



**VI CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
VII SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
VI CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

(Eixo Direito à Cidade)

**Coalizão público-privada e a provisão da infraestrutura urbana:
um estudo para Maringá-PR**

Maria Carmen Bigotto Pimenta¹
Lara Luiza de Carvalho²
Beatriz Fleury e Silva³

Resumo: O presente artigo investiga como a coalizão público-privada impacta na provisão de infraestrutura urbana, analisando o caso do município de Maringá - PR. Fundamentado no conceito de Máquina de Crescimento, de Logan e Molotch (1987), o artigo analisa os projetos urbanísticos Novo Centro e Eurogarden, ambos de grande impacto territorial, que demandaram o fornecimento de significativa infraestrutura pública. A metodologia combinou pesquisa bibliográfica e análise documental dos projetos analisados. Os resultados mostram que a infraestrutura urbana, financiada principalmente por recursos públicos, opera espacialmente de forma restrita e seletiva, induzindo a valorização imobiliária e contribuindo com a manutenção de hierarquias socioespaciais.

Palavras-chave: Coalizão público-privada; Infraestrutura urbana; Máquina de Crescimento; mercado imobiliário; Cidades médias.

Abstract: This article investigates how public private coalitions impact the provision of urban infrastructure, analyzing the case of the municipality of Maringá - PR. Based on the concept of Growth Machine, by Logan and Molotch (1987), the article analyses the urban projects Novo Centro and Eurogarden projects, both with great territorial impact and requiring the provision of significant urban infrastructure. The methodology combines bibliographic research and document analysis of the select projects. The results show that the urban infrastructure, financed mainly by public resources, operates spatially in a limited and selective manner, leading real estate appreciation and contributing to the maintenance of socio-spatial hierarchies.

Keywords: Public-private coalition; Urban infrastructure; Growth machine; Real estate market; Medium-sized cities.

¹ Pós-graduanda de Arquitetura e Urbanismo no Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPU), e-mail: pg406408@uem.br

² Graduanda de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estadual de Maringá (UEM), e-mail: ra128384@uem.br

³ Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estadual de Maringá e do Programa Associado UEM/UEL de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPU), Grupo de pesquisa LAPHA - Laboratório de Pesquisa em Habitação e Assentamentos Humanos, e-mail: bfsilva@uem.br



1 INTRODUÇÃO

A produção do espaço é uma característica intrínseca à existência humana, sendo, ao mesmo tempo, transformada e transformadora de relações sociais, políticas e econômicas. Assim como apresenta Carlos (2011), a condição humana universal de produção espacial é contraditória com a apropriação do mesmo dentro do cenário capitalista, que ocorre de maneira privada, conduzida pelo mercado imobiliário. É a partir dessa oposição entre produção e ocupação do território que a sociedade constitui um solo urbano desigual, ocupado a partir da divisão de classes e do que é considerado solo público ou privado. A cidade se torna, então, a expressão material das disputas entre os diferentes agentes que atuam sobre o território: o Estado, detentor de poder político; o capital, detentor de poder econômico; e os agentes sociais, que apropriam-se do espaço.

Neste contexto, a infraestrutura urbana desempenha papel central no processo de disputa do território urbano, não se restringindo apenas a um conjunto de elementos técnicos destinados à provisão de serviços, que funciona como o “esqueleto” que estrutura o espaço urbano e viabiliza a circulação, a produção e a acumulação de capital. Todos esses fatores influenciam e condicionam o uso e a ocupação do solo urbano, atuando diretamente nos processos de valorização imobiliária, como explica Maricato (2000):

As obras de infra-estrutura urbana alimentam a especulação fundiária e não a democratização do acesso à terra para moradia. Proprietários de terra e capitalistas das atividades de promoção imobiliária e construção são um grupo real de poder e de definição das realizações orçamentárias municipais. (Maricato, 2000, p. 157).

Sendo assim, investimentos em sistema viário, saneamento e equipamentos urbanos tendem a produzir efeitos territoriais desiguais ao favorecer determinadas porções da cidade em detrimento de outras. Como explica Gottdiener (1996), há uma geração artificial de valor voltado à manutenção de uma cidade heterogênea, que se condiciona à existência de localizações desvalorizadas e de supervalorizadas como compensação consequente desse processo. Entende-se, então, que o investimento homogêneo numa rede de infraestrutura urbana universal não é favorável à atuação do mercado imobiliário, que obtém da localização do seu empreendimento o maior valor de troca.

O papel do Estado é fundamental nesse processo ao definir as áreas prioritárias para receber investimentos, tais decisões, entretanto, não ocorrem de maneira independente, elas são frequentemente atravessadas por interesses privados, especialmente aqueles ligados ao setor imobiliário. Essa relação próxima entre mercado e Estado materializa-se por meio de coalizões público-privadas que orientam a produção do espaço urbano.



As coalizões público-privadas podem ser compreendidas como arranjos, formais ou informais, entre agentes estatais e agentes do capital imobiliário que passam a influenciar a formulação e a implementação de políticas urbanas. Para Arantes (2000), a coalizão é uma máquina ideológica capaz de impulsionar o desenvolvimento urbano a partir de estratégias de urbanismo. A seletividade na provisão de infraestrutura evidencia, portanto, um conflito entre o interesse público e a lógica de acumulação privada, com impactos significativos sobre a organização do território.

Diante desse cenário, este artigo parte do seguinte problema: de que maneira as coalizões público-privadas influenciam a provisão de infraestrutura urbana, priorizando-a como ativo imobiliário e instrumento de valorização do solo? A investigação tem como objetivo compreender como essas dinâmicas se expressam no espaço urbano e de que forma as decisões relacionadas à infraestrutura contribuem para reforçar hierarquias territoriais e processos de segregação socioespacial.

A pesquisa é voltada à uma cidade média, Maringá-PR, município marcado pela forte atuação do mercado imobiliário desde sua gênese (Silva, 2015). A metodologia adotada possui caráter exploratório e estratégia de estudo de caso, fundamentado em revisão bibliográfica e análise crítica de elementos da produção do espaço urbano maringaense. As discussões apresentadas constituem um desdobramento de uma pesquisa mais ampla, desenvolvida como uma dissertação, da qual este artigo representa um recorte específico.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 A cidade como Máquina de Crescimento

A compreensão da cidade como produto de interesses específicos é abordada por Logan e Molotch (1987) na obra *Urban Fortunes* através do modelo denominado pelos autores de “Máquina de Crescimento”, na qual se interpreta o espaço urbano como resultado de uma dinâmica orientada prioritariamente pelo crescimento econômico e pela valorização do solo. Para os autores, a cidade é concebida como uma mercadoria, cujo valor de troca tende a se sobrepor ao valor de uso.

Parte central da ideia de Logan e Molotch é a coalizão público-privada que ocorre pela atuação dos agentes do poder público, proprietários fundiários, incorporadores imobiliários, empresários locais, instituições financeiras e outros atores com capacidade de influenciar decisões urbanas. Esses agentes podem ter diferentes interesses, porém, se unem em torno de um objetivo comum: a promoção do crescimento urbano para a geração de valor econômico. Nesse arranjo, o Estado legitima e viabiliza projetos que sustentam essa lógica, seja por meio de investimentos diretos ou mudanças na legislação, além de influenciar diretamente na distribuição



de infraestrutura urbana pela cidade.

Como consequência espacial dessa articulação, Vainer (2000) discorre sobre um projeto de cidade estruturado em três analogias: a) a cidade como mercadoria, que está a venda, igualmente à outras cidades; b) a cidade como empresa, que gesta e organiza investimentos e negócios; e c) a cidade como pátria, que, escondida atrás de um “patriotismo de cidade”, trata-se como um sujeito, uma unidade, descolada de sua noção política.

O crescimento desse projeto de cidade pode ser materializado em obras de infraestrutura, novos loteamentos, expansão do perímetro urbano ou grandes projetos, apresentados como um objetivo em si mesmo, frequentemente desvinculados de uma avaliação crítica sobre seus impactos socioespaciais. Assim, a cidade, ou, nesse caso, a “mercadoria”, se transforma a partir da sua capacidade de atrair investimentos e incentivar o mercado imobiliário.

Para isso, é necessário haver um consenso geral em torno da ideia de que o crescimento urbano é sempre benéfico para toda a coletividade, que, longe de ser espontânea, é uma ideia socialmente fabricada e difundida por discursos políticos e midiáticos que associam desenvolvimento urbano a melhoria da qualidade de vida urbana para todos. Para Arantes (2000), a fabricação desses consensos é a peça chave de execução do modelo da máquina de crescimento, tornando-se comum que obras de infraestrutura e novos empreendimentos imobiliários sejam apresentados como necessidades incontestáveis para a cidade.

Dessa forma, a infraestrutura urbana desempenha um papel de combustível da máquina de crescimento, fortalecida ainda mais com o apoio dos “consensos”. A ideia falsa de benefício universal dos investimentos criada por essas ideias oculta o fato de que a desigualdade socioespacial pode ser completamente relacionada à distribuição desigual de capital na cidade (Maricato, 2000).

Embora esses investimentos sejam majoritariamente financiados com recursos públicos, os ganhos resultantes tendem a ser apropriados de forma privada, visto que os agentes privados da coalizão se apropriam da valorização do solo sem necessariamente arcar com os custos correspondentes, ou seja, há uma socialização dos custos de urbanização enquanto há uma beneficiação privada dos resultados. Essa contradição se compara ao explicado por Carlos (2011) e evidencia a relação entre os financiadores da cidade e os sujeitos que a utilizam.

Essa assimetria promove a manutenção de hierarquias espaciais e aprofundamento de desigualdades socioespaciais. Tais dinâmicas urbanas podem ser observadas no município de Maringá-PR, por meio da presença de estratégias de crescimento urbano fortemente associadas à provisão de infraestrutura e à valorização imobiliária, como já examinado por autores como Silva (2015) e Cordovil (2010), especialmente em relação a fundação da cidade, que será melhor descrito a seguir. Assim, torna-se pertinente analisar o caso maringaense à luz do conceito de cidade como máquina de crescimento.



2.2 O Novo Centro de Maringá: azeitando a Máquina de Crescimento

A cidade de Maringá-PR foi concebida, desde sua origem, a partir de um plano urbano moderno, com orientação funcionalista e marcada por uma lógica socioespacial segregadora. O município nasce como empreendimento imobiliário pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), posteriormente denominada como Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), estruturado por meio da articulação entre agentes públicos e privados cujos papéis frequentemente foram sobrepostos no processo de urbanização. Essa imbricação do planejamento, entre interesses econômicos e decisões urbanísticas, consolidou uma base institucional que futuras intervenções continuassem a privilegiar a lógica de mercado. Nesse cenário, a reestruturação da área central do município de Maringá, materializada no projeto Novo Centro, configura-se como um dos casos mais emblemáticos dessa articulação entre o poder público e o poder privado (Amorim, 2015; Gatto; Araújo Júnior, 2018; Silva, 2015).

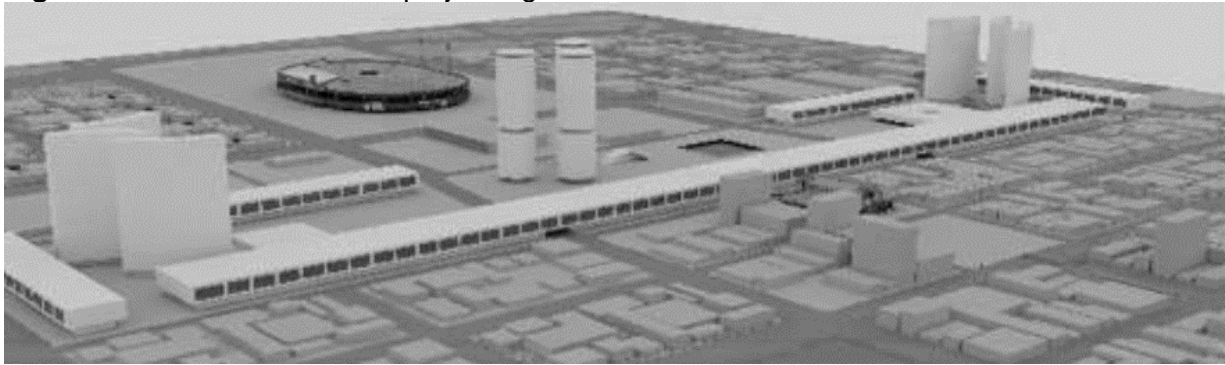
A partir da década de 1970, com a expansão urbana e a modernização, o antigo pátio de manobras da ferrovia da cidade, inicialmente estruturador para a malha urbana, passou a ser considerado como uma barreira física e simbólica, que impedia o fluxo de capital e de pessoas. Paralelamente, apoiava-se o argumento da necessidade de provisão de nova infraestrutura urbana para reintegrar a terra pública central ao tecido urbano, destravando a área para novos usos e auxiliando na mobilidade urbana (Amorim, 2015; Ferreira, 2017).

Em 1985, foi criada pelo poder público municipal, na gestão do prefeito Said Ferreira, a Urbanização de Maringá S/A (Urbamar), empresa de economia mista, que funcionou como agente operacional da reestruturação do denominado Novo Centro. Ela assumiu a gestão dos terrenos e das obras do projeto, definido em lei que o município seria seu avalista solidário. Com o objetivo de chamar a atenção do interesse popular e difundir a narrativa do progresso, a Prefeitura do Município de Maringá estabeleceu critérios para o projeto da área central: o projeto devia garantir que não haveria gastos adicionais do poder público; a continuação de duas vias conectando o norte-sul da cidade; e a determinação da área em amplo centro comercial (Amorim, 2015; Ferreira, 2017; Ferreira, 2024; Töws et al., 2010).

Antes da consolidação do projeto Novo Centro, houve a criação do projeto Ágora (Figura 01) de Oscar Niemeyer, que, antecedendo sua concepção, havia marketing urbano sobre a divulgação do nome do arquiteto. A proposta inicial previa ser símbolo de progresso e valorização do espaço público. Ele abrangia o rebaixamento da linha férrea com a criação de duas ruas ligando a cidade no sentido norte-sul e dividindo a área em três quadras. Por mais que tenha sido divulgado que o projeto continha grandes áreas públicas, ele também contava com diversas edificações privadas. Assim, demonstra-se que a narrativa de ser um espaço público pelo município foi buscando o consenso popular para aceitação do projeto. Nesse cenário, houve a construção de uma imagem espetacularizada, mobilizando o consenso social e legitimando a intervenção estatal em prol de interesses privados (Amorim, 2015; Ferreira, 2017; Ferreira, 2024).



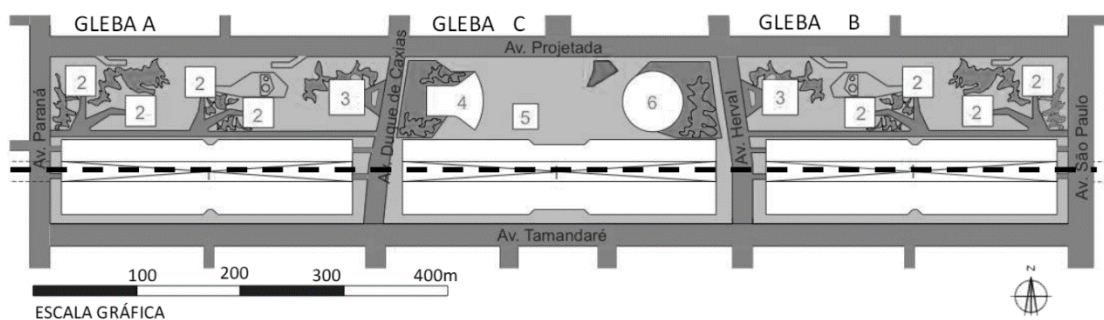
Figura 1 – Primeira versão do projeto Ágora em 1986



Fonte: Ferreira (2017).

No entanto, com o início do prolongamento de duas avenidas, a Prefeitura Municipal solicitou que o Projeto Ágora fosse adaptado, considerando a redução da gleba em vinte por cento. Em 1991, ocorre a segunda proposta de Oscar Niemeyer não divulgada oficialmente e, no mesmo ano, a terceira proposta (Figura 2). Essa foi divulgada no II Congresso Internacional de Urbanismo - URBE 6 ocorrido no mesmo ano e na inauguração da Avenida Herval (uma das vias prolongadas na gleba), contendo estratégias de *Marketing Urbano*. O projeto, com a modificação solicitada pela municipalidade após o Congresso, continha o cruzamento de novas avenidas, dividindo o local em três blocos e deixando de lado a proposta de ser uma praça única ligando todo o espaço. As glebas laterais seriam destinadas à iniciativa privada com edificações de uso misto, já a quadra central passaria a ter uso cívico, público e cultural. Anteriormente, o projeto previa cinco torres circulares em cada gleba lateral, porém houve críticas e Niemeyer cedeu à pressão técnica e comercial (Ferreira, 2017).

Figura 2 – Terceira versão do projeto Ágora em 1991



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Maringá *apud* Ferreira (2017)

A última versão, institucionalizada pela Lei n° 3.051/1991 “Plano Diretor Projeto Ágora”, determinou que as glebas laterais ficariam sob responsabilidade de construtoras locais e a central seria executada pelo município. A prefeitura definiu que não haveria venda da propriedade da terra pública, mas dos direitos de construir, impondo normas rígidas ao comprador. Porém, a



proposta não obteve investidores interessados, pelo fato deles buscarem a garantia da propriedade privada para lucrar e evitar riscos, além de ter a perspectiva das restrições construtivas impostas como comprometedoras (Ferreira, 2017; Ferreira, 2024; Gatto; Araújo Junior, 2018).

Após a obtenção das dívidas públicas e o fracasso do edital para conseguir destinar o direito de construir, a Prefeitura do Município de Maringá aprovou a Lei Complementar nº 23/1993, determinando o Plano Diretor do Novo Centro. O projeto (Figura 3) previu garantir a participação do poder privado, reduzindo o tamanho do terreno para eles conseguirem ter o poder de compra. A área foi seccionada em três glebas: a gleba central com o setor comercial e não comercial; já as laterais com os usos permitidos em comercio e serviços centrais e vicinais e habitação multifamiliar. A coalizão público-privada atuou para flexibilizar as normas, principalmente o coeficiente de aproveitamento, garantindo que as construtoras locais pudessem participar e lucrar, em detrimento da proposta original de Niemeyer. Nesse momento, a atuação da Urbamar exemplifica o processo de empresariamento urbano, no qual a cidade é gerida como negócio, adotando tipicidades do mercado e auxiliando no consenso entre elites políticas e econômicas. Uma das estratégias adotadas foi o uso de propagandas buscando a venda dos terrenos, conforme observa-se na figura 4 e 5 (Albertin et al., 2020).

Figura 3 – Projeto do loteamento Novo Centro de Maringá



Fonte: Ferreira (2024).



Figura 4 – Propaganda para comercialização dos lotes

**URBAMAR
NOVO CENTRO
MARINGÁ**

A REALIDADE EM CONCRETO E VERDE

NOVO CENTRO DE MARINGÁ. O SONHO É REALIDADE. EM CONCRETO E VERDE. COM O INÍCIO DAS OBRAS DE REBAIXAMENTO DA LINHA FÉRREA E A CONSTRUÇÃO DE UM TÚNEL DE 1.050 METROS, ENTRE AS AVENIDAS SÃO PAULO E PARANÁ, COMEÇA A MAIS IMPORTANTE ETAPA DE VENDAS DE TERRENOS. ESTA É A ÚLTIMA OPORTUNIDADE DE INVESTIR NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE MAIS VERDE DO BRASIL. MARINGÁ É POLO DE UMA REGIÃO COM MAIS DE 100 MUNICÍPIOS, INFLUENCIANDO PERTO DE 2 MILHÕES DE PESSOAS. TODAS ESTAS CARACTERÍSTICAS FAZEM DE MARINGÁ UMA DAS MAIS IMPORTANTES CIDADES DO SUL DO PAÍS. UMA PORTA ABERTA PARA O MERCOSUL, UMA REALIDADE PARA O TURISMO VERDE, PARA EMPRESAS COMERCIAIS, PRESTADORAS DE SERVIÇOS E PARA PROJETOS RESIDENCIAIS AVANÇADOS. ESTA OPORTUNIDADE TEM A GARANTIA DA URBAMAR S/A, UMA EMPRESA CRIADA PARA O DESENVOLVIMENTO DE MARINGÁ. SOLICITE INFORMAÇÕES E ADQUIRA TERRENOS NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ. UM INVESTIMENTO GARANTIDO.

Terrenos: Pagamentos em até 12 meses.

INFORMAÇÕES:
LIGUE (044) 223-1503

MARINGÁ
MAR VERDE, MAR VERDE!

Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá *apud* Ferreira (2024).

Figura 5 – Propaganda para venda dos lotes



Fonte: Acervo Urbamar / Prefeitura Municipal de Maringá *apud* Ferreira (2024).

Com o exposto, a estratégia central foi marcada pelo rebaixamento da linha férrea e a construção do túnel ferroviário, liberando extensas áreas centrais que anteriormente eram ocupadas pela ferrovia. Além disso, houve a alteração significativa do uso e ocupação do solo, ampliando o potencial construtivo da área e criando uma nova frente de expansão imobiliária.



Observa-se um arranjo no qual o setor público arcou com os custos e riscos da intervenção, enquanto o setor privado se apropriou da valorização fundiária decorrente. A infraestrutura implantada com recursos e garantias públicas viabilizou a comercialização de lotes e flexibilização de parâmetros urbanísticos que beneficiaram as incorporadoras maringenses, ocasionando a privatização gradual do espaço. O resultado espacial consolidou-se em uma paisagem de alta densidade construtiva e verticalizada. (Albertin et al., 2020; Ferreira, 2024; Gatto; Araújo Junior, 2018; Töws et al., 2010).

Nesse contexto, o Novo Centro não é um caso isolado, mas configura como a consolidação de uma dinâmica histórica da coalizão público-privada. De um lado, o poder público busca modernizar a imagem da cidade, aumentar a arrecadação e fortalecer sua centralidade regional, enquanto que, o mercado imobiliário formal tem interesse na produção de novos empreendimentos residenciais e comerciais em áreas estratégicas (Ferreira; 2017; Silva, 2015). Essa lógica aproxima-se do modelo da “Máquina de Crescimento” (Logan, Moloch, 1987).

A infraestrutura, nesse contexto, não se apresenta como resposta às necessidades coletivas, mas como componente seletivo de indução do desenvolvimento imobiliário. Sua provisão antecede e condiciona a ocupação privada, reduzindo o risco e desempenhando como elemento de viabilização econômica do empreendimento urbano. Nota-se, portanto, que a infraestrutura urbana assumiu papel estratégico na consolidação de uma nova centralidade e reforçou processos na engrenagem da coalizão público-privada. À medida que os investimentos públicos concentram-se em áreas específicas da cidade buscando a valorização imobiliária, observa-se uma urbanização seletiva, resultando em exclusividade socioeconômica e socioespacial (Ferreira, 2017; Silva, 2015; Töws et al., 2010).

O Novo Centro não se refere a um projeto isolado da história urbana de Maringá, mas evidencia mais uma rodada de força da Máquina de Crescimento, um modelo de intervenção baseado na articulação entre o poder público e o mercado imobiliário. Esse arranjo institucional, estruturado ao longo de décadas, cria precedentes políticos, passando a orientar novas frentes de expansão urbana, como o empreendimento Eurogarden, analisado a seguir. Ele retoma a lógica de coalizão público-privada e de produção estratégica do espaço urbano observado no Novo Centro (Ferreira, 2017; Silva, 2015).

2.3 O Eurogarden: retrato de um urbanismo imobiliário

O empreendimento Eurogarden, intervenção urbana e imobiliária realizada na cidade de Maringá, se destaca dentro da engrenagem da coalizão público-privada. O projeto, aprovado em 2013, não buscava apenas introduzir uma nova proposta urbana na cidade, mas servir como instrumento político para mobilizar o consenso social. Ele foi encomendado e liderado pela empresa privada denominada Argus Empreendimentos Imobiliários, especialmente por Jefferson Nogaroli. A Argus obteve a gleba privada adjacente à área do antigo Aeroporto Gastão Vidigal na



cidade de Maringá-PR e propôs a unificação com o lote público, buscando também criar o Novo Centro Cívico. Assim, observa-se que a iniciativa parte do setor privado, associando-se de forma estratégica com o setor público (Amorim, 2015; Ferreira, 2024).

Para a realização do projeto, houve a contratação do escritório francês Archi5, que teve parceria com o escritório Arq+ Arquitetura, buscando agregação de capital simbólico, conferindo credibilidade e distinção antes mesmo de sua materialização. A narrativa de modelo de sustentabilidade e as imagens renderizadas circularam amplamente (Figura 6), viabilizando o consenso imagético. O projeto serviu para destravar a terra pública e flexibilizar os parâmetros urbanísticos, propiciando como um instrumento de valorização fundiária (Amorim, 2015; Battistam, 2020; Ferreira, 2024).

Figura 6 – Propaganda divulgada sobre o Eurogarden



Fonte: Archi5, 2019 *apud* Battistam, 2020

A reconfiguração das vias no projeto previu o prolongamento de eixos já existentes, funcionando como condição material inicial para conectar-se com o centro urbano. Além disso, continha edificações envidraçadas com formatos sinuosos, sendo que a área pública se encontraria no meio do edifício privado, configurando-se em uma privatização do espaço público e perdendo a legalidade do centro cívico. O parâmetro urbanístico de ocupação do solo foi sugerido pelo escritório francês com base nas metrópoles internacionais, desconsiderando as legislações brasileiras. Outro ponto relevante é que a pista de pouso do antigo aeroporto foi a única questão preservada no projeto, enquanto outras edificações importantes não foram mencionadas (Battistam, 2020).

O gestor público à época apresentou o projeto encomendado pela Argus para autoridades do Judiciário, internalizando a proposta privada na esfera pública. A gestão seguinte, alinhada com seu antecessor, aprovou a Lei Complementar 946/2013 (Operação Urbana Consorciada Novo Centro Cívico – Eurogarden) considerada o principal mecanismo jurídico da articulação entre o poder público e o poder privado dentro desse projeto (Maringá, 2013; Maringá, 2018).



No mesmo ano da criação da OUC Centro Cívico - Eurogarden, o instrumento da Outorga Onerosa (OODC), previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01) e constante no Plano Diretor do Município (Lei 632/06), sofreu alteração através da Lei Complementar 941/2013 (Maringá, 2013) permitindo que os recursos, antes direcionado apenas ao Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social (FMHIS), fossem ampliados e direcionados também para intervenções no sistema viário, transporte e lazer do município. Isso possibilitou alterações substanciais nos parâmetros construtivos, flexibilização no zoneamento para adequação ao empreendimento e significativo *plus*, uma vez que a aplicação da contrapartida financeira paga ao município foi aplicada no próprio empreendimento, uma vez que o mesmo seria anexo ao Novo Centro Cívico, o que provocou valorização imobiliária imediata.

Posteriormente, com toda alteração aprovada, a empresa responsável pelo projeto pediu a revogação da Operação Urbana Consorciada Novo Centro Cívico - Eurogarden, devido a questionamentos do Ministério Público e do Observatório das Metrôpoles-núcleo Maringá. Com a aprovação, a Operação Urbana Consorciada foi finalizada e o que fora aprovado enquadrou-se como loteamento urbano Eurogarden (Ferreira, 2024).

Atualmente, observa-se que o local mantém um padrão de infraestrutura diferenciado para a cidade de Maringá, com fiação subterrânea, iluminação inteligente, ciclovia estruturada e paisagismo, não se limitando a uma qualificação técnica do espaço urbano. Além disso, parte da área pública foi direcionada para a construção do Hospital da Criança de Maringá, um empreendimento privado (Eurogarden, 2026; Ferreira, 2024).

Afora este cenário, encontram-se propagandas (Figura 7) veiculadas dos empreendimentos a serem implantados no Eurogarden que reforçam estratégias discursivas. Frases como “o lugar que você sempre quis morar, mas não sabia onde ficava”, eleva o conceito de morar bem, “seu espaço, sua nova vida” e em especial o slogan: “feito para morar, perfeito para investir”, demonstram que o local é apresentado como experiência de distinção e oportunidade financeira, não apenas como habitação. (A. Yoshii, 2025; Eurogarden, 2026; Pedro Granado Imóveis, 2025; Silva, 2015).



Figura 7 – Propagandas dos primeiros empreendimentos no Eurogarden



Fonte: Pedro Granado Imóveis (2025); Eurogarden (2026); A. Yoshii (2025).

Com o exposto, o projeto Eurogarden não se adequou à legislação vigente; ao contrário, o município precisou moldar o aparato legal para viabilizar o interesse privado. Com isso, o Eurogarden é um exemplo emblemático da dinâmica de coalizão público e privada, onde a infraestrutura urbana é utilizada como aporte público para garantir liquidez de ativos imobiliários. O consenso em torno da narrativa auxilia a camuflar a transferência de recursos públicos. Assim, a infraestrutura deixa de ser um direito coletivo e passa a se tornar o diferencial competitivo de um produto imobiliário (Battistam, 2020; Ferreira, 2024).

3 RESULTADOS E CONCLUSÕES

O estudo teve como objetivo compreender como as coalizões público-privadas influenciam a provisão de infraestrutura urbana em Maringá-PR. A partir das referências, pode-se observar a recorrência de uma coalizão público-privada que opera por meio de uma urbanização seletiva. O planejamento urbano em Maringá passa a ser um mecanismo de indução da acumulação imobiliária, deixando de se configurar apenas como um instrumento de ordenamento territorial. A infraestrutura urbana, no contexto maringaense, se torna elemento de negociação estratégica, deixando de cumprir apenas a função técnica ou de direito para a vida urbana. Para viabilizar projetos, utilizam-se o discurso do interesse coletivo, decisões políticas e, muitas vezes, os investimentos públicos.



Além disso, observa-se que a infraestrutura beneficia não apenas o projeto isolado, mas auxilia na valorização do entorno, podendo contribuir no ganho de *status*. Esse processo transfere o investimento público para o setor privado, uma vez que o mercado imobiliário se apropria da valorização fundiária sem necessariamente ter custos de implantação das obras. Toda essa dinâmica é sustentada por um consenso urbano cuidadosamente construído, associando a necessidade dos projetos, especialmente da infraestrutura, a narrativas de qualificação da cidade.

Ademais, vale ressaltar que o presente artigo é um ensaio de caráter exploratório, representando uma pesquisa inicial, apontando para um grande potencial de aprofundamento em pesquisas futuras.

4 REFERÊNCIAS

ALBERTIN, R. M.; VIOTTO, H. G. F.; SILVA, F. F. da; ANGELIS, B. L. D. de. Pelas ruas de Maringá: planejamento urbano e arborização viária no Novo Centro de Maringá, PR, Brasil. **Terra Plural**, Ponta Grossa, v. 14, p. 1-17, 2020. Disponível em: <https://revistas.uepg.br/index.php/tp/article/view/13087> Acesso em: 23 de fev de 2026.

AMORIM, W. V. **A Produção Imobiliária e a Reestruturação das Cidades Médias: Londrina e Maringá/PR**. 2015. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente, 2015.

A. YOSHII ENGENHARIA. **Altana Eurogarden. Maringá**, [s.d.]. Disponível em: <https://lp.ayoshii.com.br/altana>. Acesso em: 12 fev. 2026.

ARANTES, O. B. F; VAINER, C. B. e MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

BATTISTAM, M. P. **Ação virtual na cidade real: o marketing urbano e seu impacto na (re)produção do espaço urbano - o caso Eurogarden**. 2020. 231 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2020.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Vigência Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto da Cidade. 1. ed. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 22 fev. de 2026.

CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. In: Carlos, A. F. A. **Da “organização” á “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico**. São Paulo, Contexto, 2011. p. 53-72.

CORDOVIL, F. C. S. **A Aventura Planejada: Engenharia e Urbanismo em Maringá, PR, 1947 a 1982**. 2010. 640 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, São Carlos, 2010.

EUROGARDEN. **Tecnologias sustentáveis que são realidade no Eurogarden**. Disponível em: <https://www.eurogarden.com.br/blog/tecnologias-sustentaveis-que-sao-realidade-no-eurogarden/>. Acesso em: 20 fev. 2026.

EUROGARDEN. **Wave Garden Residence Club**. Maringá, [s.d.]. Disponível em:



<https://www.eurogarden.com.br/empreendimentos/wave-garden/>. Acesso em: 12 fev. 2026.

FERREIRA, J. C. V. **O processo de privatização do espaço no Novo Centro de Maringá-Paraná: agentes, imagens e discursos**. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

FERREIRA, J. C. V. **Projeto urbano como projeto político: uma leitura da história de Maringá/PR**. 2024. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

GATTO, G. G.; ARAÚJO JÚNIOR, M. E. de. Grandes negócios imobiliários, poder público local e planejamento urbano do Plano Diretor Novo Centro, em Maringá/PR. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 18-36, jul./dez. 2018.

GOTTDIENER, M. **O setor imobiliário e o planejamento urbano: controle, gestão ou desregulação**. In: JÚNIOR, J. M. N.; SOMECKH, N.; ROLNIK, R. (Org.) Políticas públicas para o solo urbano: experiências e possibilidades. São Paulo: Polis, 1996. p.17-26.

LOGAN, J; MOLOTCH, H. **Urban Fortunes: the political economy of place**. Berkeley: University of California Press, 1987.

MARINGÁ. **Lei Complementar nº 632/2006**. Cria o Plano Diretor do município de Maringá. Maringá: Câmara Municipal, 2006. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/m/maringa/lei-complementar/2006/63/632/lei-complementar-n-632-2006-cria-o-plano-diretor-do-municipio-de-maringa>. Acesso em: 22 fev. 2026.

MARINGÁ. **Lei Complementar nº 941, de 5 de abril de 2013**. Dispõe sobre a aplicação do instrumento da outorga onerosa do direito de construir, bem como dá outras providências. Maringá: Câmara Municipal, 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-complementar/2013/94/941>. Acesso em: 17 fev. 2026

MARINGÁ. **Lei Complementar nº 946, de 7 de junho de 2013**. Autoriza a Operação Urbana Consorciada Novo Centro Cívico - Eurogarden, no Município de Maringá e dá outras providências. Maringá: Câmara Municipal, 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-complementar/2013/94/946>. Acesso em: 17 fev. 2026.

MARINGÁ. **Lei Complementar nº 1.115, de 26 de abril de 2018**. Revoga a Lei Complementar Municipal n. 946, que autoriza a Operação Urbana Consorciada Novo Centro Cívico - Eurogarden, no Município de Maringá e dá outras providências. Maringá: Câmara Municipal, [2018]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-complementar/2018/111/1115/lei-complementar-n-1115-2018-revoga-a-lei-complementar-municipal-n-946-que-autoriza-a-operacao-urbana-consorciada-novo-centro-civico-eurogarden-no-municipio-de-maringa-e-da-outras-providencias> Acesso em: 17 fev. 2026.

PEDRO GRANADO. **Conheça o primeiro residencial do Eurogarden Maringá**. Maringá, [s.d.]. Disponível em: <https://www.pedrogranado.com.br/noticias/Maringa-e-regiao-47/Conheca-o-primeiro-residencial-do-Eurogarden-Maringa-634>. Acesso em: 12 fev. 2026.

SILVA, B. F. e. **A recente produção imobiliária no aglomerado metropolitano Paiçandu-Maringá-Sarandi: novos arranjos, velha lógica**. 2015. 292 p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

TÖWS, R. L; MENDES, C. M.; VERCEZI, J. T. A cidade como negócio: os casos de Londrina-PR e de Maringá-PR. **Boletim de Geografia**, Maringá, v. 28, n. 1, p. 91-103, 2010.