

MERCADO IMOBILIÁRIO? PLANEJAMENTO PÚBLICO? QUAL A CONTROVÉRSIA NA OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO?

Amalia Maria Goldberg Godoy¹

Resumo

A urbanização é caracterizada pela sua escala e pela concentração. Nesse contexto, duas correntes discutem o assunto. Uma corresponde à visão de que o Estado é responsável pelo planejamento do uso e ocupação do solo e a outra visão versa que as livres forças do mercado imobiliário permitem o alcance da melhor ordem espacial urbana. Nesse contexto, o objetivo do artigo é apresentar as correntes teóricas e, baseada na exposição histórica dos planos diretores de Maringá, discutir que a descentralização permite maiores condições de influência dos agentes imobiliários. Conclui-se que as teorias apresentadas têm aspectos relevantes, embora não dêem conta dos novos elementos e poderes de condução da iniciativa privada e que os planos diretores de Maringá sempre foram resultados explícitos das negociações das forças econômicas locais com o Estado.

Palavras-chave: Economia urbana, planejamento urbano, Maringá.

Classificação JEL: R14 - Land Use Patterns

1. UMA QUESTÃO GLOBAL: A URBANIZAÇÃO CRESCENTE

Segundo Relatório da UNFPA (2007), a urbanização é caracterizada pela sua escala e pela concentração nos países em desenvolvimento. Em 2008, mais da metade da população mundial - 3,3 bilhões de pessoas passou

¹ Docente do departamento de Economia e de Pós-Graduação em Ciências Econômicas da Universidade Estadual de Maringá, Paraná.

a viver em áreas urbanas. Até 2030, esse número deverá chegar a quase 5 bilhões. Entre 2000 e 2030, a população urbana da Ásia aumentará de 1,36 bilhão para 2,64 bilhões, a da África, de 294 milhões para 742 milhões e a da América Latina e Caribe, de 394 milhões para 609 milhões.

O mesmo relatório aponta que existe uma relação direta entre a ocupação do espaço urbano e o aumento da população urbana decorrente dos modelos de ocupação extensiva do solo e da expansão do modelo norte-americano (condomínios fechados em subúrbios e áreas periféricas) para outros países. Cada vez mais, as atividades econômicas e residenciais passam a se localizar em zonas entre o campo e a cidade, cujo preço da terra é mais baixo e verificam-se menos regulamentações e/ou fiscalizações.

A população brasileira não foge a essa tendência. Em 1950, o índice de urbanização era de 36,5% e passou para 81,2%, em 2000, segundo o IBGE (2009). Além da aceleração e da concentração que caracterizaram o processo de urbanização, esta ocorreu de forma desordenada, o que gerou problemas de gestão pública sérios com acentuadas desigualdades na qualidade e no acesso a bens e serviços urbanos, poluição ambiental, congestionamento do tráfego, crescimento do setor informal e das áreas ocupadas ilegalmente, entre outras.

Duas correntes se delineiam para a discussão do assunto. Uma corresponde à visão de que o Estado, responsável pelo planejamento do uso e ocupação do solo é capaz de minimizar o caos urbano, reduzir as disparidades e melhorar a distribuição das atividades e pessoas. A outra visão versa que as livres forças do mercado imobiliário permitem o alcance da melhor ordem espacial urbana, pois, maximiza a utilidade dos indivíduos. Nesse contexto, os bancos e os agentes imobiliários são meros intermediários nas transações que, através de programas dirigidos (estatais e privados), resultarão no equilíbrio urbano.

Nesse artigo, defende-se que não há uma divisão tão nítida entre as decisões que norteiam as ações do Estado (planejamento) e as dos indivíduos intermediadas pelo setor imobiliário privado. Sempre houve pressões dos agentes imobiliários para que o Estado interviesse de maneira a manter o setor sempre dinâmico. Nesse contexto, a descentralização e a formação de estruturas que permitem o diálogo entre o setor público e o privado, como conselhos, impulsionaram as negociações que, na prática, sempre modifica-

ram as políticas de planejamento urbano. Com base nisso, o objetivo do artigo é discutir que a descentralização permite maiores condições de influência dos agentes imobiliários nos rumos do planejamento do solo urbano, ou seja, se anteriormente essas pressões existiam, agora, na medida em que se impõem instâncias decisórias (conselhos, entre outros), os setores têm maior representação e poder de negociação sobre o uso e ocupação do solo.

Para discussão, utiliza-se o exemplo dos planos diretores de Maringá, que são resultados explícitos das pressões dos agentes imobiliários, que sempre negociaram com o governo local. Para o desenvolvimento do artigo, fora essa apresentação, no item 2 apresentam-se aspectos da economia urbana predominante. O item 3 refere-se à visão do planejamento estatal e o ambiente contemporâneo de decisão considerando as diretrizes da descentralização como novo lócus de negociação. No item 4, ocorre a discussão dos planos diretores de Maringá, com ênfase nos fatores modificadores ou interventores dos mesmos. Por último, o item 5, as conclusões.

2. A ECONOMIA URBANA

Os primeiros modelos sobre a organização do espaço estavam voltados à distribuição das atividades econômicas no espaço (Johan Heinrich von Thunen, em 1826 e Alfred Weber, em 1909). A terra era considerada homogênea e abundante e estabelecia-se uma relação em que o preço (ou custo de viagem) era dado pela distância ou acesso à área central ou matéria-prima. Portanto, a terra de usos alternativos era distribuída, de maneira ótima, conforme decisões individuais que visavam unicamente o bem-estar ou a maximização da utilidade.

Esses modelos de localização estavam alicerçados nos pressupostos de uma única área central e homogeneidade do terreno, o que permitia o estabelecimento de um preço de equilíbrio dado pela relação entre a localização residencial e as distâncias ao centro e ao local de trabalho. Este preço estava associado à satisfação individual (função utilidade).

Discussões mais recentes, como o da Nova Economia Urbana², fundada nos anos 1960 e início dos anos 1970, não chegam a romper com as premissas. Os pressupostos do modelo mais famoso, o de Alonso-Muth-

² Com as contribuições de Alonso (1964), Mills (1972) e Muth (1969), entre outros,

Mills, são de uma cidade monocêntrica situada numa região plana, onde todos os empregos situam-se no centro da cidade (*central business district*). As famílias fazem suas escolhas locacionais, sob condições de competição perfeita e liberdade de escolha, objetivando maximizar as suas utilidades ou bem-estar. O modelo sintetizado por Wheaton (1974) e Bruekner (1985) é referência na economia urbana e consiste em supor que na área central (onde estão todas as oportunidades de emprego) a distância é zero, a habitação é caracterizada por sua metragem e seu preço varia conforme a distância do centro. Todos os habitantes tem a mesma renda e preferências, que resultam na ocupação ótima do solo. Abramo (2001, p.126) comenta que é “uma imagem da estrutura residencial, fundada no princípio da coordenação de mercado das decisões de localização autônomas e descentralizadas das famílias...a partir do caos das decisões individuais (egoístas) de localização, o mercado seria capaz de produzir uma ordem urbana, levando a construção da tese de uma “mão invisível urbana”.

Todos os trabalhadores percorrem uma distância X e com base na localização do imóvel elencam um conjunto de preços. Como a distância é percorrida por vias radiais, todos que se encontram na interseção da mesma via radial pagam os mesmos preços pelo imóvel. Conforme aumenta a distância, o preço do imóvel (mais barato) é o fator que “neutraliza” o custo de locomoção (transporte). O valor do aluguel ou do imóvel e a densidade urbana são funções inversas da distância ao centro de negócios (Alonso, 1964, Mills, 1972).

Alonso (1964) apresenta o seguinte modelo:

$$y = p_z z + P(t)q + k(t)$$

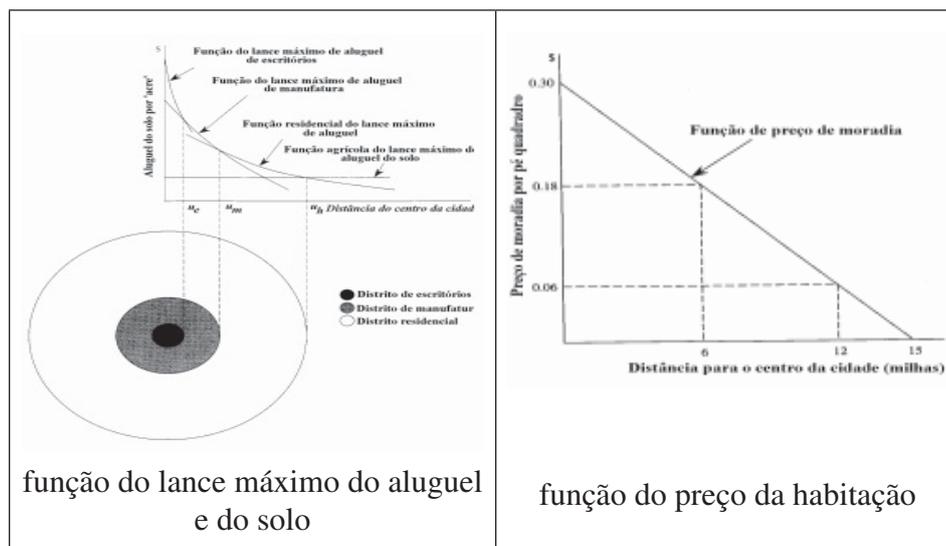
Considera-se que: y = rendimento da família; p_z = preço do bem z ; z = quantidade de bens compostos; $P(t)$ = preço da unidade de solo como função inversa da distancia t do centro; q = quantidade de solo comprada; $k(t)$ = custo das viagens casa-trabalho

A localização é o fator de diferenciação espacial, pois, leva em conta o fácil acesso, a proximidade de rodovias ou ferrovias ou do centro comercial. A localização, segundo Alonso (1964) consolida o conceito de acessibilidade ao centro de atividades econômicas de determinada área urbana. Na mesma linha, Abramo (2007) comenta que a distribuição (e a mobilidade)

espacial da população urbana passa a ser uma função das escolhas individuais de localização residencial que, por sua vez, dependem do valor da localização (preço) e acessibilidade.

O valor atribuído à localização de um imóvel é o principal componente do preço, pois, ele é dependente dos valores atribuídos à infra-estrutura e oferta de serviços urbanos, ou seja, é o valor associado à produção da cidade. A acessibilidade - a serviços, ao comércio, ao trabalho, a equipamentos urbanos e a outros pontos da cidade - é parte formadora desse valor e inerente a cada localidade. Assim, as distâncias, e por consequência o sistema viário e de transportes, têm também importante papel na valoração de um local (Villaça, 1999).

Os modelos monocêntricos, tal como o da figura 01, apresentam a relação inversa entre os valores do aluguel ou preço da habitação e a distância do centro. Esse modelo, de menor complexidade, é ainda estudado sob as justificativas de que era o modelo predominante até o começo do século XX e, por decorrência, ainda existem muitas cidades com esse formato.



Fonte: Mandell (1999, p.8 e 14)

Figura 01: modelos monocentricos.

Contudo, existem críticas à ênfase dada à forma urbana monocêntrica como variável de decisão. Hermann e Haddad (2003, p. 7 e 8) enfatizam

que nem todas as cidades apresentam essa configuração, pois, muitas são multicêntricas e nem sempre o preço mais alto do aluguel é o de localização central. Os mesmos autores defendem que a estrutura duocêntrica de Fujita e Ogawa (1982), em que firmas e famílias competem entre si na decisão de localização e enfrentam *trade-off's* por estarem mais ou menos próximas dos respectivos centros explicam melhor as diversas situações encontradas. Não se entra no mérito da discussão, pois, esta não faz parte dos objetivos do artigo. O que se quer enfatizar é a polêmica atual.

O que é interessante é o papel dos agentes reguladores do mercado imobiliário³ no equilíbrio espacial. Sem abandonar os princípios da melhor ordenação territorial e o alcance de maior utilidade, os proprietários de terra e agentes imobiliários são os agentes reguladores do mercado e tratados como agentes de produção e utilização do espaço urbano. Os proprietários promovem tanto a ocupação das áreas periféricas (loteamentos populares) quanto de bairros com população de maior poder aquisitivo (áreas centrais e condomínios fechados de luxo). Os agentes promotores imobiliários são responsáveis pela incorporação, financiamento, estudo técnico, construção e comercialização do imóvel, afirma Smolka (1989).

O modelo, portanto, tem como base que as decisões de localização estão ligadas à renda econômica individual intermediadas pelas ações da iniciativa privada. A análise é realizada como se o Estado estivesse ausente do processo ou com o papel mínimo de criar a legislação e fornecer os recursos financeiros necessários para a ocupação do solo e habitação dos cidadãos. O Estado somente elabora as políticas habitacionais e cria as linhas de crédito para as várias faixas de renda. Enfim, gera as condições legais e financeiras, que possibilitarão o funcionamento do mercado, através dos agentes reguladores, de maneira a atingir o Ótimo Social ou o equilíbrio espacial.

3. O PLANEJAMENTO ESTATAL DO ESPAÇO URBANO E O NOVO LÓCUS DE NEGOCIAÇÃO

As idéias de planejamento como instrumento de desenvolvimento sofreram grande impulso com Gunnar Myrdal (1963), que defendia que a

³ Denominam-se agentes imobiliários as empresas de construção civil e de crédito imobiliário, os corretores e os proprietários de terras. Engloba também os agentes públicos, que se voltam para a construção da moradia popular, serviços e infra-estrutura urbana.

posição de equilíbrio não é resultado natural do jogo de forças dos agentes privados e sim de interferências públicas planejadas e aplicadas com o objetivo de reverter o processo de crise e desequilíbrio, é o Princípio da Harmonia Criada. Suas idéias encontram ecos até os dias de hoje. Matos (2000, p.118), afirma que “A função do planejamento consiste em substituir a força espontânea do mercado pela atividade constantemente dirigida”.

Conforme Topalov (1979) no livro *La urbanizacion capitalista*, a visão comum dos que defendiam o planejamento era que a urbanização espontânea (direcionada pelo mercado) gerava anarquia e o Estado, guardião do interesse geral, com planos e serviços públicos intervém racionalmente em defesa dos interesses da sociedade.

Depreende-se que existe, nessa visão, relativo consenso da importância do planejamento. No entanto, o mesmo não ocorre quanto ao seu significado. Alguns estudiosos entendem que é um instrumento que antecipa o futuro, prevê a evolução de uma realidade econômica e social de maneira a orientar e definir ações que viabilizam os objetivos que se pretende alcançar (SICSU, LIMA E SILVA, 2006, p.2), ou é uma ferramenta que diminui os efeitos ambientais negativos da ocupação, como em Krzyzanowski (2005, p. 30) que comenta que o planejamento pode contribuir para a redução dos impactos ambientais decorrentes do crescimento urbano “introduzindo a preocupação com a preservação e conservação da natureza na formulação de seus planos e projetos, devidamente embasados nos avanços tecnológicos e científicos aplicáveis”. Ainda pode-se observar a ideia de organização da cidade em Matos (2000, p.166) que comenta que “O planejamento urbano está centrado na distribuição e organização da cidade e, num plano mais amplo, nas questões ligadas ao crescimento industrial, dos serviços com a decorrente concentração urbana”. Pode-se entender que o Planejamento tem um papel considerado determinante no direcionamento da localização das atividades econômicas e da população e, em principio, pode evitar os efeitos sociais e ambientais perversos da intervenção feita somente pelos agentes privados. Essas idéias foram defendidas durante boa parte do século XX.

O planejamento estatal está associado a uma série de diretrizes e normas, que se resumem a técnicas administrativas, que delineiam as ações públicas e que visam o interesse social. O pressuposto desta visão é que o planejamento levado adiante pelo Estado responde, de maneira positiva, à

minimização das desigualdades existentes através da responsabilização e *accountability* das suas ações. Quer dizer, as organizações públicas trabalham em função do interesse público.

Resumindo pode-se apontar que existem duas diretrizes teóricas diferentes na questão do ordenamento do solo urbano. Uma que coloca o equilíbrio como uma função do mercado e a outra como uma função do estado.

Defende-se que esta nítida divisão entre o papel do mercado e do Estado não responde ao planejamento contemporâneo do setor urbano, pois, este está alicerçado em um processo de construção coletiva, que pressupõe a discussão de interesses diferentes e a decisão consensual da direção do uso e ocupação do solo.

Nesse contexto, a Constituição brasileira, de 1988 (Brasil, 2000), prevê espaços democráticos de negociações dos interesses locais. O Artigo 29, itens .XII e XIII, contempla a cooperação das associações representativas no planejamento municipal e nos projetos de lei de interesse da população local. O princípio é de que com a participação dos diferentes setores minimizará as pressões dos grupos de interesse, particularmente, os do setor privado no direcionamento da ocupação do solo urbano.

A Constituição Federal de 1988, ao outorgar aos municípios um papel específico no desenvolvimento econômico e social, aumentou a responsabilidade do governo municipal no planejamento do setor urbano. Pela mesma é instituído o plano diretor (artigo 182) , cujas diretrizes estão contidas no Estatuto da Cidade (lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal), no artigo 1. com a aprovação do Estatuto, os municípios tiveram de rever os planos diretores devido a necessidade de incluir a participação da sociedade civil organizada.

No artigo 32 do Estatuto da Cidade, existe claramente uma abertura para as negociações que visam as transformações urbanísticas e do uso e ocupação do solo, através de operações consorciadas e com o objetivo de valorização. No § 1º , a operação urbana consorciada é considerada um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental. As negociações, por sua vez, entre o Estado e os agentes sociais diretamente

envolvidos podem alterar o projeto urbanístico. No mesmo artigo, no § 2º são previstas no item I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas de edificação, considerado o impacto ambiental delas decorrente.

Os instrumentos comumente utilizados no planejamento e gestão urbana são: o planejamento e ações estratégicas; a gestão administrativa eficiente em que se prevê as parcerias público-privadas e sociais, a governança e accountability e, por último, a infra-estrutura informacional que possibilitam as redes e a transparência governamental.

Conseqüentemente, as políticas públicas envolvem a gestão eficiente, a parceria público-privada e a participação da sociedade civil organizada. Existe, aparentemente, um *modus operandi* (receituário de gestão) aparentemente homogêneo que se expressa nas novas técnicas de gerenciamento público, nos planos diretores, no estatuto da cidade que visam a obtenção de melhor qualidade de vida dos cidadãos. A gestão compartilhada garante a qualidade e a eficiência das ações públicas. Os novos parceiros representam a ampliação do espaço político de negociação, no qual se expressam tanto os direcionamentos estatais quanto as alianças e a disputas de interesses na formulação e execução das políticas urbanas.

Se por um lado ocorre um avanço ao impor as novas regras para os municípios, por outro lado, supõe-se a priori que as negociações sobre o uso e ocupação do solo ocorrem sempre no sentido de obter o melhor resultado social.

O que se quer apontar é que o planejamento urbano, expresso pelo Plano Diretor e o Zoneamento, na fase de descentralização e regras estabelecidas, é a etapa final de um processo de negociação. Esta negociação, antes da Constituição de 1988, era entre os poderes Executivo e o Legislativo. Após a sua promulgação e com o processo de globalização e a importância das localidades, o planejamento passou a envolver vários agentes na formulação das leis sobre o uso e ocupação do solo, chegando, ao extremo, de serem previstas decisões que não, necessariamente, passam pelo poder Legislativo.

Além disso, desde os anos 1990, com a reforma do Estado e a adoção do paradigma da eficiência administrativa, o planejamento urbano é impregnado pela visão empresarial, pela interiorização de que as cidades ao competirem entre si na atração dos investimentos precisam se diferenciar (ter um produto diferenciado a oferecer).

O zoneamento, portanto, além de regular a expansão urbana, atualmente, passa a incorporar os objetivos de tornar o espaço competitivo e capaz de atrair investimentos assim como o de promover a melhoria da qualidade de vida da população e o de marketing local que são definidos e executados em parceria com o setor privado.

Com base no exposto, entende-se que se vive um momento de participação democrática, inclusive no planejamento do uso e ocupação do solo. No entanto é necessário considerar a prática do planejamento urbano, em um contexto, que sofre a influência do passado e se adequa às novas condições impostas pelas regras estabelecidas pela Constituição e pelo Estatuto da Cidade. Defende-se que, nesse novo contexto, as forças do mercado imobiliário passam a ocupar maior espaço no direcionamento urbano, inclusive com reconhecimento pela legislação. A defesa de seus interesses não é um elemento novo, o novo é o espaço democrático aberto, legalizado pelas normas vigentes, para as discussões.

4. MARINGÁ: OS PLANOS DIRETORES

Maringá teve seu primeiro projeto urbano elaborado a pedido da colonizadora Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná e realizado por Jorge de Macedo Vieira, em 1945, quer dizer, antes de sua fundação, em 10/05/1947, época em que era distrito de Mandaguari. Com isso, atendia-se ao disposto do Decreto-lei nº. 58, de 10 de dezembro de 1937 (Brasil, 1937), regulamentada pelo Decreto nº. 3079, de 25 de setembro de 1938 (Brasil, 1938). Em seu Artigo 01, item c, obrigava os proprietários de terras que pretendiam vendê-las, dividida em lotes, a apresentação de “um plano de loteamento, de que conste o programa do desenvolvimento urbano...ou agrícola; nesta última hipótese, informações sobre a qualidade das terras, águas, servidões ativas e passivas, estradas e caminhos, distância da sede do município e das estações de transporte do mais fácil acesso”. Esse atendimento, explica, em parte, o porque de seu planejamento ocorrer antes da criação da cidade e com a preocupação do futuro traçado da estrada de ferro.

O projeto urbano, portanto, era para uma região cuja mata estava sendo derrubada e atendia à visão de planejamento da época, que incluía três orientações:

a) **um projeto urbanístico**, com ruas arborizadas, áreas bem delimitadas e ocupação horizontal. Andrade e Cordovil (2008, p.3) comentam: “Além dos parques, o plano de Maringá se distingue pela presença de inúmeros elementos que vão conferir uma qualidade urbanística diferenciada à cidade, como o desenho das principais avenidas e ruas com calhas amplas e canteiros centrais, as rotatórias-jardins nos principais cruzamentos viários, além de farta arborização em quase toda a cidade, configurando-a como uma autêntica cidade-jardim”⁴. Veja a figura 01.

b) **o planejamento social**, que, no caso, tem a função de regular a ocupação e sinalizar o mercado potencial para a iniciativa privada (o urbano é dividido por zonas, que previam a distribuição populacional, conforme o nível de renda⁵) assim como orientar para o setor público os equipamentos necessários, as necessidades de vias de acesso e circulação, lazer, entre outros. Topalov (1988, p.62) comenta que o zoneamento do uso do solo, ao mesmo tempo, em que garante os interesses imobiliários norteia a ocupação de maneira a evitar os riscos da ocupação do centro por indústrias e, particularmente, por populações mais pobres.

c) **O planejamento econômico**, que parte do pressuposto de que a cidade é um complexo produtivo, como afirma Silva (2006). O setor urbano tem áreas de indústrias, comércio e serviços bem definidas. As vias de acesso e a linha do trem garantiam o escoamento da produção agrícola, as transações comerciais e a circulação das pessoas no setor urbano. A circulação era fator essencial para a atração de pessoas, investimentos e mercadorias, pois, o município encontrava-se isolado no interior do estado. É como Arroyo (2006, p.81) comenta: “é na encruzilhada da circulação, dos fluxos que as cidades crescem ou se estancam...esses atributos podem tornar-se um elemento de diferenciação entre elas” (ele se refere à diferenciação entre as cidades). O traçado pré-existente (Traçado Cincinato Braga, de 1924) da ferrovia que ligava Porto de Santos com a cidade de Guaira, era o fator incentivador da compra das terras.

⁴ Na Inglaterra, as cidades-jardins foram idealizadas por E. Howard. Essa forma de planejamento urbano teve grande influência na colonização do norte paranaense, pois, a Companhia loteadora era inglesa. As cidades possuíam um limite fixo de habitantes e estavam ligadas por um sistema de transporte, o que garantia os negócios e o deslocamento das pessoas.

⁵ O urbano dividiu-se na zona central (zona 1), rodeada pela zona residencial da classe de renda alta (zona 2), da popular (zonas 4 e 5 e 8) e a operária (zona 3).

Em 1968 é aprovado o Primeiro Plano Diretor, que re-afirma a preocupação com a movimentação de mercadorias e consolida a hierarquia social, com as casas de alto padrão localizadas vizinhas à área central e as populares nas áreas mais periféricas. É um plano que serve de base para a urbanização que ocorre, na década de 1970, com a modernização do campo. Esta, de um lado, resultou em volumosos recursos financeiros que foram aplicados no setor rural e, por outro lado, levou a urbanização intensiva associada ao processo de verticalização das construções do centro urbano, altamente valorizadas.

O governo, portanto, intervém para a maior valorização do centro urbano atendendo aos interesses e pressões dos agentes imobiliários. Schmidt et al (1999, 54-55) afirmam: [...] a verticalização, será objeto de múltiplas alianças entre os donos da terra e os incorporadores, manifestados por uma intermediação do Estado que, em última análise, não só libera o solo para a verticalização (lei de zoneamento e uso do solo), como promove a sua valorização através da implementação das políticas públicas (infra-estrutura, saneamento, comunicação, transporte, etc.). Tudini e Mendes (2006, p.66) resume esse processo: “o poder público foi o responsável pela criação da legislação que regulamentou a forma da construção em toda a cidade, atendendo aos interesses da incorporação imobiliária”.

A expansão do urbano e as novas relações existentes entre a cidade e o campo se refletem tanto no êxodo rural quanto na expansão do comércio agroindustrial, dos serviços mais especializados e voltados à atividades essencialmente urbanas, que dinamizam o terciário e por decorrência a economia urbana. Para os trabalhadores expulsos do campo coube a ocupação das áreas periféricas, caso tivessem condições financeiras de permanecer em Maringá..

Portanto, ao mesmo tempo em que ocorre a verticalização e concentração populacional no centro verifica-se a expansão (horizontalização) do perímetro urbano. A nova dinâmica urbana foi resultado de duas estratégias encaminhadas independentemente, mas sob a proteção das leis de zoneamento aprovadas pelo setor público. A primeira é a atuação empresarial privada na área central, que visa a atração da população financeiramente mais privilegiada. A segunda é o projeto de ocupação e expansão do urbano orquestrado pelas regulamentações do setor público e levado a cabo pelo financiamento público e privado.

As pressões das imobiliárias, a atuação pública com financiamentos e regulamentações consolidam o crescimento socioeconômico desigual do urbano, ao mesmo tempo, em que colocam problemáticas que necessitam de intervenções e respostas do setor público, como centralização exagerada que geram congestionamentos, o conflito entre pedestres e veículos, falta de estacionamento e especulação imobiliária na área central e a necessidade de investimentos em infra-estrutura e equipamentos urbanos nas áreas periféricas e nas vias de acesso ao centro.

O escoamento da produção e a mobilidade das pessoas passaram a ser problemáticas, pois, na área central, passava a linha de trem. Entre 1970 e 1980, vários setores econômicos enfatizavam a necessidade de retirar o pátio de manobras ferroviárias, que ocupava uma parte da área central, exatamente a mais valorizada (quadra 51-A, da Zona 1). Como se pode deduzir, a passagem dos trens de carga inviabilizava o fluxo normal do trânsito mas também significava, para os agentes imobiliários, barreira para a ocupação de parcela importante da valorizada área central. Portanto, o caráter especulativo se manifesta, mais uma vez. Com base em um problema real (o tráfego problemático), a mídia, os agentes imobiliários e o Estado se organizaram para a retirada da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) da área central, cuja alta valorização do preço do solo foram decorrentes das ações do Estado e da iniciativa privada.

Em 04/09/1985, a Câmara Municipal autorizou a criação da Urbanização de Maringá S.A- Urbamar (lei nº. 1934/85), de capital misto, com participação majoritária do governo municipal (Correa Junior, 1991, p.124). Ela foi consolidada em 10/10/85, com o objetivo de remover o complexo ferroviário existente, o que incluía rebaixar os trilhos da rede, retirar o pátio de manobras e os armazéns e urbanizar a área de 206.600 m². A mesma lei, dava plenos poderes ao Executivo para realizar as negociações necessárias.

Em 1986, o edital de concorrência pública 01/86, no item 4.2, deixava claro a impossibilidade de participação de firmas sob a forma de consórcio, o que criava barreiras para as construtoras locais e da região, pois, individualmente, estas não tinham condições de enfrentarem as grandes concorrentes. Segundo Correa Junior (1991, p.126), na época, comentou-se também que o capital social integralizado exigido no edital favorecia 3 empresas brasileiras, uma das quais a vencedora da licitação: a Construtora

Mendes Junior S.A. Essa contratação gerou protestos da população e das construtoras assim como manifestações contra a indenização milionária que a RFFSA receberia (que ultrapassava o próprio orçamento da prefeitura no ano de 1988). Com os plenos poderes delegados ao Executivo, a Câmara Municipal de Vereadores alegou desconhecimento das negociações. Esse descontentamento resultou em ação popular constitucional contra a Urbamar, a Prefeitura e a Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná (registro 5586,lv.25, fls.010, de 03/11/1987). Em 06/09/89 uma liminar suspendeu as obrigações assumidas pela Urbamar e a Prefeitura quanto ao valor a ser pago à Companhia Melhoramentos, que, no final, nada recebeu. A discussão jurídica se estendeu até 1991. Segundo o mesmo autor Correa Junior (1991, p.206), a contratação da Mendes Junior foi cancelada sem prejuízo aos cofres públicos e as construtoras e do setor imobiliário de Maringá e região puderam participar.

No ano de 1987, se ressalta a contratação do arquiteto Oscar Niemeyer para realizar o projeto arquitetônico para essa área. Niemeyer (2009) o denominou de Projeto Ágora (alusão à Atenas, na qual Ágora é a praça do mercado e espaço político), um projeto grandioso, com nova arquitetura, que visava a retirada do pátio de manobra dos trens do centro, de maneira a melhorar a locomoção e ocupar a área da estação ferroviária, com três super-quadras, em que a central seria área pública (com biblioteca, entre outros), mantendo a antiga estação rodoviária.

O projeto foi incorporado ao Plano Diretor de 1991, na Lei Complementar 03/91, no art. 12, I – Zona Especial 1 – Projeto Ágora e instituído pela Lei Ordinária 3051/91. Houve a retirada do pátio de manobras, da estação ferroviária e das casas e dos equipamentos da RFFSA assim como a sua transferência para a antiga estação de transbordo de Itaipu. Também houve o rebaixamento da linha férrea, que na área central, passou a ser subterrânea, efetivou-se a ligação das avenidas Herval e Duque de Caxias com a Prudente de Moraes. Houve a transferência da rodoviária para área afastada do centro. A ausência das manobras dos trens e as ligações das avenidas permitiram melhor escoamento do trânsito e liberaram a área para as construções previstas no projeto.

Nesse período, o governo local passou a possuir as novas atribuições contempladas na Constituição. Além disso, a de garantir a sua inserção

na economia globalizada, através da sua identidade e fortalecimento da representatividade social. Desde os anos 1990, ocorre a adoção do paradigma da eficiência administrativa e se passa a defender a redução drástica da intervenção estatal no setor produtivo. Segundo documento da própria PMM (1991, p.3), “O conceito de microgestão do serviço público, executada pela iniciativa privada, pode e vai ser estendido a outros segmentos da administração de Maringá”.

Começa a haver maior espaço de intervenção do setor privado, particularmente, dos agentes imobiliários. Nesse contexto, a partir de 1993, ocorrem mudanças. Os agentes imobiliários locais fazem pressão junto ao governo para o atendimento de vários interesses. O primeiro é a modificação da legislação (do Plano Diretor e da Lei Complementar), particularmente, no uso e ocupação do solo e às características das construções. O segundo, decorrente do primeiro, é direcionar as construções para classes sociais de maior poder aquisitivo e consolidar o comércio e serviços voltados às classes média e alta, viabilizando a diferenciação da cidade e da sociedade assim como maiores lucros e vantagens econômicas.

Essas pressões resultaram na Lei Complementar nº 23/93, que aprova o Plano Diretor para a área, que passa a ser chamada de Novo Centro de Maringá. O Estado em conjunto com as forças econômicas e imobiliárias da cidade centram suas atenções na diferenciação do urbano, no aumento da competitividade e na atração de investimentos. Esse é um momento importante, em que o governo adota o planejamento estratégico, o qual centra as ações, não mais no ordenamento do território e em diferenciá-la das demais. Para isso, realiza ações pontuais, de curto prazo e com o objetivo de torná-la atrativa no contexto da competição entre as cidades.

Decorrente das negociações existentes, no centro urbano, houve a diminuição da largura da avenida longitudinal, a diminuição do tamanho dos lotes (de 4000 m² para 1.100 m²) e, como resultado, o aumento do número de lotes ofertados, o que aumenta a densidade populacional e de veículos na região, que, sem a obrigação de construção de estacionamentos, passam a criar problemas de circulação na área que, hoje, ainda está em construção. Os projetos arquitetônicos são arrojados, altamente valorizados, de maneira a diferenciarem-se dos demais.

Segundo Giménez (2007, p. 122), optou-se por destinar áreas maiores para a verticalização, em lugar de se proceder aos empreendimentos mais

grandiosos que haviam sido projetados. As principais alterações são as mudanças do uso do solo, tendo sido parcelado em lotes menores [...] e a obrigação de construção de estacionamento público no subsolo foi retirada.

Em seu entorno localizam-se a maioria das instituições financeiras e as ruas desembocam em 2 shoppings centers freqüentados pela classe média e alta da região. Com isso, a “antiga” área central, paralela à nova, identificada pela Avenida Brasil, passa a contrastar e a assumir a função de ofertar produtos mais populares, com poucas exceções. Passam a existir dois circuitos de consumo.

Nesse período, também, ocorre o surgimento e a intervenção do Conselho de Desenvolvimento de Maringá. Altamente organizado e forte econômica e politicamente, pois, dentre todos os conselhos temáticos existentes, é o único que se reúne semanalmente com os secretários municipais e mensalmente com o prefeito municipal. Com base no planejamento estratégico, realizaram mais de 100 reuniões, com representantes da sociedade civil organizada, para decidir sobre o futuro da cidade e, a partir delas, implementar ações no sentido de tornar Maringá um centro de excelência em ensino, saúde, comércio e serviços, inclusive com intervenções no direcionamento do novo centro, a criação do Maringá e região Convention & Visitors Bureau, organismo que divulga e atrai investimentos para a cidade e região, inclusive com o turismo de eventos. O Conselho intervém sistematicamente nas políticas de desenvolvimento, o que inclui as ações sobre o centro urbano (Godoy, 2006).

Para se ter uma idéia do poder de negociação existente, na equipe avaliação das propostas para o setor urbano, estão dois representantes da Câmara Municipal de Maringá, um representante do Condomínio da Rodoviária “Américo Dias Ferraz” – que deverá ser proprietário, um representante do Conselho de Desenvolvimento de Maringá – CODEM, um representante da Associação Comercial de Maringá – ACIM, e um representante da Secretaria Municipal de Cultura, portanto são um representante do governo municipal, dois do legislativo (que foram eleitos e defendem interesses), o representante dos donos de Box da antiga rodoviária e dois representantes do setor privado altamente organizados, espelhando o caráter desigual do poder de discussão e o papel secundário que o governo possui nas conversações.

Uma outra característica observada até o momento e que a diferencia do restante da cidade, é a ausência de arborização, uma vez que Maringá é conhecida como Cidade Verde.

No contexto de expansão do Novo Centro, qualquer árvore que esteja impedindo o avanço das propostas é, simplesmente, retirada, independente de ser protegida por lei ou não, conforme mostra o jornal Gazeta do Povo (27/08/2008), de Curitiba, que denuncia: “Um grupo de ativistas ambientais não conseguiu evitar que a prefeitura de Maringá, no Noroeste do Paraná, derrubasse uma árvore de aproximadamente 120 anos de idade, neste domingo... assim que todos se afastaram, a prefeitura voltou ao local e derrubou a árvore, uma canafistula com cerca de 40 metros de altura. O terreno em que a árvore estava foi desapropriado para as obras do Novo Centro de Maringá”.

Em 2007, foram plantadas 135 mudas da espécie Manacá da Serra, no longo trecho entre a Av. Paraná até a Av. Pedro Taques (trecho de uns 2 Km) e prometeu-se, o que não ocorreu até o momento, colocar “vasos ornamentais” no canteiro central, que fica exatamente sobre a laje do túnel ferroviário e impede o plantio de árvores. A PMM, em seu site, comenta que “com essas medidas, Maringá manterá o verde tão tradicional da cidade”. Observe a proposta de Niemeyer e a construção atual do Novo Centro, na figura 02.

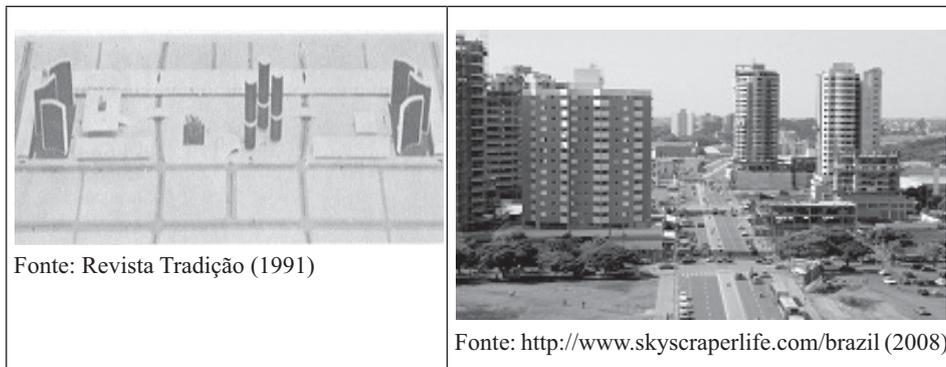


Figura 03 – O projeto de Niemeyer e a construção do Novo Centro.

A nova imagem é de imponência dos altos edifícios comerciais e residenciais com flats e home offices. Borja (1996) enfatiza que os conceitos de cidade-empresa inserem-se com a estruturação das cidades de economia global, com os investimentos públicos e privados. Conseqüentemente, a

imagem criada e trabalhada continuamente pela mídia e pelos organismos públicos objetiva a atração de investimentos, a projeção da cidade no exterior, a intensificação das exportações de mercadorias e serviços e, recentemente, a de exportação de profissionais qualificados, particularmente, nas áreas de saúde e moda.

Contudo nesta nova área da cidade já se verificam problemas. A existência de semáforos em cada esquina, a falta de estacionamentos, a disputa continua por uma vaga nas ruas, a existência de escolas, complexos habitacionais, restaurantes e shoppings associados ao turismo de eventos torna o tráfego lento e congestionado, tal como ocorre nas principais ruas e avenidas de Maringá, o que aponta que as motivações que resultaram no Novo Centro não se resolveram.

Observa-se também que, ao mesmo tempo em que ocorre a concentração e valorização no centro, na área periférica acentua-se a horizontalização caracterizada agora pelos espaços de lazer (como o campo de golfe) e a multiplicação de condomínios fechados de alto luxo, cujos moradores, de classe média e alta, se isolam em função de maior segurança, *status* social, maior espaço, lazer, convivência social, degradação parcial da área central, poluição, congestionamento diário do trânsito, entre outros. Portanto, inaugura-se um novo ciclo de especulação na cidade voltado à produção e consumo do espaço valorizado e direcionados às classes de maior poder aquisitivo.

Com a construção e o surgimento desses condomínios, nas periferias, verifica-se, novamente o contraste, pois, estas construções localizam-se nas áreas que, anteriormente, foram ocupadas pela população de menor poder aquisitivo. No meio de casas simples e, mesmo, de conjuntos habitacionais populares, os condomínios surgem imponentes, cercados por muros eletrificados e com segurança 24 horas, o que revela um novo espaço (um novo nicho?) de especulação imobiliária, pois, estas áreas valorizadas expulsam os moradores para áreas mais periféricas ou para cidades vizinhas. É o fenômeno que já ocorreu nos Estados Unidos. Bezzon (2008, p.157) descreve que os executivos, dentro de seus carros vão dos condomínios de alto luxo fechados aos locais de trabalho, sem perceber que passam por áreas marginalizadas e, quando o percebem trancam as portas do carro

Além disso, com a construção destes locais, novas demandas surgem para o setor público. A primeira delas é a infra-estrutura necessária para

o deslocamento até o centro. Esses condomínios situam-se em locais, comumente, sem comércio que atendam as necessidades dessa população, o que exige tanto o deslocamento de carro para trabalhar quanto para realizar compras de todos os tipos, o que contribui para o aumento dos congestionamentos. É o fenômeno de cidade de autopistas, pois, tais loteamentos estão localizados longe do centro urbano e para chegar a eles somente de carro, conforme afirma Peter Hall (1996 citado por Ueda, 2006, p.237-238).

Finaliza-se o artigo, comentando que a descentralização, o surgimento e a obrigatoriedade de discussão dos assuntos de desenvolvimento, nos conselhos, significam somente mais um espaço que os agentes imobiliários possuem para negociar seus interesses. As negociações sempre existiram e Maringá tem se desenvolvido inclusive por intervenção destes conselhos (Godoy, 2007). Com o Conselho de Desenvolvimento, particularmente, a cidade tem-se desenvolvido e se projetado no cenário nacional, mas não se pode deixar de realçar que as desigualdades sociais e espaciais se acentuaram, com o decorrer do tempo.

Nesse contexto, fica claro que a construção do urbano longe de ser um processo ligado somente ao mercado ou ao Estado é fruto de negociações de diferentes interesses. As ações da colonizadora e, posteriormente, as governamentais e privadas nortearam a ocupação da cidade. A existência de espaços vazios no urbano foram planejados para lucros futuros dos agentes imobiliários. O que se salienta é que os planos diretores são flexíveis e atendem às forças sociais existentes.

6. CONCLUSÕES.

O artigo realça que, teoricamente, a economia urbana dá conta de parte do processo de ocupação do solo urbano. Ela é importante para explicar uma série de opções individuais por moradia assim como o papel dos agentes imobiliários nessa ocupação. Estes agentes reguladores do mercado imobiliário podem alterar padrões de uso do solo e legislação urbana, e são responsáveis pela consolidação da desigualdade do espaço e da estrutura de preços dos imóveis. Por sua vez, as premissas do planejamento urbano realçam o papel do estado na condução da ocupação do solo urbano e minimização dos impactos sociais e ambientais.

Contudo, as teorias levam pouco em conta que os agentes imobiliários privados, para atingirem os objetivos de maximização do lucro sempre pressionaram o Estado, um agente fundamental de elaboração das regras de uso e ocupação do solo com o objetivo de valorização dos espaços e modificação das regras existentes. Pouco se leva em conta que o plano diretor, uma vez aprovado e, portanto teoricamente, ser o resultado de um consenso negociado que leva à melhor ocupação do espaço e/ou permite melhor qualidade do ambiente, pode ser modificado por pressões e desvirtuado de maneira a resultar em maiores desequilíbrios. Com isso, pode-se afirmar, a legislação não é neutra, ela atende a interesses setoriais e, nesse aspecto as teorias discutidas entendem as regras como aquelas que visam o bem-estar da sociedade como um todo.

Chama-se a atenção que apesar da obrigatoriedade da elaboração do plano diretor estar explícita na Constituição de 1988, ele já existia e norteava as ações de vários municípios brasileiros, inclusive Maringá. As novas orientações de decisão descentralizada e em conjunto com a sociedade são incorporadas aos mesmos.

Aponta-se que o desenho urbano de Maringá, apesar de definido em seu projeto inicial e guardar algumas de suas características até os dias de hoje, na área central sofreu modificações devido às negociações entre os agentes imobiliários e o governo. Se anteriormente a preocupação era com o planejamento urbano e com a definição da ocupação da cidade segundo as classes de renda, hoje, com diminuição da presença do Estado na economia, a implementação da administração pública estratégica e maior espaço de ação da iniciativa privada passam a ocorrer ações pontuais, reforçadas pelo processo coletivo de decisão nos conselhos, que reforçam as modificações e valorização da área central e a construção dos condomínios fechados, num claro processo de valorização extensiva e intensiva do solo urbano.

Atualmente, há uma ação explícita em projetar o município como um modelo de gestão. O planejamento urbano é impregnado pela visão empresarial, pela interiorização de que as cidades ao competirem entre si precisam se diferenciar (ter um produto diferenciado a oferecer). As políticas públicas, particularmente, incidem sobre alguns aspectos ambientais, tais como: a solução para o lixo é terceirizar a coleta e instalar uma empresa alemã de reciclagem de lixo. A beleza da cidade é reforçada com a inauguração, pelo filho do imperador, do Jardim Japonês, trabalhado pela mídia como o maior do mundo.

As estratégias adotadas não são peculiares de Maringá, ocorre em todo o Brasil. O que se realça é que as ações, apesar de norteadas pelo Estatuto da Cidade e pela Constituição, que preconizam a participação social e colocam a habitação como um direito de todos, podem acabar acentuando as disparidades sociais e habitacionais.

Com a descentralização, os interesses empresariais, não somente dos agentes imobiliários, possuem mais um espaço de negociação, a qual ocorre desde a sua fundação. Nesses espaços de discussão, em que estão representados o governo, o setor privado e a sociedade civil organizada, os poderes de argumentação, de mobilização, de negociação e condução são desiguais. As regras existentes, os espaços democráticos previstos pela legislação são importantes. A participação de todos os setores no direcionamento do urbano se, por um lado, reforça poderes existentes há tempos, por outro lado evidencia essa diferenciação para a sociedade e cria a necessidade de maior participação e conscientização. Com isso, os resultados apresentados mostram a complexidade do processo e os conflitos a serem enfrentados.

REAL ESTATE MARKET? PUBLIC PLANNING? WHAT IS THE CONTROVERSY OVER URBAN LAND OCCUPATION?

Abstract

Urbanization is characterized by scale and concentration. In this context, two approaches discuss the issue. One is that the State is responsible for planning of use and occupancy of land and the other vision is that the free market forces reach the best structure of urban space. On this basis, the aim of the paper is to present the two theoretical branches and, based on a historical evolution of the directors plans of Maringá, defend that decentralization allows a greater position for real estate agents to influence urban land planning. We conclude that the two approaches are relevant, but do not give account of the new elements existing with the decentralization and establishment of the councils.

Keywords: urban economics, urban planning, Maringa.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ABRAMO, P (2001) – Mercado e ordem urbana: do caos à teoria da organização residencial, Rio de Janeiro:Bertrand Brasil.

ALONSO, W., (1964), **Location and Land-Use: Toward a General Theory of Land Rent**, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press

ANDRADE, Carlos R. Monteiro; CORDOVIL, Fabíola C. de Souza - A cidade de Maringá, PR. O plano inicial e as “requalificações urbanas. In. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/55.htm>> . Acesso em: 2 ago. 2008.

ARROYO, M. M. (2006) - Dinâmica Territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, Elizeu Savério; SPOSITO, Maria E. B. (Org). *Cidades Médias: produção do espaço urbano regional*. São Paulo: Expressão Popular, p. 71-85.

BEZZON, José C. F – O planejamento para o desenvolvimento local em cidades “globais” brasileiras: em direção ao novo modus operandi de gestão e produção da cidade. 2008. Tese (doutorado) do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, UfsCar/USP.

BRASIL (2000) – Constituição de 1988 – texto constitucional de maio de 1988 com alterações adotadas pelas Emendas constitucionais n.1/92 a 13/96, Brasília: Senado Federal.

BRASIL (2001). Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – **Estatuto da cidade -Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**, Brasília.

BRASIL (1937) – Decreto-Lei n.58 de 10 de dezembro de 1938 – Dispõe sobre o loteamento e venda de terrenos para pagamento em prestações. Senado Federa – Subsecretaria de informações.

BRASIL (1938) – Decreto n. 3079 de 25 de setembro de 1939 –**Regulamenta o Decreto-Lei n. 58, de 10 de dezembro de 1937, que dispõe sobre o loteamento e a venda de terrenos para pagamento em prestações**, Presidência da República, Casa Civil.

BRUEKNER Jank. (1985)- Dynamic Model of Housing Production. In *Journal of Urban Economics*, n.10:1-14

CORREA JUNIOR – J A – O trem de ferro, Maringá: Editora 5 de Abril, 1991.

FUJITA, M. E OGAWA, H. (1982). “Multiple Equilibria and Structural Transition of Non-Monocentric Urban Configuration”. In. **Regional Science and Urban Economics**, 12, 161-196.

GIMÉNEZ, Humberto M. M. (2007). **Interpretação do Espaço Urbano de Maringá: a Lógica da Verticalização – período de 1990 à 2005**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia – Área de concentração em Análise Regional e Ambiental, do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Maringá, 2007. Disponível em: <<http://www.pge.uem.br/pdf/hmmgimenez.pdf>> Acesso em: 2 ago. 2008.

GODOY, A M G (2007)– Movimentos sociais de base empresarial: contradição dos termos ou sinal dos tempos?. In *Anais do X Encontro de Programas de Pós-graduação em Economia da região Sul- Anpec Sul*.

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

HERMANN, Bruno M e HADDAD, Eduardo A – Mercado imobiliário e amenidades urbanas: a view through the window. Disponível em <http://www.anpec.org.br/encontro2003/artigos/E17.pdf>. Acesso em 15 de janeiro de 2009.

Mercado imobiliário? Planejamento público? Qual a controvérsia na ocupação do solo urbano?

NIEMEYER, O (2009) – PROJETO ÁGORA. Disponível em <http://www.niemeyer.org.br/Projdif-set2007.doc>. Acesso em 20 de março de 2009.

IBGE (2009). Perfil dos municípios brasileiros: pesquisa de informações básicas municipais, Rio de Janeiro.

KRZYZANOWSKI, Renato F. (2005) - **Novas Tecnologias em Assentamentos Humanos: a permacultura como proposta de planejamento de unidades familiares em Florianópolis**, Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: <<http://teses.eps.ufsc.br/defesa/pdf/14720.pdf>> Acesso em: 30 jun. 2008

MACEDO, Oigres L. Cordeiro de et al. **Pensar Maringá: 60 anos de plano**. 1ª Ed. Maringá: Massoni, 2007.

MANDELL, Paul – O uso do solo na cidade monocentrica. In anotações de sala de aula: Introdução á teoria Urbana/regional, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo:Departamento de Teoria e Historia, UNB, 1999.

MARINGÁ, Câmara Municipal de - **Lei Complementar 632/2006 - Plano Diretor**. Disponível em: <http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_documentos/norma_juridica/9166_texto_integral> Acesso em: 24 jul. 2008.

MARINGÁ, Câmara Municipal de -**Lei Complementar 01/1991 - Plano Diretor**. Disponível em: <http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_documentos/norma_juridica/258_texto_integral> Acesso em: 24 jul. 2008.

MARINGÁ, Câmara Municipal de -**Lei Complementar 23/1993 - Plano Diretor do Novo Centro**. Disponível em: <http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_documentos/norma_juridica/280_texto_integral> Acesso em: 25 jul. 2008.

MARINGÁ, Câmara Municipal de. **Lei 621/1968 - Plano Diretor**. Disponível em: <http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl_documentos/norma_juridica/2401_texto_integral> Acesso em: 24 jul. 2008.

MATOS, Antonio J F (2000)– Ordenamento do território e desenvolvimento regional. Tese (doutorado) defendida no Departamento de Gestão e Economia da Universidade da Beira Interior, Portugal.

MILLS, E. (1972). **Studies in the Structure of the Urban Economy**. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

MYRDAL, G., (1963), Planifier pour Développer. In **Economie et Urbanisme**, Les Éditions Ouvrières, Paris

REGO, Renato Leão. **O Desenho Urbano de Maringá e a Idéia de Cidade-Jardim**. *Revista Acta Scientiarum*, Maringá: EDUEM, v. 23, n. 6, p. 1569-1577, 2001.

SICSU, Abraham B, LIMA, João P R e SILVA, Gerson V – Novas lógicas do planejamento regional e a valorização do local: estudos de casos em Alagoas e Pernambuco.

SILVA, Carlos A. Mororó (2006). **Considerações Sobre o Espaço Urbano de Maringá – Pr: do Espaço de Floresta à Cidade-Jardim, Representação da “Cidade Ecológica”, “Cidade Verde”**. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção – Área de Concentração Gestão Ambiental, do Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina, 2006. Disponível em: <<http://teses.eps.ufsc.br/defesa/pdf/11307.pdf>> Acesso em: 19 jun. 2008.

SINGER, Paul (1979)– Uso do solo urbano na economia capitalista. In MARICATO, E. (org.) - **A produção capitalista da casa (e a cidade) no Brasil industrial**, SP: Alfa-Omega..

SMOLKA, Martim O. (1989) – O nexu urbano –imobiliário e a política habitacional: repensando as alternativas. In. Cadernos IPPUR-UFRJ, n. especial, ano III, p. 09-23, Rio de Janeiro: Neotécnica, dez.

TOPALOV, Cristian (1979) – La urbanizacion capitalista. México: Editorial Edicol.

Mercado imobiliário? Planejamento público? Qual a controvérsia na ocupação do solo urbano?

TOPALOV, Cristian (1988) – Naissance de l’urbanisme moderne et reforme de l’habitat populaire aux etats unis – 1900-1940. Paris: Centre de Sociologie Urbaine.

TUDINI, Odilon G e MENDES, César M (2006) – A dinâmica da incorporação imobiliária no processo de verticalização da zona 7 em Maringá-PR, no período 1990-2002. In boletim de Geografia, v.1, p.1-19, UEM

UEDA, Vanda. A construção, a destruição e a reconstrução do espaço urbano na cidade de Porto Alegre do início do Século XX..Geosp. , v.19, p.1 17, 2006

UNFPA (2007) – Relatório sobre a situação da população mundial: desencadeando o potencial de crescimento urbano. Disponível em http://www.unfpa.org.br/pcp_publicacoes.htm. Acesso em março de 2009.

VEIGA, Ana C R – Planejamento urbano. 2008. In **Seminários TIM sobre planejamento** urbano, Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em www.etg.ufmg.br/tim1/planejamentourbano.pdf. Acesso em março de 2009

VILLAÇA, Flávio (1999) - Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, p. 169 - 243.

WHEATON, W.C. (1974). “Comparative Static Analysis of Urban spatial Structure”.In. **Journal of Economic Theory**, 9:223-237.