

Do Projeto Ágora de Niemeyer à privatização do espaço público: Novo Centro de Maringá

JEANNE CHRISTINE VERSARI FERREIRA
FABÍOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL

Desde a sua concepção, a cidade de Maringá esteve atrelada à promoção imobiliária e ao mercado de terras, uma vez que foi fundada por uma companhia privada, como já apontado no texto anterior, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Nesse sentido, a cidade desenvolveu-se com a constituição de uma forte relação entre os agentes públicos e privados, muitas vezes com papéis sobrepostos na urbanização.

A estreita relação entre o poder público e o privado repercutiu na história urbana e, como veremos, com grande vigor nas propostas e ações para transformação do plano inicial de Maringá, a partir da década de 1980, na área central reservada para as instalações ferroviárias.

Em meados da década de 1970, o transporte de passageiros pela ferrovia foi encerrado. Na década de 1980, a área do pátio de manobras e a estação ferroviária mantinham-se instaladas em um grande espaço na área central de 206.600 m² apesar dessa localização não ter mais sentido para os novos ciclos econômicos. Diferentemente da década de 1940 quando foram demarcadas no plano inicial da cidade, a localização dessas estruturas ferroviárias em 1980 indicava um retrocesso para a reprodução do capital e para os fluxos urbanos, uma vez que os movimentos dos trens atrapalhavam o tráfego de pessoas e veículos (GRZEGORCZYK, 2000; CORDOVIL; FERREIRA, 2016).

A primeira ação concreta do poder público para viabilizar a reestruturação da área central ocorreu em 1985, com a criação de uma empresa pública de economia mista denominada Urbanização de Maringá S/A, a Urbamar. Tal empresa seria responsável pela gestão do processo de transformação do centro de Maringá. Por intermédio da Urbamar, foram contratados a empreiteira Mendes Júnior e o arquiteto Oscar Niemeyer para promover uma mutação no pátio de manobras da ferrovia. Os anos se passaram, novos projetos foram desenhados para a área e muitas foram as disputas em torno desse espaço. O presente capítulo tem o objetivo de analisar esse processo e como o projeto de Oscar Niemeyer foi se transformando ao longo do tempo e resultando no que conhecemos hoje por Novo Centro de Maringá.

O terreno prometido para o pátio de manobras

A principal proposta para a reestruturação da área central era a transferência do pátio de manobras para um local longínquo do centro urbano, e isso se concretizou no ano de 1991. Os antecedentes desse processo remetem à década de 1970, quando então prefeito Silvio Barros (1973-1977) assinou por meio da Lei n. 1.114/1976, a concessão de direito real de uso¹ de uma área no Distrito Industrial II para instalação de uma estação de transbordo para construção da Binacional Itaipu implantada em 1979. Havia uma cláusula de reversão do local com as benfeitorias implantadas. Essa área futuramente seria o destino do novo pátio de manobras (ver FIGURAS 1 e 2) (GRZEGORCZYK, 2000; CORDOVIL, 2010).

Nessa mesma gestão de Silvio Barros (1973-1977), um grupo responsável por desviar a linha férrea do centro de Londrina, cidade localizada a cerca de cem quilômetros de Maringá, contatou a municipalidade para discutir a possibilidade de retirada da ferrovia da área central. No entanto, nenhuma ação concreta do poder público ocorreu até o início da década de 1980 (GRZEGORCZYK, 2000).

Em 1984, na gestão do prefeito Said Felício Ferreira (1983-1988), conforme aponta Corrêa Junior (1988), uma iniciativa para buscar resolver a problemática de tráfego na área central foi o contato realizado entre o prefeito e a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Por meio do ofício n. 1.890/1984 do gabinete do prefeito, justificava-se a retirada da ferrovia da área central:

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 Uni-



FIGURA 1
Localização do Pátio de
transbordo da Itaipu.



FIGURA 2
Pátio de transbordo
da Itaipu.

versidade. – **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 (*sic*) 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 trechos que destacamos deixam clara a intenção do poder público ao entrar em contato com a RFFSA, o anseio pela transformação da área ferroviária. Era necessário abrir novas frentes de investimento e essa área já havia se tornado inadequada aos olhos da municipalidade, e por isso se propõe a “ampliação da área central”. Não havia possibilidade de readequação do existente para a prefeitura, ou seja, do edifício da ferroviária e de seus armazéns; era necessário abrir novos caminhos.

As novas frentes de investimentos não teriam impedimentos legais, como afirmou o prefeito Said Ferreira “haja visto a inexistência de cláusulas de reversão à entidade doadora na referida Escritura”. Nesse trecho, ele se refere à CMNP, que havia se apropriado do terreno público do pátio de manobras de posse da RFFSA² como um de seus bens, e havia assinado, em 05 de novembro de 1969, um documento que doava o terreno do pátio de manobras à Prefeitura Municipal de Maringá (PMM). Esse fato mais tarde se tornaria um dos

empecilhos para a transformação da área (CORRÊA JUNIOR, 1988).

Na época dos contatos realizados pelo então prefeito Said Ferreira com a RFFSA, diversas notícias circularam nos jornais, especulando quais seriam os próximos passos para a transformação da área. *O Diário do Norte do Paraná*, no dia 16 de março de 1985, apontava que o prefeito Said Ferreira já havia solicitado à Coordenação do Planejamento Urbano estudos para a transferência e ampliação do pátio de manobras de Maringá (GRZEGORCZYK, 2000). Meses depois foi divulgado o depoimento do então Secretário de Planejamento do Município, Remígio Fondazzi no jornal *O Diário* de 11 de junho de 1985:

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 *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 80, grifo nosso).

Nesse trecho destacado, podemos perceber que o setor imobiliário local já estava atento à transformação da área e à sua valorização. A proximidade com o centro existente garantia infraestrutura completa e incremento do valor fundiário, além de ser o *novo* símbolo de progresso da cidade e da região, ou seja, uma oportunidade para os investidores.

A criação da Urbanização de Maringá S/A

Ainda no ano de 1985, um projeto de lei elaborado pelo Executivo municipal, propôs a criação de uma empresa para fazer a gestão do processo de transformação da área do pátio de manobras. A Lei n. 1.934, de 10 de outubro de 1985, que criou a Urbamar, foi aprovada com unanimidade em três reuniões da Câmara Municipal, ocorridas nos dias 31 de agosto, 1º e 3 de setembro de 1985. Tratava-se da criação de uma sociedade de economia mista,³ que tinha o objetivo de viabilizar a remoção e a transferência do complexo ferroviário implantado no centro da cidade.

As sessões na Câmara dos Vereadores aprovaram, em regime de urgência, a criação da empresa que seria responsável pela reurbanização do Novo Centro. A pesquisa realizada no acervo das atas dessas sessões revelou uma série de questões interessantes para discussão da aprovação da lei da Urbamar. Na ocasião das reuniões de discussão da lei, o vereador Nereu Vidal Cesar sinalizou alguns pontos relacionados às obras que seriam construídas e que, segundo ele, foram discutidos em uma reunião anterior com entidades locais da área de construção:

Perguntamos, aqui deste Plenário, se os engenheiros de Maringá tinham condições de “bancar” 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 feito a obra, levando aproximadamente dois anos, e, posteriormente serão vendidos os terrenos. Então, as empresas não aguentariam “bancar” 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 redator da ata).

Esse depoimento do vereador revela que já havia uma forma de viabilização da transformação da área do pátio de manobras por meio do investimento em infraestruturas e a posterior venda dos terrenos para custeá-las. Além disso, já sinalizava a dificuldade que as empresas locais teriam em participar do processo de transformação como um todo. Portanto, desde o princípio, o setor imobiliário maringaense já estava ciente de que a sua participação na valorização da área do pátio de manobras seria custosa e assumiria riscos. Apesar do descontentamento das empresas locais de construção, o anseio pela transformação era o que movia os legisladores naquele momento. Observando as palavras do vereador supracitado e de outro, Orides Angeli, parece evidente que aquele momento era propício politicamente para

promover as mudanças na área central da cidade. Afirma Nereu Vidal Cesar:

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 Paraná⁴, que está dando todo o aval a esse benefício [...]. (MARINGÁ, 1985a, p. 19).

Reitera Orides Angeli:

[...] 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 redator da ata).

Nesse momento, entre os vereadores, já se discutia a possibilidade de uma possível empresa para a execução das obras. Nas palavras do vereador Mário Massao Hossokawa, “[...] 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). Além dele, o vereador Claudinei José Vecchi também apontou:

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).

Portanto, juntamente com as discussões para a aprovação da empresa Urbamar, já se cogitava a construtora que executaria a obra antes mesmo da empresa gestora ser aprovada e do edital de concorrência ser publicado. Esse fato leva a suspeitar que o edital que foi posteriormente elaborado para concorrência da execução das obras tenha sido direcionado para a referida construtora. O edital de concorrência para as obras ainda será discutido neste texto, mas antes precisamos apontar outras questões sobre a lei que aprovou a Urbamar e os recursos da empresa.

A Lei n. 1.934/1985, que previa a criação da Urbamar, apontava “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)⁵. Grzegorzcyk (2000) destaca que, com isso, o poder público assumiria a condição de empreendedor e incorporador ao mesmo tempo ao transformar a área central da cidade, ou seja, o próprio especulador imobiliário, como destaca o autor no seguinte trecho:

Geralmente os agentes imobiliários aproveitam-se das vantagens de antecipar-se na aquisição de áreas que receberão investimentos públicos; portanto, procurar obter ganhos especulativos em áreas beneficiadas com obras de infraestrutura [...] Porém, no caso da cidade de Maringá, o poder público pretendia substituir o empreendedor privado e, ele próprio, realizar a especulação, pois esperava vender a idéia (sic) do projeto aos empreendedores privados para que estes construíssem as obras com seus recursos e, se ressarcissem com a venda das edificações. (GRZEGORCZYK, 2000, p. 123-124).

Os recursos da Urbamar

Os recursos necessários para a remoção das instalações ferroviárias deveriam ser de responsabilidade da Urbamar ou de empresas terceirizadas, o município não seria responsável por nenhum encargo:

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, n. p.).

Entretanto, notamos que está previsto nessa mesma lei que a Prefeitura de Maringá interfira financeiramente na criação da sociedade mista, em seu capital social e 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, n. p.).

Além disso, essa lei direciona garantia aos pagamentos de operações de créditos e avais, pelo município, 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, p. 75). Ou seja, o Legislativo dava aval ao Executivo para suplementação de orçamento para a Urbamar. Apesar disso, a afirmação de que obras não seriam arcadas com verbas do município e sim com recursos próprios das empresas contratadas pela Urbamar foi uma das justificativas divulgadas pela imprensa local para a aprovação da criação da empresa e convencimento da população e do Legislativo local pela transformação da área central. O primeiro passo da Urbamar para a transformação da área foi a assinatura de um Protocolo de Intenções entre a RFFSA e a Prefeitura Municipal para a permuta do terreno prometido para a instalação do novo pátio de manobras, como destacamos anteriormente. 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 mol-des das lá existentes. (URBAMAR, 1985, n.p., grifo nosso).

Como vimos, o que se divulgava é que tais obras citadas não dariam custo algum ao município. No entanto, ocultava-se 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. A Lei n. 1.998/1986, que altera a primeira lei da Urbamar, revela esse fato, definindo a inserção do orçamento da empresa no do Município:

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, n. p., grifo nosso).

A contratação da construtora Mendes Júnior

Desde a criação da Urbamar em 1985, muitas foram as especulações sobre o pátio de manobras e a sua reestruturação. Um dos principais atores do processo, a Prefeitura Municipal de Maringá, 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) a ideia de que o projeto se sustentaria sem gastos adicionais da prefeitura; b) a continuidade de duas avenidas que supririam parte da ligação entre o norte e sul da cidade; e c) 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 surgirão com as construtoras locais. As exigências impostas pelo edital de concorrência n. 001/1986, como a exigência de bancar as obras com recursos próprios e experiência em obras de ferrovias, 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, conforme definia o edital.

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 Mendes Júnior S/A era vencedora.

Apesar de a posse dos terrenos do pátio de manobras ainda não ser da Urbamar, fato que ocorreria somente em 1987⁶, a empresa assinou o contrato para as obras com a empreiteira Mendes Júnior.⁷ A lógica da contratação não seguia os moldes da incorporação tradicional, em que os agentes imobiliários investem em terras que irão receber obras de infraestrutura, para então lucrarem com a especulação e a renda da terra (GRZEGORCZYK, 2000). Nesse caso, conforme previa o Edital n. 001/1986, seria realizada a “venda” do projeto para construtores privados, concedendo o direito de somente utilizar os terrenos públicos, ou seja, o direito de construção, sem alienar a terra, que permaneceria pública. O lucro do empreendedor privado seria extraído da venda desses espaços construídos. Essa forma de incorporação era uma novidade no cenário nacional, dialogando com o conceito de separação do direito de construir e de propriedade, já presente no cenário internacional na década de 1970⁸ e que tem como marco no Brasil a Carta de Embu de 1976⁹.

Ao nos atentarmos ao contrato da Urbamar com a Mendes Júnior, vemos que havia brechas nas possibilidades de financiamento das obras, sendo que a Prefeitura poderia financiá-las. 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 JÚNIOR, 1988, p.88, grifo nosso).

Portanto, até o final do ano de 1986, a única ação concreta realizada pela municipalidade foi a contratação da construtora Mendes Júnior. Isso não acarretava que o empreendimento utilizasse recursos próprios da incorporadora para bancar as obras. Como vimos, parte desses custos poderia ser bancada pela própria prefeitura de Maringá, diferentemente 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 sediados no município. As pressões desses grupos se intensificaram ano após ano e, como discutiremos no decorrer do texto, os empreendedores locais ganharam força política suficiente para promover mudanças nas propostas de reestruturação da área do antigo pátio de manobras.

A contratação de Oscar Niemeyer

O pátio de manobras, a partir da década de 1980, era visto como um atraso ao progresso e ao crescimento da cidade, uma barreira para os fluxos cotidianos.

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. (FERREIRA; CORDOVIL, 2019, p.12).

Nesse panorama, a contratação de Oscar Niemeyer como o arquiteto que assinaria o projeto do Novo Centro, nome já divulgado nas revistas locais desde junho de 1985, foi de suma importância para a legitimação da proposta da Urbamar para a área das instalações ferroviárias. Apesar de em 1985 não haver um contrato assinado com o escritório de arquitetura, as notícias veiculadas sobre o projeto refletiam o marketing urbano presente desde a concepção de Maringá e que se perpetuava na história da cidade (FERREIRA; CORDOVIL, 2019):

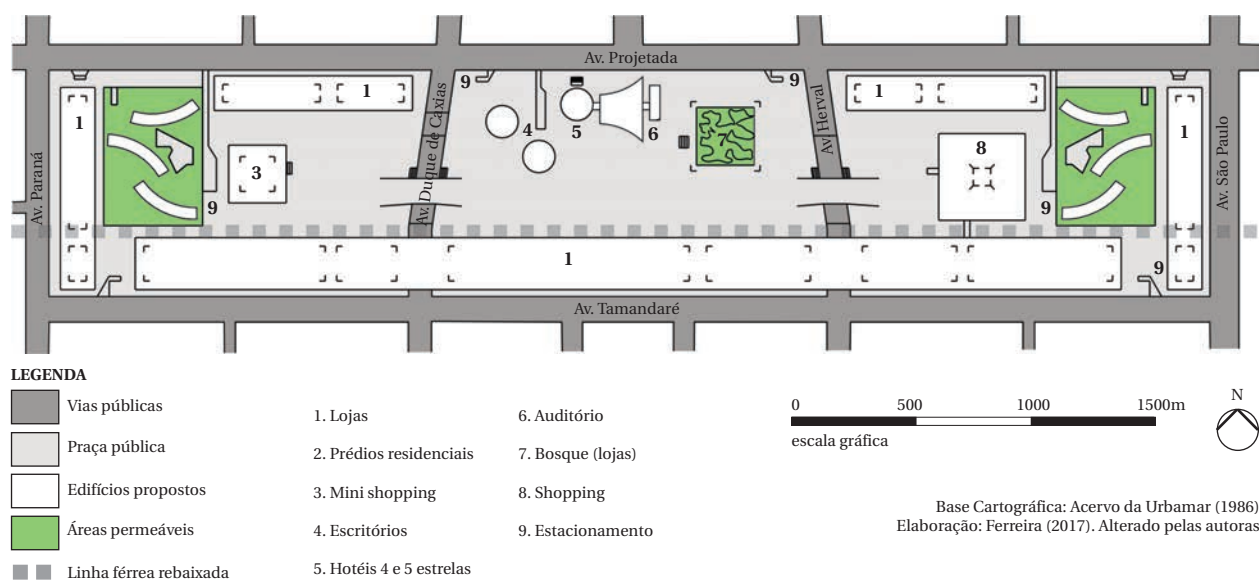


FIGURA 3
Implantação da
primeira versão do
Projeto Ágora em 1986.

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 de junho de 1985 *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 80).

Apesar das especulações a respeito da contratação de Niemeyer, isso de fato só aconteceria no final de setembro de 1986. Desde o início desse mês, foram realizados encontros dos membros da Urbamar com o arquiteto no Rio de Janeiro, de acordo com os Relatórios de Viagens de 1986 encontrados no Arquivo Geral da Prefeitura de Maringá. Nessas reuniões, foi acordado o programa arquitetônico que o projeto deveria seguir. Foram duas versões oficiais do projeto, uma de novembro de 1986 (ver FIGURA 3) e outra de setem-

bro de 1991. O arquiteto propôs uma grande praça que teria seu espaço definido por meio da disposição das edificações previstas. O nome Ágora foi intensamente divulgado pela imprensa local como uma denominação do arquiteto. No entanto, tal nome já constava no contrato estabelecido entre as partes, o que nos leva a afirmar que, na verdade, não foi uma denominação do arquiteto, mas sim da própria prefeitura de Maringá. A denominação de Novo Centro de Maringá também estava presente desde o princípio das discussões, possivelmente como estratégia de marketing urbano¹⁰.

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).

Os objetivos principais do projeto eram o rebaiamento da linha férrea e a construção de um conjunto monumental de edifícios para a escala da cidade, retomando ideias que conceberam paisagens modernas desde o plano inicial de Maringá¹¹.

Empecilhos para o início das obras e rescisão com a Mendes Júnior

No momento em que se preparava a transferência definitiva do terreno para a Urbamar, a CMNP, que havia “doador” o terreno do pátio de manobras em 1969 à municipalidade, contestou a mudança da finalidade da terra, cláusula que revertia a doação do bem realizada para o município. No entanto, como já apontamos, por decreto federal, o terreno pertencia à RFFSA e, por isso, tal contestação era ilegítima¹².

O contrato, celebrado entre a CMNP e a Urbamar em 09 de janeiro de 1987, estabeleceu a transferência do terreno do pátio de manobras para a sua reestruturação pela Urbamar e, nessa ocasião, foram acordadas indenizações para a companhia, fato que foi questionado 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. (GRZEGORCZYK, 2000, p. 128-129).

Observando os fatos, os documentos e as notícias divulgadas, suspeita-se que 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 unidades comerciais e residenciais previstas e reembolsaria os recursos utilizados para custear as construções realizadas. Portanto, a referida empresa não pagaria pelo terreno e ficaria somente com o lucro, já que, naturalmente, após finalizadas e com infraestrutura instalada, as edificações teriam seus preços valorizados.

Percebemos que a privatização do público na cidade ocorre em seus caminhos pouco claros na história da cidade. 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, empresa privada, 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, já que tinha a consciência de que poderia lucrar com a valorização daquela terra.

Diante do exposto, evidencia-se que, até 1987, o terreno do pátio de manobras ainda não estava totalmente livre para serem iniciadas 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 de janeiro de 1987 *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 128).

Somente depois de estabelecer um contrato de transferência definitiva, 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 RFFSA, para a permuta das instalações ferroviárias. Essa escritura, que garantiria a permuta de imóveis entre as duas entidades, foi

registrada em cartório no dia 6 de abril de 1987, conforme documentos que encontramos na Prefeitura Municipal de Maringá (URBAMAR, 1988).

Grzegorzcyk (2000) destacou que esses acontecimentos fizeram com que o início das obras fosse atrasado. A indenização que deveria ser paga à CMNP por conta da transferência do terreno do pátio de manobras fez com que os gastos da obra resultassem, somando os Cz\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzados) ao contrato, entre Cz\$ 750.000.000,00 (setecentos e cinquenta milhões de cruzados) e Cz\$ 850.000.000,00 (oitocentos e cinquenta milhões de cruzados). Notamos que, apesar de a mídia veicular que os gastos seriam bancados pela Mendes Júnior, os fatos mostram que, na verdade, os cofres públicos seriam ainda mais onerados. Além da indenização a ser paga, havia também o pagamento de dez por cento do total do valor da obra, garantidos como entrada de capital, pela municipalidade no contrato entre a Urbamar e a referida empresa. Considerando que a Prefeitura Municipal era avalista solidária da Urbamar, os encargos poderiam restar, e de fato restaram, para a municipalidade. Conforme Corrêa Junior (1991), a CMNP teria “desistido” de receber indenização sobre o que entendia ter sido sua “doação” do terreno do pátio de manobras.

Perante o cenário de crise nacional e de descontentamento pelo não início das obras, a administração do prefeito Said Ferreira, em 1987, 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 empreiteira (GRZEGORCZYK, 2000).

A tentativa de obter tais financiamentos foi denunciada por *O Jornal de Maringá* de 1º de outubro de 1987, acusação assinada pelo jornalista Corrêa Junior, que afirmou que os recursos pretendidos

por tais financiamentos 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 aval à abertura do orçamento do município à empresa gestora da reestruturação urbana. No entanto, a Câmara Municipal derrubou todas as pretensões do prefeito Said Ferreira de conseguir financiamentos para o projeto.

O “Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira”, que encontramos no acervo da Urbamar, elaborado em agosto de 1988, ao que tudo indica, seria utilizado para solicitar tais possíveis financiamentos para a área, apesar de não apontar no seu texto nenhuma relação com os financiamentos que citamos. 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. 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.

Desses blocos, seriam de responsabilidade da Mendes Júnior, contratada pela Urbamar, seis blocos comerciais e dois residenciais. Os outros restantes seriam destinados a empreendedores particulares. Podemos observar que todos os edifícios de responsabilidade da Urbamar eram privados. Portanto se considerarmos que, por se tratar de uma empresa pública, a Urbamar deveria defender os interesses coletivos e não os individuais, verificamos que não era o que o relatório previa.

Nesse estudo de viabilidade aponta-se que 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 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 serem vendidas 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 processo 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. Das 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 se definiu a origem do financiamento), mas sabemos que estava previsto o pagamento de uma entrada pela Prefeitura Municipal de 10%. 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.

No Anteprojeto de Viabilidade Econômico-Financeira, deixou-se 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, era de empreendimentos privados. O restante do valor necessário para as obras seria primeiramente bancado pela empresa, que reembolsaria os valores após a venda dos módulos comerciais, conforme observamos no contrato firmado entre a Urbamar e a construtora em 1986.

Os entraves para a viabilização do Projeto Ágora

A partir desses apontamentos sobre o anteprojeto apresentado pela Urbamar, percebemos que, além dos financiamentos, a alternativa que estava

em pauta era de vender não somente projeções de construção nas áreas destinadas a esse uso no Projeto Ágora (ou seja, o potencial construtivo instituído a partir da ideia de solo criado), 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.** (PROJETO [...], 1987, p. 37, grifo nosso).

Nesse trecho, destacamos a menção à possibilidade de o projeto não dar certo, reforçando a hipótese de que havia uma especulação pela imagem que o projeto de Niemeyer poderia trazer para aquecer o mercado imobiliário local. Ou seja, nesse momento, em 1987, 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 (PROJETO [...], 1987, p.36-37).

Com as obras sequer iniciadas, no ano de 1988 não houve progressos na reestruturação do pá-

tio de manobras. Talvez se justifique 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).

Nesse período conturbado da economia brasileira e de renovações proporcionadas pelo Congresso Constituinte, o país vivia de fato a transição da ditadura militar 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 do prefeito Said Ferreira, 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 Ferreira, 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 Barros já havia sido diretor técnico na Urbamar na gestão do prefeito Said Ferreira, entre os anos de 1985-1988. Ademais, 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 candidato do PMDB, apoiado pelo então prefeito Said Ferreira, 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 caso 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 (1989-1992) realizou entrevistas em 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. (RICARDO [...], 1988, p. 7, grifo nosso).

Em 1989, assumiu Ricardo Barros. Como apontamos, 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 Associação Comercial e Industrial de Maringá (ACIM) e a Sociedade Rural de Maringá (SEM) 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, explicou

sobre o estágio em que estavam firmadas as contratações, destacando o contrato com a Mendes Júnior. Nessa ocasião:

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. (DEBATE [...], 1989, p. 12).

Percebemos, nesse trecho citado, que havia uma tentativa de abertura por parte do poder Executivo para negociações com os empreiteiros locais. No entanto, no mesmo período, o prefeito iniciou os acordos 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 a 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 das explicações possíveis era a de que a empresa estava descapitalizada, desistiu de investir seus recursos em um empreendimento que não tinha retornos garantidos (GOMES JÚNIOR, 2011).

Novas tentativas de viabilizar o Projeto Ágora cedem às pressões das construtoras locais

Em dezembro de 1989, o município obteve a reversão do terreno que havia sido transferido à Itaipu como terminal de transbordo. No entanto, não havia ações concretas visíveis no terreno do pátio de manobras. Como podemos ver na imagem aérea de 1989, FIGURA 4, os comboios ferroviários continuavam a atravessar o centro da cidade.



FIGURA 4
Imagem aérea do pátio de manobras em 1989.

Após ser assinado o termo de reversão do terreno, finalmente foi possível estabelecer um contrato definitivo entre a RFFSA e a Urbamar para o início das obras e transferência das estruturas. Tanto o terreno que continha as instalações ferroviárias na área central da cidade, quanto o terreno ocupado pela Itaipu Binacional e que seria a nova destinação do pátio ferroviário, estavam liberados. Nesse contrato, as benfeitorias foram divididas em duas fases: a primeira etapa consistiria na construção de estruturas necessárias à transferência da área de manobras para o novo terreno, já a segunda etapa contaria com os últimos ajustes nas estruturas ferroviárias, 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 nesse momento as obras acertadas com a RFFSA deveriam ser iniciadas para transferir o pátio do centro da cidade.

A revisão realizada em 1990 estabeleceu uma nova divisão de etapas de obras que deveriam ser realizadas antes da implantação do Projeto Ágora, tais como a remoção do pátio de manobras e o rebaiamento da linha férrea. Essas obras resultaram em distintos editais de concorrência pública e em uma nova forma de incorporação. Diferentemente do primeiro edital de 1986, em que a somente uma empreiteira havia sido contratada, agora havia a possibilidade de formação de consórcios entre as construtoras participantes. Um ponto importante nos novos editais era o acréscimo de 100 pontos na pontuação final para empresas maringenses, fato que havia sido solicitado pela ACIM nesse mesmo ano (CONCORRÊNCIAS [...], 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 de agosto e 19 de outubro de 1990. Apontamos que existem algumas incongruências entre os valores dos contratos entre um

documento e outro, e não é possível assegurar quais são os reais valores, conforme QUADRO 1.

Notamos que, entre as empresas contratadas, ainda estava presente a Mendes Júnior e, 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 escore 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 supracitados editais de concorrência pública para a execução das obras foram o pontapé inicial 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 o pátio poderia ser transferido. Nesse sentido, é evidente que era de interesse da municipalidade agilizar o início das obras.

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, construído pelo Consórcio Cesbe e Conterpavi, contratado pelo edital n. 005/1990. As ações para a reestruturação do pátio de manobras pareciam finalmente estar se concretizando. Pode-se atribuir a isso o fato de a CMNP ter “desistido” de receber indenização sobre a “doação” do terreno do pátio de manobras (CORRÊA JUNIOR, 1991, p. 9, aspas do autor).

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 às outras obras dos editais, elas também haviam se iniciado, incluindo o pátio de manobras e as residências para os ferroviários. As novas casas para os funcionários do pátio de manobras, que antes moravam na vila ferroviária no mesmo território, se localizariam em bairros periféricos como o Borba Gato e o Parque Itaipu.

Edital	Serviço	Empresa contratada	Data do contrato	Valor contratado no documento da Urbamar	Valor contratado no órgão oficial do município
001/1990	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)*	16/05/1990	NCz\$ 64.400.393,60 (sessenta e quatro milhões, quatrocentos mil, trezentos e noventa e três cruzados novos e sessenta centavos)	NCz\$ 164.400.393,60 (cento e sessenta e quatro milhões, quatrocentos mil, trezentos e noventa e três cruzados novos e sessenta centavos)
002/1990	Construção de 28 unidades residenciais em alvenaria	Sanenge Saneamento e Construção Ltda (1973-atual) e Hiconci Hidráulica e Construção Civis Ltda (1974-atual)	16/05/1990	Cr\$ 95.245.282,87 (noventa e cinco milhões, duzentos e quarenta e cinco mil, duzentos e oitenta e dois cruzeiros e oitenta e sete centavos)	Cr\$ 33.711.612,80 (trinta e três milhões, setecentos e onze mil, seiscentos e doze cruzeiros e oitenta centavos)
003/1990	Construção de 30 unidades residenciais em alvenaria	Construtora Singh Ltda (1982-atual)	16/05/1990	Cr\$ 70.930.613,01 (setenta milhões, novecentos e trinta mil, seiscentos e treze cruzeiros e um centavo)	Cr\$ 38.939.027,06 (trinta e oito milhões, novecentos e trinta e nove mil, vinte e sete cruzeiros e seis centavos)
004/1990	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 (trinta e seis milhões, cento e vinte e oito mil, setecentos e noventa e oito cruzeiros e trinta centavos)	Cr\$ 18.699.872,22 (dezoito milhões, seiscentos e noventa e nove mil, oitocentos e setenta e dois cruzeiros e vinte e dois centavos)
005/1990	Execução das obras de Construção do novo pátio de inflamáveis	Consórcio Cesbe S/A Engenharia e Empreendimentos (1946-atual) e Construção, Terraplanagem e Pavimentação Ltda (Conterpavi) (1964-atual)	25/06/1990	NCz\$ 33.526.151,25 (trinta e três milhões, quinhentos e vinte e seis mil, cento e cinquenta e um cruzados novos e vinte e cinco centavos)	NCz\$ 33.526.151,25 (trinta e três milhões, quinhentos e vinte e seis mil, cento e cinquenta e um cruzados novos e vinte e cinco centavos)
006/1990	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 (dezenove milhões, setecentos e trinta e oito mil, novecentos e cinquenta e seis cruzados novos e trinta e nove centavos)
007/1990	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 (trinta e quatro milhões, novecentos e trinta mil, cento e oitenta e quatro cruzeiros)	Cr\$ 22.573.024,00 (vinte e dois milhões, quinhentos e setenta e três mil e vinte e quatro cruzeiros)
008/1990	Adequação da linha de tráfego nas áreas atingidas pelo projeto	Consórcio Cesbe S/A Engenharia e Empreendimentos (1946-atual) e Conterpavi (1964-atual)	01/10/1990	NCz\$ 35.767.132,82 (trinta e cinco milhões, setecentos e sessenta e sete mil, cento e trinta e dois cruzados novos e oitenta e dois centavos)	NCz\$ 35.767.132,82 (trinta e cinco milhões, setecentos e sessenta e sete mil, cento e trinta e dois cruzados novos e oitenta e dois centavos)
*Ano de abertura e situação da empresa em 2021. As outras datas, dispostas após as empresas vencedoras, correspondem a esses mesmos itens.					

QUADRO 1

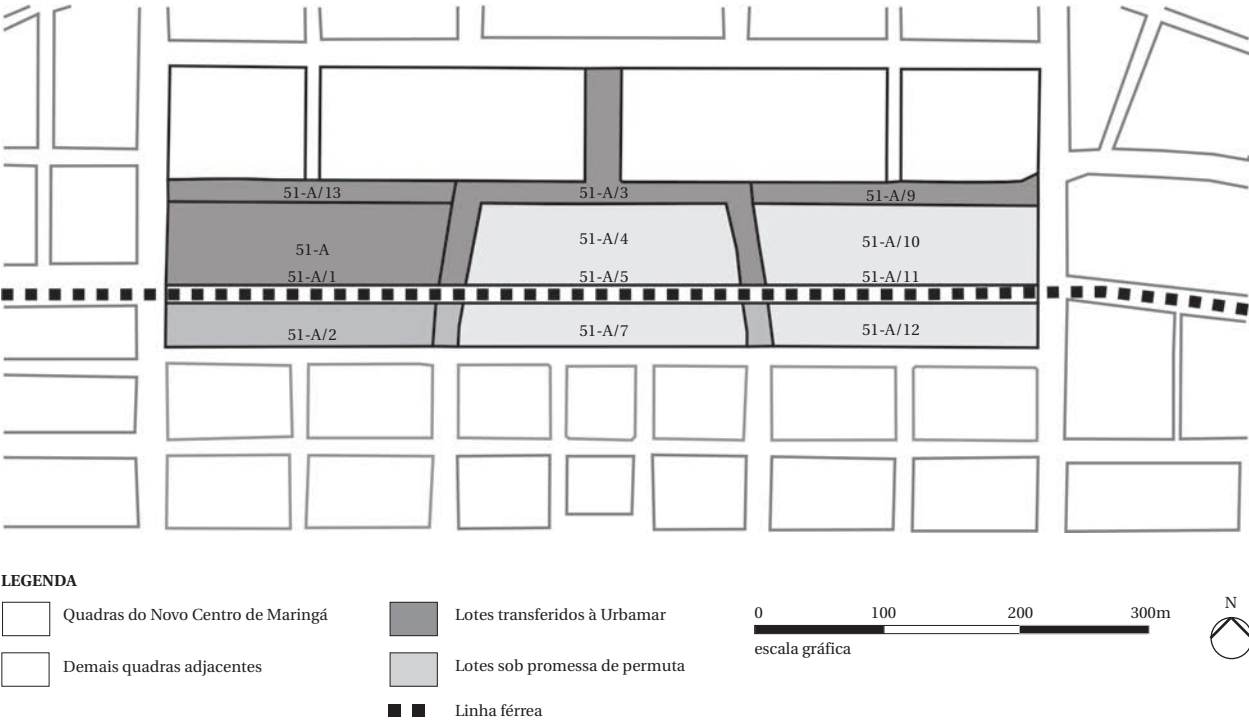
Editais de concorrência da Urbamar em 1990 e respectivos contratos com empresas e valores.

O real problema, a precariedade dos locais em que estavam sendo construídas as casas dos ferroviários e a falta de infraestrutura, foi frequentemente ocultado pelos jornais locais. As manchetes anunciavam que “Moradores do novo centro ganharão casa nova” (MORADORES [...], 1987, p. 3), mas não questionavam o deslocamento de tais habitantes para longe do centro da cidade, dos seus laços comunitários 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 a 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 [...] (MORADORES [...], 1987, p. 3).

O início do ano de 1991 foi marcado por um acontecimento importante para a área. No dia 3 de janeiro de 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. O terreno do pátio de manobras no centro da cidade possuía 206.600 m², dentre os quais, para realizar a permuta, foram subdivididos e destacados 96.616,37 m². A quadra 51-A da Zona 1 de Maringá, de posse da RFFSA, foi subdividida em 14

FIGURA 5
Subdivisão da quadra 51-A.



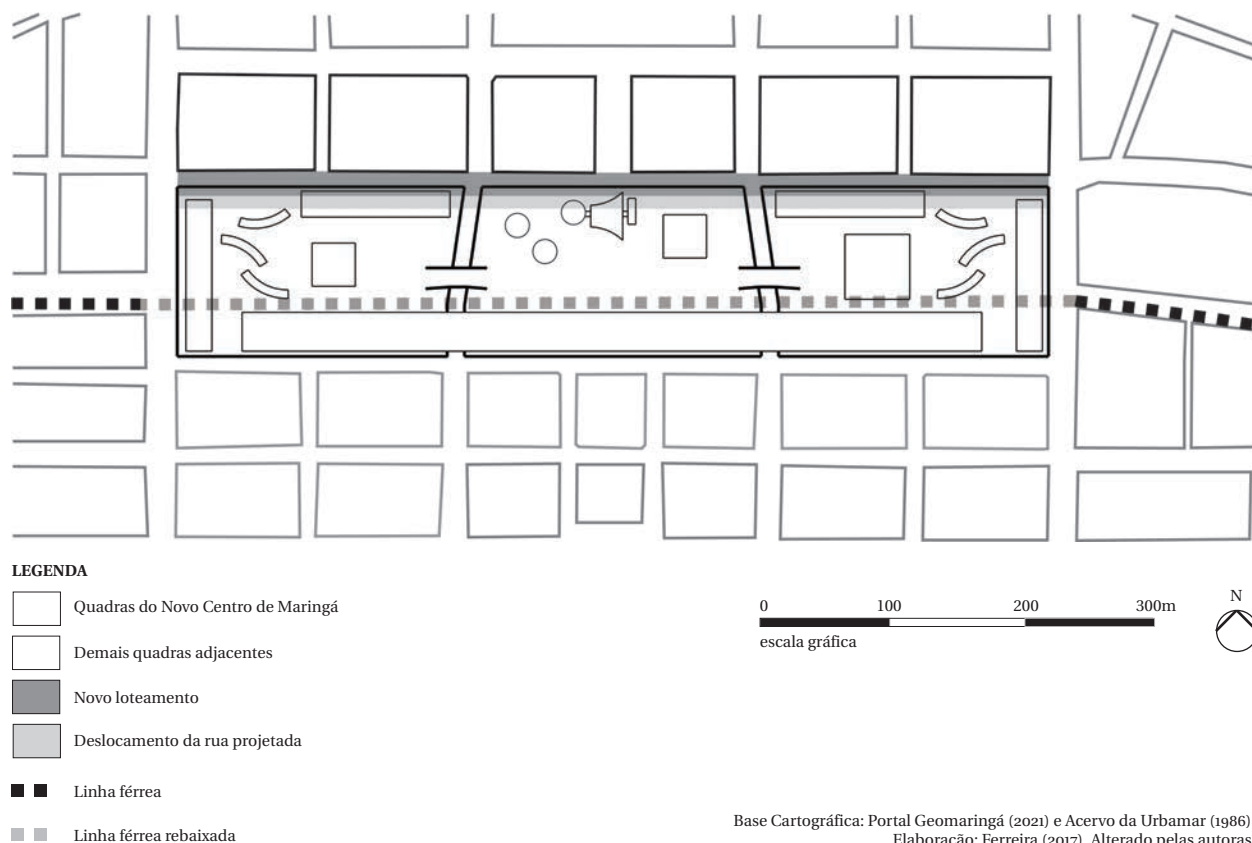
Base Cartográfica: Portal Geomaringá (2021) e Acervo da Urbamar (1986)
Elaboração: Ferreira (2017). Alterado pelas autoras

lotes, com matrículas distintas. A totalidade desses terrenos só seria transferida após o término de todas as fases de obras. Somente os terrenos 51-A/1, 51-A/5 e 51-A/11 permaneceriam como patrimônio da RFFSA pelos trilhos se localizarem nessa porção do terreno (ver FIGURA 5).

No ano de 1991, após parte dos terrenos já ter sido transferida à Urbamar, 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 da nova via. A faixa para loteamento proposta pela Urbamar ocupou parte das quadras 51-A/13, 51-A/3 e 51-A/9, ambas já transferidas para seu patrimônio, bem como uma faixa de 4 metros de domínio desafetada anteriormente para galeria de águas pluviais. A rua projetada, (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. Podemos afirmar que a abertura desse loteamento se caracterizou como o primeiro passo para possíveis modificações no Projeto Ágora (ver FIGURA 6).

FIGURA 6
O Projeto Ágora de 1986 com deslocamento da via projetada.



Base Cartográfica: Portal Geomaringá (2021) e Acervo da Urbamar (1986).
Elaboração: Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

A Urbamar divulgou a venda de parte desses terrenos através de três editais (nos. 009/1990, 001/1991 e 003/1991). Entre os 44 terrenos disponibilizados nas quadras 51-A/13, 51-A/3 e 51-A/9, foram vendidos somente nove. Esse resultado não superou as expectativas da Urbamar.

Considerando que havia dívidas a serem pagas com as construtoras locais contratadas pelos editais de 1990, foi estabelecido um acordo para quitação dos débitos existentes através da dação em pagamento de terrenos que restaram das vendas (ver QUADRO 2). Havia a possibilidade de paralisação das obras, caso os pagamentos não fossem realizados (URBAMAR, 1991).

Quitadas as dívidas com as empreiteiras, durante o ano de 1991 as obras não paralisaram. Em

agosto de 1991, com a presença do presidente da República, Fernando Collor de Mello, foi inaugurado o novo pátio de manobras, já transferido da área central para a área de transbordo da usina de Itaipu, localizada na divisa dos municípios de Maringá e Paçandu. 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.

Além do pátio de manobras, as obras de demolição das estruturas ferroviárias existentes na área central seguiam intensamente em 1991. Os ferroviários já haviam se mudado para as novas casas e a demolição da vila ferroviária havia sido iniciada. Começaria a destituição da memória no centro

Edital	Empresa	Total US\$ (dólar americano)	Lotes	Área (m²)	Relação Dólar/m² (US\$)	Data
001/1990	Sanches Tripoloni	558.953,22 (quinhentos e cinquenta e oito mil, novecentos e cinquenta e três dólares americanos e vinte e dois centavos)	1D, 1E, 2, 2ª, 2B, 2C, 2D e 2E – Quadra 51-A/3	3.202,00	174,56 (cento e setenta e quatro dólares americanos e cinquenta e seis centavos)	25/04/1991
005/1990 e 008/1990	Cesbe	137.903,06 (cento e trinta e sete mil, novecentos e três dólares americanos e seis centavos)	1 e 1ª – Quadra 51-A/3	802,00	171,95 (cento e setenta e um dólares americanos e noventa e cinco centavos)	03/05/1991
	Conterpavi	68.951,03 (sessenta e oito mil, novecentos e cinquenta e um dólares americanos e três centavos)	2G – Quadra 51-A/13	386,12	178,57 (cento e setenta e oito dólares americanos e cinquenta e sete centavos)	03/05/1991
		325.584,42 (trezentos e vinte e cinco mil, quinhentos e oitenta e quatro dólares americanos e quarenta centavos)	1ª, 1B, 2D, 2E e 2F – Quadra 51-A/13	2.000,00	162,79 (cento e sessenta e dois dólares americanos e setenta e nove centavos)	25/06/1991
		130.233,77 (cento e trinta mil, duzentos e trinta e três dólares americanos e setenta e sete centavos)	1B, 1C – Quadra 51-A/3	800,00	162,79 (cento e sessenta e dois dólares americanos e setenta e nove centavos)	Não consta
		333.868,58 (trezentos e trinta e três, oitocentos e sessenta e oito mil dólares americanos e cinquenta e oito centavos)	2E – Quadra 51-A/9 1D, 1E, 2, 2ª e 2B – Quadra 51-A/13²	2.400,00	139,11 (cento e trinta e nove dólares americanos e onze centavos)	¹10/06/1991 ²29/10/1991

QUADRO 2

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

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 FIGURA 7).

Percebemos que, novamente, o real problema havia sido ocultado. A situação foi aparentemente aceita naturalmente e houve a continuidade de outras obras. Um engenheiro da RFFSA, reiterando o consenso que havia se criado, comentou



FIGURA 7
Imagens das residências dos operários e diretores ferroviários no ano de 1991, antes da demolição.

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” (DEIXAR [...], 1991, p. 3).

Portanto, as primeiras obras realizadas, que visavam à transferência da área de manobras dos trens e à reestruturação da gleba ferroviária, concluíram a primeira fase de obras previstas pelo contrato com a RFFSA. Foram inaugurados os novos pátios de inflamáveis e de manobras, além de transferidas as famílias ferroviárias para outro local da cidade.

Uma nova proposta para o Projeto Ágora em 1991

No decorrer da execução das obras, a Prefeitura Municipal questionou a possibilidade de efetivação do Projeto Ágora proposto em 1986 como um todo, por causa da sua monumentalidade. Dessa forma, tendo em vista que o espaço disponível para o projeto havia passado por 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 em processo de prolongamento, de acordo com reportagem publicada na *Revista Tradição* (ÁGORA [...], 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.

A segunda versão oficial do projeto 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 as-

suntos 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 (II CONGRESSO [...], 1991; MARINGÁ, 1991b).

A internacionalidade do evento de urbanismo ganhou destaque nas revistas e jornais locais, que anunciavam os grandes nomes que profeririam palestras ou comandariam discussões. 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.

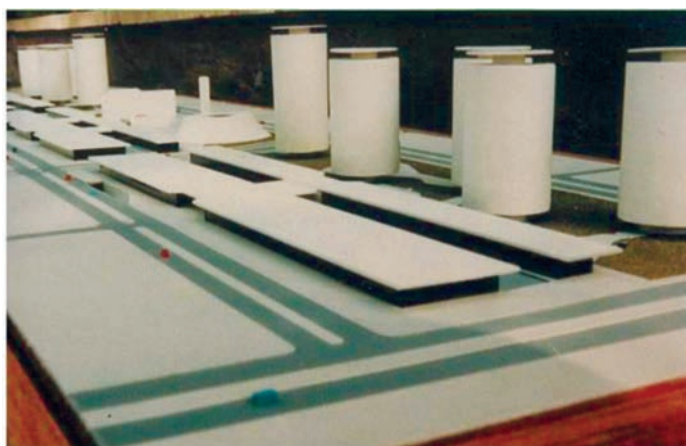
Antes mesmo de se aproximarem os dias do congresso, as obras que seriam inauguradas, bem como as especulações de uma nova proposta, levaram à tona a discussão acerca das transformações que ocorreriam com as edificações já existentes na área e no entorno. A preocupação de alguns comerciantes entrevistados dizia respeito à valorização que esses imóveis sofreriam, e o consequente aumento dos aluguéis (ZANATTA, 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 por Niemeyer (ver FIGURA 8). Com as avenidas Norte-Sul já traçadas, bem como a Avenida Projetada na porção norte já aberta e os lotes lindeiros vendidos, diminuiu-se a área do Projeto Ágora, o que modificou 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)¹³, estabeleceu 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.



FIGURA 8
Oscar Niemeyer, ao lado do prefeito
Ricardo Barros na apresentação do
Projeto Ágora em setembro de 1991, no
URBE 6, e detalhe da maquete do projeto.



O anteprojeto apresentado foi analisado pela empresa Aeroservice, já contratada pela municipalidade em 1990. O Relatório de Assessoria Mercadológica elencou como principais pontos da análise: a) o aspecto plástico; b) eixo monumental; e c) terminal rodoviário-intermunicipal. Sobre o aspecto plástico, destacamos que a empresa de consultoria considerou que a forma cilíndrica proposta pelo arquiteto era polêmica e de difícil aceitação do mercado imobiliário local. Conforme destacamos nos trechos abaixo, de acordo com a forma como foi a questão foi abordada, tais agentes tiveram papel decisivo na transformação desse espaço e na produção do espaço construído da cidade:

Nas diversas reuniões com os empresários da região, inclusive do setor de hotelaria, foi enfatizada a preocupação relativa a

custos e processos construtivos, decorrentes da implantação das torres cilíndricas, formas estas existentes, naquela ocasião [no estudo preliminar], apenas nos hotéis. [...] **Os empresários privados, parceiros naturais do Poder Público Municipal**, mantém reservas profundas em relação à solução adotada, constituindo-se em óbice, intransponível à viabilização do empreendimento, razão pela qual encarecemos a necessidade de sua revisão. (AEROSERVICE, 1991, n. p., grifo nosso).

Além da empresa Aeroservice, conforme o Ofício n. 2028/1991-GP, enviado do gabinete do prefeito Ricardo Barros para o escritório de Niemeyer em 10 de outubro de 1991, outros agentes analisaram o projeto sob a ótica do mercado imobiliário. (MARINGÁ, 1991 d).

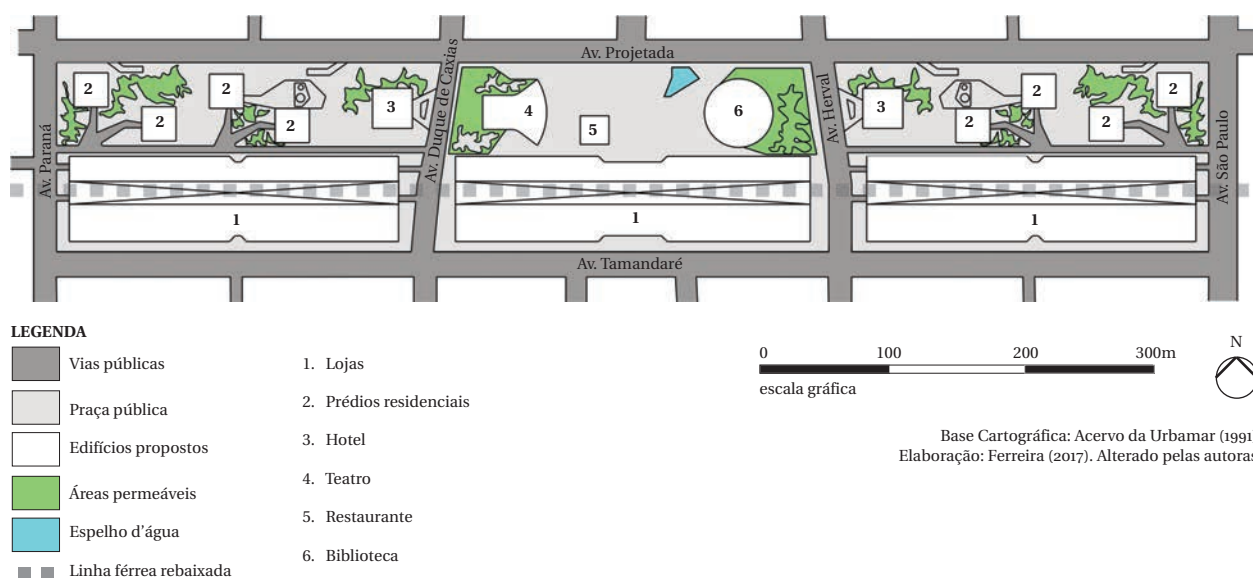


FIGURA 9
Implantação da segunda
versão do Projeto Ágora
em 1991.

Nas pesquisas realizadas encontramos registros de contato para análise do projeto com dois escritórios, Hans G. Müller Arquitetos e Trânsito, Transportes e Comunicações LTDA (TTC) e um profissional autônomo, Ricardo Barbará. O arquiteto acatou as sugestões do município e apresentou uma terceira versão do Projeto Ágora, conhecido como o segundo anteprojeto (ver FIGURA 9).

Concomitante ao evento Urbe 6, a inauguração da Avenida Herval foi divulgada como uma grande festa para a cidade e o próprio arquiteto Niemeyer participou (ver FIGURAS 10 e 11). Além do marketing urbano promovido pelo município, as empresas que empreenderam as obras também divulgaram sua marca no Novo Centro de Maringá.

A publicação realizada pela *Revista aU – Arquitetura Urbanismo*, de circulação nacional, 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 Nie-

meyer como um “selo tridimensional” que auxilia os administradores a deixarem a sua “marca” na administração, utilizando-a como uma verdadeira grife.

De fato, como Turkienicz (1991, p. 76) aponta, Ricardo Barros 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 Walt Disney World 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.



FIGURA 10
Comitiva composta pelo prefeito Ricardo Barros, Oscar Niemeyer e diretores da Urbamar em visita às obras dias antes da inauguração da Avenida Herval.

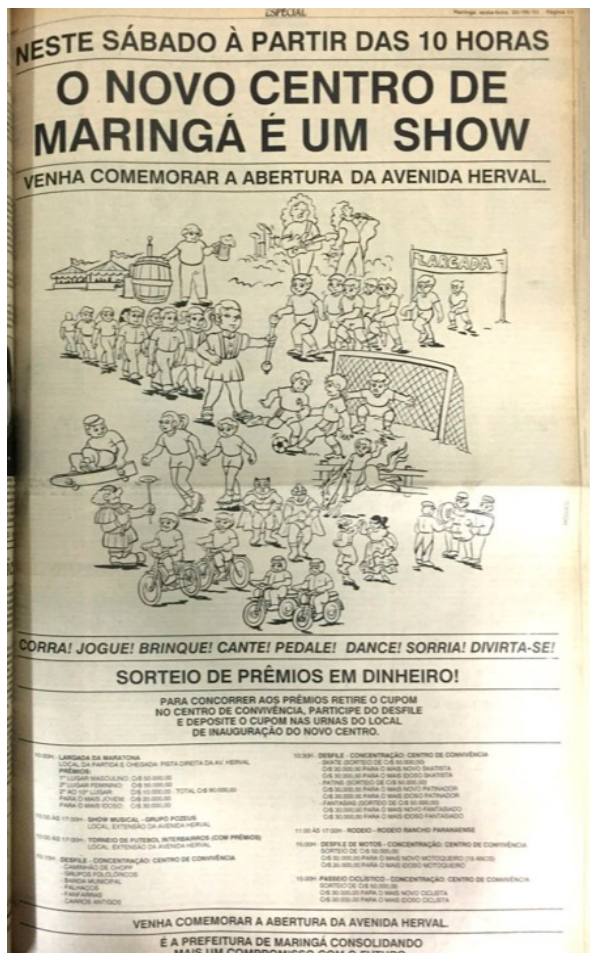


FIGURA 11
Propagandas da inauguração da Avenida Herval.

O Plano Diretor Projeto Ágora

Concomitante ao andamento das obras estruturais da linha férrea, a proposta de Niemeyer, na versão de 1991, foi institucionalizada na Câmara Municipal por meio do Plano Diretor Projeto Ágora. O objetivo era regulamentar como o espaço do antigo pátio de manobras seria ocupado de acordo com o projeto urbanístico e quais seriam as estratégias de negociação com os empreendedores.

O projeto urbanístico e os parâmetros de ocupação propostos por Niemeyer foram levados para votação na Câmara de Vereadores por intermédio do Projeto de Lei n. 4.650/1991, elaborado pelo poder Executivo. O PL foi aprovado por unanimidade, em regime de urgência, em três sessões da Câmara realizadas nos últimos dias do calendário Legislativo de 1991, ou seja, nos dias 21, 23 e 24 de dezembro. Nas atas dessas sessões, notamos que o assunto foi pautado e imediatamente procedeu-se à votação. Portanto, podemos dizer que não foram realizadas discussões amplas sobre o tema, já que não foram registradas as opiniões dos vereadores. Assim sendo, o Plano Diretor da área foi aprovado pela Lei n. 3.051/1991, contendo as três glebas previstas pelo Projeto Ágora, 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 (projeções de construção segundo o potencial construtivo estabelecido). Já a gleba C deveria ser executada pelo poder público, com projetos arquitetônicos específicos da praça central e do terminal rodoviário de autoria do arquiteto.

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, 1991a).

Sobre a estratégia de viabilização do empreendimento, em uma entrevista de Diniz Afonso, então diretor técnico da Urbamar em 1991:

Salientou 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, 26 de fevereiro de 1991 *apud* GRZECORZYC, 2000, p.101).

Portanto, tal como era previsto na primeira tentativa de incorporação do Projeto Ágora com a construtora Mendes Júnior, buscava-se a separação do direito de construir com o direito de propriedade, vendendo somente o potencial construtivo daquela área, desvinculando-o do terreno, que era público, para viabilizar o projeto urbano. Diferentemente do que estava previsto anteriormente, agora com a aprovação do Plano Diretor Projeto Ágora, as empresas locais teriam condições de participar.

Ressaltamos que a estratégia de desvinculação dos dois direitos é avançada para uma cidade do porte de Maringá nessa época. A proposta de vender o direito de construir e o uso do solo, sem que isso ferisse a propriedade, antecedia um instrumento que seria regulamentado somente em 2001, com o Estatuto da Cidade, o direito de superfície¹⁴, e outros conceitos como o solo criado, que já mencionamos, e que resultaram em instrumentos experimentados, anteriormente da década de 1990, em cidades de maior porte como São Bernardo do Campo e São Paulo¹⁵.

As vendas do Projeto Ágora e a sua desconfiguração

Desde a aprovação do Projeto Ágora na Câmara Municipal em 1991 até o final do mandato de Barros (1989-1992), foram lançados editais para venda dos direitos de construção, ou seja, do potencial construtivo do terreno do pátio de manobras.

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 potencial construtivo na área do Projeto Ágora para venda por meio de licitações, os agentes imobiliários locais não se interessaram pelos empreendimentos devido às restrições de construção que pareciam comprometer os lucros (GRZEGORCZYK, 2000). Tentava-se, com essas vendas, manter a possibilidade de executar o projeto urbanístico de Oscar Niemeyer.

Há evidências 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. Assim, se em um primeiro momento a tentativa foi

de vender os direitos de construção dos imóveis, em um segundo momento, o Projeto Ágora sucumbiu aos interesses imobiliários com o objetivo de arrecadar verbas e foi transformado em um loteamento tradicional. Ademais, como demonstraremos, as pesquisas realizadas indicam que os terrenos do pátio de manobras foram vendidos por meio de editais de concorrência, sem considerar a aprovação legislativa dessa alienação de um bem público. Tais editais, em vez de venderem os direitos de construção, alienaram os direitos de propriedade dos terrenos. Discutamos, portanto, mais detalhadamente sobre esse processo.

Na quadro 3 são resumidos os editais de concorrência pública do ano de 1992, com suas respectivas datas de publicação no Órgão Oficial do Município e detalhes do potencial construtivo, ou direitos de construção (projeções de imóveis) e terrenos vendidos em cada edital:

Edital / data	Concorrência	Projeções/imóveis a serem alienados
001/1992 (06/03/1992)	Contratação de serviços especializados em consultoria, assessoria e agenciamento e comunicação mercadológica e institucional para vendas do Projeto Ágora	-
002/1992 (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.
003/1992 (20/03/1992)	Contratação de serviços especializados em consultoria, assessoria e agenciamento e comunicação mercadológica e institucional para vendas do Projeto Ágora	-
004/1992 (03/07/1992)	Venda de terrenos e projeções de imóveis	QUADRA 51-A/2
005/1992 (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.
006/1992 (11/09/1992)	Venda de terrenos	IDEM EDITAL 005/92
007/1992 (16/10/1992)	Venda de terrenos	IDEM EDITAL 005/92
008/1992 (16/10/1992)	Venda de imóveis	QUADRA 51-A/9 SUBDIVISÕES: 2C; 2D

QUADRO 3
Editais de concorrência pública divulgados pela Urbamar em 1992.

O edital n. 002/1992, publicado no dia 6 de março de 1992 no Órgão Oficial do Município, consistiu na primeira concorrência pública que a Urbamar lançou para a venda dos direitos de construção do Projeto Ágora. As especificações do potencial construtivo estavam descritas em uma tabela, com a localização, as dimensões edificáveis, a porção que ele ocuparia na quadra, os valores mínimos e qual seria o valor do depósito caução para compra. O edital exigia que a execução das obras fosse limitada às características do projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer aprovado pelo Plano Diretor em 1991 e que um segundo subsolo público fosse construído sem qualquer ônus à Urbamar. Além disso, deveria ser arborizada ou arborizada toda a área não edificada do terreno (URBAMAR, 1992b).

O prazo final do edital n. 002/1992 foi prorrogado por três vezes, tendo sua data final estipulada para o dia 23 de junho de 1992. No entanto, 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 1º de julho de 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, em acordo com o Executivo municipal, foi lançado um novo edital de concorrência pública, o de n. 004/1992, publicado pelo Órgão Oficial do Município em 3 de julho de 1992. A readaptação dos editais consistiu no segundo momento que citamos anteriormente. O projeto de reestruturação do centro de Maringá submete-se aos interesses imobiliários e, como veremos, a partir desse momento os editais são redirecionados a ponto de desconfigurar as diretrizes urbanísticas propostas pelo Projeto Ágora.

O edital n. 004/1992 definiu a venda de terrenos, e não mais de direitos de construção de tais lotes (projeções de imóveis). Além disso, não estabeleceu limites rígidos como o edital n. 002/1992, tais como tratamento de divisas e áreas verdes e a construção de um segundo subsolo público. Ainda assim, considerou que as obras edificadas nos terrenos alienados seriam limitadas ao projeto arquitetônico de Niemeyer, aprovado com Plano Diretor Projeto Ágora. A venda consistiu em somente parte dos terrenos que haviam sido ofertados anteriormente no edital n. 002/1992 (URBAMAR, 1992a).

Diferentemente do edital anterior, o resultado do edital n. 004/1992, publicado no dia 10 de agosto de 1992, obteve concorrência, com uma proposta única. Um grupo de empresas, liderado por uma delas, a Conterpavi, ofereceu o valor que constava como mínimo para o lance no edital para compra da quadra 51-A/2 em sua totalidade. A sociedade, denominada “North Shopping Participações Ltda” era formada pelas seguintes empresas e porcentagens, todas sediadas na cidade de Maringá: Conterpavi (36%); Itaocara Construções Cíveis Ltda (30%); CCP Construções Cíveis 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, em vez de direitos de construção, teria sucesso. Sabemos que os empreendedores se interessam por 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.

Apesar disso, os dois próximos editais de concorrência publicados pela Urbamar, os de n. 005/1992 e n. 006/1992, que propunham a alienação de projeções de imóveis na quadra 51-A, configuraram-se como tentativas, ainda que frustradas, de retomar algumas restrições e padrões urbanísticos do Projeto Ágora. 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 n. 004/1992.

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. A Urbamar cedeu novamente à pressão dos agentes locais ao publicar o edital n. 007/1992, destituindo-o cada vez mais de restrições. O edital disponibilizava para alienação os mesmos lotes anteriormente colocados à concorrência e que não obtiveram sucesso. Os interesses dos agentes imobiliários foram plenamente atendidos, além dos preços dos terrenos terem sido reduzidos quando comparamos os editais e os valores por metro quadrado.

Portanto, a partir da publicação desses dois tipos de editais, o de projeções de imóveis e o de terrenos, podemos dizer que dois projetos seguiriam paralelos dentro da prefeitura de Maringá: O Projeto Ágora aprovado pela Câmara como Plano Diretor, ou seja, oficialmente aprovado perante a sociedade; e o loteamento tradicional da área, não institucionalizado, mas utilizado para vender os terrenos. O quadro 4 resume os terrenos vendidos até o final de 1992.

O edital n. 007/1992 foi denunciado posteriormente por uma Ação Popular em 1994, sustentada por Christian Mathias, gerando o processo n. 0066/1994. Esse processo apontou que, na gestão de Ricardo Barros (1988-1992), foi autorizada a venda de lotes dentro da área do Projeto Ágora para o pagamento de dívidas da prefeitura.

Edital	Empresa	Valor/ US\$ (dólar americano)	Lotes	Área (m ²)	Relação Dólar/m ² (US\$)	Data
Terrenos vendidos fora do perímetro do Projeto Ágora (abertura de loteamento ao norte)						
009/ 1990	Cocamar	332.498,41 (trezentos e trinta e dois mil, quatrocentos e noventa e oito dólares americanos e quarenta e um centavos)	1F, 1G, 2 e 2ª – Quadra 51-A/9	1.600,00	207,81 (duzentos e sete dólares americanos e oitenta e um centavos)	08/01/1991
001/ 1991	Tokunaga	67.043,12 (sessenta e sete mil, quarenta e três dólares americanos e doze centavos)	1C – Quadra 51-A/13	400,00	167,60 (cento e sessenta e sete dólares americanos e sessenta centavos)	16/04/1991
	Nakagawa	67.248,18 (sessenta e sete mil duzentos e quarenta e oito dólares americanos e dezoito centavos)	1 – Quadra 51-A/9	386,12	174,16 (cento e setenta e quatro dólares americanos e dezesseis centavos)	
	Dama	67.317,16 (sessenta e sete mil, trezentos e dezessete dólares americanos e dezesseis centavos)	1 – Quadra 51-A/13	390,00	172,61 (cento e setenta e dois dólares americanos e sessenta e um centavos)	
	Cocamar	66.949,51 (sessenta e seis mil, novecentos e quarenta e nove dólares americanos e cinquenta e um centavos)	2B – Quadra 51-A/9	400,00	167,37 (cento e sessenta e sete dólares americanos e trinta e sete centavos)	
	Shinnai	67.087,86 (sessenta e sete mil, oitenta e sete dólares americanos e oitenta e seis centavos)	2C – Quadra 51-A/13	400,00	167,71 (cento e sessenta e sete dólares americanos e setenta e um centavos)	

003/ 1991	Flaksberg	50.676,89 (cinquenta mil, seiscentos e setenta e seis dólares americanos e oitenta e nove centavos)	1B – Quadra 51-A/9	400,00	126,69 (cento e vinte e seis dólares americanos e sessenta e nove centavos)	19/08/1991
	Mandarino	53.218,46 (cinquenta e três mil, duzentos e dezoito dólares americanos e quarenta e seis centavos)	1ª – Quadra 51-A/9	400,00	133,05 (cento e trinta e três dólares americanos e cinco centavos)	
	Francez	61.269,56 (sessenta e um mil, duzentos e sessenta e nove dólares americanos e cinquenta e seis centavos)	2G – Quadra 51-A/9	390,00	157,10 (cento e cinquenta e sete dólares americanos e dez centavos)	
	Primon	51.709,44 (cinquenta e um mil, setecentos e nove dólares americanos e quarenta e quatro centavos)	2F – Quadra 51-A/9	400,00	129,27 (cento e vinte e nove dólares americanos e vinte e sete centavos)	
Terrenos vendidos dentro do perímetro do Projeto Ágora						
004/ 1992	North Shopping	956.182,39 (novecentos e cinquenta e seis mil, cento e oitenta e dois dólares americanos e trinta e nove centavos)	Quadra 51-A/2	12.665,90	75,49 (setenta e cinco dólares americanos e quarenta e nove centavos)	10/08/1992
007/ 1992	Conterpavi	276.293,73 (duzentos e setenta e seis mil, duzentos e noventa e três dólares americanos e setenta e três centavos)	51-A da 51-A	3.912,44	70,62 (setenta dólares americanos e sessenta e dois centavos)	19/11/1992
	Sotecol	621.660,88 (seiscentos e vinte e um mil, seiscentos e sessenta dólares americanos e oitenta e oito centavos)	51-A/D da 51-A	6.233,76	99,72 (noventa e nove dólares americanos e setenta e dois centavos)	
	Itaocara	172.683,58 (cento e setenta e dois mil, seiscentos e oitenta e três dólares americanos e cinquenta e oito centavos)	51-A/E, 51-A/G, 51-A/H, 51-A/N e 51-A/O – Quadra 51-A	2.410,35	71,64 (setenta e um dólares americanos e sessenta e quatro centavos)	
	TTC	34.536,72 (trinta e quatro mil, quinhentos e trinta e seis dólares americanos e setenta e dois centavos)	51-A/I – Quadra 51-A	480,00	71,95 (setenta e um dólares americanos e noventa e cinco centavos)	
	Moracy	34.536,72 (trinta e quatro mil, quinhentos e trinta e seis dólares americanos e setenta e dois centavos)	51-A/J – Quadra 51-A	480,00	71,95 (setenta e um dólares americanos e noventa e cinco centavos)	
008/ 1992	SMC Associados	35.806,44 (trinta e cinco mil, oitocentos e seis dólares americanos e quarenta e quatro centavos)	2E – Quadra 51-A/9	400,00	89,52 (oitenta e nove dólares americanos e cinquenta e dois centavos)	14/12/1992
	Módulo	35.895,84 (trinta e cinco mil, oitocentos e noventa e cinco dólares americanos e oitenta e quatro centavos)	2D – Quadra 51-A/9	400,00	89,74 (oitenta e nove dólares americanos e setenta e quatro centavos)	

QUADRO 4

Resumo dos terrenos vendidos pela Urbamar nos anos de 1990, 1991 e 1992.

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 aquinhooou-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 n. 004/1992, 007/1992 e 008/1992, calculados por metro quadrado, que encontramos em planilhas dos arquivos da Urbamar e que resumimos na tabela acima, podemos confirmar que, de fato, os valores foram decrescendo ao longo dos anos. No caso da afirmação sobre o “encontro de contas”, uma conclusão definitiva exige a conferência dos documentos contábeis da gestão.

Se nos atermos ao histórico das empresas que adquiriram os terrenos, algumas delas prestavam serviços para a prefeitura municipal. A empresa Conterpavi, por exemplo, vencedora de dois editais (n. 004/1992 e n. 007/1992), 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 n. 007/1992,

havia sido contratada para implantar um aterro sanitário em Maringá no mesmo ano em que foram vendidos os terrenos, pela Lei n. 2.967/1991 e tinha a concessão da coleta de lixo. 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, *O Diário do Norte do Paraná*, em sua edição de 21 de janeiro de 1993, estampou a seguinte manchete: “Novo centro vendido para cobrir dívidas”. De acordo com o corpo da matéria:

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. (NOVO [...], 1993, p. 3).

Além disso, a obrigação de construir o segundo subsolo público foi excluída no momento de assinatura da escritura desses terrenos vendidos no edital n. 007/1992, tal como Grzegorzcyk (2000) afirmou:

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 o 2C e 2D. Os vencedores foram as empresas Módulo Propaganda S/C Ltda e smc Consultores Associados Ltda.

Afinal, o Novo Centro era/é um espaço público?

Para além da discussão da legalidade ou não de tais editais de concorrência pública perante as denúncias de “encontro de contas”, há uma outra questão que julgamos importante destacar: 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. Questionamos, portanto, se, de fato, houve a privatização (no sentido literal, de posse) do bem público.

De acordo com o Código Civil de 1916¹⁶, 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”, 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 por meio 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 de 1916, 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, n. p.).

Os artigos citados, de acordo com Meirelles (2016), podem ter uma interpretação ambígua, mas que, no seu entendimento, são inalienáveis os bens públicos de uso comum ou para fins especiais, ou seja, quando possuem afetação/destinação pública. Se se pretende aliená-los, seria preciso, além da lei específica com justificativa admissível de interesse público, uma licitação para concorrência pública e uma avaliação do imóvel a ser alienado. Ao analisarmos o caso do terreno do pátio de manobras transferido da RFFSA para a Urbamar para transformação da área, ainda que ele fosse subdividido, os terrenos resultantes só poderiam ser alienados sobre a aprovação de lei de desapropriação. Somente posteriormente eles 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, essas 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”. Assim 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: “A alienação de bens municipais, subordinada à existência de interesse público justificado, será sempre precedida de avaliação [...]” (MARINGÁ, 1990a, p. 37-38).

Em nossas pesquisas realizadas¹⁷, não foram encontrados documentos que justificassem o interesse público para alienação dos lotes nos editais que citamos anteriormente. Além disso, não existe uma lei municipal específica que autorize a desafetação dessas áreas vendidas no antigo pátio de manobras, como é previsto no Artigo 87 da Lei Orgânica Municipal, 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 dos direitos de construção, ou seja, as projeções de imóveis, não acarretavam a posse privada dos terrenos, 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 nos editais.

Ao analisarmos as escrituras dos contratos de compra e venda resultantes dos editais n. 004/1992 e 007/1992, destacamos que se menciona o cumprimento ao permitido pelas seguintes legislações: Lei Municipal n. 1.934/1985; Lei Municipal n. 1.998/1986; Lei Federal n. 6.404/1976 e Decreto-Lei Federal n. 2.300/1986. As duas primeiras leis se referem às legislações que regiam a Urbamar, das quais 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 n. 6.404/1976 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 n. 2.300/1986, 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:

1 - 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, n. p.).

A partir desses artigos, podemos afirmar 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, como apontamos, desconhecemos algum terreno vendido na área do Projeto Ágora que tenha sido anteriormente desafetado, conforme pesquisa no acervo Legislativo do município, realizada por Ferreira (2017). Encontrou-se somente uma lei de desafe-

tação de uma faixa de 4 metros para implantação de galerias pluviais no limite norte da área, a Lei n. 2.802/1990.

Por não termos provas suficientes ou conhecimento técnico para apontar ilegalidades, supomos que, ao ocorrer a transferência do terreno do antigo pátio de manobras da União para a Urbamar, considerou-se que tal terreno iria compor o patrimônio dominial da empresa (portanto, passível de ser alienado). No entanto, 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.

Em nossa pesquisa, atemo-nos aos fatos e documentos que levantamos, bem como nas consequências desse processo nas legislações urbanísticas e no espaço. Portanto, buscamos compreender como essas transformações urbanas e a privatização do espaço, sejam elas regulares juridicamente, sejam elas irregulares, foram legitimadas pelo poder público.

A revisão do Plano Diretor Projeto Ágora

O final do mandato de Ricardo Barros contava com um cenário político pouco favorável para o poder Executivo local. Os servidores municipais não estavam contentes com situação da classe, tendo em vista as inúmeras privatizações e terceirizações realizadas por Barros e o atraso do décimo terceiro salário. Conforme demonstra o capítulo 4 do presente livro, essas relações conflituosas entre o sindicato e a administração municipal se estenderam do começo ao fim do mandato do prefeito Ricardo Barros.

Em janeiro de 1993, Said Ferreira (1993-1996) reassumiu o cargo de prefeito, iniciando o seu segundo mandato no cargo. Logo no início, interrompeu a terceirização dos serviços públicos, como havia prometido durante a campanha eleitoral. 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 conjuntu-

ra anterior, com inversão de papéis entre quem estava no Poder Executivo e quem estava na oposição” (DIAS, 2008, p. 165).

Gini (2008) apontou que, de certa forma, dois grupos lutavam pelo controle da cidade nesse momento de sua história, os que apoiavam o prefeito Said Ferreira e os que defendiam Barros. Nesse contexto de disputa pelo comando do poder local, acreditamos que a retomada do andamento do Projeto Ágora era importante para Said Ferreira alavancar seu prestígio e reforçar as disputas pela “paternidade” do projeto.

Nos primeiros dias de mandato, o prefeito Said Ferreira, tendo em vista as vendas do Projeto Ágora autorizadas pelo prefeito anterior, assinou o Decreto n. 27/1993, que declarou de utilidade pública todos os terrenos vendidos no Novo Centro (ver FIGURA 12). Tal ação deveria estabelecer a desapropriação amigável ou judicial dos terrenos com a finalidade de adequá-los ao projeto que se pretendia para a área. Tendo em vista esse decreto, o poder público iniciaria a revisão dos estudos sobre a área.

Uma equipe técnica foi contratada para elaborar uma proposta de intervenção, bem como revisar o Plano Diretor Projeto Ágora, formando o seguinte quadro de arquitetos maringenses: Edson L. Cardoso Pereira, José Vicente A. do Socorro, Karin Schwabe Meneguetti e Nildo Ribeiro da Rocha.

No processo de revisão e balanço do que já havia sido executado do Projeto Ágora, a equipe “constatou a existência de contradições de ordem técnica, legal e jurídica que precisavam ser superadas” (MARINGÁ, 1993d, p. 9). Os arquitetos também identificaram que havia dois projetos urbanísticos em vigor: o projeto de Niemeyer, a ser viabilizado como um empreendimento único e aprovado por lei Municipal; e o loteamento tradicional do espaço público realizado pela Urbamar sem aprovação da Câmara de vereadores, conforme apontamos anteriormente. Este loteamento, ainda que não tivesse sido institucionalizado, serviu como base para vendas de lotes e emissão de alvarás de construção, ou seja, era o que estava sendo executado (MARINGÁ, 1993d),

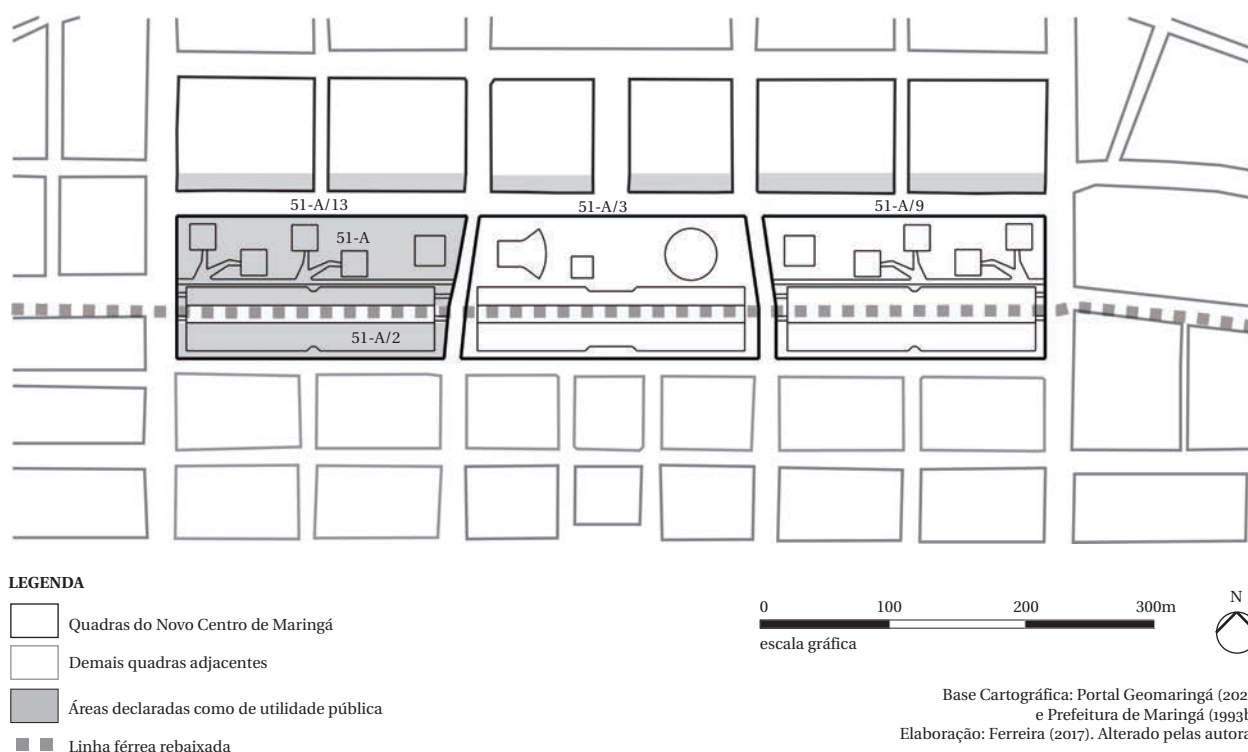


FIGURA 12
Mapa de localização dos terrenos declarados como de utilidade pública pelo Decreto n. 27/1993.

O cenário encontrado trouxe um empecilho à administração municipal que, se cumprisse a lei, estaria “tentando implementar um projeto que não apresentava aderência à realidade do mercado imobiliário” (MARINGÁ, 1993d, p. 9). Caso se aceitasse as ações realizadas pela Urbamar com a venda dos lotes, a administração municipal seguiria em desacordo com as legislações aprovadas pelo município.

De acordo com o relatório elaborado pela equipe técnica do Plano Diretor Novo Centro de Maringá 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 480,00 m², em média. Os 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.8, grifo nosso).

Do trecho que destacamos é possível inferir que não foi realizado o processo de desafetação dos terrenos públicos do Novo Centro para venda em editais de concorrência. Ou seja, não foi elaborado um projeto de lei específico que pudesse ser apreciado pela Câmara Municipal.

Sobre o Projeto Ágora, de autoria de Niemeyer, a equipe julgou inviável o modelo de parcelamento e as restrições impostas por ele, apontando que elas desestimulavam os empreendedores imobiliários. Segundo o relatório da equipe, se fossem mantidas as características do Projeto Ágora, tal projeto se constituiria em empecilho à viabilidade comercial do empreendimento (MARINGÁ, 1993d). Tendo em vista esses pontos levantados dos dois projetos, ao estudar o resultado dos editais de concorrência pública na divisão do solo, a equipe julgou a proposta da Urbamar como mais viável ao mercado maringaense. Decidiu-se, porém, por um terceiro caminho: 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 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 n. 3.051/91. (MARINGÁ, 1993d, p.9).

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).

Tendo em vista o relatório da equipe técnica da prefeitura, os estudos realizados e a declaração de utilidade pública dos terrenos já vendidos, a Urbamar discutiu, na 34ª reunião do Conselho

de Administração, em 29 de abril de 1993, as alternativas para negociar com os donos dos terrenos vendidos. O arquiteto Nildo Ribeiro, que se tornaria presidente da empresa nesse mesmo ano, apontou três hipóteses 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, n. p.).

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.

O Plano Diretor Novo Centro: o engavetamento do Projeto Ágora e a legitimação do loteamento do espaço público

Como pressupostos para a elaboração do Plano Diretor Novo Centro, a equipe técnica contratada pelo prefeito Said Ferreira, em 1993, estabeleceu que iria assegurar as ligações norte-sul no sistema viário e viabilizar as obras através de receitas provenientes da venda de lotes. 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.

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 (MARINGÁ, 1993d).

O Projeto de Lei (PL) n. 30/1993, elaborado pela equipe técnica da prefeitura, teve o intuito de “estimular, orientar e disciplinar a atividade dos empreendedores privados quanto ao uso e ocupação do solo na área em questão” (MARINGÁ, 1993d, p. 23). Grzegorzcyk (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.

Com relação aos parâmetros de uso e ocupação, a intenção era permitir um crescimento adensado. Conforme o próprio prefeito Said Ferreira 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 do Norte do Paraná, 1993, *apud* GRZEGORCZYK, 2000, p. 104). Dessa forma, as construções teriam maior liberdade de execução. Já não havia parâmetros tão restritos como os estabelecidos pelo Projeto Ágora de Niemeyer; a altura e números de pavimentos, por exemplo, era livre¹⁸.

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. A Urbamar contactou tais proprietários para discutir essas modificações, em uma reunião realizada no dia 15 de junho de 1993. Na ocasião, foi registrado em ata que os terrenos vendidos não seriam retomados, mas alterariam suas áreas para readequação viária:

As mudanças propostas implicarão na alteração das metragens das áreas originais adquiridas pelos presentes. Esses adquirentes poderão adquirir áreas para recomporem 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.1, grifo nosso).

Notamos que, apesar de os terrenos terem sido declarados de utilidade pública, o interesse dos proprietários em manter suas propriedades privadas era prioritário nas discussões da Urbamar. Tendo em vista que já haviam sido acordadas com os proprietários as medidas a serem tomadas, o PL n. 30/1993 começou a ser discutido em algumas instâncias, como as entidades civis e a Câmara Municipal.

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 n. 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 n. 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. Discutiremos alguns pontos a seguir.

Como forma de participação da sociedade em geral, foi realizada somente uma reunião com a AEAM. Além dessa reunião, foi enviada pelo poder Legislativo uma cópia do PL a várias entidades, entre

as quais estavam: ACIM, o Departamento de Engenharia Civil da Universidade Estadual de Maringá (DEC/UEM), o Sindicato da Indústria da Construção Civil na Região Noroeste do Paraná (Sinduscon), e a 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, além de representarem instituições e associações de validação técnica. Após todas as entidades enviarem suas cartas individuais e a Urbamar divulgar suas justificativas para os questionamentos, 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, há indícios de que não foram analisadas as propostas de cada entidade caso a caso.

No dia 30 de setembro de 1993, data da primeira reunião para votação do PL na Câmara, uma resposta das entidades foi enviada. Questionando que o projeto protocolado não havia atendido a nenhuma solicitação das entidades, elas 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.

Ainda antes de ser protocolado, ao ser enviado o PL n. 30/93 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 donos dos terrenos vendidos nos editais de concorrência pública. 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).

A aprovação da nova lei do Plano Diretor Novo Centro, diferentemente da promulgada 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, por unanimidade, aceitaram as modificações que seriam aprovadas pelo Plano Diretor Novo Centro, uma vez que se beneficiariam com o aumento dos coeficientes de aproveitamento e outros parâmetros propostos, ampliando os potenciais construtivos dos lotes.

Ainda que a Comissão de Constituição e Justiça não tivesse deliberado seu parecer final sobre o PL n. 30/93, na primeira sessão da Câmara Municipal ele foi colocado como pauta na ordem do dia. Colocado em votação, o requerimento foi aceito pela maioria dos votos e, 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 então vereador Almeri Pedro de Carvalho, deu seu parecer contrário ao PL n. 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. As emendas e o Projeto foram aprovados em primeira discussão por unanimidade. Na segunda sessão, as discussões sobre o PL 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, o Partido da Frente Liberal (PFL) tais como Cesar Antônio Gualberto e Belino Bravin Filho, esclarecerem que não tinham sido coagidos para votar de uma maneira definida. Esse fato ressalta a disputa de poder existente entre o ex-prefeito Barros e o prefeito Said Ferreira. O vereador 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).

Nas atas das sessões da Câmara Municipal, notamos 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.

Como exemplo, vale o registro da fala de um dos vereadores, John Alves Correa, que afirmou ter recebido uma notificação registrada em cartório pela Sotocol, a empresa que havia comprado um dos terrenos na área do Projeto Ágora. 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, n. p.).

Nesse trecho, 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 a 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 (CORREA, 1993).

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 da venda dos lotes nos editais de 1992, perante a legislação aprovada do Plano Diretor Projeto Ágora, era inconcebível pensar em ceder ao interesse de alguns poucos proprietários.

Colocado em votação, o Plano Diretor Novo Centro obteve 15 votos a favor e quatro contrários. Os votos desfavoráveis ao PL n. 30/93 se apoiavam na justificativa do direito de propriedade adquirido. O PL n. 30/93 aprovado contou com algumas mudanças com relação ao projeto protocolado na Câmara Municipal. A Lei do Plano Diretor Novo Centro, ou ainda, a Lei Complementar n. 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 n. 30/93, em 27 de outubro de 1993, Nildo Ribeiro

da Rocha, diretor presidente da Urbamar, integrante da equipe técnica contratada para elaborar o novo Plano Diretor, apontou as incongruências da lei aprovada, alertando sobre uma possível irregularidade na venda dos terrenos:

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 da Urbamar não concorda porque descaracteriza totalmente o projeto do Novo Centro além de inviabilizá-lo 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, n. p.).

Ao analisarmos o PL n. 30/1993 e a redação final da Lei n. 23/1993 detalhadamente, percebemos que, de fato, há diferenças significativas. Destacamos a seguir alguns dos pontos mais gerais e sobre o papel da Urbamar. O capítulo 3 deste livro se debruça sobre parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do Plano Diretor Novo Centro.

Uma das questões importantes a destacar é que, tanto no PL quanto na redação final da lei, regulamentou-se que o setor não-comercial da Gleba C, aquela porção central que deveria ser cultural, faria parte do acervo de bens dominiais do Município. Isso significa dizer que tais bens poderiam ser alienados sem autorização legislativa, já que, por serem bens dominiais, seriam desafetados do interesse público. Esse fato contradiz o que a própria lei define, pois destaca que tais usos constantes nesse setor não comercial da Gleba Central deveriam ser de natureza cívica, recreativa e mo-

numental, com usos de interesse da comunidade (MARINGÁ, 1993c). Poderíamos interpretar então esse trecho no sentido de que os empreendimentos, caso os empreendedores assim o quisessem, poderiam ser somente monumentais, e não de natureza cívica, recreativa.

A respeito do papel da Urbamar no Projeto Novo Centro, não houve alterações das propostas da equipe técnica e no texto 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, n. p., grifo nosso).

Tais trechos da legislação revelam que a venda de terrenos públicos poderia ser realizada dispensada a licitação. Concordamos com Grzegorzcyk (2000) quando aponta que os supracitados artigos 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. (MARIN-GÁ, 1993c, grifo nosso).

Assim como aponta o trecho destacado, além de não serem necessários editais de concorrência para os terrenos do Novo Centro serem vendidos, esses bens públicos poderiam ser utilizados como pagamento de contratos não somente para as obras do pátio de manobras, mas como recursos para todas as esferas municipais, de administração direta ou indireta. Portanto, a Lei n. 23/1993 concedeu liberdade de administração dos bens públicos à Urbamar.

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, 1993c) (ver FIGURA 14).

A Urbamar, como uma empreendedora imobiliária, divulgava novamente imagens que remetiam ao progresso e à 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. Eram apenas imagens, discursos, as quais visavam um só objetivo: vender, privatizar o espaço que antes era público.

O que reconhecemos como a “certidão de óbito” do Projeto Ágora, seria uma carta¹⁹ do diretor presidente da Urbamar João Paulino Vieira Filho²⁰ a Oscar Niemeyer, aos cuidados do arquiteto Nildo Ribeiro, de 27 de maio de 1993, na qual, entre outros argumentos, diz:

constatamos que o Projeto Ágora [...] face as suas dimensões e às restrições construtivas e eles vinculados o que nos obriga a concluir que a implementação do Projeto Ágora, na forma como concebido, foi comprometida de maneira irreversível que, por isso, [...] deve ser abandonado. (URBAMAR, 1993b, p. 1.).

Nos limites de escopo e espaço aqui disponíveis, restringimo-nos a discutir sobre o processo de disputas pelo espaço público do Novo Centro no período que finda no ano de 1993 com a *morte* do Projeto Ágora de Niemeyer. Discussões mais detalhadas do espaço consolidado atualmente e a paisagem resultante desse processo são realizadas por outros textos deste mesmo livro, como no capítulo 7, “A produção do espaço urbano e a verticalização no Novo Centro”, de Ricardo Töws.

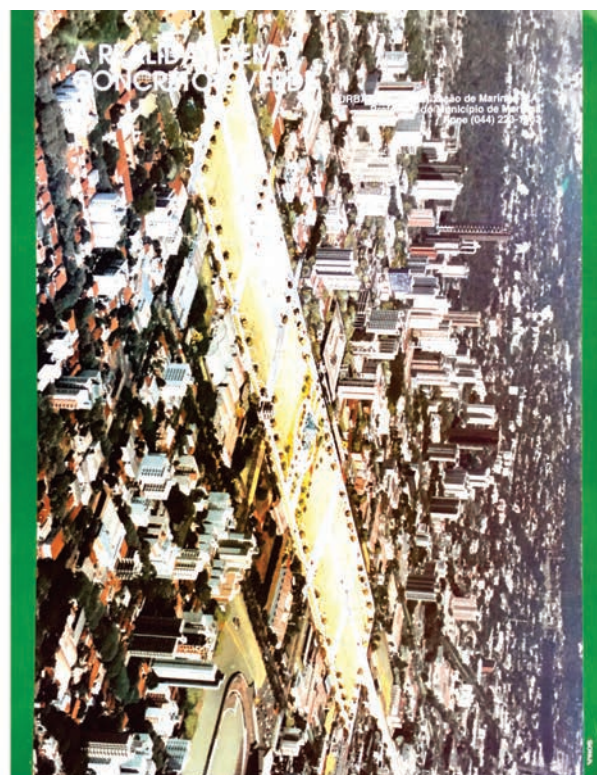


FIGURA 14
Folder da propaganda
para venda de terrenos no
Novo Centro.

Considerações finais

Compreendemos como foi viabilizado o processo de transformação da área do antigo pátio de manobras, desde a criação da Urbamar em 1985 e a contratação do Projeto Ágora de Niemeyer até seu engavetamento e transformação em um loteamento privado e institucionalização de tais ações em 1993.

A imagem construída do pátio de manobras como uma barreira para o crescimento e o progresso da cidade foram o primeiro passo para a transformação, em que a imprensa local teve papel determinante. A peça-chave de marketing urbano divulgada para legitimar as ações que seriam realizadas na área foi a contratação de Niemeyer. Através de um projeto assinado por uma grife, de escala espetacular e características que remetem à Brasília e suas superquadras, o Projeto Ágora

já nasce como uma imagem especulativa para aquecer o mercado imobiliário na nova fronteira de investimentos na área central da cidade.

O consenso social foi estabelecido para a transformação do pátio de manobras, tanto é que a demolição dos edifícios, que poderiam ser testemunhos da história, e a expulsão da população ferroviária não eram preocupações vigentes. O espaço foi destituído de memória e de patrimônio histórico.

A viabilização do Projeto Ágora estava pautada na venda dos direitos de construir, desvinculando-os do terreno do pátio de manobras que permaneceria um bem público. No início, a proposta de 1986 seria realizada como um único empreendimento por uma empresa construtora, a Mendes Júnior. As tentativas de financiamento das obras barraram em uma crise econômica nacional e foi

rescindido o contrato. Revisões no projeto foram realizadas para adequar às condições existentes e as pressões dos construtores locais previram a distribuição das obras entre empresas maringenses, o que resultou na segunda versão de Niemeyer em 1991, que seria aprovada como Plano Diretor Projeto Ágora.

Apesar do lançamento de editais de concorrência pública para as projeções de construção aprovadas, não houve propostas. Como a aquisição de tais direitos de construção pelos empresários maringenses não os permitiria lucros pela valorização da terra, os investidores buscavam, na verdade, obter os direitos de propriedade, terrenos na mais *nova* área nobre da cidade.

Desde o início do processo de transformação da área, havia uma pressão, declarada na imprensa local, pela liberação dos terrenos para alienação. Nas manchetes dos jornais, isso era recorrente: “Empresários de imóveis querem vender o novo centro de Maringá” (EMPRESÁRIOS [...], 1987, p. 15). “Imobiliárias de Maringá devem insistir na venda das unidades do Projeto Ágora” (IMOBILIÁRIAS [...], 1987, p. 17).

Sucumbindo aos interesses imobiliários locais, a Urbamar elaborou um projeto de loteamento dos terrenos do pátio de manobras após serem liberados pela RFFSA para a execução do Projeto Ágora. Esse parcelamento era desvinculado do projeto aprovado pela Câmara Municipal e, ao contrário, não foi em nenhum momento apreciado pelos vereadores. A subdivisão de lotes foi base para os editais de concorrência pública em 1992, que venderam irregularmente, sem desafetação de interesse público, os cobiçados terrenos do pátio de manobras, ao que tudo indica, a troca de dívidas da Prefeitura.

A irregularidade foi exposta pela equipe de arquitetos maringenses encarregada em revisar o Projeto Ágora em 1993, no início da gestão de Said Ferreira (1993-1996). Apesar da declaração de utilidade pública desses terrenos por parte do poder Executivo, a venda ilegal dos bens públicos foi legitimada através do Plano Diretor Novo Centro. Estava oficialmente engavetado o Projeto Ágora. Para além disso, o “encontro de contas”

tornou-se oficial para o pagamento de contratos de quaisquer órgãos municipais através de terrenos na área.

Ao analisarmos à distância do tempo e da história o processo de transformação do Projeto Ágora ao Novo Centro, podemos dizer que a proposta de Niemeyer foi utilizada com o objetivo de ser uma imagem especulativa para aquecer a nova fronteira imobiliária no centro da cidade. O poder público agiu como o próprio especulador, buscando a valorização da sua terra antes mesmo de implementar qualquer obra de requalificação da área.

Notas

¹ Na época, vigorava o Decreto-Lei n. 271/1967, que dispunha sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador, concessão de uso e espaço aéreo, além de outras providências. Em seu artigo 70, o decreto instituiu “a concessão de uso de terrenos públicos ou particulares remunerada ou gratuita, por tempo certo ou indeterminado, como direito real resolúvel, para fins específicos de urbanização, industrialização, edificação, cultivo da terra, ou outra utilização de interesse social” (Brasil, 1967).

² O Decreto Federal de n. 15.673, de 7 de setembro de 1922, apontou no capítulo II, artigo 10, 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.

³ A sociedade de economia mista é uma empresa estatal de administração indireta e pessoa jurídica de direito privado. Nesse tipo de empresa, o Estado deve deter a maior parte das suas ações.

⁴ Em 1982 foi eleito o governador do Paraná José Richa do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB).

⁵ Legitimando a empresa, em 14 novembro do mesmo ano, a Câmara aprovou o Estatuto da Urbamar pela Lei n. 1.978/1985. Nos termos desse documento, a participação em ações do poder público seria de, no mínimo 99,9988%, com direito a voto (GRZEGORCZYK, 2000), ou seja, a empresa era pública, com economia mista.

⁶ Em 1985 havia sido assinado um Protocolo de Intenções entre a Urbamar e a RFFSA, cuja confirmação de transferência de posse só foi firmada em 1987.

⁷ Esses aspectos polêmicos já foram amplamente discutidos pelo jornalista Corrêa Junior em seus livros “A Maria Fumaça”, de 1988 e “O Trem de Ferro”, de 1991.

⁸ No cenário internacional no início da década de 1970, entre as experiências que tiveram influências nesse conceito no Brasil estão: em 1971, na Itália, onde a Comissão Econômica da Europa, das Nações Unidas, propõe a separação entre o direito de propriedade e o de construir e a sua submissão à coletividade; nos Estados Unidos, com o Plano de Chicago (1973) com os instrumentos de spaceadrift (espaço flutuante) e zoning bônus (bônus de zoneamento); e a experiência francesa, com o instrumento plafond legal de densité (teto legal de densidade) (1975) (rezende et al., 2009).

⁹ O marco das discussões sobre solo criado no Brasil foi a realização de seminários em 1975 e 1976 do Centro de Estudos e Pesquisas em Administração Municipal (Cepam) e o documento gerado por ele, a Carta de Embu (1976). Buscava-se naquele momento discutir como apaziguar algumas injustiças sociais como a infraestrutura urbana, a preservação do patrimônio histórico e a recuperação da valorização fundiária ao poder público. “solo criado o resultado de construção praticada em volume superior ao permitido nos limites do coeficiente único de aproveitamento. Tudo quanto se construa, pois, além do ‘quantum’ convencionado em tal coeficiente, inclusive no andar térreo, é entendido como solo criado” (Fundação Prefeito Faria Lima/cepham, 1976, p. 136, aspas e grifo do autor).

¹⁰ Sobre as disputas toponímicas na área em questão, um outro texto deste livro trata com detalhes sobre o assunto. Ver o capítulo 6, de Reginaldo Benedito Dias.

¹¹ Os aspectos urbanísticos e arquitetônicos das versões do projeto de Niemeyer são abordados detalhadamente no capítulo 3 deste livro.

¹² Para ter mais detalhes sobre essa disputa, sugerimos ler os textos de Grzegorzcyk (2000) e Corrêa Junior (1988; 1991).

¹³ Ver detalhes dos projetos urbanísticos no capítulo três deste livro, que aborda sobre as três propostas do Projeto Ágora.

¹⁴ No Art. 21 do Estatuto da Cidade de 2001: “§ 10 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).

¹⁵ São Bernardo do Campo foi a primeira a adotar o conceito do solo criado no seu Plano Diretor (1977) e, no caso de São Paulo, houve a cobrança do direito adicional de construção através das Operações Interligadas em um instrumento instituído pela Lei n. 10.209/1986 (nobre, 2015).

¹⁶ Código Civil vigente na época em que os terrenos foram vendidos (1992).

¹⁷ Nos referimos aqui aos acervos da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá e da Câmara Municipal de Maringá.

¹⁸ Ver capítulo 3, Aspectos arquitetônicos e urbanísticos dos projetos de 1986 e 1991.

¹⁹ Ver anexo B deste livro.

²⁰ João Paulino Vieira Filho foi o terceiro prefeito de Maringá durante o período de 15/12/1960 a 14/12/1964, assumiu o executivo municipal novamente de 01/02/1977 a 14/05/1982, sendo a sétima gestão de Maringá.

Fontes das imagens e quadros

FIGURA 1 Google Earth Pro (2021). Alterado pelas autoras.

FIGURA 2 Arquivo Geral / Prefeitura Municipal de Maringá. (2019).

FIGURA 3 Acervo da Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Digitalização e elaboração de Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 4 Acervo Cartografia Digital UEM. (2016).

QUADRO 1 Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURAS 5 e 6 Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

QUADRO 2 Acervo da Urbamar/Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURAS 7, 10 e 13 Acervo Urbamar/ Prefeitura Municipal de Maringá. (2017).

FIGURA 8 Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá e Acervo do Museu da Bacia do Paraná. (2017).

FIGURA 9 Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Digitalização e elaboração de Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 11 NESTE [...] (1991, p.11).

QUADRO 3 Elaborado por Ferreira (2017).

QUADRO 4 Acervo da Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. (2017). Elaborado por Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 12 Ferreira (2017). Alterado pelas autoras.

FIGURA 14 Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá. (2017).

Referências bibliográficas

AEROSERVICE. **Projeto de renovação urbana do Novo Centro de Maringá – PR no pátio de manobras da R.F.F.S.A.** [s.l.], 1991.

ARROJO de 600 mil m² – o bisturi de Oscar Niemeyer vai fazer uma verdadeira cirurgia plástica no coração de Maringá. **Revista Pois É.** Maringá, jul. 1986, p. 44-46.

AGORA sai a grande “Ágora” de Maringá. **Revista Tradição.** Maringá, abr. 1987, p. 16-17.

ÁGORA transforma centro de Maringá. **Revista Tradição.** Maringá, jul. 1991, p. 15.

BRASIL. Decreto Federal n. 15673/1922. **Lex:** Aprova o regulamento para a segurança, polícia e tráfego das estradas de ferro. Rio de Janeiro, 7 de setembro de 1922.

BRASIL. Código Civil. **Lex:** Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro, 1 jan. 1916.

BRASIL. Decreto-Lei n. 271/1967, de 28 de fevereiro de 1967. **Lex:** Dispõe sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador concessão de uso e espaço aéreo e dá outras providências, Brasília, 1967.

BRASIL. Lei n. 6404/1976. **Lex:** Dispõe sobre as sociedades por ações. Brasília, 15 de dezembro de 1976.

BRASIL. Decreto-Lei Federal n. 2300/1986. **Lex:** Dispõe sobre licitações e contratos da administração federal e dá outras providências. Brasília, 21 de novembro de 1986.

BRASIL. Lei n. 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.

CONCORRÊNCIAS e licitações: Preferência para as empresas de Maringá. **Revista ACIM.** Maringá, ago. 1990, p. 7.

CORDOVIL, F. C. de S. **A aventura planejada:** engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR, 1947 a 1982. 2010. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

CORDOVIL, F. C. de S.; FERREIRA, J. C. V. Os projetos urbanos e a falácia da modernidade e da participação popular em Maringá, Paraná, Brasil. *In:* CONGRESSO INTERNACIONAL SALAMANCA (CEISAL) – Tempos pós-hegemônicos: sociedade, cultura e política na América Latina, 8, 2016, Salamanca. **Anais [...]** Salamanca: Universidade de Salamanca, 2016.

CORRÊA JUNIOR, J. A. Discurso em sessão da câmara. *In:* MARINGÁ (Câmara Municipal). **Atas das sessões de 30/09/1993, 05/10/1993 e 07/10/1993.** 1993a.

CORRÊA JUNIOR, J. A. Novo Centro: Pretendidos financiamentos contrariam o contrato com a Construtora Mendes Júnior. **O Jornal.** Maringá, 1º de out. 1987.

CORRÊA JUNIOR, J. A. **A maria fumaça.** Maringá: Gráfica Ivaí, 1988.

CORRÊA JUNIOR, J. A. **O trem de ferro!** Maringá: Ed. 5 de Abril, 1991.

DEBATE sobre novo centro e aeroporto de Maringá. **Revista ACIM.** Maringá, jul. 1989, p. 12.

DEIXAR o centro desagrada ferroviários. **O Diário.** Maringá, 5 de jan. 1991.

DIAS, R. B. A inauguração do Novo Centro de Maringá: do fetichismo à carnavalização da política. **Cadernos de Metep.** Maringá: DHI/CCH/UEM, 1994, ano 6, n. 5, p. 25-50.

DIAS, R. B. **Da arte de votar e ser votado:** as eleições municipais em Maringá. Maringá: Clichetec, 2008.

EMPRESÁRIOS de imóveis querem vender o novo centro de Maringá. **O Jornal de Maringá.** Maringá, 15 de jul. 1987.

FAUSTO, B. **História do Brasil.** 2 ed. São Paulo: Edusp, 1995.

FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço do Novo Centro de Maringá-Paraná:** agentes, imagens e discursos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

FERREIRA, J. C. V.; CORDOVIL, F. C. de S. Reestruturação urbana e privatização de terras públicas: o caso do “Novo Centro” de Maringá/Paraná. *In:* ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, XVII, 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal: UFRN, 2019.

FICO, C. **História do Brasil contemporâneo:** da morte de Vargas aos dias atuais. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

FONDAZZI, R. **Rafael Fondazzi.** [Entrevista]. **O Diário de Maringá,** 11 jun. 1985.

FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA (CEPAM). *In:* Seminário sobre o Solo Criado (Carta de Embu). **Anais [...]**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima/CEPAM, 1976.

GINI, S. **Repensando...** a construção da hegemonia empresarial nos 10 anos que mudaram Maringá (1994-2004). Maringá: Regente, 2008.

GRZEGORCZYK, V. **Novo Centro de Maringá:** estratégias e conflitos na produção do espaço urbano. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2000.

GOMES JÚNIOR, R. L. de S. **Caso “Mendes Júnior vs. Banco do Brasil”.** São Paulo: Escola de Direito de São Paulo – FGV (Direito-SP) e Escola de Administração de Empresas de São Paulo – FGV (EAESP-FGV), 2011.

IMOBILIÁRIAS de Maringá devem insistir na venda das unidades do Projeto Ágora. **O Jornal de Maringá.** Maringá, 19 jul. 1987, p. 17.

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 n.º 1.934/1985. **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 out. 1985b.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n.º 1.998/86. **Lex:** Dá nova redação ao Inciso II, do Art. 2.º Inciso III, do Art. 10 e ao Art. 15, da Lei n.º 1.934, de 10 de outubro de 1985 (que criou a Urbanização de Maringá S/A - Urbamar). Maringá, 5 mar. 1986.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Lei Orgânica Municipal.** Maringá, 5 abril 1990a.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei n.º 2.802/1990. **Lex:** Autoriza a desafetação de áreas para incorporação no patrimônio da Urbamar. Maringá, 31 dez. 1990b.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Ágora de Maringá.** Plano Diretor. 1991a.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Folder do II Congresso Internacional de Urbanismo – URBE 6.** 1991b.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Ordinária n.º 3051/1991. **Lex:** Aprova o Plano Diretor denominado “Projeto Ágora de Maringá”. Maringá, 24 de dezembro de 1991c.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Ofício n.º 2028/91-GP.** 10 out. 1991d.

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 n.º 27/1993. **Lex:** Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, áreas de terras necessárias à execução de planos de urbanização. Maringá, 5 jan. 1993b.

MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Lei Complementar n.º 23/1993. **Lex:** Aprova o Plano Diretor da área denominada Novo Centro de Maringá. Maringá, 29 out. 1993c.

- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). **Relatório preliminar Plano Diretor Novo Centro de Maringá**. Maringá, abril 1993d.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá**. 2012.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico**. 2017.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo da Urbamar – Urbanização de Maringá**. 2017.
- MARINGÁ (Prefeitura Municipal). Secretaria de Cultura. **Acervo do Arquivo Geral de Maringá**. 2019.
- MEIRELLES, H. L. **Direito administrativo brasileiro**. 42 ed. São Paulo: Malheiros, 2016.
- MORADORES do novo centro ganharão casa nova. **O Jornal de Maringá**. Maringá, 6 jun. 1987.
- NESTE sábado a partir das 10 horas. **O Diário de Maringá**. Maringá, 22 set. 1991.
- NOBRE, E. Do Solo Criado à Outorga Onerosa do Direito de Construir: a experiência do Município de São Paulo na aplicação de instrumentos de recuperação de valorização fundiária. *In*: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, XVI, 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]** Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2015.
- NOVO centro vendido para cobrir dívidas. **O Diário de Maringá**, Maringá, 21 jan. 1993.
- PARANÁ. **Constituição do Estado do Paraná**. Curitiba, 5 de outubro de 1989.
- PROJETO Ágora: arrojo bilionário. **Revista Pois É**. Maringá, maio 1987, p. 36-37.
- RICARDO Barros: O mais jovem prefeito de Maringá. **Revista ACIM**. Maringá, dez. 1988, p. 5-7.
- II CONGRESSO Internacional de Urbanismo. **Revista AU**, São Paulo, dez. 1991, p. 38-44.
- REZENDE, V. F.; FURTADO, F.; OLIVEIRA, M. T. C.; JORGENSEN JUNIOR, P. A outorga onerosa do direito de construir e o solo criado: uma necessária avaliação das matrizes conceituais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, novembro, p. 51-71, 2009.
- ROCHA, A. A. V. da; ALEXANDRINO, W. **Ação popular**. Maringá, 1994.
- rffsa (Rede Ferroviária Federal S.A.); URBAMAR (Urbanização de Maringá). **Contrato n. 008/90**. Rio de Janeiro, 7 mar. 1990.
- TONELLA, C. As eleições municipais e a política local na reedição do pluripartidarismo em Maringá. *In*: DIAS, R.; GONÇALVES, J. H. R. (Org.). **Maringá e o Norte do Paraná**. 1ed. Maringá: Editora da Universidade Estadual de Maringá – EDUEM, 1999, v. 1, p. 273-302.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo cartografia digital Uem**. Disponível em: http://ftp.uem.br/Cartografia_Digital/Metronor/Maringá/. Acesso em: 23 maio 2016.
- UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM. **Acervo do Museu da Bacia do Paraná**. 2017.
- TURKIENICZ, B. Brasília-Maringá. Cidades abertas: II Congresso Internacional de Urbanismo. **Revista AU**, São Paulo, dez. 1991, p. 38-44.
- URBAMAR. **Protocolo de intenções Rede Ferroviária Federal S. A. e município de Maringá**, 1985.
- URBAMAR. **Edital de concorrência n. 001/86**. Maringá, 21 mar. 1986.
- URBAMAR. **Anteprojeto de viabilidade econômico-financeira**. Maringá, ago. 1988.
- URBAMAR. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1991.
- URBAMAR. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1992a.
- URBAMAR. **Editais de concorrência de 1992**. Maringá, 1992b.
- URBAMAR. **Atas das reuniões da Urbamar**. Maringá, 1993a.
- URBAMAR. **Carta de João Paulino a Oscar Niemeyer**. Maringá, 25 maio 1993b.
- URBAMAR. **Folder de vendas do Novo Centro**. Maringá, 1993c.
- ZANATTA, M. Obras mudam perfil da Av. Tamandaré. **O Diário de Maringá**, Maringá, 10 set. 1991.