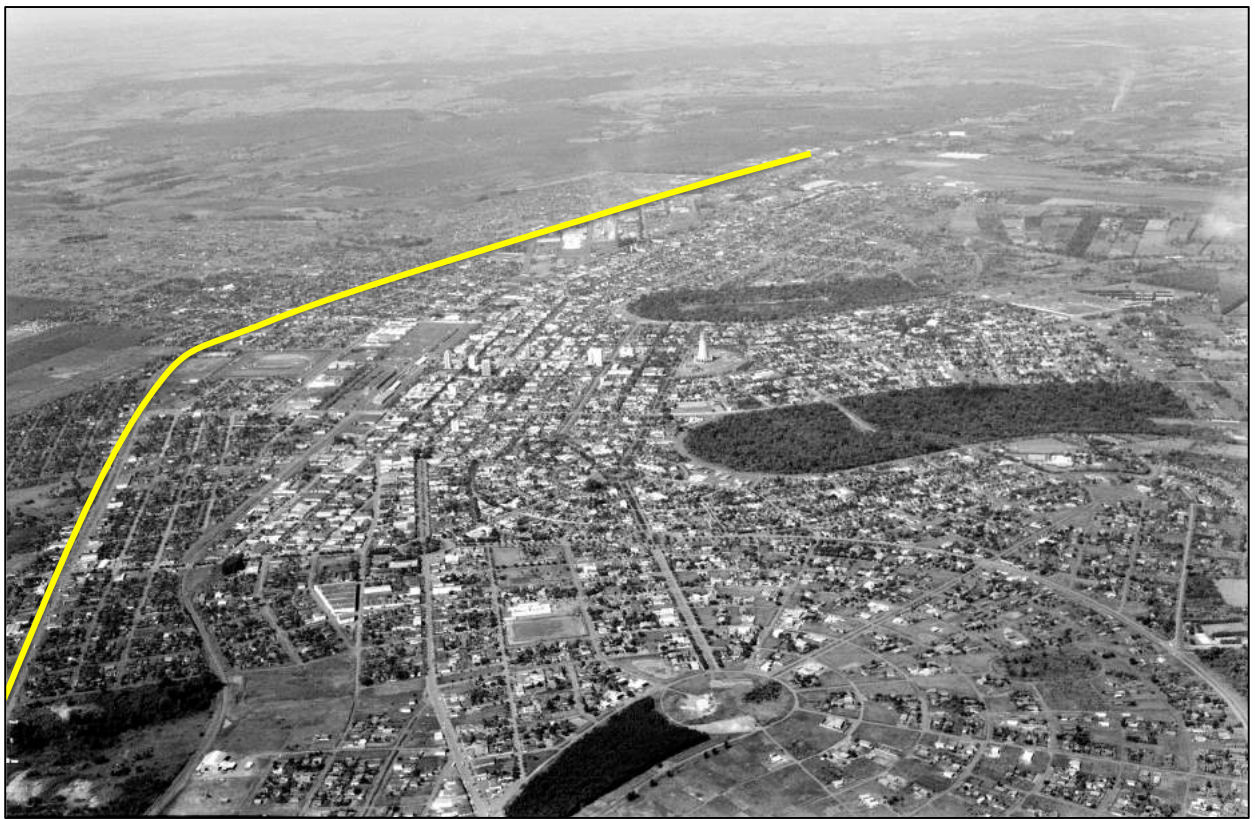


Figura 23: Expansão do município de Maringá e em amarelo a Avenida Colombo na década de 1970.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.

A expansão da cidade fez com que as estruturas existentes na área central entrassem em conflito devido ao grande fluxo de veículos que passavam no sentido leste-oeste cotidianamente, assim como a intensa circulação norte-sul proveniente do maior contingente de pessoas na área norte da cidade, da área expandida em direção ao centro de Maringá. Nesse contexto a cidade passou a ser sensivelmente dividida pela ferrovia (GRZEGORCZYC, 2000).

Em meados da década de 1970, o transporte de passageiros pela ferrovia foi encerrado. A linha férrea como eixo de crescimento inicial da cidade não tinha mais sentido de estar inserida no coração do centro urbano. A ferrovia, que antes era um sinal de progresso, agora se tornava sinal de retrocesso. Era preciso adequar as estruturas urbanas para a reprodução do capital. O pátio de manobras, antes um local de encontro, chegada e saída de pessoas (ver figura 24), transformava-se em um inconveniente para os fluxos diários de pessoas e de capital.

No contexto nacional, assim como no caso de Maringá, os eixos rodoviários tornavam-se mais importantes como estruturadores do território em relação às ferrovias. Na cidade, ao invés do

transporte de massas pelos trilhos, os ônibus davam acesso à área central através da rodoviária implantada ainda na década de 1960 defronte à estação ferroviária existente (ver figura 25).



Figura 24: Estação ferroviária em 1954. Chegada do primeiro trem de passageiros à Maringá.
Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná.



As problemáticas de tráfego na área central já haviam sido discutidas na elaboração do Plano Diretor de 1967, que apresentava uma preocupação com os possíveis conflitos com o pátio de manobras. Essas discussões resultaram na construção de um ponto de passagem livre da linha férrea denominado “Viaduto do Café” na Avenida São Paulo, uma das avenidas que cortava a linha férrea no sentido norte-sul, a fim de amenizar os problemas de fluxos (ver figura 26). Entretanto, os conflitos relacionados ao tráfego entre o norte e sul da cidade não cessaram, mas se intensificaram a partir da década de 1970. O estabelecimento da CODEMAR e da Companhia Paranaense de Energia – COPEL, a criação da Universidade Estadual de Maringá – UEM, ambos na zona norte da cidade, estimularam o crescimento da população em seu entorno (GRZEGORCZYC, 2000).



Figura 26: Viaduto do Café na década de 1960.

Fonte: Jornal Gazeta do Povo, 16 dez. 2011.

A modernização industrial e os novos produtos agrícolas presentes no Estado, conforme já citamos, fez com que os armazéns, antes localizados na região central, próximos às instalações ferroviárias, fossem transferidos para outros locais da cidade. Os novos locais tinham terrenos de maior área e eram próximos de eixos estruturadores rodoviários, tal como o Parque Industrial II aprovado em 1975 (CORDOVIL, 2010), (ver figura 27). Entre outros fatores, isso tornou obsoleta a área industrial no centro. O pátio de manobras tornava-se uma barreira para a *nova* cidade. Construía-se, no discurso dominante, uma ideia de obstáculo, uma doença urbana. A existência de apenas duas avenidas que cruzavam a linha férrea no centro de Maringá era vista como um agravante dessa situação (ver figuras 28 e 29).

A linha férrea é um obstáculo, principalmente na área central, onde até 1991 havia apenas duas passagens de ligação entre as duas partes da cidade. Embora a maior parte da população more ao Norte da cidade, percebemos que não ocorreu um deslocamento nas mesmas proporções de atividades comerciais, serviços e indústrias para gerar empregos ou mesmo atender ao consumo imediato daqueles que ali residiam. A maioria desta população desloca-se em direção ao setor sul, para trabalhar, comprar ou se utilizar dos serviços (GRZEGORCZYK, 2000, p. 66).



Figura 27: Imagem aérea de 1977 com Parque Industrial II em amarelo, eixo estruturador rodoviário em vermelho e linha férrea em pontilhado.

Fonte: Base de 1977 do Acervo Cartografia Digital UEM. Modificado pela autora.



Figura 28: Maringá na década de 1970 com pátio de manobras destacado em amarelo.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.

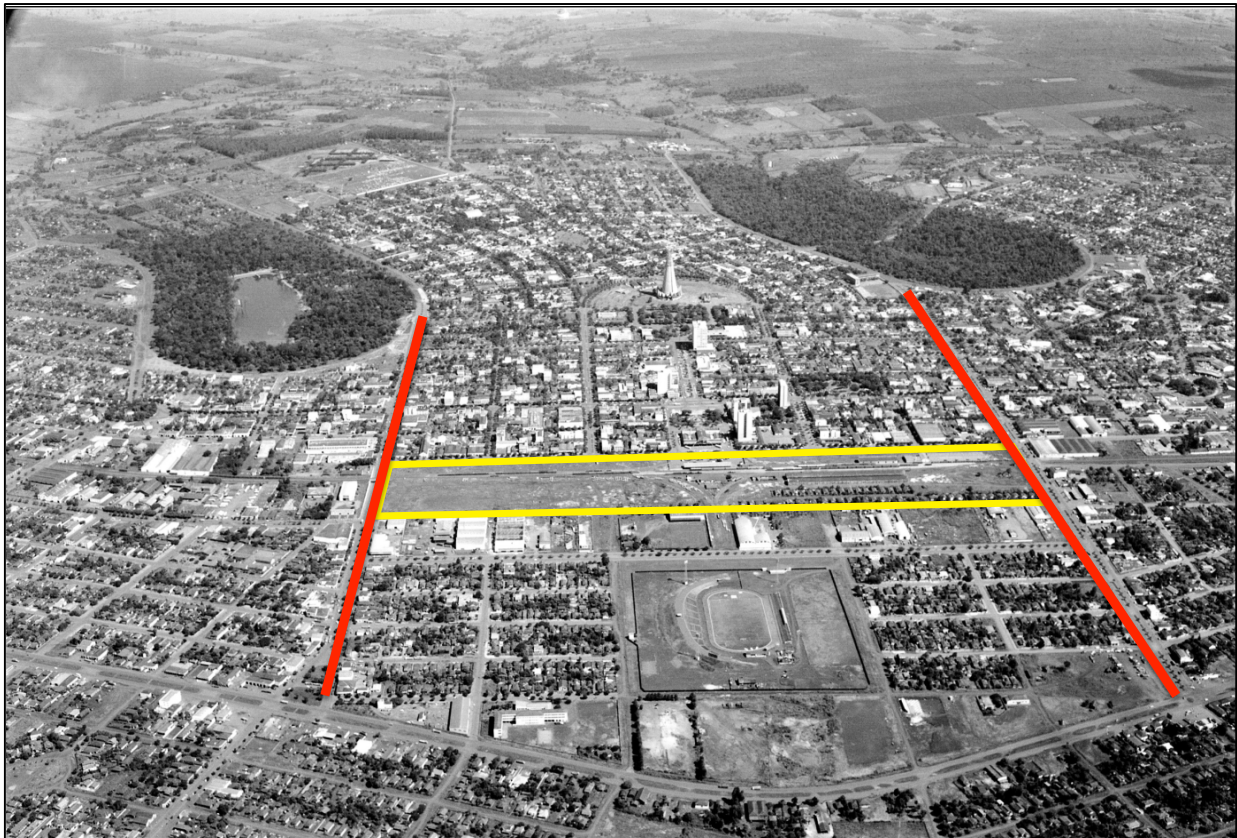


Figura 29: Pátio de manobras e estação ferroviária na década de 1970 destacados em amarelo e duas vias de passagens no centro destacadas em vermelho.

Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná. Adaptado pela autora.

A disseminação da imagem da linha férrea como uma barreira, que necessitava ser transposta com alterações viárias e grandes obras, só foi possível pois a imprensa local apoiava a reestruturação da área, como veremos mais adiante nesse trabalho. Mas se recorrermos ao conceito de “campo de cegueira”, de Lefebvre (1999), veremos que o que ocorreu na cidade de Maringá nessa época se tratava de um mecanismo da produção capitalista: estabelecer um ocultamento dos verdadeiros problemas urbanos e reduzi-los a representações do espaço, ou seja, projetos, imagens, ideias de renovação.

Declarar que a cidade se define como uma rede de circulação e de consumo, como centro de informações e de decisões é uma ideologia absoluta; esta ideologia, que procede de uma redução-extrapolação particularmente arbitrária e perigosa, se oferece como verdade total e dogma, utilizando meios terroristas. Leva ao urbanismo dos canos, da limpeza pública, dos medidores, que se pretende impor em nome da ciência e do rigor científico. Ou coisa pior ainda! (LEFEBVRE, 2001, p.48-49).

Lefebvre (2001) afirma que ao globalizar as problemáticas urbanas, ocultando os verdadeiros problemas, a prática do planejamento através do urbanismo tornou-se uma ideologia estratégica de classe, de agentes urbanos com interesses específicos. Ora, é claro que a classe dominante busca o convencimento e o consenso público sobre seus interesses e, por ser detentora dos meios de produção, e normalmente ter o apoio da imprensa local, tem o poder de disseminar suas ideologias e práticas.

Se há uma ocultação de questões urbanas por uma certa ideologia estratégica de classes, nos questionamos quais seriam elas na área do pátio de manobras de Maringá no início da década de 1980. Ao observarmos a imagem aérea da área desse período (ver figura 30), notamos que a estação ferroviária e os trilhos para manobras do trem ainda se instalavam em um grande espaço na área central que compreendia 206.600 m². O entorno do pátio de manobras era caracterizado por uma ocupação de baixo gabarito e densidade, sendo que na porção norte e leste havia barracões industriais e ao sul pequenos comércios e serviços.

O espaço era cortado pela linha férrea e possuía sua área de manobras claramente definida por uma travessa entre os barracões. Ao centro da imagem (ver figura 30), na porção posterior, é possível observar a estação ferroviária, principal porta de acesso à cidade. À esquerda superior havia um pequeno vilarejo onde moravam os trabalhadores ferroviários. É possível visualizar também os caminhos demarcados pela passagem de pedestres na terra, os quais poderiam caracterizar áreas de uso intenso. Podemos observar esses elementos destacados no levantamento planialtimétrico encomendado ao Instituto de Terras e Cartografia do Governo do Paraná no ano de 1977 pelo então prefeito João Paulino Vieira Filho (1977-1982) (ver figura 31) e mais especificamente as residências dos ferroviários (ver figura 32).



Figura 30: Pátio de manobras e estação ferroviária na década de 1980.
Fonte: Laboratório de Geoprocessamento, Departamento de Engenharia Civil-UEM.

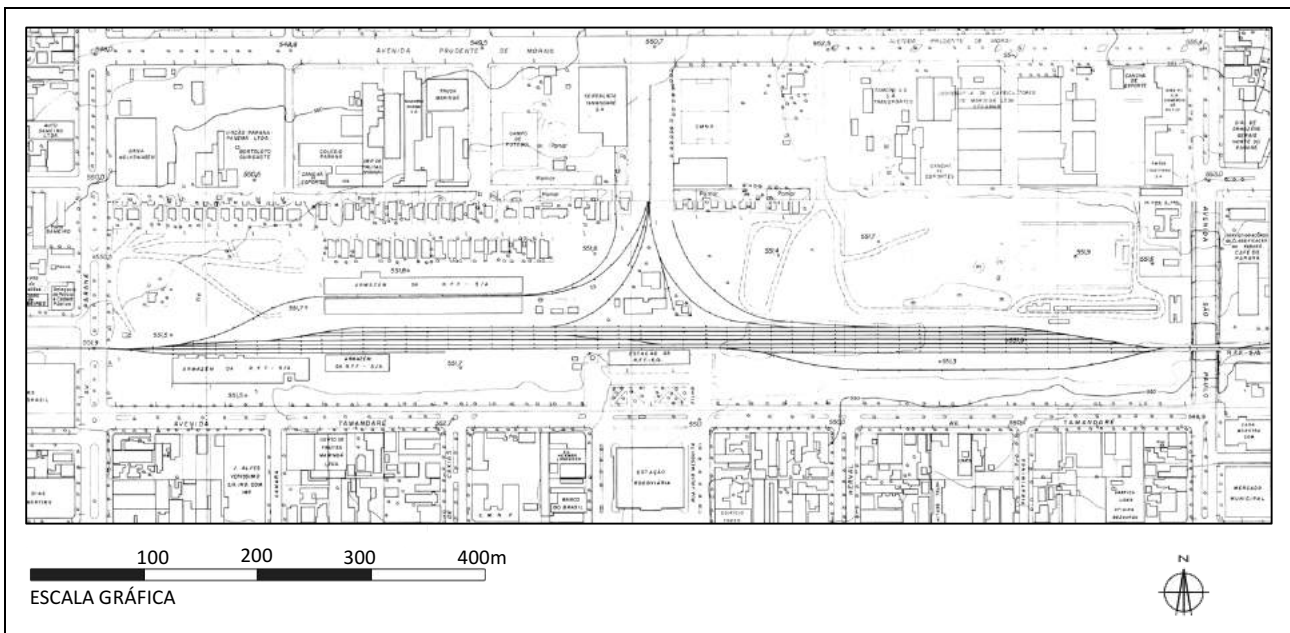


Figura 31: Pátio de manobras e estação ferroviária no levantamento planialtimétrico de 1977.
Fonte: Acervo Cartografia Digital UEM.

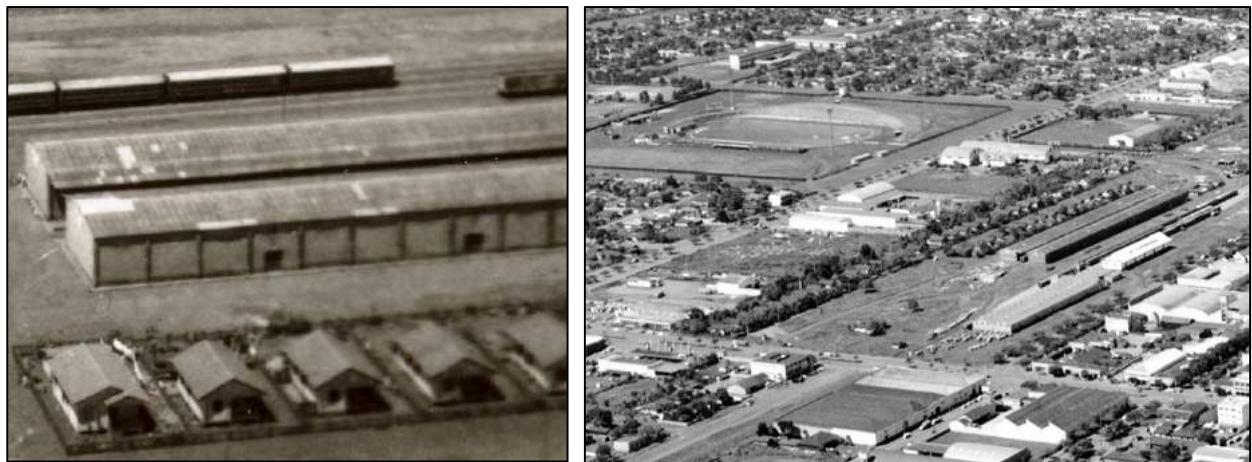


Figura 32: Vila dos ferroviários na década de 1960 e 1980 respectivamente.

Fonte: Acervo Maringá Histórica e Acervo do Museu da Bacia do Paraná.

A partir das imagens e do levantamento planialtimétrico, fica evidente que quase a totalidade do espaço nessa área era de caráter público, com exceção da área ocupada pela vila ferroviária, que representava uma parcela ínfima do espaço (ver figura 33).

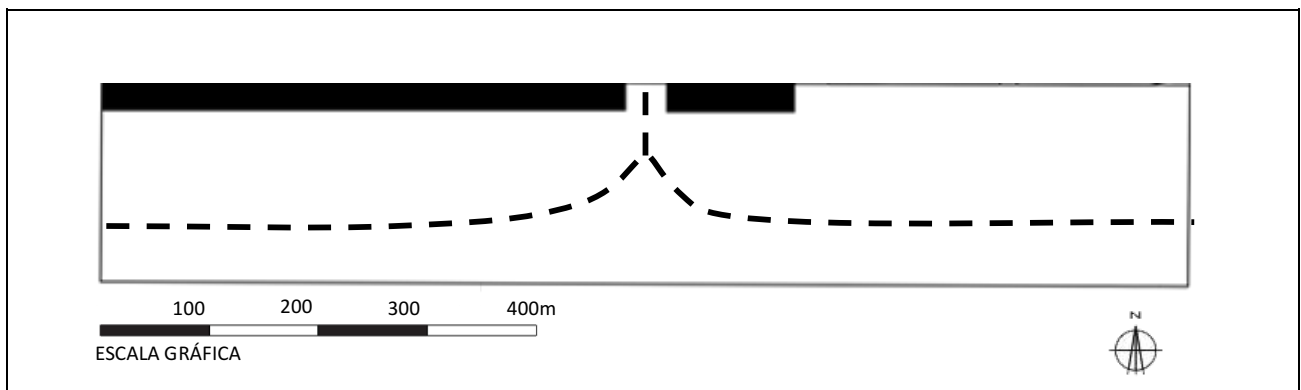


Figura 33: Terrenos públicos x privados em 1980 nos limites do pátio de manobras da ferrovia. Em preto, o espaço privado ocupado pela vila dos ferroviários no terreno. Em pontilhado a linha férrea.

Fonte: Produzido pela autora.

Percebemos que havia um centro de vida nesse espaço. A vila ferroviária compreendia 60 famílias, distribuídas em 62 casas que haviam sido construídas ainda na década de 1960 (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 05/01/1991, p.03). A área seria transformada e, naturalmente, valorizada. Supomos que a existência desses habitantes deveria ser considerada nos rearranjos urbanos, uma vez que poderiam ser expulsos gradativamente pela alta de preços da região, incluindo os serviços e comércios do entorno.

No entanto, veremos mais adiante neste capítulo que tais vidas e memórias não foram consideradas no projeto da área. Refletimos, a partir da análise de Lefebvre (2001) sobre as forças políticas, que os reais problemas, no caso da área do pátio de manobras em Maringá, foram ocultados.

Forças muito poderosas tendem a destruir a cidade. Um certo urbanismo, à nossa frente, projeta para a realidade a ideologia de uma prática que visa à morte da cidade. [...] Quer exista ou não um “sujeito” ao qual a análise possa imputá-lo, quer seja o resultado global de uma sequência de ações não combinadas ou o efeito de uma vontade, o sentido político da segregação como estratégia de classe é bem claro (LEFEBVRE, 2001, p.104, aspas do autor).

Percebemos que a ocupação dessa área no centro de Maringá assemelha-se a um processo em que os dominados, a parte da população que não detém dos meios de produção, ou ainda a massa trabalhadora, muitas vezes consideram essa dominação como natural e inevitável no sistema que assimilam e creem. É justamente nessa sensação de naturalidade que os interesses dominantes irão se apropriar de representações de espaços públicos, imagens-projetos, como materialização da ilusão de uma certa cidadania, para dissimular-los e obter a aprovação da classe dominada e sua neutralidade (DELGADO, 2016).

2.2 A viabilização da reestruturação da área central

A primeira iniciativa para viabilização da reestruturação da área central foi o estabelecimento de uma empresa pública, de economia mista, denominada Urbanização de Maringá – Urbamar, ainda no ano de 1985. Tal empresa seria responsável pela gestão do processo de transformação do centro de Maringá. O primeiro edital de concorrência, que resultou em um contrato para a realização das obras foi assinado entre a Urbamar e a empreiteira Mendes Júnior, em abril de 1986, mesmo antes de existir um projeto urbanístico para a área, o qual seria apresentado somente em novembro do mesmo ano. Nesta seção do texto discutiremos a constituição da empresa supracitada, bem como os detalhes do edital para execução das obras e do contrato com a construtora.

A Urbamar

No processo de reestruturação da área central, a transferência do pátio de manobras foi possível de ser realizada porque havia um terreno para ele ser transferido, permutado com a Rede Ferroviária Federal S.A na década de 1970. O então prefeito Silvio Barros (1973-1977) havia assinado uma concessão de uso de uma área para instalação da estação de transbordo para construção da Binacional Itaipu, a qual foi implantada em 1979. Esse seria o destino do novo pátio de manobras (CORDOVIL, 2010). “Quando da doação desta área para a usina, o prefeito incluiu no contrato de cessão uma cláusula de reversão do local. Tal cláusula assegurava o retorno desta área quando do término da usina, com todas as benfeitorias implantadas” (GRZEGORCZYK, 2000, p.74)

A Lei nº 1.114, de 3 de março de 1976, autorizou o prefeito a proceder à concessão de direito real de uso sobre uma área de terra até o limite de 100.000m², integrante do lote 1 da gleba Paissandu. A beneficiada foi a Binacional Itaipu, que deveria arcar com as despesas relacionadas ao desvio ferroviário, instalação, equipamentos e demais despesas para adequação da estação de transbordo. O prazo de utilização seria de até 10 anos, com a possibilidade de prorrogação por mais 2 anos. Ao findar o período, a Binacional Itaipu poderia adquirir a área ou devolvê-la à municipalidade, com a retirada dos equipamentos, mas com as edificações e ramal ferroviário, sem ônus para o poder público municipal (CORDOVIL, 2010, p. 493).

Apesar de no ano de 1973, ou seja, no início da gestão de Silvio Barros (1973-1977), o grupo responsável por desviar a linha férrea do centro de Londrina, cidade à cerca de cem quilômetros de Maringá, ter entrado em contato com o poder público para discutir sobre a possibilidade de retirar a ferrovia, nenhuma ação concreta ocorreu até o ano de 1983 (GRZEGORCZYK, 2000).

Em 1983 assumiu o prefeito Said Felício Ferreira (1983-1988). A eleição de 1982, que elegeu o prefeito, foi marcada pela abertura do processo de democratização e de pluripartidarismo que, no caso de Maringá, refletiu muito mais um “sabor de bipartidarismo” com hegemonia do Partido do Movimento Democrático Brasileiro - PMDB e do Partido Democrático Social – PDS, como aponta Dias (2008, p.117). Naquele momento, ainda que Said fosse ex-arenista, ou seja, filiado ao partido Aliança Renovadora Nacional - ARENA, que apoiava o governo militar, ele se filiou ao PMDB. Talvez a menção “democrático” representasse possíveis mudanças democráticas e participação popular perante a ditadura e apesar de esse ser o discurso de seu concorrente do mesmo partido, Said se elegeu.

Perante à obsolescência anunciada da área do pátio de manobras da ferrovia, em 1984, Said (1983-1988) tomou a primeira iniciativa concreta para a resolução das problemáticas. O prefeito

iniciou os contatos entre a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e o Ministério dos Transportes para resolver os conflitos de tráfego da cidade. Para estabelecer o contato, foi enviado o ofício nº 1980/94 do gabinete do prefeito com a justificativa para a retirada da ferrovia da área central. Corrêa Junior¹² (1988) destaca um trecho deste documento:

Justificativa de descentralização do Pátio de Manobras da Rede Ferroviária Federal S.A. [...]vimos expor alguns aspectos que gostaríamos que fossem observados e analisados por este órgão: - A continuidade do Sistema Viário: O prosseguimento do traçado das Avenidas Duque de Caxias e Herval unindo o Centro da cidade a **uma área ociosa e com um grande potencial econômico**; a maior racionalização dos acessos no que diz respeito à cidade tanto como à Universidade. – A ampliação da área central: incorporar a referida área ao atual Centro Comercial, diminuindo com isso o alto poder de especulação imobiliária detida pelos poucos proprietários de imóveis vagos na referida área; possibilidade de nossos **estabelecimentos comerciais de grande porte virem a incrementar nosso comércio, consolidando a posição polarizadora que Maringá exerce na Região**. – Aspecto Urbanístico: **embora Maringá sendo uma cidade planejada e de uma existência recente, já encontramos alguns aspectos que necessitam de reformulação e correções**. Na área em questão, haveria a possibilidade de direcionar melhor e de tornar mais adequada a sua ocupação e expansão, tendo com isso um melhor adequamento do meio ao usuário. – Aspectos legais: conforme escritura anexa, não vemos impedimentos legais, **haja visto a inexistência de cláusulas de reversão à entidade doadora na referida Escritura** (CORRÊA JUNIOR, 1988, p.117-118, grifo nosso).

Os primeiros trechos que destacamos deixam clara a intenção do poder público ao entrar em contato com a RFFSA, ou seja, o intuito de transformar a área. Era necessário abrir novas frentes de investimento e reprodução do capital e, o centro, que já havia se tornado obsoleto, não possibilitava, na visão da municipalidade, uma possibilidade de readequação, era necessário abrir novos caminhos.

Essas novas frentes de investimentos, não teriam impedimentos legais, como afirmou o prefeito Said (1983-1988) “haja visto a inexistência de cláusulas de reversão à entidade doadora na referida Escritura”, pois a CMNP, que havia se apropriado do terreno público do pátio de manobras de posse da Rede Ferroviária Federal¹³ como um de seus bens, havia assinado em

¹² Jornalista que esteve presente ativamente nas discussões na época da reestruturação da área central. Escreveu dois livros importantes para nosso estudo: “A Maria Fumaça” de 1988 e “O Trem de Ferro” de 1991.

¹³ O decreto federal de nº 15.673 de 7 de setembro de 1922 apontou no capítulo II, artigo 10º que “A aprovação pelo Governo das plantas e projetos relativos ao estabelecimento ou desenvolvimento da estrada de ferro, equivale, para todos os efeitos, ao decreto de desapropriação dos terrenos neles determinados como necessários à estrada” (BRASIL, 1922). Dessa forma, ao demarcar a ferrovia na cidade de Maringá, a RFFSA era proprietária legítima do terreno, ou seja, era patrimônio da União.

05/11/1969 um documento que doava o terreno do pátio de manobras à Prefeitura Municipal de Maringá (CORRÊA JUNIOR, 1988).

Após esse contato do poder público com a RFFSA, diversas notícias circularam nos jornais da época especulando algumas ações que estavam sendo realizadas para a transformação do pátio de manobras, antes mesmo de se aprovarem legislações concretas para a área. O Diário de Maringá, em matéria do dia 16 de março de 1985, divulgou que o prefeito Said (1983-1988) já havia solicitado à Coordenação do Planejamento Urbano estudos para a transferência e ampliação do pátio de manobras de Maringá (GRZEGORCZYK, 2000). Meses depois, outra notícia circulou pela cidade, dessa vez com o enunciado do então Secretário de Planejamento do Município, Remígio Fondazzi:

A prefeitura não irá ter nenhum gasto, ela agirá apenas a nível de gestões entre a Rede, que quer vender a área central para conseguir recursos para a construção do novo pátio e **os empresários interessados na área do atual pátio, que aliás são muitos** (FONDAZZI, 1985).

O destaque que fazemos nesta citação representa a pressão que deveria existir do setor imobiliário local para que se abrissem novas frentes de investimentos. É evidente que havia empresários interessados em comprar áreas no *novo espaço* que seria erguido. A área era dotada de infraestrutura completa e tinha uma valorização garantida por estar no coração da cidade e, além disso, era o *novo* símbolo de progresso da cidade e da região.

Apesar da importância do primeiro contato realizado pelo então prefeito Said (1983-1988) com as instituições responsáveis pela linha férrea, outro fato se configuraria como decisivo para o andamento da transformação da área. Nesse mesmo ano de 1985, um projeto de lei elaborado pelo executivo municipal propunha a criação de uma empresa gestora do processo transferência da linha férrea para fora do centro da cidade e da modernização da área.

Foi aprovada com unanimidade em três reuniões da Câmara Municipal a Lei nº 1934/1985 de 10 de outubro de 1985, que criou a Urbamar – Urbanização de Maringá S/A. Tratava-se de uma sociedade de economia mista que tinha o objetivo de viabilizar a remoção e a transferência do complexo ferroviário implantado no centro da cidade. O poder público divulgou, para a legitimação da empresa, que as transformações na área central da cidade “[...] a tornariam um grande centro comercial e reforçariam a posição da cidade no contexto regional” (GRZEGORCZYK, 2000, p.79).

As reuniões na Câmara dos Vereadores ocorridas nos dias 31/08/1985, 01/09/1985 e 03/09/1985 aprovaram com regime de urgência a criação da empresa que seria responsável pela reurbanização do centro. Destacamos que, nesse momento, a grande maioria dos vereadores eleitos eram filiados ao PMDB, partido do prefeito Said (1983-1988). Somente o PDS havia eleito alguns representantes que, no entanto, estavam em minoria (REIS, 1996).

A partir de uma pesquisa realizada no acervo das atas da Câmara Municipal, identificamos alguns trechos das discussões. Destacamos alguns deles elencando pontos discutidos nessas sessões em que foi aprovada a Urbamar.

Na primeira reunião da referida Câmara para a votação do Projeto de Lei - PL nº 2993/1985, de autoria do executivo municipal, ocorreu no dia 31 de agosto de 1985. Na ocasião, o vereador Ricardo Antonio Balestra fez uso da palavra enfatizando o regime de urgência que a lei deveria ser aprovada:

A nós não interessa criar obstáculo quanto à constituição dessa Companhia. Somos todos favoráveis à ideia de se tirar a Rede Ferroviária do centro da cidade de Maringá. Não temos dúvida quanto a isso. Agora, entendemos que está pegando muito mal junto à comunidade de Maringá o fato de nós termos que aprovar isso a toque de caixa. O prefeito nos deu um prazo de 40 dias, que é um prazo com o qual a Câmara deverá se revelar porque contraria aquilo que o próprio Prefeito nos prometera uma vez que jamais utilizaria os instrumentos criados pela exceção para fazer passar Projeto de Lei nesta Câmara. Ocorre que, neste Projeto, além dos 40 dias, mais do que isso, eu acho até que há uma certa urgência. Acho que nós devemos, neste caso, aprovar dentro dos 40 dias. **Mas aprovar em três dias isso aqui, Senhor Presidente, sem analisar, sem a comunidade, sem os partidos saberem, sem os políticos discutirem, nós estamos correndo o risco de ser execrados pela história** (MARINGÁ, 1985a, p.1-2, grifo nosso).

Além disso, o mesmo vereador destacou uma incongruência no processo de aprovação do PL. Segundo ele, não haviam sido convocadas as Comissões de Finanças e Orçamento obrigatórias de acordo com o regimento da Câmara de Vereadores. Outro vereador, Nereu Vidal Cezar, fez uso da palavra e apontou algumas questões relacionadas às obras que seriam construídas, discutidas em uma reunião, anterior a essa sessão da Câmara com entidades da área de construção:

Perguntamos, aqui deste Plenário, se os engenheiros de Maringá tinham condições de “banicar” esse empreendimento. Eles falaram que têm condições de fazer o empreendimento, mas não teriam condições de levantar os duzentos bilhões de cruzeiros que a obra necessita, porque primeiro será feita a obra, levando aproximadamente dois anos, e, posteriormente serão vendidos os terrenos. Então, as empresas não aguentariam “banicar” esses terrenos e também **não possuem condições nem de entrar na licitação da obra**, porque eles não têm

capital social suficiente para enfrentar o edital de concorrência (MARINGÁ, 1985a, p.3, grifo nosso, aspas do autor).

Nas palavras de Orides Angeli e de Nereu Vidal Cezar que, respectivamente, apontamos abaixo, nos parece evidente que aquele momento era propício politicamente para promover as mudanças na área central da cidade:

[...] Veja bem, tirar esse pátio de manobras do centro da cidade é uma condição “sine qua non” para o seu embelezamento, para a sua segurança e, enfim, uma série de outras coisas. A oportunidade é agora e nós não podemos perder tempo, pois há disposição favorável em toda a área governamental na escala federal, há, também, intenção dos nossos Deputados em referendar. (MARINGÁ, 1985a, p.8, aspas do autor).

Nós vamos tomar hoje uma decisão que colocará a cidade de Maringá em relevo perante a Nação Brasileira, porque, em caso algum, nós vimos uma cidade conseguir tirar, em paz e com o desenvolvimento do município não sendo ameaçado, a sua rede ferroviária do centro, e nós queremos fazer isto. Então, tenho que vir aqui elogiar, desde o Ministro dos Transportes, passando pelo Governador do Estado do Paraná, que está dando todo o aval a esse benefício [...] (MARINGÁ, 1985a, p.19).

De fato, além de proximidades nas esferas estadual e federal com políticos, havia um pacto do presidente da Câmara, Nereu Vidal Cezar, com o prefeito Said Ferreira, como podemos observar no trecho de entrevista publicado na Revista AQUI (1985):

Esse pacto do qual fala o Presidente da Câmara, é quanto apoiar o prefeito em suas decisões, tendo por parte do Executivo a certeza de que as reivindicações dos vereadores também sejam atendidas pelo prefeito. Como exemplo, afirma Nereu, está a voto no escuro a Lei que autoriza a mudança do pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal, RFFSA, dando lugar ao projeto Urbamar. “Nós temos confiança no prefeito”, diz Nereu, “e achamos que este apoio é fundamental para que formemos um município politicamente forte” (REVISTA AQUI, dez. 1985, p.12-13, aspas do autor).

O vereador Mário Massao Hossokawa além de deixar clara a influência da esfera federal, destacou uma possível empresa para a execução das obras: “[...] é preciso que nós aprovemos esse projeto com a máxima urgência, porque, no momento, a Rede Ferroviária Federal tem interesses em realizar essa permuta de terrenos, bem como a Mendes Júnior está plenamente interessada em absorver os trabalhos. [...]” (MARINGÁ, 1985a, p.17).

Na terceira sessão da Câmara, no dia 3 de setembro de 1985, o nome da construtora Mendes Júnior foi novamente citado por outro vereador, Claudinei José Vecchi¹⁴:

[...]o Município não disporá de nenhum recurso financeiro e todo o terreno a ser urbanizado, constituído por oito alqueires aproximadamente, será doado à Construtora Mendes Júnior, de Belo Horizonte, que, por sua vez, executará as melhorias a serem contratadas, cujo plano se constitui em realizações faraônicas que, sem dúvida alguma, deixará na história a atual Administração Municipal (MARINGÁ, 1985a, p.6).

Evidenciamos que, juntamente com as discussões para a aprovação da empresa Urbamar, já se cogitava a construtora que executaria a obra. Portanto, questionamos se o edital que seria posteriormente elaborado para concorrência da execução das obras já não seria direcionado desde a sua origem.

Em três sessões com votação por unanimidade foi confirmada a criação da Urbamar pela aprovação do PL nº 2993/1985. Protocolada como Lei nº 1934/1985, a normativa possui alguns trechos que gostaríamos de problematizar. No primeiro artigo consta a finalidade única da empresa:

Art. 1º – Fica o Executivo Municipal autorizado a criar uma Sociedade de Economia Mista, sob a denominação de URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A, com sede a foro nesta cidade e comarca de Maringá, Estado do Paraná, e que terá como **única finalidade viabilizar a remoção e transferência do complexo ferroviário existente sobre a área de 206.600 m²**, situada na quadra no 51-A, da Zona 1, da cidade de Maringá (MARINGÁ, 1985b, grifo nosso).

Nesse trecho inicial da Lei que cria a Urbamar, podemos notar que o Executivo do município destina uma obra pública a uma sociedade de economia mista, definindo como seu único objetivo a transferência das instalações ferroviárias da área central da cidade. “O poder público assumia, assim, a condição de incorporador e empreendedor, com o objetivo de transformar a área central da cidade” (GRZEGORCZYC, 2000, p. 79).

Por sociedade de economia mista entendemos como “entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, criada por lei para a exploração de atividade econômica, sob a forma de sociedade anônima, cujas ações com direito a voto pertençam em sua maioria à União ou à entidade da Administração Indireta” (BRASIL, 1969). A sociedade deve ser constituída por capital público e privado, sendo a parte do capital público majoritária, pois a maioria das ações devem estar sob o controle do Poder Público (JUS BRASIL, 2008).

¹⁴ Arquiteto atuante em Maringá até os dias atuais.

A partir disso, a Urbamar é criada com a proposta de descentralização política para a integração dos interesses dos órgãos públicos e da população. Porém, de acordo com Grzegorzyc (2000, p.82), isso não foi de fato realizado: “A criação da Urbamar, ao nosso ver, não atendeu a uma das ideias centrais da descentralização, que é a democratização das decisões, pois na sua criação não se permitiu um debate sobre os objetivos que deveria atingir”.

Nos Artigos 3 e 4 da Lei nº 1934/1985 que apontamos a seguir, observamos que as movimentações necessárias para a remoção das instalações ferroviárias deveriam ser de responsabilidade da Urbamar, ou de empresas terceirizadas, sendo que todos os encargos gerados não seriam bancados com verbas do município, mas sim destas citadas.

Art. 3º – Na consecução de seus objetivos e finalidades, compete à Sociedade a execução, direta ou indireta, dos serviços públicos necessários às implantações previstas na presente Lei, na qualidade de Concessionária de Serviços Públicos, ficando expressamente autorizada à efetivação das concessões pelo Executivo Municipal.

Art. 4º – A URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A terá personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa (MARINGÁ, 1985b).

Entretanto, ao analisar os Artigos 6 e 9 da mesma Lei, notamos que está previsto que a Prefeitura de Maringá interfira financeiramente na criação da sociedade mista em seu capital social assim como no desenvolvimento de seus trabalhos:

Art. 6º – O capital social da URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A será de Cr\$ 5.000.000.000 (cinco bilhões de cruzeiros), dividido em 500.000 (quinhentas mil ações ordinárias nominativas, no valor unitário de Cr\$ 10.000 (dez mil cruzeiros). Cada ação corresponderá a 1 (um) voto nas deliberações da Assembleia Geral. [...]

Art. 9º – Além do capital a que se refere o artigo anterior, a URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A poderá dispor dos seguintes recursos:

- a) **receita tributária do Município, até 5% (cinco por cento);**
- b) operações de créditos vinculados à execução de projetos;
- c) verbas orçamentárias especificamente destinadas;
- d) doações e legados;
- e) receitas provenientes da execução de suas finalidades;
- f) **dotações federais ou estaduais destinadas ao desenvolvimento urbanístico, habitacional e industrial do Município de Maringá (MARINGÁ, 1985b, grifo nosso).**

Além desses trechos que destacamos, Corrêa Junior (1988) aponta para uma incongruência na lei que regeu a criação da Urbamar. Segundo o autor, no artigo 17 o município garantia os pagamentos de operações de créditos e avais para as respectivas transações sem um limite pré-

definido. Portanto, o legislativo municipal oferecia ao executivo a total liberdade de aprovação de orçamentos adicionais, um “cheque em branco”, segundo Corrêa Junior (1988). Ou seja, o Legislativo dava aval ao executivo para implementação de orçamento para a Urbamar.

Conforme já citamos, a Urbamar nasceu então com a finalidade de supervisionar os trabalhos que seriam realizados na reurbanização do centro de Maringá, a qual seria efetivada a partir da retirada do pátio de manobras e estação ferroviária. Grzegorzyc (2000) acredita que a principal explicação para a aceitação do legislativo e da população para a criação da Urbamar é que não seria ela que arcaria com os custos dessas obras, ela faria somente a gestão. Seria contratada uma empreiteira que bancaria os valores das construções necessárias. Um recorte de O Jornal de 24 de agosto de 1985 aborda sobre essa questão:

Agora, a retirada do pátio da ferroviária do centro de Maringá depende dos vereadores.

Com a criação da URBS-MARINGÁ, será efetivada a troca do terreno onde hoje se localiza o pátio por área de terra na divisa com o município de Paiçandu (Terminal de Itaipu) **ao mesmo tempo em que a firma que vencer a concorrência pública efetuará todos os remanejamentos necessários e providências legais para urbanização da área central da cidade**, sendo que desde já pode-se dizer que deverão ser construídos edifícios que abrigarão Agências Bancárias, um grande “Shopping-Center”, estacionamento para 6 mil automóveis (subterrâneo), Hotel 5 estrelas e uma série de outras edificações. A matéria deverá ser discutida pela primeira vez em sessão extraordinária possivelmente já na noite de hoje pela edilidade (O JORNAL DE MARINGÁ, 24 de agosto de 1985, p.3, grifo nosso).

Legitimando a empresa, em novembro do mesmo ano no dia 14, aprovou-se o Estatuto da Urbamar pela Lei nº 1978/1985. Observamos no documento, retirado de Grzegorzyc (2000), que a participação em ações do poder público seria de, no mínimo 99,9988%, com direito a voto. Ou seja, a empresa era pública, com economia mista.

Devidamente aportada por leis, a Urbamar poderia iniciar seus trabalhos. O primeiro passo foi a assinatura de um Protocolo de Intenções entre a RFFSA e a Prefeitura Municipal para a permuta dos terrenos para instalação do novo pátio de manobras, como destacamentos anteriormente, isso havia sido prometido em um documento assinado na gestão de outro prefeito, Silvio Barros (1973-1977). Nesse Protocolo de Intenções, assinado em 19 de outubro de 1985 ficou estabelecido que deveriam ser construídos pela Prefeitura Municipal na nova área de manobras, os elementos ferroviários existentes no pátio antigo:

3.1.1. - Na oportunidade da assinatura da permuta, a MM [Município de Maringá] apresentará a competente lei autorizativa. 3.2 **Construir, às suas expensas, as linhas ferroviárias que constarem do projeto executivo, bem como edifícios e**

moradias. Construções à operação do novo pátio de Maringá, com áreas equivalentes ao atual Pátio Central de Maringá, além das instalações recreativas nos moldes das lá existentes (CORRÊA JUNIOR, 1991, p.168, grifo nosso).

Como vimos, as notícias veiculadas na mídia local sobre a reestruturação da área central deixavam claro que tais obras citadas não dariam custeio algum ao município. No entanto, notamos que se pretendia ocultar o fato de que, na realidade, a Prefeitura de Maringá poderia financiar sim, mesmo que de forma indireta, a sociedade de economia mista criada para a execução das obras. Tal fato pode ser identificado na Lei de nº 1998/1986, a qual define a inserção do orçamento da Urbamar ao do Município e que destacamos a seguir:

Art. 3º – O artigo 15, da Lei Municipal nº 1.934, de 10 de outubro de 1985, passa a se configurar com a seguinte redação:

Art. 15 – A Urbanização de Maringá S.A. submeterá o seu orçamento anual à aprovação do Chefe do Executivo Municipal, que, por sua vez, o remeterá ao Legislativo Municipal, **simultaneamente, com o orçamento do Município de Maringá** (MARINGÁ, 1986, grifo nosso).

Portanto, a Urbamar possuía todos os instrumentos que necessitava para reestruturar o pátio de manobras. A rápida aprovação dessa empresa na Câmara demonstra que os vereadores, apesar de criticarem alguns pontos da sua criação, não hesitaram em aprovar a proposta do executivo municipal, ou seja, havia um consenso político para a transformação da área. Além disso, o “cheque em branco”, segundo Corrêa Junior (1988, p.12), ou seja, a anuência irrestrita dada pela Prefeitura à Urbamar, poderia garantir o andamento das obras.

A contratação da construtora Mendes Júnior

Desde a criação da Urbamar em 1985, muitas foram as especulações sobre o pátio de manobras e sua reestruturação. Um dos principais interlocutores e defensores da transformação, a Prefeitura Municipal de Maringá – PMM, havia elencado três fatores a respeito do novo projeto para a área central, com a finalidade de atrair o interesse popular e divulgar o progresso: a ideia de que o projeto se sustentaria sem gastos adicionais da prefeitura; a continuidade de duas avenidas que supririam parte da ligação entre o norte e sul da cidade; e a caracterização da área central como um futuro grande centro comercial. Com esse último aspecto buscava-se garantir o apoio popular com a justificativa de que a oferta de empregos aumentaria nos setores de comércio e de serviços (GRZEGORCZYK, 2000).

Apesar de parecer um cenário favorável para o setor de construção civil na cidade de Maringá, veremos que muitos conflitos foram presenciados. Segundo Corrêa Junior (1988), ao serem anunciadas as construções no pátio de manobras de Maringá, os construtores locais se entusiasmaram com o cenário próspero para investimentos na cidade. No entanto, ao ser publicado o edital para licitação das obras de transferência do pátio de manobras e reestruturação urbanística, logo esse entusiasmo se cessou.

Tal edital de concorrência divulgado pela Urbamar, o Edital nº 001/86, divulgado no Diário Oficial do Município em 21 de março de 1986, propunha a reestruturação do pátio de manobras e estabelecia o seguinte:

3.1 Os recursos financeiros serão provenientes da incorporação que a URBAMAR fará com os bens remanescentes da permuta pactuada entre o Município de Maringá e a RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

3.2 A execução das obras e serviços da 1ª Fase será financiada pela proponente, cabendo à Prefeitura do Município de Maringá providenciar as garantias necessárias até o valor equivalente a 4.950.000 OTN's (quatro milhões e novecentos e cinquenta mil) Obrigações do Tesouro Nacional.[...]

4.2 Não será admitida a participação de firmas na forma de consórcio. [...]

7.2.1 Documentos, expedidos por órgãos públicos ou empresas estatais, nacionais ou internacionais, de comprovação dos seguintes serviços mínimos executados nos últimos 5 anos: - Montagem de via férrea numa extensão mínima de 25.000 metros, com produção mensal igual ou superior a 5.000 metros, em um único contrato; - Fornecimento e aplicação de lastro para via férrea num volume mínimo de 30.000m² em um único contrato; - Execução, em um único contrato, dos seguintes serviços de terraplanagem: escavação mecânica num volume de 1.500.000m³; compactação de aterros num volume mínimo de 1.000.000 m³, ambas no prazo de 180 dias; - Execução, em um único contrato, de viaduto ou ponte ferroviária com extensão mínima de 80 metros; - Execução, em um único contrato, de no mínimo 50.000m² de área construída, em edificações com estrutura de concreto armado (URBAMAR, 1986).

As exigências impostas pelo edital levaram ao descontentamento dos agentes construtores locais. Eles não conseguiriam pagar pelas obras da área do pátio de manobras que deveriam ser bancadas pela empresa vencedora do concurso, e não tinham acervo suficiente para concorrer. Além disso, não poderiam se consorciar com outra construtora, como apontou o artigo 4.2. Parece-nos evidente o direcionamento do edital de concorrência para uma empresa específica, como vimos nos trechos das atas das sessões da câmara que aprovaram a criação da Urbamar em 1985. Sobre esse fato, Corrêa Junior (1988) diz:

Dá a impressão de que se direcionou a concorrência exatamente no rumo de uma empresa que poderia cumprir as exigências do edital. Essas exigências teriam sido ditadas por alta recreação dos diretores da Urbamar, sem análise de técnicos e um consenso de probabilidades de participação, no empreendimento, de empresas maringaenses. Foi como se em Maringá não houvesse construtoras, engenheiros, arquitetos, ou em última análise, que não poderiam as empresas buscar fora, em outras cidades, Estados ou países, elementos à altura, gabaritados profissionalmente, para executar as obras ferroviárias! (CORRÊA JUNIOR, 1988, p.82).

As previsões dos vereadores nas sessões da câmara que criaram a Urbamar se confirmaram. Em 30 de abril de 1986, uma comissão designada pela Urbamar decidiu que a empreiteira Mendes Júnior S/A era vencedora da concorrência. Em 12 de junho desse mesmo ano, foi estabelecido o contrato entre as empresas citadas. O contrato foi assinado antes mesmo da Urbamar possuir total domínio sobre os terrenos da área a ser reurbanizada, uma vez que somente um Protocolo de Intenções, visando essa transferência, havia sido assinado entre a empresa e a RFFSA e seria celebrado somente em 1987, quase um ano após o contrato com a empreiteira Mendes Júnior. Esses aspectos já foram amplamente estudados e divulgados pelo jornalista Corrêa Junior em seus livros “A Maria Fumaça” de 1988 e “O Trem de Ferro” de 1991, por isso não nos delongamos nesse aspecto.

De acordo com o que o Edital nº001/1986 definia, a empresa vencedora deveria bancar todas as despesas das obras para transferência do pátio de manobras e revitalização da área, incluindo o rebaixamento dos trilhos em um trecho definido, construção do túnel de passagem dos comboios e dos edifícios da *nova* área prevista para aquela porção do centro de Maringá. Supomos que os recursos para a empresa construtora ser reembolsada proviriam da venda de unidades comerciais e habitacionais construídos na área.

A lógica da contratação não seguia os moldes da incorporação tradicional, em que os agentes imobiliários, como Grzegorzyc (2000) aponta, sempre buscam investir em terras que irão receber obras de infraestrutura, para então lucrarem com a especulação, e a renda da terra. No caso da incorporação prevista pelo Edital nº001/1986, o poder público vigente na cidade de Maringá nesse momento (Said e sua equipe), ao estabelecer esse tipo de empreiteira no centro da cidade, optaria por ele mesmo praticar a especulação através da “venda” do projeto para os construtores privados, concedendo o direito de somente utilizar os terrenos públicos, e não vendendo as terras, que permaneceriam públicas. Com isso, a Prefeitura afirmava que a reestruturação seria autofinanciável, pois não dependeria de capitais do poder municipal.

No entanto, se observarmos algumas cláusulas do contrato, na citação a seguir, entre a empresa Mendes Júnior e a Urbamar, veremos que havia brechas nas possibilidades de financiamento das obras e, na verdade, a Prefeitura poderia as financiar. Nesse contexto, considerando o aval dado pela Lei da Urbamar ao poder executivo, a nossa suspeita recai no fato de que o pagamento da totalidade ou da maioria das obras por parte da municipalidade, e não da empresa que seria contratada, já era premeditado.

3.5 RECURSOS – recursos financeiros serão provenientes da incorporação que a URBAMAR fará com os bens remanescentes da permuta pactuada entre o Município de Maringá e a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA [...]

3.6.4 A URBAMAR autorizará à Contratada, na data da vigência do Contrato, a emissão de uma fatura no valor de 10% do valor total da 1ª Fase [reajustado de acordo com a variação integral da Obrigação do Tesouro Nacional], para fazer face às despesas de mobilização de equipamentos e operação e manutenção do canteiro durante o período de obra (CORRÊA JUNIOR, 1988, p.88).

Portanto, até o final do ano de 1986, a única ação concreta realizada pela municipalidade foi a contratação de uma construtora, a Mendes Júnior, empresa de renome internacional, a qual seria responsável pelas obras. Isso não acarretava que o empreendimento utilizasse recursos próprios da incorporadora para bancar as obras, como vimos, parte desses recursos seriam bancados pela própria prefeitura de Maringá, diferente do que havia sido anunciado pela municipalidade.

É evidente que, ao firmar o contrato com uma empresa não local, a Urbamar havia desagradado os construtores locais. O apoio do jornalista Corrêa Junior a essas empreendedoras fez com que as pressões desses grupos se intensifiquem ano após ano e, como discutiremos no decorrer de nosso estudo, os empreendedores locais ganharam força política suficiente para promover mudanças nas propostas de reestruturação da área do antigo pátio de manobras.

2.3 A repercussão do incessantemente *novo*: a imagem como propaganda

Poderíamos nos prolongar por várias páginas a respeito dos recursos para bancar as obras, dos contratos com empreiteiras etc., no entanto, não nos debruçamos nesses aspectos em nosso trabalho por não ser nosso interesse principal. O que nos intriga nesse processo, na verdade, são as diversas imagens e notícias que foram disseminadas na imprensa local de Maringá sobre a área.

Imagens e discursos que, antes mesmo de um projeto urbanístico a ser executado pela Mendes Júnior ter sido contratado pela Urbamar, já simulavam uma *nova* cidade (consumidora e produtiva) para substituir o *velho* centro (arcaico e abandonado, improdutivo).

Ideologia do progresso, e do *sempre novo* que se apresenta como consumo estratégico da cidade. Veremos que tais imagens são retratos de puro *marketing*, espetáculos urbanos. Ao recorrermos ao clássico autor sobre esse tema, Debord (1997, p.25, grifo do autor), destacamos que o “[...] espetáculo é o *capital* em tal grau de acumulação que se torna imagem”. Nesse sentido, a vida urbana, apresenta-se como uma imensa acumulação de espetáculos, tal como observamos historicamente em Maringá.

Na área do antigo pátio de manobras muitas imagens foram veiculadas para simular o *novo* espaço que seria construído naquele local. Espetáculos que produzem imagens de consciência das disputas de classe que, por muitas vezes, são socialmente inúteis, constituem puro *marketing* urbano.

Este consumo, não suprime o consumo de espetáculos “puros”, sem atividade, sem participação, sem obra, nem produto. Acrescenta-se e se sobrepõe a este como uma sobredeterminação. E assim que **a publicidade para os bens de consumo se torna o principal bem de consumo**; ela tende a incorporar a arte, a literatura, a poesia e a suplantá-las ao utilizá-las como retóricas. Torna-se assim a própria ideologia dessa sociedade, cada “objeto”, cada “bem” se desdobra numa realidade e numa imagem, fazendo esta parte essencial do consumo. Consumem-se tantos signos quanto objetos; signos da felicidade, da satisfação, do poder, da riqueza, da ciência, da técnica etc (LEFEBVRE, 2001, p.69, grifo nosso, aspas do autor).

Os meios de comunicação na cidade de Maringá, em especial os jornais e as revistas, estiveram presentes na história da cidade desde o seu princípio, surgindo ainda na década de 1940. Sobre a criação de signos, a qual Lefebvre (2001) apontou nessa citação acima, podemos correlacionar ao nosso objeto de pesquisa, no sentido de que, desde os primórdios a imprensa local de Maringá difundia o mito do pioneiro, ou ainda da companhia colonizadora e de seu plano urbanístico moderno. Mitos que tiveram suas imagens cristalizadas ao longo da história da cidade.

Os jornais e revistas da cidade são os grandes veiculadores de imagens com estratégias ideológicas específicas. A disseminação dos interesses dominantes nos parece apartidária, o apoio é dado aos poderes políticos dominantes no momento, ou ainda à gestão vigente. Ao menos é o que observamos nos acervos que estudamos das seguintes revistas e jornais e seus respectivos anos de abertura e final ou continuidade de circulação: O Jornal de Maringá (1950-1990), O Diário de

Maringá (1974-atual), O Jornal do Povo (1991-atual), Revista ACIM (1952-atual), Revista Tradição (1981-atual), Revista Aqui (1979-1987) e Revista Pois É (1986-1991).

Notamos em nossa pesquisa nos acervos que citamos que a imagem difundida do pátio de manobras, a partir da década de 1980, buscava reforçar a ideia de que ele era uma barreira para os fluxos da cidade, ou ainda um obstáculo ao progresso e ao crescimento. A imprensa local alimentou essa obsessão pela renovação urbana e introduziu novos desejos na consciência da população sustentando, através de imagens e discursos, que a reestruturação da área de manobras ferroviárias para a construção de um empreendimento monumental era fundamental para Maringá.

A peça chave nesse processo foi a divulgação da contratação de um arquiteto renomado internacionalmente, fato que se tornaria fundamental para a legitimação da proposta urbanística da Urbamar para o antigo pátio de manobras. O nome de Oscar Niemeyer como responsável pelo projeto do “Novo Centro”, divulgado desde junho de 1985, apesar de nessa época ainda não ter contrato assinado com a Urbamar¹⁵, refletia intenções claras de *marketing* urbano, como no trecho a seguir:

Já foi contratado um arquiteto para elaboração do Novo Centro: Oscar Niemeyer. A informação de que o arquiteto que projetou a Capital Federal será o responsável pela nova área central de Maringá foi prestada pelo prefeito Said Ferreira [...]. Segundo ele, Niemeyer já estaria com o projeto numa fase bastante adiantada mas ainda não forneceu um prazo de entrega. (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 11/06/1985).

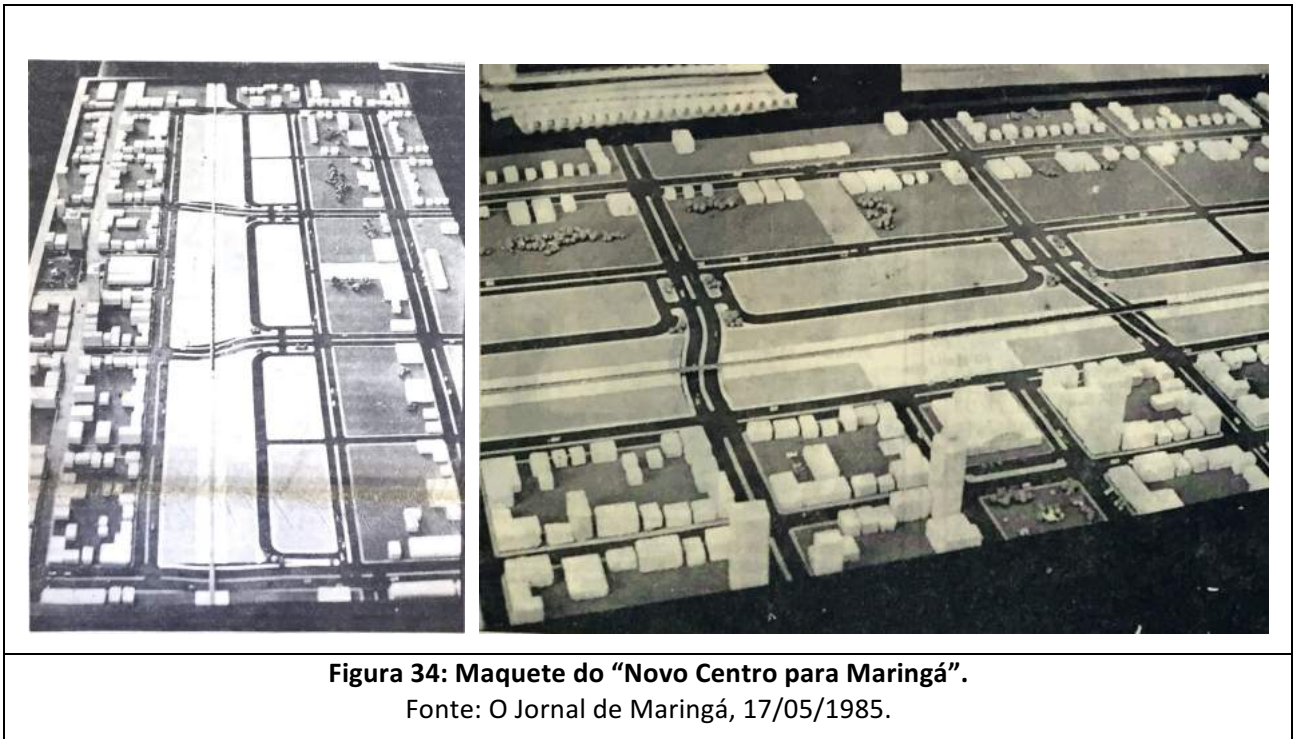
As imagens difundidas pela imprensa local

A primeira expressão veiculada na mídia local, ainda em 1985, para designar a reestruturação pretendida pela municipalidade no pátio de manobras na área central da cidade foi “Novo Centro de Maringá”.

A notícia em questão apresentou também uma primeira imagem do possível projeto, uma maquete da prefeitura que continha as diretrizes gerais para a área, tais como as vias a serem

¹⁵ O contrato com Niemeyer seria estabelecido somente em setembro de 1986 e, em novembro desse ano, o arquiteto apresentou o projeto oficialmente.

abertas (ver figura 34). Muitas outras manchetes do mesmo jornal divulgaram: “O trem de ferro sai da cidade para oferecer um novo centro” (O JORNAL DE MARINGÁ. 30/09/86, p.1); “Novo Centro de Maringá” (O JORNAL DE MARINGÁ. 22/10/1985 p.1); “O Novo Centro de Maringá: obra espetacular e de fôlego” (O JORNAL DE MARINGÁ. 01/11/1985 p.1).



Apesar da maquete ter sido veiculada em “O Jornal de Maringá” ainda em 1985, em julho de 1986, a “Revista Pois É” dedicou a sua reportagem de capa para anunciar “Centro de Maringá: A plástica bilionária” e esta se configuraria como a primeira imagem divulgada que demonstrava a ideia que se tinha para a paisagem urbana da área do pátio de manobras, evidenciando o papel de Oscar Niemeyer como arquiteto responsável pela modernização da área central. Apesar de ainda não existir um projeto do arquiteto, muito menos um contrato assinado, divulgou-se uma imagem que simulava uma possível proposta. Na imagem observamos quatro torres de porte monumental que parecem nascer do chão, sobre uma área totalmente remodelada no centro da cidade e, no plano de fundo da imagem, vemos o centro *velho* (ver figura 35).



Figura 35: Centro de Maringá: A plástica bilionária.

Fonte: Revista Pois É, jul. 1986.

Além da capa, uma matéria de duas páginas na revista explicava os primeiros passos da Urbamar, sob a figura de Remígio Fondazzi, que havia assumido a sua presidência, sendo, anteriormente,

secretário de planejamento do Município. Sob o nome de “Arrojo de 600 mil m²: O bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá” a reportagem destacou os agentes que empreenderiam a reestruturação, e lançou o nome que se tornaria conhecido durante muitos anos: “Complexo Ágora”. Foi apresentada novamente a imagem da primeira maquete elaborada pela Prefeitura Municipal com as alterações viárias que seriam realizadas na área (ver figura 36). Vejamos também alguns trechos do texto publicado:



Figura 36: Reportagem Arrojo de 600 mil m².
 Fonte: Revista Pois É, jul. 1986.

Depois de executado, permitirá a Maringá contar com um dos melhores planejamentos urbanísticos do país.

Não é para menos. Se a capital paulista tem apenas um edifício de 40 andares, na área maringaense, que implicará a desapropriação de grande faixa de terreno, atingindo desde parte da revendedora Dama (Volkswagen) até o Colégio Paraná e o pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal, estuda-se a implantação de quatro torres com 40 andares cada. Na soma, seria como se brotasse do chão um prédio de 160 andares. [...]

A Mendes Júnior, que executa obras de grande porte no Exterior, especialmente no Oriente Médio, foi a escolhida na concorrência pública aberta pela Urbamar por exibir melhor detalhamento técnico, preços unitários e totais mais satisfatórios, menor taxa de administração e melhor prazo de financiamento. [...]

O “Complexo Ágora” trata-se, sem dúvida, do maior e mais arrojado em nível de Paraná até o momento, estando orçado em Cz\$2,5 bilhões, devendo só na primeira fase absorver Cz\$372 milhões. [...]

Tudo vai depender de estudos mais apurados e, especialmente, do parecer final daquele que é considerado o melhor arquiteto do Brasil e um dos principais do mundo: o comunista Oscar Niemeyer [...] (REVISTA POIS É, jul. 1986, p.44-45).

Percebemos nesses trechos que, de fato, a imagem que se queria divulgar do projeto, era de um grande progresso para a cidade, com comparações com a cidade de São Paulo e o Estado do Paraná. Além disso, exaltavam-se as benfeitorias da empresa executora que, como afirma a reportagem, era responsável por muitas obras de grande porte no exterior.

Outra questão que nos parece curiosa é a menção de Oscar Niemeyer como “o arquiteto comunista”, o qual retornou do exílio militar na França em 1979. Enfatizamos que o ano de 1986 foi marcado por novas eleições gerais diretas, voltando à redemocratização do país pós Golpe de 1964. Nesse momento os partidos comunistas e sociais no Brasil estavam retornando à ativa e, portanto, qualquer menção contrária aos preceitos militares, poderia ser bem-vinda, devido a este momento político, pela maioria da população.

A divulgação da reestruturação do pátio de manobras através de um projeto de autoria de Oscar Niemeyer acontecia paralelamente à disseminação do pátio de manobras como algo ultrapassado, velho, obsoleto ou em outras palavras, como mencionamos anteriormente, improdutivo. As manchetes que buscavam reiterar a ideia do pátio de manobras como um obstáculo para a cidade eram bastante frequentes, principalmente em “O Jornal de Maringá”: “Finalmente, Maringá vai se ver livre do pátio ferroviário” (O JORNAL DE MARINGÁ. 06/09/1985 p.1); “Fora os trilho e trens!” (O JORNAL DE MARINGÁ. 28/12/1985 p.1); “Rede Ferroviária prossegue enervando os maringaenses” (O JORNAL DE MARINGÁ. 30/04/86, p.1) e “Pátio indesejável” (O JORNAL DE MARINGÁ. 04/10/1985 p.1).

A divulgação do pátio de manobras como um obstáculo continuava a incentivar a reestruturação da área e a retirada imediata dos trilhos da área central. Percebemos que não havia a intenção de preservar o legado da estrada de ferro, pelo contrário, ela deveria ser escondida, “extirpada” para dar lugar ao *novo, novo lugar, novo século*:

As anunciadas transformações por que passará toda a área hoje ocupada pelo pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal, em Maringá, já estão provocando alta nos imóveis próximos a ela. [...] **Extirpada a estrada de ferro**, infraestruturada a área conveniente e impondo-se no local nova e valiosa opção

de seu aproveitamento, é natural que as propriedades vizinhas também aumentem de preço (O JORNAL DE MARINGÁ, 27 jul. 1986, p.21, grifo nosso).

[...]essa área prepara-se para os planos futurológicos do prefeito Said Felício Ferreira, que ali pretende fazer com que a paisagem de nossa cidade mude completamente, para melhor, adequando-se ao **novo século** que se avizinha (O JORNAL DE MARINGÁ, 3 ago. 1986, p.19, grifo nosso)

A decisão de rebaixamento da linha férrea como melhor solução já foi discutida exaustivamente por Grzegorzyc (2000). Especulamos, todavia, sobre as intenções dessa decisão da municipalidade. Nessa mesma matéria citada acima, sublinhamos outro trecho que faz com que questionemos se de fato o rebaixamento da linha férrea teria seu principal motivo fundado nas problemáticas de tráfego ou se, na verdade, a valorização dos terrenos próximos e a abertura de novas frentes de investimento seriam pontos estruturais para a decisão:

[...] No campo imobiliário, a mudança terá o condão de eliminar de vez com um problema surgido em Maringá desde seu nascimento, e que perdurará somente até o aproveitamento dos 8 alqueires deixados pela ferrovia: a discriminação de valorização entre terrenos “do lado de lá”- e “do lado de cá” da ferrovia (O JORNAL DE MARINGÁ, 3 ago. 1986, grifo do autor).

Se considerarmos que na gestão municipal anterior, de João Paulino Vieira Filho (1977-1982), “O Jornal de Maringá” havia sido contratado como órgão de imprensa oficial do município, tal meio midiático adotava uma postura política ressaltando os interesses do poder executivo (De Paula, 2010).

Em alguns trechos de outra matéria publicada por “O Jornal de Maringá” em setembro de 1986, com título “O trem de ferro sai da cidade para oferecer um novo centro: Mudar a linha férrea, criar um novo centro e colaborar com nosso progresso”, percebemos que as obras eram vistas como um grande feito do prefeito vigente naquele momento e que, caso tivessem sido executadas, carregariam o nome da gestão para a posteridade:

A Administração Comunitária do prefeito Said Ferreira afirma que o projeto está pronto, viável, exequível e de fácil execução. Já no governo João Paulino houve um ante-projeto de, “pelo menos, rebaixar a linha férrea, que atravessa a cidade, até mesmo construindo uma via elevada acima do que ficaria a linha férrea, mas jamais retirar a ferrovia do centro da cidade”. Mas agora, hoje, o projeto é para valer. [...]

Depois, resolvido o sistema ferroviário, parte-se para o sistema urbano, para a construção do novo centro da cidade, um projeto bastante ousado, mas de fácil execução, se tudo, antes, estiver definitivamente realizado. Mesmo porque o novo centro de Maringá é outro projeto ousado, embora com inúmeros construtores, **e sendo considerado obra-prima da atual Administração Comunitária, e por isso não podendo merecer reparos ou**

críticas, uma vez que seria um novo centro urbano da cidade (O JORNAL DE MARINGÁ, 30 set. 1986, p.7, grifo nosso, aspas do autor).

Consideramos que o trecho destacado escancara a ausência de possibilidades de críticas à reestruturação urbana que seria proposta. O projeto para a reestruturação da área era visto como uma ação incontestável. Convém esclarecer que isso refletia no discurso difundido por esses meios de comunicação, legitimadores das ações do poder público. Esta situação é reiterada a partir das pesquisas que realizamos nos acervos, não encontramos críticas severas ou resistências em relação às ações da municipalidade. Notamos que as críticas existentes se restringem aos anos de eleição municipal, principalmente para candidatos a reeleição como prefeito que não possuíam popularidade suficiente para se reeleger.

Portanto, tais notícias veiculadas na cidade, no momento político que se vivia de redemocratização e de restituição dos partidos, como a gestão era de Said Ferreira (1983-1988), do PMDB, de oposição consentida ao governo período da ditadura, não faziam muitos questionamentos para um governo que se dizia de transição democrática, e que tinha o apoio federal e estadual. Esse pode ser um dos motivos para a falta de críticas às ações que estavam sendo realizadas pela municipalidade nesse momento. Junto a isso, a figura de Oscar Niemeyer tinha o papel de legitimação das ações pretendidas pela área, pelo evidente reconhecimento técnico do arquiteto e, por isso, na visão da mídia local, não se admitiria nenhum julgamento negativo sobre o projeto em questão.

Assim, os jornais, sem críticas às ações da municipalidade, consideravam o dia da entrega do projeto de Oscar Niemeyer, como um dia histórico para a cidade, no qual o arquiteto entregaria os desenhos e a maquete para a reestruturação da área:

A Urbamar – Empresa de Urbanização de Maringá – assinou semana passada contrato com o arquiteto Oscar Niemeyer para desenvolver o projeto de urbanização do novo centro da cidade. O anteprojeto e a maquete deverão ser entregues até 10 de novembro. Antes dessa data, conforme afirmou Remígio Fondazzi, presidente da Urbamar, Niemeyer virá à Maringá para explicar o projeto. (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 30/09/1986, p.3).

A última notícia veiculada antes da exposição do projeto pelo arquiteto é datada do dia 04/11/1986. O anúncio da apresentação aquecia os bastidores e as especulações sobre o início das obras: “A expectativa da Urbamar é que até os próximos dez dias as máquinas já estejam trabalhando para o novo visual do centro maringaense” (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 04/11/1986).

No mês de novembro de 1986, em data não encontrada, a primeira proposta para a área foi apresentada por Oscar Niemeyer. Não há informações sobre a vinda do arquiteto à Maringá nesse momento para apresentar o projeto, no entanto sabemos que o contrato foi estabelecido no mês de setembro, e os pagamentos foram feitos em quatro parcelas (ver figura 37).

<u>PROJETO ÁGORA I</u>			
CONTRATADO: Escritório Arquitetura Oscar Niemeyer.			
SERVIÇO: Elaboração do Projeto Urbanístico para a área central da cidade.			
DATA	PAGAMENTOS	DOLAR	Nº DOLAR
25.09.86	400.000,00	13,80	28.985,51
07.10.86	600.000,00	14,05	42.704,63
22.10.86	600.000,00	14,05	42.704,63
29.10.86	600.000,00	14,05	42.704,63
TOTAL	2.200.000,00	-----	157.099,40

Figura 37: Contrato de Oscar Niemeyer em setembro de 1986.
Fonte: Acervo Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá.

A proposta se desenvolveu na gleba pertencente à Rede Ferroviária Federal S/A que continha o pátio de manobras e a estação ferroviária. Os objetivos principais eram o rebaixamento da linha férrea, e a construção de um conjunto de edifícios monumental para a escala da cidade, retomando ideias que conceberam paisagens modernas desde o plano inicial de Maringá

Foram três versões do projeto, uma em novembro de 1986, outra em agosto de 1991 e a última em setembro de 1991. Em ambas as versões o arquiteto propõe uma grande praça denominada “Ágora” que teria seu espaço definido por meio da disposição dos edifícios. A partir dessa denominação, agentes publicitários apropriaram-se desse vocábulo para veicular o Projeto Ágora como estratégia de *marketing* urbano, com o objetivo de atrair investimentos para a cidade.

Para completar o charme, a grande praça terá o nome de “Ágora”, como a famosa “Ágora” dos gregos, com detalhes inspirados nas praças renascentistas, como a de São Marcos em Veneza. [...] Entendendo que uma obra de tal porte deveria ser feita com olhos no futuro, o prefeito Said Ferreira não quis partir para coisa pequena. Chamou logo **o mais famoso arquiteto do Brasil**, Niemeyer, e encomendou o projeto ousado. [...] Quem sair hoje de Maringá e só voltar depois que a “Ágora” estiver pronta, vai encontrar uma **nova cidade** (REVISTA TRADIÇÃO, abr. 1987, p. 16, grifo nosso).

As expressões que destacamos, “nova cidade” e a fama de Oscar Niemeyer deixam clara a estratégia proposta pela municipalidade: a modernização em prol do progresso, não importam as ações necessárias para isso. A comparação forçada entre o projeto para o pátio de manobras com a Ágora grega e a praça São Marcos de Veneza, bem como a escolha do reconhecido arquiteto revela a ideologia estratégica de classe, com objetivos bastante claros de criar uma aceitação popular do projeto.

As várias versões da proposta para a Ágora de Maringá se inserem na lógica que Berman (2007, p.337) destaca sobre a prática da economia moderna, em que se “aniquila tudo aquilo que cria – ambientes físicos, instituições sociais, ideias metafísicas, visões artísticas, valores morais – a fim de criar mais, de continuar infindavelmente criando o mundo de outra forma”. Veremos esse processo de aniquilação dos espaços pretéritos e de renovação urbana ao longo dos próximos subcapítulos.

2.4 As duas (três) versões do Projeto Ágora e as obras iniciais

Esclarecemos primeiramente que, as versões oficiais do Projeto Ágora apresentadas por Oscar Niemeyer ao município e divulgadas na mídia, foram duas, uma em novembro de 1986 e outra em setembro de 1991. No entanto, existe uma outra versão do projeto, não divulgada oficialmente, de agosto de 1991, anterior à apresentada pelo arquiteto no II Congresso Internacional de Urbanismo - Urbe 6 realizado em setembro do mesmo em Maringá. Supomos que essa, apresentada em agosto, seria uma versão de estudos.

A primeira proposta do Projeto Ágora de 1986 e as tentativas de concretizá-la

A primeira transformação significativa no plano original de Maringá foi proposta em novembro de 1986 por Oscar Niemeyer e modificava sobremaneira a área central que continha o pátio de manobras da ferrovia, a linha férrea e a estação ferroviária. Divulgava-se o Projeto Ágora como um novo símbolo de progresso que permitiria a maior fluidez do tráfego no centro da cidade por meio

da abertura de duas vias no sentido norte-sul e do rebaixamento da linha férrea. Reiterava-se constantemente na mídia local que era necessária a reformulação do sistema viário para diminuir os problemas de fluxos entre a região norte que se adensou e a área central do município. Conforme depoimento de Niemeyer para a Revista Tradição de abril de 1987:

Nossa preocupação [...] ao projetar essa grandiosa área no centro de Maringá, foi, antes de tudo, criar um novo espaço verde, humanizando, fazendo a cidade respirar melhor. Daí nossa ideia de evitar muitos prédios altos, projetando-os em grupos isolados, a contrastar com o gabarito menor, que deverá caracterizar o conjunto. E como o empreendimento representa obra vultosa, procuramos dar aos seus diversos setores o nível de conforto que se impunha. Assim os apartamentos serão servidos de jardins, estacionamento, playground, piscinas; as lojas abrindo para as ruas e praças, onde passarão diariamente milhares de pessoas curiosas de seus complementos urbanísticos: hotéis, escritórios, cafés, bares, restaurantes, cinemas, inclusive um grande centro comercial. O resto é a arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres (NIEMEYER, 1987).

Ressaltamos que, na frase acima, qual seja: “O resto é arquitetura a disciplinar volumes e espaços livres”, Oscar Niemeyer justifica o modo em que concebe o espaço no Projeto Ágora, a relação de figura-fundo, edifícios e espaço livre. Nesse sentido, a versão inicial compõe-se de uma grande praça denominada “Ágora” que se desenvolve ao longo da gleba central antes ocupada pelas instalações ferroviárias, constituindo elementos arquitetônicos que delimitam esse espaço.

O rebaixamento da linha férrea foi eleito como diretriz para resolver os problemas de tráfego, tornando-se uma das respostas para a resolução dos conflitos de fluxos no sentido norte-sul. Notamos que não havia a intenção de preservar o legado da ferrovia e, por isso, a criação do túnel parecia ser a melhor solução.

Encontramos cinco peças gráficas da primeira versão do Projeto Ágora elaborada por Oscar Niemeyer, de novembro de 1986, no acervo da Prefeitura Municipal de Maringá. São as seguintes figuras 38, 39, 40, 41 e 42.

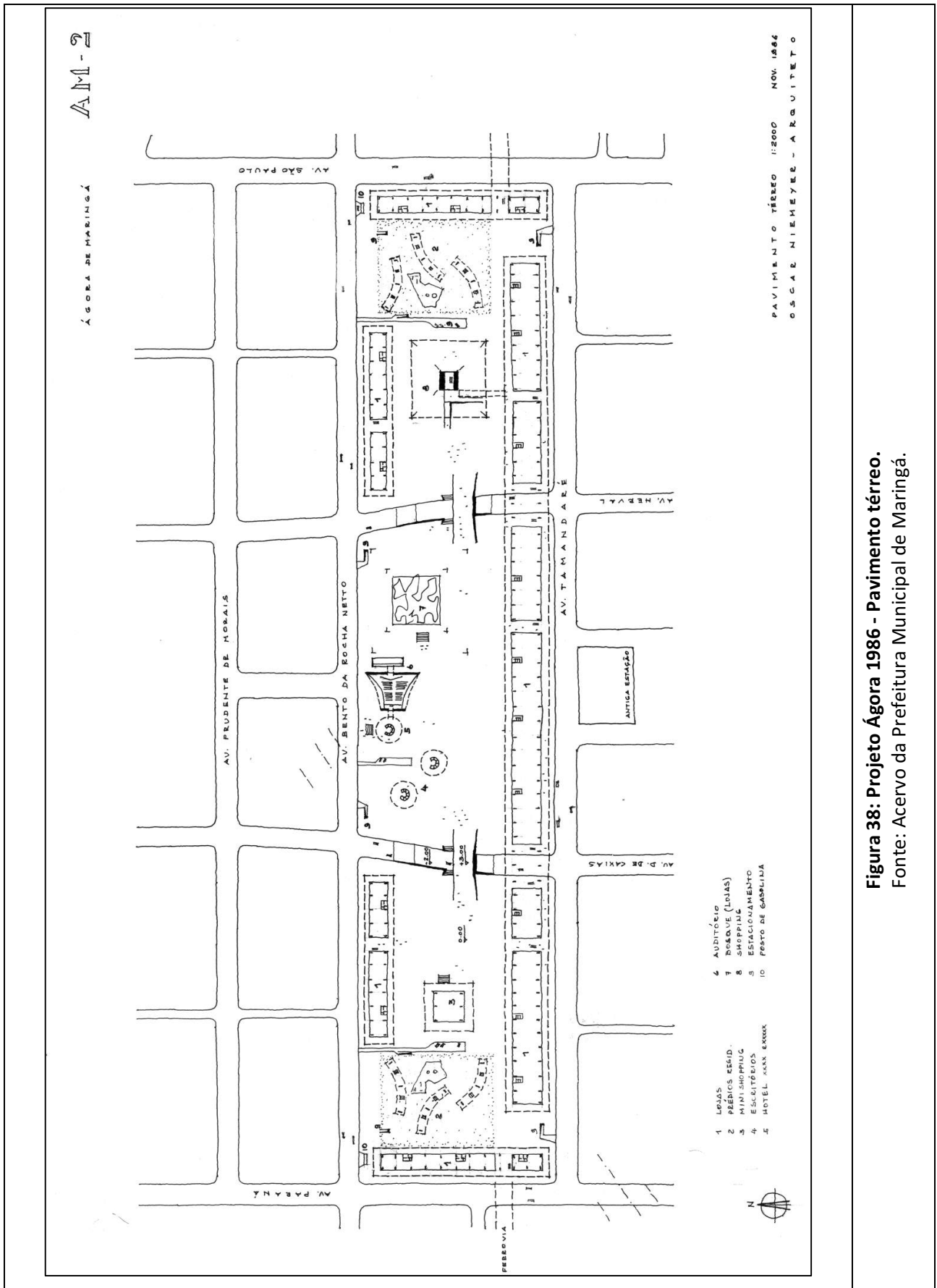


Figura 38: Projeto Ágora 1986 - Pavimento térreo.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

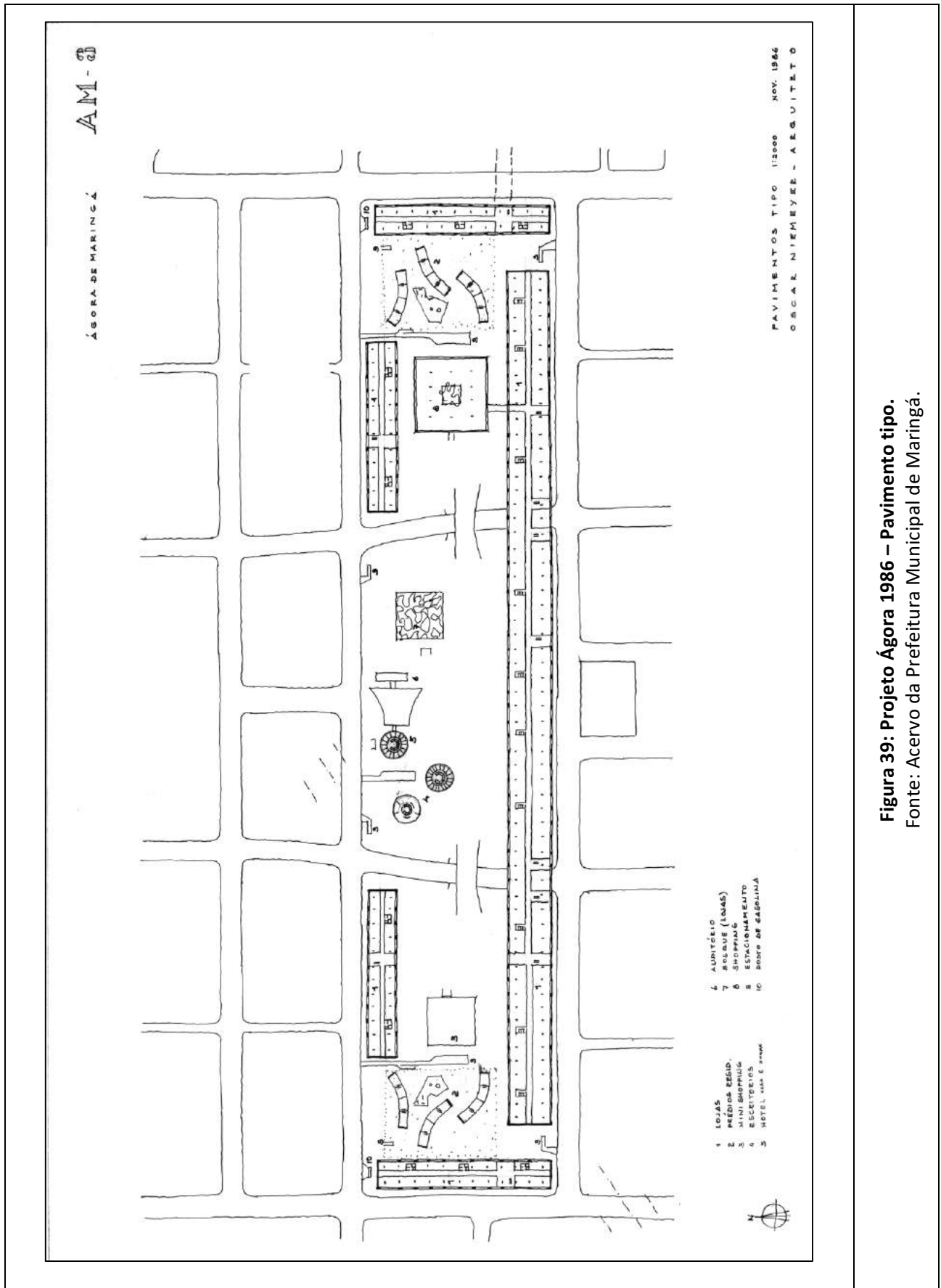


Figura 39: Projeto Ágora 1986 – Pavimento tipo.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

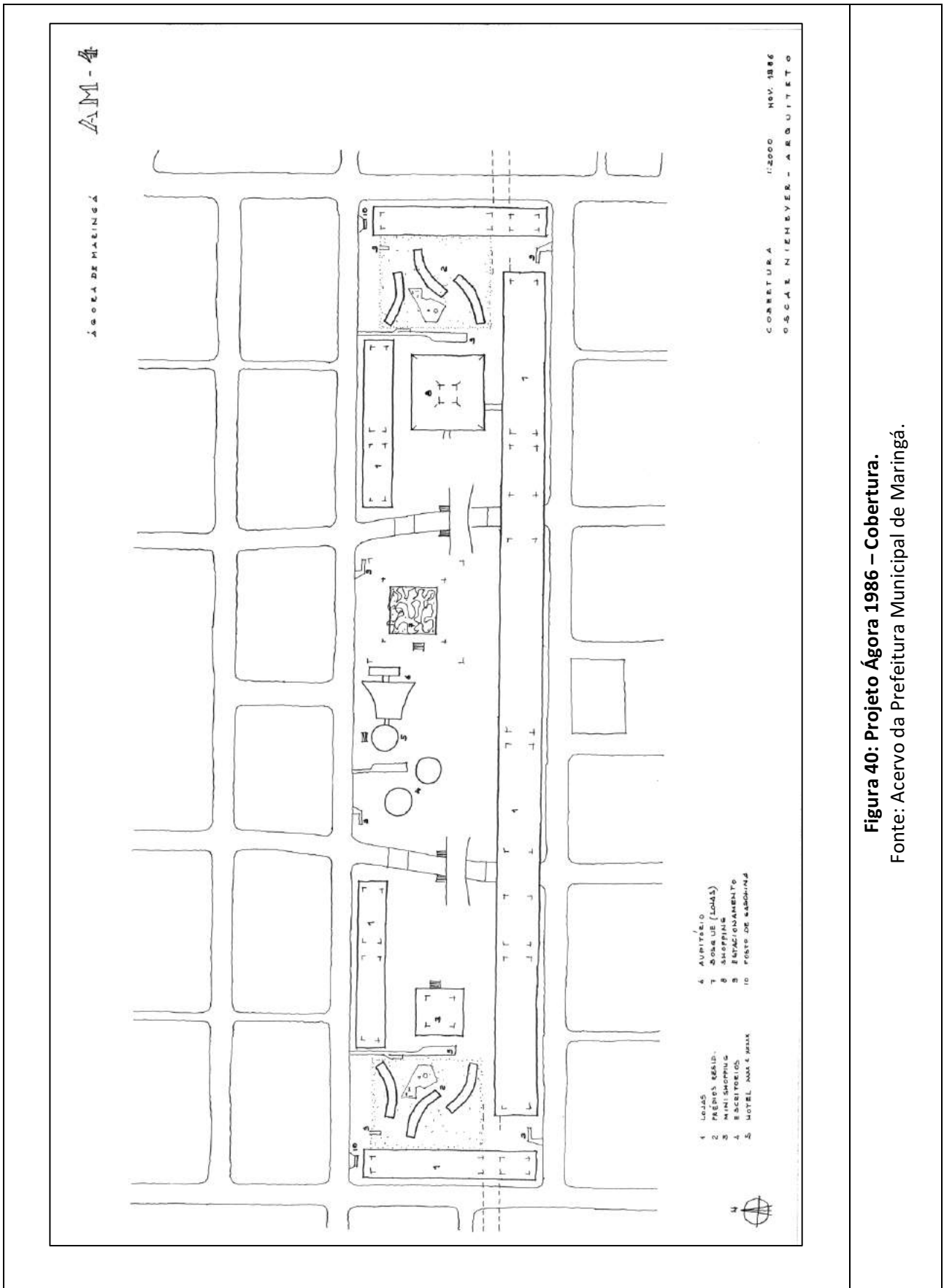


Figura 40: Projeto Ágora 1986 – Cobertura.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

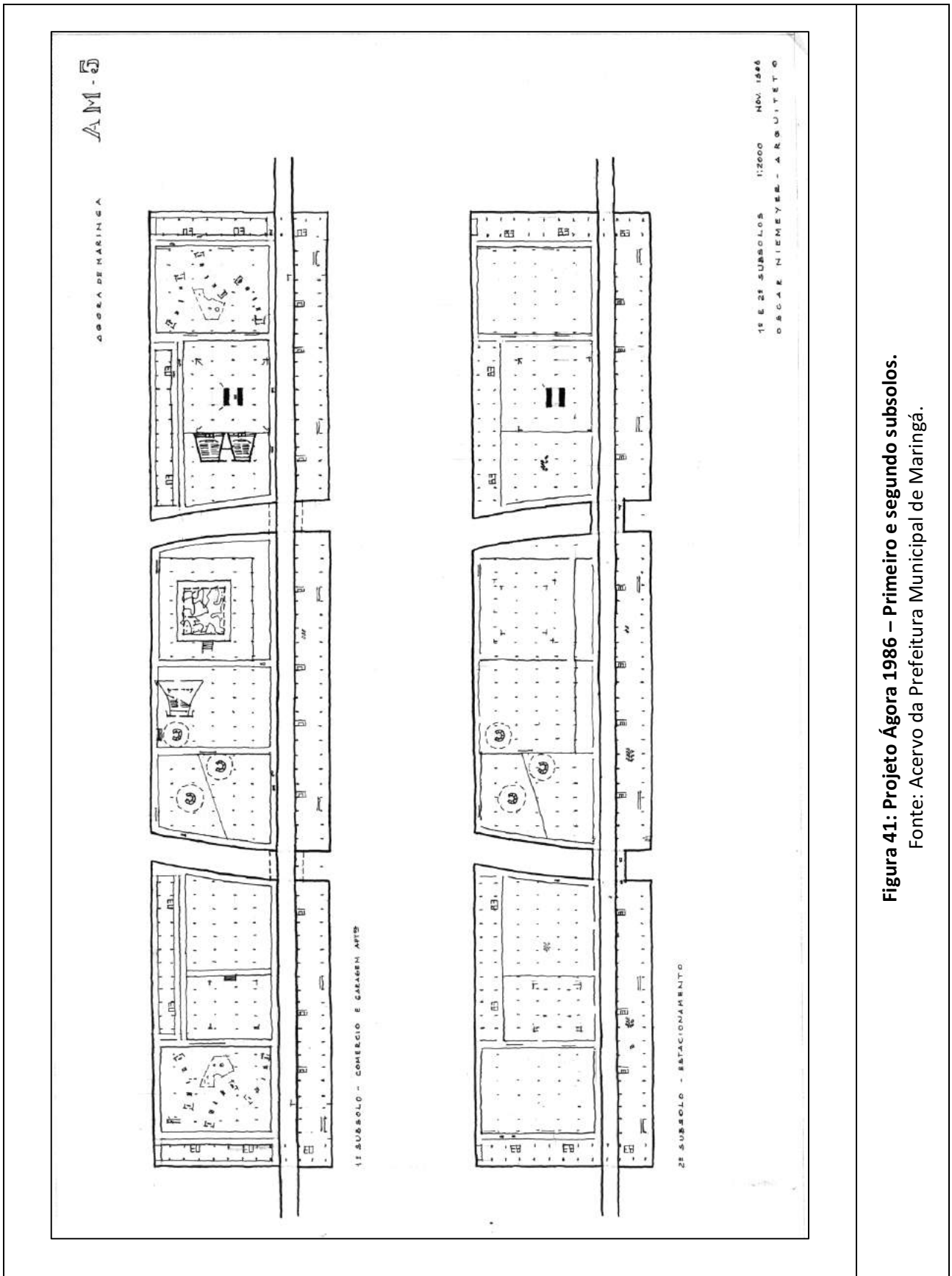


Figura 41: Projeto Ágora 1986 – Primeiro e segundo subsolos.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

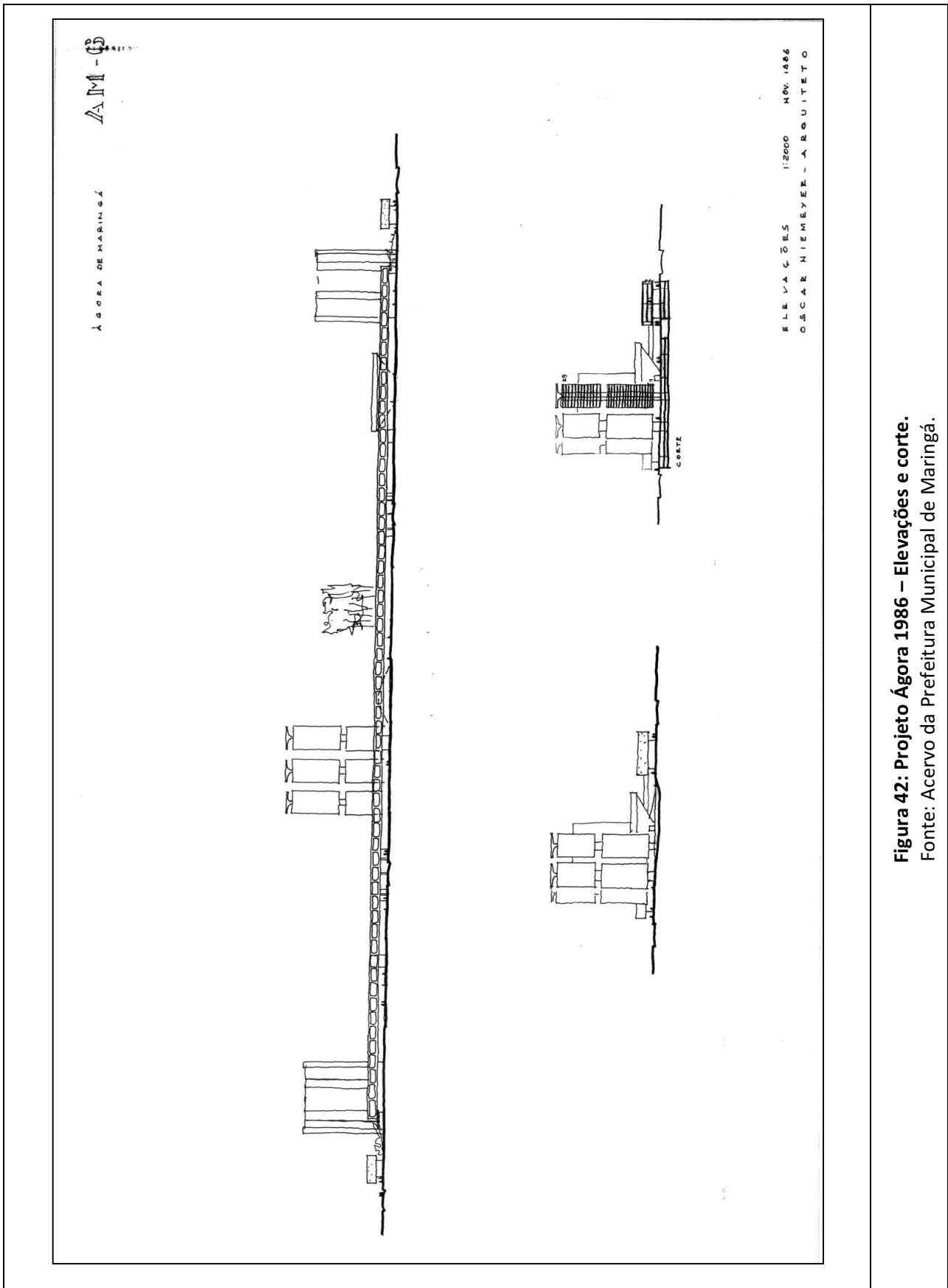


Figura 42: Projeto Ágora 1986 – Elevações e corte.
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

Ao analisamos o projeto, notamos que há a predominância do eixo longitudinal por meio da disposição de edifícios que delimitam o espaço público interior ao conjunto. Tal espacialidade limita-se ao perímetro definido pelos elementos arquitetônicos, sem relacionar-se com o entorno da praça (ver figura 43). Podemos cogitar que a paisagem do entorno é desconsiderada no projeto, tanto na gleba central como nas quadras laterais residenciais, em que as barreiras visuais são definidas no perímetro do projeto por compridas lâminas comerciais (ver figura 44).

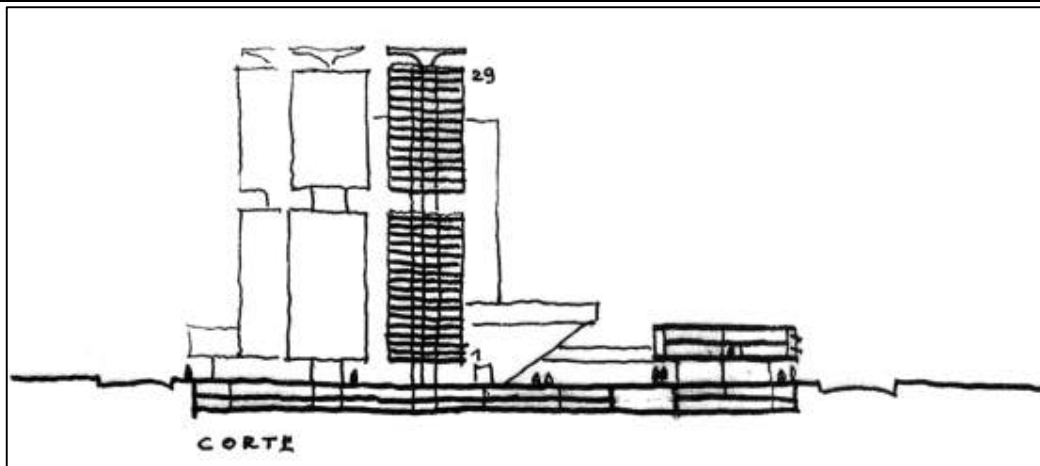


Figura 43: Detalhe do corte do Projeto Ágora 1986, delimitação do espaço.
Fonte: Acervo Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá.

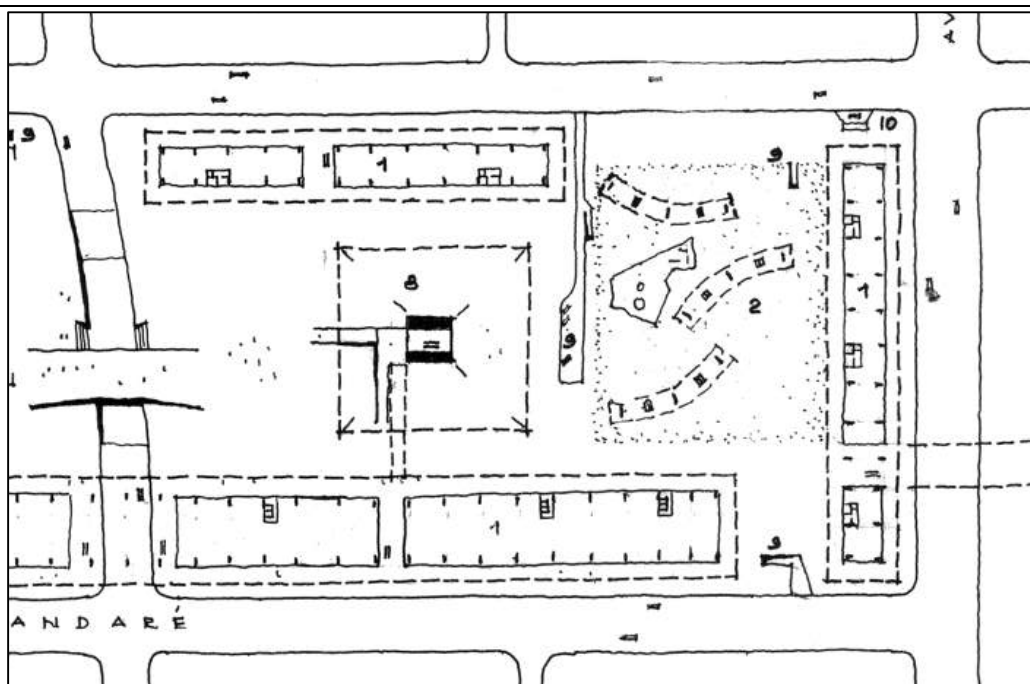


Figura 44: Detalhe pavimento térreo de uma das quadras laterais do Projeto Ágora 1986. Delimitação do espaço através das lâminas comerciais.
Fonte: Acervo Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá.

Há uma clara intenção da preservação do eixo horizontal na composição, o que podemos auferir que propõe a unidade do conjunto. Ainda que a gleba pública seja interrompida pela abertura das duas vias, Av. Herval e Av. Duque de Caxias, há uma intenção de unificar as três partes por meio das ligações em nível para os pedestres e o rebaixamento das vias centrais (ver figuras 45 e 46).

Nesse momento o papel das avenidas torna-se secundário na configuração do espaço, sendo rebaixadas para dar lugar às passagens de pedestres, o que proporcionaria a continuidade do espaço, proposta do arquiteto (FERREIRA; CORDOVIL, 2014).

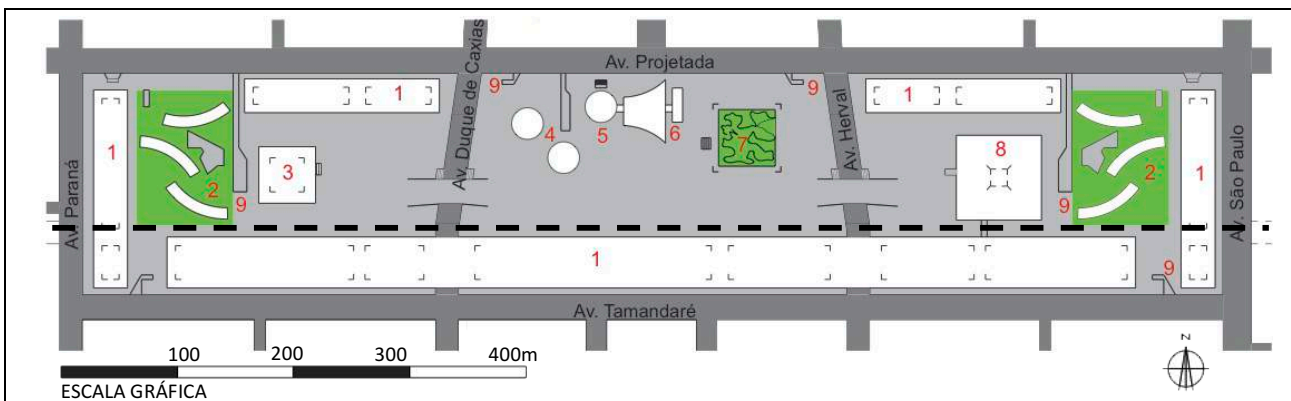


Figura 45: Implantação da primeira versão do Projeto Ágora em 1986.

Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá. Digitalização e elaboração da autora. Legenda: 1. Lojas; 2. Prédios Residenciais; 3. Mini shopping; 4. Escritórios; 5. Hotéis 4 e 5 estrelas; 6. Auditório; 7. Bosque (lojas); 8. Shopping; 9. Estacionamento. Em pontilhado a linha férrea rebaixada.

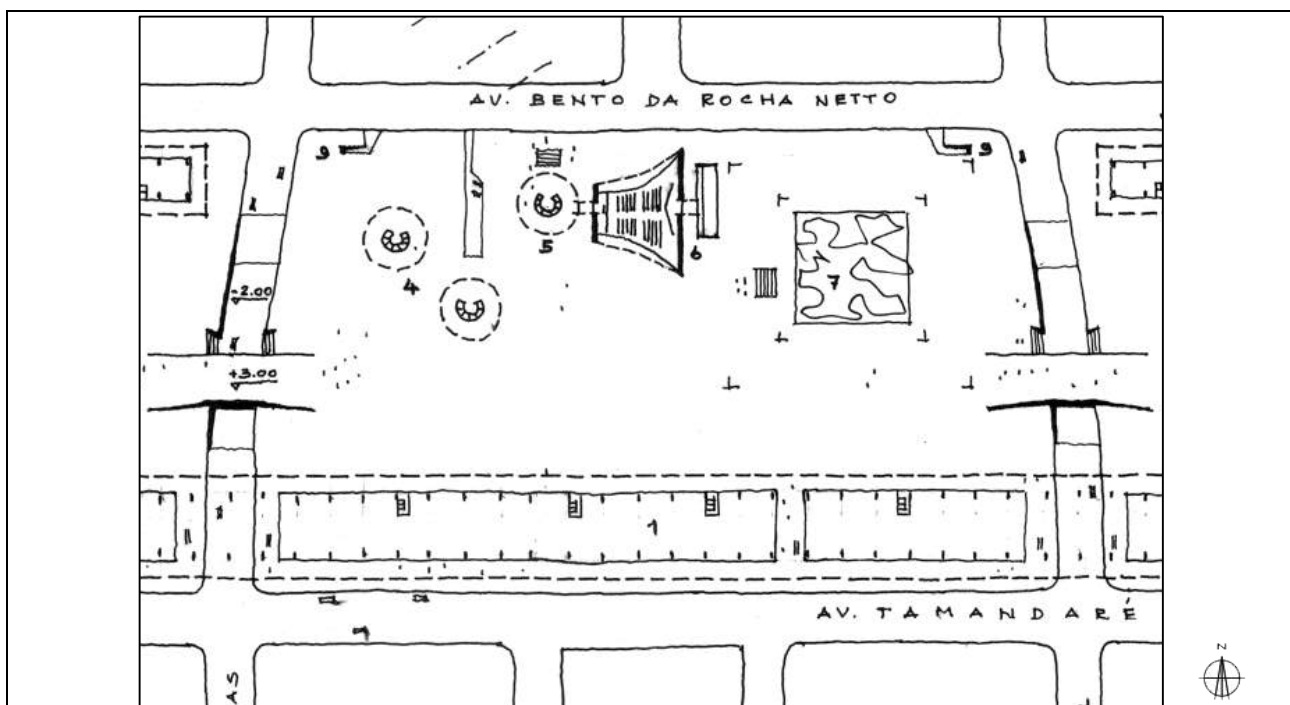


Figura 46: Detalhe pavimento térreo da quadra central do Projeto Ágora 1986.

Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá.

A “Ágora” se desenvolve numa escala monumental para a cidade, com uma paisagem destoante do seu entorno como uma tentativa de reproduzir uma paisagem moderna, “[...]como a que se formulou em Brasília [...] a inexistência de uma relação espacial das lâminas comerciais ao sul do projeto com o entorno da via paralela através de volumes contínuos sem intersecções visuais” (FERREIRA; CORDOVIL, 2014) (ver figuras 47 e 48).



Figura 47: Maquete eletrônica da primeira versão do Projeto Ágora em 1986

Fonte: Elaboração da autora.



Figura 48: Vista da primeira versão do Projeto Ágora em 1986.

Fonte: Elaboração da autora.

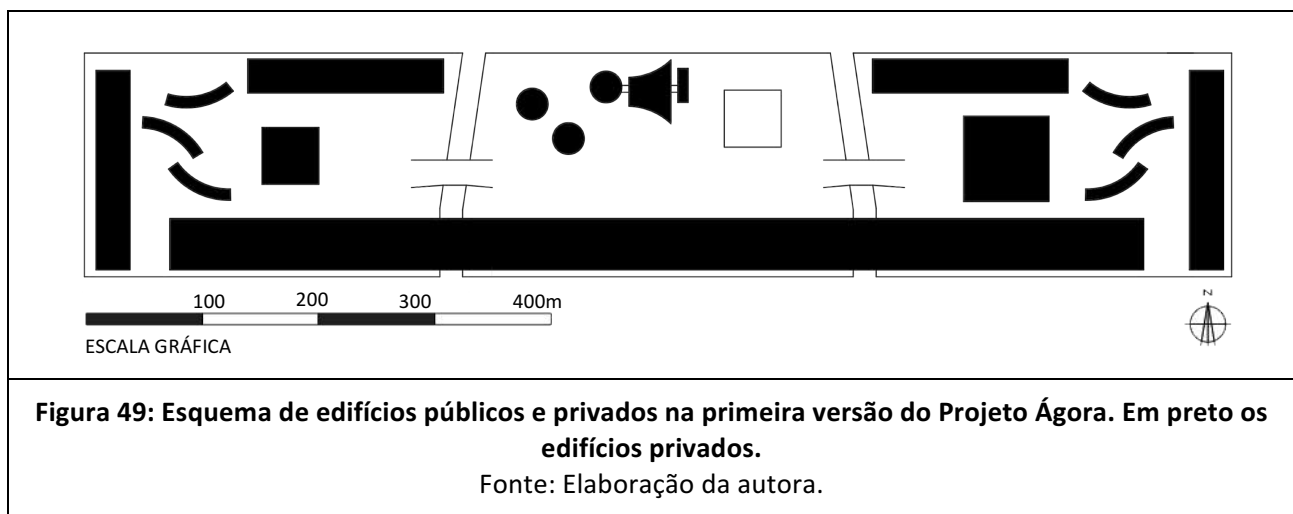
O nome do projeto, a “Ágora”, nos remete imediatamente ao conceito de Ágora da Grécia Antiga. Para verificarmos, recorreremos a um dicionário de arquitetura seu significado:

Ágora, s.f. [ETIM. Do gr. agorá, “assembleia”, poss. via fr. | | 1871, VIEIRA s.v.].Ant. Class. Nas antigas cidades gregas, a principal praça pública onde se instalava o mercado, no contorno da qual eram construídos pórticos nos quais os magistrados aplicavam a justiça e tinham lugar assembleias para deliberações políticas (TACLA, 1984, p.15).

Se considerarmos que a Ágora grega era um espaço delimitado por comércios (mercado), de fato o projeto para a área central de Maringá possuía essa característica. No entanto, acreditamos que tais “assembleias para deliberações políticas” não seriam possíveis em um espaço que nos parece fechado para si mesmo e, portanto, com um público específico, conforme as informações

divulgadas nas mídias locais em Maringá. Público que, conforme depoimento de Niemeyer para a Revista Tradição de abril de 1987 supracitado, disporia de um “nível de conforto de que impunha”. Assim, nos parece que pelo espaço ser ocupado por classes mais abastadas, o espaço público do térreo não seria palco de grandes manifestações ou participações populares.

Além disso, se observarmos os usos constantes na proposta, veremos que os edifícios são, em sua maioria, de caráter privado (ver figura 49), restando o espaço que restou entre os prédios como público. Os desenhos demonstram que tal espaço se fecha para si mesmo e, conseqüentemente, como vimos, seu público também. Podemos dizer que a difusão da ideia de um grande espaço público no centro da cidade, com características modernas, fez parte de uma estratégia orquestrada pelo poder público e difundida pelas revistas e jornais locais, como uma clara estratégia de promover a aceitação popular do projeto.



Apesar de ser um projeto essencialmente privado, através da vinculação das ideias modernas do projeto para a área central de Maringá, como mencionamos, constantemente relacionadas com as de Brasília, os meios de comunicação da época divulgavam os benefícios que a reestruturação urbana poderia trazer à cidade:

Arrojado. Este o mínimo que se pode dizer do projeto para radical reformulação da área onde hoje se encontra o pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal. No local, segundo o “Complexo Ágora”, sob responsabilidade da Construtora Mendes Júnior, com sede em Belo Horizonte e a 3ª maior do país na área, serão construídos nada menos do que 600 mil metros quadrados, extensão equivalente a 60 hectares ou a uma propriedade de porte médio no Norte do Paraná. [...] **Depois de executado, permitirá a Maringá contar com um dos melhores planejamentos urbanísticos do país** (REVISTA POIS É, jul. 1986, grifo nosso).

As propagandas enalteciam a urbanização como principal forma de crescimento e promoção da

cidade de Maringá. Conforme a mesma reportagem citada da Revista “Pois É” (1986), as obras implicariam na desapropriação de uma grande faixa das glebas, para então construir quatro torres com 40 andares cada. Além desses prédios de elevada altura, seriam construídos um centro de convenções, um hotel cinco estrelas, um shopping center e uma praça. Nessa área livre dizia-se que seriam construídos espelhos d’água, rampas, estacionamentos e supermercado, e que seria possível ocorrer manifestações culturais através de um anfiteatro ao ar livre. Além desses espaços, aponta-se que o local possuiria piscinas, quadras poliesportivas, parques infantis, jardins, solário entre outros. Um estacionamento previa espaço para 7200 veículos. Como vemos, de fato era um empreendimento notadamente privado (REVISTA POIS É, jul. 1986).

Acreditamos que visando um projeto imobiliário, foram estabelecidos edifícios de alto gabarito (ver figura 50) para oferecer aos investidores novas possibilidades de lucro com a valorização do capital. Dessa forma, as reportagens incentivavam os empresários a ocupar a nova área no centro da cidade. Como podemos ver claramente nos trechos a seguir, havia um público-alvo específico:

ESCASSEZ – Apesar das controvérsias, há forte tendência de serem construídas as quatro torres – num total de 160 andares – pois a maior parte dos pavimentos estará reservada exclusivamente a salas comerciais, onde Maringá sofre escassez crônica. São muitos os casos de ex-investidores no mercado financeiro, que após o fim do paraíso da especulação com a adoção do “Plano Cruzado”, procuraram desesperadamente por locais para iniciarem atividades produtivas. Em vão, pois não encontraram. **É justamente nesta fatia do mercado que se pensa em direcionar o “Complexo Ágora”**, na medida em que as poucas salas comerciais disponíveis são disputadas como se fizessem parte de um leilão. A previsão inicial é de reserva de 70 por cento para o segmento comercial e apenas 30 por cento para o residencial [...] (REVISTA POIS É, jul. 1986, p.45, aspas do autor, grifo nosso).



Figura 50: Vista geral da maquete do Projeto Ágora e zoom nas torres centrais.

Fonte: Acervo da Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá.

Apresentada a primeira versão do Projeto Ágora em novembro de 1986, iniciava-se o ano de 1987, ano que foi marcado por diversos acontecimentos na área do pátio de manobras, já amplamente discutidos por Grzegorzyc (2000) e Corrêa Junior (1988). Destacamos os pontos principais que esses dois autores discutiram.

Nesse ano foram feitas diversas denúncias contra um contrato celebrado entre a empreiteira Mendes Júnior e a CMNP. O papel de Corrêa Junior em “O Jornal do Povo”, o mesmo jornalista que citamos anteriormente que apoiava os construtores locais, como agente alardeador das discussões, foi importante para mudar os rumos do projeto nos anos seguintes. Tal contrato celebrado entre a CMNP em nove de janeiro de 1987 estabeleceu finalmente a transferência do terreno do pátio de manobras para a sua reestruturação pela empresa criada para esse fim. Nessa ocasião foram acordadas indenizações para a Companhia, fato que foi questionado como ilegítimo por uma denúncia feita pelo jornalista Corrêa Junior (1988). Esse contrato estabeleceu que a Urbamar, contratante da Mendes Júnior, deveria pagar uma indenização para a Companhia:

Com a assinatura deste acordo a Prefeitura assumiu o pagamento de 150 milhões de cruzados à Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, divididos em 12 pagamentos, como indenização dos terrenos que serviam à Rede [...]. Sendo a prefeitura avalista solidária de todos os atos celebrados pela Urbamar, todos os encargos dessa transação passaram aos cofres municipais uma vez que, na celebração do acordo, não ocorreu a participação da empreiteira Mendes Júnior, a qual apenas executaria as obras (GRZEGORCZYC, 2000, p.128-129).

Observando os fatos, os documentos e as notícias divulgadas, compreendemos que, ao que tudo indica, a prefeitura seria encarregada de comprar o terreno com seus próprios recursos e, quem se beneficiaria seria a empresa Mendes Júnior. A construtora contratada para executar as obras venderia as construções do empreendimento e reembolsaria o valor das obras. Portanto, não pagaria pelo terreno e ficaria somente com o lucro, já que naturalmente após finalizadas, as edificações teriam seus preços valorizados.

Percebemos que a privatização na cidade ocorre em seus caminhos mais ocultos. O pátio de manobras, espaço de disputa desde o início da urbanização de Maringá, sofreu esse processo constantemente na história da cidade. Como vimos, apesar de a faixa de domínio da ferrovia ser, por decreto federal, desapropriada pela RFFSA assim que os trilhos fossem construídos, a CMNP havia se apropriado do terreno como de posse dela. “Doou” o terreno ao município na década de 1960 e reivindicou sua posse quando começou a ser discutida a reestruturação da área.

Evidenciamos que, diante desse cenário, podemos dizer que até esse ano de 1987 o terreno do pátio de manobras ainda não estava totalmente livre para se iniciarem as obras pretendidas. Como vimos, a CMNP reivindicou a posse do terreno apontando que “[...]o terreno pertencia à Rede, ele foi doado com fim específico de servir de pátio ferroviário, e agora mudando este fim [...] a Companhia [...] houve por bem usufruir de tais direitos” (O JORNAL DE MARINGÁ, 10/01/1987 *apud* GRZEGORCZYC, 2000, p.128).

Somente depois de estabelecer um contrato de transferência, ainda que não sendo de posse legítima da Companhia, foi possível cumprir a promessa do Protocolo de Intenções assinado no ano de 1985, que citamos anteriormente, entre a Urbamar e a Rede Ferroviária Federal para a permuta de imóveis das instalações ferroviárias. Essa escritura que garantiria a permuta de imóveis entre as duas entidades foi registrada em cartório no dia seis de abril de 1987 conforme documentos que encontramos na Prefeitura Municipal de Maringá (URBAMAR, 1988).

Os acontecimentos do ano de 1987 levaram à tona notícias que visavam propagar o início das obras. Eram não somente informativos para a população, mas também cobranças para o poder público e a Urbamar. Lembramos que o ano de 1988 era ano eleitoral municipal, então as ações da municipalidade tinham em vista esse acontecimento.

Grzegorczyc (2000) destaca que esses acontecimentos fizeram com que o início das obras fosse atrasado. A indenização que deveria ser paga à Companhia por conta da transferência do terreno do pátio de manobras fez com que os gastos da obra resultassem, somando os Cz\$ 150 milhões ao contrato, resultando entre Cz\$ 750 milhões e Cz\$ 850 milhões de cruzados. Notamos que, apesar de ser vinculado na mídia que os gastos seriam bancados pela empresa contratada para executar as obras, os fatos mostram que na verdade se oneraria ainda mais os cofres públicos, já que além da indenização a ser paga, havia também os dez por cento do total do valor da obra, garantidos como entrada de capital, pela municipalidade no contrato entre a Urbamar e a Mendes Júnior. Considerando que a Prefeitura Municipal era avalista solidária da Urbamar, os encargos poderiam restar, e restariam para ela.

Em uma matéria publicada pela Revista Pois É, em março desse ano de 1987, Remígio Fondazzi, diretor-presidente da Urbamar nesse período (ver anexo 1, na relação dos diretores da Urbamar) apontou que “Os investimentos globais, segundo cálculos atualizados, chegarão a 180/200 milhões de dólares a serem cobertos pela comercialização de frações comerciais e residenciais. Não há dúvida de que o empreendimento será bem-sucedido. Fizemos uma ampla pesquisa e o

‘Complexo Ágora’ está voltado ao mercado regional e não só maringaense”. (FONDAZZI, 1987, p.21, grifo do autor). Tais investidores, segundo outra revista, “[...] já fazem fila para garantir espaço na “Ágora”. Os interessados sabem que estar no novo centro é estar no melhor ponto de Maringá” (REVISTA TRADIÇÃO, abr. 1987, p.16).

Não sabemos se nesse valor total de investimentos está incluso o montante pago pelo projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer. No entanto, conforme apontou o jornalista Corrêa Junior no seu livro de 1988, o dinheiro para o pagamento dos secretários e suas viagens e hospedagens, além das desapropriações para a execução das obras de reestruturação, estavam sendo disponibilizado naquele momento pelo município. Tais recursos estariam sendo aprovados através de suplementações no orçamento autorizadas pela Câmara Municipal sendo que no ano de 1988, ultrapassavam de Cz\$ 15 milhões de cruzados (CORRÊA JUNIOR, 1988).

Apesar da Revista Tradição apontar para a potencialidade dos investimentos na área antevendo a grande frente de expansão imobiliária que se conformaria¹⁶, a Revista “Pois É” apontava um panorama um pouco diferente:

Se no começo os empreendedores transpiravam otimismo pelos poros, no momento demonstram-se cautelosos. Com a virada da economia nacional – caracterizada pelo retorno brutal da inflação e aquecimento consequente do mercado financeiro – os investidores deste segmento pensam duas vezes antes de aplicar suas reservas (REVISTA POIS É, mai. 1987, p.36).

Perante o cenário de crise nacional, e de descontentamento pelo não início das obras, a administração de Said (1983-1988), no final de seu mandato, tentou encontrar meios para iniciar os trabalhos na área. O prefeito levantou financiamentos junto à Caixa Econômica Federal e ao Banestado, sem mencionar as áreas beneficiadas, para obras de infraestrutura. Acreditavam os legisladores que esses recursos seriam utilizados para o Projeto Ágora, uma vez que a construtora Mendes Júnior não havia conseguido a aprovação de um financiamento por conta própria e as obras de responsabilidade da Urbamar seriam realizadas pela empresa (GRZEGORCZYK, 2000).

No ano de 1987 a tentativa de obter tais financiamentos, foi denunciada pelo jornalista Corrêa Junior em “O Jornal de Maringá” de 27/09/87, o qual ele aponta que os recursos pretendidos contrariavam o contrato estabelecido com a Construtora Mendes Júnior. Como vimos, a responsabilidade da obra seria da empreiteira, no entanto a legislação da Urbamar permitia um

¹⁶ Considerando que o dono da revista é Jorge Fredagolli, um imobiliário da cidade, as intenções eram previsíveis, como alavancar o mercado imobiliário na cidade.

aval à abertura do orçamento do município à empresa. No entanto, a Câmara Municipal derrubou todas as pretensões do prefeito Said Ferreira (1983-1988) de conseguir financiamentos para o projeto (O JORNAL DE MARINGÁ. 03/02/87).

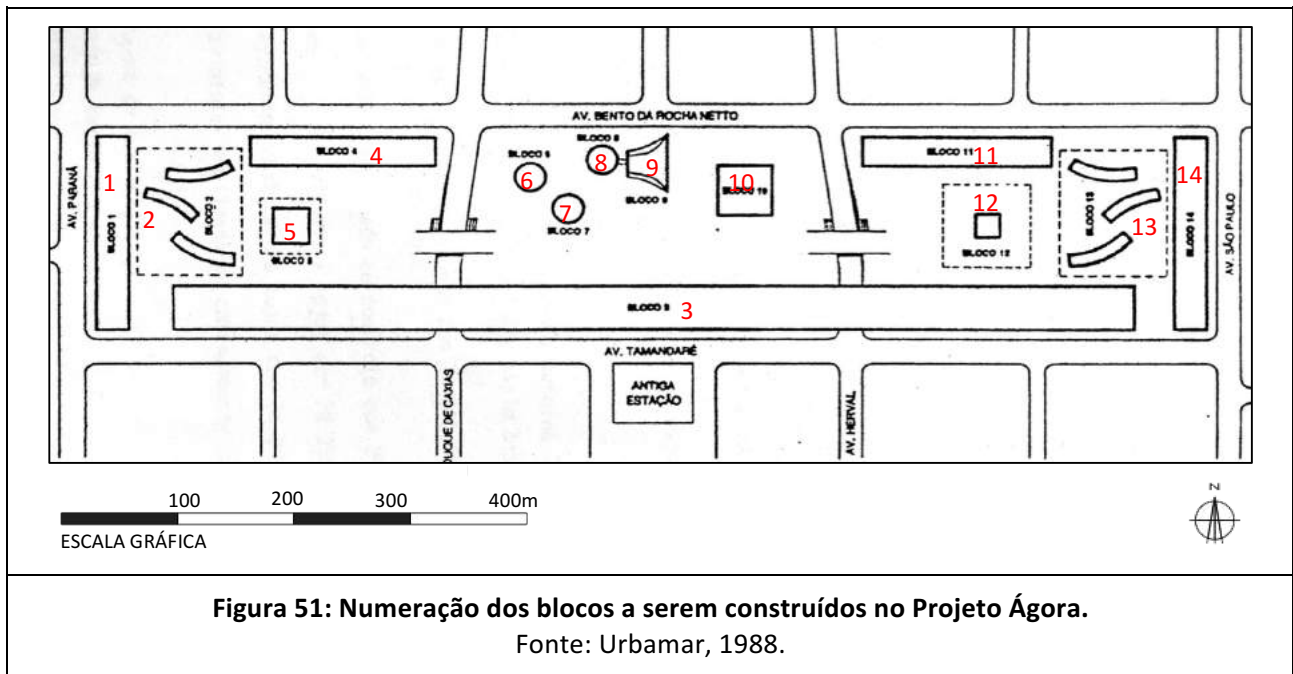
O “Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira”, que encontramos no acervo da Urbamar, elaborado pela mesma em agosto de 1988, ao que tudo indica, seria utilizado para solicitar tais possíveis financiamentos para a área, apesar de não indicar no seu texto nenhuma relação com os financiamentos que citamos. O anteprojeto foi elaborado com base em dados fornecidos pelo escritório de Oscar Niemeyer, pela Construtora Mendes Júnior, pela Prefeitura de Maringá e pela Universidade Estadual de Maringá. Trata-se de um relatório composto por seis capítulos: introdução, histórico da cidade, a proponente, o projeto, aspectos financeiros do projeto e recursos financeiros. Para a análise, evidenciamos alguns itens, quais sejam: o investimento necessário para as obras; fontes de recursos; descrição do projeto; projeção das receitas; e esquema de vendas.

Sobre o investimento total das obras, estimava-se que o montante total deveria atingir cerca de 40.000.000 de Obrigações do Tesouro Nacional (OTN)¹⁷. Naquele momento, se convertêssemos à taxa de 01/08/1988, chegaríamos a cerca de US\$ 325.000.000 milhões de dólares, montante distinto do que a mídia havia mencionado (US\$ 180/200 milhões de dólares). Esse montante seria distribuído aproximadamente entre as seguintes etapas, percentualmente:

- a) Relocação do pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal (16%);
- b) Arruamentos, jardins e praças que serão realizados pela prefeitura de Maringá (3%);
- c) Obras civis a serem construídas por organizações particulares (28%);
- d) Obras civis de responsabilidade da Mendes Júnior, terceirizada pela Urbamar (53%) (URBAMAR, 1988).

A descrição do projeto contou com um detalhamento dos blocos a serem construídos, previstos por Niemeyer em 1986. Seriam mais de 688.000 m² de área construída, divididos em 14 blocos (ver figura 51). Para cada bloco foi definida a área total a ser edificada, as dimensões, número de apartamentos, lojas ou escritórios de acordo com cada tipo de edifício, bem como a quantidade de vagas de estacionamento.

¹⁷ Obrigações do Tesouro Nacional – OTNs era títulos da dívida pública instituídos entre os anos de 1986 e 1989.



Desses blocos, seriam de responsabilidade da Mendes Júnior, contratada pela Urbamar, os blocos comerciais números 1, 3, 4, 11, 12, 14 e os blocos residenciais 2 e 13. Os outros restantes seriam destinados a empreendedores particulares. Podemos observar que todos os edifícios de responsabilidade da Urbamar eram privados. Se considerarmos que por se tratar de uma empresa pública, ela deveria defender os interesses coletivos e não os individuais, no entanto, não era o que o relatório previa. Em resumo, definiu-se que, da área total de 688.058,58m² a serem construídos:

221.393,87m² – destinado a garagens e estacionamentos para 8904 vagas;
128.820,00m² – destinado ao comércio em geral; 111.150,00m² – destinado à instalação de lojas; 90.000,00 m² – destinado a 600 apartamentos residenciais;
58.114,00m² – destinados a shoppings, mini-shoppings e cinemas; 39.945,10m² destinados a escritórios e 1 restaurante panorâmico (URBAMAR, 1988, p.54).

Três frentes de levantamento de recursos seriam utilizadas (excluindo-se as obras de responsabilidade da Mendes Júnior). A relocação do pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal seria paga exclusivamente com as vendas dos terrenos. As ruas, praças, jardins e calçadas seriam executadas pela Prefeitura de Maringá. Já as obras civis, edificadas por grupos particulares, deveriam ser construídas com responsabilidade própria na obtenção dos investimentos para as construções, podendo vender áreas referentes a hotéis, cinemas, shoppings, escritórios, lojas especiais etc (URBAMAR, 1988).

Notamos que sobre as obras de relocação do pátio de manobras, aponta-se que seriam financiadas com as “vendas dos terrenos”. No entanto, não está discriminado detalhadamente como seria esse esquema de vendas ou qual seria a localização dos lotes. Definiu-se somente que os terrenos que seriam vendidos corresponderiam à parte proporcional da área construída de cada bloco destinado à execução de empreendedores locais. As obras civis particulares nesses terrenos, caso resultassem na venda de lojas e estabelecimentos, os recursos seriam destinados às próprias empresas, e não à Urbamar.

As obras de responsabilidade da Mendes Júnior, teriam suas receitas provindas de três fontes. A primeira fonte proviria do financiamento para a primeira etapa da obra (não definiram a origem do financiamento), mas sabemos que estava previsto o pagamento de uma entrada pela Prefeitura Municipal. A segunda derivaria de um financiamento no Sistema Hipotecário da Caixa Econômica Federal e por fim, a terceira fonte de recursos, proviria das vendas das lojas previstas nos blocos em que a Urbamar era responsável pela execução.

Neste Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira deixaram claro que o projeto seria autofinanciável, sendo somente financiados 14,4% do valor total para as obras de responsabilidade da Urbamar (URBAMAR, 1988). Mas lembramos que parte das obras a serem executadas pela Urbamar, sob responsabilidade da construtora Mendes Júnior, eram empreendimentos privados. O restante do valor necessário para as obras seria primeiramente bancado pela empresa vencedora do edital, Mendes Júnior, que reembolsaria os valores após a venda dos módulos comerciais, conforme observamos no contrato firmado entre a Urbamar e a construtora em 1986.

A partir desses apontamentos sobre o anteprojeto apresentado pela Urbamar, percebemos que, além dos financiamentos, a outra alternativa que estava em pauta era de vender não somente módulos de lojas nas áreas destinadas a esse uso no Projeto Ágora, mas também os terrenos da área para pagar parte das obras, ainda que isso não fosse declarado explicitamente nesse documento.

A intenção é a execução do anteprojeto original de Niemeyer, cuja obra está sob responsabilidade da Construtora Mendes Júnior, de Belo Horizonte. Mas, nos bastidores, os responsáveis pela iniciativa trabalham também com uma hipótese remota. **Caso o empreendimento se torne inviável por uma série de fatores combinados, como o eventual aprofundamento da recessão econômica, existe a alternativa de loteamento puro e simples dos 206 mil metros quadrados, onde**

cada comprador construiria da forma que melhor lhe conviesse (REVISTA POIS É, mai. 1987, p.37).

Nesse trecho que destacamos, a menção da possibilidade de o projeto não dar certo, reforça nossa hipótese de especulação pela imagem-projeto. Ou seja, nesse momento, já se tinha um plano para um possível engavetamento do projeto: o loteamento da área. Somado a isso, criavam-se justificativas diversas para a impossibilidade de começar as obras ou viabilizar o empreendimento.

Ricardo Barros, diretor da Urbamar, vê um sério entrave para a definição da comercialização das lojas, que ocuparão 180 mil metros quadrados: a dificuldade em montar o orçamento global. Ocorre que os fornecedores diversos não assumem compromisso formal em relação aos preços de seus produtos diante da inflação mensal de dois dígitos. Isto faz com que a montagem dos custos fique dificultada, atrasando o cronograma de comercialização das lojas (REVISTA POIS É, mai. 1987, p.36-37)

Com as obras sequer iniciadas, no ano de 1988 não houve progressos na reestruturação do pátio de manobras. Talvez se justifica tal lentidão pelo fato de que nesse ano, o contexto político e econômico nacional era agitado, com profundas mudanças, com a promulgação da nova Constituição após um longo período de discussões. No cenário econômico, apesar do Plano Cruzado de 1986 ter sido criado para conter a inflação, ele não foi suficiente para controlá-la (FAUSTO, 1995). No final do ano de 1988 foram aprovados o Plano Verão e uma nova moeda, o cruzado novo. No entanto, a inflação voltou a subir (FICO, 2015). O período vivia a ressaca da crise da dívida externa estabelecida no final da ditadura militar, pois:

Foi na ditadura que se formou o tripé desenvolvimentista empresas estatais-empresas privadas nacionais-empresas multinacionais. Uma parte notável do excedente tomava o rumo do exterior para o pagamento da dívida, com o que se caminhou já nos anos 1980 para uma crise da dívida externa que marcou todo o período e tornou quase sem eficácia econômica a redemocratização política operada após o encerramento da ditadura, afinal afastada em 1984 (OLIVEIRA, 2007, p.20).

Nesse período conturbado da economia brasileira e de renovações proporcionadas pela Assembleia Constituinte, o país vivia de fato a transição da ditadura para a democracia, ainda que esta tenha sido lenta e gradual. As eleições municipais de 1988 em Maringá refletiram esse cenário de renovação de lideranças. O partido de Said (1983-1988), o PMDB, tinha seu poder desgastado e colhia os “dividendos eleitorais do Plano Cruzado” (DIAS, 2008, p.137). Nessa perspectiva política, Ricardo Barros, o prefeito que seria eleito, apropriou-se de um certo vazio político criado no município, já que os principais adversários, tais como João Preis, candidato oficialmente apoiado por Said (1983-1988), tiveram suas imagens políticas atacadas (DIAS, 2008).

Dias (2008) destaca ainda que a renovação política na cidade, porém, fundamentava-se em uma certa tradição maringaense, uma “nova geração tradicional”. Ricardo Barros era de uma família tradicionalmente maringaense, seu pai Silvio Barros já fora prefeito entre os anos de 1973 e 1976. Além disso, Ricardo já havia sido diretor técnico na Urbamar na gestão de Said (1983-1988) entre os anos de 1985-1988 (ver anexo 1). Além disso, o vice de Barros, Willy Taguchi, descendia de uma família de pioneiros.

A chapa de Barros e Taguchi venceu a eleição com cerca de 35% dos votos, deixando o adversário João Preis, apoiado pelo então prefeito Said (1983-1988), em segundo lugar. “Nos anos seguintes, o duelo político oporia o recém-eleito prefeito Ricardo Barros, o mais jovem a chefiar o executivo maringaense, e o seu antecessor e sucessor, o médico Said Felício Ferreira” (DIAS, 2008, p.147-148).

Em nível de sua participação interna no poder, Ricardo Barros ocupou por um curto espaço de tempo o cargo de diretor técnico da URBAMAR. Ficou no cargo até surgir o rumoroso caso que envolvia a empresa e a Construtora Mendes Jr. a respeito da construção do novo centro comercial e da transferência do pátio ferroviário. Tal vaso chegou até mesmo a provocar a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito na Câmara Municipal (TONELLA, 1999, p.294).

Logo após o resultado das eleições o prefeito eleito Ricardo Barros realizou entrevistas a revistas locais. Um dos questionamentos era sobre a continuidade do projeto para o pátio de manobras da ferrovia, nessa ocasião, Barros respondeu:

ACIM: A Rede Ferroviária Federal ocupa espaço nobre da zona central da cidade, com seu pátio de manobras. Desenvolveu-se o projeto Ágora para a mudança do pátio da RFFSA e criação do novo centro de Maringá. Qual visão de sua administração a respeito deste projeto? RICARDO BARROS: Nós participamos desse projeto ainda na Administração Comunitária, e trabalharemos agora no sentido de viabilizá-lo, **pois trata-se de um empreendimento auto-financeável, é um empreendimento que Maringá precisa, e que com todos os recursos à nossa disposição como existem hoje**, certamente nós conseguiremos implantá-lo e iniciar a sua construção ainda na nossa administração. Essa é uma das nossas metas que perseguiremos com bastante obstinação (REVISTA ACIM, dez. 1988, p.07).

Em 1989 assumiu Ricardo Barros (1988-1992), como vimos, desde 1985 as tentativas de retirar o pátio de manobras da cidade ainda não haviam obtido êxito. Em meados do ano de 1989, no mês de julho, a ACIM e a Sociedade Rural de Maringá – SRM promoveram um evento com o poder público para discutir sobre as obras do novo centro e do aeroporto. Na ocasião, o então presidente da Urbamar Francisco Feio Ribeiro Filho (ver anexo 1) explanou sobre o estágio em que estavam firmadas as contratações, destacando o contrato com a Mendes Júnior.

Contestado por construtoras locais, o Prefeito Municipal disse que se as empresas de construção civil de Maringá, apresentarem condições técnicas e financeiras para a construção do novo centro, ele não terá dúvidas em rescindir o contrato com a Construtora Mendes Júnior e firmar com as empresas locais (REVISTA ACIM, jul. 1989, p.12).

Percebemos nesse trecho que citamos que, diferentemente da gestão de Said (1983-1988) nos parece que havia uma tentativa de abertura por parte do poder executivo do município para negociações com os empreiteiros locais. No entanto, no mesmo período, o prefeito iniciou os entendimentos com a empreiteira Mendes Júnior a fim de firmar o início das obras.

Apesar da retomada dos entendimentos com a empresa, a Mendes Júnior rescindiu o contrato para execução das obras e renunciou qualquer direito sobre a área no ano de 1990 (GRZEGORCZYK, 2000). Poderíamos pensar em distintas hipóteses para explicar essa rescisão, tais como falta de recursos para fazer as obras, desavenças entre os agentes construtores locais, ou ainda pelo atraso do início das obras.

Uma explicação nos parece possível. A Mendes Júnior possuía obras no exterior, fato que era amplamente divulgado na mídia maringaense para garantir o prestígio da empresa na cidade. A partir da década de 1970, juntamente com a crise dos choques petrolíferos de 1973 e 1979, a empreiteira iniciou as obras de uma importante ferrovia que cortava o Iraque, com extenso apoio do Governo Brasileiro, através da viabilização de operações de crédito para financiar as obras pelo Banco do Brasil. De fato, havia um interesse do Brasil de manter boas relações comerciais com o Iraque, uma vez que os altos preços do petróleo dificultavam a relação de trocas de produtos (GOMES JR, 2011).

No entanto, com a eclosão da Revolução Iraniana de 1979 e a invasão do ocidente do Irã por tropas iraquianas, o governo do Iraque priorizou o envio de recursos para os gastos da guerra e atrasou os pagamentos à Mendes Júnior que tentou continuar as obras através do refinanciamento de suas dívidas junto ao Banco do Brasil, mas precisou parar os trabalhos em 1987. O Governo Brasileiro não gostaria de perder as relações comerciais com o Iraque, dessa forma, celebrou um “Contrato de Cessão de Créditos” com a empreiteira, estabelecendo que os créditos provenientes da execução dessas obras citadas seriam repassados automaticamente para o Banco do Brasil (GOMES JR, 2011).

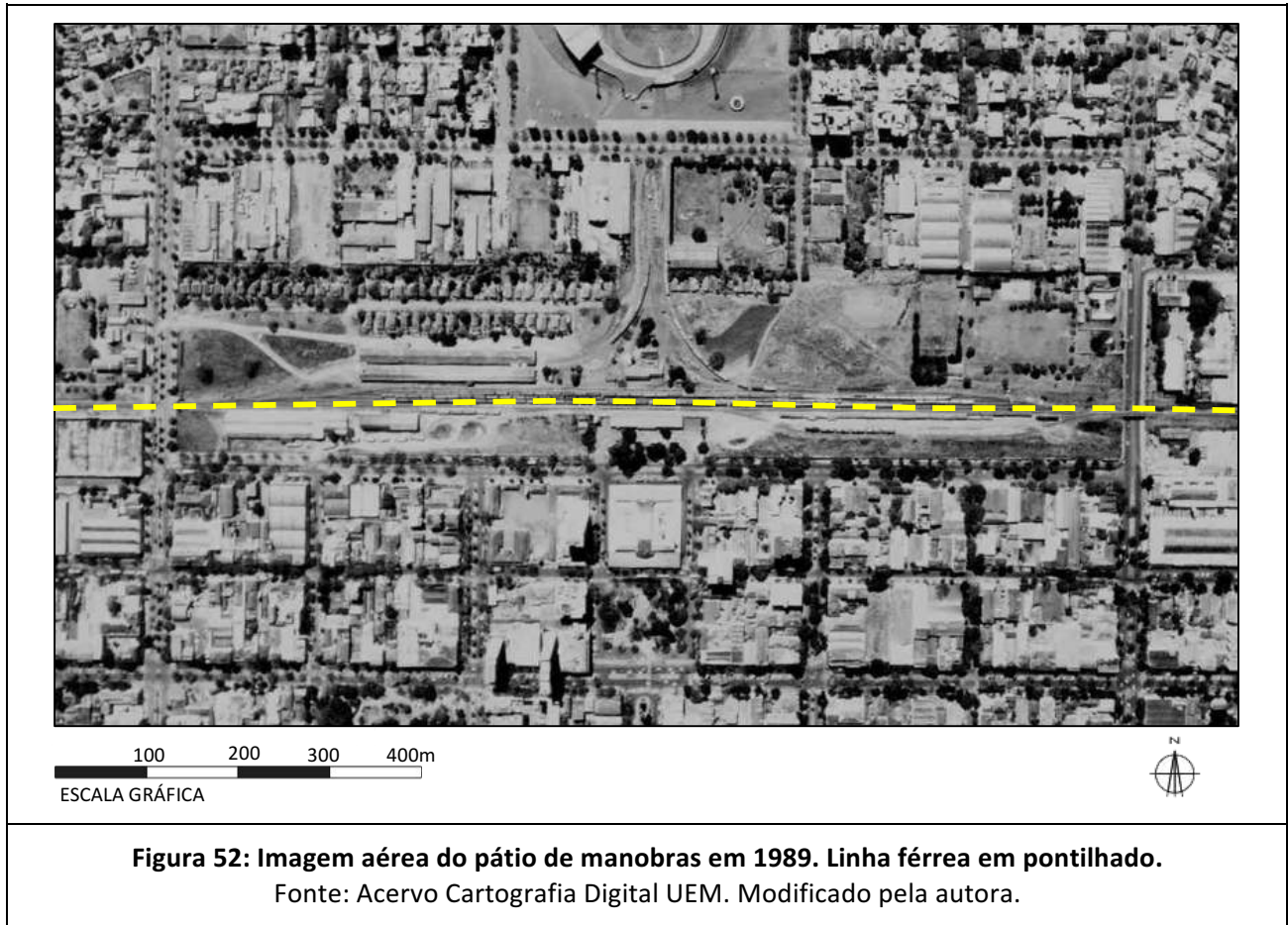
Dessa forma acreditamos que a empresa Mendes Júnior, nesse momento descapitalizada, desistiu de investir seus recursos em um empreendimento que não tinha retornos garantidos. Concentrava-os todos nas obras do Iraque.

Apesar da empreiteira ter rescindido o contrato com a Urbamar, outras ações estavam em andamento para viabilizar a reestruturação do pátio de manobras. Em dezembro de 1989 o município obteve a reversão do terreno que havia sido transferido à Itaipu como terminal de transbordo. Como de praxe, a Revista “Tradição” contava todos os passos das administrações:

A partir da reversão do terreno do atual pátio de manobra da RFFSA, a Urbamar, empresa constituída para cuidar do novo centro de Maringá, terá que apertar o passo. Daqui para frente, tudo deve se encaminhar no sentido da execução do projeto do novo centro de Maringá [...] Dos NCz\$ 104.650,00 repassados pela administração Ricardo Barros, a Urbamar ainda tem depositada a quantia de NCz\$ 64.254,89. Já é um bom começo de trabalhos intensos no sentido de incrementar o Projeto Ágora (REVISTA TRADIÇÃO, Encarte Especial, nov. 1989).

A mesma matéria publicada no encarte especial da Revista Tradição foi vinculada pela revista da ACIM, no mês seguinte, em dezembro de 1989. O emparelhamento das duas revistas aos interesses do prefeito era evidente ao observarmos que ambos os periódicos publicaram diversas páginas nessa reportagem, que tinha o título: “Um salto para o futuro: As principais realizações do primeiro ano de Ricardo Barros na Prefeitura. Administração Liberal” (REVISTA ACIM, dez. 1989; REVISTA TRADIÇÃO, nov. 1989).

No entanto, apesar das revistas alardearem as benfeitorias do prefeito, das negociações realizadas até aquele momento, não havia ações concretas visíveis no terreno do pátio de manobras. Como podemos ver na imagem aérea de 1989, os comboios ferroviários continuavam a atravessar o centro da cidade (ver figura 52).



Após ser assinado o termo de reversão do terreno com a Itaipu no final de 1989, finalmente foi possível estabelecer um contrato definitivo entre a RFFSA e a Urbamar para o início das obras. O contrato definiu as obras que deveriam ser realizadas no terreno a ser permutado, fora dos limites da cidade, para possibilitar a remoção do pátio de manobras na área central. As benfeitorias foram divididas em duas fases: a primeira etapa consistiria da construção de benfeitorias necessárias à transferência da área de manobras para o terreno anteriormente utilizado para transbordo do terminal Itaipu, já a segunda etapa contaria com os últimos ajustes nas estruturas ferroviárias, incluindo duas obras de arte, conforme projeto da RFFSA (RFFSA; URBAMAR, 1990).

Com a rescisão do contrato por parte da construtora Mendes Júnior e, perante a pressão dos imobiliários e construtores locais para iniciar as obras, a municipalidade propôs uma revisão dos estudos relacionados ao pátio de manobras, já que agora as obras acertadas com a RFFSA deveriam ser iniciadas para transferir o pátio do centro da cidade.

Um documento elaborado pela Urbamar em janeiro de 1990 estabeleceu a revisão dos estudos para a área com o intuito de recalculer os valores das obras. Apontava a introdução do referido

documento: “Decorridos quase 5 (cinco) anos dos primeiros estudos, houve a necessidade de se proceder atualização dos dados de demanda de transporte ferroviário, bem como uma visão dos estudos operacionais, com vistas ao reinício das negociações para concretização da referida transferência” (URBAMAR, 1990, p.1). Essa revisão não modificou espacialmente o projeto de Niemeyer proposto em 1986, mas estabeleceu uma nova divisão de etapas de obras que deveriam ser realizadas antes da implantação do Projeto Ágora, estruturais tal como a remoção do pátio de manobras e o rebaixamento da linha férrea. Tais obras resultaram em distintos editais de concorrência pública.

Com o contrato assinado com a RFFSA e a nova divisão proposta para as obras, a Urbamar divulgou distintos editais de concorrência pública. Diferentemente do primeiro edital de 1986, em que a somente uma empreiteira, a Mendes Júnior, havia sido contratada, agora havia a possibilidade de formação de consórcios entre as construtoras. Um ponto importante nos novos editais era o acréscimo de 100 pontos na pontuação final para empresas maringaenses, fato que havia sido solicitado pela ACIM nesse mesmo ano (REVISTA ACIM, ago. 1990).

Os editais de concorrência pública e tomada de preços, com seus respectivos vencedores e contratos foram encontrados em dois documentos, um deles no resumo de contratações da Urbamar, do acervo da empresa e outro no Órgão Oficial do Município dos dias 17/08/1990 e 19/10/1990. Apontamos que existem algumas incongruências entre os valores dos contratos entre um documento e outro, não sabemos quais são os reais valores (ver tabela 2):

EDITAL	SERVIÇO	EMPRESA CONTRATADA	DATA DO CONTRATO	CONTRATO NO DOCUMENTO DA URBAMAR	CONTRATO NO ÓRGÃO OFICIAL DO MUNICÍPIO
001/90	Contratação da execução dos serviços de readequação e descentralização do Pátio de Manobras da RFFSA.	Consórcio Construtoras Mendes Júnior (1953-atual) e Sanches Tripoloni (1987-atual) ¹⁸	16/05/1990	NCZ\$ 64.400.393,60	NCZ\$ 164.400.393,60
002/90	Construção de 28 unidades residenciais em alvenaria.	Sanenge Saneamento e Construção Ltda (1973-atual) e Hiconci Hidráulica e Construção Cívica Ltda (1974-atual)	16/05/1990	CR\$ 95.245.282,87	CR\$ 33.711.612,80
003/90	Construção de 30 unidades residenciais em alvenaria.	Construtora Singh Ltda (1982-atual)	16/05/1990	CR\$ 70.930.613,01	CR\$ 38.939.027,06
004/90	Construção de 9 residências em alvenaria, estação ferroviária e abrigo para balança da RFFSA.	Sociedade Construtora Casablanca Ltda (1974-atual) e Construtora Granado Ltda (1983-atual)	16/05/1990	CR\$ 36.128.798,30	CR\$ 18.699.872,22
005/90	Execução das obras de Construção do novo pátio de inflamáveis.	Consórcio Cesbe S/A Engenharia e Empreendimentos (1946-atual) e Conterpavi Construção, Terraplanagem e Pavimentação Ltda (1964-atual)	25/06/1990	NCZ\$ 33.526.151,25	NCZ\$ 33.526.151,25
006/90	Contratação dos serviços de detalhamento técnico e gerenciamento das obras do Pátio de Manobras e seus acessos e demais obras complementares.	Aeroservice – Consultoria e Engenharia de Projeto S/C Ltda (1983-atual)	25/06/1990	Não consta.	NCZ\$ 19.738.956,39
007/90	Iluminação do novo Pátio de Manobras da RFFSA.	Promenge- Projetos e Montagens de Engenharia Elétrica Ltda (1975-atual)	23/07/1990	CR\$ 34.930.184,00	CR\$ 22.573.024,00
008/90	Adequação da linha de tráfego nas áreas atingidas pelo projeto.	Consórcio Cesbe S/A Engenharia e Empreendimentos (1946-atual) e Conterpavi Construção, Terraplanagem e Pavimentação Ltda (1964-atual)	01/10/1990	NCZ\$ 35.767.132,82	NCZ\$ 35.767.132,82

Tabela 2: Editais de concorrência da Urbamar em 1990 e respectivos contratos com empresas e valores.
Fonte: Elaborado pela autora.

¹⁸ Ano de abertura e situação atual da empresa. As outras datas, dispostas após as empresas vencedoras, correspondem a esses mesmos itens.

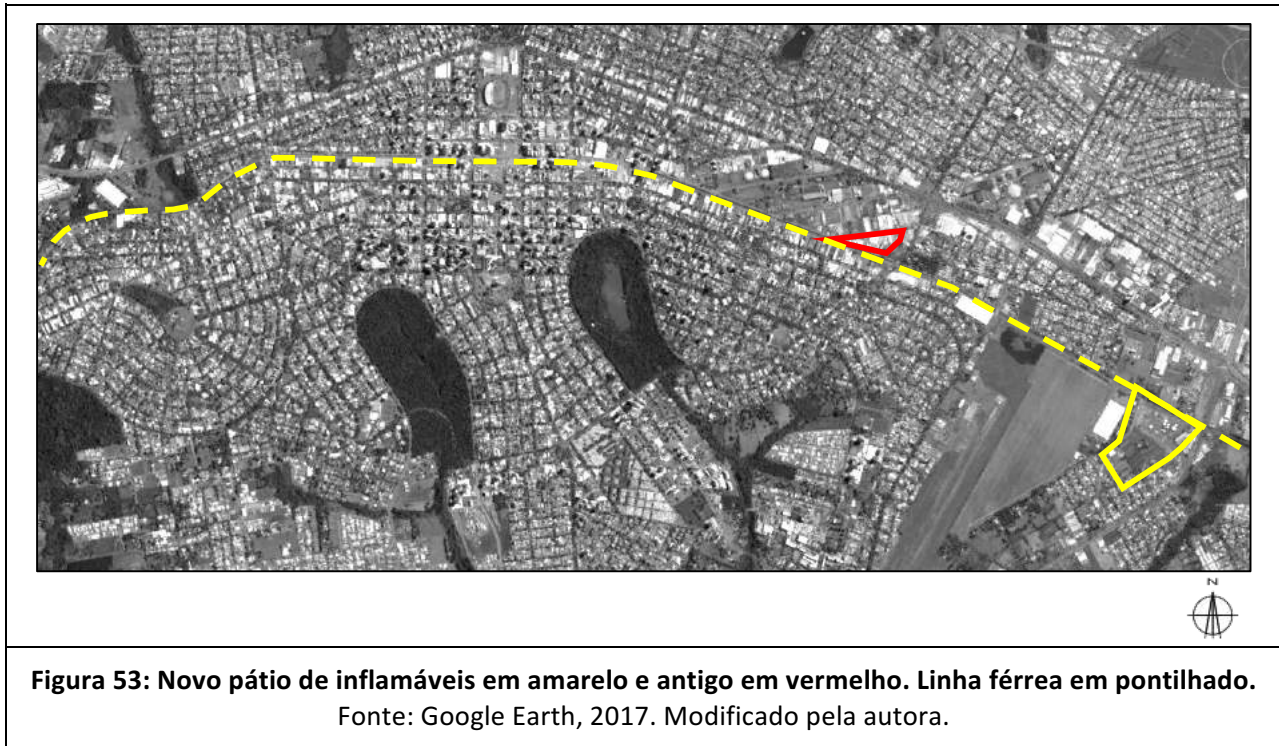
Com relação aos valores de obra apresentados nos contratos, como já mencionamos, não nos aprofundamos nos limites desse trabalho. Em nossa pesquisa buscamos compreender a dinâmica dos agentes da construção da cidade, com ênfase no processo de produção do espaço e não os valores específicos. No entanto, como vimos, há incongruências entre as fontes consultadas, dessa forma, seria importante aprofundar nessas questões em futuras análises. Outra questão interessante que poderia se desdobrar desses dados que apresentamos é a investigação da propriedade dos terrenos e os meios de aprovação dos loteamentos residenciais previstos nos editais 002/90, 003/90 e 004/90.

Notamos que entre as empresas contratadas, ainda estava presente a Mendes Júnior que, neste caso, ganhou a concorrência para a maior obra, a de readequação e descentralização do pátio de manobras. A empresa se consorciou com uma construtora local, a Sanches Tripoloni, ganhando 100 pontos no score final. Apesar de ter rescindido o contrato devido à falta de recursos para executar as obras, acreditamos que a Mendes Júnior ainda se interessava na empreitada já que, agora, diferentemente do primeiro edital de 1986, o investimento seria menor pela divisão da obra em fases.

Os editais de concorrência pública para a execução das obras, supracitados, foram os pontapés iniciais para o início da reestruturação do pátio de manobras. Tendo em vista o contrato estabelecido entre a RFFSA e a Urbamar no início de 1990, somente após a primeira fase das obras ser concluída que o pátio poderia ser transferido. Nesse sentido, é evidente que era de interesse da municipalidade agilizar o início das obras.

As primeiras obras da proposta de 1986

Após a divulgação dos resultados dos editais e iniciadas parte das obras, em setembro de 1990 foi inaugurado o pátio de inflamáveis na zona leste da cidade (ver figura 53), construído pelo Consórcio Cesbe e Conterpavi, contratado pelo edital 005/90. As ações para a reestruturação do pátio de manobras pareciam finalmente estar se concretizando. Pode-se atribuir a isso o fato da CMNP ter “desistido” de receber indenização sobre a “doação” do terreno do pátio de manobras (CORRÊA JUNIOR, 1991, p.9).



A transferência do pátio de inflamáveis foi a primeira das obras referentes à primeira fase acordada com a RFFSA para a posterior liberação dos terrenos no centro da cidade. Com relação as outras obras dos editais, elas também haviam se iniciado, incluindo o pátio de manobras e as residências para os ferroviários, conforme divulgou a Revista Tradição na edição de novembro de 1990. As novas casas para os funcionários do pátio de manobras, que antes moravam na vila ferroviária no mesmo local, se localizariam em bairros periféricos, distantes do centro da cidade, entre os quais, estavam o Borba Gato e o Parque Itaipu (ver figura 54).

Como podemos observar nas figuras 55, 56 e 57, os locais em que foram construídas as novas residências dos ferroviários eram desprovidos de infraestruturas básicas em seu entorno, tais como asfaltamento das ruas, passeios públicos e, ao que tudo indica, esgotamento sanitário. Além disso, nas imagens não conseguimos identificar locais de comércio e serviços necessários para o cotidiano dos futuros moradores, nem áreas públicas de convívio, arborização e equipamentos coletivos.

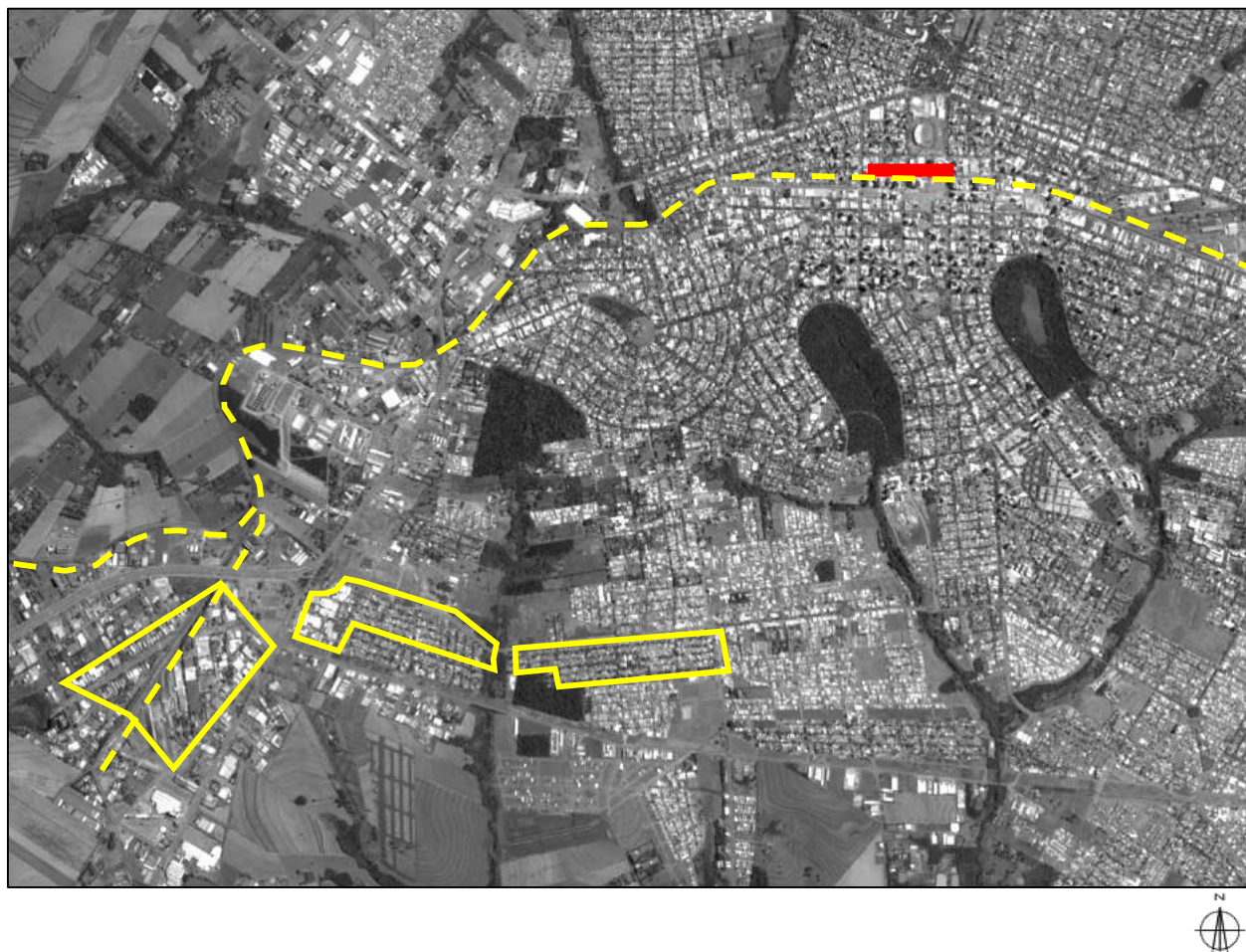


Figura 54: Bairros das novas residências dos ferroviários em amarelo e antiga vila ferroviária em vermelho. Linha férrea em pontilhado.

Fonte: Google Earth 2017. Modificado pela autora.

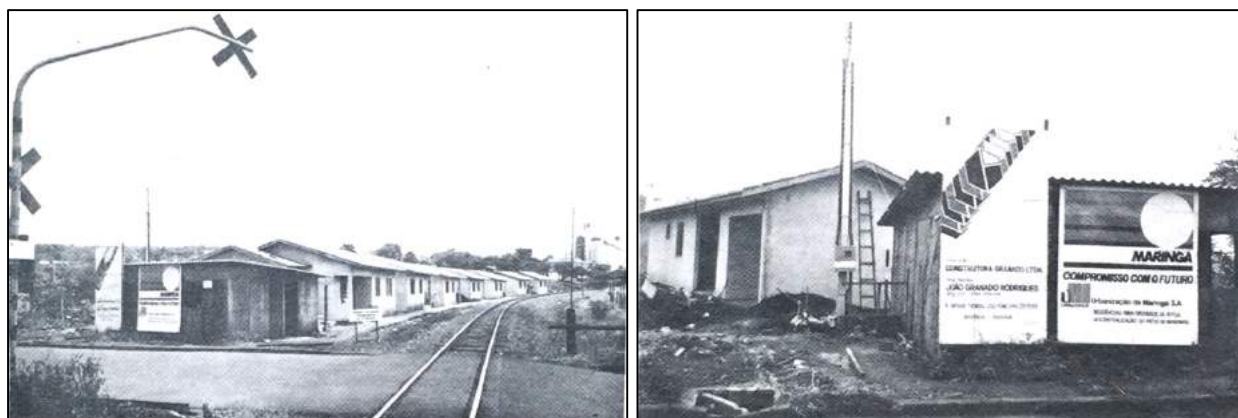
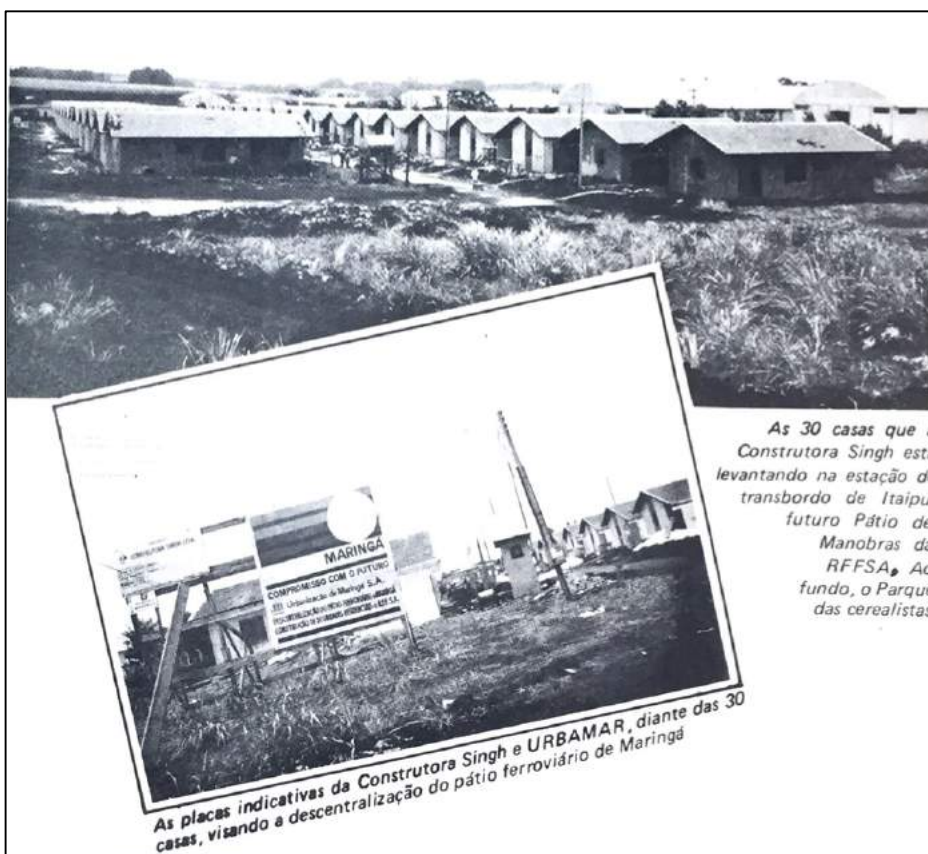


Figura 55: Residências dos ferroviários anexas ao novo pátio de manobras.

Fonte: Revista Tradição, nov. 1990, p.4.



Figura 56: Residências dos ferroviários no bairro Borba Gato.
Fonte: Revista Tradição, nov. 1990, p.4.



As 30 casas que a Construtora Singh está levantando na estação de transbordo de Itaipu, futuro Pátio de Manobras da RFFSA. Ao fundo, o Parque das cerealistas

As placas indicativas da Construtora Singh e URBAMAR, diante das 30 casas, visando a descentralização do pátio ferroviário de Maringá

Figura 57: Residências dos ferroviários na estação de transbordo de Itaipu.
Fonte: Revista Tradição, nov. 1990, p.5.

Podemos constatar a falta de infraestrutura nesses bairros em que foram transferidos os trabalhadores ferroviários em uma matéria publicada no jornal O Diário de Maringá em 06/10/1991, em que se anunciava: “Mais de 50% da cidade não tem esgotos”. De acordo com a reportagem, nesse período, somente a área central e as zonas dois, três, quatro, cinco e sete possuíam a rede de esgotamento sanitário (ver figura 58).

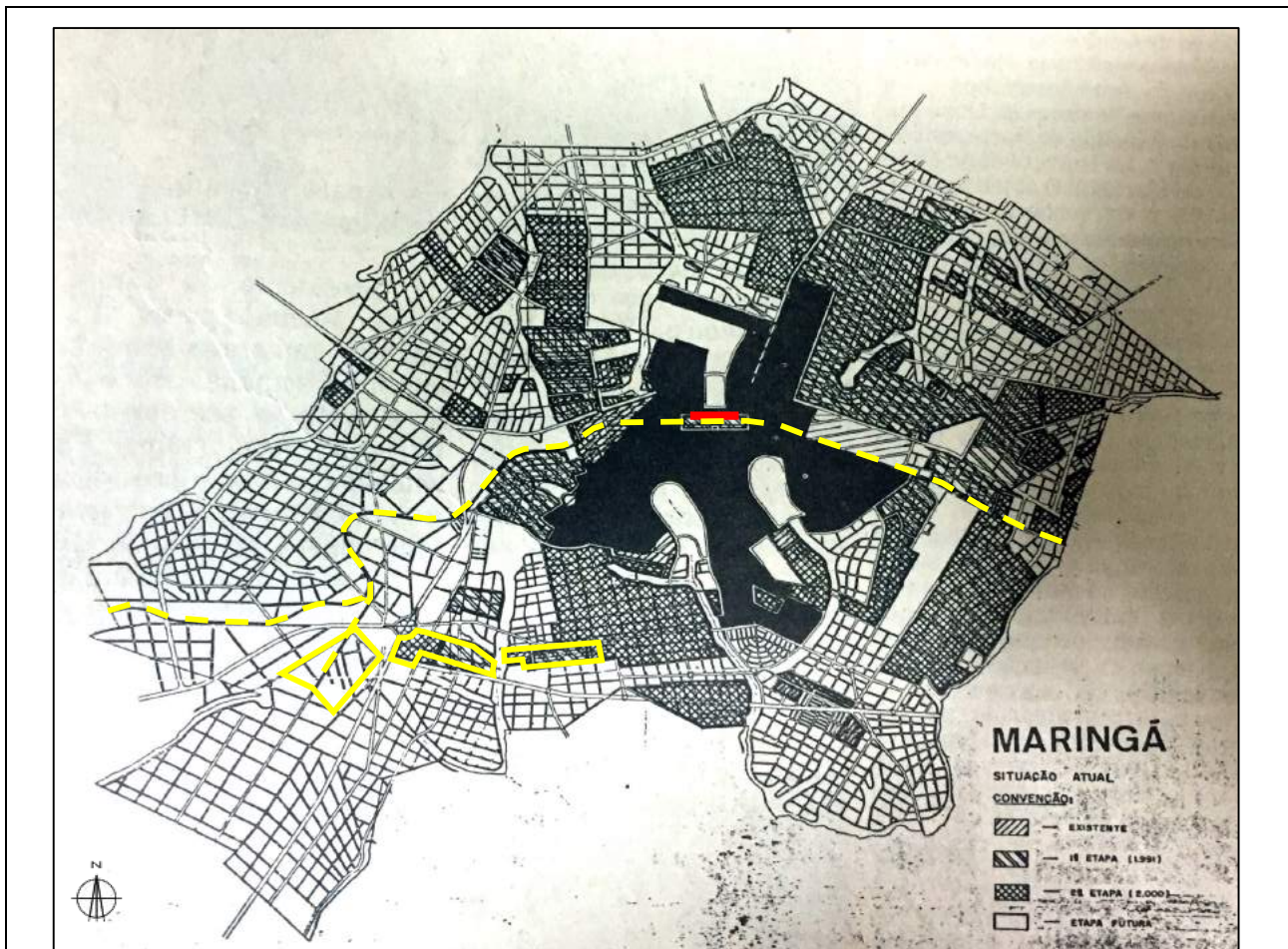


Figura 58: Rede de esgoto em Maringá, na parte preenchida de preto. Novos bairros das residências dos ferroviários em amarelo e antiga vila ferroviária em vermelho. Linha férrea em pontilhado.

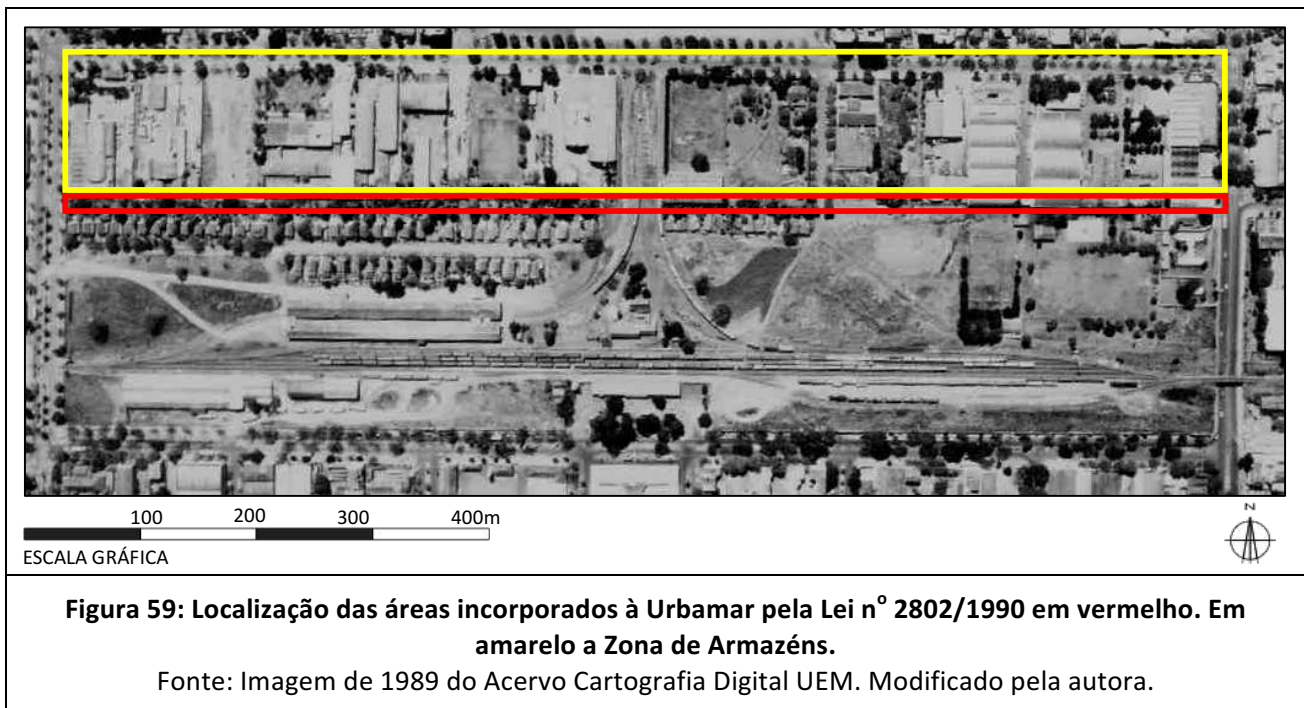
Fonte: O Diário de Maringá, 06/10/1991. Modificado pela autora.

O real problema, a precariedade dos locais em que estavam sendo construídas as casas dos ferroviários, foi frequentemente ocultado pelos jornais locais. As manchetes anunciavam que “Moradores do novo centro ganharão casa nova” (O JORNAL DE MARINGÁ. 02/06/87, p.3), no entanto, não questionavam o deslocamento de tais habitantes para longe do centro da cidade e da urbanidade. De acordo com essa reportagem que citamos, o fato de o município ter firmado um sistema de financiamento com a Companhia de Habitação do Paraná – Cohapar, possibilitou

que os trabalhadores da ferrovia pudessem, nos novos loteamentos, adquirir a propriedade, a casa própria, por um baixo valor por mês. É evidente que isso convenceria os moradores de se mudarem e, como forte aliada para esse consenso, estava a ideia amplamente divulgada pela imprensa local de que a vila ferroviária no centro era abandonada e feia.

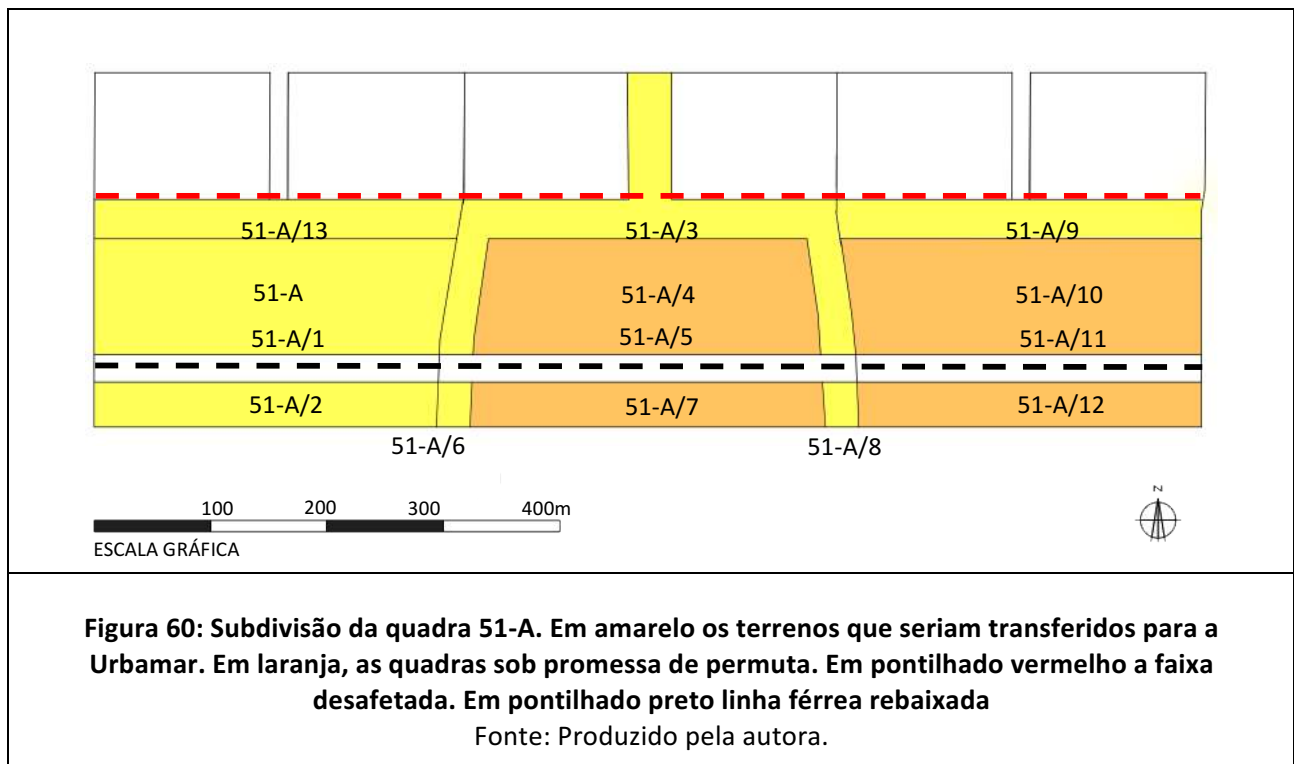
O local parece abandonado, e as casas em um estado lastimável de conservação mostram claramente a ação do tempo. Apesar de muitas promessas, o local não é asfaltado, ficando enlameado nos dias de chuvas e extremamente poeirento nos dias de sol. Por este e outros motivos, é que a grande maioria está gostando de se mudar [...] (O JORNAL DE MARINGÁ. 02/06/87, p.3).

No último dia do ano de 1990, o fato que se caracterizaria como última ação do ano a favor da reestruturação da área foi a aprovação da Lei nº 2802/1990, de 31 de dezembro de 1990, que autorizava a doação de áreas para incorporação da Urbamar, através da sua desafetação, ou seja, perda de utilização pública. Tais áreas, que seriam agrupadas também ao projeto de urbanização da área, correspondiam ao espaço de 4 metros reservado para passagem de galerias pluviais entre a Zona de Armazéns e as quadras do pátio de manobras (ver figura 59).



O início do ano de 1991 foi marcado por um acontecimento importante para a área. No dia 03/01/1991 foi assinada a escritura pública entre a Urbamar e a RFFSA para a permuta dos terrenos do antigo pátio de manobras, de posse da RFFSA, com os lotes constantes no novo pátio, da Urbamar, conforme havia-se firmado no contrato entre as duas empresas em 1990.

O terreno do pátio de manobras no centro da cidade possuía 206.600m², dentre os quais, para realizar a permuta, foram subdivididos e destacados 96.616,37m². A quadra 51-A da Zona 1 de Maringá, de posse da RFFSA, foi subdividida em 14 lotes, com matrículas distintas. Destacamos na figura 60 os que seriam permutados com a Urbamar, de acordo com a escritura pública de permuta:

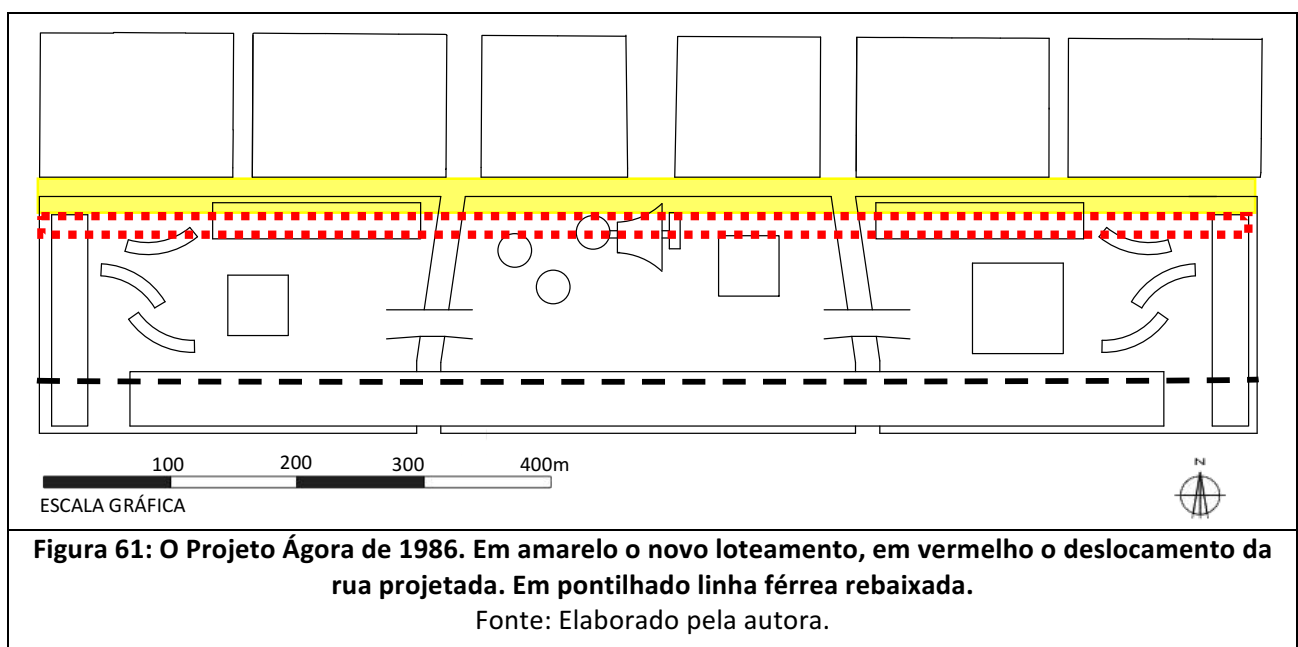


A escritura firmada entre a RFFSA e a Urbamar definia que as quadras 51-A/3, 51-A/6, 51-A/8, 51-A/9 e 51-A/13 seriam imediatamente transferidas, a partir desse documento registrado em cartório, para o patrimônio da Urbamar. Os lotes 51-A e 51-A/2 poderiam ser usufruídos pela empresa responsável pela reestruturação do centro somente quando as obras da primeira fase, que citamos anteriormente, acordadas em contrato entre as duas empresas no ano anterior, fossem concluídas.

Com relação aos outros lotes que não citamos, os 51-A/4, 51-A/7, 51-A/10 e 51-A/12 ainda ficaram sobre promessa de permuta, dependendo da conclusão das obras da segunda fase. Já os terrenos centrais, destacados na linha pontilhada da foto anterior, os lotes 51-A/1, 51-A/5 e 51-A/11 permaneceriam como patrimônio da RFFSA pelos trilhos se localizarem nessa porção do terreno.

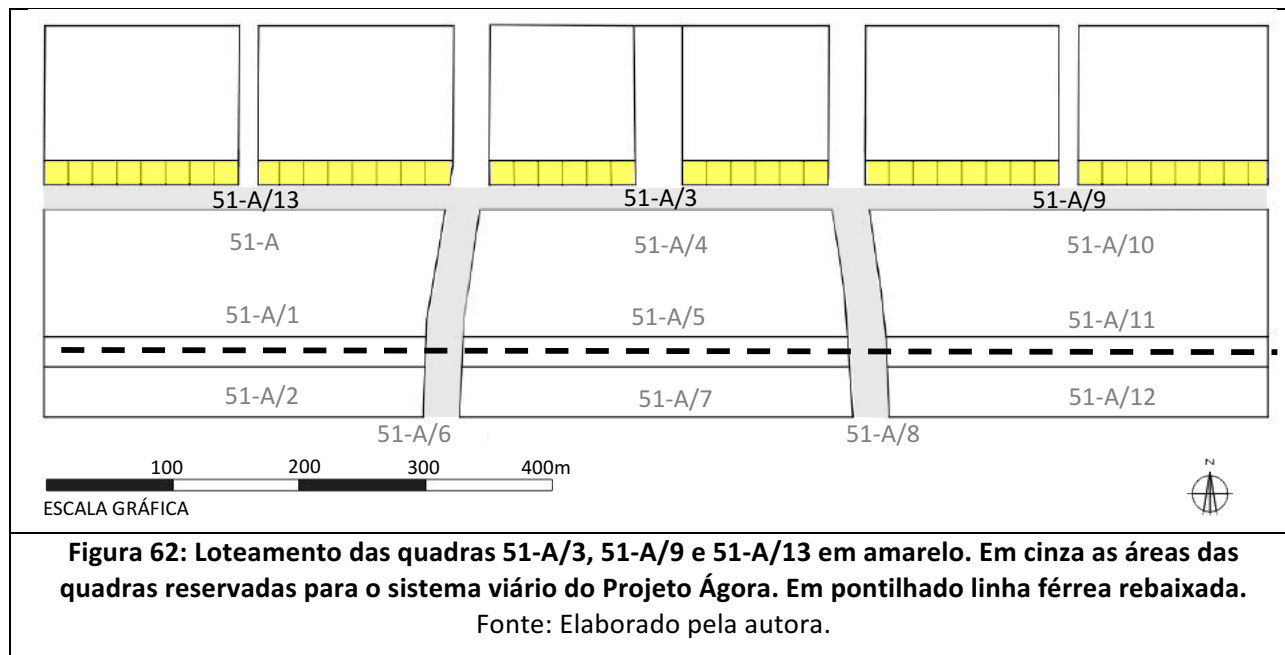
No ano de 1991, após parte dos terrenos já ter sido transferida à Urbamar, e a faixa de domínio de galeria de águas pluviais já ter sido desafetada, a primeira ação a se concretizar na área seria a abertura da Avenida Projetada, prevista como limite norte do projeto de Oscar Niemeyer. Para sua execução, seria utilizada parte das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13, no entanto, a sua implantação ocorreu com algumas modificações do projeto original.

A Urbamar, como opção para obter recursos para a continuação das obras, decidiu que seria deslocada a via projetada em 20 metros ao sul, para possibilitar a abertura de uma faixa de terra para vender terrenos defronte a nova via. A faixa para loteamento proposto pela Urbamar ocupou parte das quadras 51-A/13, 51-A/3 e 51-A/9, ambas já transferidas para seu patrimônio, bem como a faixa de 4 metros de domínio desafetada que comentamos anteriormente. A rua projetada, ou ainda, a atual Avenida João Paulino Vieira Filho, foi deslocada e, por consequência, a área disponível para o Projeto Ágora diminuiu em cerca de vinte por cento (ver figura 61).



Podemos afirmar que a abertura desse loteamento se caracterizou como o primeiro passo para possíveis modificações no Projeto Ágora em direção à privatização do espaço. Agora, o espaço público seria diminuído para dar lugar aos investimentos imobiliários. Através da divulgação da venda desses novos terrenos, anunciava-se nos meios de comunicação que isso seria um verdadeiro progresso para a área, e o novo centro “um exemplo típico daquilo que ‘antes de ser já é’” (REVISTA TRADIÇÃO, ago. 1991, p.15, aspas do autor).

As quadras disponíveis ao Projeto Ágora considerando a modificação das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 com o deslocamento de 20 metros para a implantação da avenida projetada, bem como a demarcação das as vias que deveriam ser prolongadas, assim se conformariam (ver figura 62):



A Urbamar divulgou a venda de parte desses terrenos através de três editais. Os editais e suas respectivas datas de contrato de compra e venda foram: Edital 009/90 de 08/01/1991; Edital 001/91 de 16/04/1991 e Edital 003/91 de 19/08/1991. Entre os 44 terrenos disponibilizados, nos dois primeiros editais foram vendidos somente 9 lotes.

Os resultados obtidos nesses primeiros dois editais não superaram as expectativas da Urbamar, conforme apontaram as discussões da reunião do conselho de administração de 18/04/1991. Tendo em vista o insucesso de vendas e, como afirmou o Diretor Financeiro da Urbamar, Paulo Trisóglgio do Nascimento (ver anexo 1), o fato de que a sociedade enfrentava dificuldades para o pagamento das empreiteiras contratadas em 1990, o referido diretor propôs uma solução para ambas as questões em pauta. A sugestão foi de estabelecer um acordo com as construtoras para quitação dos débitos existentes através da dação em pagamento de terrenos que estavam previstos para alienação nos editais e que ainda não haviam sido vendidos. Havia a possibilidade de paralização das obras caso os pagamentos não fossem realizados. Dessa forma, a proposta do diretor financeiro foi aceita por unanimidade nessa reunião (URBAMAR, 1991). Foi realizada a dação em pagamento através de terrenos provenientes da subdivisão das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13, para as seguintes empresas (ver tabela 3):

EDITAL	EMPRESA	TOTAL US\$	LOTES	ÁREA	DÓLAR/M ²	DATA
001/90	Sanches Tripoloni	558.953,22	1D, 1E, 2, 2A, 2B, 2C, 2D e 2E - Quadra 51-A/3	3.202,00	174,56	25/04/1991
005/90 e 008/90	Cesbe	137.903,06	1 e 1A - Quadra 51-A/3	802,00	171,95	03/05/1991
	Conterpavi	68.951,03	2G - Quadra 51-A/13	386,12	178,57	03/05/1991
		325.584,42	1A, 1B, 2D, 2E e 2F - Quadra 51-A/13	2.000,00	162,79	25/06/1991
		130.233,77	1B, 1C - Quadra 51-A/3	800,00	162,79	Não consta
		333.868,58	2E - Quadra 51-A/9 ¹ 1D, 1E, 2, 2A e 2B - Quadra 51-A/13 ²	2.400,00	139,11	¹ 10/06/1991 ² 29/10/1991

Tabela 3: Dação em pagamento com terrenos das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13.

Fonte: Acervo da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá. Elaborado pela autora.

Quitadas as dívidas com as empreiteiras, durante o ano de 1991 as obras não paralisaram. Em agosto de 1991, com a presença do então Presidente Fernando Collor de Mello, foi inaugurado novo pátio de manobras, já transferido da área central para a área de transbordo da usina de Itaipu, localizada na divisa entre as cidades de Maringá e Paiçandu (ver figura 63). Essa transferência assinalou a segunda obra realizada do Projeto Ágora pertencente à primeira fase acordada com a RFFSA para a liberação dos empreendimentos nos terrenos no centro da cidade.

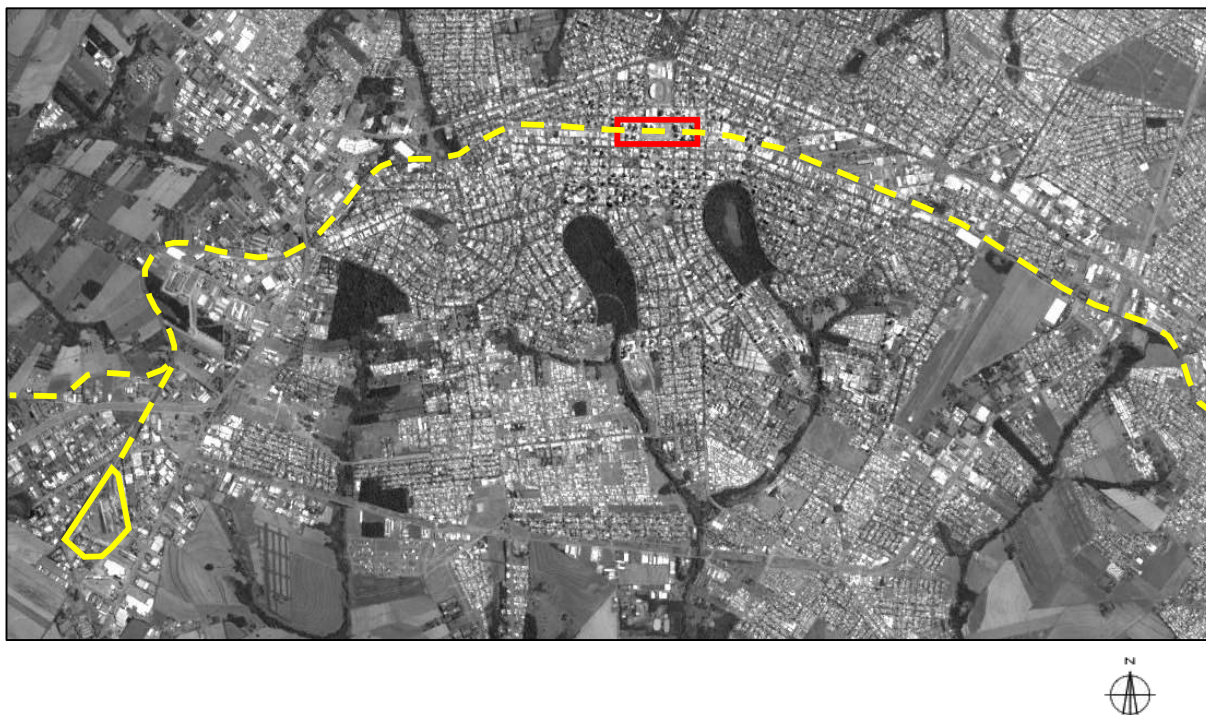


Figura 63: Localização do novo pátio de manobras em amarelo e do antigo em vermelho. Linha férrea em pontilhado.

Fonte: Google Earth 2017. Modificado pela autora.

Esse acontecimento foi anunciado pelas revistas da época, que alardearam a presença do então presidente Collor (1990-1992) em Maringá no mês de agosto. Na Revista Tradição de julho de 1991, já se apresentavam os eventos que ocorreriam: “Collor de Mello e Ricardo Barros vão inaugurar o novo pátio de manobras da Rede Ferroviária Federal na Zona Oeste de Maringá, onde a Prefeitura investiu 5,7 bilhões de cruzeiros em recursos próprios” (REVISTA TRADIÇÃO, jul. 1991, p. 05).

Como apontamos, além do pátio de manobras, as obras de demolição das estruturas ferroviárias existentes na área central seguia a todo vapor em 1991, no entanto, é evidente que elas eram menos alardeadas na mídia em relação às grandes inaugurações. Os ferroviários já haviam se mudado para as novas casas no novo pátio de manobras e a demolição da vila ferroviária havia se iniciado. Começaria a destituição da memória no centro da cidade, eliminando todos os vestígios dessa importante fase da história na cidade. As antigas casas dos ferroviários, nos seus diversos tipos e hierarquias, tiveram seu fim no ano de 1991 (ver figuras 64, 65 e 66).



Figura 64: Residências dos ferroviários no ano de 1991, antes da demolição.

Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá.



Figura 65: Residências dos diretores ferroviários no ano de 1991, antes da demolição.

Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá.



Figura 66: Residências dos ferroviários no ano de 1991, antes da demolição

Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá.

Apesar das casas previstas para os ferroviários serem de maior área e de melhores padrões de construção, é possível afirmar que os moradores não tiveram participação, muito menos possibilidades de escolha no processo de expulsão. Em uma matéria publicada em O Diário de Maringá em 05/01/1991, intitulada “Deixar o centro desagradado ferroviários”, destacamos:

O funcionário José Nivaldo Paes, na Rede Ferroviária há 7 anos, vai ter que mudar para o novo pátio. Ele conta que ninguém queria ir para lá, pois é longe de tudo. [...] mas explica [José Nivaldo] que o novo pátio fica fora de mão, principalmente para as crianças irem para a escola. O seu maior receio, no entanto, é ficar isolado, e como o local não conta com nenhuma infraestrutura pode existir problemas em caso de doença, mais ainda à noite, “já que a região não conta com nem uma farmácia”, desabafou. [...] O segurança Geraldo Foltran também tem a mesma reclamação. Ele conta que das casas do Borba Gato até o pátio de Itaipu são mais de 6 quilômetros (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 05/01/1991, p.03, aspas do autor).

Percebemos que, novamente, o real problema havia sido ocultado. A expulsão desses habitantes pouco apareceu na mídia na época, como constatamos na pesquisa em acervos, só encontramos a reportagem que citamos. A situação foi aceita naturalmente e deram continuidade a outras obras. Um engenheiro da RFFSA, refletindo o consenso que havia se criado, comentou para o jornal: “[...] é compreensível a reclamação dos funcionários, mas que após a mudança, todos vão se adaptar bem às novas condições, muito melhores que as atuais” (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 05/01/1991, p.03).

Portanto as primeiras obras realizadas, que visavam a transferência da área de manobras dos trens e a reestruturação da gleba ferroviária, concluíram a primeira fase de obras previstas pelo contrato com a RFFSA. Foram inaugurados o novo pátio de inflamáveis, o novo pátio de manobras e a foi transferida a vila ferroviária para outro local da cidade.

A segunda proposta do Projeto Ágora de 1991 (versão não divulgada oficialmente)

No decorrer da execução das obras, a Prefeitura Municipal questionou a impossibilidade de efetivação do Projeto Ágora como um todo pela sua monumentalidade. Dessa forma, tendo em vista que o espaço disponível para o projeto havia sofrido alterações, foi solicitada uma nova versão do projeto à Oscar Niemeyer. Seria necessária a readequação dos usos e dos espaços da primeira versão, uma vez que as duas vias norte-sul, Herval e Duque de Caxias, já estavam

demarcadas e estavam em processo de prolongamento, de acordo com reportagem publicada na Revista Tradição (julho, 1991). Além disso, a nova versão do conjunto proposto deveria considerar a diminuição do tamanho da gleba em vinte por cento do tamanho original devido ao loteamento realizado na porção norte da gleba ferroviária.

Um projeto de Oscar Niemeyer datado de 12 de agosto de 1991, apesar de não divulgado oficialmente, já que não havia um contrato publicado no Órgão Oficial do Município em data anterior a essa, foi encontrado no Acervo da Urbamar. O projeto propunha um novo conjunto para a área, uma nova Ágora, nas palavras de Niemeyer (1991). Tal versão continha um texto à mão redigido pelo próprio arquiteto, o qual expomos:

Explicação necessária

Eis a nossa explicação sobre a urbanização a ser feita entre a Av. Tamandaré e nova rua Projetada pela Prefeitura de Maringá.

Como a parte mais importante do conjunto fica localizada junto a estrada de ferro e aquela Rua, de casario baixo e sem atração, projetá-la visualmente dessa vizinhança é a nosso ver a medida inicial a tomar. Considerando que os dois espaços nas extremidades do terreno se destinam à habitação, neles essa proteção será feita com uma extensa faixa verde ao lado do trem (1) e um correr de lojas junto a sua referida (2) no setor central que denominaríamos praça de cultura, situada 3 metros acima do resto da composição para melhor se destacar, a proteção aludida se limitaria a um peitoril de 1,20 de altura (4).

Nessa praça um grande museu seria construído, suspenso no ar de um lado ao outro do terreno, com restaurante na cobertura e no subsolo, salas para a administração, reserva técnica, curso etc. Seria o primeiro impacto para seus visitantes, surpresos com o arrojo da construção. Daí, registro sob o museu atingiriam a praça propriamente dita, sendo de um lado o teatro previsto para 2000 pessoas, suprido de todos os dispositivos necessários a grandes congressos e ao centro, os dois cinemas e o restaurante projetado, com sua enorme varanda mesas ao ar livre. Aí, eles poderiam parar um pouco, curiosos com a arquitetura que os cerca, tendo no fundo as duas torres dos hotéis e meio distante, uma das praças habitacionais coberta de vegetação (6).

Acreditamos que a Praça de Cultura, deveria ser logo construída, sem etapas, marcando essa administração otimista, voltada para a cultura (NIEMEYER, 1991).

No memorial do projeto, descrito pelo arquiteto, observamos que a “Ágora” era um espaço restrito, com um público específico, assim como a primeira versão proposta. Nesse trecho que descrevemos, fica clara a intenção de desconsiderar a Avenida Tamandaré (ver figura 67), ao sul do pátio de manobras, por ser de “casario baixo e sem atração”, tendo em vista as construções antigas que existiam na área que, apesar de estarem lá por menos de 30 anos, já eram consideradas velhas (ver figura 68).

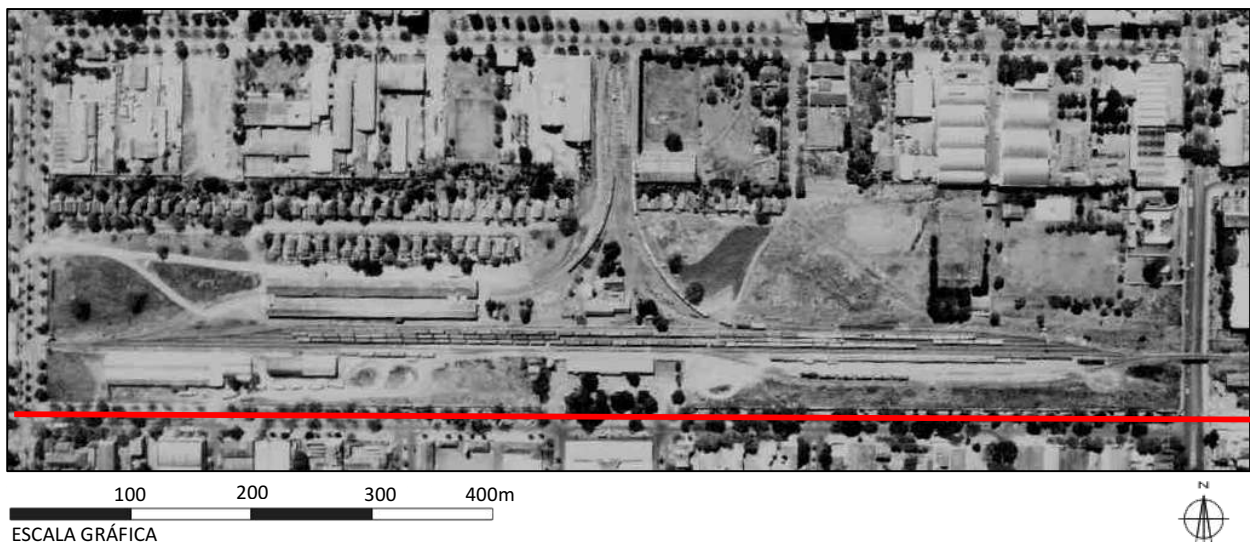


Figura 67: Localização da Avenida Tamandaré em vermelho.

Fonte: Imagem de 1989 do Acervo Cartografia Digital UEM. Modificado pela autora.

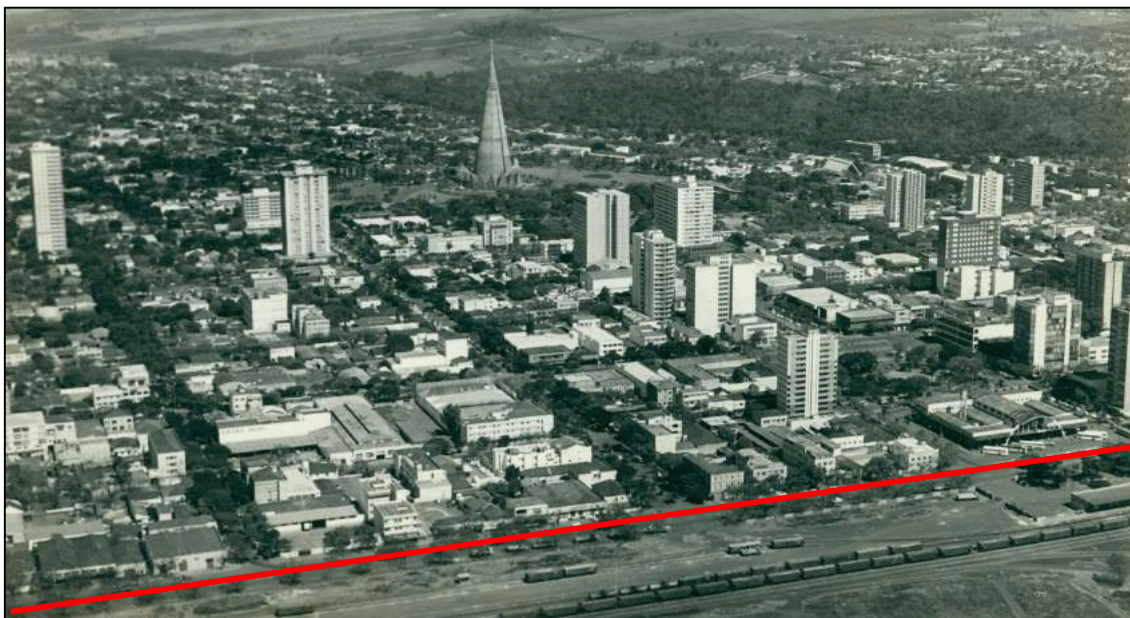


Figura 68: Edifícios na Avenida Tamandaré. Em vermelho a Avenida Tamandaré.

Fonte: Acervo IBGE.

Apesar do espaço ainda nos parecer restrito e elitizado, tal como na primeira versão, percebemos no desenho da quadra central (ver figuras 69 e 70), na denominada “Praça da Cultura” que, diferentemente da primeira versão do Projeto Ágora, ela se abre para o entorno, sem barreiras físicas e visuais, como a lâmina comercial apresentada no projeto de 1986. Apesar disso, os pontos focais dessa praça central constituem dois edifícios privados, os hotéis.

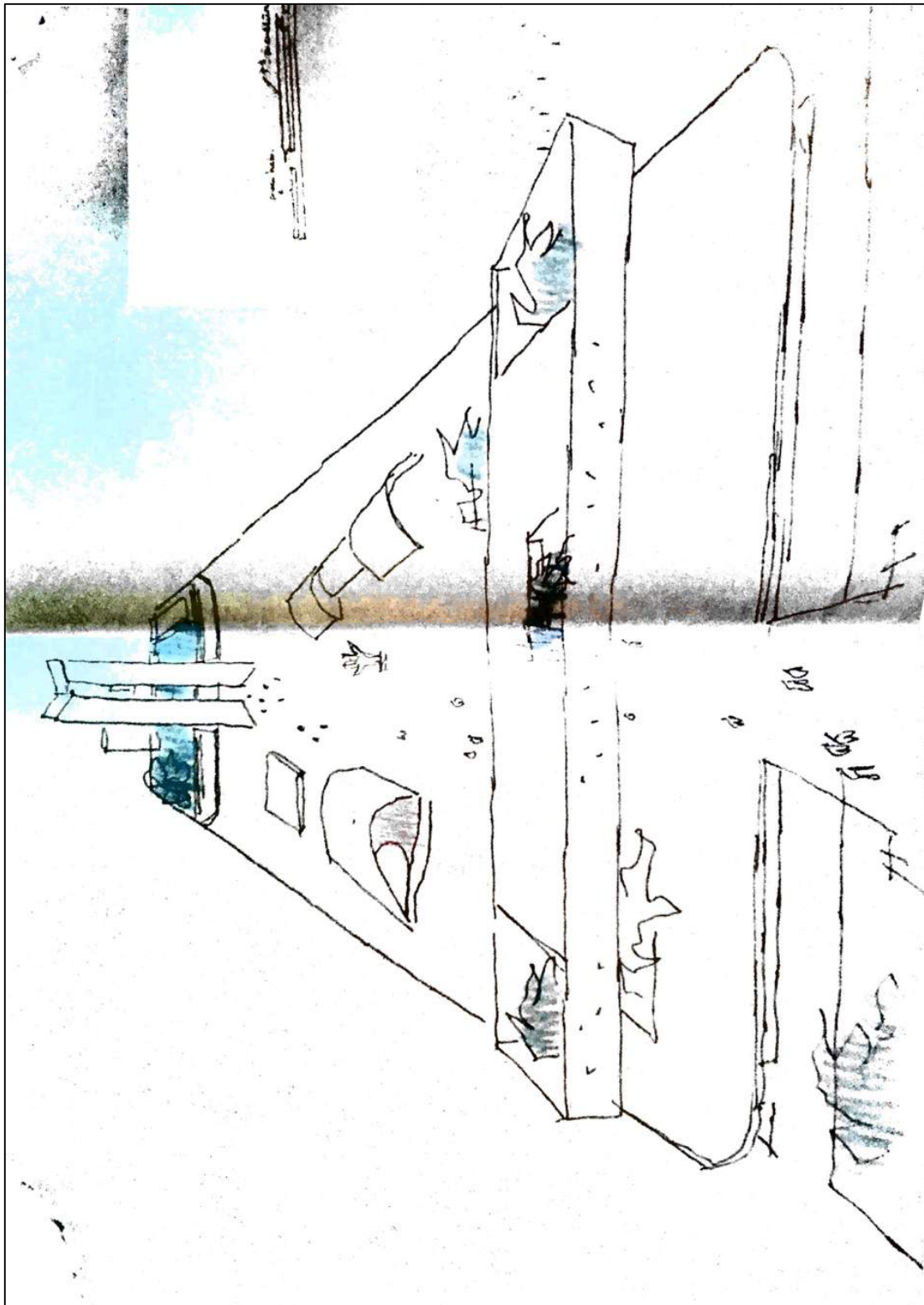


Figura 69: Perspectiva da quadra central do Projeto Ágora de agosto de 1991.
Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.

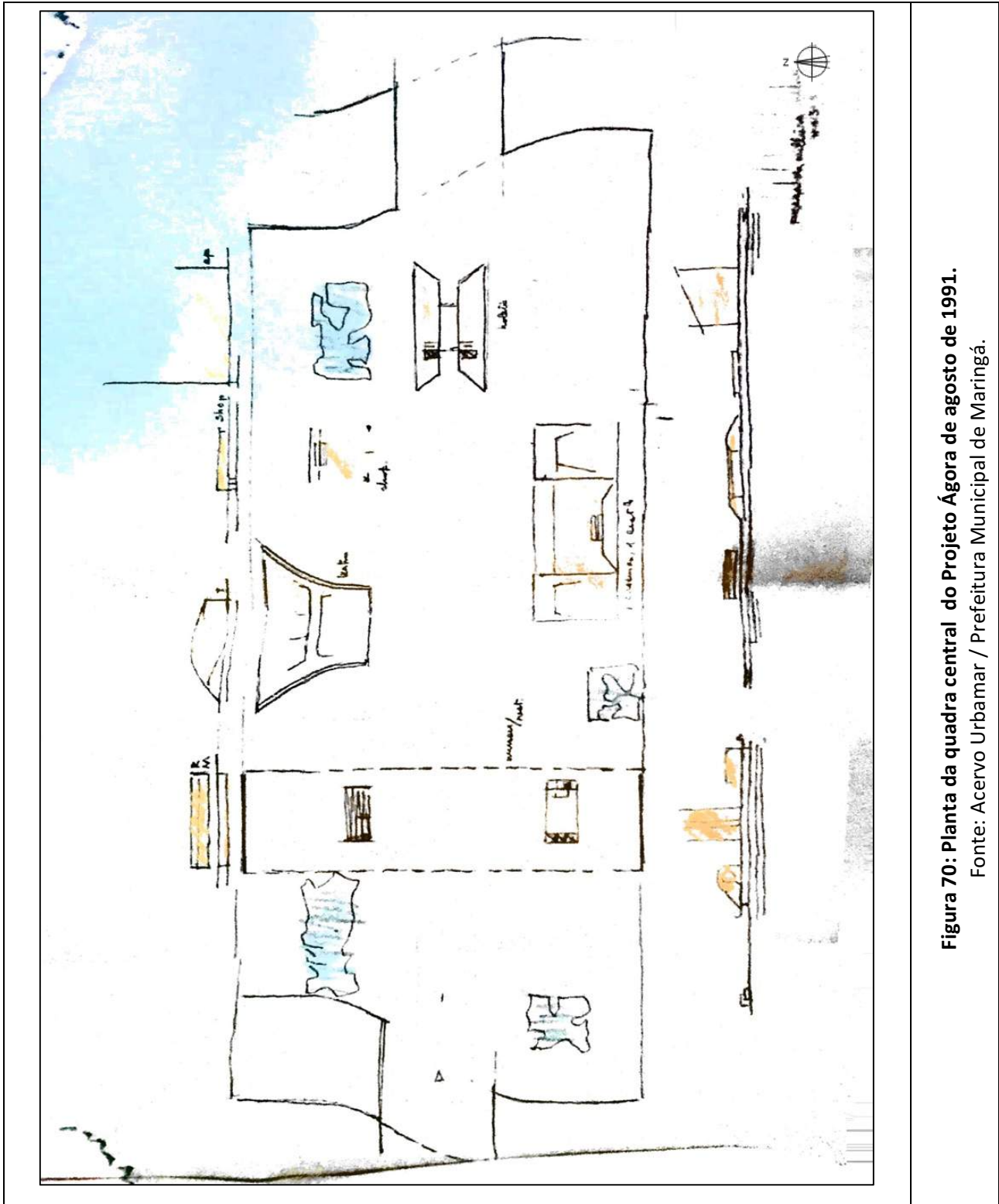


Figura 70: Planta da quadra central do Projeto Ágora de agosto de 1991.
Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.

As quadras laterais caracterizam um espaço exclusivamente privado, se considerarmos que o acesso parece ser controlado e delimitado por camadas de coberturas verdes e dois níveis de piso, escondendo os espaços residenciais da avenida definidos pelo arquiteto como não atrativos por uma galeria comercial (ver figura 71).

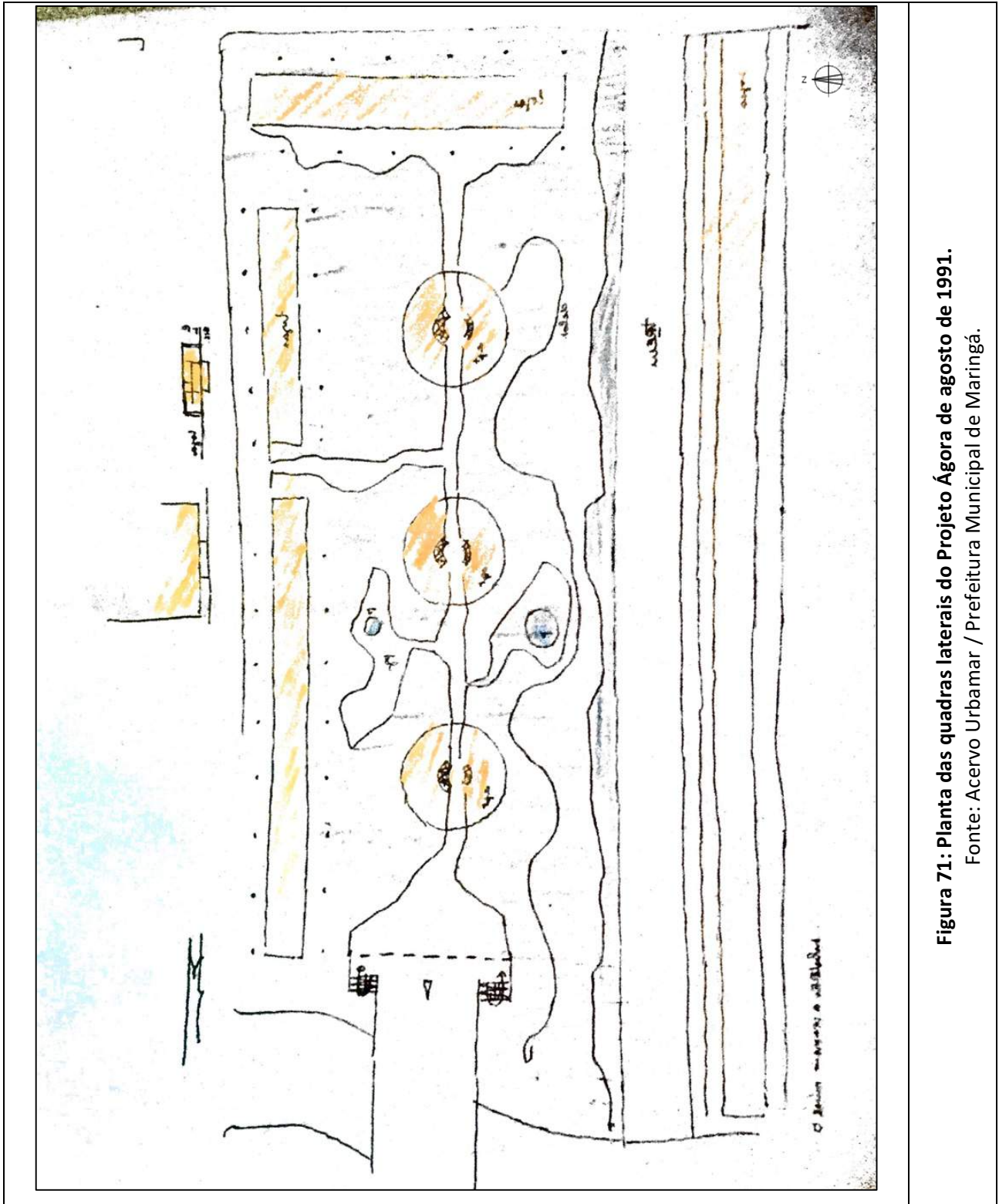


Figura 71: Planta das quadras laterais do Projeto Ágora de agosto de 1991.
Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.

Apesar de Niemeyer ter enviado esse projeto no mês de agosto de 1991, é possível que tenha sido solicitada uma nova versão, mais factível com os interesses do mercado imobiliário, já que essa proposta não foi divulgada pela municipalidade e não encontramos a sua publicação nas revistas e jornais da época. A versão oficial deveria ser apresentada em um evento que seria sediado na

cidade de Maringá, o II Congresso Internacional de Urbanismo – URBE 6, que ocorreu um mês depois, em setembro desse mesmo ano.

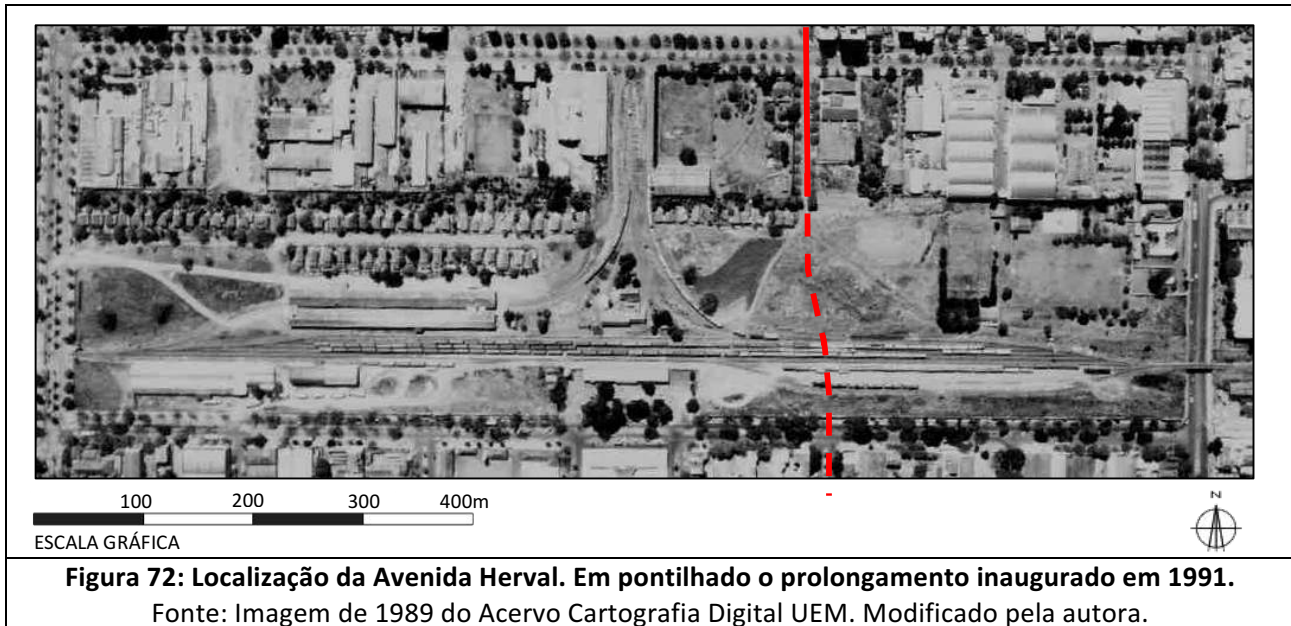
Conforme divulgado no Órgão oficial do Município de 01/11/1991, o novo contrato com Oscar Niemeyer após 1986 teria sido firmado no dia 15/08/1991, ou seja, após o a data do segundo estudo Projeto Ágora que apresentamos anteriormente, do dia 12/08/1991.

A terceira proposta do Projeto Ágora em 1991 e seus eventos de apresentação

A terceira proposta do Projeto Ágora foi contratada em agosto de 1991 e seria apresentada por Niemeyer no mês de setembro em dois eventos concomitantes na cidade, o II Congresso Internacional de Urbanismo - URBE 6 e a inauguração de uma das avenidas prolongadas na área do pátio de manobras, a Avenida Herval.

O URBE 6 ocorreu entre os dias 17 e 21 de setembro de 1991. O evento, organizado pela Prefeitura Municipal de Maringá, com apoio do Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM e sediado no antigo Cine Plaza no centro da cidade, reuniu especialistas do Brasil e do mundo para discutir durante uma semana diversos assuntos sobre as cidades. Entre os profissionais convidados, estavam renomados arquitetos e estudiosos como Oscar Niemeyer, presidente do Congresso; John Turner, urbanista inglês; Milton Santos e Aziz Ab Saber, geógrafos brasileiros; Joaquim Guedes e Jaime Lerner, arquitetos brasileiros; Álvaro Siza, arquiteto português; Jordi Borja, geógrafo espanhol; entre outros (REVISTA AU, dez. 1991; MARINGÁ, 1991a).

A internacionalidade do evento de urbanismo ganhou destaque nas revistas e jornais locais, as quais anunciavam os grandes nomes que profeririam palestras ou comandariam discussões, tal como na Revista Tradição de julho de 1991) na reportagem “Maringá sediará congresso internacional de urbanismo”. No cronograma do evento, estava prevista a apresentação do Projeto Ágora por Oscar Niemeyer e, em paralelo à agenda do último dia, seria inaugurada a Avenida Herval, uma das duas vias que cortavam o Projeto Ágora no sentido norte-sul (ver figura 72).



Antes mesmo de se aproximarem os dias do congresso, as obras que seriam inauguradas, bem como as especulações de uma nova proposta, levaram à tona a discussão acerca das transformações que ocorreriam com as edificações já existentes na área e no entorno. A preocupação de alguns comerciantes entrevistados girava em torno da valorização que esses imóveis sofreriam, e o consequente aumento dos alugueis (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 10/09/1991). Nessa mesma reportagem, um arquiteto da cidade, Cássio Tavares de Menezes Junior, destacou:

O comércio existente nas proximidades do novo centro, lembra Tavares, vai perder sua função com os empreendimentos que serão instalados na área. Segundo o arquiteto, a maneira como o projeto será colocado, vai obrigar que os imóveis em volta alterem suas características com o tempo. De imediato, ele prevê uma valorização dos edifícios do trecho. A intenção do município é apresentar o novo projeto executado por Niemeyer durante a Urbe 6, que começa em Maringá no próximo dia 17 (MENEZES JUNIOR, 1991).

Conforme previsto, a nova versão Projeto Ágora foi apresentada no final do evento URBE 6. Como podemos observar na imagem da maquete sendo apresentada pelo arquiteto (ver figura 73), a nova versão era composta por cinco torres circulares em cada quadra lateral, e um edifício de grandes proporções que atravessava as três quadras da antiga gleba ferroviária. Como mencionamos anteriormente, as avenidas norte-sul já estavam traçadas, bem como a Avenida Projetada na porção norte já havia sido aberta e os lotes lindeiros vendidos, diminuindo a área do Projeto Ágora. Assim, o arquiteto teve que considerar essas novas diretrizes. Isso fez com que se modificasse significativamente uma das principais ideias da primeira versão: o rebaixamento das duas avenidas para a passagem dos pedestres.

A proposta apresentada por Niemeyer como segunda versão (oficialmente divulgada) do projeto, mas que sabemos ser a terceira, propôs o desenvolvimento de três glebas seccionadas pelas novas avenidas, não mais conectadas por uma grande “Ágora”, a qual se limitou apenas ao lote central. A “Ágora” assumiu a escala do edifício, uma praça comum para a cidade (ver figura 74).



Figura 73: Oscar Niemeyer, ao lado do prefeito Ricardo Barros na apresentação do Projeto Ágora em setembro de 1991 no URBE 6.

Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.

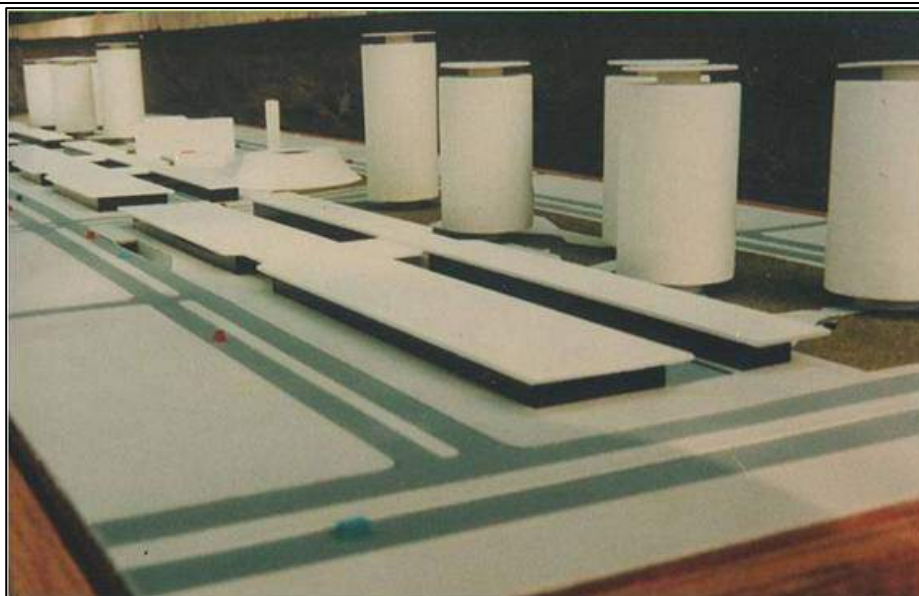


Figura 74: Maquete do Projeto Ágora no URBE 6 em setembro de 1991.

Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.

A Avenida Herval foi inaugurada no dia 21/09/1991, no último dia do evento URBE 6. A via agora havia se tornado protagonista na nova versão apresentada do Projeto Ágora, cortando o antigo pátio de manobras no sentido norte-sul. Niemeyer visitou as obras e, como vimos, já havia considerado a abertura da avenida como uma das diretrizes para nova versão do projeto para a gleba ferroviária (ver figura 75). A inauguração foi divulgada como uma grande festa para a cidade, sendo inclusive divulgada em O Diário de Maringá com uma propaganda de inauguração. (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 20/09/1991, p.11). Além do *marketing* urbano promovido pelo município, as empresas que empreenderam as obras também divulgaram sua marca no “Novo Centro de Maringá (ver figura 76).



Figura 75: Comitiva composta pelo prefeito Ricardo Barros, Oscar Niemeyer e diretores da Urbamar em visita às obras dias antes da inauguração da Avenida Herval.

Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá.



Figura 76: Propagandas da inauguração da Avenida Herval.

Fonte: O Diário de Maringá, 22/09/1991.

Como vimos, nessa ocasião diversos jornais e revistas noticiaram o evento e as inaugurações relacionadas às obras do Novo Centro. O jornal O Diário de Maringá anunciou que “Começam a chegar os primeiros do Urbe 6” (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 13/09/1991, p.09) e “Congresso quer traçar o mundo de amanhã” (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 17/09/1991, p.05). A Revista Tradição de outubro de 1991 destacou em uma de suas reportagens que a “Prefeitura entrega Herval prolongada” e que os terrenos vendidos na porção norte, ao limite da área do pátio de manobras, já teriam suas construções iniciadas.

O projeto do arquiteto Oscar Niemeyer, que durante muitos anos foi um sonho distante, surge agora diante de todos como uma realidade incontestável. Obra não apenas de uma administração, mas de toda uma comunidade. [...] Solidificasse o sonho de uma cidade que nasceu integrada e unida pelo trem de ferro, mas dividida ao meio pelos trilhos, que impulsiona seu progresso (REVISTA TRADIÇÃO, out. 1991, p.16-17).

A publicação realizada pela Revista AU – Arquitetura Urbanismo, na edição de dezembro de 1991 dedicou uma reportagem de sete páginas para comentar as discussões realizadas no congresso. Em um texto publicado com o título “Brasília-Maringá”, o arquiteto Benamy Turkienicz traçou um comparativo entre as duas cidades e as suas estratégias de *marketing*. Turkienicz (1991) destacou

a arquitetura de Niemeyer como um “selo tridimensional” que auxilia os administradores a deixar a sua “marca” na administração, utilizando-a como uma verdadeira *griffe*.

“Há quem sugira que são imagens de poder. Bobagem. O espaço de Brasília (não a sua imagem) constitui o próprio poder [...] Poder entretanto invisível. Visíveis são as imagens. E como são belas as imagens de Brasília!” (TURKIENICZ, 1991, p.76). Podemos dizer que assim como Brasília, no Projeto Ágora, suas imagens também são visíveis, mas a mão invisível do mercado, e seu real poder, não se revelou tão facilmente.

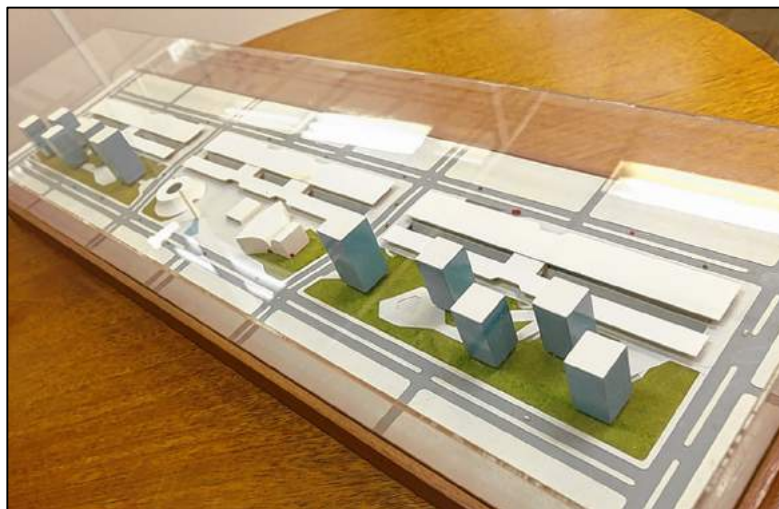
De fato, como Turkienicz (1991, p.76) aponta, Ricardo Barros (1988-1992), gostaria de trazer para a cidade a “marca de Niemeyer”, e isso “não se trata de uma atitude provinciana, pelo contrário”. Muitas cidades na década de 1980 contrataram arquitetos renomados para projetar áreas urbanas ou edifícios para promover a cidade e chamar investimentos, tais como Berlim, Amsterdam, Barcelona e até mesmo a Disneyworld nos Estados Unidos (TURKIENICZ, 1991).

No caso de Maringá, o contato com o arquiteto Oscar Niemeyer, reconhecido mundialmente: “[...] Sem dúvida, [era] **uma jogada de marketing** [...] Mas a prefeitura de Maringá foi ainda mais ambiciosa. Junto ao lançamento do projeto da área central, organizou um congresso de urbanismo, com a assessoria técnica do IBAM, em que estiveram presentes figuras importantes no cenário internacional [...] (TURKIENICZ, 1991, p.76, grifo nosso). Segundo o autor, o congresso realizado na cidade, situou Maringá no mapa do mundo:

Por todas essas considerações [das discussões realizadas no evento] pode-se afirmar com razoável segurança que este Congresso alcançou o objetivo de seu presidente Oscar Niemeyer, que era de realizar um *Congresso sobre o mundo de amanhã*. [...] Nesse contexto, a prefeitura de Maringá organizou um evento do qual colherá merecidos dividendos. **Mais importante do que construir um símbolo da modernidade através da marca de Niemeyer, Maringá talvez esteja dando um exemplo de cidade possível**, ao discutir a cidade real. Se Brasília foi um parâmetro para as décadas anteriores no que se refere ao urbanismo brasileiro, Maringá pode estar se convertendo em um novo – e quem sabe mais típico de nosso país – cenário para experimentos urbanísticos e administrativos. O início foi promissor (TURKIENICZ, 1991, p.76, grifo nosso).

A versão apresentada no congresso em setembro sofreu algumas alterações que foram solicitadas pela municipalidade. Considerando a divisão da antiga gleba ferroviária em três partes, nomeadas de glebas A e B, as laterais residenciais, e de gleba C, a central, as torres circulares nas glebas laterais deveriam ser substituídas por formas quadradas. Grzegorzyc (2000) acredita que a intenção era que o empreendimento pudesse ser absorvido pelas construtoras locais.

Conforme o jornal O Diário de Maringá de 17/11/1991, o diretor técnico da Urbamar desse período, Diniz Afonso “explica que as torres redondas causam uma certa dificuldade para os moradores, além das fachadas de vidro serem inviáveis para o clima de Maringá” (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 17/11/1991, p.17). Atendendo à solicitação, Niemeyer substituiu as torres por quadradas na versão final do projeto nos desenhos e na maquete (ver figuras 77 e 78).



Os desenhos técnicos dessa versão final do Projeto Ágora de 1991 consistem em cinco peças gráficas que encontramos no Acervo da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá (ver figuras 79, 80 e 81). Tais desenhos serviram como base para a aprovação do projeto na Câmara Municipal de uma lei específica para a área, assunto que discutiremos mais adiante.

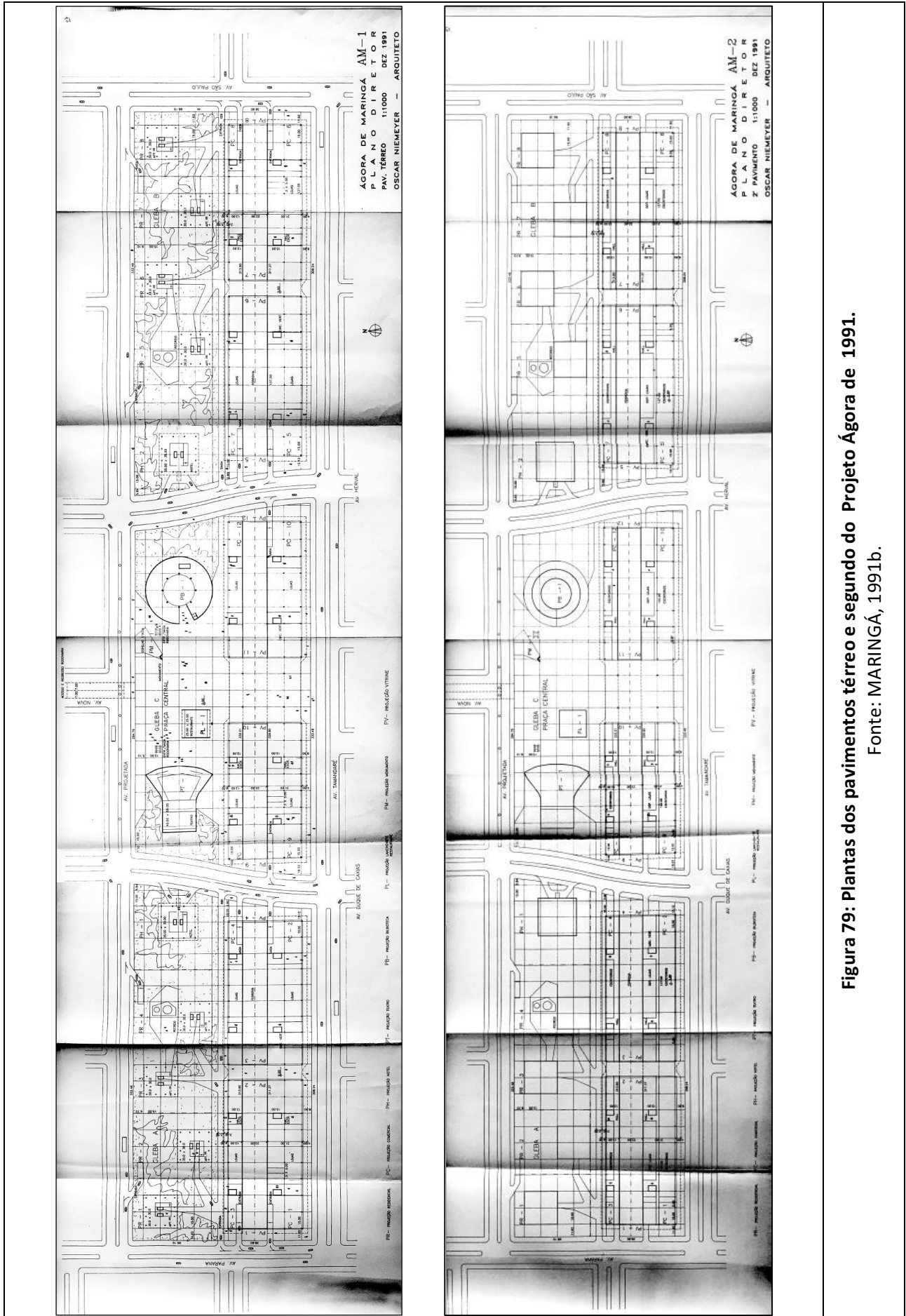


Figura 79: Plantas dos pavimentos térreo e segundo do Projeto Ágora de 1991.
Fonte: MARINGÁ, 1991b.

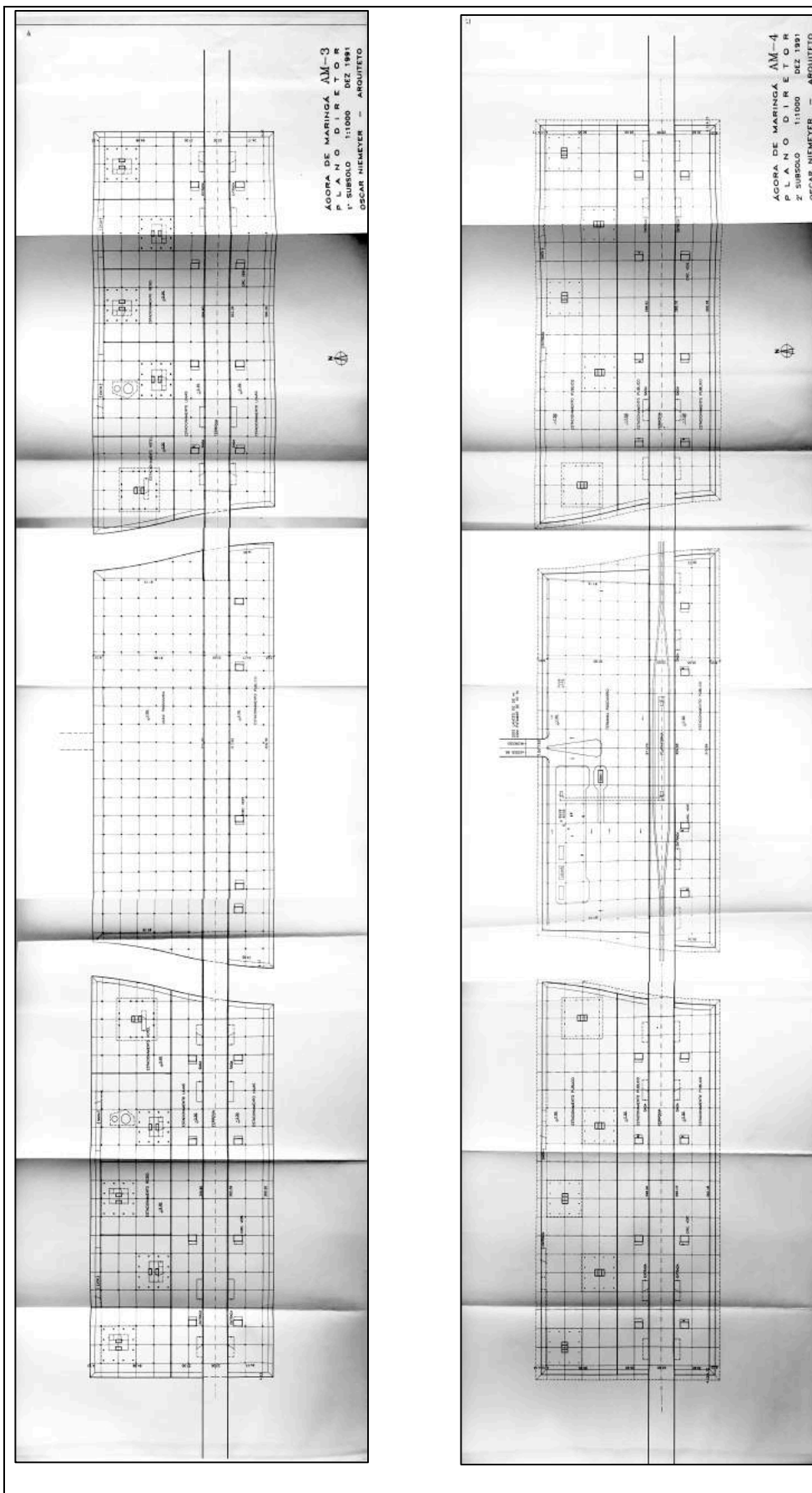


Figura 80: Plantas dos do primeiro e segundo subsolo do Projeto Ágora de 1991.
Fonte: MARINGÁ, 1991b.

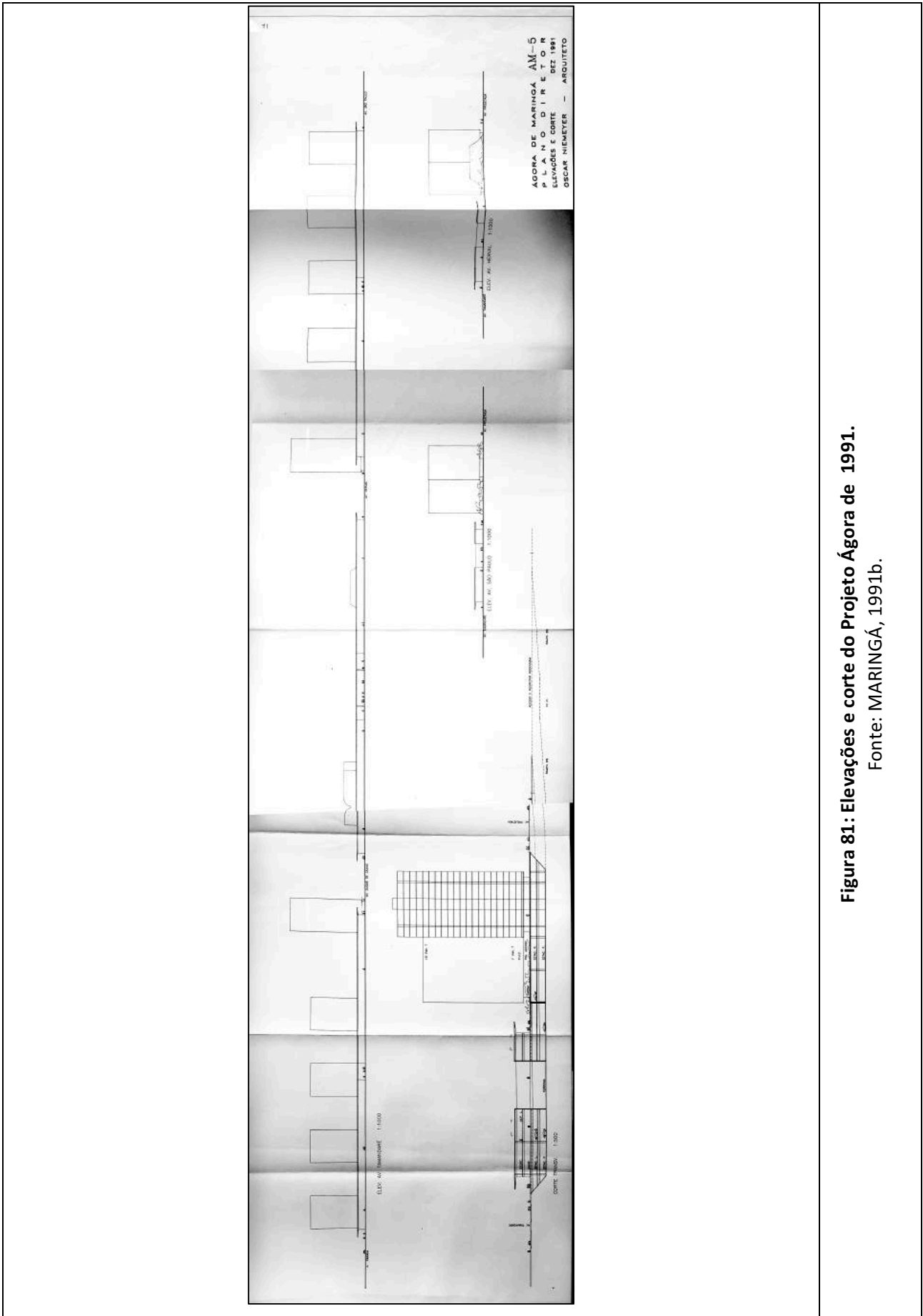


Figura 81: Elevações e corte do Projeto Ágora de 1991.
Fonte: MARINGÁ, 1991b.

A praça central do Projeto Ágora oficialmente apresentado em 1991 era composta por um teatro, um restaurante e uma biblioteca, uma quantidade maior de edifícios públicos em relação ao projeto anterior (ver figura 82). No entanto, o espaço como um todo, incluindo as quadras laterais, nos parece elitizado e de certa forma reservado pois, pela localização central, é evidente que o padrão de ocupação residencial era direcionado a uma classe de alto poder aquisitivo. Provavelmente os imóveis seriam de alto custo, tendo em vista a disposição dos edifícios com afastamentos generosos, os jardins, a proximidade com um teatro, hotéis, biblioteca. O público parecia ser bem específico (ver figura 83).

O edifício de maior escala, o comercial, que inclusive ocuparia as três quadras, abrigaria também equipamentos públicos subterrâneos, o terminal rodoviário e a estação de trens, esta poderia ser observada do térreo e do segundo pavimento do edifício comercial por vitrines e aberturas nas lajes (ver figuras 82, 83, 84 e 85).

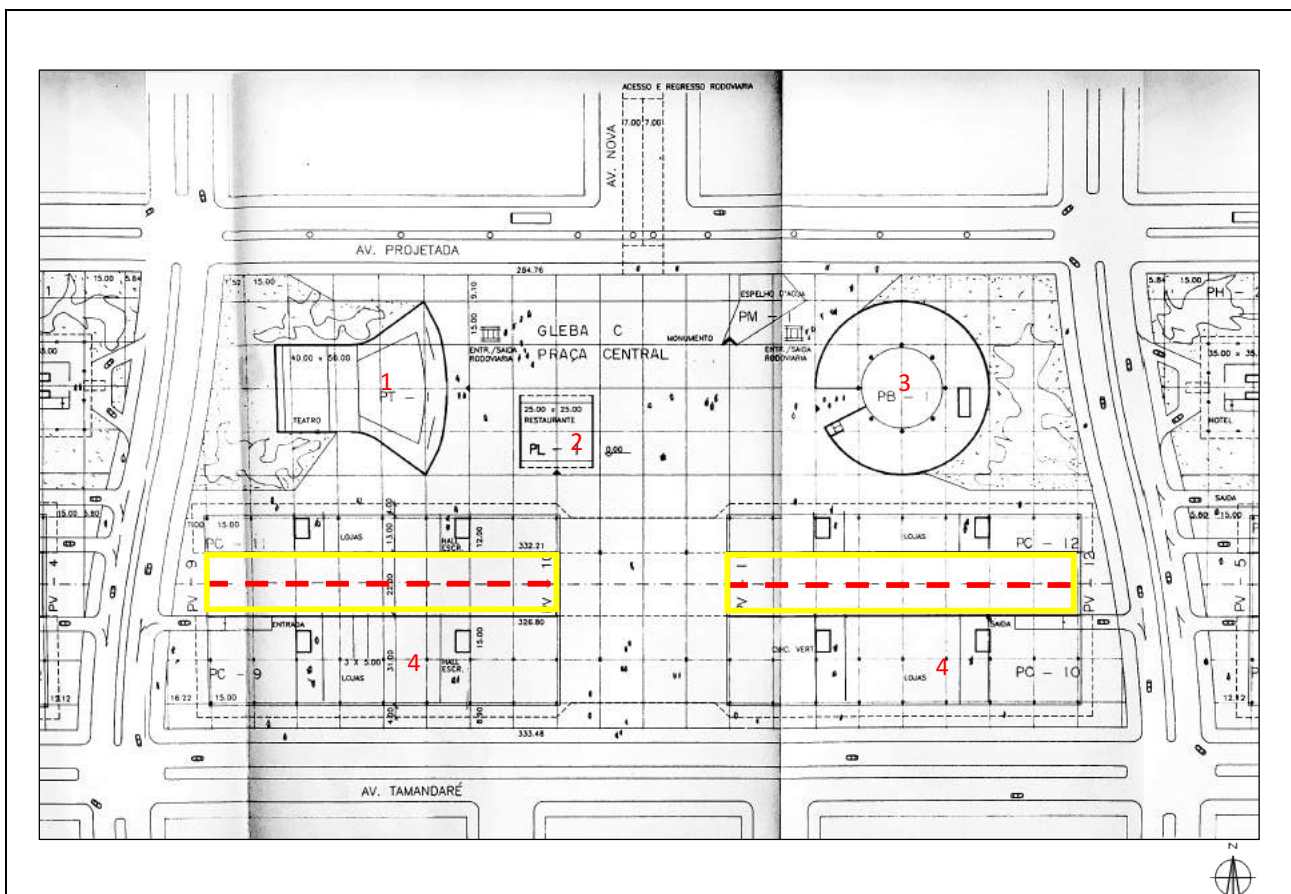


Figura 82: Detalhe da quadra central da planta do pavimento térreo do Projeto Ágora de 1991.

Fonte: Maringá, 1991b. Modificado pela autora.

Legenda: 1 - Teatro, 2 - Restaurante, 3 - Biblioteca, 4 - Edifício Comercial. PB - Projeção biblioteca, PC - Projeção comercial, PL - Projeção lancheonete/restaurante, PM - Projeção Monumento, PT - Projeção teatro; PV - Projeção vitrine. Em pontilhado vermelho a linha férrea rebaixada e as aberturas da laje em amarelo.

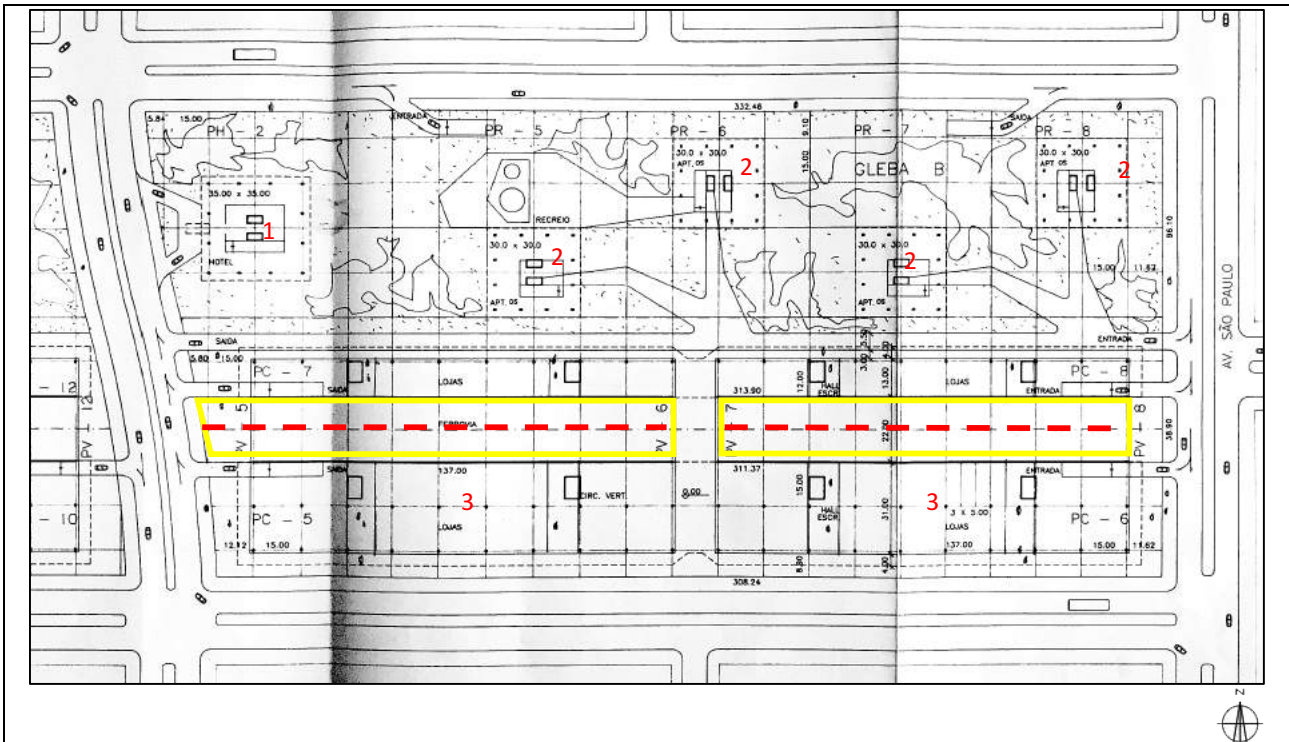


Figura 83: Detalhe da quadra lateral da planta do pavimento térreo do Projeto Ágora de 1991.

Fonte: Maringá, 1991b. Modificado pela autora. Legenda: 1 - Hotel, 2 - Edifício Residencial, 3 - Edifício Comercial. PB - Projeção biblioteca, PC - Projeção comercial, PL - Projeção lanchonete/restaurante, PM - Projeção Monumento, PR - Projeção residencial, PT - Projeção teatro; PV - Projeção vitrine. Em pontilhado vermelho a linha férrea rebaixada e as aberturas da laje em amarelo.

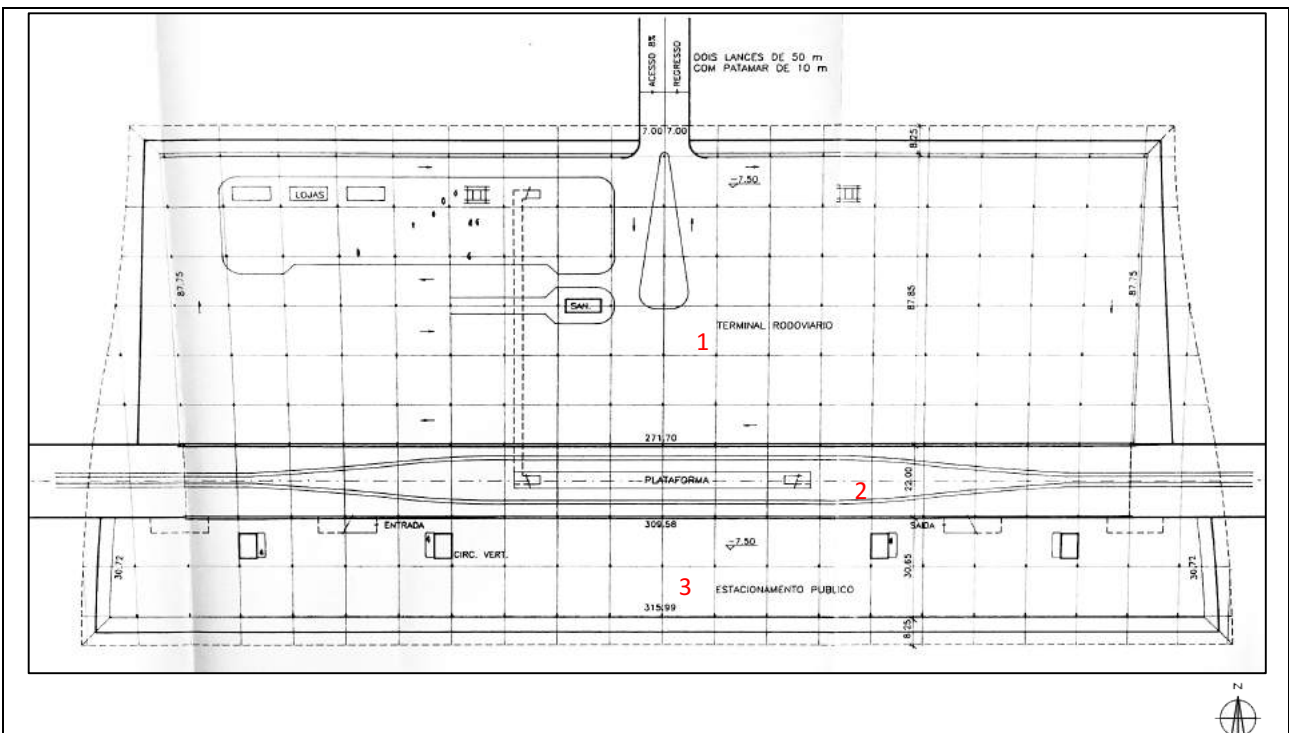


Figura 84: Detalhe da quadra central segundo subsolo.

Fonte: Maringá, 1991b, modificado pela autora.
 Legenda: 1 - Terminal Rodoviário, 2 - Estação Ferroviária, 3 - Estacionamento público.

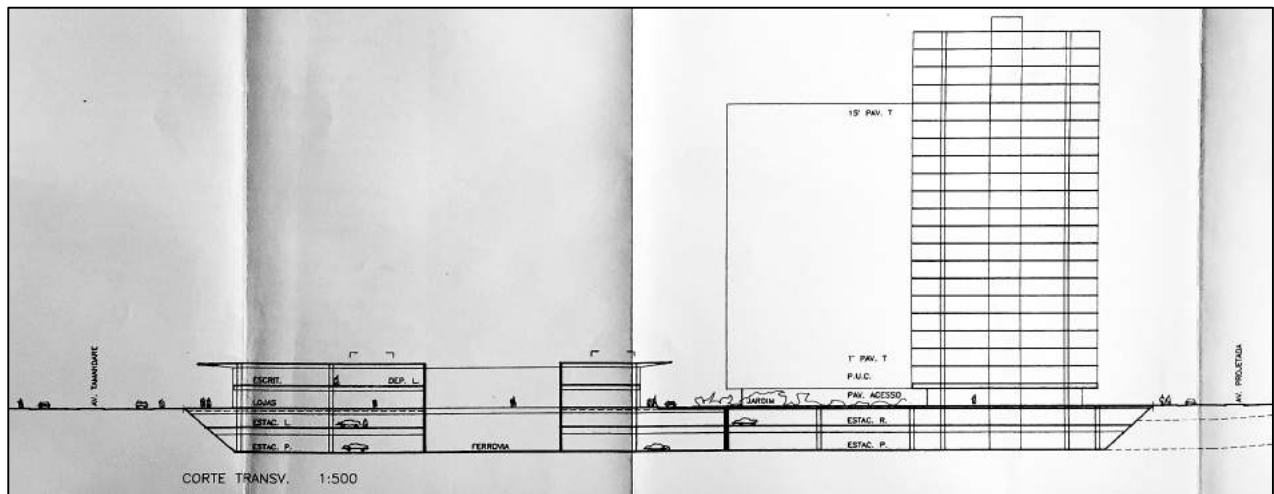


Figura 85: Corte transversal do edifício comercial. Vitrines e abertura da laje para a estação ferroviária.
Fonte: Maringá, 1991b.

Como já afirmamos, diferente do proposto no primeiro projeto, a segunda versão incorporou as duas novas vias como protagonistas da composição pois, como já tinham sido demarcadas, tornaram a quadra central, a “Ágora” um espaço limitado (ver figura 86). A unidade da composição das três quadras, anteriormente proposta no projeto de 1986, por meio das rampas de acesso entre elas, agora não tinha mais sentido algum (FERREIRA; CORDOVIL, 2014).

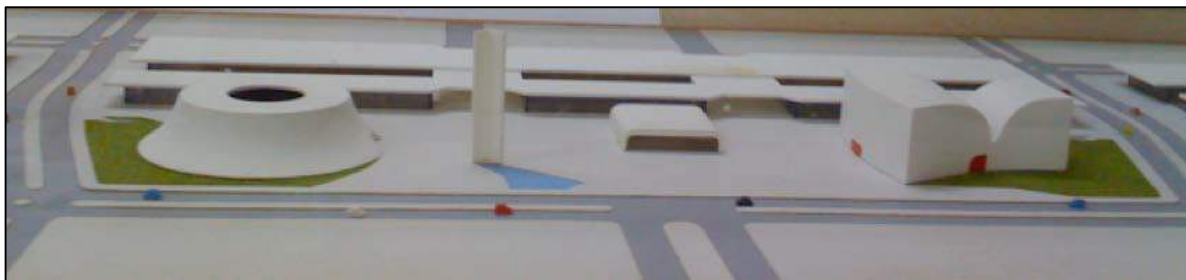


Figura 86: Maquete física da terceira versão do Projeto Ágora em 1991, praça pública central.
Fonte: Acervo da autora.

Ainda no ano de 1991 a última versão do Projeto Ágora apresentada por Niemeyer, que apresentamos acima, foi aprovada como um Plano Diretor regido pela Lei nº 3051/1991 no dia 24 de dezembro. No próximo item do texto discutimos o seu processo de constituição e de discussão na Câmara de Vereadores de Maringá.

2.5 O Plano Diretor Projeto Ágora

Após a apresentação da nova versão do Projeto Ágora em 1991 no URBE 6, no final do mesmo ano, concomitante ao andamento das obras estruturais da linha férrea, a proposta de Niemeyer foi institucionalizada através de um plano diretor, denominado “Plano Diretor Projeto Ágora”. O objetivo era regulamentar como o espaço do antigo pátio de manobras seria ocupado de acordo com o projeto urbanístico de Niemeyer e qual seriam as estratégias de negociação com os empreendedores, tendo em vista a rescisão do contrato com a Mendes Júnior que antes seria responsável pelas obras dos edifícios. O projeto urbanístico e os parâmetros de ocupação propostos por Niemeyer foram levados para votação na Câmara de Vereadores através do PL nº 4650/1991 elaborado pelo poder executivo.

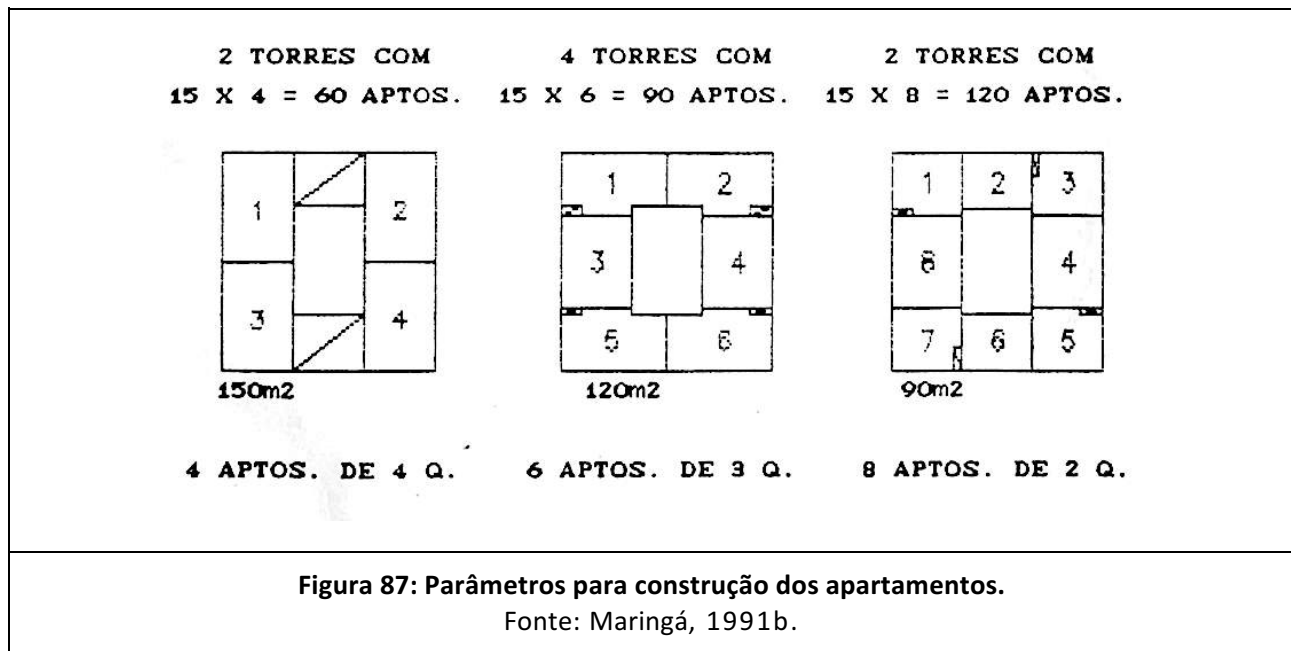
O PL foi aprovado por unanimidade, em regime de urgência, em três sessões da Câmara realizadas nos últimos dias de dezembro do ano de 1991, ou seja, nos dias 21/12, 23/12 e 24/12. Nas atas dessas sessões, notamos que em ambas o assunto foi pautado e imediatamente procedeu-se à votação. Portanto, podemos dizer que não foram realizadas discussões sobre o tema, já que não foram registradas as opiniões dos vereadores.

Assim sendo, o Plano Diretor da área foi aprovado, contendo as três glebas denominadas A, B e C. As glebas A e B foram definidas como residenciais e a gleba C, cultural. Com relação aos empreendedores que seriam responsáveis pelas obras, o plano estabeleceu que as glebas A e B seriam desenvolvidas pelas empresas de construção locais de acordo com áreas pré-estabelecidas no projeto de Oscar Niemeyer. Já a gleba C deveria ser executada pelo poder público, com projetos arquitetônicos específicos da praça central e do terminal rodoviário de autoria de Oscar Niemeyer.

Os Empreendedores Privados e seus Arquitetos terão total liberdade para projetar, dimensionar e redistribuir as circulações verticais, dimensionar e redistribuir as circulações verticais – escadas e elevadores de carga – das lojas e dos escritórios, com sanitários privativos ou coletivos, dentro das normas do Código de Obras e do Corpo de Bombeiros (MARINGÁ, 1991b).

Quanto às normas impostas aos empreendedores locais, ampliou-se a liberdade de construção. Foram estabelecidos somente parâmetros de ventilação e altura para os apartamentos residenciais, ambos de 15 pavimentos tipo, com possíveis divisões e quantidades de quartos (ver

figura 87). Com relação aos módulos estruturais, os subsolos deveriam contar com uma modulação de 15x15 metros, e submódulos de 5 metros para lojas e escritórios.



Um dos pontos que consideramos mais importantes nessa lei é a construção dos pavimentos de garagem. De acordo com o subitem 6.4, os subsolos seriam privativos no primeiro pavimento e públicos no segundo, sob forma de concessão ao poder público. Ou seja, o empreendedor construiria os dois subsolos de garagem e concederia à municipalidade o segundo, para usufruto público. Isso só seria possível pela estratégia de viabilização do empreendimento por parte da Urbamar, que venderia os direitos de projetar e construir, sem alienar o direito de propriedade do solo (MARINGÁ, 1991b).

Sobre a estratégia de viabilização do empreendimento, Grzegorzyc (2000) destacou um trecho de uma notícia publicada em O Diário de Maringá com uma entrevista de Diniz Afonso, diretor técnico da Urbamar em 1991:

Salienou que não haverá venda de lotes, mas dos direitos para a construção das projeções arquitetônicas e urbanísticas de Oscar Niemeyer, das quais não poderão destoar [...] explicou que parte do pagamento será feito como a área construída e o restante em dinheiro. A forma de pagamento foi embasada na de Brasília cujo projeto arquitetônico foi elaborado por Oscar Niemeyer (O DIÁRIO DE MARINGÁ 26/02/1991 *apud* GRZECORZYC, 2000, p.101).

Ressaltamos que a estratégia de separação do direito de propriedade do direito de construção é avançada para a cidade na época, considerando que a Constituição de 1988, que previa a garantia

da função social da propriedade, tinha sido aprovada somente três anos antes. Além disso, a proposta de vender o direito de construir e o uso do solo, sem que isso ferisse a propriedade, ou seja, a separação dos direitos, antecedia um instrumento que seria regulamentado somente em 2001, com o Estatuto da Cidade, o direito de superfície¹⁹.

A partir dessa estratégia pré-definida, a Lei do Plano Diretor, de nº 3051/1991 aprovada continha em anexo a série de desenhos que estabeleciam as áreas das projeções comerciais, residenciais e os edifícios públicos, as quais corresponderiam nas áreas para venda do direito de construção. Tais áreas eram definidas a partir das legendas de projeções que já demonstramos nas figuras anteriormente, quais sejam: PR - Projeção residencial, PC - Projeção comercial, PH - Projeção Hotel, PT - Projeção teatro, PB - Projeção biblioteca, PL - Projeção lanchonete e restaurante, PM - Projeção Monumento, PV - Projeção vitrine. Como exemplo, ver a figura 88:

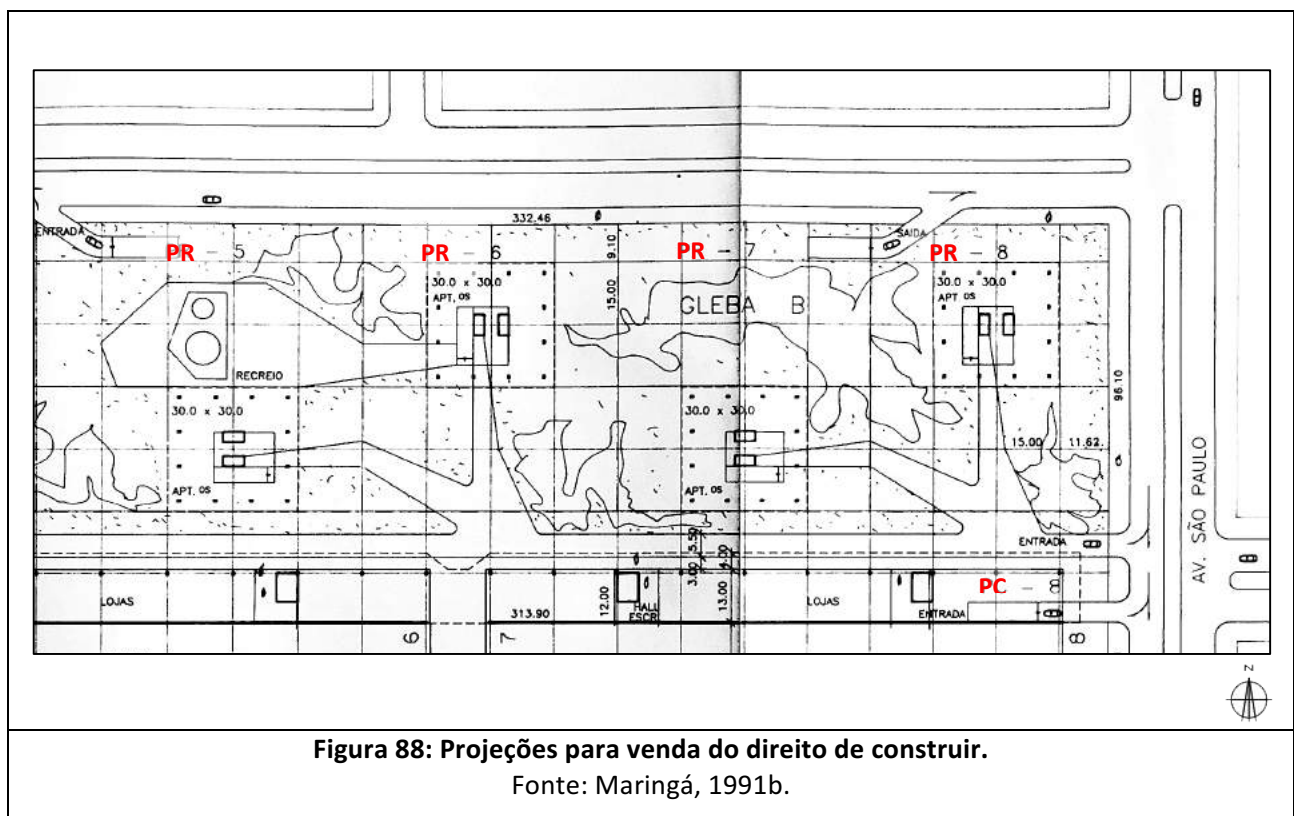


Figura 88: Projeções para venda do direito de construir.

Fonte: Maringá, 1991b.

¹⁹ No Art. 21 do Estatuto da Cidade de 2001: “§ 1º O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística” (BRASIL, 2001).

Dias após a aprovação do “Plano Diretor Projeto Ágora”, em 27 de dezembro, foi aprovado o Plano Diretor da cidade. Ele compôs os parâmetros de uso e ocupação regida pela Lei nº 03/1991. A lei nomeou a área do antigo pátio de manobras como “Zona Especial 1 - Projeto Ágora”:

Parágrafo 1º – A Zona Especial 1 é a área de expansão da Zona Central e objeto de projeto especial de ocupação, onde serão estimulados o uso residencial, o comércio e os serviços especializados, os hotéis e a implantação de equipamentos culturais, recreativos e institucionais de caráter cívico (MARINGÁ, 1991c).

Nessa legislação, no “Anexo 6 – Requisitos urbanísticos para ocupação do solo urbano”, não foram apontados parâmetros para a área em questão, já que havia uma lei específica que deveria regê-los. Os coeficientes de aproveitamento do solo e as taxas de ocupação já estavam estabelecidos pelo projeto, nas projeções dos edifícios nas plantas que apresentamos anteriormente.

No final do mandato de Ricardo Barros (1989-1992), além de ter institucionalizado o projeto de Niemeyer com a aprovação do “Plano Diretor Projeto Ágora”, as obras principais, estruturais para a reestruturação da antiga gleba ferroviária, quais sejam, os novos pátios de manobras e de inflamáveis e as casas dos ferroviários, já haviam sido inauguradas. Agora, restava a concretização do projeto urbanístico de Niemeyer.

Desde a aprovação do Projeto Ágora na Câmara Municipal, até o final do mandato de Barros (1989-1992) foram lançados editais para venda dos direitos de construção. Considerando que a obra não seria mais construída por uma única empresa, mas por diversos empreendedores, seriam necessários vários editais de concorrência pública para selecioná-los. Apesar de a Urbamar disponibilizar o direito de construção na área do Projeto Ágora para venda através de licitações, os agentes imobiliários locais não se interessaram pelos empreendimentos devido às restrições de construção que pareciam comprometer os lucros (GRZEGORCZYC, 2000).

Há evidências, portanto, de que havia falta de interesse por parte das construtoras locais para concorrer aos editais de venda dos direitos de construir, provavelmente pela falta de garantia de lucros, bem como a pressão desse setor para ocupar a área nos moldes tradicionais, ou seja, loteando-a. Demonstraremos, no próximo capítulo, que isso fez com que no final da gestão de Ricardo Barros (1989-1992), tendo em vista o insucesso dessa estratégia de venda dos direitos de construção, fosse liberada a venda de terrenos na área do Projeto Ágora, ainda que não houvesse um parcelamento institucionalizado na Câmara Municipal, tal como era o projeto de Niemeyer.

3

PLANO DIRETOR NOVO CENTRO: O ENGAVETAMENTO DO PROJETO ÁGORA

Neste capítulo abordamos sobre a transformação do Projeto Ágora, idealizado pela Urbamar sob o nome de Oscar Niemeyer, em um loteamento irregular do espaço público. Como discorreremos durante os capítulos anteriores, entre os anos de 1985 (criação da Urbamar) e 1991, foram diversos os acontecimentos relacionados à área do antigo pátio de manobras. No entanto, somente no final desse período que a transformação se iniciou de fato, apesar de ela não seguir tal como Niemeyer havia planejado. Para nos aprofundarmos nas discussões, e abordarmos sobre o cerne do processo de privatização do espaço público destacamos, em resumo, os seguintes acontecimentos em cada ano desse período que supra citamos:

1985
– Lei nº 1934/1985 que criou a Urbamar;
1986
– . de concorrência pública para reformulação da área do pátio de manobras; – Contrato com a empresa vencedora da licitação, a empreiteira Mendes Júnior; – Oscar Niemeyer é contratado e apresenta a primeira versão do Projeto Ágora.
1987
– Contrato entre a CMNP e a Urbamar que autoriza a transferência do terreno do pátio de manobras para os bens municipais; – Denúncias do jornalista Corrêa Junior contra o contrato entre a Urbamar e a Mendes Júnior, bem como o da CMNP com a Urbamar; – Escritura de promessa de permuta de imóveis entre a RFFSA e Urbamar.
1988
– Anteprojeto de Viabilidade Econômica e Financeira elaborado pela Urbamar; – Tentativas não alcançadas de financiamentos junto à Caixa Econômica Federal e Banestado.
1989
– Tentativas também não atingidas de financiamentos pelo então prefeito Ricardo Barros (1989-1992); – Termo de reversão do pátio de transbordo de Itaipu e do antigo pátio de manobras no centro da cidade.
1990
– Rescisão do contrato com a Mendes Júnior; – Revisão dos estudos para o projeto no antigo pátio de manobras: divisão das etapas de obras e licitações desmembradas em diferentes empresas; – Inauguração do pátio de inflamáveis; – Construção novas casas dos trabalhadores ferroviários; – Contrato entre a RFFSA e a Urbamar para a execução das obras e entrega de terrenos permutados.
1991
– Demolição das instalações ferroviárias; – Inauguração do novo pátio de manobras; – Escritura pública de permuta definitiva de imóveis entre a RFFSA e a Urbamar; – Editais de concorrência pública para venda de imóveis liberados pelo contrato para alienação (quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13); – Dação em pagamento de terrenos (quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13); – Segunda versão do Projeto Ágora de Oscar Niemeyer, apresentado no URBE 6; – Aprovação do Plano Diretor Projeto Ágora como Lei nº 3051/1991 – Inauguração do prolongamento da Avenida Herval; – Inauguração da Avenida Projetada.
Tabela 4: Linha do tempo da reestruturação do centro de Maringá, acontecimentos mais importantes entre os anos de 1985-1991. Fonte: Elaborado pela autora.

Como já introduzimos no final do último capítulo, o ano de 1992 foi marcado por ações transformadoras definitivas no espaço urbano. Assim, aqui nos detemos com mais profundidade nos acontecimentos desse ano e do seu sucessor, 1993. Neste capítulo, abordamos sobre o processo de disputa entre os agentes imobiliários locais, gestão pública municipal e a Câmara de vereadores pelo domínio do espaço público. Buscamos compreender os resultados da legitimação do loteamento tradicional do espaço público e a sua conseqüente privatização, principalmente pela pressão dos agentes imobiliários locais. Para nos calçarmos da conjuntura político-econômica desse momento, abrangemos em nosso texto a transição entre as gestões municipais de 1992 e 1993 para compreendermos as ações realizadas pelo prefeito Ricardo Barros (1989-1992) no último ano de sua gestão.

3.1 A disputa por um loteamento tradicional do espaço público: a atuação dos agentes imobiliários locais

A transição da gestão municipal entre 1992 e 1993

Na transição de mandatos da gestão municipal de Maringá entre os anos de 1992 e 1993, a eleição para prefeito foi pouco agitada, se comparada com a de 1988. Este ano contou com a primeira eleição presidencial direta após a ditadura. No cenário nacional, vivia-se o processo de *impeachment* do Presidente Fernando Collor de Melo. Ricardo Barros (1989-1992), o então prefeito, além de promover a privatização de vários serviços públicos durante sua gestão, havia se aproximado do então presidente, uma vez ele havia o apoiado para acelerar as etapas do Projeto Ágora.

Essa conjuntura fez com que o ex-prefeito Said Ferreira (1985-1988), fosse lançado novamente por seu partido como candidato ao executivo municipal na eleição de 1992, ganhando forças políticas e, novamente, popularidade com a população maringaense. Além de ser um candidato conhecido por sua “Administração Comunitária”, Said havia apoiado o processo de impedimento do presidente da república, ao ocupar o cargo de deputado federal nesses anos que havia se distanciado da prefeitura municipal (DIAS, 2008).

Além de apoiar o *impeachment* de Collor, o ex-prefeito Said posicionava-se, nos meios de comunicação locais, contra as privatizações promovidas pelo então prefeito Barros. Como, por exemplo, em um encontro para discussão das ações da atual gestão, Said não cessou de apontar as falácias do atual governo:

Interpelado por um dos presentes sobre os motivos da saída de Ricardo Barros, no ano passado, de um cargo de direção da Urbamar, o ex-prefeito foi taxativo em dizer que “Ricardo agiu mal e eu não poderia admitir que fizesse isso em minha administração. Por isso, eu o coloquei na rua!” (O JORNAL DE MARINGÁ, 06/05/89, p.3, grifo do autor).

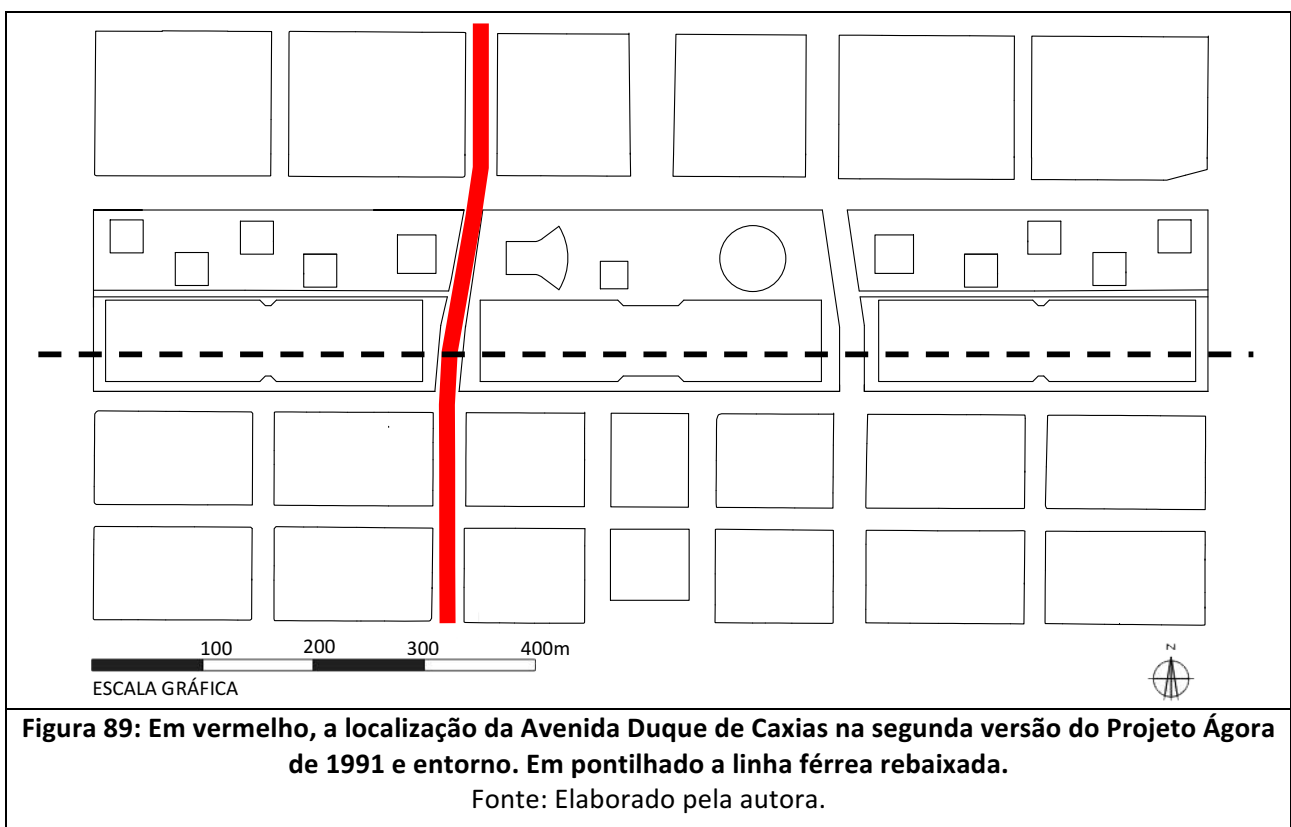
Assim, com o apoio do ex-prefeito Said, a mídia local, principalmente “O Jornal de Maringá” e o “Jornal do Povo”, nos anos de 1990 e 1991 denunciavam constantemente algumas ações da atual gestão. Considerando que esta não tinha mais popularidade, os meios de comunicação da cidade passaram a apoiar Said. Entre as notícias do ano de 1990, como exemplo, uma delas divulgava um dossiê montado pelos vereadores para cassar o mandato de Barros, que apontava para os gastos do orçamento municipal (O JORNAL DE MARINGÁ, 17/05/90).

Além disso, as principais críticas acusavam para os altos gastos com publicidade e os valores com as obras do Novo Centro, que ainda estariam apenas no papel. Entre as principais manchetes: “Barros gastou mais de 6 milhões em propaganda” (O JORNAL DE MARINGÁ 22/05/90, p.1-2); “Novo Centro ainda está só no papel” (O JORNAL DO POVO 03/05/91 p.4); “Multidão repudia prefeito” (O JORNAL DO POVO 29/05/91 p.1); “Urbe 6 e publicidade consumiram mais de 250 milhões em setembro” (O JORNAL DO POVO 27/10/91 p.4); “Gastos com publicidade construiriam 300 casas” (O JORNAL DO POVO 16/08/91 p.1).

Perante essas denúncias e a perda de popularidade de Ricardo Barros, Said Ferreira obteve uma votação expressiva na eleição de 1992, com cerca de 65% dos votos, com folga dos candidatos da oposição. Dias (2008) aponta que a liderança empresarial da cidade, antes inclinada a apoiar Ricardo Barros, agora apoiava Said, o qual desde as primeiras pesquisas já liderava. “O candidato Said Ferreira deteve, ao longo de toda a campanha, um patamar de intenção de votos estimado, nas pesquisas divulgadas e nas conhecidas, em aproximadamente 50% do eleitorado. Com dianteira consolidada, não chegou, sequer, a participar dos debates” (DIAS, 2008, p.158). Se na eleição de 1988, Ricardo Barros havia conseguido uma popularidade, na de 1992 isso havia se cessado.

Além de ver seu maior rival voltar à prefeitura de forma tão eloquente, o prefeito Ricardo Barros viveu um conflitivo final de governo. Programou, para a última semana de seu mandato, a entrega das avenidas do “Novo Centro”. O atraso do pagamento do 13º provocou, porém, uma greve dos servidores. Para evitar o iminente conflito com grevistas, o prefeito não promoveu as inaugurações programadas e anunciadas. Como forma de protesto os grevistas teatralizaram um rito de inauguração dessas obras. (DIAS, 2008, p.160, aspas do autor).

A inauguração citada é a do prolongamento da Avenida Duque de Caxias na porção leste do Projeto Ágora (ver figura 89). O evento foi marcado por protestos de grevistas, como citamos, pelo atraso do pagamento do 13º salário por parte do então prefeito Ricardo Barros (1989-1992).



A inauguração, tal como as outras já concretizadas, teve destaque especial em uma matéria de agosto da Revista Tradição intitulada “NOVO CENTRO: A marca de Ricardo Barros na história de Maringá” (ver figura 90). Ressaltava-se, como era comumente feito pela Revista Tradição, o protagonismo da família Barros nas ações concretas para a viabilização do projeto na área central de Maringá. “Depois de vinte anos dessas iniciativas pioneiras de Silvio Barros para remoção do pátio de manobras do centro de Maringá, [promessa de permuta de terrenos através do pátio de transbordo da Usina de Itaipu] coube ao filho Ricardo Barros concretizar a obra, sonho e reivindicação dos maringaenses por várias décadas” (REVISTA TRADIÇÃO, ago. 1992, p.04).

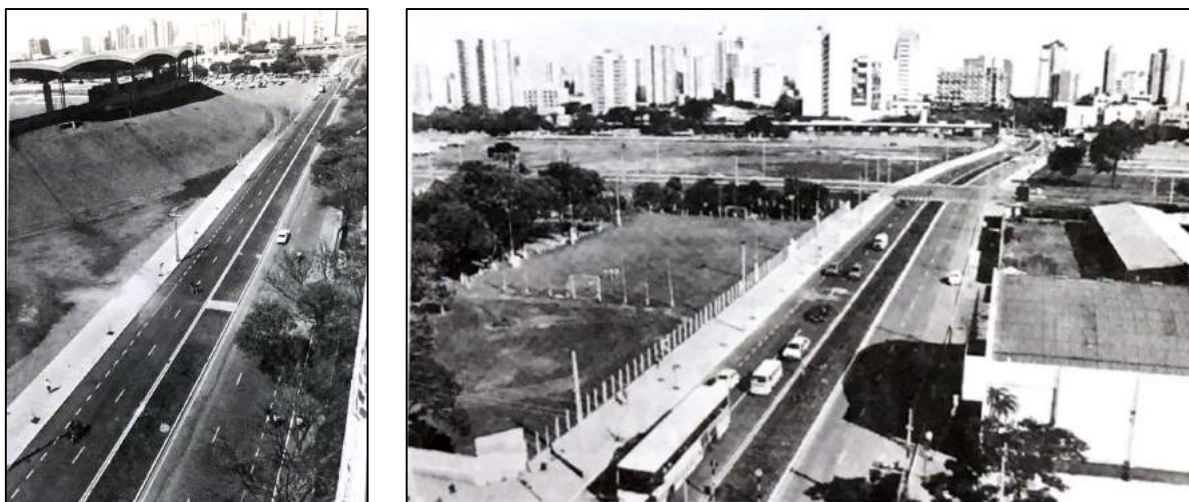


Figura 90: Inauguração da Avenida Duque de Caxias.

Fonte: Revista Tradição, ago. 1992, p.04-05.

A transição de mandatos da gestão municipal caracterizará importantes transformações no antigo pátio de manobras, objeto de intervenção do Projeto Ágora. Vejamos, antes de discutirmos as primeiras ações da gestão de Said Ferreira (1993-1997), os últimos acontecimentos do mandato de Ricardo Barros (1989-1992) que mudariam definitivamente o espaço público central da cidade.

Apesar do alardeamento da mídia local para a abertura da avenida Duque de Caxias, os acontecimentos que consideramos mais importantes no ano de 1992, não amplamente anunciados e que mudaram os rumos do Projeto Ágora, não foram exatamente as inaugurações ou obras concretas. Interessa-nos os bastidores das negociações pelo espaço no Novo Centro através dos lançamentos de oito editais de concorrência pública que visaram vender porções (do direito de construir e/ou de terrenos) da área para custear as obras que ainda não estavam prontas, ou as dívidas contraídas pela Urbamar.

As vendas do Projeto Ágora

O Projeto Ágora foi vendido gradativamente, ou seja, em parcelas, desde o início do ano de 1992. Tendo em vista o Plano Diretor Projeto Ágora, em um primeiro momento foram lançados editais de concorrência para venda das projeções demarcadas para construir no projeto de Niemeyer, ou seja, os direitos de construção. Tentava-se, com essas vendas, manter a possibilidade de executar

o projeto urbanístico de Oscar Niemeyer. Em um segundo momento, o Projeto Ágora sucumbi aos interesses imobiliários, com o objetivo de arrecadar verbas é transformado em um loteamento tradicional que, ao que tudo indica, foi vendido irregularmente por meio de editais de concorrência pública. Tais editais, ao invés de venderem os direitos de construção, alienaram os direitos de propriedade dos terrenos. Trataremos a partir de agora detalhadamente sobre esse processo.

O pontapé inicial para publicar os editais de venda dos direitos de construção foi discutido primeiramente pelo Conselho de Administração da Urbamar, logo no início de 1992, que se reuniu para debater as atividades previstas para esse ano. Na ata da 27ª reunião, realizada em 03/01/1992, foi mencionado que um dos principais objetivos desse ano corrente seria cumprir com as exigências do contrato estabelecido com a RFFSA em 1990 para liberar áreas na área do Projeto Ágora. Pretendia-se alcançar as seguintes metas: vender os direitos de construção dos edifícios previstos por Oscar Niemeyer para possibilitar a obtenção de recursos para o rebaixamento da linha férrea e iniciar as obras do projeto urbanístico (URBAMAR, 1992a).

Em uma segunda reunião, realizada no dia 04/05/1992, foi mencionado que a Urbamar havia sido liberada pela RFFSA de realizar uma das obras previstas pelo contrato, a de um viaduto ferroviário, o que permitiria a liberação da totalidade dos terrenos, para vender os direitos de construção. A empresa estaria então apta a elaborar e publicar editais para a venda de projeções nos terrenos estipulados no contrato celebrado em 1990 com a RFFSA. A Resolução da Diretoria da RFFSA, nº 014/92, divulgada no dia 09/04/1992 documentou essa permissão.

Como podemos observar na tabela 5 que resume os editais de concorrência pública do ano de 1992, com suas respectivas datas de publicação no Órgão Oficial do Município, havia propostas e projeções/imóveis a serem alienados. Os terrenos das quadras previstas nos editais só foram liberados para a venda dos direitos de construção (projeções) em abril, com publicação da Resolução da RFFSA supracitada. Todavia já em março as vendas começaram a ser divulgadas no Órgão Oficial do Município e inclusive na mídia local. As revistas anunciavam os editais juntamente com o andamento das obras:

As obras caminham céleres, sob a responsabilidade da URBAMAR, que já implantou o sistema de galerias de águas pluviais no Novo Centro, terraplanagem (para readequação do terreno) e o asfalto, em sua última etapa. Na Avenida Projetada, que liga a Avenida São Paulo à Paraná, o asfalto caminha rápido, sob a orientação do SAOP e execução da empreiteira CONTERPAVI. A nova Avenida Duque de Caxias, deverá ser liberada oficialmente ao tráfego no final do mês de

março. [...] **A partir do mês de abril inicia-se a venda das projeções criadas pelo Arquiteto Oscar Niemeyer no Novo Centro**, o chamado Projeto Ágora já aprovado pela Câmara de Vereadores de Maringá (REVISTA TRADIÇÃO, mar. 1992, p.09, grifo nosso).

EDITAL / DATA	CONCORRÊNCIA	PROJEÇÕES/IMÓVEIS A SEREM ALIENADOS
001/92 (06/03/1992)	Contratação de serviços especializados em consultoria, assessoria e agenciamento e comunicação mercadológica e institucional para vendas do Projeto Ágora	-
002/92 (06/03/1992)	Venda de projeções de imóveis (antes da liberação pela RFFSA)	QUADRA 51-A SUBDIVISÕES: SHC1; SHC2; SHC3; SHC4; SH1; SC1; SC2; SC3; SC4. QUADRA 51-A/2 SUBDIVISÕES: SC5; SC6; SC7; SC8.
003/92 (20/03/1992)	Contratação de serviços especializados em consultoria, assessoria e agenciamento e comunicação mercadológica e institucional para vendas do Projeto Ágora	-
004/92 (03/07/1992)	Venda de terrenos e projeções de imóveis	QUADRA 51-A/2
005/92 (07/08/1992)	Venda de terrenos	QUADRA 51-A SUBDIVISÕES: 51-A/A; 51-A/B; 51-A/C; 51-A/D; 51-A/E; 51-A/F; 51-A/G; 51-A/H; 51-A/I; 51-A/J; 51-A/K; 51-A/L; 51-A/M; 51-A/N; 51-A/O.
006/92 (11/09/1992)	Venda de terrenos	IDEM EDITAL 005/92
007/92 (16/10/1992)	Venda de terrenos	IDEM EDITAL 005/92
008/92 (16/10/1992)	Venda de imóveis	QUADRA 51-A/9 SUBDIVISÕES: 2C; 2D
Tabela 5: Editais de concorrência pública divulgados pela Urbamar em 1992. Fonte: Elaborado pela autora.		

Os editais de venda das projeções dos imóveis (todos os editais constantes na tabela acima, com exceção dos nº 001/92 e nº 003/92) deveriam ser elaborados de acordo com o projeto que Oscar Niemeyer havia apresentado, aprovado como Plano Diretor Projeto Ágora em 1991, com suas áreas e projeções definidas para construção. No entanto, apesar de imagens do acervo da Urbamar testemunharem a presença da maquete e do projeto nas discussões dos seus diretores, veremos que tais editais foram gradativamente sendo modificados com objetivos distintos do Projeto Ágora, cedendo a interesses privados (ver figura 91).



Figura 91: Diretores da Urbamar, Paulo Trisóglio do Nascimento (diretor financeiro); Luiz Turchiari Júnior (Presidente) e Diniz Afonso (diretor técnico). Alburns de acompanhamento de obras e desenhos e maquete do Projeto Ágora de 1991.

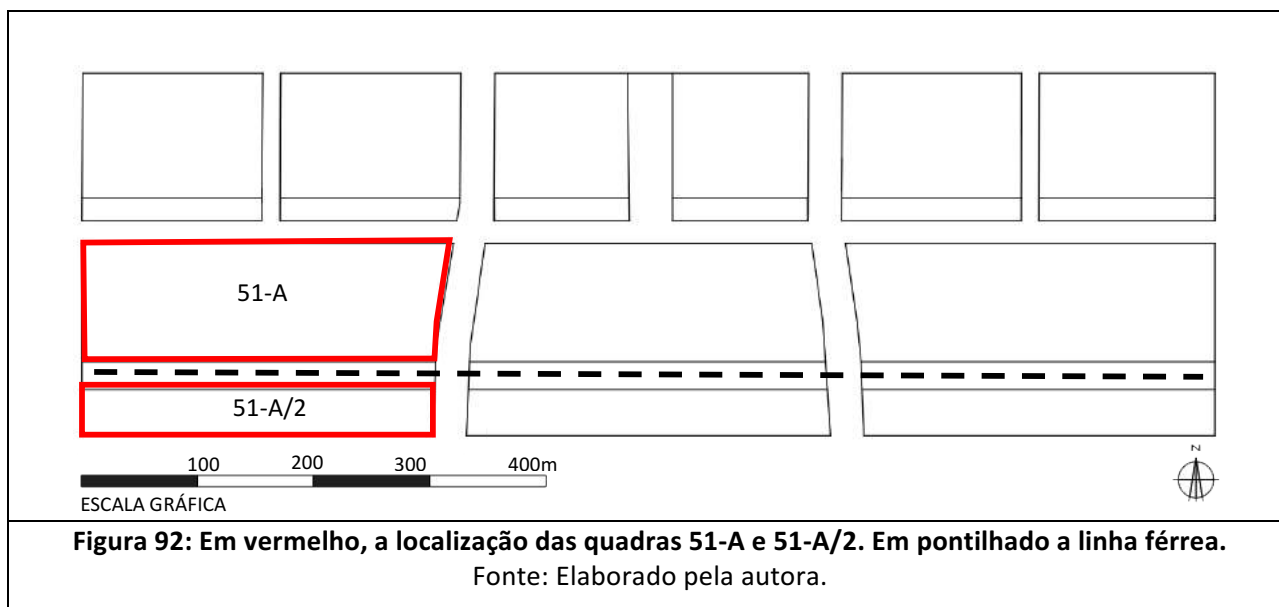
Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá

O edital nº 002/92 publicado no dia 06/03/1992 no Órgão Oficial do Município, consistiu na primeira concorrência pública para venda de projeções lançada pela Urbamar. Os valores dos direitos de construção foram estimados de acordo com um laudo de avaliação elaborado pela Comissão Especial de Avaliação designada pela Portaria nº 58/89-GP, de 21/02/1989 e alterada pela Portaria nº 55/91-GP de 30/09/1991. Os dados constantes no Laudo de Avaliação contavam com o nome do lote, a dimensão edificável, área do terreno e valor mínimo para venda.

Ressaltamos novamente que a data da publicação do edital nº 002/92, em março, era anterior à liberação de parte dos terrenos pela RFFSA, incluindo os objetos de concorrência deste edital, as quadras 51-A e 51-A/2.

O enunciado do edital nº 002/92 não continha com precisão a indicação da venda de projeções ou de terrenos, uma vez que definia “I-DOS LOTES/PROJEÇÕES OFERECIDOS, PREÇOS MÍNIMOS E RESPECTIVAS CAUÇÕES” (URBAMAR, 1992b). Tal imprecisão é contestável já que há grandes

diferenças entre a venda de projeções e de lotes, as projeções se referiam ao percentual construído no terreno, e os lotes a posse da terra em si. De qualquer forma, nesse edital, foram divulgados sobre o nome de lotes/projeções as áreas que seriam vendidas nas quadras 51-A e 51-A/2 (ver figura 92), destinadas à construção de residências e comércios, de acordo com o Projeto Ágora de Oscar Niemeyer.



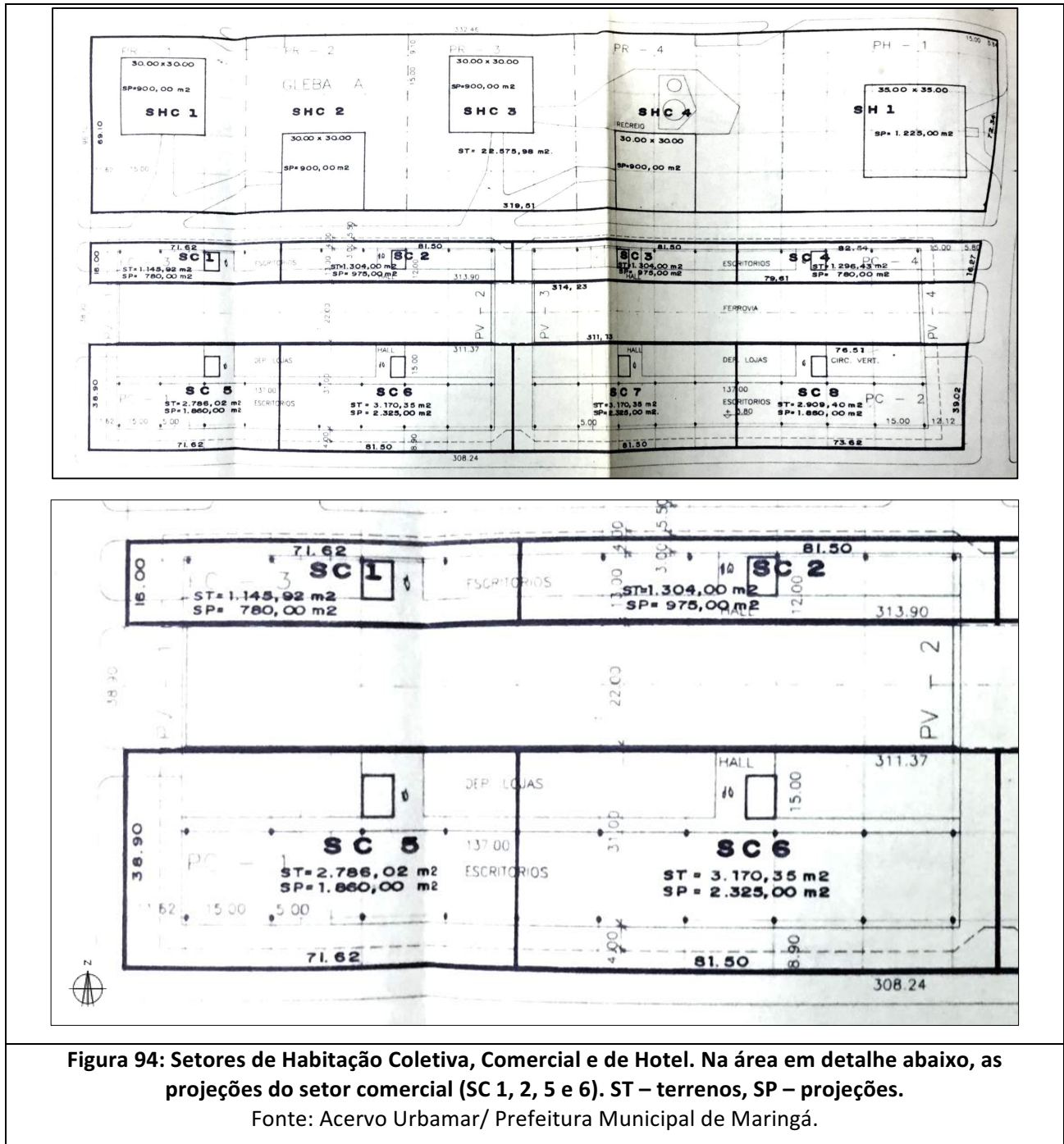
A especificação do que seria alienado estava descrita em uma tabela, com a localização, as dimensões edificáveis, ou seja, os parâmetros do direito de construção, a porção que ela ocuparia na quadra, bem como os valores mínimos e qual seria o valor do depósito caução para compra (ver figura 93). Os vencedores seriam as propostas com maior oferta da concorrência.

ITEM	ENDEREÇO	DIMENSÕES EDIFICÁVEIS M²	FRAÇÃO IDEAL DA QUADRA (%)	GABARITO RESUMIDO A.MAXIMA CONSTRUÇÃO	VALOR MÍNIMO VALOR CAUÇÃO (CR\$)
DESTINAÇÃO RESIDENCIAL					
01	SHC1 Quadra 51-A Novo Centro	900,00	17,3300	Vide Anexo I	1.000.000.000,00 20.000.000,00
02	SHC2 Quadra 51-A Novo Centro	900,00	18,3647	Vide Anexo I	1.000.000.000,00 20.000.000,00
03	SHC3 Quadra 51-A Novo Centro	900,00	18,3647	Vide Anexo I	1.000.000.000,00 20.000.000,00
04	SHC4 Quadra 51-A Novo Centro	900,00	18,3647	Vide Anexo I	1.000.000.000,00 20.000.000,00
DESTINAÇÃO COMERCIAL					
05	SH1 Quadra 51-A Novo Centro	1.225,00	27,5759	Vide Anexo I	2.300.000.000,00 46.000.000,00
06	SC1 Quadra 51-A Novo Centro	780,00	22,6899	Vide Anexo I	390.000.000,00 7.800.000,00

Figura 93: Recorte da tabela de lotes/projeções oferecidos pelo edital nº 002/92.
Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá.

O edital nº 002/92 exigia que a execução das obras fosse limitada às características do projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer e que um segundo subsolo público deveria ser construído sem qualquer ônus à Urbamar, conforme havia previsto o Plano Diretor da área. Além disso, havia restrições quanto ao prazo máximo de execução das obras nos imóveis a partir da data da escritura pública de compra e venda. As obras deveriam cumprir o máximo de 48 ou 60 meses, de acordo com os usos permitidos em cada lote/projeção e ser iniciadas em 180 e 360 dias, conforme cada tipologia prevista. Para o caso de os prazos não serem cumpridos, a Urbamar se certificou de que os contratos seriam firmados com um pacto de retrovenda, ou seja, os imóveis poderiam ser tomados em três anos caso as obras não fossem concluídas (URBAMAR, 1992b).

As obras a serem executadas foram detalhadas pelo anexo do edital, que estabeleciam normas de edificação, uso e gabarito, de acordo com as diretrizes do Projeto Ágora aprovado como Plano Diretor em 1991. Foram divididas as áreas em: Setor de Habitações Coletivas (SHC), Setor Comercial (SC) e Setor de Hotel (SH) (ver figura 94). As normas eram bastante restritivas, estabelecendo os usos permitidos, a taxa de ocupação obrigatória, o coeficiente de aproveitamento máximo, o número dos pavimentos e gabarito, a área verde, e o tratamento das divisas. Como por exemplo, esse último item, sobre as divisas, definia-se que “Não serão permitidas quaisquer formas de cercamentos (muros, grades, cercas-vivas, alambrados, valas, etc)” (URBAMAR, 1992b).



O prazo final do edital nº 002/92 foi prorrogado por três vezes, tendo sua data final estipulada para dia 23/06/1992. No entanto, há evidências de que não houve concorrência para a compra das projeções nesse edital e isso se transformaria em uma justificativa para alterar substancialmente os objetivos dos editais.

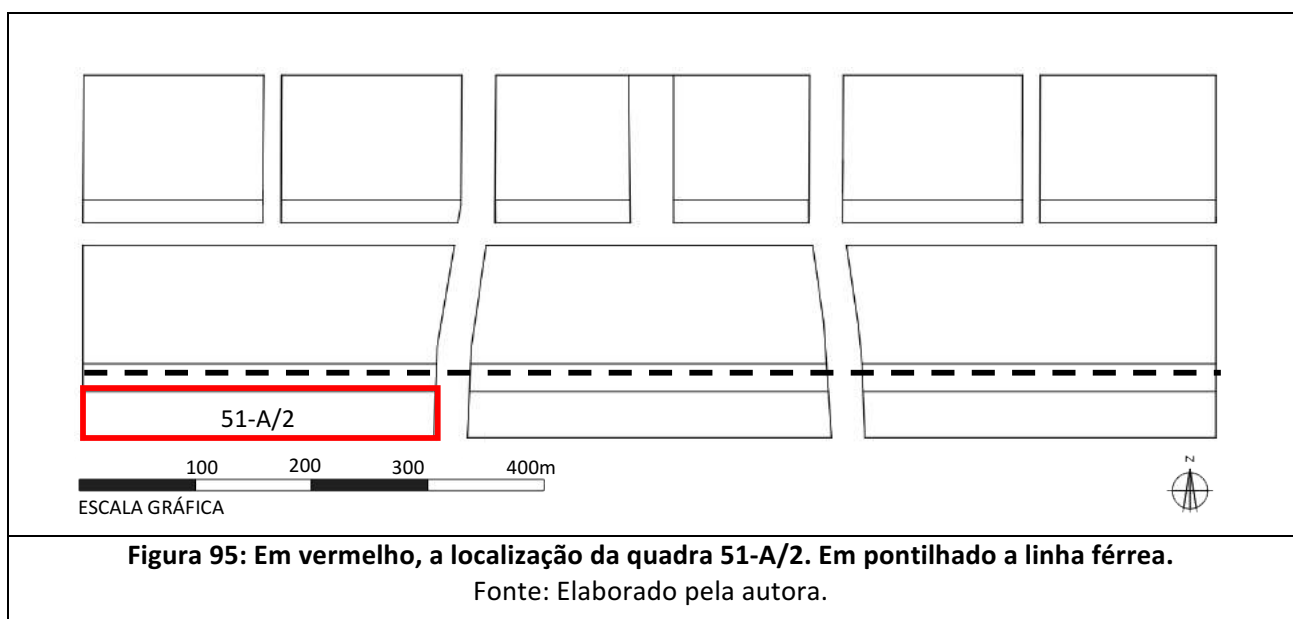
Conforme a ata da reunião do conselho de administração da Urbamar do dia 01/07/1992, “[...] não obtendo os resultados esperados foi readaptado para a venda de terrenos e novamente

colocados em licitação [...] Esta readaptação foi definida pela Diretoria em reuniões com o Sr. Prefeito e consiste no lançamento de imóveis da Quadra 51-A/2 com projeções de dois pavimentos para fins comerciais” (URBAMAR, 1992a).

Com essa determinação da diretoria da Urbamar, foi lançado um novo edital de concorrência pública, o de nº 004/92, publicado pelo Órgão Oficial do Município em 03/07/1992. A readaptação dos editais consistiu no segundo momento que citamos no início do texto. O projeto de reestruturação do centro de Maringá submete-se aos interesses imobiliários e, como veremos, os editais serão redirecionados a ponto de desconfigurar as diretrizes urbanísticas propostas pelo Projeto Ágora.

O edital nº 004/92 definiu a venda de terrenos, e não mais de projeções. Além disso, não estabeleceu limites rígidos como o edital nº 002/92, tais como tratamento de divisas, áreas verdes, apesar de considerar que deveria ser construída cem por cento da área edificante especificada no Projeto Ágora.

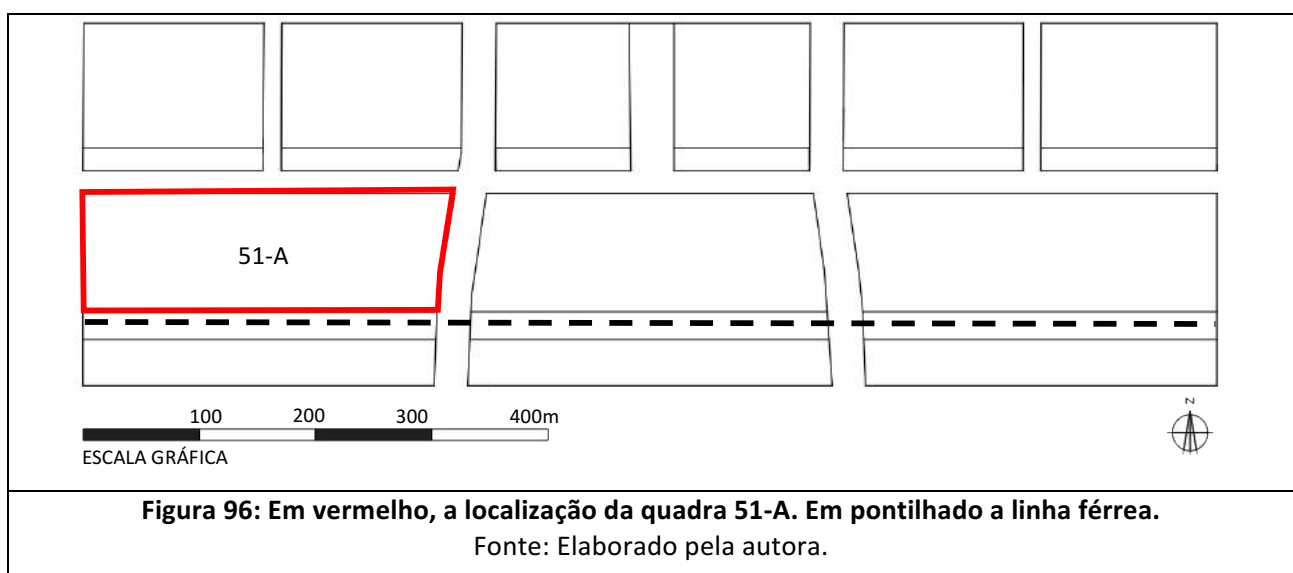
A venda consistiu de somente parte dos terrenos que haviam sido ofertados anteriormente no edital nº 002/92, a quadra 51-A/2 (ver figura 95). O segundo subsolo público não seria mais necessário e não haveria restrições às áreas verdes e divisas. A única ressalva era sobre o prazo de execução das obras que era limitado em 48 meses, com início em 90 dias após a assinatura da escritura, sob pena de retrovenda caso isso não fosse cumprido (URBAMAR, 1992a).



Diferentemente do edital anterior, o resultado do edital nº 004/92, publicado no dia 10/08/1992 obteve concorrência, com uma proposta única. Um grupo de empresas, liderado por uma delas, a Construções Terraplanagem Pavimentações Ltda (Conterpavi), ofereceu o valor que constava como mínimo para o lance no edital para compra da quadra 51-A/2 em sua totalidade, por 5 milhões de cruzeiros. A sociedade, denominada “North Shopping Participações Ltda” era formada pelas seguintes empresas e porcentagens, todas sediadas na cidade de Maringá: CONTERPAVI (36%); Itaocara Construções Civis Ltda (30%); CCP CONSTRUÇÕES CIVIS LTDA (13%); Empreendimentos Imobiliários Ingá Ltda (14%); e Patamar Engenharia e Empreendimentos Ltda (7%).

É evidente que o edital de concorrência para venda de terrenos, ao invés de direitos de construção, teria sucesso. Os empreendedores querem investimentos sem riscos e, nesse novo edital, o poder público garantiu que não haveria essa possibilidade ao vender as propriedades e não os direitos de superfícies dos terrenos. O Projeto Ágora começaria a se esfacelar.

Apesar disso, os dois próximos editais de concorrência publicados pela Urbamar, os nº 005/92 e nº 006/92, que propunham a alienação de projeções de imóveis na quadra 51-A (ver figura 96), se configuraram como tentativas, ainda frustradas, de retomar algumas restrições e padrões urbanísticos do Projeto Ágora. Frustradas, pois, ainda que tentassem reestabelecer alguns parâmetros restritivos, havia sido elaborado um novo parcelamento para a quadra (ver figura 97), nos moldes tradicionais, fato que descaracterizaria o Projeto Ágora decisivamente.



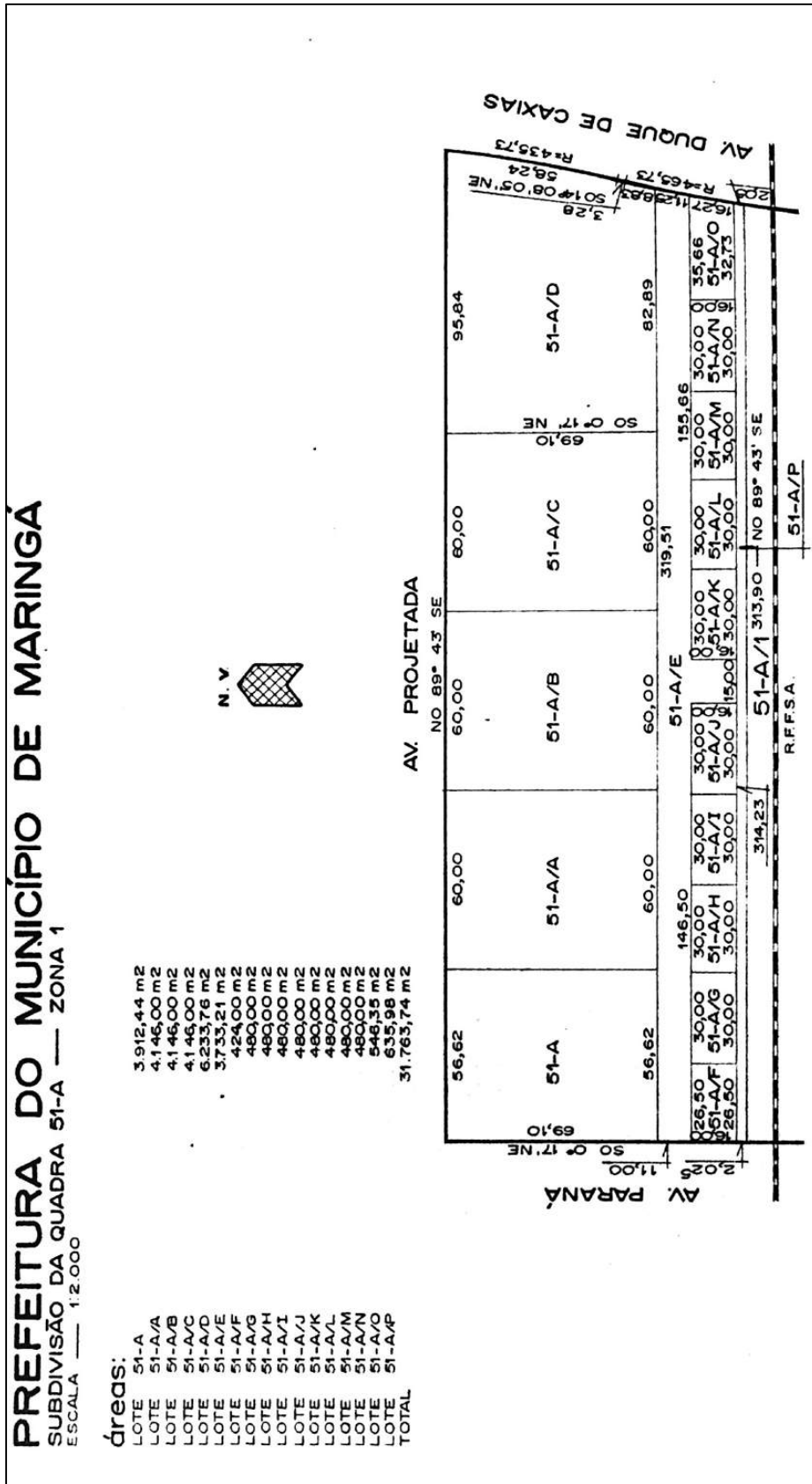


Figura 97: Subdivisão da quadra 51-A.
Fonte: Acervo Urbano/ Prefeitura Municipal de Maringá.

A partir da publicação desses editais podemos dizer que dois projetos seguiriam paralelos dentro da prefeitura de Maringá: O Projeto Ágora aprovado pela Câmara como Plano Diretor, ou seja, oficial, e o loteamento tradicional da área, não institucionalizado, mas utilizado para vender os terrenos.

Como apontamos, os editais nº 005/92 e nº 006/92 datados respectivamente de 07/08/1992 e 11/09/1992 retomaram as restrições impostas pelo primeiro edital de vendas, o de nº 002/92. Entre as restrições retomadas estaria a construção do segundo subsolo público, o tratamento das divisas e os parâmetros mínimos de áreas verdes, ambos abolidos no edital nº 004/92. Os prazos para execução e início das obras continuaram de 48 meses e 90 dias respectivamente.

O regresso da atitude da Urbamar de impor restrições para construção provavelmente não agradou os investidores, uma vez que tais editais não tiveram empresas ou pessoas físicas interessadas pela concorrência. A pressão dos agentes imobiliários locais por menos restrições nas vendas era evidente.

Conforme uma carta enviada à Urbamar, aos cuidados de seu então presidente, Luiz Turchiari Junior (ver anexo 1), datada de 14/10/1992, mesmo dia em que havia sido a data final do edital nº 006/92, o Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis e dos Edifícios em Condomínios Residenciais e Comerciais em todo o Estado do Paraná (SECOVI-PR) solicitava modificações nessa licitação. Foram solicitadas pelo sindicato as seguintes alterações:

- 1 – Que seja prorrogado por mais 60 dias o prazo para abertura da referida Licitação, sem alterar o preço, pois o mesmo ficará compatível com a realidade de mercado atual;
- 2 – Que o prazo de pagamento seja dilatado para 12 (doze) meses, ou seja, 01 entrada mais 11 (onze) parcelas mensais;
- 3 – Que o prazo de carência para início da obra passe a ser de 12 (doze) meses, permitindo que o empresário tenha um tempo para viabilizar os recursos para dar início ao empreendimento;
- 4 – Que seja ampliado o prazo de conclusão do empreendimento para 60 (sessenta) meses (SECOVI-PR, 1992).

O conselho de administração da Urbamar se reuniu às pressas, no dia seguinte, e aceitou as propostas do Secovi-PR. Foi elaborado um novo laudo de avaliação de imóveis nesse mesmo dia 15/10/1992. O novo edital de concorrência nº 007/92 foi publicado às pressas, um dia depois, 16/10/1992 com valores menores dos imóveis a serem alienados com relação ao edital nº 006/92.

A Urbamar cedeu novamente à pressão dos agentes locais ao publicar o edital nº 007/92, o destituindo cada vez mais de restrições. O edital disponibilizava para alienação os mesmos lotes

anteriormente colocados à concorrência, que demonstramos anteriormente na figura 97, quais sejam: 51-A; 51-A/A; 51-A/B; 51-A/C; 51-A/D; 51-A/E; 51-A/F; 51-A/G; 51-A/H; 51-A/I; 51-A/J; 51-A/K; 51-A/L; 51-A/M; 51-A/N; 51-A/O. Os interesses dos agentes imobiliários foram plenamente atendidos, garantindo benefícios ainda maiores do que os solicitados por pressão do Secovi-PR. Os preços dos terrenos foram reduzidos, os prazos para início e término das obras foram aumentados para 48 e 60 meses, respectivamente.

Apesar de o edital nº 007/92 obrigar a construção de um segundo subsolo público, o edital garantia que 50% do valor total da proposta de compra dos imóveis poderia ser pago através da entrega desse pavimento edificado. Ou seja, apesar de obrigar a construção de um segundo subsolo de uso público, este poderia ser utilizado como metade do pagamento do imóvel a ser alienado. Os outros editais que previam a construção desse pavimento não permitiam que a sua execução pudesse ser parte do pagamento. Assim, nesse novo edital, o poder público deixaria de receber 50% do valor total do imóvel.

De acordo com a ata da reunião realizada em 27/11/1992 (URBAMAR, 1992a) pela comissão que analisou o edital de concorrência nº 007/92, os lotes e as propostas vencedoras foram as seguintes:

- Lote 51-A da Quadra 51-A – Conterpavi Construções, Terraplanagem e Pavimentações Ltda;
- Lotes 51-A/D da Quadra 51-A – Sotecol Sociedade Técnica de Coleta de Lixo Ltda;
- Lotes 51-A/F, 51-A/G, 51-A/H, 51-A/N e 51-A/O da Quadra 51-A – Itaocara Construções Civis;
- Lote 51-A/I da Quadra 51-A – TTC Engenharia de Tráfego S/C Ltda;
- Lote 51-A/J da Quadra 51-A – Moracy Jacques.

No dia da entrega dos envelopes da licitação, dia 20/11/1992, o então vereador Mario Massao Hossokawa, que se tornaria vice-prefeito na gestão seguinte, protocolou uma ação popular para anular o edital através de uma liminar. No entanto, o então Juiz de Direito da 4ª Vara Cível da Comarca de Maringá denegou a liminar. (URBAMAR, 1992a). Segundo o Jornal do Povo (20/11/1992, p.1) “o juiz entendeu que o processo poderá ser apreciado, no mérito, mais adiante, e que a Justiça não deve interferir sem que haja provas”.

Apesar do edital nº 007/92 não ter sido anulado, julgamos que as acusações que a ação popular propunha eram de suma importância e resultaram em algumas questões que discutiremos mais adiante. Ainda que não tenhamos encontrado o processo proposto pelo então vereador Hossokawa, no acervo da Urbamar identificamos uma outra ação popular, proposta por outra pessoa em 1994 (ver anexo 2). Não sabemos se se trata de uma retomada da mesma ação pública proposta pelo vereador ou se elas se distinguem, ainda assim, destacamos os seguintes trechos que julgamos serem importantes para compreendermos os fatos ocorridos:

I – FATOS E FUNDAMENTOS JURÍDICOS

[...] TERRENOS DO NOVO CENTRO: – Conclusão: Foi vendida a totalidade dos terrenos à época disponíveis no Novo Centro. A administração passada para liquidar seus débitos com seus fornecedores aquinhoou-os com terrenos no Novo Centro. Estabeleceu procedimento chamado “encontro de contas”, permitindo com isso que os adquirentes pagassem cerca de 70% a menos que o valor praticado em outras operações no local. O Município com isso, teve um prejuízo patrimonial em torno de US\$ 4.230.00,00. (ROCHA e ALEXANDRINO, 1994, p.2, aspas do autor).

A – OFENSA À MORALIDADE ADMINISTRATIVA

06 – É consabido que a venda de bem imóvel público depende sempre de licitação. É o que estabelece o art. 82, inciso I da Lei Orgânica Municipal. Não poderia, portanto, desprezar a concorrência e realizar o denominado “encontro de contas” (ROCHA e ALEXANDRINO, 1994, p.2, aspas do autor).

Se cruzarmos tais informações constantes nessa ação popular de 1994, com os valores em que os terrenos foram vendidos nos editais de nº 004/92, 007/92 e 008/92, calculados por metro quadrado, que encontramos em planilhas dos arquivos da Urbamar, podemos confirmar que de fato os valores foram decrescendo ao longo dos anos:

EDITAL	EMPRESA	VALOR/ US\$	LOTES	ÁREA	DÓLAR/ M ²	DATA
Terrenos vendidos fora do perímetro do Projeto Ágora (abertura de loteamento ao norte)						
009/90	Cocamar	332.498,41	1F, 1G, 2 e 2A - Quadra 51-A/9	1.600,00	207,81	08/01/1991
001/91	Tokunaga	67.043,12	1C - Quadra 51-A/13	400,00	167,60	16/04/1991
	Nakagawa	67.248,18	1 - Quadra 51-A/9	386,12	174,16	
	Dama	67.317,16	1 - Quadra 51-A/13	390,00	172,61	
	Cocamar	66.949,51	2B - Quadra 51-A/9	400,00	167,37	
	Shinnai	67.087,86	2C - Quadra 51-A/13	400,00	167,71	
003/91	Flaksberg	50.676,89	1B - Quadra 51-A/9	400,00	126,69	19/08/1991
	Mandarino	53.218,46	1A - Quadra 51-A/9	400,00	133,05	
	Francez	61.269,56	2G - Quadra 51-A/9	390,00	157,10	
	Primon	51.709,44	2F - Quadra 51-A/9	400,00	129,27	
Terrenos vendidos dentro do perímetro do Projeto Ágora						
004/92	North Shopping	956.182,39	Quadra 51-A/2	12.665,90	75,49	10/08/1992
007/92	Conterpavi	276.293,73	51-A da 51-A	3.912,44	70,62	19/11/1992
	Sotecol	621.660,88	51-A/D da 51-A	6.233,76	99,72	
	Itaocara	172.683,58	51-A/F, 51-A/G, 51-A/H, 51-A/N e 51-A/O - Quadra 51-A	2.410,35	71,64	
	TTC	34.536,72	51-A/I - Quadra 51-A	480,00	71,95	
	Moracy	34.536,72	51-A/J - Quadra 51-A	480,00	71,95	
008/92	SMC Associados	35.806,44	2E - Quadra 51-A/9	400,00	89,52	14/12/1992
	Módulo	35.895,84	2D - Quadra 51-A/9	400,00	89,74	
Tabela 6: Resumo dos terrenos vendidos pela Urbamar nos anos de 1990, 1991 e 1992. Fonte: Acervo da Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. Elaborado pela autora.						

Portanto, há evidências de que o prefeito da época, Ricardo Barros (1988-1992), autorizou a venda de lotes dentro da área do Projeto Ágora para o pagamento de dívidas da prefeitura. Alguns autores já comentaram sobre esse fato, tal como Grzegorzyc (2000) que aponta que os políticos que se opunham ao prefeito na época confirmaram esse acontecimento. No entanto, não podemos afirmar com precisão como ocorreu esse encontro de contas, uma vez que não tivemos acesso a documentos que comprovassem o saldo que possuíam tais empresas com a municipalidade.

Meneguetti *et al* (2009) também comentou sobre esse assunto em seus estudos, concordam com Grzegorzyc (2000), ao afirmar que a inviabilização econômica fez com que se optasse pela individualização dos edifícios, iniciativa que não foi atrativa para os investidores locais, “o que obrigou à deturpação do projeto. Ainda assim apenas alguns lotes foram comercializados, basicamente a troco de dívidas da prefeitura” (MENEQUETTI *et al*, 2009, p.44).

Se nos atermos ao histórico das empresas que adquiriram os terrenos, nos parece que de fato algumas delas prestavam serviços para a prefeitura municipal e, portanto, tal argumento do encontro de contas pode ser verdadeiro. A empresa Conterpavi, por exemplo, vencedora de dois editais (nº 004/92 e nº 007/92) havia executado as obras da Avenida Herval, a primeira avenida que teve seu prolongamento inaugurado na área do Projeto Ágora. A Sotecol, outra empresa concorrente e vencedora no edital nº 007/92, havia sido contratada para implantar um aterro sanitário em Maringá no mesmo ano em que foram vendidos os terrenos, pela Lei nº 2967/1991. Além disso, outro comprador, Moracy Jacques era, e ainda o é, proprietário de uma empresa promotora de vídeos para campanhas políticas, inclusive para a de Barros (1989-1992).

Apesar de não terem sido veiculadas notícias nos jornais locais na época das vendas, mais tarde, em 1993 o jornal O Diário de Maringá (21/01/93, p.3) destacou na notícia “Novo centro vendido para cobrir dívidas”:

O edital não atende a lei que estabeleceu o Projeto Ágora.[...] se precipitou nas vendas, para cobrir dívidas da Prefeitura, o que pode ser constatado no fato de que a maior parte dos compradores tinham créditos a receber da Prefeitura, uma vez que prestavam serviços a ela (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 21/01/1993 p.03).

Dessa forma, tendo em vista as constatações que levantamos sobre as empresas, bem como as notícias e denúncias feitas pelos processos de ação popular, podemos afirmar que a Urbamar além de promover uma concorrência pública que, como vimos nos parece não ser legítima, cedeu aos interesses imobiliários de tais credores. Mais do que isso, eles foram privilegiados, pois até mesmo a obrigação de construir o segundo subsolo público foi excluída no momento de assinatura da escritura, tal como Grzegorczyk (2000) afirmou e como pudemos confirmar ao ler as escrituras (ver anexo 3).

Quando da venda dos primeiros lotes, a escritura não obrigava a construção do segundo subsolo, e na nossa opinião o empreendedor privado conseguiria, através de pressões, alterar a lei vigente, ou mesmo garantir na justiça seu direito de propriedade. Por isso para muitos este objetivo do Projeto Ágora acabou quando ao final de 1992 o prefeito Ricardo Barros autorizou a venda de alguns terrenos para o pagamento de dívidas (GRZEGORCZYK, 2000, p.103).

A pressão desses agentes imobiliários era evidente e constante, as licitações continuaram a ser publicadas sem obstáculos jurídicos, inclusive, um outro edital, de nº 008/92 foi publicado no mesmo mês de novembro e pretendeu a venda de dois lotes na quadra 51-A/9 (ver figura 98), o 2C e 2D (ver figura 99). Os vencedores foram as empresas Módulo Propaganda S/C Ltda e SMC - Consultores Associados Ltda.

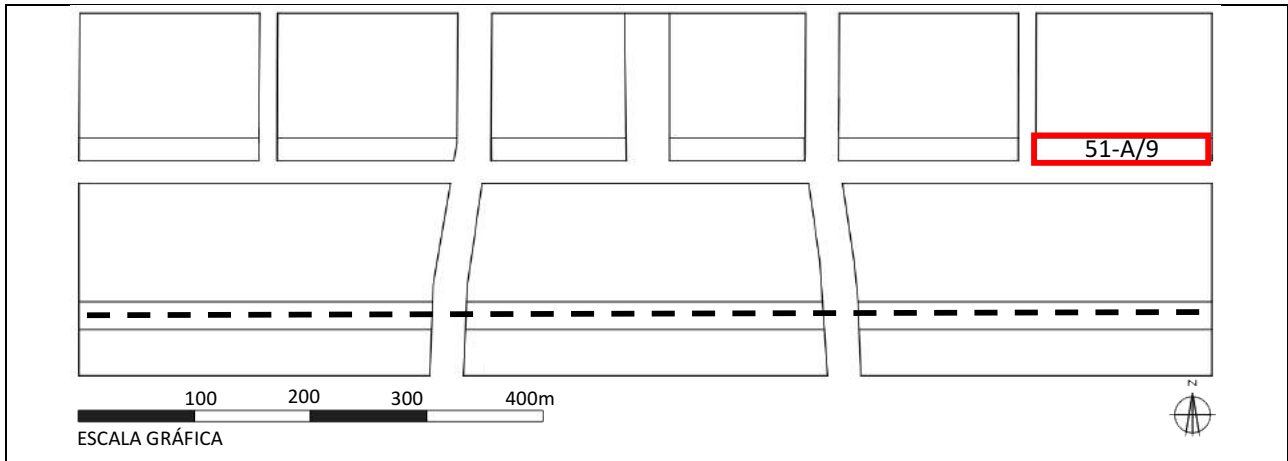


Figura 98: Em vermelho, a localização da quadra 51-A/9. Em pontilhado a linha férrea.
 Fonte: Elaborado pela autora.

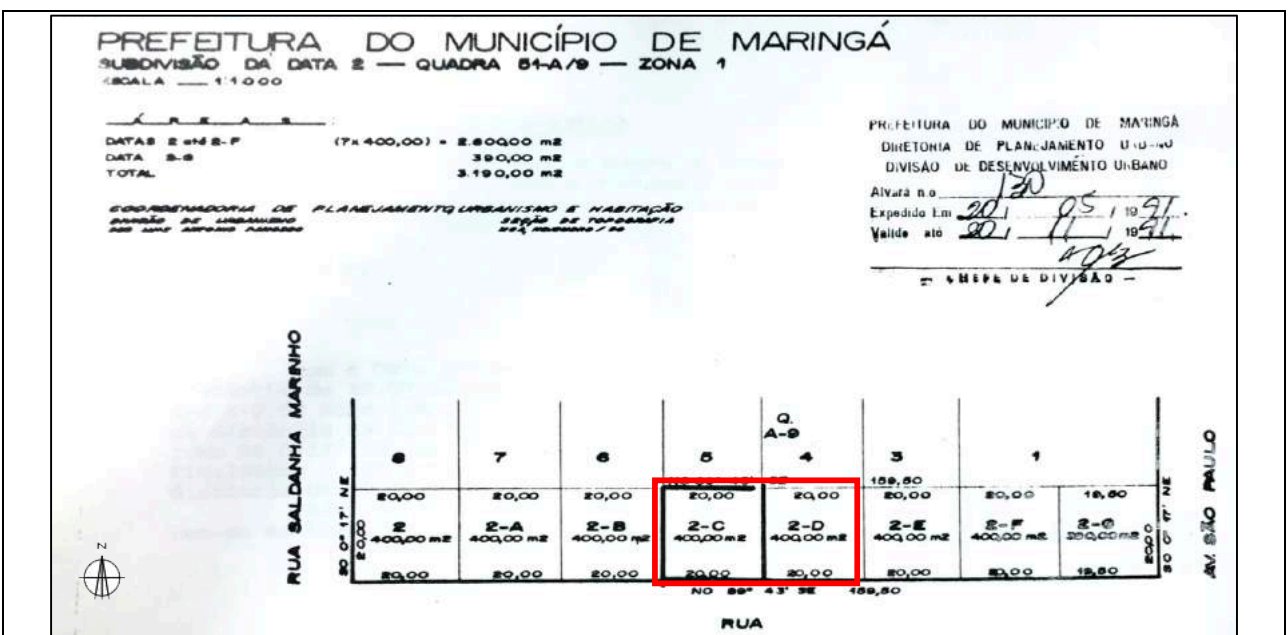


Figura 99: Em vermelho, a localização dos lotes 2C e 2D na quadra 51-A/9.
 Fonte: Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá. Modificado pela autora.

Há evidências de que as duas empresas vencedoras do edital de concorrência nº 008/92, a SMC e a Módulo Propaganda também prestavam serviços à prefeitura e, assim como as outras empresas que citamos do edital nº 007/92, receberia os créditos devidos através dos terrenos.

Destacamos, para além da discussão da legibilidade ou não de tais editais de concorrência pública perante o “encontro de contas”, nas palavras de Rocha e Alexandrino (1994), que há uma outra questão que julgamos importante para o tema principal de nosso trabalho. O fato de que se trata de um terreno que era um bem público ou ainda, “bem público de uso especial” (BRASIL, 1916)

que foi loteado e vendido a proprietários particulares. A privatização (no sentido literal, de posse) do bem público.

De acordo com o Código Civil de 1916²⁰ existem três tipos de bens públicos divididos em dois grupos: os de patrimônio indisponível, que são os bens de uso comum e os bens de uso especial, ambos destinados a usos públicos; e os bens de patrimônio disponível, que são os bens dominiais, sem destinação pública. Podemos dizer que terreno do antigo pátio de manobras antes era patrimônio da União, ou ainda da RFFSA, era um “bem público de uso especial” que é definido no Artigo 66 como: “edifícios ou terrenos aplicados a serviço ou estabelecimento federal, estadual ou municipal”.

Quando os terrenos foram transferidos para o patrimônio da Urbamar através do contrato estabelecido em 1990 com a RFFSA, eles continuaram a ser bens públicos de uso especial. Afirmamos isso pois, de acordo com Meirelles (2016, p.636), um estudioso do Direito Urbanístico:

Quanto aos bens das *empresas estatais* (empresas públicas e sociedades de economia mista), entendemos que são, também, *bens públicos com destinação especial e administração particular* das instituições a que foram transferidos para consecução dos fins estatutários.[...] Esse patrimônio, embora incorporado a uma instituição de personalidade privada, continua vinculado ao serviço público, apenas prestado de forma descentralizada ou indireta por uma empresa estatal, de estrutura comercial, civil ou, mesmo, especial. Mas *lato sensu*, é *patrimônio público*, tanto assim que na extinção da entidade reverte ao ente estatal que o criou, e qualquer ato que o lese poderá ser invalidado por ação popular (Lei federal 4717/65, art. 1º) (MEIRELLES, 2016, p.636-637, grifo do autor).

Tais bens públicos de uso especial, de acordo com os artigos 67 e 69 do Código Civil, vigente no ano de 1992:

Art. 67 - Os bens de que trata o artigo antecedente só perderão a inalienabilidade, que lhes é peculiar, nos casos e forma que a lei prescrever [...]
Art. 69 – São coisas fora de comércio as insuscetíveis de apropriação, e as legalmente inalienáveis (BRASIL, 1916).

Meirelles (2016) acredita que a redação dos artigos 67 e 69 tornou sua interpretação dúbia, mas aponta que os bens públicos, segundo sua leitura, são inalienáveis quando estão destinados ao uso comum ou a fins especiais, ou seja, quando possuem afetação pública, ou ainda destinação pública. Quando se pretende aliená-los, é necessária uma lei específica para sua desafetação, de

²⁰ Código Civil vigente na época em que os terrenos foram vendidos (1992).

forma que perderão sua afetação pública. Para efetuar a alienação, seria preciso além da lei específica, uma licitação para concorrência pública e uma avaliação do imóvel a ser alienado.

Portanto, à luz da interpretação de Meirelles (2016), o terreno do antigo pátio de manobras, ainda que tivesse sido subdividido em vários lotes, esses só poderiam ser alienados sobre a aprovação de lei de desafetação, e somente posteriormente poderiam ser lançados para venda em um edital de concorrência pública, já que fazem parte dos “bens patrimoniais indisponíveis” do município (MEIRELLES, 2016, p.638).

A alienação dos imóveis é regulamentada também por leis estaduais e municipais. No caso de Maringá tais leis são a Constituição Estadual do Paraná (1989) e Lei Orgânica Municipal (1990). A legislação estadual define no artigo 10 que “[...] a alienação, a título oneroso, de bens imóveis do Estado dependerá de autorização prévia da Assembleia Legislativa e será precedida de concorrência pública[...]”.

A Lei Orgânica Municipal (MARINGÁ, 1990a) definiu que entre as atribuições da Câmara Municipal, está a de autorizar a alienação de bens imóveis do município. Além disso, a lei define que dependerá de voto favorável da maioria do poder legislativo a “desafetação da destinação de bens públicos”. Tal como aponta Meirelles (2016), a legislação define que para a alienação de bens municipais é necessária autorização legislativa, prévia avaliação e concorrência pública. Mas, além disso, o Artigo 82 da Lei Orgânica Municipal aponta que “A alienação de bens municipais, subordinada à existência de interesse público justificado, será sempre precedida de avaliação [...]” (MARINGÁ, 1990a, p.37-38).

Não identificamos nenhum documento com uma avaliação que justificasse o interesse público na venda dos lotes vendidos nos editais supracitados. Além disso, não temos conhecimento, de acordo com as pesquisas que fizemos nos acervos²¹, de uma lei específica municipal que autorizasse a desafetação dessas áreas vendidas no antigo pátio de manobras, tal como é previsto no Artigo 87, em que “a afetação e desafetação de bens imóveis municipais dependerá de lei” (MARINGÁ, 1990a, p.38).

Os primeiros editais de concorrência que a Urbamar publicou em 1992, que foram as primeiras tentativas de venda das projeções dos imóveis, não acarretavam na posse privada dos terrenos,

²¹ Nos referimos aqui aos acervos da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá e da Câmara Municipal de Maringá.

mas somente no direito de construção de áreas pré-definidas. No entanto, como vimos, não houve concorrência para esses primeiros editais. Somente quando foram liberados os terrenos para alienação os editais obtiveram sucesso, apesar de não termos encontrados leis específicas que desafetassem os lotes vendidos em tais editais (quadras 51-A e 51-A/2).

Ao analisarmos as escrituras dos contratos de compra e venda resultantes dos editais 004/92 e 007/92 (ver anexo 3), destacamos que se menciona o cumprimento ao permitido pelas seguintes legislações: Lei Municipal nº 1934/1985; Lei Municipal nº 1998/1986; Lei Federal nº 6404/1976 e Decreto-Lei Federal nº 2300/1986. As duas primeiras leis se referem às legislações que regiam a Urbamar e que destacamos os seguintes trechos:

Art.2º [...] III - Promover o aproveitamento de terras pertencentes ao projeto, ou que tenham sido adquiridas para tal finalidade, pela Sociedade;
IV – Promover a incorporação por si ou por contrato, de bens imóveis e de projetos a ele referentes, de iniciativa da Sociedade, para os fins estabelecidos nos incisos anteriores [remoção e transferência do complexo ferroviário existente, planos urbanísticos, projetos] (MARINGÁ, 1985b, p.1).

Art.10º [...] III - Celebrar convênios, consórcios, contratos ou acordos com entidades de direito público ou privado, remetendo cópia dos mesmos ao Legislativo Municipal (MARINGÁ, 1986, p.1).

Entre as outras leis constantes nas escrituras, a Lei Federal nº 6404/1976 estabelece o funcionamento das Sociedades de Economia Mista, permitindo as atividades que listamos acima, afirmando que “a companhia de economia mista somente poderá explorar os empreendimentos ou exercer as atividades previstas na lei que autorizou sua constituição (BRASIL, 1976). O Decreto-Lei Federal nº 2300/1986, que dispõe sobre as licitações, aponta:

Art. 15. A alienação de bens da União e de suas autarquias, subordinadas à existência de interesse público devidamente justificado, será sempre precedida de avaliação e obedecerá as seguintes normas:
I - quando imóveis, dependerá de autorização legislativa, avaliação previa e concorrência, dispensada esta nos seguintes casos:
a) dação em pagamento; b) doação; c) permuta; d) investidura; (BRASIL, 1986).

A partir desses artigos, podemos concluir que a Urbamar era dotada de uma certa autonomia para a realização de seus contratos, como por exemplo o que foi estabelecido com RFFSA com a incorporação de terrenos ao seu patrimônio, sem ter que submeter os contratos à aprovação do legislativo municipal. A alienação dos bens deveria ter sido autorizada na Câmara Municipal, no entanto, não tivemos conhecimento de nenhum terreno vendido na área que tenha sido anteriormente desafetado.

Supomos que, por não termos provas suficientes ou conhecimento técnico para apontar para alguma ilegalidade, ao ocorrer a transferência do terreno do antigo pátio de manobras da União para a Urbamar, considerou-se que ele iria compor o patrimônio dominial da empresa (portanto, passível de ser alienado). No entanto, como vimos, legalmente, os terrenos destinados a empresas de economia mista, da administração municipal indireta, são considerados bens públicos de uso especial, portanto, inalienáveis até que uma lei de desafetação os permita serem alienados.

É importante que essas questões sejam ser aprofundadas em outros trabalhos. Em nossa pesquisa, nos atemos aos fatos e documentos que levantamos, bem como nas consequências desse processo nas legislações urbanísticas e no espaço.

No próximo subcapítulo, entenderemos como essas transformações urbanas e a privatização do espaço, sejam elas regulares juridicamente ou não, foram legitimadas pelo poder público.

3.2 A legitimação do loteamento tradicional do espaço público: a pressão dos agentes imobiliários locais vence

O início da gestão de Said Ferreira (1993-1996)

Como apontamos anteriormente, o final do mandato de Ricardo Barros (1989-1992) contava com um cenário político não tão favorável para a municipalidade. Como vimos, os servidores municipais não estavam contentes com situação da classe, tendo em vista as inúmeras privatizações realizadas por Barros e o atraso do décimo terceiro salário. Dias (1994) traça um panorama das relações conflituosas entre a Administração de Ricardo Barros e Sindicato dos Servidores afirmando que esses conflitos surgiram desde o início do mandato desse prefeito.

Os projetos preconizados por Barros (1988-1992) tinham a finalidade de privatizar os serviços públicos. Essas previsões políticas entraram em choque com os interesses do Sindicato, já que este havia se filiado à CUT - Central Única dos Trabalhadores, uma das principais organizações contra a privatização pública. Conforme citamos, Dias (1994), atribui ao atraso do pagamento do 13º salário o motivo para a mobilização inicial dos servidores das obras da expansão do centro, sendo

iniciada pelos próprios operários da Diretoria de Serviços Públicos, sem a interferência do sindicato.

Além da luta dos funcionários da prefeitura, a ACIM, de larga representatividade do setor comercial da cidade, havia combatido o IPTU alto, entrando em conflito com Ricardo Barros, inclusive, tal como Gini (2008, p.41) afirmou: “O IPTU foi o calcanhar-de-aquiles da Administração Liberal, que exagerou na dose dos tributos e taxas”. Nesse contexto, Said ganhou novamente popularidade e venceu a eleição. Uma das questões que o candidato defendia era uma anistia tributária:

Eleito para o segundo mandato com os votos de quase 60% do eleitorado local, o médico Said Ferreira promoveu uma anistia tributária, reduzindo significativamente o valor do IPTU, e dando descontos e perdões para os maiores devedores da Prefeitura. Foi uma ação clara e direta contra o seu antecessor, reduzindo as alíquotas para a casa dos três por cento, quase no mesmo patamar que era antes da administração de Barros (GINI, 2008, p.42).

A mídia local, principalmente a Revista Tradição, inclinada a sempre apoiar quem está no poder, amparou o prefeito eleito, destacando em suas manchetes a euforia da nova administração: “ELEIÇÃO 92: Maringá pediu bis a SAID” (REVISTA TRADIÇÃO, out. 1992, p.22), “ESTILO SAID REANIMA A PRAÇA” (REVISTA TRADIÇÃO, nov. 1992, p.06). “ADMINISTRAÇÃO: SAID ENTRA EM CAMPO COM TIME ENTROSADO” (REVISTA TRADIÇÃO, dez. 1992, p.16), “PREFEITURA: Novo Prefeito: Vida nova em Maringá” (REVISTA TRADIÇÃO, jan. 1993, p.14).

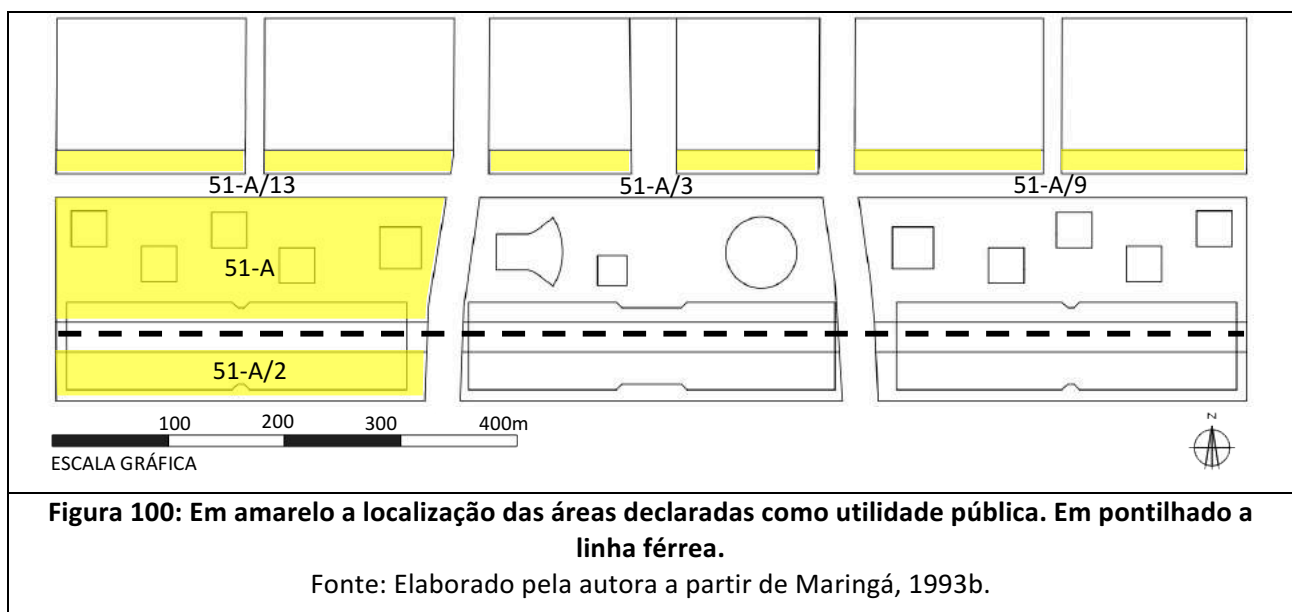
Amparado pelas notícias que o exaltavam, o prefeito eleito Said Ferreira (1993-1996) assumiu a prefeitura no ano de 1993 e logo interrompeu a terceirização dos serviços públicos, como havia prometido em seu discurso de campanha. Porém, um fato aqueceria as disputas políticas. No meio de seu mandato, em 1994, Ricardo Barros assumiu como deputado federal. “A eleição de Ricardo Barros manteve acesa a rivalidade da conjuntura anterior, com inversão de papéis entre quem estava no Poder executivo e quem estava na oposição” (DIAS, 2008, p.165).

Gini (2008) aponta que, de certa forma, dois grupos lutavam pelo controle da cidade nesse momento de sua história, os que apoiavam Said, e os que defendiam Barros. Nesse contexto de disputa entre poderes, acreditamos que a retomada do andamento do Projeto Ágora era importante para Said retomar seu prestígio como novo prefeito na cidade e, de fato, ele trouxe muitas mudanças concretas, ainda que controversas, como veremos no item seguinte.

A equipe técnica para revisão do Plano Diretor Projeto Ágora

Ao assumir a chefia do executivo municipal, conforme aponta a Revista Tradição (jan. 1993, p.1), Said Ferreira (1993-1996) encontrou uma situação caótica na Prefeitura, com gastos em experiências de planejamento sem sucesso e a falta de pagamentos de funcionários municipais. A Câmara de Vereadores, logo no início do mandato, encontrava-se “dividida em dois grupos” (O DIÁRIO DE MARINGÁ, 03/01/1993, p.3). No entanto, apesar desse descompasso, o presidente da Câmara Municipal eleito foi Nereu Vidal Cezar, vereador supracitado no texto que possuía estreitas relações com o prefeito Said (1993-1996).

O prefeito Said (1993-1996) nos primeiros dias de mandato, tendo em vista as vendas do Projeto Ágora autorizadas pelo prefeito anterior, assinou no dia 05/01/1993 o Decreto nº 27/1993 que declarou de utilidade pública todos os terrenos vendidos no Novo Centro. Tal ação deveria estabelecer desapropriação amigável ou judicial dos terrenos com finalidade de adequá-los ao projeto que se pretendia para a área (ver figura 100). Tendo em vista esse decreto, o poder público iniciaria a revisão dos estudos sobre a área.



No mês de abril, Said (1993-1996) contratou uma equipe técnica para elaborar uma proposta de intervenção, bem como revisar o Plano Diretor Projeto Ágora, formando o seguinte quadro de arquitetos: Edson L. Cardoso Pereira, José Vicente A. do Socorro, Karin Schwabe Meneguetti e Nildo Ribeiro da Rocha. “Todavia, ao fazer o balanço da situação em que se encontrava o processo

de realização do empreendimento, constatou a existência de contradições de ordem técnica, legal e jurídica que precisavam ser superadas” (MARINGÁ, 1993d, p.09).

A situação encontrada pela equipe era de conflito entre dois projetos urbanísticos em vigor, como já vimos anteriormente: um concebido como um empreendimento único (projetado por Oscar Niemeyer) que havia sido aprovado através de Lei Municipal, ou seja, institucionalizado; e outro que havia sido elaborado pela Urbamar nos moldes de um loteamento tradicional que “mesmo sem ter sido institucionalizado, serviria como diretriz para o processo de parcelamento da área, o qual havia gerado não apenas diversas vendas de lotes a terceiros, como também alvarás de construção em alguns desses lotes” (MARINGÁ, 1993d, p.09).

Via-se a nova Administração Municipal, portanto, diante de um impasse: cumprir a Lei, tentando implementar um projeto que não apresentava aderência à realidade do mercado imobiliário, em função da conjuntura recessiva atual da economia, ou seguir adiante com o outro projeto, em desacordo com a Lei, mas que havia orientado ações concretas da Municipalidade e gerado direitos a terceiros, embora mantivesse as mesmas características comercialmente inadequadas do primeiro (MARINGÁ, 1993d, p.09).

De acordo com o relatório elaborado pela equipe técnica do Plano Diretor Novo Centro de Maringá (ver anexo 4), no final da gestão de Ricardo Barros (1989-1992) a Urbamar elaborou uma proposta de loteamento do solo que consistia em subdividir a porção comercial da Gleba A, voltada para a rua central, em 10 lotes com 30,00 metros de testada e 480,00m², em média. Tais terrenos são os que foram vendidos nos editais e que explanamos anteriormente. Assim,

Embora sem ser aprovada pela Câmara Municipal, essa variante deu origem ao processo de venda de lotes na área, tendo sido comercializados sete desses novos lotes e mais dois daqueles de maior porte constantes no projeto original. Nessa mesma época foram vendidos também os 43 lotes com área média de 400,00m² que haviam resultado do parcelamento das quadras 51-A/3, 51-A-9 e 51-A/13 que não faziam parte do Projeto Ágora (MARINGÁ, 1993d, p.08).

A partir desse descompasso encontrado nas ações da Urbamar, decidiu-se por uma terceira alternativa: um novo loteamento. De acordo com o relatório dessa equipe, as principais providências a serem tomadas eram três, considerando que a primeira já havia sido efetuada pelo executivo municipal:

- Declarar as quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 e os lotes da Gleba A que haviam sido vendidos, **como áreas de utilidade pública**.
- Cancelar todos os alvarás de construção eventualmente expedidos e cujas obras ainda não tivesse sido iniciadas, por ferirem a Lei 3.051/91.

- Promover a elaboração de um novo projeto urbanístico para a área e procurar institucionalizá-lo através de Lei Municipal, em substituição àquele aprovado pela Lei nº 3.051/91 (MARINGÁ, 1993d, p.09).

Ao analisar as propostas existentes, a equipe elencou alguns pontos do Projeto Ágora de Maringá, o aprovado em Lei e elaborado por Oscar Niemeyer:

- o modelo de parcelamento do solo presente no projeto não viabiliza o empreendimento, em função do pequeno número de lotes e de suas dimensões avantajadas, o que reduz significativamente o universo de interessados, levando à redução do valor de mercado dos mesmos;
- a exigência da execução do segundo subsolo de garagem a ser doado à Municipalidade apresenta sérias dificuldades técnicas e funcionais para serem cumpridas, além de onerar excessivamente a edificação da área;
- a obrigatoriedade de edificar segundo as projeções de edifícios-torre pré-estabelecidas, nos 10 lotes das Glebas A e B voltadas para a Avenida Projetada, representa um desestímulo aos empreendedores imobiliários em construir nesses lotes (MARINGÁ, 1993d, p.11).

Sobre o projeto elaborado pela Urbamar, que não havia sido institucionalizado, ou seja, aprovado em lei, foi destacado que:

- A subdivisão do setor da Gleba entre a faixa de domínio da Rede e a ruça de serviço, em 10 lotes com área média de 480,00m², revelou-se medida mais adequada à realidade do mercado imobiliário;
- A manutenção das características do Projeto Ágora comentadas no item 4.1, constitui empecilho à viabilidade comercial do empreendimento (MARINGÁ, 1993d, p.11).

Tendo em vista esses pontos levantados dos dois projetos, ao estudar o resultado dos editais de concorrência pública na divisão do solo (ver figura 101) a equipe estabeleceu que a proposta da Urbamar de loteamento era mais factível à realidade do mercado (pressão dos agentes imobiliários locais), com relação ao número e a dimensão dos lotes a serem ofertados.

A partir dessas constatações, a equipe instituiu diretrizes para uma nova lei de uso e ocupação para a área do antigo pátio de manobras, mudando o seu nome para “Plano Diretor Novo Centro de Maringá”, título já consagrado pela população da cidade naquele momento (MARINGÁ, 1993d).

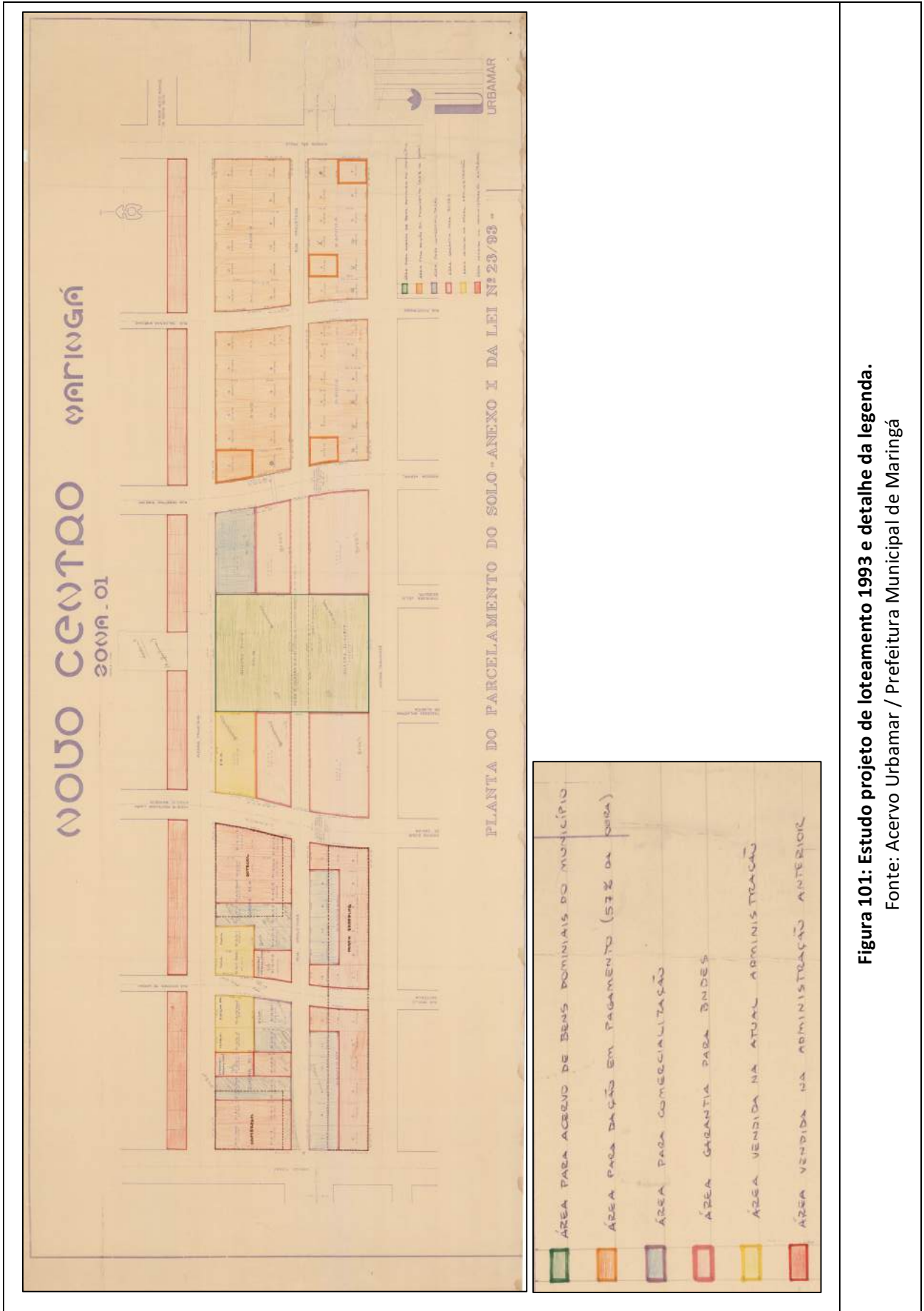


Figura 101: Estudo projeto de loteamento 1993 e detalhe da legenda.
Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá

Tendo em vista o relatório da equipe técnica da prefeitura, os estudos realizados e a declaração de utilidade pública dos terrenos, a Urbamar discutiu, na 34ª reunião do Conselho de Administração de 29/04/1993, as alternativas para negociar com os donos dos terrenos vendidos. O arquiteto Nildo Ribeiro, que se tornaria presidente da empresa nesse mesmo ano (ver anexo 1), apontou três alternativas para negociação com os proprietários, as quais foram aprovadas em assembleia:

A primeira seria a negociação imediata tipo permuta com área menor mas com maior aproveitamento e sem grandes exigências para edificações. A segunda seria a desapropriação dos terrenos que retornariam à sociedade, provocando lucros, mas desde que existam recursos para a indenização. A terceira, mais barata, seria a desapropriação somente das faixas de terras necessárias para a abertura das Avenidas e ruas projetadas para a área do Novo Centro (URBAMAR, 1993a).

As negociações se prolongariam pelo ano de 1993, bem como as discussões sobre o novo Plano Diretor Novo Centro, elaborado pela equipe técnica da prefeitura como uma possível solução para ocupação da área.

A proposta para o Plano Diretor Novo Centro

Como pressupostos para a elaboração do Plano Diretor Novo Centro, a equipe técnica contratada por Said em 1993 estabeleceu que iria assegurar as ligações norte-sul no sistema viário, viabilizar as obras através de receitas provenientes da venda de lotes, os quais contariam com um novo parcelamento, distinto das duas propostas (Projeto Ágora e a elaborada pela Urbamar).

Além disso, não seria mais necessária a execução do segundo subsolo de garagem a ser doado à Prefeitura, bem como da edificação segundo as projeções dos edifícios-torre nas glebas A e B, por estabelecerem desestímulo à construção por parte das empresas locais. Não seria mais executado também o terminal de ônibus urbano no subsolo da Gleba C, e seriam considerados para o novo plano os lotes já comercializados como condicionantes prévios do projeto.

Tendo em vista essas premissas da equipe, podemos dizer que se previa a total desconfiguração da proposta inicial do empreendimento elaborado por Oscar Niemeyer, tanto do ponto de vista de ocupação urbanística, apesar de ele já ser essencialmente privado, como da viabilização de sua execução. Notamos que, apesar dos lotes vendidos terem sido considerados de utilidade pública, eles seriam incorporados como propriedades privadas.

Na descrição das diretrizes urbanísticas do plano diretor, fica evidente a preocupação em adequar o empreendimento aos moldes imobiliários locais. O tamanho das quadras e, conseqüentemente, dos lotes, seguiram características que visaram:

- Maior aproveitamento possível das quadras, em termos de número de lotes por quadra;
- Melhor adequação da área dos lotes e, conseqüentemente, do valor dos mesmos à capacidade de absorção do mercado imobiliário, na presente conjuntura;
- Maior grau de ajuste da testada dos lotes aos padrões correntes de edificação da cidade, em vista das restrições ao direito de construir adotadas na legislação em vigor, principalmente quanto ao recuo e afastamento das divisas (MARINGÁ, 1993d, p.15).

Essas diretrizes foram acompanhadas por um novo loteamento para a área, agora elaborado pela equipe técnica, bem como por uma tabela com parâmetros de uso e ocupação do solo. Entre as principais modificações propostas, estava o coeficiente de aproveitamento de 6 para as Glebas A e B, as quais contariam com atividades de comércio, prestação de serviços e habitação coletiva, além do coeficiente 5 para a Gleba C, com atividades de comércio e serviços e equipamentos culturais.

Se considerarmos os parâmetros da área central da cidade que possuía por lei, um máximo coeficiente de aproveitamento de 4,5, o novo Plano Diretor Novo Centro estaria muito além desse valor, considerando que a primeira versão do Plano Diretor Projeto Ágora mantinha o mesmo coeficiente da área central para o antigo pátio de manobras (GRZERCORCZYK, 2000).

Além do coeficiente de aproveitamento, a taxa de ocupação do solo previa nas Glebas A e B 90% de utilização do terreno no subsolo, térreo e sobreloja, sendo permitido 50% nos demais pavimentos da torre. No térreo deveria existir obrigatoriamente uma galeria comercial, com o fechamento externo das lojas recuado à três metros da divisa dos lotes com os passeios públicos. Já na Gleba C, a taxa de ocupação seria de 90% no subsolo, térreo, sobreloja, primeiro e segundo pavimentos.

O estudo das divisões dos lotes, através de um projeto geométrico e um projeto de loteamento, resultou em lotes nas Glebas A e B de 24,00 metros de testada para os terrenos do meio de quadra e 25,00 metros para os de esquina, com áreas de 720,00m² e 750,00m², respectivamente. No total seriam 104 lotes nessas porções. Já a Gleba C, considerada “cultural” pelo Projeto Ágora de Niemeyer de 1991, foi subdividida em três áreas, sendo as porções laterais destinadas ao

comércio e serviços gerais e a central para atividades cívicas como forma de preservar “o eixo monumental da cidade” (MARINGÁ, 1993d) que compreende a linha perpendicular à ferrovia no traçado inicial de Vieira para Maringá (ver figuras 102 e 103). A ferrovia, prevista como rebaixada no projeto de loteamento, encontrava-se na porção mais próxima do limite sul da área do pátio de manobras, passando no subsolo das quadras voltadas para a Avenida Tamandaré.

O PL nº 30/1993, ou ainda, o Plano Diretor Novo Centro foi elaborado pela equipe técnica da prefeitura para “estimular, orientar e disciplinar a atividade dos empreendedores privados quanto ao uso e ocupação do solo na área em questão (MARINGÁ, 1993d, p.23). Grzegorzyc (2000) afirma que a mudança no número de lotes a serem ofertados na área causou muitos questionamentos a respeito da legitimidade das vendas dos lotes pela antiga administração, os quais resultaram em denúncias sobre possíveis irregularidades, tal como já citamos anteriormente.

Como relação aos parâmetros de ocupação, o PL anunciava que as mudanças seriam grandes. De fato, como vimos, os coeficientes e taxas de ocupação eram considerados altos. A intenção era permitir esse crescimento adensado pois, conforme o próprio Said (1993-1996) ressaltou sobre sua posição frente ao novo projeto: “[...] não vai impedir o crescimento do Novo Centro [...] o Projeto Ágora será respeitado em suas linhas gerais, mas adequado às necessidades do município” (O DIÁRIO, 1993, *apud* GRZEGORCZYC, 2000, p.104).

Dessa forma, as construções teriam liberdade de execução tal como os agentes imobiliários indicassem, já que não havia restrições quanto à ocupação tal como estabelecia o Projeto Ágora de Niemeyer. O poder público divulgou o novo projeto nos meios de comunicação, justificando-o como uma mudança necessária para que o projeto continuasse a ser autofinanciável (GRZEGORCZYC, 2000).

Poderíamos discorrer detalhadamente sobre o PL apresentado pela equipe técnica, no entanto, cabe a nós analisar a redação final do mesmo, uma vez que alterações foram realizadas durante as discussões na Câmara. Como dissemos, além dessas discussões em plenário, a participação popular se restringiu aos sindicatos da área de construção e imobiliários, não houve discussão com os usuários finais do projeto, a população.

Destacamos que não eram apenas modificações em um terreno público, como já tinham sido vendidos alguns terrenos no final do ano de 1992, agora as alterações iriam afetar proprietários particulares que possuíam direito de propriedade privada. Dessa forma, a Urbamar precisaria contatá-los para discutir essas modificações. No dia 15 de junho de 1993 foi realizada uma reunião da diretoria executiva da Urbamar em conjunto com os proprietários desses terrenos, que mencionamos anteriormente. Na ocasião, foi registrado em ata que os terrenos vendidos permaneceriam no mesmo local, mudando somente suas áreas, ou

As mudanças propostas implicarão na alteração das metragens das áreas originais adquiridas pelos presentes. Esses adquirentes poderão adquirir áreas para recompor as metragens originais ou, simplesmente, alienarem à Urbamar, as áreas de terras necessárias à alteração do sistema viário do Novo Centro. Os presentes expressaram-se favoráveis a estas alterações, concordando na oportuna composição dos valores das áreas – de terras que serão vendidas ou adquiridas pela Urbamar. **Ficando acertado – que será mantida a localização dos terrenos já adquiridos**, sendo que após determinado o preço da Urbamar caberá as empresas decidirem se compram ou vendem. (URBAMAR, 1993a, p.01).

Notamos que, apesar de os terrenos terem sido declarados de utilidade pública, os interesses dos proprietários em manter suas propriedades privadas eram prioridades nas discussões da Urbamar. Tendo em vista que já havia sido acordado com os proprietários as medidas a serem tomadas, o PL nº 30/1993 começou a ser discutido em algumas instâncias, tais como entre as entidades civis e a Câmara Municipal.

3.3 A Lei nº 23/1993: a institucionalização da privatização do espaço

O processo de aprovação do Plano Diretor Novo Centro contou com algumas etapas, as quais tiveram duração de cerca de seis meses. Primeiramente a equipe técnica elaborou o relatório que citamos, compreendendo a análise e a proposta apresentados em abril de 1993. No mês de junho, foi realizada uma reunião dos vereadores com a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Maringá – AEAM a fim de discutir o PL nº 30/1993, de autoria do próprio poder executivo. Além disso, uma cópia do PL foi enviada para outras entidades se posicionarem a respeito do novo Plano Diretor. Somente em 16 de agosto o PL nº 30/1993 foi protocolado e, após três sessões da câmara, realizadas nos dias 30 de setembro, 5 e 7 de outubro, finalmente foi elaborada a redação final da nova Lei Complementar. Apesar de o processo parecer simples, vários questionamentos permearam as discussões na Câmara Municipal, os quais discutiremos a seguir.

As discussões do Plano Diretor Novo Centro com as entidades civis

Como forma de participação da sociedade em geral foi realizada somente uma reunião com a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Maringá – AEAM. Além dessa reunião, foi enviada pelo

poder legislativo uma cópia do PL a várias entidades, entre as quais estavam: Associação Comercial e Industrial de Maringá – ACIM, Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Maringá – DEC/UEM, Sindicato da Indústria da Construção Civil na Região Noroeste do Paraná – Sinduscon, Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas, Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração dos Edifícios em Condomínios Residenciais e Comerciais em Todo o Estado do Paraná - SECOVI-PR.

As considerações dessas entidades poderiam ter um peso significativo nas decisões dos vereadores, uma vez que são elas que investem no setor de construção civil, em suas várias etapas. Nesse sentido, destacamos alguns pontos levantados pelas cartas enviadas dessas empresas em resposta aos ofícios enviados pelo poder legislativo da Câmara Municipal de Maringá.

Na carta enviada pela AEAM no dia 06 de junho, os comentários em geral elogiavam a iniciativa da prefeitura de propor um Plano Diretor para a área do antigo pátio de manobras, ressaltando a “democrática forma de condução adotada pelo executivo municipal” (AEAM, 1993). No entanto, como vimos, a participação popular se restringiu ao grupo de arquitetos e engenheiros dessa associação.

Entre os principais pontos da carta estava o questionamento do custo-benefício do rebaixamento da linha férrea. AEAM apontou ainda que julgava importante revisar o número de áreas destinadas ao uso público e equipamentos comunitários, bem como a execução das obras dos edifícios de forma independente da execução do rebaixamento da linha férrea. Sobre esse último ponto, destacamos que é evidente que a associação iria defender seus interesses, assim, a individualização das obras dos edifícios era interessante para participarem do empreendimento.

A resposta enviada pela ACIM, no dia 23 de junho mencionava a carta da AEAM e, havia tantos pontos em comum que questionamos se não haviam sido escritas juntas. De fato, na carta, a ACIM afirma que a AEAM “submeteu à nossa apreciação as suas considerações sobre o projeto” (ACIM, 1993, p.01). Dessa forma, a ACIM ratificou o interesse dos arquitetos e engenheiros da associação ao afirmar que “Mesmo assim, tornando o projeto mais viável e menos oneroso à economia municipal é de se analisar com rigor e zelo a sua execução” (ACIM, 1993, p.01). Além disso, comungava a preocupação com as áreas comerciais existentes que, caso não fossem também revitalizadas, sofreriam desvalorização de seus imóveis, já que o Novo Centro contaria com coeficientes de aproveitamento mais atrativos para os investidores.

O Sinduscon questionou, em carta enviada no dia 16 de agosto, os índices de ocupação e aproveitamento do solo apresentados, propondo que os valores máximos fossem iguais ao da Zona Central, 4,5 como mencionamos. Assim como a AEAM, o sindicato destacou que as áreas destinadas a equipamentos públicos eram insuficientes e que o rebaixamento da linha férrea deveria ser estudado com mais cautela, analisando seu custo-benefício. Outro ponto acrescentado foi que criação das galerias comerciais traria problemas de segurança (SINDUSCON, 1993).

A Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas enviou uma carta no dia 18 de agosto, com os pontos idênticos e na mesma ordem dos escritos pela Sinduscon. O único ponto acrescentado às outras cartas foi o fato de que os altos índices de ocupação e aproveitamento trariam um exagerado adensamento populacional. Afirmou a associação que “Estes índices estão elevados, se comparados com índices desejáveis para oferecer qualidade de vida” (APEOP, 1993, p.01).

No mesmo dia 18 de agosto, o SECOVI-PR respondeu ao ofício enviado pela Câmara Municipal. Nessa carta, diferentemente das outras que mencionamos anteriormente, percebemos uma maior preocupação com as vendas dos lotes no Novo Centro, ainda que os questionamentos levantados sejam os mesmos das outras entidades.

O sindicato manifestou que uma análise ampla de valores e critérios para a venda das áreas deveria ser realizada. “A venda de terrenos deve ser precedida de legislação que não torne a área um centro de privilégios para poucos, em prejuízo de muitos e, principalmente, do mercado imobiliário da cidade” (SECOVI-PR, 1993, p.01). Nesse sentido, preocupavam-se pelos altos índices de ocupação e aproveitamento, pois estes poderiam tornar o Novo Centro uma “ilha de vantagens especiais” que, de acordo com o sindicato, causaria prejuízos aos proprietários já estabelecidos na área. Nos últimos dizeres da carta, percebemos que havia uma intenção (verdadeira ou não) de que o conceito de ocupação do Novo Centro fosse reavaliado:

Sugerimos, finalmente, que pontos como “índices de ocupação”, “critérios para venda de terrenos”, “custos de obras” (como o rebaixamento, dentre outras), sejam reavaliados. Antes, porém, é preciso reavaliar o conceito de ocupação do espaço do “novo centro”. Na nossa opinião, o “novo centro” deve ser uma área mais comunitária, integrada ao restante da cidade, sem privilégios ou discrepâncias, em harmonia com a realidade urbana planejada e concretizada ao longo de quase 50 anos (SECOVI-PR, 1993, p.02, grifo do autor).

Por fim, a última entidade que tivemos acesso à resposta enviada foi o Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Maringá. A proposta, a nível técnico, era de

deslocamento do eixo da linha férrea para o centro do terreno a fim de aproveitar maiores áreas no loteamento, além de proporcionar a abertura de uma via sob uma laje acima do rebaixamento da ferrovia. Ou seja, propunha-se uma adequação na linha férrea somente para os terrenos serem regulares em seu loteamento (ver figura 104).



No intuito de justificar alguns questionamentos levantados pelas entidades, a Urbamar divulgou um documento denominado “Justificativas informativas itens polêmicos – Novo Centro” no dia 22 de setembro de 1993. Nessa carta, assinada pelo então diretor técnico da Urbamar, o arquiteto Nildo Ribeiro da Rocha, dois pontos foram esclarecidos: a galeria comercial e coeficiente de aproveitamento igual a 6. Com relação à galeria comercial, destacou-se que o recuo de 3 metros da vedação das lojas daria proteção ao pedestre, bem como valorizaria a paisagem urbana do Novo Centro, destacando-o das outras áreas da cidade “com características de um urbanismo moderno e humano” (URBAMAR, 1993c).

Não procedem as alusões de “algumas” pessoas que talvez por interesses próprios querem dizer que estamos exigindo a aplicação de um padrão arquitetônico, “griffe”. Não é verdadeira, pois cada terreno terá uma fachada diferenciada, conforme concepção arquitetônica de cada profissional que executar o projeto (URBAMAR, 1993c, p.01, aspas do autor).

O coeficiente de aproveitamento de 6 foi justificado pela Urbamar por proporcionar um aproveitamento racional da área, considerando que daria uma densidade demográfica de aproximadamente 1384 hab/ha que poderia ser de até 2300 hab/ha conforme o primeiro Plano Diretor da cidade, de 1968. Segundo a Urbamar, isso faria com que os imóveis fossem valorizados os diferenciando com “maior nobreza além do que não satura a infraestrutura existente na

região” (URBAMAR, 1993c, p.01). Defendiam a ideia de que os terrenos não deveriam acompanhar o coeficiente de 4,5 da Zona Central uma vez que as dimensões dos terrenos eram muito distintas.

Após todas as entidades enviarem suas cartas individuais e a Urbamar divulgar suas justificativas, foi solicitado pela Câmara de Vereadores, em nome da Comissão de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos que todas elas se reunissem e enviassem uma carta em comum. Ou seja, tudo indica que não foram analisadas as propostas de cada entidade caso a caso.

No dia 30 de setembro, dia da primeira reunião para votação do PL na Câmara, uma resposta foi enviada. Questionando que o projeto protocolado não havia atendido a nenhuma solicitação das entidades, as entidades reforçaram que os seguintes pontos deveriam ser revistos: as áreas para equipamentos públicos; os altos índices de ocupação que deveriam se limitar aos da Zona Central; as galerias comerciais que trariam problemas de natureza diversa.

As discussões do Plano Diretor Novo Centro na Câmara Municipal

Como mencionamos anteriormente, o PL nº 30/1993, que deu origem à Lei nº 23/1993, que aprovou o Plano Diretor Novo Centro em 29 de outubro de 1993, foi protocolado em 16 de agosto de 1993. Entrou em votação em três sessões da Câmara Municipal de Maringá nos dias 30 de setembro, 05 e 07 de outubro de 1993.

Ainda antes de ser protocolado, ao ser enviado o PL nº30/93 para as Comissões Permanentes da Câmara Municipal que avaliam a validade ou não do projeto, a Comissão de Constituição e Justiça questionou o PL com relação ao descompasso das modificações pretendidas na área do antigo pátio de manobras e o direito de propriedade dos proprietários dos terrenos vendidos nos editais de concorrência pública que abordamos anteriormente. O parecer destacou: “entendemos ser de obrigação legal oficial os proprietários relacionados [...] para que se manifestem sobre as modificações intentadas pelo Executivo e aguardamos manifestação a respeito para após apresentarmos o parecer ao Projeto” (MARINGÁ, 1993a).

Percebemos que a aprovação da nova lei do Plano Diretor Novo Centro, diferentemente da aprovada em 1991, agora não dependia somente dos interesses públicos. Após as vendas dos

terrenos, apesar de questionarmos se de fato elas foram legítimas, as discussões na Câmara Municipal sobre alterações de parâmetros urbanísticos da área barrariam em interesses privados.

Dessa forma, atendendo à Comissão de Constituição e Justiça, a Câmara Municipal enviou cartas aos proprietários dos terrenos vendidos para que eles “se manifestem sobre as modificações intentadas pelo Poder Executivo no supracitado Projeto de Lei Complementar” (MARINGÁ, 1993a).

Como já apontamos, no dia 15 de junho de 1993 a Urbamar já havia realizado uma reunião da diretoria executiva em conjunto com os proprietários dos terrenos para fazer as negociações. Os donos dos lotes foram unânimes ao aceitar as modificações que seriam aprovadas pelo Plano Diretor Novo Centro.

Ainda que a Comissão de Constituição e Justiça não tivesse deliberado seu parecer final sobre o PL nº 30/93, na sessão da Câmara Municipal do dia 30/09/1993, um vereador requereu a inserção desse PL como pauta na ordem do dia. Colocado em votação, o requerimento foi aceito pela maioria dos votos e então oficialmente começariam as discussões sobre o Plano Diretor Novo Centro. Nessa ocasião, como não possuíam os pareceres por escrito das Comissões Permanentes, foram colhidos pareceres verbais dos presidentes das Comissões Permanentes da Câmara.

O presidente da Comissão de Constituição e Justiça, o vereador Almeri Pedro de Carvalho, deu seu parecer contrário ao PL nº 30/93, alegando que “[...] no que tange a legalidade ele já é, no seu todo, contra os princípios básicos do Direito Constitucional, porque aqui ele está indo de encontro com o direito de propriedade [...] sendo esbulhado sem qualquer fundamento ou justificativa legal” (MARINGÁ, 1993a). Diferentemente, a Comissão de Finanças e Orçamento e a Comissão de Serviço de Utilidade Pública, Transporte e Sistema Viário deram pareceres favoráveis ao PL do Plano Diretor Novo Centro.

Um dos vereadores, o engenheiro civil José Carlos Valêncio, propôs um substitutivo ao PL, bem como duas emendas, uma substitutiva e outra supressiva. Colocado em votação nessa sessão do dia 30/09/1993, ambas as propostas do referido vereador foram votadas e tiveram sua aprovação com 12 votos contra 3. O Projeto foi aprovado então em primeira discussão. Logo veremos que tais modificações propostas por esse vereador para o Plano Diretor Novo Centro, na primeira sessão da Câmara Municipal, serão bastante significativas na redação final.

No dia 05/10/1993, segunda sessão do referido PL em plenário da Câmara Municipal de Maringá, as discussões entre os vereadores foram intensas. Foi solicitado inclusive que tal matéria fosse

tirada de pauta da ordem do dia, o que foi rejeitado pela maioria dos votos dos vereadores. A maioria dos vereadores fez uso da palavra antes de o Projeto ser colocado em votação.

Entre as diversas discussões, percebemos que havia uma certa necessidade de os vereadores filiados ao partido do ex-prefeito Ricardo Barros (1989-1992), tais como Cesar Antônio Alberto e Belino Bravin Filho, esclarecerem que não tinham sido coagidos para votar de uma maneira definida. Esse fato ressalta a disputa de poderes existente naquele momento que já mencionamos entre o ex-prefeito Barros (1989-1992) e Said (1993-1996). O vereador Alberto, destacou: “Nunca fui procurado pelo ex-prefeito Ricardo Barros para votar em qualquer matéria” (MARINGÁ, 1993a). Igualmente Bravin Filho apontou “[...] que o ex-prefeito Ricardo Barros nunca havia pedido para os vereadores do PFL votarem desta ou daquela maneira” (MARINGÁ, 1993a).

Notamos nas atas das sessões da Câmara Municipal que as discussões contavam com desavenças políticas e possíveis coações entre os poderes existentes. Não foram discutidos pontos importantes do novo Plano Diretor e suas propostas urbanísticas, mas sim sua aceitação ou não perante alguns fatores políticos.

Apesar disso, alguns trechos das falas dos vereadores nos parecem importantes para nosso debate. Uma delas, do vereador João Alves Correa, apontou que ele havia recebido uma notificação registrada em cartório pela Sotecol, a empresa que havia comprado um dos terrenos na área do Projeto Ágora, que coagia os vereadores a votarem contra o Projeto Novo Centro. De acordo com o depoimento do vereador, no documento estava escrito:

Esclarecemos, ainda, que as ações judiciais serão propostas também contra os Vereadores que participarem diretamente na promoção de qualquer alteração de nossa propriedade, referindo-se ao terreno que eles têm no Novo Centro, uma vez que qualquer alteração é ilegal, porque passa por cima de nosso direito de coproprietários (CORREA, 1993).

Nesse trecho, podemos notar que a imparcialidade declarada à Urbamar, na reunião com os proprietários que citamos anteriormente, de um dos donos dos terrenos no Novo Centro, a Sotecol, não tinha veracidade. Fica evidente que havia uma pressão da empresa sobre os vereadores que votariam o PL em questão, que poderia modificar os parâmetros urbanísticos dos terrenos, entre os quais estava o que esta empresa havia comprado. No entanto, como apontou o vereador Correa, como toda propriedade deve atender à sua função social, e sendo que a escritura pública não é alvará de construção, as alterações eram possíveis e constitucionais, uma vez que previam atender aos interesses públicos.

Ainda que acreditemos que tal conceito de público esteja distorcido nesse projeto, uma vez que seria constituído por um loteamento privado em um terreno que poderia ser um espaço público de uso coletivo, diante dos fatos e da possível irregularidade das vendas dos lotes, era inconcebível pensar em ceder ao interesse de alguns poucos proprietários.

No entanto, apesar do apoio aos interesses públicos declarado pelo vereador, fica clara a real intenção de Correa ao se posicionar a favor da aprovação do PL nº 30/1993 quando ele menciona um possível elemento facilitador, o que talvez fosse um motivo pelo qual outros vereadores também teriam votos favoráveis:

Nós, como havíamos prometido na quinta-feira próxima passada [sessão da Câmara Municipal do dia 30/09], que nós queríamos que o projeto fosse colocado em votação, porque há muito tempo ele estava circulando pela Casa e que havia necessidade de nós apressarmos a votação desse projeto, principalmente pelo fato de que o Presidente da Ferrovia, senhor Osíres Guimarães, estaria por pouco tempo, permaneceria lá por só mais alguns dias, sairia da Ferrovia, e nós assim poderíamos perder uma verba de cinco milhões de dólares que viria para a execução desse projeto, por isso esse era um dos principais motivos (CORREA, 1993).

João Alves Correa, além de ser vereador, era radialista na cidade de Maringá. Nos parece evidente que seu discurso apontaria para uma ideia de modernidade e progresso que o projeto traria, como uma propaganda:

O progresso desse projeto é uma coisa assim assustadora. O lucro que Maringá está tendo com o progresso que teve esse projeto, nesses quatro meses que está aqui na Câmara, é uma loucura. É de encher os olhos de alegria (CORREA, 1993).

A maioria dos vereadores concordava com Correa, tanto é que, colocado em votação, o Plano Diretor Novo Centro obteve 15 votos a favor e 4 contrários. Os votos desfavoráveis ao PL nº 30/93 se apoiavam na justificativa do direito de propriedade adquirido. Um dos vereadores que votara contra, o advogado Almeri Pedro de Carvalho, que já tinha dado seu parecer contrário por ser presidente da Comissão de Constituição e Justiça, pronunciou-se novamente: “[...]esse projeto é totalmente ilegal. Ele fere o direito adquirido. Ele é inconstitucional, porque fere o direito de propriedade[...] Agora, vencida essa esfera, não há o que analisar sobre o aspecto técnico, porque, ferido isso, o aspecto técnico fica prejudicado” (CARVALHO, 1993).

Os debates entre os vereadores acerca do Plano Diretor Novo Centro cessaram nessa sessão do dia 05/10/1993 pois, na terceira votação do PL nº30/93, no dia 07/10/1993, as atas não

registraram o discurso de nenhum vereador. A matéria foi imediatamente colocada em votação e foi aprovada por unanimidade.

O PL nº 30/93 aprovado contou com algumas mudanças com relação ao projeto protocolado na Câmara Municipal. Como vimos, o vereador José Carlos Valêncio havia proposto um substitutivo ao PL, e duas emendas, uma substitutiva e outra supressiva. A nossa pesquisa discute a seguir tais modificações e diferenças entre o projeto protocolado e o aprovado como redação final, as quais refletiram em características urbanísticas distintas entre a proposta elaborada pela equipe técnica da Prefeitura Municipal e a aprovada pela Câmara dos vereadores de Maringá.

A redação final do Plano Diretor Novo Centro

A Lei do Plano Diretor Novo Centro, ou ainda, a Lei Complementar nº 23/1993 estabeleceu os parâmetros de uso e ocupação da área do antigo pátio de manobras e definiu um novo parcelamento, agora aprovado institucionalmente. A proposta da equipe técnica da Prefeitura Municipal diferia significativamente em alguns pontos do PL aprovado pelos vereadores.

Na primeira reunião do Conselho de Administração da Urbamar realizada após a aprovação do PL nº 30/93, em 27/10/1993, Nildo Ribeiro da Rocha, um dos integrantes da equipe técnica apontou as incongruências da Lei aprovada, inclusive comentou sobre uma possível irregularidade na venda dos terrenos, fato que já discutimos anteriormente:

Em assuntos gerais o Sr. Nildo Ribeiro posicionou os conselheiros sobre a tramitação do Projeto do Novo Centro, explicou que a Câmara Municipal efetuou alterações no Projeto eliminando as marquises e incluindo a obrigação de edificação de 50% da área do terreno em “pilotis” na Gleba Central. Alterações estas que a equipe técnica e financeiramente. Também foi discutido na reunião, a possibilidade de se anularem as vendas de terrenos pelas irregularidades apontadas pela auditoria, convocando-se assim os proprietários para explicar a irregularidade e propondo sua regularização. A ideia foi bem aceita pelos conselheiros, no entanto deve ainda ser bem analisada, o que foi solicitado ao Sr. Fernando Ribas, para isto não provoque um descrédito nas próximas vendas da Urbamar (URBAMAR, 1993a).

Ao analisarmos o primeiro PL nº 30/1993 e a redação final da Lei nº 23/1993 detalhadamente, percebemos que de fato há diferenças significativas. Destacamos alguns pontos principais.

contradiz o que a própria Lei define, pois destaca que tais usos constantes nesse setor não comercial da Gleba Central “[...] devendo ser ocupado com usos de interesse da comunidade, de natureza cívica, cultural, recreativa, ou de caráter monumental[...]” (MARINGÁ, 1993c). Poderíamos interpretar esse trecho no sentido de que os empreendimentos, caso os empreendedores assim o quisessem, poderiam ser somente monumentais, e não de natureza cívica, recreativa.

Outra questão que nos parece importante destacar é a porcentagem de transferência para o sistema viário e áreas institucionais do parcelamento do Novo Centro para a municipalidade. O PL nº 30/93 apresentava que 42,10% da área seria transferida, já a Lei definitiva aprovada, diminuiu esse valor para 35,64%. A redução pode ter se dado em consequência das alterações viárias, e da readequação e relocação do rebaixamento da linha férrea para regularizar os terrenos.

O Capítulo III que define o uso e a ocupação do solo da Lei nº23/1993 promoveu diversas mudanças em parâmetros urbanísticos em relação às leis anteriores para a área. No entanto não tiveram alterações significativas em recuos, coeficientes e taxas de ocupação entre a proposta da equipe técnica e a redação final da Lei. Somente um parâmetro foi acrescentado, a construção de 50% do térreo em pilotis para a Gleba Central (ver tabela 7):

GLEBA	USOS	COEFICIENTE DE APROV.	TAXA DE OCUPAÇÃO MÁXIMA	ALTURA Nº PAV.	RECUO FRONTAL MÍNIMO	AFASTAMENTO DAS DIVISAS
GLEBA A GLEBA B	Atividades de comércio e de serviços; Habitação coletiva	6 (1)	90% subsolo, térreo e sobreloja (3) 50% nos demais	Livre	Térreo: 3,00m Sobreloja: até alinhamento Bloco vertical: 3,00m	Térreo e sobreloja: dispensado; Bloco vertical: 4,00m Bloco vertical afastamento fundos 6,00m
SETORES COMERCIAIS DA GLEBA C	Atividades de comércio e de serviços; Equipamentos culturais desde que interligados às atividades acima. Espaços de uso público controlado.	5 (2)	90% subsolo, térreo, sobreloja, 1º e 2º pavimentos (3) Térreo no mínimo 50% de pilotis	Livre	Térreo: 3,00m Sobreloja, 1º e 2º pavimentos: no alinhamento predial Bloco vertical (não definido pela lei)	Bloco vertical afastamento fundos: 6,00m
1) Considera-se como prêmio o embasamento (térreo e sobreloja) e o pavimento intermediário entre o embasamento e o bloco vertical, desde que unicamente como área de recreação para habitação coletiva. 2) Incluindo o embasamento (térreo, sobreloja, 1º e 2º pavimentos) e o bloco vertical. 3) A área de 10% será destinada à permeabilidade.						
Tabela 7: Parâmetros de ocupação do solo Lei nº 23/1993. Fonte: Maringá, 1993c. Elaborado pela autora.						

A Lei nº 23/1993 estabeleceu ainda que as glebas A e B deveriam ser ocupadas por torres com embasamento constituído por dois pavimentos, térreo e sobreloja. Esses dois pavimentos deveriam ocupar um mínimo de 50% da área do lote, podendo chegar até 90%. Tal embasamento, de acordo com o PL elaborado pela equipe técnica da prefeitura no parágrafo 4º do Artigo 4º e o anexo III do mesmo, deveria ter suas vedações recuadas em três metros do alinhamento predial, para constituir uma galeria comercial coberta (ver figura 106). No entanto, a Lei nº 23/1993 aprovada suprimiu tal artigo, eliminando a obrigatoriedade desse recuo. Essa era uma das indagações que Nildo Ribeiro havia levantado na reunião da Urbamar que citamos no início desse item no texto.

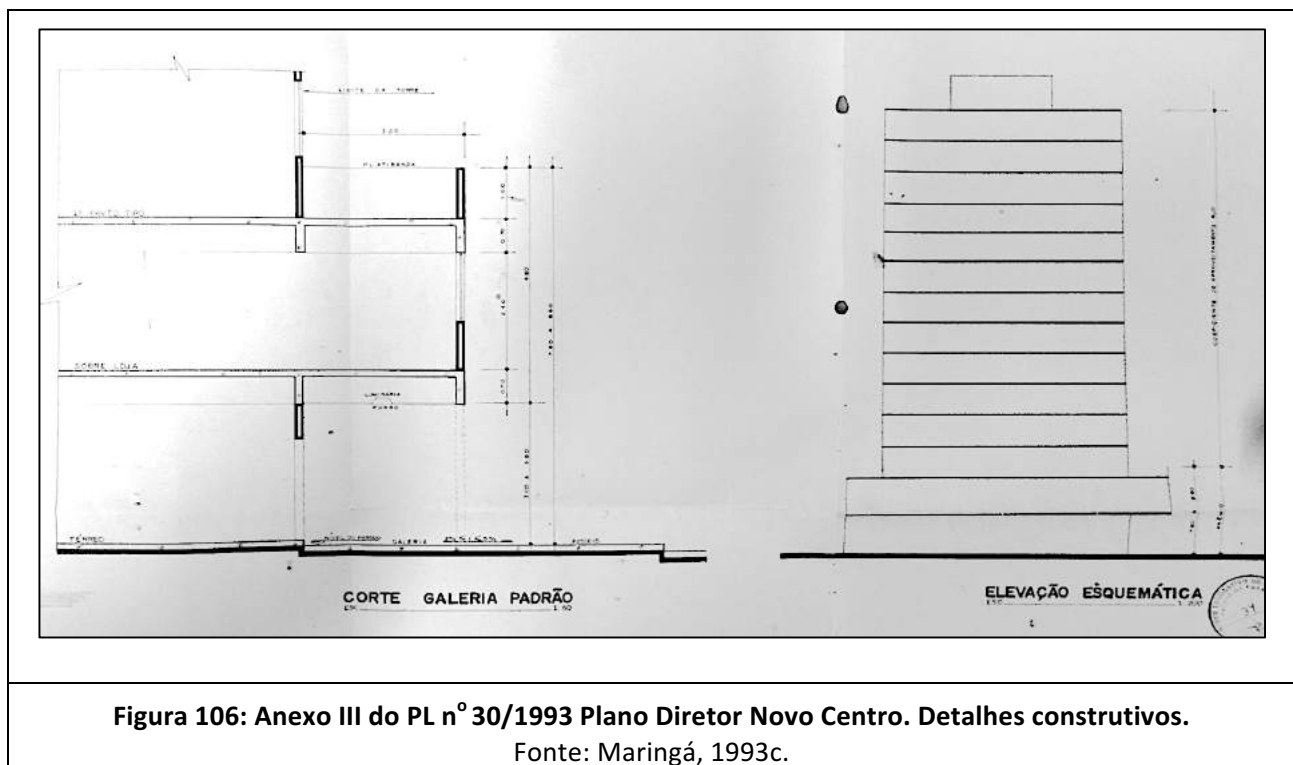


Figura 106: Anexo III do PL nº 30/1993 Plano Diretor Novo Centro. Detalhes construtivos.

Fonte: Maringá, 1993c.

Uma das propostas que não se alterou em ambos os documentos foi a de que o embasamento não seria considerado no cálculo do coeficiente de aproveitamento, parâmetro que contabiliza o total de área possível de construção em relação ao lote. “Toda a área do embasamento será considerada como prêmio, não sendo computada no cálculo do coeficiente de aproveitamento” (MARINGÁ, 1993c). Além disso, as áreas de subsolo, tanto para o PL, como para a redação final Lei, poderiam ser ocupadas em até 90%, não sendo também contabilizadas como área computável, deixando somente 10% para área permeável. É evidente que tais incentivos tinham o objetivo de atrair investidores.

A respeito do papel da Urbamar no Projeto Novo Centro não houve alterações nas propostas da equipe técnica e da lei aprovada pela Câmara Municipal. Em ambas, dois artigos apontam para a liberdade imposta pela lei para a Urbamar exercer um papel de agente imobiliário sobre a área do Novo Centro:

Art. 6º – Fica a Urbanização de Maringá S/A – URBAMAR - autorizada a praticar todos os atos de natureza técnica, administrativa, jurídica, financeira e creditícia, dentre outros, necessários à implementação do presente plano, conforme o disposto nas Leis nos 1934/85, 1978/85, 1998/86, 3363/93.

Art. 7º – Fica a Urbanização de Maringá S/A – URBAMAR – autorizada a vender ou permutar, **dispensada a licitação, as áreas de terra de sua propriedade, localizadas no “Novo Centro”, destinadas a ajustar os imóveis já alienados a terceiros à nova proposta de parcelamento do solo**, contida no Anexo I desta Lei. Poderá ainda readquirir os imóveis já alienados anteriormente a este projeto, nas bases da transação fixada entre as partes (MARINGÁ, 1993c, grifo nosso).

Tais trechos revelam a institucionalização da venda de terrenos públicos. Uma regularização da comercialização já realizada na gestão passada de Ricardo Barros (1989-1992) que, de acordo com nossos estudos, tudo indica que foi irregular. Concordamos com Grzegorzyc (2000) que aponta que tais artigos que citamos, seriam instrumentos para negociação com os donos dos terrenos adquiridos em 1992, como uma forma de legitimação das vendas.

Para tanto, outros artigos foram adicionados somente na versão final da Lei, ou seja, acrescentados pela Câmara Municipal. Esses novos artigos fariam com que a Urbamar tivesse ainda mais liberdade no comércio dos terrenos e na destinação dos recursos advindos dessas vendas. Existiam algumas ressalvas que, porém, eram muito pouco restritivas:

Art. 9º – A URBAMAR utilizará seus terrenos, atendidas as obrigações com a Rede Ferroviária, para cobrir gastos de projetos, obras de rebaixamento e cobertura da linha férrea, aqui previstos, **para vendê-los ou dá-los em pagamento de contratos seus, do Município, de seus órgãos autárquicos ou em que participem em conjunto.**

Parágrafo 1º – Toda receita advinda da comercialização das áreas será aplicada nas obras necessárias à execução desse projeto.

Parágrafo 2º – Nos casos de dação em pagamento, o valor dos terrenos será apurado na forma regulamentada em lei.

Parágrafo 3º – Os terrenos lindeiros à Rua Projetada sobre o leito ferroviário serão comercializados com a condição de serem ocupados somente após a conclusão das obras de rebaixamento do mesmo (MARINGÁ, 1993c, grifo nosso).


No trecho que destacamos, gostaríamos de ressaltar que os terrenos do Novo Centro, área pública, além de não precisarem de licitação para sua venda, poderiam ser oferecidos em pagamento de contratos de todas as esferas municipais, de administração direta ou indireta. A Lei

nº 23/1993 deu liberdade irrestrita à Urbamar e, é claro, isso trará consequências futuras na privatização dos espaços públicos nessa área da cidade. Além disso, como vimos, tal lei institucionalizou o ilegal, a venda de terrenos de posse da municipalidade sem lei que os desafetasse de interesse público.

A liberação dos terrenos para comercialização resultou em propagandas que visavam lançar um grande negócio, exaltando o investimento “na área central da cidade mais verde do Brasil” (URBAMAR, 1993b) (ver figura 107). A Urbamar como uma empreendedora imobiliária, divulgava novamente imagens que remetiam ao progresso e a modernidade do Novo Centro, mas, dessa vez, não era um projeto de Oscar Niemeyer.

O Projeto Ágora foi totalmente engavetado e surgiram outras simulações, propagandas, mesmo que sem nenhum sentido ou função urbanística na cidade (ver figuras 108 e 109). Eram apenas imagens, discursos, as quais visavam um só objetivo: vender, privatizar o espaço que antes era público (ver figura 110).

Como nos restringimos nesse estudo ao período que finda no ano de 1993, não chegaremos a discussões detalhadas do espaço privado consolidado atualmente e a paisagem resultante desse processo. Porém seria importante a continuação dessa análise até os dias atuais, após a aprovação do Plano Diretor Novo Centro até as novas legislações para a área e a consolidação de uma paisagem urbana bastante distinta da proposta por Oscar Niemeyer na década de 1980. Resta-nos deixar nossas indagações para incentivar futuras pesquisas.



A REALIDADE EM CONCRETO E VERDE
 NOVO CENTRO DE MARINGÁ. O SONHO É REALIDADE EM CONCRETO E VERDE COM O INÍCIO DAS OBRAS DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA E A CONSTRUÇÃO DE UM TUNEL DE 1.050 METROS, ENTRE AS AVENIDAS SÃO PAULO E PARANÁ, COMEÇA A MAIS IMPORTANTE ETAPA DE VENDAS DE TERRENOS. ESTA É A ÚLTIMA OPORTUNIDADE DE INVESTIR NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE MAIS VERDE DO BRASIL.
 MARINGÁ É POLO DE UMA REGIÃO COM MAIS DE 100 MUNICÍPIOS, INFLUENCIANDO PERTO DE 2 MILHÕES DE PESSOAS.
 TODAS ESTAS CARACTERÍSTICAS FAZEM DE MARINGÁ UMA DAS MAIS IMPORTANTES CIDADES DO SUL DO PAÍS. UMA PORTA ABERTA PARA O MERCOSUL, UMA REALIDADE PARA O TURISMO VERDE, PARA EMPRESAS COMERCIAIS, PRESTADORAS DE SERVIÇOS E PARA PROJETOS RESIDENCIAIS AVANÇADOS. ESTA OPORTUNIDADE TEM A GARANTIA DA URBAMAR S/A., UMA EMPRESA CRIADA PARA O DESENVOLVIMENTO DE MARINGÁ.
 SOLICITE INFORMAÇÕES E ADQUIRA TERRENOS NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ. UM INVESTIMENTO GARANTIDO.

Terrenos: Pagamentos em até 12 meses.

**INFORMAÇÕES:
 LIGUE (044) 223-1503**

MARINGÁ
 MAIS VERDE. MAIS VIDA.

URBAMAR
NOVO CENTRO
MARINGÁ

URB
 Projeto de Maringá
 Prefeitura Municipal de Maringá
 Fone (044) 223-1503

Figura 107: Folder da propaganda para venda de terrenos no Novo Centro.
 Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.



Figura 108: Silumação do Novo Centro no Folder de vendas da Urbamar.
Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.

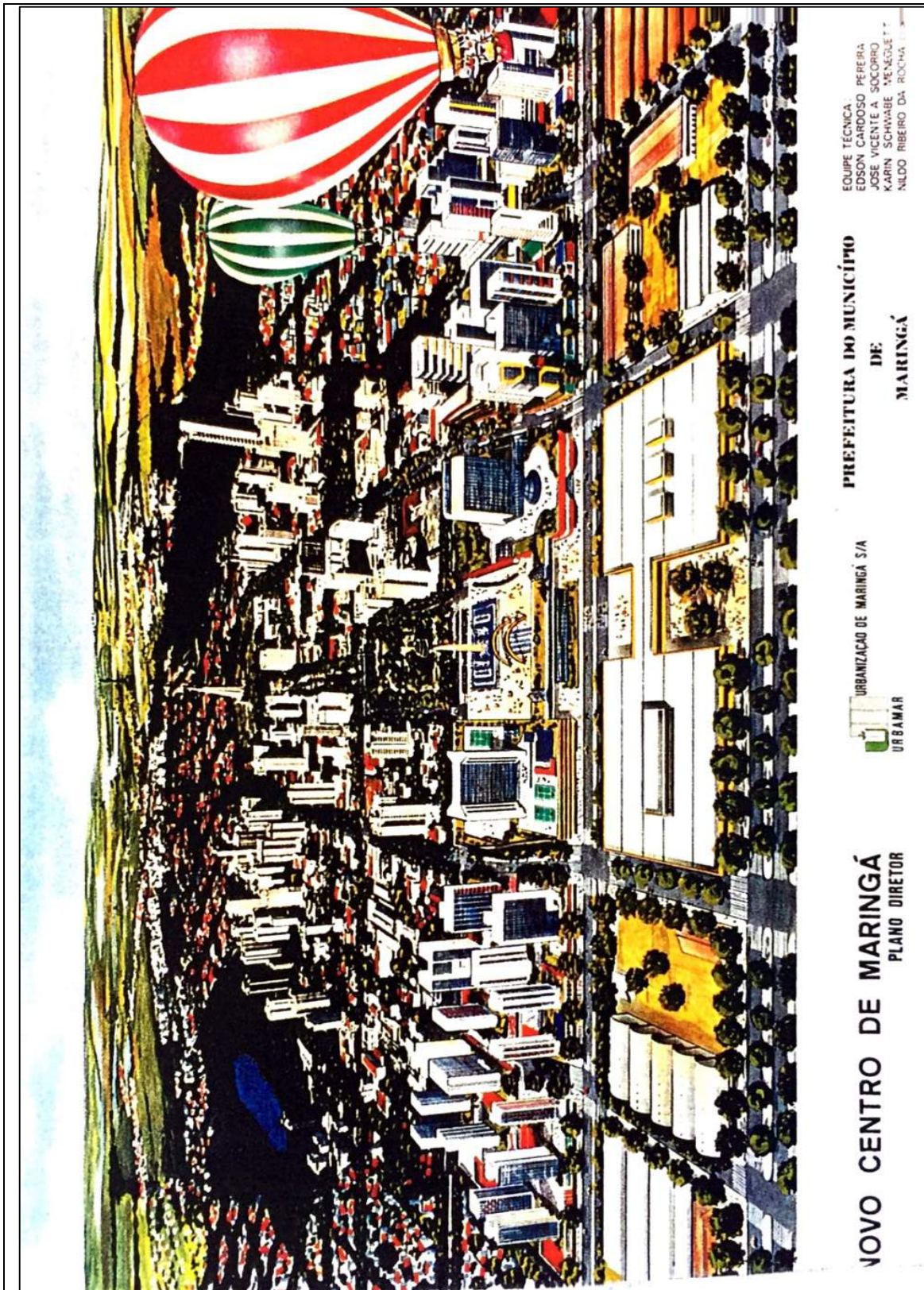


Figura 109: Proposta de paisagem do Novo Centro de Maringá.

Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá.



Novo Centro de Maringá: O grande investimento imobiliário do sul do país Terrenos em até 12 Pagamentos, sem juros e sem TR

O Novo Centro de Maringá é uma realidade. As obras de rebaixamento da linha férrea estão em andamento, com cronograma de execução de 14 meses. O rebaixamento permitirá a construção de um túnel, com espaço para as linhas de trem e de transporte ferroviário de passageiros.

A área mais central de Maringá abrigará um centro de comércio e serviços, na cidade pólo da região

Macronoroeste do Paraná, que totaliza perto de 2 milhões de habitantes.

Aos 48 anos, com quase 300 mil habitantes (população que chega perto dos 500 mil, contados os municípios mais próximos, num raio de 20 quilômetros), Maringá é uma das cidades de maior crescimento no país, com índices de primeiro mundo na saúde, educação e infra-estrutura.

O investimento em Maringá é aplicação numa cidade e região onde

o futuro já chegou. Estão em construção o Porto Seco e o Aeroporto Internacional. A cidade tem a Polícia Federal e a Justiça Federal. A Universidade Estadual de Maringá representa um centro de ensino e pesquisa de importância estratégica para a região e para o Paraná.

Esta é a hora certa de investir em Maringá, de adquirir um terreno no seu Novo Centro.



**Novo Centro de Maringá - Paraná.
A realidade em concreto e verde.**

**Compre já o seu terreno, em 12 pagamentos, sem juros e sem TR.
Ligue: (044) 223-1503**

**Urbamar - Urbanização de Maringá S/A.
Maringá, investimento garantido.**

Tradição, Setembro/95

13

Figura 110: Novo Centro de Maringá: O grande investimento imobiliário do sul do país.

Fonte: Revista Tradição, set. 1995, p.13.

Repercussões do Plano Diretor Novo Centro: considerações para futuras pesquisas

Compreendemos ao longo de nosso estudo que, das duas versões do Projeto Ágora de Niemeyer, nada restou. Foram engavetadas as propostas e o único legado de Niemeyer ficou escondido no subsolo, o rebaixamento da linha férrea. Nem mesmo o nome “Ágora” permaneceu, sendo substituído por Novo Centro de Maringá.

As imagens divulgadas do projeto tinham objetivos de *marketing* especulativo para a transformação da área através do consumo de espetáculos e signos que remetiam ao uso cultural como diretriz para alavancar essa renovação urbana. Os interesses dos agentes imobiliários foram atendidos, as leis municipais aprovadas após o engavetamento dos projetos possibilitaram pouco a pouco a quase total privatização das áreas públicas existentes. As legislações regulamentaram o aumento dos coeficientes de aproveitamento e das taxas de ocupação, índices que garantem aos investidores maior rentabilidade nos empreendimentos (CORDOVIL; FERREIRA, 2016, p.11-12).

Do início década de 2000, após o engavetamento dos projetos e aprovação do Plano Diretor Novo Centro até os dias atuais, ocorreu uma intensa ocupação na área. As Glebas A e B e parte da Gleba C sofreram um processo de densificação e verticalização, processos que vem se consolidando nos últimos anos (ver figuras 111, 112 e 113). Entre as características que podemos observar no cenário atual, e que incentivamos o estudo de futuras pesquisas, estão a intensa impermeabilização do solo, a inexistência de padrões ideais de conforto térmico, devido aos recuos mínimos entre os edifícios que não permitem a ventilação e insolação adequadas.

A privatização dos espaços públicos está se concretizando na área em sua totalidade. Inclusive, nos últimos terrenos ainda de posse da municipalidade foram construídos, a partir do ano de 2012, estacionamentos destituídos de qualquer tipo de vegetação, o que não permite a permanência de pedestres (ver figura 113).

Os empreendimentos edificadas nessa área da cidade reforçam o caráter excludente presente desde o Projeto Ágora, que tem a propriedade privada como foco principal, deixando os interesses coletivos em último plano. As publicidades são direcionadas à demanda solvável que consome o espaço. O espaço elitizado expulsa a demanda não solvável para lugares distantes do centro da cidade. Portanto, “Do espaço o que prevalece é a reprodução ampliada do seu valor de troca e o milagre da superacumulação do capital” (CORDOVIL; FERREIRA, 2016, p.12).

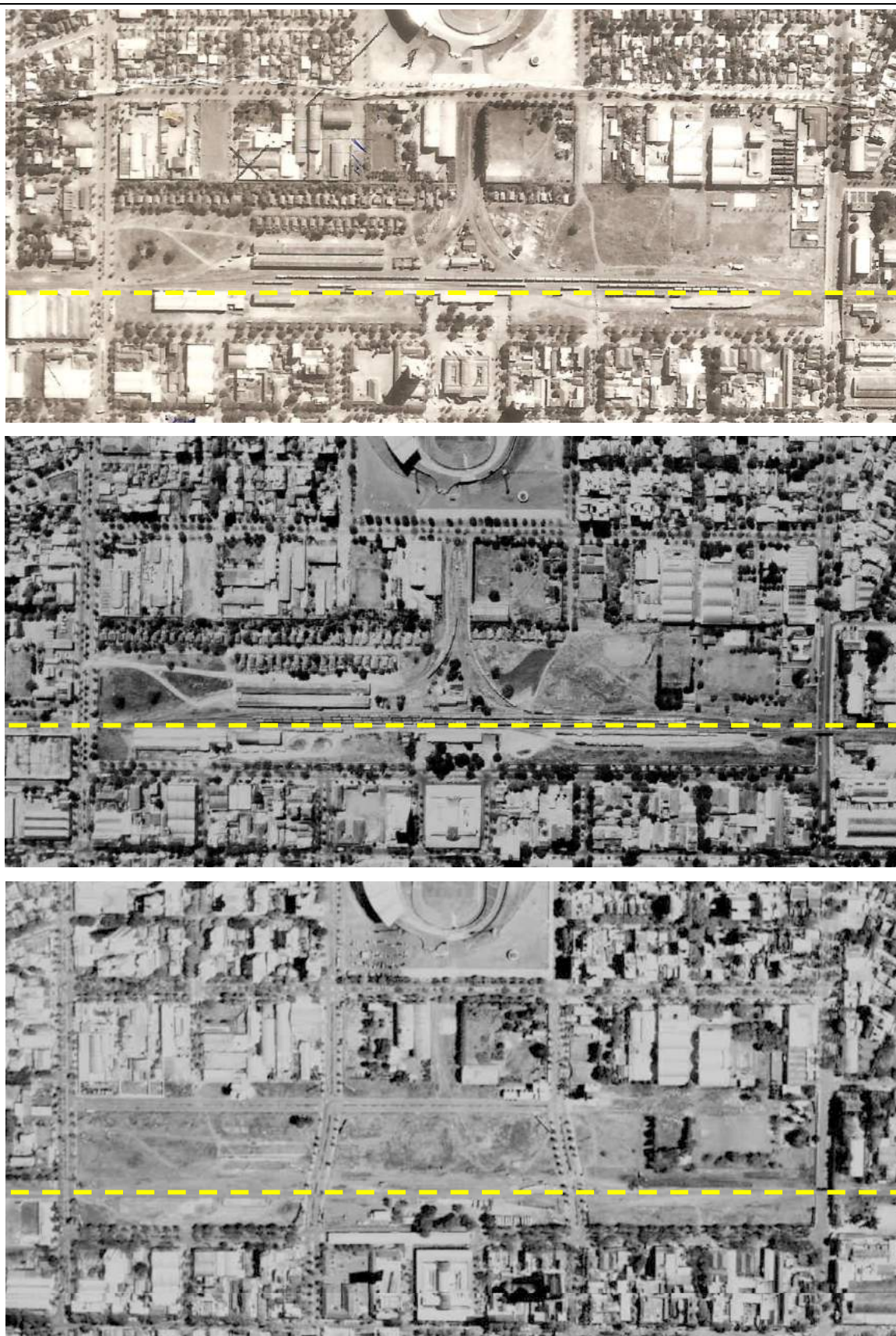


Figura 111: Pátio de manobras em 1980, 1989 e 1995 respectivamente, em pontilhado a linha férrea.
Fonte: Laboratório de Geoprocessamento, Departamento de Engenharia Civil-UEM e Acervo Cartografia Digital UEM.



Figura 112: Novo Centro em 2003, 2005 e 2009 respectivamente, em pontilhado a linha férrea.
Fonte: Google Earth. Adaptado pela autora.



Figura 113: Novo Centro em 2012, 2014 e 2016 respectivamente, em pontilhado a linha férrea.
Fonte: Google Earth. Adaptado pela autora.

4

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreendemos o processo de transformação e privatização da área central de Maringá e evidenciamos os fatos ocorridos e os discursos dos diversos agentes envolvidos, o poder público, arquitetos, vereadores, imobiliários, a imprensa e os empreendedores. Os ferroviários, habitantes do espaço transformado, tampouco foram citados nesse estudo, justamente por, nesse caso, não terem voz na disputa pelo espaço. Indicamos apenas a transferência de suas habitações para áreas longínquas em relação ao local onde permaneceram por quase quatro décadas.

Maringá se criou numa atmosfera modernista que trouxe para a cidade a ideia de que o *velho* não é bom e o *novo* é progresso. Os projetos que abordamos, ou ainda, as imagens-discursos, com a repercussão do *incessantemente novo*, resultaram em processos de transformação capitalista do espaço da área central de Maringá. Essas transformações foram concretizadas através da especulação dessas imagens-projetos que não precisaram nem mesmo ser implementadas, bastou somente sua disseminação pela mídia local, totalmente comprometida com os interesses dominantes. O objetivo delas de fato foi alcançado, a transformação do pátio de manobras de Maringá para a reprodução do capital.

As duas propostas de Oscar Niemeyer, a de 1985 e a de 1991 modificavam sobremaneira a área do antigo pátio de manobras da ferrovia através de uma proposta de intervenção moderna que não considerou o espaço e equipamentos urbanos existentes. Era um empreendimento privado que se dizia público. De público só tinha o espaço que sobrava entre os edifícios propostos, estes em sua maioria eram privados.

Na década de 1990, apesar de um cenário de crise econômica nacional, o poder público insistiu na sobrevivência do projeto de Niemeyer. Isso poderia ser uma forma de inflar o ego dos prefeitos ou, ainda, sendo mais otimista, o objetivo seria de fato construir o projeto de Niemeyer, mas não havia dinheiro. Se formos pensar na imagem que a cidade refletiria para os visitantes com uma obra de Niemeyer, talvez isso trouxesse mais investimentos para a cidade do que somente uma ideia, uma imagem. Mas isso não descarta a ideia de que o projeto poderia ser espetáculo puro, propaganda gritada, carregando consigo os inconvenientes dos projetos urbanos modernistas, entre os quais a falta de integração com a paisagem circundante.

No decorrer desse processo, vimos que as regras do jogo são mudadas de acordo com os interesses do mercado imobiliário local. Em Maringá a atuação do agente Estado, da municipalidade, consistiu em criar as condições de realização e reprodução do jogo capitalista, viabilizando o processo de acumulação e a reprodução dessas classes sociais com interesses

dominantes. Como bem lembra Capel (2013), “[...] governança põe ênfase na negociação, na importância ao privado e deixa ao Estado um papel subsidiário, neutro regulador” (CAPEL, 2013, p.42, tradução nossa).

Nessa conjuntura, para sermos otimistas, remetemos ao que Ascher (1994) aponta sobre o planejamento urbano. O planejamento deve ter consciência de que existe a influência da “mão invisível do mercado” (ASCHER, 1994, p.93). “Em um certo número de setores, há a necessidade de um planejamento que fixe ‘as regras do jogo’ que influencie as escolhas e oriente a busca de resultados considerados satisfatórios. Trata-se mais de planejar e gerir o ‘contexto’ que tentar guiar diretamente os atores e os operadores locais” (ASCHER, 1994, p.93, aspas do autor). Portanto, apesar de todas as transformações e consequências no espaço, acreditamos que devemos compreender os passos do jogo para quem sabe, em algum momento, traçar estratégias para o planejamento urbano.

Compreendemos nesse estudo que o processo de transformação da área do antigo pátio de manobras de Maringá se deu por completo nas diversas camadas de acumulação do capital.

Primeiramente, o problema foi lançado: o pátio de manobras como uma barreira para a cidade, um atraso ao desenvolvimento e ao progresso, uma doença no coração de Maringá. A mídia local, sempre apoiadora da gestão que está no poder naquele momento, atizou a população a clamar por mudanças, enfatizando ainda mais as problemáticas da linha férrea no centro da cidade.

Para dar maior credibilidade e visibilidade ao empreendimento, foi contratado um projeto espetacular a um arquiteto mundialmente reconhecido, Niemeyer, para divulgar suas imagens de modernidade. O Projeto Ágora nasceu como uma peça de *marketing*, uma imagem especulativa que tinha o objetivo de ser um termômetro para avaliar as condições do mercado imobiliário e dos investimentos na área central.

Estabeleceu-se um consenso social da população da cidade pela reestruturação do pátio de manobras. Mas isso teria graves consequências. Demoliram-se todos os edifícios ferroviários existentes, destituiu-se o espaço de memória e de patrimônio histórico. Os trabalhadores ferroviários foram expulsos de suas casas e levados para longe da área central da cidade, em áreas que sequer tinham esgoto sanitário. Longe do centro, tais cidadãos iriam “perder o sentido da obra. [...] deixará se esfumar em sua consciência a capacidade criadora. A consciência urbana vai se dissipar” (LEFEBVRE, 2001, p.25).

As tentativas de viabilização do Projeto Ágora esbarraram em uma crise econômica nacional, inviabilizando financiamentos e, além disso, rompendo contratos. Foram então feitas alterações no projeto que previam a distribuição dos custos das obras entre várias empresas. Uma das fontes de recursos para as obras de rebaixamento da linha férrea seria a venda dos direitos de construir em algumas áreas do projeto.

Foram lançados editais de concorrência pública para as projeções de construção aprovadas pelo Plano Diretor Novo Centro em 1991, no entanto, não houve investidores interessados. A classe empresária maringaense queria lucros sem riscos, isso significa, para ela, que o Estado deveria promover primeiro as melhorias urbanas para depois oferecer possibilidades de investimentos. Mas os empreendedores queriam mais que direitos de construir, queriam direitos de propriedade, terrenos na mais *nova* área nobre da cidade.

A pressão local pela liberação dos terrenos para venda do direito de propriedade, desde o início do processo, já esteve presente nas manchetes: “Empresários de imóveis querem vender o novo centro de Maringá” (O JORNAL DE MARINGÁ. 15/07/87, p.15). “Imobiliárias de Maringá devem insistir na venda das unidades do Projeto Ágora”. O JORNAL DE MARINGÁ. 19/07/87, p.17. “Mercado imobiliário maringaense sofre reflexos da construção do novo centro” (O JORNAL DE MARINGÁ. 28/08/87, p.17).

É claro que tal pressão dos agentes imobiliários locais escondia suas verdadeiras intenções. Queriam de fato reproduzir o capital, mas divulgavam, com a ajuda da mídia local, que o problema real era a reestruturação do Novo Centro para a população, e não seus próprios lucros. Pois então, se os grandes empresários locais, com declarado apoio da ACIM, não aceitam as condições impostas pelo Projeto Ágora, aprovado pela Câmara Municipal, pressiona-se diretamente o poder executivo por modificações, o que de fato ocorreu.

Foi elaborado um parcelamento do solo pela Urbamar, desvinculado ao Projeto Ágora e sequer aprovado pela Câmara de vereadores de Maringá. O loteamento serviu de base para os editais publicados em 1992 na gestão de Ricardo Barros (1989-1992) que venderam irregularmente os cobiçados terrenos do pátio de manobras a troco de dívidas da Prefeitura. É claro que tais editais para venda de lotes teriam muitos investidores interessados, já que garantiam o lucro pela renda da terra.

Não bastasse tal irregularidade ser declarada publicamente pela equipe técnica contratada pela gestão posterior à da venda dos terrenos, com Said (1993-1996), a comercialização foi legitimada através de um novo Plano Diretor, agora denominado Novo Centro, que finalmente declarou a morte do Projeto Ágora. Regulamentou-se o encontro de contas para o pagamento de contratos através da dação em terrenos da área para quaisquer órgãos municipais. O que era irregular passou a ser institucionalizado.

Notamos que nesse processo, independente da gestão municipal, há um aparelhamento entre as ideias defendidas pelos investidores, pelo poder público e pela mídia. Ainda que o poder legislativo não participasse diretamente de algumas ações, tais como as vendas dos terrenos, elas eram legitimadas, incorporando-as nas legislações.

As consequências desse processo na paisagem atual, ainda não estudadas detalhadamente, merecem uma atenção especial nas próximas pesquisas. A área do Novo Centro de Maringá pode ser estudada em diversos pontos de vista, tais como os parâmetros urbanísticos de ventilação e insolação que já apontamos; a densidade habitacional da área e a porcentagem de ocupação dos edifícios existentes; estudos dos valores dos contratos, pagamentos e respectivas fontes e recursos; valores imobiliários da área; entre muitas outras possibilidades.

Diante de toda essa conjuntura, podemos afirmar que os desenhos de Niemeyer, se apresentassem os objetivos que perseguimos como arquitetos urbanistas, não teriam os atingidos, pois não tiveram importância nenhuma para a construção da paisagem do Novo Centro como ideias para um projeto de cidade e de urbanidade.

O projeto foi utilizado com o objetivo de ser imagem especulativa, estímulo que não é absorvido pela consciência e, por isso, é instrumento de dominação. Do Projeto Ágora de Niemeyer, nenhum risco restou. A sua imagem nem sequer está na memória das pessoas, foi dissipada da consciência. Do espaço público, nenhum traço de urbanidade.

REFERÊNCIAS

Referências teóricas gerais

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **Urbanismo em Fim de Linha e outros estudos sobre o Colapso da Modernização Arquitetônica**. São Paulo: EdUSP, 2014.

BERMAN, Marshall (1986). **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. SP: Companhia das letras, 2007.

CAPEL, Horácio. **La morfología de las ciudades. Tomo III: Agentes urbanos y mercado inmobiliario**. Barcelona: Ediciones del Serbal, S.A, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A tragédia urbana. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D; PINTO, I.A. (orgs). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

CHAUÍ, Marilena. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo, Ática, 1989.

DEBORD, Ruy (1967). **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELGADO, Manuel. **L'Espace public comme idéologie**. Toulouse: Éditions CMDE, 2016.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1995.

FERREIRA, Álvaro. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO: ENTRE DOMINAÇÃO E APROPRIAÇÃO. UM OLHAR SOBRE OS MOVIMENTOS SOCIAIS. In: **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, v. XI, n. 245 (15). Disponível em: < <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24515.htm>>. Acesso em: 20 jan 2017.

FICO, Carlos. **HISTÓRIA DO BRASIL CONTEMPORÂNEO: da morte de Vargas aos dias atuais**. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

FURTADO. Celso. **O Brasil Pós- “Milagre”**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

GOMES JR, Roberto Lincoln de S. **Caso “Mendes Júnior vs. Banco do Brasil”**. São Paulo: Escola de Direito de São Paulo – FGV (Direito-GV) e da Escola de Administração de Empresas de São Paulo – FGV (EAESP-FGV), 2011.

GORELIK, Adrián. A produção da “cidade latino-americana”. In: **Tempo Social. Revista de Sociologia da USP**, v. 17, n. 1, Universidade de São Paulo, junho de 2005.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana

no capitalismo tardio. In: **Espaço e Debates** – Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, n.39, p.48-63, Ano XVI, 1996.

_____. **Le capitalisme contre le droit à la ville: Néolibéralisme, urbanisation, résistances**. Paris: Éditions Amsterdam. 2011.

IPARDES (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social). **O Paraná reinventado: política e governo**. Curitiba: IPARDES, 2006.

JUSBASIL. **Qual o conceito e a finalidade de empresa pública e sociedade de economia mista?** 2008. Disponível em: < <https://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1042265/qual-o-conceito-e-a-finalidade-de-empresa-publica-e-sociedade-de-economia-mista> >. Acesso em: 23 jan. 2017.

LEFEBVRE, Henri (1970). **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

_____(1974). **La production de l'espace**. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

_____(1968). **O Direito à Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

_____(1972). **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

_____(1979). **Space: Social Product and Use Value**. In: MOORE, Gerald. **State, Space, World: Selected Essays**. Minnesota: University of Minnesota Press, 2009.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. In: MARICATO, E.; ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

MARX, Karl (1897). **O Capital**. Vol. 1. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 42 ed. São Paulo: Malheiros, 2016.

OLIVEIRA, Francisco de (1972). **A economia brasileira: crítica à razão dualista o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. Das intervenções à Indeterminação. In: OLIVEIRA, Francisco de; RISEK, Cibele Saliba (orgs.). **A era da indeterminação**. São Paulo: Boitempo, 2007.

PRADO JÚNIOR, Caio (1945). **História econômica do Brasil**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense. 1971.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (org.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1978.

TACLA, Zake. **O livro da arte de construir**. São Paulo: Unipress, 1984.

TRINTIN, Jaime Graciano. **A nova economia paranaense: 1970-2000**. Maringá: Eduem, 2006.

UNWIN, Raymond (1909). **La práctica del urbanismo una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios**. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. DEÁK, C.; SCHIFFER, S. T. R. (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 2015.

Referências teóricas sobre Maringá e a região Norte do Paraná

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. In: **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008a, v. XII, n. 270 (53). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-53.htm>>. Acesso em: 26 jun 2015.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. O projeto moderno e a transformação da paisagem: a cidade de Maringá no noroeste paranaense. In: **SEMINARIO APEC. La producción del conocimiento y los desafíos (in) sostenibles del mundo contemporáneo**, XIII, 2008b, Barcelona. Anais do XIII Seminario Apec. Barcelona: APEC, 2008b. p. 47-56.

BARBOSA, Leonardo Cassimiro. **As redes técnicas sanitárias na estruturação do território: análise da cidade de Maringá-PR entre 1947-1980**. (Tese) Instituto de Arquitetura e urbanismo, São Carlos, 2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-13102016-100429/pt-br.php>>. Acesso em: 26 set 2016.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP (1975). **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná. Publicação Comemorativa do cinquentenário da CMNP**. São Paulo: CMNP, 2013. Disponível em: <<http://www.cmnp.com.br/melhoramentos/publicacoes/>>. Acesso em: 24 abr. 2016.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. Projeto Urbano como propaganda: a construção da imagem da cidade de Maringá. In: **Pensar Maringá: 60 anos de plano**. Maringá: Massoni, 2007. p.83-99.

_____. **A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982**. (Tese) Escola de engenharia de São Carlos, São Carlos, Set. 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18142/tde-25042011-103049/en.php>>. Acesso em: 26 jun 2015.

CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza; FERREIRA, Jeanne Christine Versari. OS PROJETOS URBANOS E

A FALÁCIA DA MODERNIDADE E DA PARTICIPAÇÃO POPULAR EM MARINGÁ, PARANÁ, BRASIL. In: **8º Congresso Internacional Salamanca (CEISAL) - Tempos pós-hegemônicos: sociedade, cultura e política na América Latina**, 2016, Salamanca. ANAIS 8º CEISAL.

CORRÊA JÚNIOR, João Antônio. **A maria fumaça!** Maringá: Ind. Gráfica Ivaí, 1988.

_____. **O trem de ferro!**...Maringá: Editora 5 de abril, 1991.

DIAS, Reginaldo Benedito. A INAUGURAÇÃO DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ: DO FETICHE À CARNAVALIZAÇÃO DA POLÍTICA. **Cadernos de METEP**. Maringá: DHI/CCH/UEM, 1994, Ano 6, n°5, p.25-50.

DIAS, Reginaldo Benedito. **Da arte de votar e ser votado: as eleições municipais em Maringá**. Maringá: Clichetec, 2008.

DUQUE ESTRADA, Jorge Ferreira. **Terra crua**. (Orgs: DIAS, Reginaldo; GINI, Sergio; SILVA, Miguel Perez; GONÇALVES, José Henrique. Maringá: EDUEM, 2014.

FERREIRA, Jeanne Christine Versari; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. O Projeto Ágora de Niemeyer: propostas modernas para a primeira reformulação da área central do plano inicial de Maringá, Paraná. In: **III ENANPARQ - Encontro Nacional da ANPARQ**, 2014, São Paulo. ANAIS III ENANPARQ - Encontro Nacional da ANPARQ, 2014.

GINI, Sérgio. **Repensando...: a construção da hegemonia empresarial nos 10 anos que mudaram Maringá (1994-2004)**. Maringá: ACIM, 2008.

GONÇALVES, José Henrique Rollo. **HISTÓRIA REGIONAL & IDEOLOGIAS: EM TORNO DE ALGUMAS COROGRAFIAS POLÍTICAS DO NORTE PARANAENSE – 1930/1980**. (Dissertação) Mestrado em História do Brasil na Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1995

_____. Quando a imagem publicitária vira evidência factual: versões e reversões do Norte do Paraná – 1930-1970. In: DIAS, R. e GOLÇALVES, J.H. R. (coord.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999. p.88-121.

_____. Maringá: algumas facetas coloniais do Projeto Urbano. In: MACEDO, O. L. C.; CORDOVIL, F. C. S.; REGO, R. L. (Orgs.) **Pensar Maringá: 60 anos de Plano**. Maringá: Massoni, 2007. p. 23-26.

GRZEGORCZYC, Vanderlei. **Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano**. (Dissertação) Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Campus de Presidente Prudente. Mestrado em Geografia. 2000.

MENEGUETTI, Karin Schwabe. **Cidade jardim, cidade sustentável. A estrutura ecológica urbana e a**

cidade de Maringá. Maringá: Eduem, 2009.

MENEGUETTI, Karin Schwabe; REGO, Renato Leão; BELOTO, Gislaine Elizete. **MARINGÁ – A PAISAGEM URBANA E O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES.** In: **Paisagem Ambiente: ensaios.** n. 2, p.29-50, 2009.

NUNES, Layane Alves. **Para além do plano de Jorge de Macedo Vieira: a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963.** (Tese) Instituto de Arquitetura e urbanismo, São Carlos, 2016. Disponível em: < <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102131/tde-30062016-113515/pt-br.php>>. Acesso em: 26 set. 2016.

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 Ambiente: ensaios,** São Paulo, n.25, p.37-54, 2008.

REIS, Osvaldo. **Maringá e seus prefeitos. 1952-1996. Um perfil das principais realizações de cada gestão.** Maringá: Clichetec, 1996.

RODRIGUES, Ana Lúcia. **A pobreza mora ao lado: Segregação Socioespacial na Região Metropolitana de Maringá.** Programa de Estudos pós-graduados em Ciências Sociais- Doutorado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

_____. Maringá: A segregação planejada. In: MACEDO, O. L. C.; CORDOVIL, F. C. S.; REGO, R. L. (Orgs.) **Pensar Maringá: 60 anos de Plano.** Maringá: Massoni, 2007. p. 101-114.

Jornais, revistas e imagens

Acervo Maringá Histórica. Disponível em:< <http://www.maringahistorica.com.br>>. Acesso em: 15 jan. 2017.

DOC. LONDRINA. Disponível em:< <http://doclondrina.blogspot.com.br>>. Acesso em: 20 jan. 2017.

FONDAZZI, Remígio. Entrevista. In: O Diário de Maringá, edição de 11/06/1985.

FONDAZZI, Remígio. Entrevista. In: REVISTA POIS É. **Contagem regressiva.** Maringá, p.20-21, mar. 1987.

GOOGLE EARTH. **Imagens de satélite de 2003, 2005, 2009, 2012, 2014 e 2016.**

JORNAL GAZETA DO POVO, Curitiba, edição de 16/12/2011.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico.**

_____. **Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.**

_____. **Acervo da Urbamar – Urbanização de Maringá.**

NIEMEYER, Oscar. Entrevista. In: Revista Tradição. **Agora sai a grande “Ágora” de Maringá.** Maringá, abr.1987.

O DIÁRIO DE MARINGÁ. Maringá, edições de 11/06/1985, 30/09/1986, 04/11/1986, 05/01/1991, 10/09/1991, 13/09/1991, 17/09/1991, 20/09/1991, 22/09/1991, 06/10/1991, 17/11/1991, 03/01/1993, 21/01/1993 e 07/12/2012.

O JORNAL DE MARINGÁ. Maringá, edições de 17/05/1985, 24/08/1985, 06/09/1985, 04/10/1985, 22/10/85, 01/11/1985, 28/12/1985, 30/04/1986, 27/07/1986, 03/08/1986, 30/09/1986, 10/01/1987, 03/02/1987, 02/06/1987, 27/09/1987, 06/05/1989, 17/05/1990 e 22/05/1990.

O JORNAL DO POVO. Maringá, edições de 03/05/1991, 29/05/1991, 16/08/1991 e 27/10/1991.

REVISTA ACIM. **Ricardo Barros: O mais jovem Prefeito de Maringá.** Maringá, p.05-07, dez. 1988.

_____. **Debate sobre novo centro e aeroporto de Maringá.** Maringá, p.12, jul. 1989.

_____. **NOVO CENTRO: O projeto Ágora vai.** Maringá, p.36, dez. 1989.

_____. **CONCORRÊNCIAS E LICITAÇÕES: Preferência para as empresas de Maringá.** Maringá, p.07, ago. 1990.

REVISTA AQUI. **Nereu confirma pacto.** Maringá, p.12-14, dez. 1985.

REVISTA AU. **Cidades abertas: II Congresso Internacional de Urbanismo.** São Paulo, p.38-44, dez. 1991.

REVISTA POIS É. **Arrojo de 600 mil m².** Maringá, p.44-45, jul. 1986.

_____. **Contagem regressiva.** Maringá, p.20-21, mar. 1987.

_____. **PROJETO ÁGORA: Arrojo bilionário.** Maringá, p.36-37, mai. 1987.

REVISTA TRADIÇÃO. **Agora sai a grande “Ágora” de Maringá.** Maringá, p.16-17, abr 1987.

_____. **Encarte Especial - NOVO CENTRO: O projeto Ágora vai.** Maringá, p.06, nov. 1989.

_____. **URBAMAR VIABILIZA O NOVO CENTRO DE MARINGÁ.** Maringá, p.04-05, nov. 1990.

_____. **ÁGORA transforma centro de Maringá.** Maringá, p.15, jul. 1991.

- _____. **Novo Centro já tem marcante influência.** Maringá, p.15, ago. 1991.
- _____. **Prefeitura entrega Herval prolongada.** Maringá, p.16-17, set. 1991.
- _____. **URBAMAR viabiliza também a Avenida Duque de Caxias.** Maringá, p.09, mar. 1992.
- _____. **A Marca de Ricardo Barros na história de Maringá.** Maringá, p.04-05, ago. 1992.
- _____. **Maringá pediu bis a SAID.** Maringá, p.22, out. 1992.
- _____. **ESTILO SAID REANIMA A PRAÇA.** Maringá, p.6, nov. 1992.
- _____. **SAID ENTRA EM CAMPO COM TIME ENTROSADO.** Maringá, p.16, dez. 1992.
- _____. **Novo Prefeito: Vida nova em Maringá.** Maringá, p.14, jan. 1993.
- _____. **Novo Centro de Maringá: O grande investimento imobiliário do sul do país.** Maringá, p.13, set. 1995.
- TURKIENICZ, Benamy. Brasília-Maringá. In: REVISTA AU. **Cidades abertas: II Congresso Internacional de Urbanismo.** São Paulo, p.38-44, dez. 1991.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ - UEM. **Acervo Cartografia Digital Uem.** Disponível em: <http://ftp.uem.br/Cartografia_Digital/Metronor/Maringá/>. Acesso em: 20 out. 2016.
- _____. **Acervo do Museu da Bacia do Paraná.**
- _____. **Laboratório de Geoprocessamento – Departamento de Engenharia Civil (DEC).**

Documentos

- ACIM (Associação Comercial e Industrial de Maringá). **Carta à Câmara de Vereadores de Maringá.** 1993. 1 carta.
- AEAM (Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Maringá). **Carta à Câmara de Vereadores de Maringá.** 1993. 1 carta.
- APEOP (Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas). **Carta à Câmara de Vereadores de Maringá.** 1993. 1 carta.
- CARVALHO, Almeri Pedro de. Discurso em sessão da câmara. In: MARINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões de 30/09/1993, 05/10/1993 e 07/10/1993.** 1993a.
- CORREA, John Alves. Discurso em sessão da câmara. In: MARINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das**

sessões de **30/09/1993, 05/10/1993 e 07/10/1993**. 1993a.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censos demográficos**, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980.

_____. **Acervo dos municípios brasileiros**. Disponível em: < <http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 13 jun. 2017.

NIEMEYER, Oscar. **Memorial do Projeto Ágora**. Maringá, agosto de 1991.

RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A); URBAMAR (Urbanização de Maringá). **Contrato nº008/90**. Rio de Janeiro, 07 mar. 1990.

RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A); **Resolução da Diretoria nº014/92**. 04 abr. 1992.

ROCHA, Alberto Abraão Vagner da; ALEXANDRINO, Walter. **Ação popular**. Maringá, 1994.

SECOVI-PR (Associação Paranaense dos Empreiteiros de Obras Públicas, Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração dos Edifícios em Condomínios Residenciais e Comerciais em Todo o Estado do Paraná). Carta à Comissão de avaliação da Urbamar. 14 de out. 1992. 1 carta.

_____. **Carta à Câmara de Vereadores de Maringá**. 1993. 1 carta.

SINDUSCON (Sindicato da Indústria da Construção Civil na Região Noroeste do Paraná) . **Carta à Câmara de Vereadores de Maringá**. 1993. 1 carta.

URBAMAR (Urbanização de Maringá). **Edital de Concorrência nº 001/86**. Maringá, 21 mar. 1986.

_____. **Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira**. Maringá, ago. 1988.

_____. **Revisão dos estudos do Projeto Ágora**. Maringá, 1990.

_____. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1991.

_____. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1992a.

_____. **Editais de concorrência de 1992**. Maringá, 1992b.

_____. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1993a.

_____. **Folder de vendas do Novo Centro**. Maringá, 1993b.

_____. **Justificativas itens polêmicos**. Maringá, 1993c.

VIEIRA, Jorge de Macedo. Jorge de Macedo Vieira: depoimento [23 out. 1971]. Entrevistadores: Equipe do Serviço de Recursos Audiovisuais da Secretaria da Educação e Cultura de Maringá. Maringá: Prefeitura do Município, 1971

Legislações

BRASIL. Código civil. Lex: Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 01 de janeiro 1916.

_____. Decreto-Lei Federal nº 200/1969. Lex: Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. Brasília, 25 de fevereiro de 1969.

_____. Decreto-Lei Federal nº 2300/1986. Lex: Dispõe sobre licitações e contratos da Administração Federal e dá outras providências. Brasília, 21 de novembro de 1986.

_____. Lei nº 10257/2001. Lex: Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes federais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 10 de julho de 2001.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária nº 34/1959 – **Código de Posturas e Obras**. Maringá, 31 de Outubro de 1959.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento**, 1967.

MARINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões da Câmara Municipal de 31/08/1985, 01/09/1985 e 03/09/1985**. 1985a.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária nº 1934/1985. **Lex:** Cria uma sociedade de economia mista, sob a denominação de Urbanização de Maringá S/A, destinada especificamente a viabilizar com a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA - a remoção e transferência do complexo ferroviário - "pátio da estação" - existente sobre a área de 206.600 metros quadrados, situada na quadra 51-a, da Zona 1, da cidade de Maringá, e dá outras providências (Urbamar). Maringá, 10 de outubro de 1985b.

_____. Lei Ordinária nº 1998/86. **Lex:** Dá nova redação ao Inciso II, do Art. 2.º Inciso III, do Art. 10 e ao Art. 15, da Lei n. 1934, de 10 de outubro de 1985 (que criou a Urbanização de Maringá S/A - Urbamar). Maringá, 05 de março de 1986.

_____. Lei Orgânica Municipal. Maringá, 05 de abril de 1990a.

_____. Lei nº 2802/1990. **Lex:** Autoriza a desafetação de áreas para incorporação no patrimônio da Urbamar. Maringá, 31 de dezembro de 1990.

_____. **Folder do II Congresso Internacional de Urbanismo - URBE 6**. 1991a.

_____. Lei Ordinária nº 3051/1991. **Lex:** Aprova o Plano Diretor denominado “Projeto Ágora de Maringá”. Maringá, 24 de dezembro de 1991b.

_____. Lei Complementar nº 03/1991. **Lex:** Dispõe sobre normas e padrões de uso e ocupação do solo para as Zonas Urbanas do Município de Maringá, nos termos da Lei Complementar no 001/91 do Plano Diretor Integrado de desenvolvimento. Maringá, 27 de dezembro de 1991c.

MARINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões da Câmara Municipal de 30/09/1993, 05/10/1993 e 07/10/1993.** 1993a.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Decreto nº 27/1993. **Lex:** Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terras necessárias à execução de planos de urbanização. Maringá, 05 de janeiro de 1993b.

_____. Lei Complementar nº 23/1993. **Lex:** Aprova o Plano Diretor da área denominada Novo Centro de Maringá. Maringá, 29 de outubro de 1993c.

_____. **Relatório preliminar Plano Diretor Novo Centro de Maringá.** Maringá, abril de 1993d.

ANEXOS

ANEXO 1 - DIRETORES DA URBAMAR POR GESTÃO

GESTÃO	DIRETOR PRESIDENTE	DIRETOR FINANCEIRO	DIRETOR TÉCNICO	DIRETOR ADMINISTRATIVO	DIRETOR JURÍDICO
1985-1988 Said I	Remígio Fondazzi (1985-1987) Gilmar Ferdinandi (1987-1988)	Ulisses Brunder (1985-1988) Jorge Tranjan (1988-1988)	Ricardo Barros (1985-1988)	Luiz T. Junior (1985-1988)	-
1989-1992 Ricardo Barros	Francisco F. Ribeiro (1989-1990) Luiz T. Junior (1990- 1992)	Milton X. M. Junior (1989-1990) Paulo T. Nascimento (1990-1992)	Antonio S. Mamprim (1989-1990) Diniz Afonso (1989-1990)	Luiz T. Junior (1989-1990)	-
1993-1996 Said II	João Paulino V. Filho (1993-1993) Nildo R. da Rocha (1993-1994) Remígio Fondazzi (1994-1995) Jorge Tranjan (1995-1996)	Rodolfo Purpur (1993-1994) Annibal Bianchini da Rocha (1993-1994) Luiz Cossich (1994-1996)	Nildo R. da Rocha (1993-1993) Joclei T. T. Menon (1993-1996)	-	-
1997-2000 Jairo Gianoto	Adriano José Valente (1997-2000)	Advanir Alves Ferreira (1997-1999) José Marcos Alves dos Santos (1999-2000)	Joclei T. T. Menon (1997-2000)	Nereu Vidal Cezar (1997-1998) Ivo E. de Barros (1999-1999) Massaru Noda (1999-1999) Olga E. Belai Cezar (2000-2000)	-
2001-2004 José Cláudio / João Ivo	Norberto M. Silva (2001-2002) Ronaldo Ramos (2002-2002) Norberto M. Silva (2002-2004)	Paulo Sunao Kato (2001-2003) Luiz Julio Bertin (2003-2004)	Joclei T. T. Menon (2001-2003) Celso Hiromitsu Tanabe (2003- 2004)	José Ricardo Fucidji (2001-2001) Olga E. Belai Cezar (2003-2004)	-
2005-2008 Silvio Barros	Diniz Afonso (2005-2006) Fernando Camargo (2006-2008)	Olga Elizabeth Belai Cezar (2005-2008)	Fernando Camargo (2005-2006) Edson E.C. Filho (2006-2008)	Nestor José Ribeiro Filho (2005-2008)	-
2009-2012 Silvio Barros	Fernando Camargo (2009- 2012)	Paulo T. do Nascimento (2009-2012)	Edson E.C. Filho Filho (2009-2012) Pedro Pelizza Vier (2009-2012)	Olga E. Belai Cezar (2009-2012)	Luiz T. Junior (2009-2012)
DIRETORES DA URBAMAR POR GESTÃO MUNICIPAL Fonte: Urbamar (1988)					

ANEXO 2 – AÇÃO POPULAR CONTRA A VENDA DE TERRENOS NO NOVO CENTRO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA VARA CÍVEL DA
COMARCA DE MARINGÁ-PR.:

CARTÓRIO DISTRIBUIDOR
Protocolado
Em 18/03/94


CHRISTIAN MATHIAS, brasileiro, solteiro, maior, bancário, residente e domiciliado em Maringá-PR, à avenida Brasil, 3.281, ed. Arapuã, zona 01, céd. id. RG. nº. 3.988.182-9/SSP-PR, e inscrito no CPF/MF sob nº. 468.668.689-04, e portador do Título Eleitoral nº. 17906120612, da 10a. Seção da 66a. Zona desta Comarca (doc.: 01), por seu procurador judicial (procuração anexa, -doc.: 02), advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seção do Estado do Paraná, sob nº. 11 416, e endereço à rua Santos Dumont, 2.166, salas 702/703, em Maringá-PR, onde recebe intimações, vem, respeitosamente, a Vossa presença, pelos fatos e fundamentos adiante expostos, propor

AÇÃO POPULAR

contra os Réus:

RICARDO JOSÉ MAGALHÃES BARROS, brasileiro, casado, engenheiro civil e ex-Prefeito de Maringá, residente e domiciliado em Maringá-PR, à rua Felipe Camarão, 463, zona 02;

FL. 02:

LUIZ TURCHIARI JÚNIOR, brasileiro, casado, advogado, residente e domiciliado em Maringá-PR, à rua Arthur Thomas, 259, apto. 1301, e escritório à rua Nêo A. Martins, 244, sala 402;

URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S.A. - URBAMAR, sociedade de economia mista, com personalidade de direito privado, constituída pelo Município de Maringá, na forma da Lei Municipal nº 1.934/85, inscrita no CGC/MF sob nº. 78.846.854/0001-80, instalada à av. XV de Novembro, 701, em Maringá-PR;

MUNICÍPIO DE MARINGÁ, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CGC/MF sob nº. 76.282.656/0001-06, com sede no Paço Municipal, à Praça D. Pedro II, Maringá-PR, e

Os Beneficiários diretos, representados pelos adquirentes de terrenos no "Novo Centro".

I- FATOS : E FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

01- Constã no item 13 do relatório das conclusões das sindicâncias apresentado à Câmara Municipal pela atual administração em 30 de junho de 1993 que:

*TERRENOS DO NOVO CENTRO:

- Conclusão: Foi vendida a totalidade dos terrenos à época diaponível do Novo Centro. A Administração passada para liquidar seus débitos com seus fornecedores adquiriu-os com terrenos no Novo Centro. Estabeleceu procedimento chamado "encontro-de-contas", permitindo com isso que os adquirentes pagassem cerca de 70% a menos do que o valor praticado em outras operações no local. O Município com isso, teve um prejuízo patrimonial em torno de US\$ 4.230.000,00."

02- Os jornais, à época, noticiaram o fato, conforme as matérias em anexo.

03- É incontestável, pela gravidade dos fatos apresentados, que os atos praticados pelos Réus foram lesivos à morali-

FL. 03:

dade administrativa e prejudiciais ao erário público.

04- Preceitua o art. 37 da Constituição Federal que a administração pública indireta, vinculada ao Poder Público Municipal, obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, e, também, ao seguinte:

"...

XXI- ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei,..."

05- Do texto constitucional, e diante das leis que regulam o processo de alienação de bem público, em confronto com a conduta dos Réus, informada nos itens 01 e 02, o cabimento da presente ação popular é indiscutível, seja por vício de forma, ilegalidade do objeto, ou por desvio de finalidade.

A- OFENSA À MORALIDADE ADMINISTRATIVA.

06- É consabido que a venda de bem imóvel público depende sempre de licitação. É o que estabelece o art. 82, inciso I, da Lei Orgânica Municipal. Não poderia, portanto, desprezar a concorrência pública e realizar o denominado "encontro-de-contas".

07- Sem qualquer resquício de dúvida, esse solerte procedimento prejudica o conceito da administração pública, constituindo-se em expressivo exemplo motivador do descrédito na Política

B- LESIVIDADE AO PATRIMÔNIO PÚBLICO.

08- A lesividade ao erário municipal materializou-se no preço vil porque foram vendidos os imóveis, apuráveis mediante exame pericial.

04:

09- Destarte, Excelência, presentes os pressupostos quanto o cabimento da presente ação: lesividade ao patrimônio público, requisito tradicional, bem assim a afronta à moralidade administrativa, dogma constitucional.

10- A esse respeito assevera o ~~saudoso~~ mestre HELY LOPES MEIRELLES:

A moralidade administrativa constitui hoje em dia pressuposto da validade de todo ato da Administração Pública (Const. República, art. 37, "caput"). Não se trata - diz Hauriou, o sistematizador de tal conceito - de moral comum, mas sim de uma moral jurídica, entendida como "o conjunto de regras de conduta tiradas da disciplina interior da administração. (*in* DIREITO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO - Ed. RT - 1a. ed. - 2a. T - p. 79).

11- Também nossos tribunais têm agasalhado tal entendimento, cfé. abaixo se depreende:

Em primeiro lugar, assinala-se que a Constituição da República, taxativamente, alçou ao nível de dogma normativo a possibilidade de anulação de atos administrativos lesivos à moralidade administrativa (art. 5º, LXXIII), ao cuidar da ação popular. Busca a Lei Maior a "defesa do comportamento eticamente desejável dentro de uma Administração submetida ao direito e dirigida ao bem comum" (in Celso Ribeiro Bastos, Comentários à Constituição do Brasil, v. 2º/371, Saraiva, ed. 1989). (*in* Rev. Trib., vol. 673, pág. 62 - TJ-SP, em 26/6/91).

II- DAS PROVAS.

12- Demonstram-se os fatos com os documentos em anexos, as demais provas em direito admitidas, especialmente exame pericial, bem assim a juntada ou requisição de outros documentos que interesse ao deslinde da questão, desde já requeridos.

FL. 05:

III- DO PEDIDO.

13- Pede o Autor a Vossa Excelência o quanto segue:

a- a anulação dos procedimentos administrativos consistentes nas vendas dos imóveis do denominado "Novo Centro", que contenham o informado vício de forma, ilegalidade do objeto e desvio de finalidade, e a conseqüente declaração de nulidade dos contratos de vendas;

b- a condenação dos Réus responsáveis pelos atos ora impugnados e seus respectivos beneficiários à indenização dos prejuízos causados ao erário público municipal;

c- a condenação dos Réus responsáveis nos ônus da sucumbência, a teor do art. 12 da Lei nº. 4.717/65.

IV- DO REQUERIMENTO.

14- Requer o Autor a Vossa Excelência as seguintes providências:

a- o recebimento da presente ação popular pelo procedimento previsto no art. 7º da Lei nº. 4.717/65;

b- a citação dos Réus qualificados preambularmente, para responderem aos termos da presente ação, sob pena de revelia;

c- a citação dos Réus qualificados como Beneficiários diretos dos atos lesivos ora impugnados, via edital, cfe. previsto no inc. II do art. 7º, da Lei nº. 4.717/65;

d- a intimação do digno representante do Ministério Público.

Distribuição: A distribuição deverá ser por dependência ao Ilustre Juízo da Quarta Vara Cível desta Comarca, em virtude da conexão que se estabelece com a ação popular sob nº. 544/92, cfe. preceituam os artigos 105 e 253, do CPC.

Dá-se à causa, para os efeitos fiscais, o valor

FL. 06:

de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros reais).

Maringá, 19 de janeiro de 1.994.



WALTER ALEXANDRINO

OAB-PR 11 417 - CPF/MF 013531799-15

ANEXO 3 – INFORME DA URBAMAR DA VENDA DOS TERRENOS EM 1992



Urbanização de Maringá S.A

CGC - 78.846.854/0001-80

PROTOCOLO GERAL

Recebido em 28/06/93

às _____ horas.

Dec. de fls. _____ a _____

Funcionário Responsável



Ofício 063/93

Maringá, 28 de Junho de 1993.

Senhor Presidente

Encaminho à V.Excia., as cópias das escrituras dos terrenos alienados e a relação dos adquirentes, conforme solicitado em seu ofício nº 1173/93.

Anexo, ainda, envio cópia da Ata de Reunião com os referidos compradores e esta Sociedade, concretizando acerto em razão das mudanças que ocorrerão com o projeto do Novo Centro, enviado a essa Egrégia Casa de Leis e mais a Ata da Assembléia Extraordinária que aprovou parte do ajuste e determinou estudo para a opção de uma das formulas propostas pelo North Shopping.

Subscrevo-me, colocando-me à disposição de V.Excia. para quaisquer novos esclarecimentos.

Atenciosamente

João Paulino Vieira Filho

Diretor Presidente

AO EXMO. SR.

NILTON TULLER

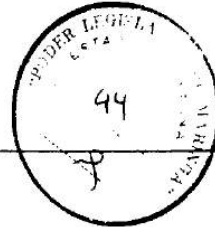
PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ

NESTA



Urbanização de Maringá S.A

CGC - 78.846.854/0001-80

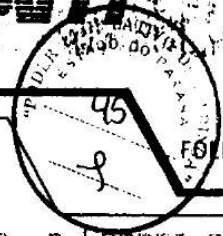


VENDA DE LOTES - PROJETO ÀGORA

1. North Shopping Participações S/C Ltda.
Quadra 51-A/2
2. Conterpavi - Construções, Terraplenagem e Pavimentações Ltda.
Lotes 51-A da Quadra 51-A
3. Sotecol - Sociedade Técnica de Coleta de Lixo Ltda.
Lotes 51A/D da Quadra 51-A
4. Itaocara Construções Civis.
Lotes 51-A/F, 51-A/G, 51-A/H, 51-A/N e 51-A/O da Quadra 51-A
5. TTC - Engenharia de Tráfego S/C Ltda.
Lote 51-A/I da Quadra 51-A
6. Moracy Jacques.
Lote 51-A/J da Quadra 51-A



FRATTI



LIVRO N.º 104-N

FOLHA N.º 100

[Handwritten signature]

Escritura Pública de Venda e Compra que fazem:
Urbanização de Maringá S/A. URBAMAR, A T.T.C. Engenharia de Trafego e de Transportes S/C Ltda.,
como adiante se declara:

SAIBAM os que esta pública escritura de venda e compra para bastante virem, que aos dois (02) dias do mês de dezembro (12) do ano de um mil novecentos e noventa e dois (1992), nesta cidade e comarca de Maringá, Estado do Paraná, em cartório, perante mim, Juarez Ambrosio, segredo juramentado do 49 Tabelião que esta subscreve, compareceram parte entre si, justas e contratadas, a saber: de um lado, como outorgante vendadora, URBANIZAÇÃO DE MARINGÁ S/A., URBAMAR, sociedade de economia mista, com sede à Avenida XV de Novembro, 701, nesta cidade de Maringá, inscrita no CGC do ME sob nº 78.846.754/0001-80, com seu estatuto devidamente registrado sob nº 74.600 no cartório de registro de títulos e documentos desta comarca, neste ato representada por seu Diretor Presidente.

LUIZ BURCHIONI JUNIOR, brasileiro, casado, advogado, portador da CI RG nº 90.916-8 do Paraná, e CIC nº 207.568.108-25, e, por seu Diretor Administrativo Financeiro, PAULO TRISOGLIO DO NASCIMENTO, brasileiro, casado, empresário, portador da CI RG nº 429.671 do Paraná, e CIC nº 581.359-01, ambos residentes e domiciliados nesta cidade; e, de outro lado, como outorgada compradora, T.T.C. ENGENHARIA DE TRAFEGO E DE TRANSPORTES S/C LTDA., pessoa jurídica de direito privado, com sede na Rua Mardes de Andrade, 262, Ipiranga, em São Paulo-Capital, inscrita no CGC do Estado de São Paulo sob nº 52.562.972/0001-73, com contrato social arquivado na Junta Comercial do Estado de São Paulo, sob nº 35202381501, neste ato representada por seus sócios, ELMIR BERMANI e FRANCISCO MORENO NETO, brasileiros, casados, residentes e domiciliados em São Paulo-Capital, o 1º engenheiro mecânico, portador da CI RG nº 5.242.126 de São Paulo, e CIC nº 1.031.438-97, o 2º engenheiro civil, portador da CI RG nº 3.446.286 de São Paulo, e CIC nº 458.781.618-34, SENDO QUE para este ato o primeiro aparece por si e representando o segundo, nos termos do mandato tomado fls. 341 do Livro 234 das Notas do Cartório do 9º subdistrito Vila Mariana, de São Paulo Capital, o qual me foi exibido e aqui fica arquivado; presentes reconhecidos por mim pelos documentos apresentados do que dou fé, perante mim pela outorgante vendedora, na forma acima, me foi dito que a justo título e absolutamente livre e desembaraçado de quaisquer dívidas, dívidas, e ônus reais, taxas, fôro ou pensão, inclusive hipotecas e impostos de quaisquer natureza, é senhora e legítima possuidora do imóvel constituído pelo Lote de Terras sob nº 51-A/I (cincoenta e hum traço e barra "I"), com a área de 480,00 metros quadrados, subdivisão da Quadra nº 51-A (cincoenta e hum "A"), situado na Zona nº 01 (hum) desta cidade e comarca de Maringá, Estado do Paraná, dentro das seguintes divisas, ruelas e confrontações:--DIVIDE-SE:-- com parte no lote 51-A/E no rumo NO 43°SE numa distância de 30,00 metros; com o lote 51-A/J no rumo NE 71°SO numa distância de 16,00 metros; com parte no lote 51-A/P no rumo 89°43'NO numa distância de 30,00 metros e, finalmente, com o lote 51-A/H no rumo SO 0917'NE numa distância de 16,00 metros; todos os rumos aqui mencionados referem-se ao Norte Verdadeiro; havido pela outorgante vendadora em maior porção em 03.01.91 pelo valor de Cr\$. 529.203.332,60, conforme registro nº 02 na matrícula nº 41.061 no cartório de registro de imóveis do 1º Ofício desta comarca de Maringá, Estado do Paraná, e, posteriormente desmembramento. Que pela presente escritura e na melhor forma de direito

CONTINUA NA FOLHA Nº 101



CONTINUAÇÃO DA FOLHA Nº 100

to, obedecendo ao autorizado pelas Leis Municipal nºs 1934 e 1978/85 e Federal nº 6.404/76, Decreto Lei nº 2.300/86, e em cumprimento a licitação nº 02/92 realizada em 20 de novembro de 1.992 vencida pela proposta nº 007 da licitante ora outorgada compradora, e, pelo preço total, certo e líquido de Cr\$. 350.000.000,00 (trezentos e cinquenta milhões de cruzeiros) dos quais Cr\$. 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil cruzeiros) foram depositados pelo licitante em caução a favor da outorgante vendedora em 19.11.1992 junto ao Banco do Estado do Paraná, agência nº 0255, desta cidade, acrescido dos seus rendimentos no valor de Cr. 98.640,00 (noventa e oito mil, seiscentos e quarenta cruzeiros) conforme item 12 do edital da citação, e o restante na quantia algarismada de Cr\$. 346.401.360,00 (trezentos e quarenta e seis milhões, quatrocentos e um mil, trezentos e sessenta cruzeiros) são pagos neste ato pela ora outorgada compradora, através do cheque nº 823.731 do mesmo valor, de emissão da compradora, para o Banco nº 079 agência nº 177, cuja emissão ela outorgante vendedora, por seus representantes, constatou e da qual dá a mais ampla, geral e irrevogável quitação, ela outorgante VENDE como de fato e na verdade o imóvel tem a outorgada compradora, já nomeada e qualificada, o descrito e caracterizado imóvel, e, desde já, de forma definitiva e irrevogável cede e transfere a mesma outorgada compradora, todos os direitos, vantagens, ônus, pesos e ações que sobre o imóvel vinha exercendo, obrigando-se ela, seus herdeiros e legais sucessores, a fazerem a presente venda e a escritura compra boa, firme e valiosa e a responderem pela evicção de direito, na forma da Lei, se chamados à autoria. Pela outorgante vendedora por seus representantes, foi declarado expressamente sob pena de responsabilidade civil e penal que até a presente data inexistem quaisquer ônus reais e pessoais reipersecutórias relativas ao imóvel objeto da presente escritura. Pela outorgada compradora, foi dito que dispensa a apresentação da certidão da fazenda municipal, disse ainda que aceita a presente escritura em seus expressos termos. Foram-me apresentados os seguintes documentos: I) GR-IRRI da quantia de Cr\$. 7.000.000,00 2% sobre Cr\$. 350.000.000,00, devidamente quitada, expedida em 02.12.92 em nome da outorgada compradora, pela Secretaria da Fazenda do município de Maringá, Estado do Paraná, correspondente ao pagamento do IRI devido nesta transação. II) Certidão Negativa de Ônus e/ou expedida por fotocópia da matrícula em 30.11.92 pelo Cartório do Registro de Imóveis do 19º Ofício desta Comarca de Maringá-PR. III) Certidão Negativa de Débito "CMD" série "C" nº 343.029 expedida em 10.11.92 pela agência local do INSS, em nome da outorgante vendedora, para comprovar a inexistência de débitos junto à Previdência Social. Emitida declaração sobre operação imobiliária, conforme instrução normativa nº 06/90 da Secretaria da Receita Federal. Assim disseram e dou fé. A pedido das partes lhes lavrei esta escritura, a mim atribuída hoje, a qual feita, lhes sendo lida e por acharem-na em todo o teor, aceitam, outorgam e assinam, declarando dispensarem as testemunhas instrumentárias, de acordo com a Lei. Eu (a.) (Juarez Ambrosio) lavrei do 49 Tabelião que a lavrei e conferi. Eu (a.) José Carlos Fratti Tabelião que a subscrevo, dato e assino. c.p.c Cr\$ 6.375,00; assoc Cr\$ 3.000,00; serventia Cr\$ 400.000,00; total Cr\$ 407.125,00. Maringá, 02 de Setembro de 1.992. C.S.F. (a.) Luiz Tarchiari Junior, Paulo Trisoglio do Escrivão, Elmir Germani, p.p. Elmir Germani, Nada mais. Traslada na presente data, confere com o original do que dou fé. Eu (a.) *Juarez Ambrosio* Tabelião que a fiz trasladar, conferi, subscrevi dato, dou fé e assino em lida e raso.

CONTINUA NA FOLHA Nº 102



Repubblica Federativa do Brasil
 ESTADO DO PARANÁ
 COMARCA DE MARINGÁ

FRATTI

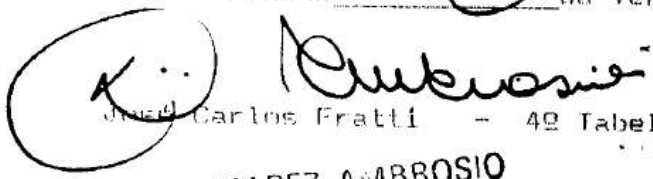
4º TABELIAO

LIVRO N.º 104-N

FOLHA N.º 102

CONTINUAÇÃO DA FOLHA Nº 101

Eu testamento  da verdade.



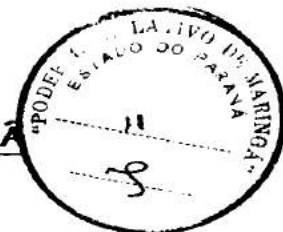
Juarez Carlos Fratti - 4º Tabelião

JUAREZ AMBROSIO
 E. JURAMENTADO
 C.I.C. 348.777.979-04



ANEXO 4 – RELATÓRIO DA EQUIPE TÉCNICA PARA REVISÃO DO NOVO CENTRO EM 1993

PLANO DIRETOR DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ
RELATÓRIO PRELIMINAR



1. INTRODUÇÃO

Trata-se, o presente documento, do relatório do Plano Diretor do Novo Centro de Maringá, destinado a instrumentalizar ações da Administração Municipal voltadas à implementação de obras de urbanização e medidas legais, necessárias ao estímulo e ordenamento da ocupação da área do antigo pátio de manobras da RFFSA no centro de Maringá.

O relatório toma, como ponto de partida, a caracterização do problema relativo ao conflito entre o uso urbano e o referido pátio que se estabeleceu desde os primórdios da urbanização da cidade, enfatizando as negociações das sucessivas administrações municipais com a RFFSA para a remoção do pátio do centro, objetivo que só viria a ser alcançado no início da década em curso.

Em seguida, o relatório passa a analisar as condições em que foi realizada a referida transferência e as diretrizes e providências estabelecidas para a urbanização da nova área central, destacando o Plano Diretor da mesma denominado "Projeto Âgora de Maringá" e a legislação urbanística dele decorrente.

O relatório passa então a comentar as dificuldades de implementação desse projeto na atual conjuntura e os motivos que levaram a Administração Municipal a providenciar a elaboração de um novo Plano Diretor para a área, finalizando com a descrição dos objetivos e diretrizes estabelecidos para a urbanização daquele espaço e a apresentação da minuta de legislação necessária a esse fim.

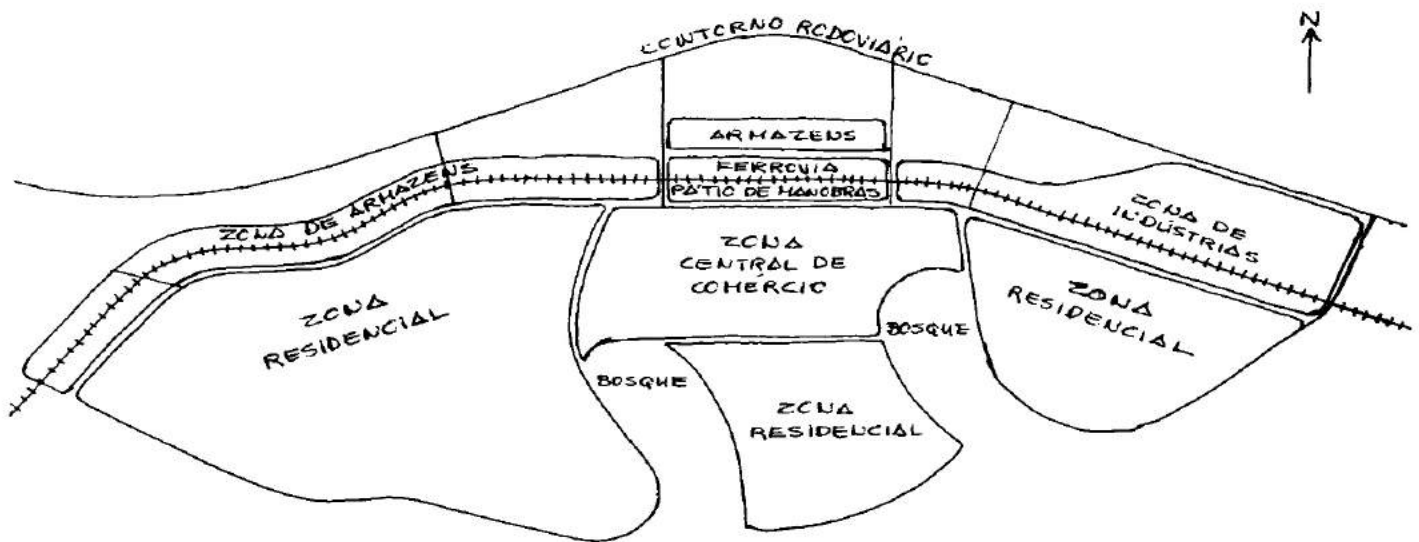
2. HISTÓRICO DO PROBLEMA

Concebida pela Companhia de Terras do Norte do Paraná como um dos quatro grandes polos regionais dentro do plano de colonização de sua imensa gleba no norte do Estado, Maringá nasceu da prancheta do urbanista Jorge de Macedo Vieira, como uma cidade projetada.

A geratriz de forma da cidade era o traçado da ferrovia que corria por sobre o divisor das águas dos rios Pirapó e Ivaí, descrevendo um grande arco em sentido leste-oeste. A área urbana desenvolvia-se basicamente na vertente sul desse espigão, em torno de uma zona central de comércio coin



cidente com o ponto médio daquele arco, onde estava localizado o pátio de manobras da ferrovia. A partir deste, estendiam-se para leste e oeste ao longo da linha férrea, duas zonas que eram destinadas às atividades de armazenamento, de comércio atacadista e de transformação industrial. Paralelamente e ao norte do eixo da ferrovia, desenvolvia-se uma avenida de contorno que, além de dar acesso à cidade e às zonas de armazéns e indústrias, tinha como função desviar da zona urbana o tráfego rodoviário de passagem. Ver croquis abaixo.



Observa-se que o projeto espelhava uma clara preocupação em separar espacialmente as áreas tipicamente residenciais e de comércio e serviços, daquelas destinadas às atividades de comércio pesado e de transformação industrial, as quais, pelas suas próprias características, costumam movimentar grandes quantidades de mercadorias, gerando fluxos importantes de transporte de carga que, normalmente, acarretam graves problemas de trânsito em cidades onde se misturam com o tráfego local. O projeto apresentava uma postura radical nesse sentido, fazendo com que a ferrovia, junto com o pátio de manobras e as duas zonas de armazéns e indústrias, funcionasse como barreira à ocupação do espaço situado ao norte da linha férrea, ficando a malha urbana quase que integralmente ao sul dessa linha.

Todavia, pouco tempo depois da emancipação política do Município, com as primeiras administrações autônomas, iniciou-se o processo de aprovação de loteamentos ao norte do eixo da ferrovia, o que, somado à posterior localização nesse setor, de atividades geradoras de grandes fluxos de tráfego - a exemplo da Universidade - determinou o comprometimento irreversível do modelo de separação de usos e dos fluxos de transporte pesado e local,

presente no projeto original da cidade. Passaram então a ocorrer graves problemas no seu sistema de circulação, resultantes da interferência entre os fluxos de sentido leste-oeste (que deveriam ser dominantes em função do partido urbanístico linear da cidade), e os fluxos de sentido norte-sul que passaram a se tornar igualmente importantes, em função das ligações entre os setores situados de ambos os lados da ferrovia.

Esse tipo de conflito, que não difere muito do que ocorre em outras cidades brasileiras, no caso de Maringá, entretanto, adquiriu contornos muito mais sérios porque, em virtude da "barreira" constituída pelo pátio de manobras da RFFSA e pelas zonas de armazéns e indústrias, os pontos de transposição da linha férrea restringiram-se praticamente a apenas 6 passagens de nível em toda a extensão da malha urbana, a saber: Avenidas Tuiuti, Pedro Taques, São Paulo, Paraná, 19 de Dezembro e Paranaíba. Esse fato produziu um forte efeito "gargalo" na ligação entre os setores sul e norte da cidade, fazendo com que em cada um desses pontos se concentrasse um volume de tráfego desproporcional àquele encontrado no restante do sistema viário urbano.

Contudo, dentre aqueles 6 pontos de transposição, os problemas mais agudos passaram a acontecer nas Avenidas Paraná e São Paulo (principalmente nesta), não apenas por serem as que cortavam exatamente a área mais dinâmica e densamente ocupada da cidade - a sua zona central de comércio - mas sobretudo porque pelo fato de delimitarem o pátio de manobras da RFFSA, frequentemente tinham seu tráfego bloqueado pelas manobras de formação de composições realizadas pela Ferrovia, o que motivou a construção de uma passagem de nível subterrânea na Avenida São Paulo, ainda na década de 60.

Apesar desse tipo de solução ter suavizado o problema mais sério de transposição do leito da ferrovia, persistiu, porém o problema constituído pelo próprio pátio de manobras que, com a ocupação cada vez mais intensa do setor norte da cidade passou a representar um enorme enclave na sua área central, visto que pelas suas dimensões de 1.010m x 204m, veio a provocar o seccionamento da ocupação do solo e da ligação funcional entre os setores situados de ambos os lados da ferrovia, gerando a deterioração e a desvalorização do seu entorno urbano imediato.

Essa situação, agravando-se continuamente com o crescimento da cidade, motivou, já em 1973, a primeira manifestação de Municipalidade de Maringá junto à RFFSA, no sentido de propor a transferência do pátio de



manobras para outro local do sítio urbano, como forma de estabelecer a união entre as duas "metades" da cidade e a recuperação de sua área central. Embora essas primeiras negociações não tivessem obtido o êxito almejado, não esmoreceu a comunidade maringaense que, através das sucessivas administrações municipais, persistiu na busca do entendimento com a Rede para a remoção do referido pátio do centro da cidade.

Tais tentativas esbarraram sempre na falta de recursos da Prefeitura para viabilizar a transação, pois dada a impossibilidade da Rede em transferir o pátio às suas próprias expensas, a Municipalidade teria que construir primeiro um novo pátio em outro local da cidade, doando-lo à Rede para, só então, obter o domínio da área do pátio original e poder urbanizá-la. Essa condição finalmente foi conseguida quando a Binacional de Itaipú, depois de desativar seu terminal de cargas - em Maringá, fez a doação do mesmo à Prefeitura Municipal, permitindo então a esta propor à RFFSA a permuta entre os dois pátios, fato que veio a concretizar-se no início da presente década.

3. A REMOÇÃO DO PÁTIO DO CENTRO

Na primeira metade da década de 80 evoluíram as negociações entre a Prefeitura de Maringá e a Rede Ferroviária, visando a transferência do pátio de manobras da área central da cidade, o que levou à criação, em 10 de outubro de 1985, de uma sociedade de economia mista, denominada Urbanização de Maringá S/A.-URBAMAR, destinada - especificamente a viabilizar com a RFFSA a remoção e transferência do complexo ferroviário - pátio da estação - existentes sobre a área de 206.600m² da quadra 51-A.

No ano de 1986, depois de ter firmado com a RFFSA uma escritura de promessa de permuta, a URBAMAR abriu licitação para execução das obras de engenharia necessárias à transferência do pátio e à urbanização subsequente do mesmo, da qual saiu vencedora a Construtora Mendes Júnior, sendo que em setembro daquele ano, a Municipalidade contratou o escritório do Arquiteto Oscar Niemeyer para elaborar o projeto urbanístico da área, o qual foi concluído no final do mesmo ano. No período de 1987 a 1990 a URBAMAR procurou equacionar fontes de recursos para a realização das obras objeto da licitação supra, sem ter tido sucesso em seu intento, fato que motivou o distrato com a Construtora Mendes Júnior em 1990.

15
8

A doação do terminal de cargas de Itaipu à Prefeitura em 1989, possibilitou a realização da permuta com a RFFSA em 1991, tendo sido previstos no acordo celebrado entre ambas, os seguintes compromissos de parte a parte:

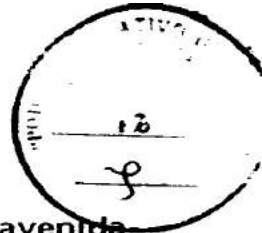
- A. A Rede transferiria à URBAMAR a área do pátio de manobras, com um total de 8,5 alqueires paulistas.
- B. A URBAMAR transferiria à Rede, o terminal de cargas que receberá da Binacional de Itaipu e mais outras áreas no total de 21 alqueires; 65 residências que deveria construir para abrigar famílias de ferroviários; 2 apartamentos a serem adquiridos no centro da cidade para acomodar famílias de engenheiros e uma terceira linha de trilhos a ser implantada no novo pátio ferroviário. Além desses itens, a URBAMAR comprometia-se a promover a transferência dos depósitos de inflamáveis para local designado pela Rede, ficando responsável ainda, por um débito, junto a esta, equivalente a U\$S 5.529.343,54 (cinco milhões, quinhentos e vinte nove mil, trezentos e quarenta e três dólares e cinquenta e quatro centavos), relativos a obras e serviços que deveria executar, mas que foram posteriormente cancelados pela Rede.

Como se pode perceber, foram pesados os encargos assumidos pela Municipalidade perante a RFFSA, para efetivar o acordo que concretizou as aspirações tão longamente acalentadas pela comunidade maringaense, de ver sua cidade espacialmente integrada e coesa, livre do enclave representado pelo pátio de manobras da Rede, no coração de sua área central de comércio.

Com relação à transferência e urbanização do pátio, passou a Municipalidade a conscientizar-se de que a única alternativa viável para obter os recursos necessários ao custeio dessas obras, seria através da venda de lotes da própria área a terceiros. Nesse sentido, foi solicitada ao Arquiteto Oscar Niemeyer a adaptação do projeto à modalidade de implementação via parcelamento do solo, sendo essa reformulação apresentada à URBAMAR no segundo semestre de 1991. Depois de aprovado, o projeto foi institucionalizado pelo Legislativo Municipal, através da Lei nº 3.051, de 12 de Dezembro daquele ano, com o nome de "Plano Diretor do Projeto Àgora de Maringá".

O projeto previa a abertura de uma nova avenida em sentido leste-oeste (Avenida Projetada), destinada a delimitar ao norte o perímetro da área, dado que, anteriormente, o pátio de manobras fazia com os fun-

A

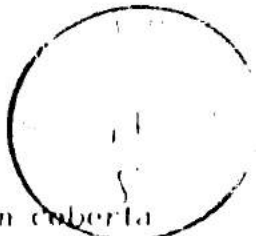


dos das quadras de armazéns de números A-9 até A-14. Essa avenida foi localizada 20,00m ao sul da referida divisa, proporcionando, com isso, o surgimento em cada uma delas de uma faixa de lotes com 20,00m de profundidade, voltados para a Avenida Projetada. Entretanto, como essas faixas de lotes originavam-se da área do antigo pátio de manobras, tiveram que ser criadas como subdivisões dessa área que no projeto urbanístico original da cidade figurava como quadra 51-A. Desse modo, tais faixas foram constituídas como 3 novas quadras, recebendo os números 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13, as quais, todavia, ficaram fora da área do Projeto Àgora.

Foi proposto também no projeto o prolongamento das Avenidas Herval e Duque de Caxias, estabelecendo a ligação com as Ruas Demétrio Ribeiro e Lauro Werneck, respectivamente, provocando a divisão da área em 3 sub-áreas, sendo duas laterais que foram denominadas glebas A e B e uma central designada Gleba C. As glebas A e B, por sua vez, foram divididas em sentido leste-oeste por uma rua de serviço, resultando, em cada uma delas, duas super-quadras de formato linear. As super-quadras voltadas para a Avenida Tamandaré deveriam ser ocupadas com edificação em dois pavimentos destinada a comércio e serviços e as super-quadras voltadas para a Avenida Projetada seriam subdivididas em 10 grandes lotes, no total, onde seriam construídos 2 edifícios-torre de 20 pavimentos para comércio e serviços e 8 de 15 pavimentos para uso residencial, ficando o térreo liberado para a formação de um extenso parque linear privado.

A construção em ambos os tipos de super-quadra, contudo, deveria - realizar-se em obediência a projeções de edifícios, sendo que naquelas destinadas ao uso misto, estavam demarcadas no terreno as projeções das torres comerciais e residenciais com secções quadradas de 35,00m e 30,00m de lado, respectivamente. Outra exigência prevista no projeto era a de construção de um 2º subsolo de garagens de uso público, em todas as 3 glebas.

A Gleba C seria destinada fundamentalmente ao uso público, devendo no subsolo da parte compreendida entre a Avenida Projetada e a Faixa de domínio da ferrovia, ser construído um terminal urbano, cujo ônibus fariam uso da Avenida Nova para acesso e saída do terminal. No nível térreo predominariam as atividades cívicas, culturais e de lazer da população e, em menor escala, o uso de comércio e serviços, restrito aos dois extremos da testada voltada para a Avenida Tamanda



rê, em cuja secção central estava prevista uma larga passagem coberta para pedestres, dando acesso ao espaço público acima referido. Esse espaço, onde seriam edificados um teatro, uma biblioteca e um restaurante, deveria funcionar como um amplo local de encontro da comunidade, do qual derivou o nome do empreendimento - "Projeto Àgora de Maringá".

Finalmente e mais importante, o projeto previa o rebaixamento do leito da ferrovia, cujos trilhos começariam a aprofundar-se na altura da Avenida Pedro Taques, passando a 7,50m abaixo do nível das Avenidas São Paulo, Herval, Duque de Caxias e Paraná, onde seriam construídos 4 viadutos, voltando a subir em rampa até encontrar o nível dos trilhos existentes, na altura da Avenida 19 de Dezembro. Na área do projeto, a faixa de domínio da Rede, com 22,00m de largura, cortaria longitudinalmente as três glebas, dentro das super-quadras comerciais voltadas para a Avenida Tamandaré, mencionadas anteriormente.

A partir do ano de 1991 a Prefeitura decidiu iniciar o processo de urbanização e de parcelamento do solo na área, executando, no que se refere à urbanização, obras de abertura e pavimentação de vias que seguiram a geometria do sistema viário contido no Projeto Àgora. Nesse sentido, foi asfaltado o trecho da Avenida Projetada compreendido entre as Avenidas Herval e Paraná, assim como os prolongamentos das Avenidas Herval e Duque de Caxias, entre as Avenidas Tamandaré e Prudente de Moraes.

Quanto ao parcelamento do solo, foi elaborada pela URBAMAR uma variante do Projeto Àgora, com uma alteração em seu modelo de loteamento que consistia em subdividir a testada da super-quadra comercial da Gleba A voltada para a rua de serviço, em 10 lotes com 30,00m de frente e 480,00m² de área, em média. Embora sem ser aprovada pela Câmara Municipal, essa variante deu origem ao processo de venda de lotes na área, tendo sido comercializados sete desse novos lotes e mais dois daqueles de maior porte constantes do loteamento original. Nessa mesma época, foram vendidos também os 43 lotes com área média de 400,00m² que haviam resultado do parcelamento das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 que não faziam parte do Projeto Àgora.

4. PLANO DIRETOR DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ

Ao assumir a chefia do Executivo Municipal em janeiro do corrente ano, a atual Administração estabeleceu como uma de suas prioridades políti-



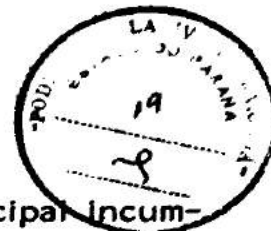
cas a implementação do Projeto àgora de Maringá. Todavia, ao fazer o balanço da situação em que se encontrava o processo de realização do empreendimento, constatou a existência de contradições de ordem técnica, legal e jurídica que precisavam ser superadas.

- A. Havia um projeto urbanístico que fora concebido inicialmente dentro da ótica de empreendimento único e que posteriormente fora adaptado para ser implementado segundo a modalidade de loteamento, mas que ainda conservava algumas das características presentes na versão original que não eram adequadas a essa nova sistemática, o qual, entretanto, havia sido aprovado através de Lei Municipal que continuava em vigor.
- B. Havia um outro projeto urbanístico elaborado pela URBAMAR que divergia daquele aprovado em Lei, mas que, mesmo sem ter sido institucionalizado, servira como diretriz para o processo de parcelamento da área, o qual havia gerado não apenas diversas vendas de lotes a terceiros, como também alvarás de construção em alguns desses lotes. Esse projeto, contudo, mantinha as demais características do projeto anterior e que revelavam-se pouco funcionais para o modelo de implementação via parcelamento do solo.

Viu-se a nova Administração Municipal, portanto, diante de um impasse: cumprir a Lei, tentando implementar um projeto que não apresentava aderência à realidade do mercado imobiliário, em função da conjuntura recessiva atual da economia, ou seguir adiante com o outro projeto, em desacordo com a Lei, mas que havia orientado ações concretas da Municipalidade e gerado direitos a terceiros, embora mantivesse as mesmas características comercialmente inadequadas do primeiro.

Ponderando sobre os prós e contras das duas opções, decidiu-se a Administração Municipal por uma terceira alternativa baseada em três providências:

- Declarar as quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 e os lotes da Gleba A que haviam sido vendidos, como áreas de utilidade pública;
- Cancelar todos os alvarás de construção eventualmente expedidos e cujas obras ainda não tivessem sido iniciadas, por ferirem a Lei 3.051/91.
- Promover a elaboração de um novo projeto urbanístico para a área e procurar institucionalizá-lo através de Lei Municipal, em substituição àquele aprovado pela Lei nº 3.051/91.



Após efetivar as duas primeiras medidas, o Executivo Municipal incumbiu a URBAMAR de providenciar a elaboração do novo projeto da área, a qual optou por realizar o trabalho com equipe de profissionais do seu quadro próprio e de outros órgãos da Prefeitura, além de 2 arquitetos contratados em regime de consultoria, tendo a elaboração do projeto sido iniciada em março do corrente ano.

Como ponto de partida, a equipe procurou estabelecer uma metodologia de trabalho destinada a balizar não apenas o seu roteiro de atividades, como principalmente o processo intelectual de abordagem do objeto e de formulação de propostas para atender os objetivos para ele definidos. Foram determinadas as seguintes etapas para a elaboração do projeto:

- A. Levantamento do histórico do problema para entendimento das suas causas e dos condicionantes de sua manifestação, bem como das ações político-administrativas encaminhadas no passado visando sua superação.
- B. Análise dos projetos existentes elaborados para a urbanização da área e o seu grau de aderência à realidade atual do mercado imobiliário.
- C. Definição do elenco de objetivos a serem alcançados com o trabalho, em função das demandas explicitadas pelo Executivo Municipal, resultantes de compromissos e prioridades políticas previamente estabelecidos.
- D. Determinação dos pressupostos e diretrizes, necessários à orientação da proposta a ser consubstanciada no novo projeto.
- E. Elaboração do projeto e da minuta de Lei referente à sua implementação.

O trabalho iniciou-se com o levantamento do histórico do problema e das ações desenvolvidas no passado para sua solução, cuja descrição sumariada encontra-se nos ítems 2. e 3. do presente relatório.

Em sequência, a equipe passou a analisar os projetos existentes, tendo iniciado essa apreciação pelo Plano Diretor do Projeto Àgora de Maringá, dado ser o primeiro elaborado para a Urbanização da área e aquele aprovado por Lei em vigor, passando, posteriormente, a avaliar o projeto elaborado pela URBAMAR.

4.1 Projeto Àgora de Maringá

Sem entrar no mérito da proposta urbanística adotada, a equipe procurou examinar o projeto segundo a ótica da sua viabilidade comercial, em

vista da necessidade de venda de lotes a terceiros para o levantamento de recursos destinados ao custeio das obras pendentes com a RFFSA e de urbanização da área. A equipe constatou os seguintes pontos relevantes:

- o modelo de parcelamento do solo presente no projeto não viabiliza o empreendimento, em função do pequeno número de lotes e de suas dimensões avantajadas, o que reduz significativamente o universo de interessados, levando à redução do valor de mercado dos mesmos;
- a exigência de execução do segundo subsolo de garagem a ser doado à Municipalidade apresenta sérias dificuldades técnicas e funcionais para ser cumprida, além de onerar excessivamente a edificação na área;
- a obrigatoriedade de edificar segundo as projeções de edifícios-torre pré-estabelecidas, nos 10 lotes das Glebas A e B voltadas para a Avenida Projetada, representa um desestímulo aos empreendedores imobiliários em construir nesses lotes.

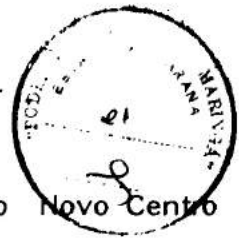
4.2 Projeto Elaborado pela URBAMAR

A análise do projeto de urbanização da área elaborado pela URBAMAR, ensejou à equipe as seguintes observações:

- A subdivisão do setor da Gleba A entre a faixa de domínio da Rede e a rua de serviço, em 10 lotes com área média de 480,00m², revelou-se medida mais adequada à realidade do mercado imobiliário;
- A manutenção das características do Projeto Àgora comentadas no item 4.1, constitui empecilho à viabilidade comercial do empreendimento.

Contatou a equipe que, conquanto esse projeto apresentasse maior factibilidade no que concerne a número e dimensões de lotes ofertados, deixava de corrigir aquelas características do Projeto Àgora que dificultavam o processo de comercialização da área, comprometendo a maximização da receita esperada pela Administração Municipal. Com relação a esse aspecto, digna de registro é a observação de que, por estarem isentos das exigências do Projeto Àgora, os lotes das quadras 51-A/3, 51-A/9 e 51-A/13 tiveram uma valorização muito maior do que aqueles sujeitos a elas, o que demonstra a resistência do mercado à obrigatoriedade de edificação atrelada a projeções e de execução de um 2º subsolo de uso público.

Como passo seguinte na realização do trabalho, a equipe procurou colher junto à alta direção da Municipalidade a explicitação dos objetivos a serem alcançados com o processo de urbanização da área, os quais deveriam atuar como elementos balizadores da elaboração do projeto. Ao mesmo tempo, foi discutida a conveniência de se manter o nome de Projeto Àgora para designar a área objeto do trabalho, tendo a equipe optado por adotar o nome consagrado pela população, ou seja: "Novo Centro" de Maringá, passando



do então o projeto a denominar-se "Plano Diretor do Novo Centro de Maringá".

4.3 Objetivos do Plano Diretor do Novo Centro

A consulta ao Executivo Municipal resultou na definição do seguinte elenco de objetivos para o Plano Diretor do Novo Centro:

- Proporcionar completa integração física e funcional entre os setores da cidade situados ao sul e ao norte do leito da ferrovia;
- Estabelecer para o Novo Centro um modelo de parcelamento, uso e ocupação do solo que maximize a geração de recursos para custeio das obras comprometidas com a RFFSA, de rebaixamento do leito da linha férrea e de urbanização da área;
- Estimular o setor de comércio e serviços para reforçar a atuação de Maringá como polo regional de prestação de serviços;
- Reequilibrar a composição relativa entre os diversos usos na área central da cidade;
- Ampliar a oferta de espaços públicos para a recreação e lazer da população;
- Fazer do Novo Centro o polo indutor do desenvolvimento de toda a estrutura funcional e urbana da área central de Maringá.

A partir do conhecimento adquirido sobre o projeto, aí incluída a análise dos projetos existente para a urbanização da área e com base nos objetivos estabelecidos para a mesma, pôde a equipe definir os pressupostos para a elaboração do Plano, os quais estão enumerados a seguir.

4.4 Pressupostos do Plano Diretor do Novo Centro

- Assegurar, ao máximo, a ligação entre os setores situados ao sul e ao norte da ferrovia, tanto do ponto de vista do sistema viário, quanto do uso do solo e das funções urbanas;
- Viabilizar economicamente as obras mencionadas anteriormente, através da receita a ser obtida com a venda de lotes na mesma;
- Abandono do modelo de parcelamento do solo do projeto Ágora e daquele elaborado pela URBAMAR, por não satisfazerem os requisitos do pressuposto anterior;
- Abandono da exigência de execução do 2º subsolo de garagem a ser doado à Prefeitura, por apresentar inconvenientes de ordem técnica, funcional e econômica, no sistema de empreendimentos parcelados;
- Abandono da obrigatoriedade de edificação segundo projeções de edifícios-torre nos lotes das glebas A e B voltadas para a Avenida Proje-



- tada, por representar desestímulo à ocupação dos mesmos;
- Abandono da proposta de execução do Terminal Urbano no subsolo da Gleba C, por apresentar problemas de natureza técnica, funcional e econômica;
 - Considerar a geometria das ruas e das quadras delas resultantes, implantadas segundo o Projeto Àgora, como condicionantes prévios do projeto, a exemplo das demais ruas e quadras do entorno da área;
 - Considerar, tanto quanto possível, os lotes já comercializados como condicionantes prévios do projeto;

4.5 Diretrizes Básicas do Plano Diretor do Novo Centro

Para consecução dos objetivos relacionados no item 4.3 e com base nos pressupostos enumerados no ítem 4.4, foram estabelecidas as seguintes diretrizes para a elaboração do Plano.

- Rebaixamento do leito da ferrovia, em toda a extensão da área do Novo Centro;
- Restabelecimento de todas as ligações viárias, antes seccionadas pelo pátio de manobras da Rede; para assegurar a plena comunicação entre os setores da cidade situados de ambos os lados da linha férrea;
- Preposição de novas ruas, internamente ao Novo Centro, como forma de proporcionar adequada acessibilidade dentro da área e de ensejar um dimensionamento das quadras mais compatível com a circulação de pedestres e com a necessidade de superfície para exposição de mercadorias por parte do uso comercial;
- Otimização do número e da área de lotes a serem alienados a terceiros, visando garantir ao Município, retorno de capital necessário ao custeio das obras comprometidas com a RFFSA de rebaixamento do leito da ferrovia e de urbanização da área;
- Maximização do potencial de edificação do Novo Centro, através de lotes com dimensões ajustadas aos padrões arquitetônicos correntes na cidade e de parâmetros de uso e ocupação do solo atraentes para o investimento imobiliário na área;
- Valorização da paisagem urbana, com o resgate da rua como palco privilegiado dos eventos sócio-econômicos da vida comunitária, respeitando as características distintivas da morfologia urbana de Maringá, tais como a arborização farta e o dimensionamento generoso de vias e passos seios;
- Estímulo ao uso de comércio e serviços, a partir de medidas como a concessão de incentivo para a ocupação dos dois primeiros pavimentos com uso não residencial, e a criação de uma galeria comercial coberta para pedestres, ao nível do pavimento térreo;



- Incentivo ao uso residencial de alta densidade, com vistas à reversão do esvaziamento populacional da área central da cidade, à criação de um mercado consumidor consistente para o setor do comércio e serviços e a redução de custos sociais "per-cápita", decorrentes da urbanização da área;
- Encaminhamento de solução adequada e duradoura para a localização dos terminais de transporte urbano e rodoviário, levando em conta a necessária integração modal com o projetado sistema de transporte ferroviário metropolitano;

4.6 PROPOSTA URBANÍSTICA DO PLANO DIRETOR DO NOVO CENTRO

O projeto do Novo Centro envolve a formulação de propostas para dois níveis de ação relativos ao processo de urbanização da área. As propostas para o primeiro nível inscrevem-se no campo das atividades desenvolvidas pelo Poder Público Municipal, diretamente ou em parceria com outras esferas de decisão e compreendem um conjunto de obras e investimentos a serem realizados nos setores de sistema viário e infraestrutura urbana, além de parcelamento do solo. Aquelas dirigidas ao segundo nível dizem respeito à ação dos agentes econômicos privados, cujos investimentos na área se deseja estimular, mas também orientar e disciplinar e correspondem a elaboração de legislação que regulamenta o uso e ocupação do solo na área do projeto.

4.6.1 Sistema Viário

Como referido no ítem 4.4, a configuração do sistema viário herdada do projeto urbanístico original da cidade e do Projeto Agora, foi tomada como ponto de partida para a elaboração do presente projeto. As inovações que este propõe são as seguintes:

- Prolongar as ruas Piratininga e Basílio Sautchuk em sentido norte, cortando a área do Novo Centro Até encontrarem, respectivamente, as ruas Saldanha Marinho e Visconde de Nassau. Essa medida visa não apenas contribuir para a melhora da ligação entre os setores situados de ambos os lados da ferrovia e para desafogar o tráfego das avenidas São Paulo, Herval, Duque de Caxias e Paraná, como também reduzir o comprimento excessivo das quadras das glebas A e B e aumentar a superfície de fachadas comerciais nessas quadras;
- Reduzir a profundidade das quadras das glebas A e B voltadas para



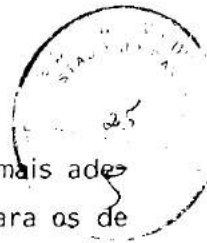
- a Avenida Projetada, de 69,10m para 60,00m, resultando em duas filas de lotes com 30,00m de profundidade. Com essa sobra de 9,10m, aumentar de 11,00m para 16,00m a largura da rua de serviço nas glebas A e B, enquadrando-a na medida-padrão mínima das ruas da cidade e com os 4,10m restantes, ampliar a profundidade dos lotes das quadras comerciais das glebas A e B voltados para a rua de serviço, os quais passarão de 16,00m para 20,10m de fundos;
- Efetuar a translação do eixo da faixa de domínio da RFFSA de 8,90m em sentido sul, dentro da área do Novo Centro, conseguindo-se com isso que os fundos dos lotes das quadras comerciais das glebas A e B voltadas para a rua de serviço, passem de 20,10m para 29,00m e que daqueles voltados para a Avenida Tamandaré passem de 38,90 m para 30,00m.

Com essas providências, procura-se definir, não apenas uma configuração do sistema viário que atenda os objetivos, pressupostos e diretrizes pré-estabelecidos para a área, como também uma geometria de quadras que resulte em lotes com dimensões mais equitativas, o que deverá se traduzir em maior harmonização do conjunto arquitetônico a ser edificado no Novo Centro. Cabe ressaltar que a profundidade média dos lotes ao redor dos 30,00m, foi definida também com a preocupação de ensejar o melhor aproveitamento possível do subsolo para garagens, pois sendo o estacionamento mais econômico, em consumo de área, aquele em que as vagas situam-se a 90° e de ambos os lados do corredor de acesso, os terrenos do Novo Centro permitem, em seu sentido longitudinal, a disposição de 4 filas de vagas, com apenas 2 corredores de circulação.

4.6.2 Parcelamento do Solo

Em relação ao parcelamento do solo, uma vez pré-fixada a profundidade das quadras e, portanto, dos lotes, nas glebas A e B, procurou-se definir a testada destes, tendo a equipe estabelecido os seguintes pressupostos para essa finalidade:

- Maior aproveitamento possível das quadras, em termos de número de lotes por quadra;
- Melhor adequação da área dos lotes e, conseqüentemente, do valor dos mesmos à capacidade de absorção do mercado imobiliário, na presente conjuntura;
- Maior grau de ajuste da testada dos lotes aos padrões correntes de edificação na cidade, em vista das restrições ao direito de construir a dotadas na legislação em vigor, principalmente quanto a recuo e afastamento das divisas.



Da conjugação desses pressupostos, resultaram como valores mais adequados para as testadas dos lotes, as dimensões de 24,00m para os de meio de quadra e de 25,00m para aqueles de esquina, obtendo-se, com isso, lotes com áreas de 720,00m² e 750,00m², respectivamente. A partir dessas dimensões, procurou-se delimitar os terrenos de maneira a que houvesse continuidade entre os alinhamentos das divisas laterais de lotes de fundo comum, para efeito de se obter melhor geometria de divisas em caso de unificação destinada, por exemplo, à construção de galerias com acesso para duas ruas. Em algumas esquinas, em virtude da geometria curvilínea do sistema viário, surgiram lotes de formato irregular, onde, em razão da continuidade de divisas laterais supra referida, houve necessidade de se adotar testadas maiores ou menores que 25,00m, aparecendo lotes com áreas distintas daquela dos terrenos de esquina anteriormente mencionados.

Outra solução adotada no projeto, com respeito ao parcelamento do solo, foi a de ocupar o espaço aéreo da faixa de domínio da RFFSA, em ambos os lados das vias que cruzam essa faixa. A criação desses lotes obedeceu o objetivo de ampliar a oferta de lotes no Novo Centro e também de assegurar o isolamento visual e acústico do leito rebaixado da ferrovia, para melhoria da qualidade urbanística e ambiental da área, além de proporcionar a desejável ampliação e continuidade da superfície de vitrines comerciais, nas testadas de quadras lindeiras às vias que cruzam essa faixa. A testada desses lotes será de 22,00m, igual à largura da faixa de domínio da Rede, sendo a profundidade tal que o alinhamento da sua divisa de fundo coincida com o da divisa lateral dos lotes que fazem esquina com a Avenida Tamandaré, ou com a rua de serviço, possibilitando melhor geometria de divisas, em caso de unificação. Como os lotes de esquina possuem largura em torno de 25,00m, essa será também a profundidade dos lotes acima que passarão a ter, em média 550,00m² de área.

Das providências anteriormente comentadas resultou a oferta de 12 lotes em cada uma das 4 quadras das glebas A e B voltadas para a Avenida Projetada e 14 lotes em cada uma daquelas voltadas para a Avenida Tamandaré, obtendo-se, com isso, um total de 104 lotes a serem ofertados nas glebas A e B do Novo Centro.

Com relação a Gleba C, tendo em vista os objetivos, pressupostos e diretrizes estabelecidos para o Novo Centro, decidiu a equipe optar por uma solução baseada nos seguintes pontos:



- A gleba será subdivida em três áreas, em seu sentido transversal, sendo as laterais destinadas ao uso de comércio e serviços e a central reservada às atividades cívicas, culturais e de lazer da população;
- O setor central, com área de aproximadamente 18.000,00m², terá largura em torno de 120,00m, de forma a acompanhar os alinhamentos externos das travessas Júlio Mesquita e Guilherme de Almeida, para efeito de melhor integração desse espaço com aquele definido pelas praças da Estação Rodoviária e Raposo Tavares. Com a criação desse setor central, obtém-se a continuidade do eixo monumental da cidade que passará a ligar a praça da Catedral com o Estádio Willie Davids.
- Os setores laterais, de formato irregular, terão cerca de 15.000,00m² de área cada um e deverão ser alienados a terceiros, dentro da política da Municipalidade de levantamento de recursos para custeio das obras do Novo Centro. Como se trata de áreas nobres, localizadas junto ao eixo monumental da cidade, julgou a equipe que deveriam ambas, preferencialmente, ser objeto de empreendimentos únicos, do tipo "Shopping Center", "Trade Center", Centro de convenções, Hotel de alto nível, entre outros, motivo por que não foram objetos de parcelamento nesta instância do trabalho.

Um último comentário sobre o parcelamento do solo, refere-se à velocidade de colocação dos lotes no mercado, a qual deve situar-se em um nível que represente o ponto de equilíbrio entre a necessidade de levantamento de recursos, por parte da URBAMAR e a capacidade de absorção do mercado imobiliário. Uma oferta reduzida de lotes comprometeria diretamente a primeira, porém uma oferta excessiva do preço da terra no Novo Centro.

4.6.3 Infra-estrutura Urbana

A infra-estrutura constitui um dos aspectos fundamentais para o sucesso do empreendimento que deseja realizar no Novo Centro e para a definição do padrão de ocupação e edificação que irá caracterizá-lo.

A equipe julgou que a proposta, com respeito a esse item, deveria iniciar-se com o tratamento da questão do rebaixamento do leito da ferrovia, por representar o condicionante maior do processo de urbanização da área.

Ao examinar o assunto, concluiu a equipe que imperativa se faz a viabilização financeira e a execução das obras de rebaixamento do leito da linha férrea, previamente a quaisquer outras ações a serem desenvolvidas na área. Tal conclusão baseou-se nas seguintes premissas:



- O rebaixamento do leito, junto com a remoção do pátio de manobras, foi a razão de ser de todo o processo de negociações com a Rede de 1976 e somente a implementação de ambas as medidas é que eliminará por completo o problema de seccionamento e deterioração da área central da cidade;
- A realização da obra será a mais cabal demonstração da vontade política de implantar o Novo Centro, sinalizando positivamente para a adesão da iniciativa privada ao empreendimento;
- Indicação técnica e econômica para a execução de todas as obras subterrâneas de infra-estrutura, antes da realização daquelas de superfície;
- Aumento das dificuldades de ordem técnica e funcional, com a consequente elevação de custo, na execução da obra após a ocupação e o adensamento da área.

Cabe salientar que seria possível a venda de terrenos nas quadras voltadas para a Avenida Projetada que não sofrerão interferência das obras de rebaixamento do leito da ferrovia.

Nesse sentido, poderiam ser executadas, paralelamente as construções das redes de distribuição, de água potável, de coleta de esgoto e drenagem pluvial, considerando-se importante para a definição de um padrão elevado de urbanização no Novo Centro, a execução subterrânea da rede de distribuição de energia elétrica e de telecomunicações. Após a implementação dessas redes de infra-estrutura, seriam realizadas as pavimentações das ruas de serviços das Glebas A e B dos prolongamentos das ruas Piratininga e Basílio Sautchuk, bem como as obras de paisagismo dessas e das demais vias da área.

Do ponto de vista do paisagismo, julgou a equipe que os passeios constituíam elemento extremamente importante para a definição de um padrão elevado de urbanização do Novo Centro, merecendo cuidado especial quanto ao dimensionamento mobiliário e tratamento paisagístico. Nesse sentido, foi proposta uma largura de 5,00m para os passeios laterais das avenidas e de 4,00m para aqueles das ruas, os quais deverão ser calçados com ladrilhos hidráulicos de 20cm x 20cm, nas cores branca e preta, formando desenhos segundo o padrão mostrado na planta do anexo IV. A escolha do ladrilho hidráulico foi feita por ser um piso tradicionalmente utilizado na cidade, durável, resistente, econômico, de fácil remoção e reposição em caso de obras, além de possibilitar adequada flexibilidade na execução de passeios cujas declividades exijam concordância entre superfícies descontínuas.

A

Foi prevista a localização de canteiros nesses passeios, com dimensões de 1,40m x 4,40m, com afastamento de 0,60m da linha interna do meio-fio e com espaçamento mínimo de 2,40m entre si. Esses canteiros, mais os centrais das avenidas, serão ajardinados e arborizados com espécies a serem definidas pela URBAMAR, de modo a caracterizar distintamente o espaço urbano do Novo Centro, em relação às demais áreas do centro da cidade. A iluminação pública será feita através de luminárias duplas localizadas nos canteiros dos passeios e com altura inferior à das copas das árvores, sendo a iluminação dos canteiros centrais das Avenidas feita por luminárias duplas com altura elevada, colocadas nos espaços intermediários entre as árvores.



4.6.4 Uso e Ocupação do Solo

Com relação ao uso e ocupação do solo, a equipe propõe um modelo de assentamento que, associado ao projeto de loteamento, procura atender aos objetivos estabelecidos para o Novo Centro, em termos de incentivo ao uso de comércio e serviços e de estímulos ao uso residencial, motivando os investimentos privados a realizarem empreendimentos comerciais e residenciais na área. Ao lado de medidas legais visando tornar o investimento no Novo Centro mais atraente que em outros setores da cidade, foi idealizado um modelo de ocupação que resultará em um espaço urbano diferenciado, de elevada qualidade, tanto do ponto de vista do padrão de infra-estrutura, como da paisagem urbanística e arquitetural.

No que se refere ao uso do solo, foi estabelecido que as Glebas A e B serão destinadas aos usos residencial e de comércio e serviços, enquanto a Gleba C deverá ser reservada ao uso público em seu setor central e ao comércio e serviços em seus setores laterais.

Nos lotes das Glebas A e B, a edificação no pavimento térreo e sobreloja deverá se constituir um embasamento reservado em, pelo menos, 50% ao uso de comércio e serviços, ocupando cada um desses pisos 90% do terreno, isto é, somado um coeficiente igual a 1,8 que não será computado no cálculo do aproveitamento do terreno. Acima desse embasamento, poderá ser edificado um bloco vertical destinado ao uso residencial ou ao uso de comércio e serviços, com coeficiente 6 e a taxa de ocupação inferior a 50% da área do terreno. No caso de uso residencial poderá ser considerado como prêmio o pavimento intermediário entre o embasamento e o bloco vertical, desde que utilizado exclusivamente como área de recreação, não sendo, portanto, contado como pavimento, nem como área computável.

A handwritten signature or mark, possibly a stylized letter 'J' or a similar character, located at the bottom right of the page.

No pavimento térreo desse embasamento, a linha de vedação será recuada 3,00m, no mínimo, do alinhamento predial, formando uma galeria coberta pelo piso da sobreloja, a qual destina-se a proporcionar aos pedestres uma circulação protegida do sol e da chuva. Lembrando que o espaço livre nos passeios, descontando o canteiro ajardinado, é de 2,00m, somando-se com os 3,00m, dessa galeria, resulta uma faixa de circulação de pedestres com 5,00m de largura.

Com o incentivo ao uso de comércio e serviços, representado pela ocupação de 90% da área no térreo e na sobreloja, fica mantida a exigência de reservar 10% do lote livre de ocupação, para infiltração de águas pluviais. Essa superfície é acrescida pelos canteiros ajardinados dos passeios, descritos no item 4.6.3, os quais apresentam a vantagem de poderem ser observados pela fiscalização municipal. De qualquer modo, cabe ressaltar que a área de 8,50 alqueires do Novo Centro representa apenas 0,16% dos 5.300,00 alqueires da área urbana total de Maringá, beneficiando, portanto, o coeficiente de escoamento superficial médio da cidade.

Nos setores laterais da Gleba C, o embasamento terá 4 pavimentos, ocupando cada um deles 90% do terreno, sendo considerado como área computável no cálculo de aproveitamento do lote. No pavimento térreo desse embasamento também será exigido o recuo mínimo de 3,00m da linha de vedação em relação ao alinhamento predial, visando à constituição da galeria coberta para pedestres mencionada no penúltimo parágrafo.

Sobre esse embasamento poderá ser edificado bloco vertical como referido no item 4.6.2, a opção mais desejável é a de que cada um deles seja objeto de empreendimento único, caso em que o coeficiente de aproveitamento do bloco vertical será de 01 (um), devendo a edificação deste e do embasamento destinar-se exclusivamente ao uso de comércio e serviços.

Como referido no item 4.6.2, o loteamento do Novo Centro terá, no mínimo, 104 lotes, com área de aproximadamente 76.000,00m² e supondo que todos os lotes sejam ocupados com blocos verticais de uso residencial, de coeficiente igual a 6, resultaria uma área edificada de 456.000,00 m². Adotando-se como área média por apartamento um valor de 130,00m² obtem-se um total de 3.500 unidades habitacionais que, multiplicado pela média de 3 moradores por domicílio, determina uma população de 10.500 habitantes.

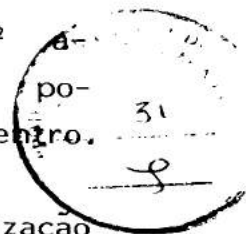
Tais valores refletem um expressivo contingente demográfico que, além de significar a reversão da atual tendência de esvaziamento residencial do centro da cidade, representa a formação de um mercado consumidor consistente para o comércio e os serviços que deseja também incentivar no Novo Centro. Com relação à demanda de serviços públicos por parte dessa população, foi efetuado um levantamento da oferta de equipamentos sociais atualmente na vizinhança da área do projeto, tendo a equipe verificado a existência de uma rede de estabelecimento de ensino e de saúde que poderia atender satisfatoriamente àquela demanda, o mesmo podendo-se dizer quanto a supermercados, postos de abastecimento e comércio em geral. Ver mapa.

No que se refere ao setor central da Gleba C, tão importante quanto o uso, será o seu tratamento urbanístico, visto que, além de ser um espaço nobre, vocacionado às atividades cívicas, culturais e de lazer, a ele caberá dar continuidade ao eixo monumental da cidade, tornando-o finalmente inteiro e completo. Nesse sentido, reveste-se de um valor simbólico extremamente rico, pois, ao ligar o que antes estava seccionado, representa o resgate de uma dívida do passado e a conclusão vitoriosa de uma etapa de desenvolvimento. Marca, portanto, a afirmação do domínio da cidade sobre o seu próprio destino, como garantia de uma caminhada segura rumo à conquista de novos horizontes de realização.

Batizada por esse referencial, entende a equipe que a conceituação desse setor no Projeto Ágora estava absolutamente correta e que, com as devidas adaptações face às diferenças entre as dimensões desse espaço naquele e no presente projeto, o tratamento urbanístico e paisagístico a ser a ele dispensado, deveria seguir os mesmos princípios adotados no primeiro, isto é, a proporção de uma grande praça com características monumentais pelas proporções generosas e pela sua ornamentação despojada, mas, ao mesmo tempo, convidativa ao encontro, ao caminhamento e ao repouso, pelo seu paisagismo atraente e pelos usos dispostos em seu contorno. No extremo norte do eixo dessa praça, é proposta a edificação de um auditório de uso público, mas que deve operar em apoio às atividades a serem desenvolvidas nos dois setores laterais, mencionadas anteriormente.

No subsolo dessa praça, propõe-se a construção de uma garagem de uso público que, ao lado dos estacionamentos particulares previstos nas edificações daqueles dois setores e das Glebas A e B, representará o estacionamento adequado do problema de oferta de vagas para estacionamento e guarda de veículos no Novo Centro. A área do subsolo dessa cen-

tral, descontada a faixa de domínio da ferrovia, é de 16.200,00m² proximadamente, permitindo a oferta de 800 vagas para veículos, podendo atender, inclusive, a usuários externos à área do Novo Centro.



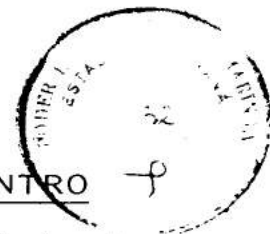
Um último aspecto a ser abordado refere-se à questão da localização dos terminais existentes de transporte rodoviário e urbano. Embora não fazendo parte da área do projeto, é importante cuidar dessa questão, pelo nível de interferência que os dois terminais hoje provocam no âmbito do Projeto. No caso do terminal rodoviário, já de há algum tempo existe consenso quanto a sua saturação quantitativa, sua inadequação qualitativa e sua localização inconveniente, no tocante ao esquema de circulação da cidade, fato que tem motivado frequentes discussões, ao nível da comunidade e da Administração Municipal, visando sua transferência para outro local mais apropriado.

No caso do terminal urbano, embora esteja corretamente situado no centro da cidade, representa uma solução provisória que pode ser mantida enquanto não for urbanizada a área do Novo Centro, o eixo monumental da cidade, passará a representar uma barreira à ligação entre a praça Raposo Tavares e a praça central do Novo Centro quanto este vier a ser implantado, o que demandará a sua transferência para outro local.

Com base nessas premissas e levando em consideração que a localização ideal para o terminal urbano seria o mais próximo possível do centro da cidade e que a do terminal rodoviário seria o mais próximo possível do primeiro - de preferência ao lado do mesmo - optou a equipe por sugerir que ambos os terminais fossem localizados nas quadras A-13 e A-12, respectivamente, entre a praça central do Novo Centro e a área do complexo esportivo Willie Davids. Com esta solução ambos os terminais ficariam anexos um ao outro, separados apenas pelo espaço da Avenida Nova e estariam próximos da estação do futuro transporte ferroviário metropolitano que deverá ser localizado no subsolo da praça central do Novo Centro.

Cabe comentar ainda que, pelo fato dos dois terminais situarem-se no Novo Centro, facilitariam a integração funcional espacial da área deste ao restante da zona central da cidade, ao mesmo tempo em que a localização do terminal rodoviário na quadra A-12 representa um grau mínimo de interferência dos ônibus rodoviários no tráfego local da cidade, pois considerando-se o acesso ou saída através da Avenida Duque de Caxias, o percurso entre a Avenida Colombo e o terminal é de apenas

5 quadras, em uma avenida com 30,00m de largura.



LEGISLAÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NO NOVO CENTRO

Concluída a apresentação da proposta urbanística, que consubstancia o Plano Diretor do "Novo Centro", passa-se agora a apresentar o Projeto de lei destinado a estimular, orientar e disciplinar a atividade dos empreendedores privados quanto ao uso e ocupação do solo na área em questão.