



REESTRUTURAÇÃO URBANA E PRIVATIZAÇÃO DE TERRAS PÚBLICAS: O caso do “Novo Centro” de Maringá/Paraná

Autores:

Jeanne Christine Versari Ferreira Sapata - FAUUSP - jeanneversari@usp.br
Fabiola Castelo de Souza Cordovil - UEM - fabiolacordovil@gmail.com

Resumo:

A cidade média de Maringá-PR nasceu como um empreendimento privado e presencia, ao longo de sua história, a repercussão da privatização dos seus espaços públicos por meio de projetos de rearranjos urbanos vinculados a grandes nomes da arquitetura que atuam como peças de marketing. Analisamos o processo de privatização de uma das terras públicas da cidade na reestruturação do antigo pátio de manobras ferroviárias, o qual se tornou o “Novo Centro” de Maringá, uma nova frente de investimentos imobiliários. Estudamos as disputas entre os agentes urbanos, as imagens e os discursos das propostas para reestruturação dessa área, compreendendo os seus mecanismos de legitimação. A privatização desse espaço concretizou-se por meio da ação emparelhada dos agentes públicos e privados locais e da especulação de imagens propostas pelo arquiteto Oscar Niemeyer. A municipalidade criou condições favoráveis para a transformação do antigo pátio de manobras em uma frente imobiliária, permitindo a privatização ilegal, sem o processo de desafetação de interesse público dessa terra.

REESTRUTURAÇÃO URBANA E PRIVATIZAÇÃO DE TERRAS PÚBLICAS

O caso do “Novo Centro” de Maringá/Paraná

INTRODUÇÃO

O constante argumento do estado de emergência econômico (PAULANI, 2008) ligado à incapacidade de investimento público perante a crise urbana, ao longo das últimas décadas justificou a associação das municipalidades com o capital privado a partir de uma série de projetos de revitalização urbana em processos de privatização liderada pelo Estado. Com roupagem de política pública redistributiva, frentes de expansão imobiliária foram alavancadas pela transferência de investimentos públicos por meio de parcerias público-privadas (PPPs) (ROLNIK et al, 2018; FERREIRA, 2010).

As reestruturações urbanas em grandes metrópoles, viabilizadas por novos instrumentos regulatórios e PPPs, já foram vastamente estudadas por autores que advertem sobre os antagonismos desses projetos ao se apropriarem do interesse público e da busca de redistribuir as mais valias urbanas para alavancar interesses privados. Essas formas do *fazer urbano* se expandiram para as cidades médias¹, ainda não suficientemente estudadas, assumindo outras formas de viabilização e particularidades.

Se nas metrópoles há um desenvolvimento das Operações Urbanas Consorciadas, nas cidades médias há uma expressiva atuação das PPPs e da produção imobiliária que têm transformado substancialmente os tecidos urbanos em processos de reestruturação e que, inclusive, têm modificado o papel dessas cidades regionalmente. Consoante a esse processo, as gestões municipais dessas cidades, em consonância com os movimentos de competição por investimentos e guerra fiscal, tal como nas metrópoles, assumiram a construção oficial de discursos políticos em torno do empreendedorismo urbano (AMORIM, 2015; SPOSITO, 2007).

Nesse contexto, trazemos nesse artigo argumentos para a discussão das distintas nuances do fazer urbano desenvolvido a partir das metrópoles, reinterpretados e aplicados nessas cidades médias. O presente artigo é fruto de uma pesquisa de mestrado em Arquitetura e Urbanismo defendida em 2017 sobre um processo de reestruturação urbana por meio de PPP não contratual na cidade média de Maringá, na região noroeste do Paraná.

¹ Consideramos o conceito de cidades médias desenvolvido no âmbito da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), da UNESP/Presidente Prudente. Nos referimos, portanto, não somente às cidades de “porte médio”, que são relacionadas à característica demográfica, mas às “cidades médias”, aquelas que desempenham o papel de intermediar sistemas urbanos simples e complexos, redes urbanas e fluxos (SPOSITO, 2010).

Nessa cidade média há evidências de que os rearranjos urbanos ao longo da história, propostos por projetos elaborados por arquitetos renomados e viabilizados através de parcerias público-privadas, contratuais ou não, mesmo sem sair do papel são capazes de transformar os espaços da cidade por meio de privatizações de ativos públicos e alterações no uso e ocupação do solo, além de canalizarem fundos municipais para os interesses privados e promoverem valorização fundiária e imobiliária.

Estudamos um desses rearranjos, a reestruturação urbana da área do antigo pátio de manobras da ferrovia no centro da cidade de Maringá. Analisamos como ocorreu o processo de privatização dessa terra pública, a partir de um projeto urbano assinado por um arquiteto renomado, como uma ferramenta de legitimação ideológica da transformação desse espaço da cidade. Restringimo-nos ao detalhamento do processo ocorrido entre os anos de 1985 e 1993, por considerarmos que foi neste período que se iniciou a primeira alteração do plano da cidade, em 1985, até o ano de 1993 em que um loteamento tradicional da terra pública, aprovado em condições inconstitucionais, privatizou o espaço e, posteriormente, tal ação foi legalizada. Para além desse recorte, nos calçamos na contextualização da construção histórica da cidade, pois, ao delimitarmos esse período, não pretendemos uma inflexibilidade do tempo. Entendemos que é necessário revelar as circunstâncias da formação do norte paranaense, bem como de Maringá e sua urbanização até a década de 1980 para compreender a importância do objeto de estudo na transformação do território.

O período que definimos para estudo consiste na primeira proposta, de autoria de Oscar Niemeyer, para reestruturação do plano inicial da cidade a fim de transferir o pátio de manobras da área central de Maringá para uma nova área, criando uma nova paisagem. 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 “Novo Centro”.

Nosso método consistiu na pesquisa documental em diversas fontes e, posteriormente, os dados foram cotejados e correlacionados. Investigamos em acervos públicos da Prefeitura Municipal e da Universidade Estadual de Maringá os projetos urbanos as legislações, as imagens aéreas, os mapas de loteamentos, as atas das sessões da Câmara de Vereadores, as notícias em jornais e revistas locais e demais documentos.

Primeiramente abordamos sinteticamente sobre o plano moderno de Maringá, compreendendo as origens das relações entre os agentes públicos e privados por meio da atuação de uma companhia colonizadora na estruturação do norte do Paraná. Em seguida, estudamos o processo de expansão e as problemáticas referentes ao pátio de manobras no centro da cidade. Posteriormente, aprofundamo-nos nas imagens e propostas dos projetos urbanos para a área. Por último, discutimos sobre as ações que culminaram na privatização desse espaço público e as consequências na paisagem urbana.

O PLANO INICIAL DE MARINGÁ

No contexto do auge da cultura cafeeira, a cidade de Maringá surgiu como um dos principais centros regionais do norte paranaense (Figura 1), área em que o Estado do Paraná havia vendido terras à empresa Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), que antes era a subsidiária inglesa Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP). Implantada a partir do eixo estruturador da estrada de ferro e de uma rodovia existente, a cidade foi situada no centro geométrico do loteamento da companhia.

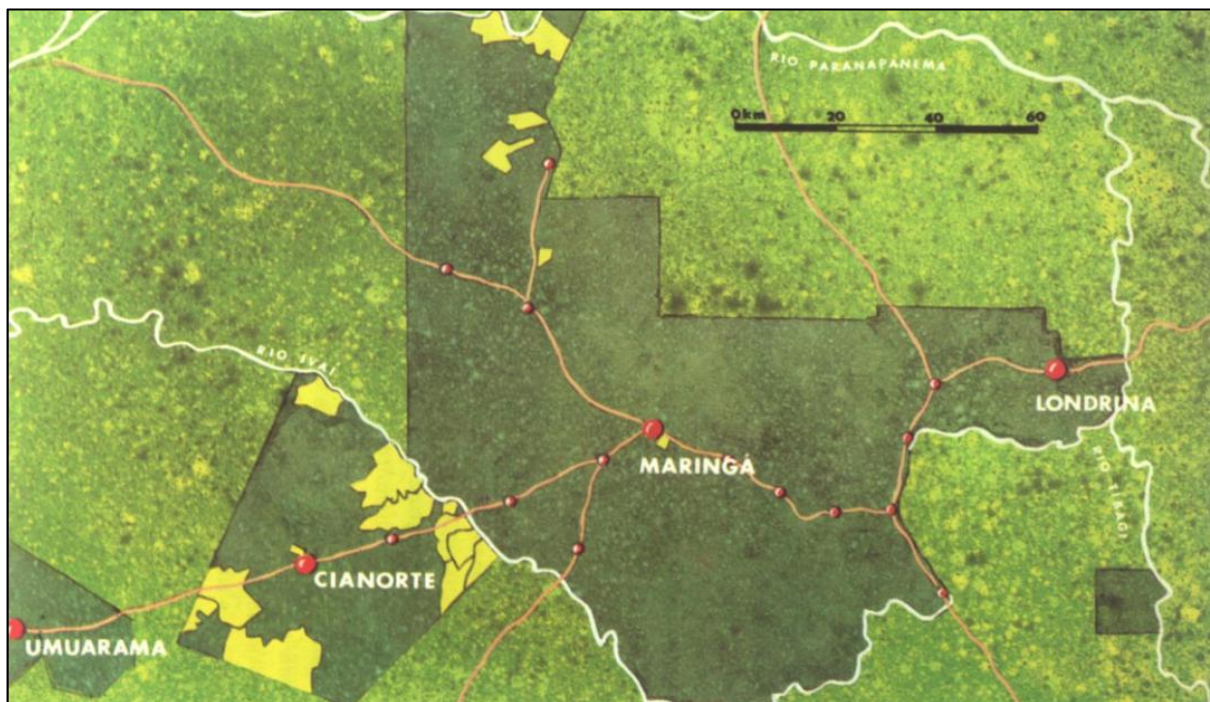


Figura 1: Localização de Maringá, Paraná, Brasil. **Fonte:** CMNP (1975), modificado pelas autoras.

A *nova Maringá*² nasceu de um empreendimento imobiliário em 1947. Alardeada por propagandas publicitárias que incentivavam a compra de terras na região, o plano moderno foi elaborado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, que atuava na Cia. City em São Paulo, sob os moldes da *cidade-jardim* e *city beautiful* apoiando-se no discurso de modernidade (ANDRADE; CORDOVIL, 2008).

O sucesso do empreendimento da CTNP/CMNP foi garantido pela sua narrativa publicitária que enalteceu o norte do Paraná como centro regional possuidor de estruturas necessárias para o crescimento urbano. Uma “[...] 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” (GONÇALVES, 1999, p.105). (Figura 2).

² Apesar de ter se formado um núcleo inicial, o *Maringá velho*, não se desejava que o povoado crescesse como a origem do novo núcleo urbano, queria-se implantar uma *Nova Maringá*, segundo os princípios do progresso e da modernidade.



Figura 2: 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).

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 topográfico. 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 (Figura 3) (ANDRADE; CORDOVIL, 2008).

O cruzamento dos dois eixos citados compôs a área central da cidade, abrigando nesse espaço as instalações da ferrovia, rodeadas pelos armazéns e indústrias. O centro da planificação, limitado ao norte pelo pátio de manobras, apresentava claramente as distinções modernas que se pretendia. 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 (Figura 4) (UNWIN, 1984).

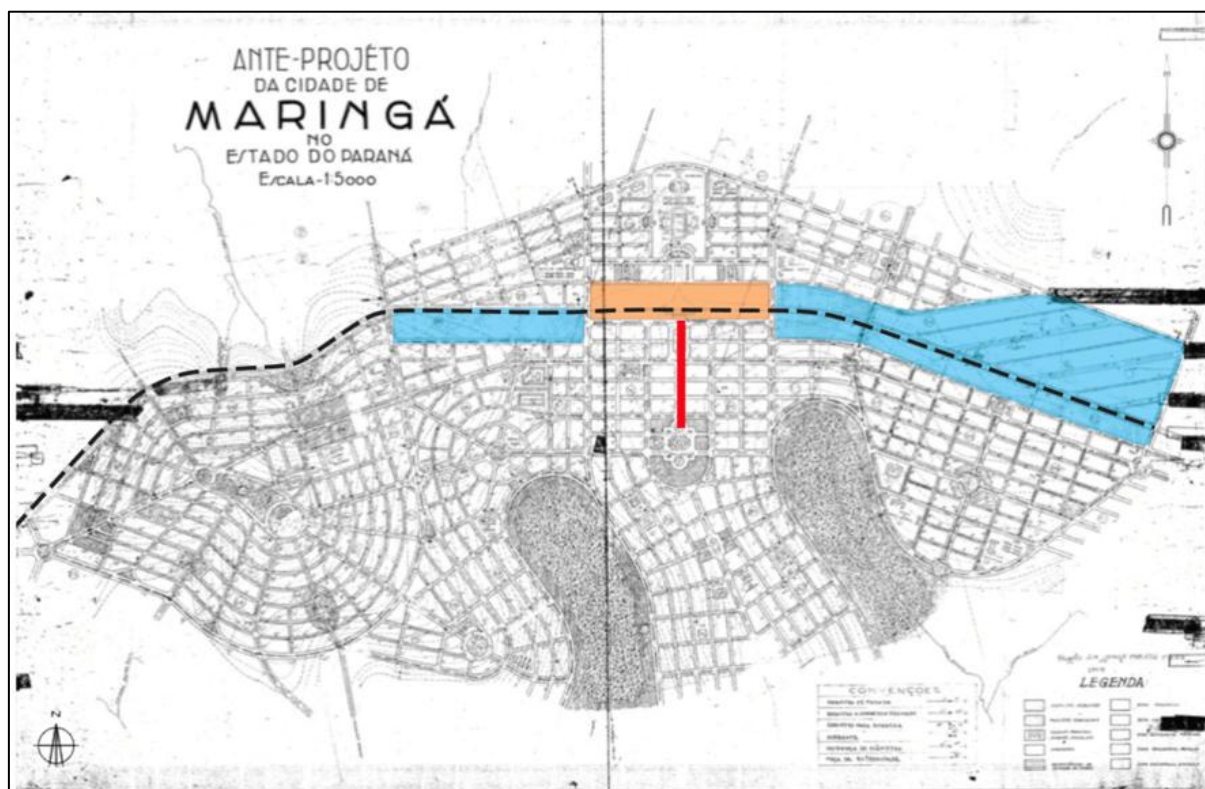


Figura 3: Plano de Maringá inaugurado em 1947 - Eixos estruturadores: linha férrea em pontilhado e eixo transversal em vermelho. Em laranja as instalações ferroviárias e em azul os armazéns e indústrias. **Fonte:** Acervo do Museu da Bacia do Paraná, modificado pelas autoras.

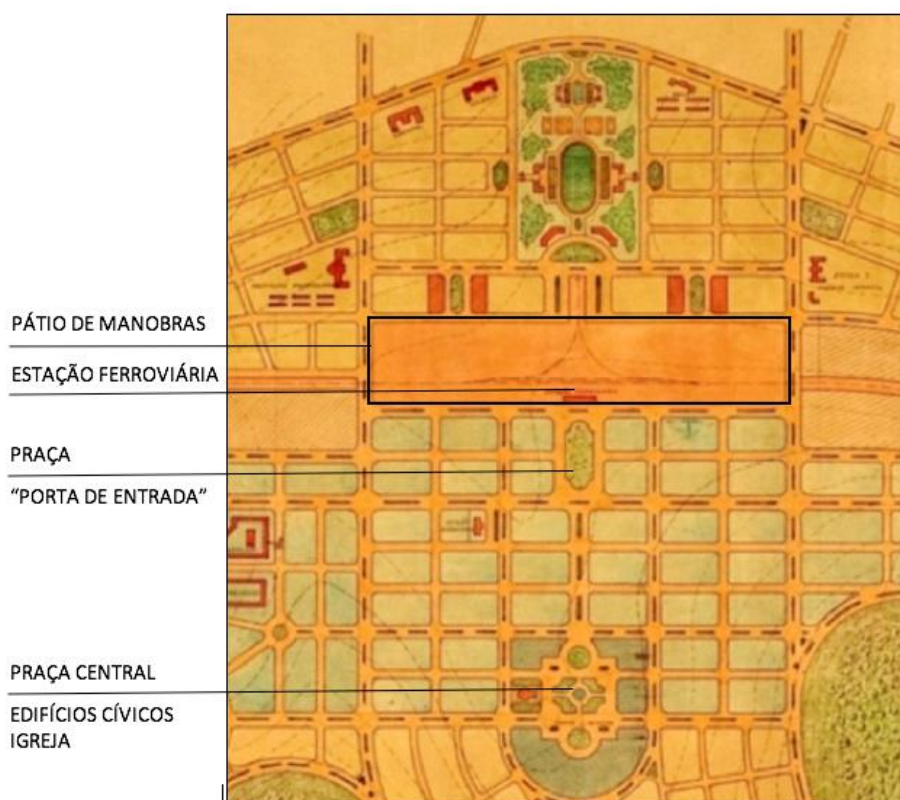


Figura 4: Área central no plano inicial de Maringá, c. 1945. **Fonte:** Acervo DPH/PMSP *apud* Cordovil, (2010), modificado pelas autoras.

Seguindo as diretrizes do urbanismo modernista, o plano definitivo para a cidade estabeleceu um zoneamento funcional rigoroso, que determinava a divisão das zonas urbanas em comercial, industrial e residenciais principal, popular e operária, o que revela um processo de segregação social que se iniciara desde a ocupação do norte paranaense e que refletiu na concepção do plano maringaense (RODRIGUES, 2004).

Os espaços definidos pelo plano, por meio de um zoneamento de ideologia funcionalista, conformaram-se a partir das classes sociais e econômicas, as quais se consolidaram durante o desenvolvimento da cidade. Além dos agentes privados que normalmente tendem a buscar distinções sociais, o agente público agiu na produção desigual da cidade ao desenhar as estratégias de planejamento e as políticas urbanas direcionadas a incluir privilégios a locais específicos. 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)

O plano para Maringá reuniu agentes públicos e privados que, apesar disputarem pelo poder e domínio da cidade, tinham interesses semelhantes em reproduzir o capital imobiliário. Com isso, houve uma repressão 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 de construção definidos. Isso fez com que a população com baixo poder de investimentos buscasse acesso a terrenos em lugares mais afastados do centro urbano, os quais eram mais baratos.

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. A CMNP, ao segmentar as áreas a serem comercializadas, de acordo com as características socioeconômicas dos compradores de terras, proporcionou uma ocupação residencial claramente segregada (RODRIGUES, 2004).

Como observamos, 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. Veremos que no desenvolvimento da cidade tais disputas se acirrarão em alguns momentos específicos, entre os quais, a primeira reformulação do plano inicial da cidade, objeto de nosso estudo.

A PROBLEMÁTICA URBANA CONSTRUÍDA: O VELHO PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA

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). 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 (Figura 5).

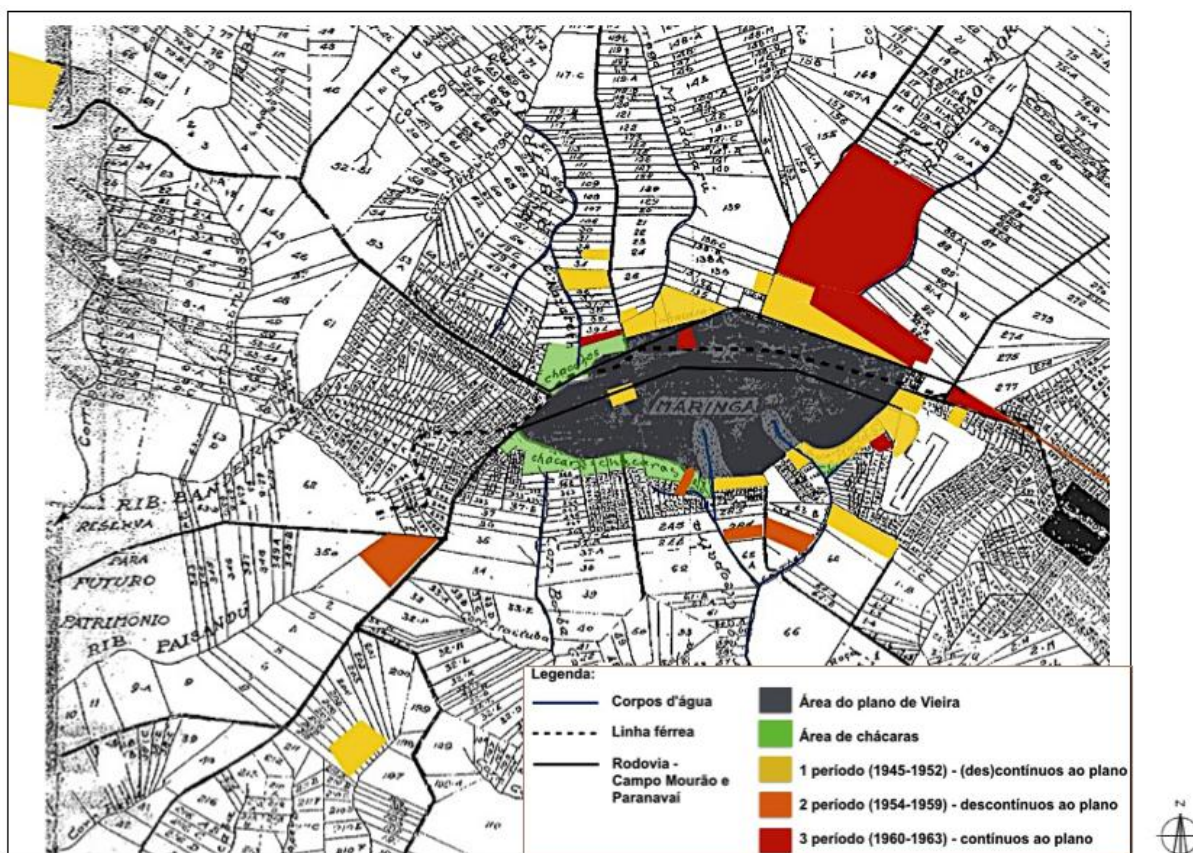


Figura 5: Esquema do processo de expansão de Maringá entre 1945 e 1963.

Fonte: Nunes (2016, p.242).

Esses loteamentos para além do plano inicial foram produzidos pela própria Companhia colonizadora que atuou 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 quatro funcionários eram Herman Moraes de Barros, Alfredo Werner Nyffeller, Wladimir Babkov e Aristides de Souza Mello (NUNES, 2016).

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 ao norte da cidade transpôs a Av. Colombo, via que havia sido projetada como limite do plano inicial da cidade (Figura 6). 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 no centro) não seguiram o mesmo compasso de modernização dos novos produtos (soja, milho) e outros tipos de indústria. Ou seja, ainda permaneciam as *velhas* estruturas ferroviárias na área central apesar do transporte rodoviário de cargas estar avançando para movimentação dessas novas mercadorias.



Figura 6: Expansão do município de Maringá e em amarelo a Avenida Colombo, 1972. **Fonte:** Acervo do Museu da Bacia do Paraná, modificado pelas autoras.

Nesse contexto, perante o descompasso entre o velho espaço no centro da cidade e a nova dinâmica econômica, numa reprodução de relações arcaicas no novo (OLIVEIRA, 2003), 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 desenho da cidade, se tornasse uma barreira para os fluxos urbanos, o que foi reforçado com o fim do funcionamento do trem para transporte de passageiros em meados de 1970.

Construiu-se, a partir disso, ligado a iniciativas empresariais do poder público municipal, 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.

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 (CAPEL, 2013).

Nesse sentido, a disseminação da imagem da linha férrea como uma barreira, que necessitava ser transposta com alterações viárias e grandes obras, só foi possível pois em conjunto com o executivo municipal, a imprensa local apoiava a reestruturação da área, ocultando as verdadeiras problemáticas urbanas. 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.

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 (Figura 7), 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. À esquerda 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.



Figura 7: Pátio de manobras e estação ferroviária na década de 1980. **Fonte:** Acervo do Laboratório de Geoprocessamento, Departamento de Engenharia Civil-Universidade Estadual de Maringá.

Pouco a pouco esse espaço se tornaria improdutivo, tendo em vista que suas velhas estruturas e as 60 famílias que habitavam na vila ferroviária no local eram *barreiras* que impossibilitavam a abertura de novas frentes imobiliárias. A vila ferroviária de 62 casas havia sido construída ainda na década de 1960 (DEIXAR...,1991, p.3). 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 que tais vidas e memórias não foram consideradas no projeto da área. Os últimos registros das casas são de 1991 (Figura 8), antes de serem destruídas e os antigos moradores terem sido expulsos para uma área longínqua do centro urbano.

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 dissimulá-los e obter a aprovação da classe dominada e sua neutralidade (DELGADO, 2016). No caso de Maringá, isso se torna claro nas entrevistas realizadas pelos jornais locais com moradores ferroviários que seriam deslocados da área. O fato de receberem uma casa nova já era suficiente para a aceitação daquela situação.



Figura 8: Vila ferroviária em 1991. **Fonte:** Acervo da Urbamar - Prefeitura Municipal de Maringá.

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. Tal pátio seria primeiramente utilizado para o transporte de materiais para construção da usina de energia elétrica Itaipu Binacional. As estruturas retornariam para o município após o término do contrato com a usina. A partir desse acordo, a área afastada do centro consolidado seria o novo pátio de manobras da cidade. Todavia, as ações efetivas para a transferência ocorreram somente a partir da década seguinte.

A TRANSFORMAÇÃO E A PRIVATIZAÇÃO DAS TERRAS PÚBLICAS: DO “PROJETO ÁGORA” DE NIEMEYER AO LOTEAMENTO “NOVO CENTRO”

Na década de 1980, a transformação da área central da cidade teria seu pontapé inicial. No ano de 1985, o poder executivo da cidade, representado pelo então prefeito Said Ferreira (1983-1988), 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 que garantiria o apoio popular na criação dessa lei. No entanto, a Lei nº 1934/1985, apresentada pelo executivo para criação da referida empresa, dava autonomia à Urbamar e estabelecia um aval a possíveis adicionais de capital 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 municipal, a lei que criou a empresa 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 no poder municipal através da administração indireta, tendo em vista que tinha autonomia para decidir sobre as questões da área central da cidade. A empresa foi 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”.

Devidamente aportada pelas leis municipais, a Urbamar poderia iniciar seus trabalhos para a reestruturação do centro da cidade. O primeiro passo foi a assinatura de um Protocolo de Intenções entre a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – época em que era uma empresa

estatal - e a Prefeitura Municipal para a permuta do terreno ferroviário da área central com o concedido para a Itaipu Binacional para instalação do novo pátio de manobras. 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, longe do centro urbano, os elementos ferroviários existentes no pátio antigo (CORRÊA JUNIOR, 1991).

O primeiro ato concreto da empresa, em 1986, foi a contratação, por meio de edital de concorrência, de uma empresa para executar as obras de transferência do pátio de manobras. A empreiteira Mendes Júnior, reconhecida internacionalmente por obras grandiosas, venceu a licitação. Se por um lado, essa contratação tinha o apoio do poder legislativo local, por outro, era desaprovada pelos agentes construtores locais, 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. Dessa forma, as empresas construtoras maringenses, sem capital suficiente para arcar com as obras, não puderam participar da concorrência.

Nessa mesma época, meados da década de 1980, diversas imagens e notícias foram disseminadas na imprensa local de Maringá sobre possíveis projetos para a área. Imagens e discursos que, antes mesmo da contratação de um projeto urbanístico a ser executado pela Mendes Júnior, já simulavam uma nova cidade (consumidora e produtiva) para substituir o velho centro (arcaico e abandonado, e improdutivo). A intenção nos parece que era uma tentativa de aquecer o mercado consumidor do espaço.

Notamos na pesquisa de acervos de jornais e revistas que a imagem difundida do pátio de manobras desse período buscava ainda 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.

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. [...] 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 TREM..., 1986, p.1).

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 dos então gestores da cidade. 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. Portanto, se houve resistências, elas não foram divulgadas pela imprensa.

Estabelecendo-se um consenso pelo advento de um novo espaço, 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 urbanístico, apesar de nessa época ainda não ter contrato assinado com a Urbamar, refletia intenções de *marketing* urbano.

Como exemplo, 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 e um contrato assinado de Niemeyer com a Urbamar, divulgou-se uma imagem que simulava uma possível proposta (Figura 9).

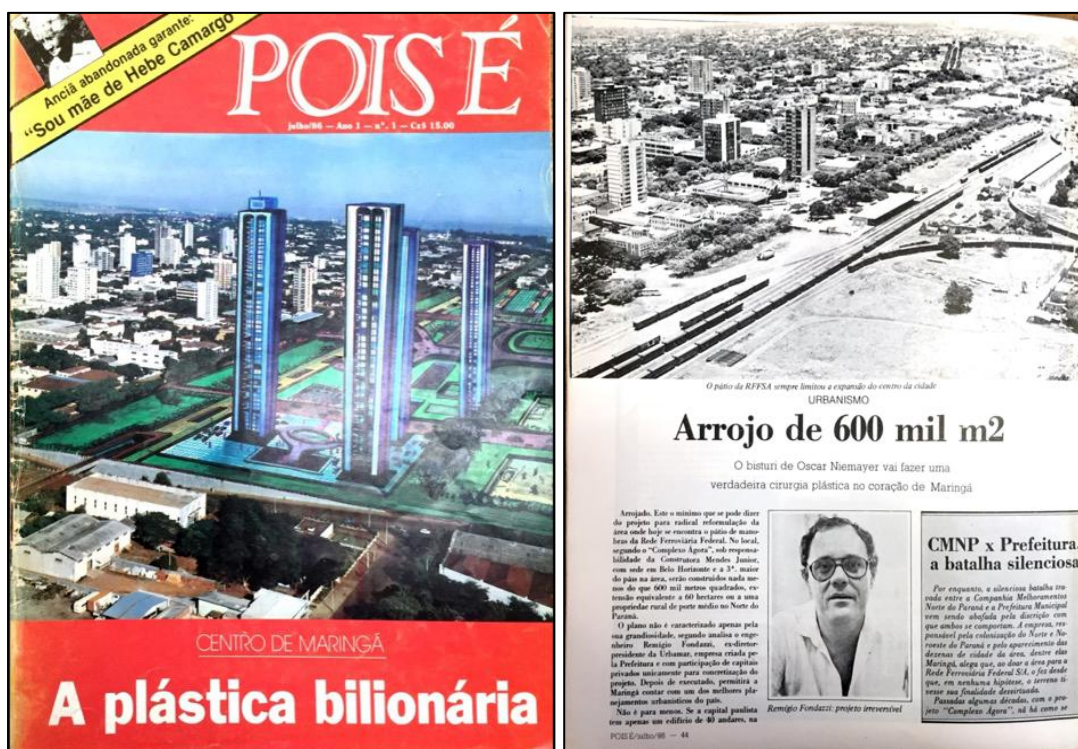


Figura 9: Capa da revista e reportagem “Arrojo de 600 mil m²”. Fonte: Arrojo... (1986).

Ainda no ano de 1986, o arquiteto Oscar Niemeyer estabeleceu um contrato com a Urbamar 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. No mês de novembro de 1986, em data não encontrada, a primeira proposta para a área foi apresentada por Oscar Niemeyer.

A proposta se desenvolveu na gleba central pertencente à Rede Ferroviária Federal S/A que continha o pátio de manobras e a estação ferroviária. Os objetivos principais do projeto eram o rebaixamento da linha férrea para resolver os problemas de tráfego, 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 apresentada em novembro de 1986, outra divulgada em agosto de 1991 e a última exibida em setembro de 1991. Nas duas versões oficialmente apresentadas pela prefeitura, a de 1986 e a de setembro de 1991, o arquiteto propõe uma grande praça denominada “Ágora” que teria seu espaço definido por meio da disposição dos edifícios. A partir dessa denominação, os agentes publicitários locais apropriaram-se desse vocábulo para veicular o “Projeto Ágora” como uma 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**. (AGORA..., 1987, p. 16, aspas do autor, 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 (Figura 10) 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”. Nas palavras de Niemeyer sobre o projeto é evidente a preocupação pelos espaços privados e a não preocupação com o entorno existente, considerando somente a *nova paisagem*:

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, n.p.)

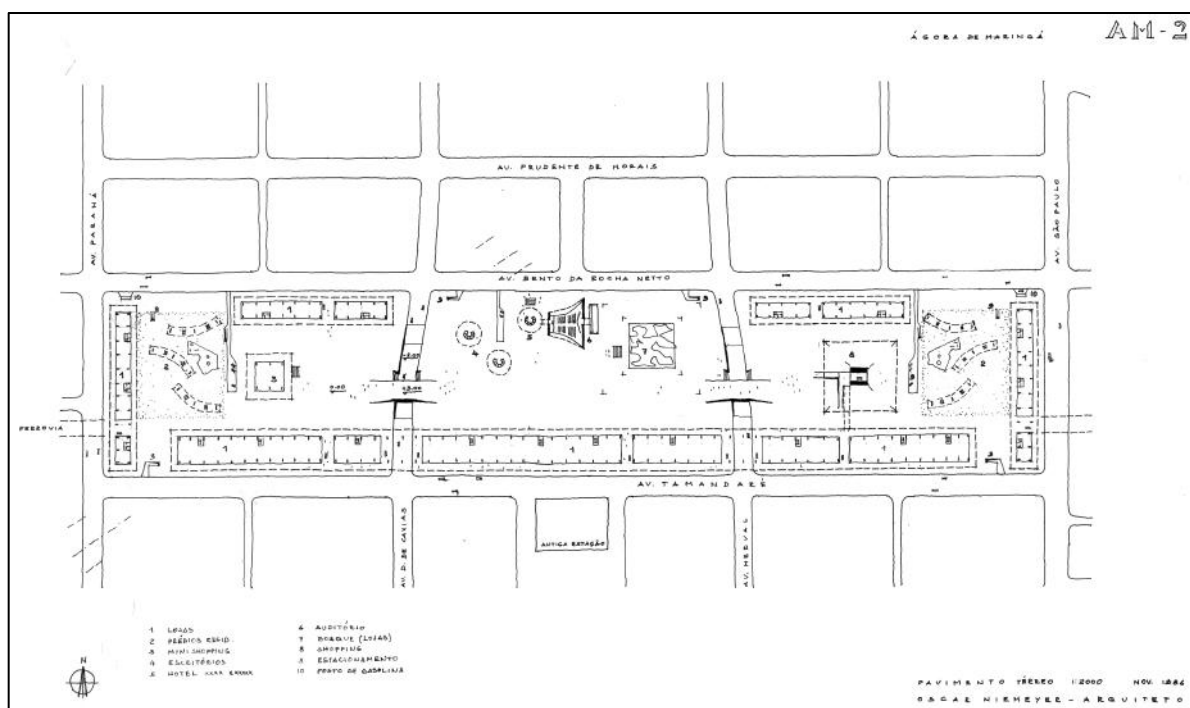


Figura 10: “Projeto Ágora” de 1986. Pavimento térreo.

Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

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, buscando criar condições para a transformação urbana, solicitou financiamentos para a empreiteira. No entanto, todas as tentativas foram frustradas. Diferentemente da criação da Urbamar, as 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. Portanto, até o ano de 1989, nenhum movimento havia se iniciado na reestruturação da área do pátio de manobras.

No momento em que o poder executivo, no ano de 1989, havia finalmente conseguido 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 da área.

Diferentemente da estratégia de viabilização inicial, a Urbamar, tendo em vista a pressão dos agentes construtores locais, revisou a divisão das etapas de execução das obras com a publicação de diversas licitações em 1990, em editais que previam benefícios para a contratação das empresas maringaenses. Algumas das inaugurações das obras ocorreram 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 no velho espaço do pátio de manobras.

A partir da inauguração das obras estruturais de transferência das estruturas antigas, 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 iniciar a sua transformação a partir do projeto de Niemeyer. Nos limites deste artigo, não é possível discorrer sobre as novas estruturas criadas e as suas localizações no território urbano. Todavia, ressaltamos que tanto o novo pátio de manobras como a vila ferroviária foram transferidos para áreas longínquas e desarticuladas espacialmente. No caso dos moradores da vila, a desconstituição do seu espaço cotidiano e urbano acarretou a perda de identidade, da maneira como se observa nos processos semelhantes nos quais a demanda não solvável não é considerada pelo *marketing* urbano na produção capitalista do espaço.

Com o intuito de inaugurar a nova frente imobiliária, a Urbamar, para iniciar as obras, propôs arrecadar recursos a partir da abertura de um loteamento no limite norte da gleba do antigo pátio de manobras na área central (Figura 11).

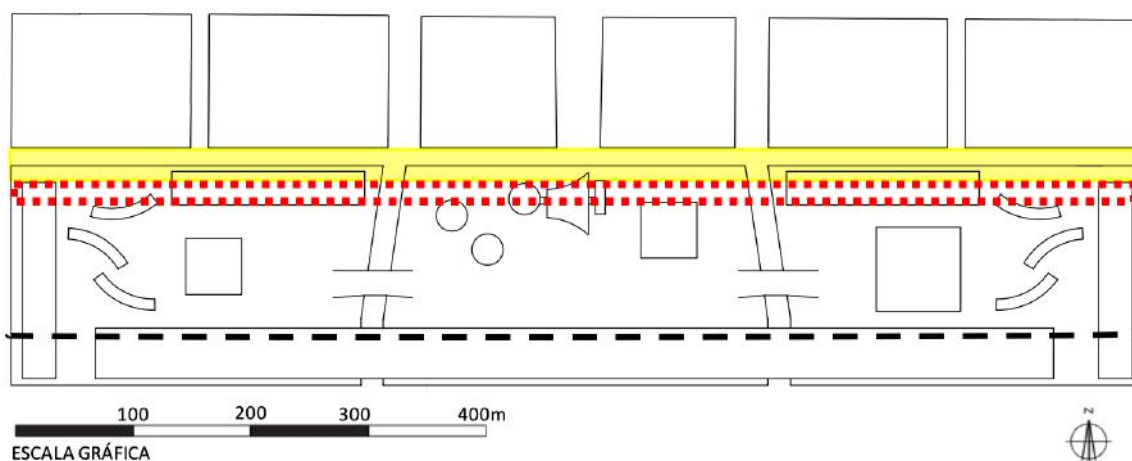


Figura 11: O “Projeto Ágora” de 1986. Em amarelo o novo loteamento, em vermelho o deslocamento da rua projetada. Em pontilhado linha férrea rebaixada. **Fonte:** Elaboração das autoras.

Os editais para venda dos terrenos do loteamento proposto pela Urbamar que previam 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, ou seja, pagariam os seus serviços prestados através de imóveis.

O loteamento proposto afetou diretamente a área destinada ao projeto urbanístico da área, e isso se tornou a principal justificativa do poder público para solicitar uma revisão da proposta urbanística ao arquiteto. A novo rearranjo proposto por Niemeyer foi apresentado em um evento na cidade de Maringá, o II Congresso Internacional de Urbanismo – URBE 6³ (Figuras 12 e 13). A cidade e os agentes públicos vigentes no poder executivo naquele período ganharam holofotes e repercussão em jornais e revistas locais e nacionais.

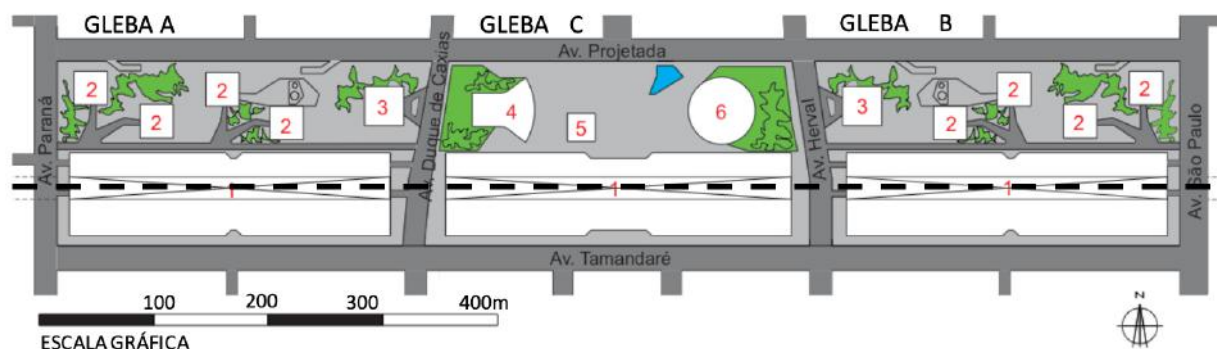


Figura 12: Implantação da segunda versão do “Projeto Ágora” em 1991. **Fonte:** Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá. Digitalização e elaboração das autoras. Legenda: 1. Lojas; 2. Prédios residenciais; 3. Hotel; 4. Teatro; 5. Restaurante; 6. Biblioteca. Em pontilhado a linha férrea rebaixada.

³ O URBE 6 ocorreu entre os dias 17 e 21 de setembro de 1991. 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. No cronograma do evento, estava prevista a apresentação do “Projeto Ágora” (CIDADES...,1991); MARINGÁ, 1991a).



Figura 13: Oscar Niemeyer, ao lado do então prefeito Ricardo Barros na apresentação do “Projeto Ágora” em setembro de 1991 no URBE 6. **Fonte:** Acervo Urbamar - Prefeitura Municipal de Maringá.

A segunda proposta de Niemeyer 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, chancelou a aprovação do novo arranjo urbano proposto 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 da paisagem proposta pelo arquiteto, o ano de 1992 se caracterizou, 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, não aprovado no poder legislativo.

O primeiro caso, o “Plano Diretor Projeto Ágora”, ou seja, o projeto institucionalizado pelo poder legislativo, previa a venda de projeções do terreno do pátio de manobras como forma de viabilização do projeto de Niemeyer. Ou seja, seriam vendidos os 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 vender os direitos de

construção. No entanto, nenhum investidor interessou-se em concorrer às vendas, tendo em vista que se considerava um negócio com riscos, já que não se tinha a garantia de lucro pela renda da terra que se consolidaria caso fossem vendidos os direitos de propriedade dos terrenos.

O segundo projeto, o ilegal, que nasceu paralelamente ao “Plano Diretor Projeto Ágora”, foi proposto pela própria Urbamar sob a chancela do poder executivo, em uma ação que mudaria definitivamente os rumos do processo de transformação da área. 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, da maneira tradicional, com lotes com dimensões em torno de 600m². A justificativa para tal ação, pela diretoria da Urbamar era a que, como não tiveram interessados nos direitos de construção, seriam vendidos os direitos de propriedade (URBAMAR, 1992).

O loteamento serviu de base para o lançamento de editais de concorrência para a compra dos terrenos, não mais dos direitos de construção, mas dos direitos de propriedade da terra. Nesse processo, logo uma dentre as três quadras do “Projeto Ágora” foi vendida para compradores locais.

Tal proposta de loteamento, bem como tais editais de concorrência, sem a aprovação da Câmara legislativa, não eram institucionalmente legais pois, se tratando de um lote público, ou um bem de uso especial de posse do poder municipal (tratando-se de uma destinação específica), segundo o Código Civil brasileiro vigente na época, não poderia ser alienável sem lei específica que assim o desafetasse de interesse público. Sobre os bens públicos de uso comum:

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, n.p.)

Meirelles (2016) acredita que a redação dos artigos 67 e 69 do Código Civil de 1916 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 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.

A alienação dos imóveis é regulamentada também por leis estaduais e municipais. No caso de Maringá tais leis eram na época a Constituição Estadual do Paraná (1989) e Lei Orgânica Municipal (1990). Ambas as legislações definem que para a alienação de bens municipais é necessária autorização legislativa, prévia avaliação e concorrência pública. A lei municipal ainda acrescenta: “A alienação de bens municipais, subordinada à existência de

interesse público justificado, será sempre precedida de avaliação [...]” (MARINGÁ, 1990, p.37-38).

Não identificamos nenhum documento com uma avaliação que justificasse o interesse público para venda dos lotes nos editais supracitados. Além disso, não temos conhecimento, de acordo com as pesquisas que fizemos nos acervos⁴, 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, 1990, p.38).

Além dessa área pública ter sido privatizada, 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. Grzegorzyc (2000) aponta que os políticos que se opunham ao prefeito na época confirmaram esse acontecimento. Meneguetti et al (2009) afirmaram que “[...] apenas alguns lotes foram comercializados, basicamente a troca de dívidas da prefeitura” (MENEGUETTI et al, 2009, p.44).

Apesar de não terem sido veiculadas notícias nos jornais locais na época das vendas, mais tarde, em 1993 o jornal O Diário de Maringá (HIGASHI, 1993) divulgou uma notícia que tinha como manchete “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. (HIGASHI, 1993, p.03)

Desta forma, definiram-se os parâmetros para as transformações da área central da cidade. Todavia, a municipalidade ainda teria como tarefa questionar ou não, tornando legal ou ilegal o processo de venda das parcelas de terras do antigo pátio de manobras em loteamento privado. Mas isso se sucedeu com a institucionalização e aprovação da nova frente de expansão imobiliária, minimizando os riscos aos agentes interessados, por meio do aval técnico que viabilizaria a execução e sacramentaria a privatização do espaço público.

Em 1993, após assumir novamente o poder executivo, Said Ferreira (1993-1996) declarou que tais terrenos vendidos eram de utilidade pública. No entanto, uma equipe técnica contratada para revisar o projeto de Niemeyer e propor um novo Plano Diretor para a área, incorporou tais propriedades em seu novo projeto, o “Novo Centro”.

A situação encontrada pela equipe que assumiu em 1993 a elaboração do projeto para a área era de conflito entre dois projetos urbanísticos em vigor, como já vimos anteriormente: um concebido como um empreendimento único (projetado por Oscar Niemeyer) e outro que havia sido elaborado pela Urbamar nos moldes de um loteamento tradicional:

⁴ Nos referimos aqui aos acervos da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá e da Câmara Municipal de Maringá.

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, 1993b, p.09)

A equipe, cedendo às pressões do mercado imobiliário local como vimos no trecho destacado, estabeleceu que a proposta da Urbamar de loteamento era mais factível para ser viabilizada. 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 nome do projeto de “Plano Diretor Projeto Ágora” para “Plano Diretor Novo Centro de Maringá” (MARINGÁ, 1993b).

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.

A proposta da equipe foi aprovada pelo poder legislativo sob a 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 (Figura 14).

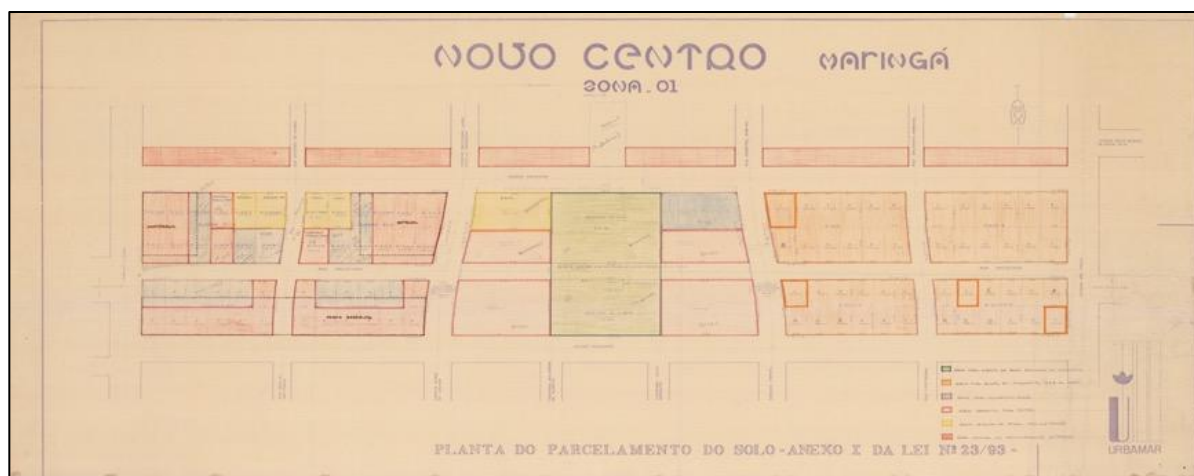


Figura 14: Estudos do “Plano Diretor Novo Centro” de Maringá, 1993. **Fonte:** Acervo Urbamar - Prefeitura Municipal de Maringá.

Alguns trechos da nova lei revelam que de fato a intenção era institucionalizar a venda de terrenos públicos:

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 [...] 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. (MARINGÁ, 1993a, grifo e aspas nosso)

No trecho que destacamos, ressaltamos 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 poderia trazer 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. A Urbamar tornou-se uma empreendedora imobiliária e até 2013, ano em que foi extinta, divulgou constantemente imagens que remetiam ao progresso e à modernidade do “Novo Centro”.

O “Projeto Ágora” foi totalmente engavetado e surgiram outras simulações, propagandas, mesmo que sem nenhum sentido ou função urbanística na cidade. Eram apenas imagens, discursos, as quais visavam um só objetivo: vender, privatizar o espaço que antes era público (Figuras 15 e 16).



Figura 15: Folder “A realidade em concreto e verde” – venda de terrenos do “Novo Centro”, c. 1993.

Fonte: Acervo Urbamar - Prefeitura Municipal de Maringá.



Figura 16: Imagem hipotética do Novo Centro de Maringá, 199-. **Fonte:** Acervo Urbamar - Prefeitura Municipal de Maringá.

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 sofreram um processo de densificação e verticalização, processos que vem se consolidando nos últimos anos (Figura 17). 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.

Os empreendimentos edificados 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 expulsou 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” (FERREIRA; CORDOVIL, 2016, p.12).



Figura 17: A transformação do pátio de manobras da ferrovia em 1980, 2009 e 2018. Em pontilhado a linha férrea (em nível e rebaixada). **Fonte:** Acervo do Laboratório de Geoprocessamento, Departamento de Engenharia Civil-Universidade Estadual de Maringá e Google Earth.

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.

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 por meio 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 a paisagem e os 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, com mais otimismo, o objetivo seria de fato construir o projeto de Niemeyer, mas não havia dinheiro. Se pensarmos na imagem que a cidade refletiria para os visitantes com uma obra de Niemeyer, talvez isso trouxesse mais investimentos para Maringá do que somente uma ideia, uma imagem. Mas isso não descarta a ideia de que o projeto poderia ser espetáculo puro, 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.

Compreendemos nesse estudo que o processo de transformação da área do antigo pátio de manobras de Maringá teve algumas fases que podem ser resumidas:

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, a área central de Maringá. A mídia local, sempre apoiadora da gestão que está no poder no momento, atçou 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 para longe do centro da cidade, em áreas que sequer tinham esgoto sanitário.

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 maringense 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.

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 local. Ainda que o poder legislativo não participasse diretamente de algumas ações, tais como as vendas dos terrenos, elas eram legitimadas por ele, incorporando-as nas legislações.

O “Projeto Ágora” 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

- AGORA sai a grande “Ágora” de Maringá. *Revista Tradição*. Maringá, p.16-17, abr. de 1987.
- AMORIM, W. V. *A produção imobiliária e a reestruturação das cidades médias: Londrina e Maringá/PR*. Tese de doutorado em Geografia. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, 2015.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XII, n. 270, 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-53.htm>>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- ARROJO de 600 mil m². *Revista Pois É*. Maringá, n.1, p.44-45, jul. 1986.
- BARBOSA, Leonardo Cassimiro. *As redes técnicas sanitárias na estruturação do território: análise da cidade de Maringá-PR entre 1947-1980*. Tese de doutorado. São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, 2016.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BRASIL. Código civil. *Lex: Código Civil dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro, 01 de janeiro 1916.
- CAPEL, Horácio. *La morfología de las ciudades. Tomo III: Agentes urbanos y mercado inmobiliario*. Barcelona: Ediciones del Serbal, S.A, 2013.
- CIDADES abertas: II Congresso Internacional de Urbanismo. *Revista AU*. São Paulo, p.38-44, dezembro de 1991.
- COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ – CMNP. *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: 20 nov. 2018.
- CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. *A aventura planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982*. Tese de doutorado. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos, 2010.
- 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*. 8º

Congresso Internacional Salamanca (CEISAL) - Tempos pós-hegemônicos: sociedade, cultura e política na América Latina. Salamanca: Anais 8º CEISAL, 2016.

CORRÊA JÚNIOR, João Antônio. *O trem de ferro!...* Maringá: Editora 5 de abril, 1991.

DEIXAR o centro desagrada ferroviários. *O Diário de Maringá*, Maringá, p.3, 05 jan. 1991.

DELGADO, Manuel. *L'Espace public comme idéologie*. Toulouse: Éditions CMDE, 2016.

FERREIRA, João Sette Whitaker. Cidades para poucos ou para todos? Impasses da democratização das cidades no Brasil e os riscos de um “urbanismo às avessas”. (185-213) In: OLIVEIRA, Francisco; BRAGA, Ruy; RIZEK, Cibele (orgs.). *Hegemonia as avessas*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010.

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

GRZEGORCZYK, Vanderlei. *Novo Centro de Maringá: estratégias e conflitos na produção do espaço urbano*. Dissertação de Mestrado. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, 2000.

HIGASHI, M. Novo centro vendido para cobrir dívidas. *O Diário de Maringá*, Maringá, p.3, 21 jan. 1993.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá.

_____. *Acervo da Urbamar – Urbanização de Maringá*.

_____. Lei Ordinária nº 1114/1976. *Lex*: Autoriza o poder executivo municipal a dar, em concessão de direito real de uso, uma área de terra até o limite de cem mil metros quadrados à Binacional Itaipu. Maringá, 03 de março de 1976.

_____. Lei Ordinária nº 1934/1985. *Lex*: Cria uma sociedade de economia mista, sob a denominação de Urbanização de Maringá S/A. Maringá, 10 de outubro de 1985.

_____. *Lei Orgânica Municipal*. Maringá, 05 de abril 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 23/1993. *Lex*: Aprova o Plano Diretor da área denominada Novo Centro de Maringá. Maringá, 29 de outubro de 1993a.

- _____. *Relatório preliminar Plano Diretor Novo Centro de Maringá*, abril de 1993b.
- MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito administrativo brasileiro*. 42ª ed. São Paulo: Malheiros, 2016.
- MENEGUETTI, Karin Schwabe; REGO, Renato Leão; BELOTO, Gislaíne Elizete. Maringá – a paisagem urbana e o sistema de espaços livres. *Paisagem Ambiente: ensaios*. n. 2, 29-50, 2009. Disponível em: <<http://www.journals.usp.br/paam/article/download/77344/81193>>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- NIEMEYER, Oscar. *Memorial do Projeto Ágora*. Maringá: Niemeyer, 1991.
- NUNES, Layane Alves. *Para além do plano de Jorge de Macedo Vieira: a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963*. Tese de doutorado. São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, 2016.
- O TREM de ferro da cidade para oferecer o novo centro. *O Jornal de Maringá*, Maringá, p. 1, 30 set. 1986.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A economia brasileira: crítica à razão dualista o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- PARANÁ (Estado). *Constituição Estadual do Paraná*. Curitiba, 5 de outubro de 1989.
- PAULANI, Leda. *Brasil Delivery*. São Paulo: Boitempo, 2008.
- RODRIGUES, Ana Lúcia. *A pobreza mora ao lado: Segregação Socioespacial na Região Metropolitana de Maringá*. Tese de doutorado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2004.
- RODRIGUES, Ana Lúcia. Maringá. A segregação planejada. (101-114). In: MACEDO, Oigres Leici Cordeiro; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza; REGO, Renato Leão. (orgs.). *Pensar Maringá: 60 anos de plano*. Maringá: Massoni, 2007.
- ROLNIK, Raquel; SANTORO, Paula Freire; NASCIMENTO, Denise Morado; FREITAS, Daniel Medeiros; RENA, Natacha; PEQUENO, Luís Renato Bezerra (orgs.). *Cidade Estado Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo*. São Paulo: FAUUSP, 2018.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação Urbana e Segregação Socioespacial no Interior Paulista. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. XI, n. 245 (11), 1 de agosto de 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm>>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- _____. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. *Revista Geografia*, v. 35, n. 1, 51-62, 2010. Disponível em: <

<http://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/4817>>.
Acesso em: 20 nov. 2018.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ - UEM. *Acervo do Museu da Bacia do Paraná.*

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ - UEM. *Acervo do Laboratório de Geoprocessamento, Departamento de Engenharia Civil.*

URBAMAR - Urbanização de Maringá. *Atas das reuniões da Urbamar.* Maringá, 1992.

UNWIN, Raymond. *La práctica del urbanismo una introducción al arte de proyectar ciudades y barrios.* Barcelona: Gustavo Gili, 1984.