

UEM – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
DGE – DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

DJEYSONN WILLIAM DE SOUSA MELO

**PROBLEMAS NA MOBILIDADE URBANA DECORRENTES DO PROCESSO
DE VERTICALIZAÇÃO NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ – PR.**

MARINGÁ
2013

DJEYSONN WILLIAM DE SOUSA MELO

**PROBLEMAS NA MOBILIDADE URBANA DECORRENTES DO PROCESSO
DE VERTICALIZAÇÃO NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ – PR.**

Trabalho apresentado ao curso de Geografia como
requisito para obtenção de título de bacharel em
Geografia pela Universidade Estadual de Maringá.

Orientador: Prof. Pós Dr. César Miranda Mendes.

MARINGÁ

2013

DJEYSONN WILLIAM DE SOUSA MELO

**PROBLEMAS NA MOBILIDADE URBANA DECORRENTES DO PROCESSO
DE VERTICALIZAÇÃO NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ – PR.**

Trabalho apresentado ao curso de Geografia como
requisito para obtenção de título de bacharel em
Geografia pela Universidade Estadual de Maringá.

Orientador: Prof. Pós Dr. César Miranda Mendes.

Comissão Examinadora

Orientador: Prof. Dr. Cesar Miranda Mendes

DGE - Departamento de Geografia

Prof^a Ms. Yolanda Shizue Aoki
DGE - Departamento de Geografia

Ms. José Roberto Machado
DGE – Departamento de Geografia
Doutorando em Geografia

Maringá, PR, 02 de dezembro de 2013

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus, pelo dom da vida que me deste, por suprir todas as minhas necessidades na sua imensa graça e amor que ele tem por mim e por ter concedido o privilégio e o direito de ser chamado de “filho de Deus”.

Em segundo lugar agradeço a minha amada esposa Carla Mayumi Oikawa Melo, a qual sempre acreditou em mim, me apoiando e me incentivando sempre a batalhar para alcançar meus objetivos.

Em especial agradeço ao meu professor e orientador deste projeto, o Dr. César Miranda Mendes, ao qual me deste a oportunidade de fazer parte de um grupo de estudos GEUR – Grupo de Estudos Urbanos, me apoiando a desenvolver o tema deste projeto e abrindo horizontes de conhecimentos inimagináveis em minha vida.

A Prefeitura Municipal de Maringá, por ter me fornecido os dados necessários para estudos sobre os problemas da mobilidade urbana decorrentes do processo de verticalização no Novo Centro de Maringá – PR.

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso, tem por finalidade o estudo dos problemas da mobilidade urbana decorrentes do processo de verticalização no Novo Centro de Maringá – PR, especificamente ao longo da Avenida Horácio Racanello Filho, visando a transformação e produção do espaço urbano, no qual se destinou a formação do Novo Centro. O objetivo é o estudo da atuação dos promotores imobiliários, suas estratégias e ações que viabilizaram a produção do espaço geográfico do Novo Centro, por meio do processo de verticalização, visando a especulação imobiliária, atrativo para grandes investidores de classe média local e regional, bem como as estratégias dos órgãos de esferas municipal, estadual e federal para amenizar os problemas de mobilidade urbana.

PALAVRAS CHAVE: Centralização. Novo Centro. Mobilidade Urbana. Verticalização.

ABSTRACT

This Labor Completion of course, is to study the problems of urban mobility from the process of vertical integration in the New Center of Maringá - PR, specifically along Avenue Horacio Racanello Son, to transformation and production of urban space, in which was focused on training the new center. The aim is to study the role of property developers, their strategies and actions that enabled the production of the geographic area of the New Center, through the process of vertical integration, aiming to speculation, attractive for large investors middle class local and regional as well as the strategies of the board of municipal, state and federal level to mitigate the problems of urban mobility.

KEYWORDS: Centralisation. New Center. Urban Mobility. Piggybacking.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: LOCALIZAÇÃO DA ÀREA DE ESTUDO.....	11
FIGURA 2: ORGANOGRAMA TEÓRICO METODOLÓGICO	17
FIGURA 3: IMAGEM DO PROJETO ÁGORA LANÇADO EM 1985,	26
FIGURA 4: IMAGEM DE SATÉLITE – NOVO CENTRO MARINGÁ - PR.....	28
FIGURA 5: IMAGEM DE SATÉLITE – NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR.....	29
FIGURA 6: ROTAS DO SISTEMA BINÁRIO.....	43

LISTA DE FOTOS

FOTO 1: ATUAL NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR	26
FOTO 2: NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR	27
FOTO 3: NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR	33
FOTO 4: NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR	33

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: ED. CONSTR., EM CONSTR. E TERRENOS VAZIOS	35
--	----

LISTA DE MAPAS

MAPA 1: ZONEAMENTO E MAPEAMENTO DO NOVO CENTRO DE MARINGÁ. 35	
MAPA 2: NOVO CENTRO DE MARINGÁ.....	37

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: LEI COMPLEMENTAR N°.888 – ANEXO II – MARINGÁ - PR	18
QUADRO 2: RELAÇÃO ED. CONCLUÍDOS.....	34
QUADRO 3: LEI COMPLEMENTAR N°.888 – ANEXO II – MARINGÁ - PR	36
QUADRO 4: RAMO DAS ATIVIDADES COMERCIAIS	38
QUADRO 5: FLUXO DE VEICULOS NOVO CENTRO – MARINGÁ - PR.....	40
QUADRO 6: FLUXO DE VEICULOS NOVO CENTRO – MARINGÁ - PR.....	41
QUADRO 7: CRUZAMENTOS EM AVENIDAS COM MAIS ACIDENTES EM MARINGÁ-PR... 42	
QUADRO 8: FROTA VEICULAR ATUAL DE MARINGÁ..	44
QUADRO 9: QUANTIDADE DAS MULTAS EM MARINGÁ - PR..	45

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de NormasTécnicas
ACIM	Associação Comercial e Industrial de Maringá
DAN	Veículos danificados
DGE	Centro de Análise e Planejamento Ambiental
FER	Feridos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
OB	Óbitos
UEM	Universidade Estadual de Maringá
UNICESUMAR	Centro Universitário de Maringá
UNINGÁ	Faculdade Ingá
ZE	Zona Especial

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
1.1 Problema.....	13
1.2 Justificativa	14
2 OBJETIVOS	16
2.1 Objetivo Geral.....	16
2.2 Objetivos Específicos	16
3 METODOLOGIA.....	17
4 CATEGORIA DE ANÁLISE	18
4.1 Legislação Do Novo Centro De Maringá	18
4.2 Processo De Verticalização	19
4.3 Processo De Centralização E Centralidade.....	20
4.4 Mobilidade Urbana.....	22
4.5 Promotores Imobiliários	23
4.6 Geohistória Da Cidade	24
4.7 Maringá E O Novo Centro.....	25
5 RESULTADO E DISCUSSÕES.....	30
5.1 Agentes Propulsores Da Verticalização No Novo Centro	30
5.2 Os Investidores No Novo Centro	31
5.3 O Perfil Dos Edifícios No Novo Centro.....	32
5.4 Problemas Na Mobilidade Urbana.....	39
5.5 Sistema Binário	43
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
REFERÊNCIAS.....	48
ANEXO A - RELAÇÃO DAS CONSTRUTORAS	50
ANEXO B - LEI COMPLEMENTAR N. 331/99.....	51

1 INTRODUÇÃO

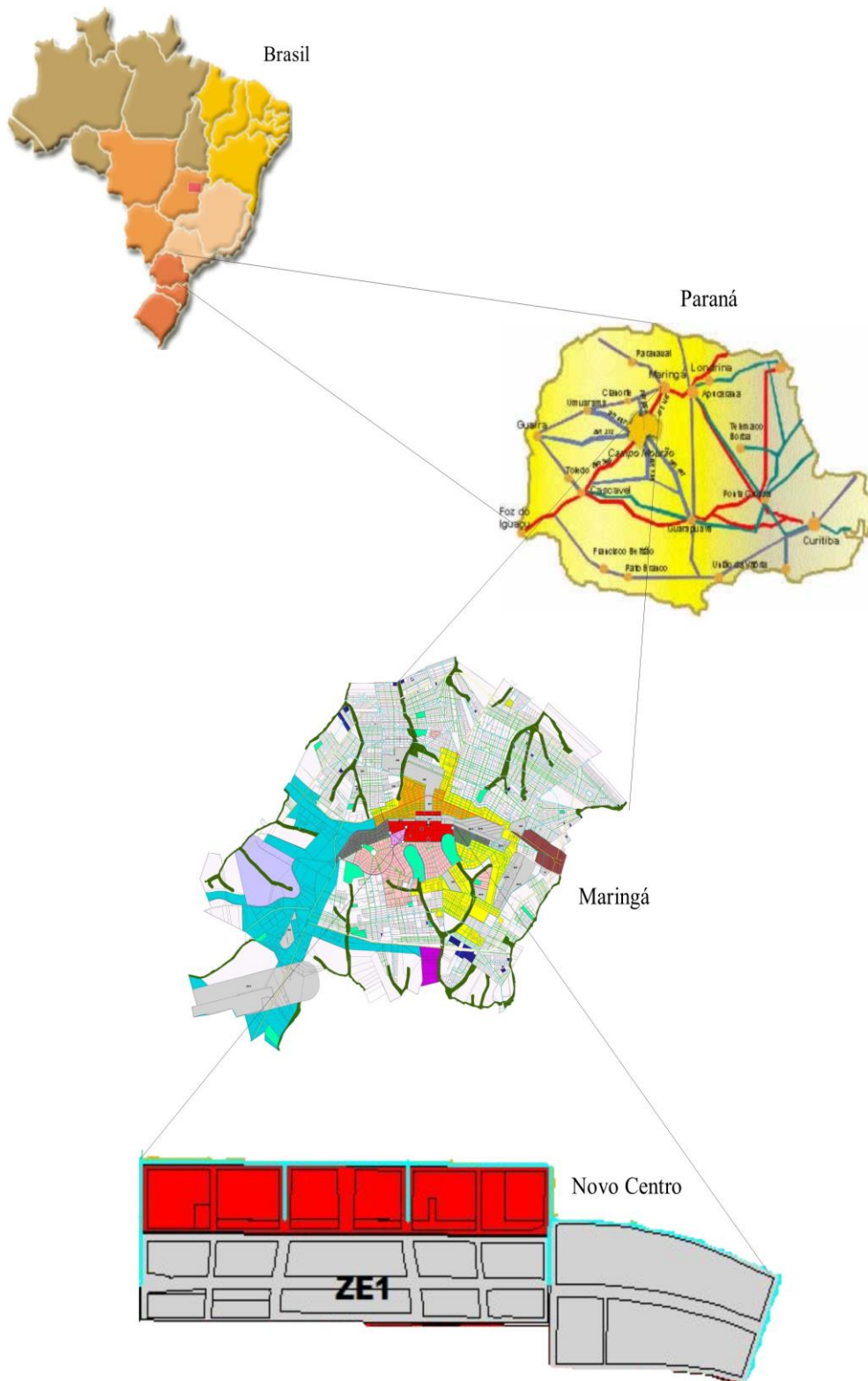
Vários são os estudos urbanos sobre a cidade de Maringá e seu espaço geográfico, nas diversas áreas de conhecimentos, pois a cidade passa a ser objeto de desejo para pesquisas por suas particularidades urbanas, voltadas para o planejamento, sua grande arborização, seus centros universitários, sua economia forte, entre outros.

Cada sociedade produz o seu próprio espaço e as forças produtivas não conduzem somente a produção de coisas, mas aquilo que contem as coisas, quer dizer o espaço (LEFEBVRE, 1973).

O espaço é simultaneamente expansão e volume, distância e relação, realidade concreta e estrutura invisível. Esses diversos elementos que compõem a existência comum do espaço levam os homens a inscreverem-se no espaço; deixando aí suas marcas. Lugar onde se manifesta a vida, o espaço é condição, meio e produto da realização da sociedade humana em toda a sua multiplicidade (SANTOS, 1996).

A cidade, apenas como objeto de estudo pode ser analisada em um momento por seu conteúdo físico e num segundo momento por seu conteúdo social. Na vida urbana, esses conteúdos devem se entrelaçar, não permitindo análises fragmentadas ou dicotômicas, visto a complementaridade entre as dinâmicas e processos que constituem.

O interesse por essa pesquisa parte de conhecer e estudar aspectos relevantes sobre as grandes transformações que estão ocorrendo no espaço geográfico de Maringá – Pr, destinado a ser o Novo Centro, o qual já fazia parte do centro tradicional (Figura 1), dentre elas a verticalização acelerada promovida pelos promotores imobiliários por meio da reprodução do capital, ocorrendo a especulação imobiliária de uma classe média dominante e de investidores oriundos dos Estados de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e do Paraná, e também os problemas ocasionados na mobilidade urbana, decorrente deste processo intenso de verticalização.

FIGURA 1: LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

BASE: Google Imagens / Prefeitura Municipal de Maringá
ELABORAÇÃO: MELO, D. W. S., 2010

O novo centro, concentra uma parcela da população que faz parte da Classe Média Alta Maringaense e contém um dos maiores números de investimentos de capital a níveis de esfera local (Prefeitura de Maringá) e federal (Governo Nacional).

Para Corrêa (2002 p.06), “[...] uma das principais características do espaço urbano da cidade é que dada parte mantém relações espaciais com as demais áreas da cidade, com uma intensidade muito variável”. Essa ligação ocorre através do deslocamento de ideias, informações e pessoas.

Mendes (1992, p.32), coloca que:

verticalização é um processo intensivo de reprodução de solo urbano, oriundo de sua produção e apropriação de diferentes formas de capital, principalmente consubstanciando na forma de habitação como é o caso do Brasil. Além da associação junto às inovações tecnológicas que interferem no processo, alterando a paisagem urbana.

Someck (1997, p. 20), relaciona a cidade vertical à noção de edifício alto, de arranha-céu e define verticalização “(...) como a multiplicação efetiva do solo urbano, possibilitada pelo uso do elevador”. Costa (2000, p. 33), por sua vez, ao estabelecer análise da relação verticalização com as transformações do espaço urbano, explica que “(...) a verticalização tem se caracterizado como elemento responsável pelas modificações morfológicas e funcionais da paisagem urbana, uma vez que ela produz solos adicionais superpostos”.

Baseado em minha experiência como corretor de imóveis na cidade de Maringá, o processo de reprodução espacial na cidade se realiza na articulação de três níveis: o político (que se revela na gestão política do espaço), o econômico (que produz o espaço como condição e produto da acumulação) e o social (que nos coloca diante das contradições geradas na prática sócio-espacial como plano da reprodução da vida). A articulação desses níveis se efetiva pela mediação do Estado, que organiza as relações sociais (e de produção) por meio da reprodução do espaço.

O modo de produção capitalista se reproduz superando barreiras ao seu desenvolvimento, resolvendo impasses; e nesse processo, o Estado aparece como instituição capaz de criar mecanismos que permitam resolver as contradições à realização da acumulação. Em seu contínuo processo de reprodução, o capital se depara com contradições que emergem da produção do espaço associada aos obstáculos criados pela existência da propriedade privada do solo urbano, na medida em que aparece como barreira à concretização da reprodução ampliada – nesse caso, só o Estado pode com suas estratégias, agir no sentido

de eliminar ou atenuar as barreiras ao desenvolvimento da reprodução do capital. Aqui, os promotores imobiliários ganham importância, pois com sua ação junto ao Estado, criam concretamente formas capazes de permitir a continuidade do processo.

O processo de verticalização no Novo Centro de Maringá – Pr, representa essas características, e sua composição segundo dados da Prefeitura Municipal de Maringá, é composto de edifícios acima de 10 pavimentos, supervalorizando o preço do m² e reproduzindo o capital por meio da especulação exercida pelos promotores imobiliários. Essas edificações serão mapeadas e identificadas na pesquisa, inclusive suas respectivas construtoras, suas características, quantidade de pavimentos, apartamentos e m² construídos.

O setor imobiliário, de olho nesta fatia de mercado tentadora, onde o m² atualmente no ano de 2013, os poucos espaços geográficos disponíveis para a transformação disponível estão avaliados em R\$ 3.500,00; avança com projetos criativos e inovadores, visando atender as classes médias e alta da cidade de Maringá; e investidores dos Estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Segundo pesquisa “*in loco*” realizada com corretores atuantes no mercado imobiliário de Maringá, grande parte desses investidores são grandes agropecuaristas que investem boa parte de seus lucros na aquisição de imóveis em cidades em expansão de grande potencial de desenvolvimento urbano, que é o caso da cidade de Maringá – PR.

Para a realização do processo de valorização produtiva do espaço, é necessário que se viabilize a reprodução de certas condições de produção, isto é, a partir de iniciativas estatais ou de cunho privado assegurando o processo de reprodução do capital por uma série de mecanismos que irão desencadear mudanças, transformações, remodelagens, destruição e construção de determinados espaços em detrimento de outros.

1.1 Problema

A Geografia Urbana estuda a cidade, os agentes envolvidos na produção da cidade, os promotores imobiliários e a espacialização dos processos que ocorrem na cidade. Por meio de leituras relevantes ao tema e ao conhecimento empírico do local de pesquisa, indagou-se as seguintes questões: Essa verticalização acelerada está relacionada aos interesses dos promotores imobiliários em função da reprodução do capital em uma área no Centro de Maringá para suprir a demanda de qual público alvo? Essa valorização está diretamente correlacionada a pouca existência de terrenos ou a ganância do mercado imobiliário? Como

ocorre esse processo de centralização no Novo Centro de Maringá? Quais as implicações da verticalização no mobilidade urbana? São questões que se pretende responder.

1.2 Justificativa

Discutir, pensar e repensar o espaço é sempre uma necessidade daqueles que querem viver melhor e de forma mais justa. Assim, diante de tantos desvios que ocorrem no crescimento urbano brasileiro e no processo de verticalização, não é difícil justificar um estudo a esse respeito, no desenvolvimento do Novo Centro de Maringá - Pr.

Os agentes imobiliários influenciam o mercado do solo urbano, podendo interferir através da prática da especulação imobiliária, pois como detentores do capital, adquirem terrenos para esperar a valorização do espaço que os mesmos se encontram, para depois lotear, edificar, vender e por fim lucrar (MELO, 2009).

A cidade de Maringá vem se destacando no cenário nacional, como uma cidade universitária, contando com 367.410 mil habitantes (2013), e sua região metropolitana contando com seus 26 municípios, possui 700.709 habitantes, segundo dados recentes obtidos com o IBGE.

Maringá foi planejada para ser um centro urbano de importância regional, ultrapassando as expectativas, quanto ao rápido desenvolvimento que a cidade adquiriu em pouco mais de meio século, contando com técnicas de urbanismo avançadas, em todos os processos, como o uso do solo e a verticalização (TÖWS, 2007).

As transformações no espaço geográfico, ao mesmo tempo em que se modificam a paisagem modifica-se os espaços livres públicos destinados a população. Estes espaços desempenham importante papel na organização das cidades e no cotidiano de seus habitantes na medida em que uma parcela de suas atividades são estabelecidas nestas áreas.

Os espaços livres ao público, como por exemplo as praças e centros comunitários, possui grande importância no contexto das cidades na sociedade contemporânea. Eles possuem função social, função organizacional, função ecológica e função cultural. Pode-se classifica-los em diferentes categorias espaciais, de acordo com a propriedade e com a função. Os lotes residenciais e de condomínios, os pátios institucionais e clubes semi-privados, caracterizam se como espaços livres privados e de permanência, enquanto que, as praças, parques e lagos são tidos como espaços livres públicos de permanência; e as ruas, autopistas e calçadas são considerados espaços livres públicos de circulação.

Todas essas categorias de espaços livres públicos são muito importantes, pois modificam a paisagem urbana e interferem na configuração e escala da cidade.

A verticalização traz modificações em vários setores sociais, como os espaços públicos, o econômico, o ocupacional, entre outros, as quais justificam minha escolha de estudar o tema. Com o dinamismo do mercado imobiliário local, que por sinal é muito competente, o enfoque da pesquisa será retribuído através de sua análise. Para tanto, justifica-se também o estudo, os problemas relacionados a mobilidade urbana que se estende pelo espaço geográfico em Maringá, conhecido como Novo Centro, onde se tem como vizinho, o centro atual, o forte setor terciário representado pelo comércio e diversos shopping centers.

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo geral

O trabalho de conclusão de curso tem por objetivo a apreensão dos promotores imobiliários na produção da verticalização no Novo Centro de Maringá e os problemas na mobilidade urbana, decorrentes deste processo.

2.2 Objetivos específicos

→Espacializar e quantificar os dados sobre a verticalização, através de mapeamentos, identificando junto ao mercado imobiliário, as principais incorporadoras imobiliárias e construtoras que atuam na área de estudo;

→Estabelecer um paralelo entre a zona x legislação x plano diretor municipal, da área onde se encontra o objeto de estudo deste projeto identificando as estratégias para desenvolver uma mobilidade urbana eficaz na área de estudo.

3 METODOLOGIA

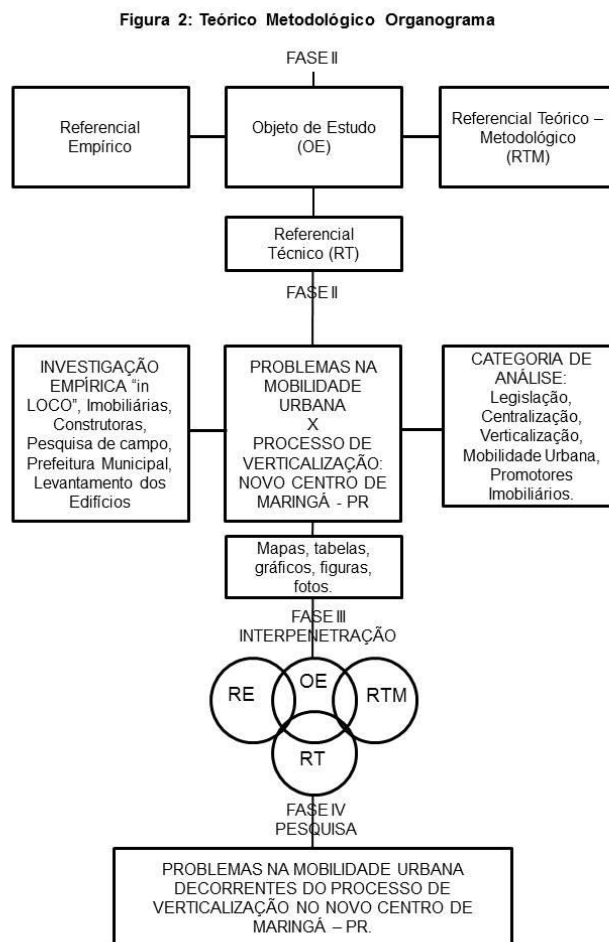
A metodologia a ser utilizada neste trabalho para obtenção de resultados será a realização da análise dos referenciais: técnico, empírico e o teórico-metodológico, assim como a identificação do objeto de estudo, conforme Figura 2.

→Referencial teórico-metodológico: Demonstração de como se dá a produção do espaço urbano por meio da verticalização, processo de centralização, a mobilidade urbana e os promotores imobiliários presentes nas categorias de análise.

→Referencial empírico: Consultas informais com os proprietários e imobiliárias; observação do local, coleta de dados de materiais imobiliários e listagem dos edifícios, das construções e dos projetos destinados ao Novo Centro de Maringá.

→Referencial técnico: Elaboração de mapas, tabelas, gráficos, fotos, entre outros.

→Objeto de Estudo: Problemas na mobilidade urbana decorrentes do processo de verticalização no novo centro de Maringá – Pr.



4 CATEGORIA DE ANÁLISE

4.1 Legislação do novo centro de Maringá

O novo Centro de Maringá, é uma área conhecida como ZE – Zona Especial segundo lei municipal nº. 331/99 e lei complementar nº.840/00 integrantes do plano diretor do município.

A Zona Especial caracteriza-se pelo uso destinado à manutenção de padrões urbanísticos específicos em áreas onde haja a presença de atividades, usos ou funções urbanas de caráter excepcional

Quanto a densidade demográfica é de até 550 habitantes por hectare;

Sobre o uso do solo e seus coeficientes para construção segue abaixo tabela com legislação específica:

QUADRO 1: LEI COMPLEMENTAR Nº.888 – ANEXO II – MARINGÁ - PR

LEI COMPLEMENTAR Nº 888 - ANEXO II														
TABELA DE PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO														
ZONAS	DIMENS. MÍNIMA DE LOTES, MEIO DE QUADRA / ESQUINA TESTADA (m) / ÁREA (m2)	ALTURA MÁXIMA DE EDIFIC. (m)	COEFIC MÁXIMO DE APROV. (un)	TAXA MÁXIMA DE OCUPAÇÃO DO LOTE (1) (%)	AFASTAMENTO MÍNIMO DAS DIVISAS (m)									
					FRONTAL R=RESID. C=COMER.	LATERAIS					FUNDOS			
						AiÉ 02 PAV. SEM ABERT. COM ABERT.	AiÉ 08 PAV.	AiÉ 15 PAV.	AiÉ 20 PAV.	+ 20 PAV.	AiÉ 02 PAV. SEM ABERT. COM ABERT.	+ 2 PAV.		
ZC	13 / 520 15 / 600	COTA 610 C/OUT. COTA 650	4,5 C/OUT. 6,0	TÉRR. E 2º PAV. 90 TORRE 50	R = 5 C = DISP.	SEM = DISP COM = 1,5.	2,5	3	4	5	SEM = DISP COM = 1,5.	5		
ZCS	13 / 520 15 / 600	COTA 610 C/OUT. COTA 650	3,5 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 90 TORRE 50	R = 5 C = DISP.	SEM = DISP COM = 1,5.	2,5	3	4	5	SEM = DISP COM = 1,5.	5		
ZI	1	20 / 1000 30 / 1500	TERR + 1	1,6	TÉRR. E 2º PAV. 80	5	2,5	-			2,5	-		
	2												-	
ZE	1	CONFORME PROJETO DE PARCELAMENTO	COTA 610 C/OUT. COTA 650	6	TÉRR. 90 SOBRELOJA 90 TORRE 50	3 ZERO 3	ZERO	2,5	4,5	6	7	SEM = DISP COM = 1,5.	5	
			COTA 650		-			AiÉ 4 PAVIMENTOS = DISPENSADO TORRE = 6						
			2 PAV. C/OUT. COTA 650		1,4 C/OUT. 4,5			TÉRR. E 2º PAV. 50 TORRE 30	A SER DEFINIDO ATRAVÉS DE LEI ESPECÍFICA					
	16	40 / 4000	2 PAV. C/OUT. COTA 650	1,4 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 50 TORRE 30	A SER DEFINIDO ATRAVÉS DE LEI ESPECÍFICA								
	17	20 / 1000	COTA 610, C/OUT. COTA 650	3,5 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 70 TORRE 50	5	SEM = DISP. COM = 1,5	2,5	4,5	6	7	SEM = DISP. COM = 1,5	5	
18	40 / 4000	COTA 610, C/OUT. COTA 650	1,4 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 60 TORRE 40	A SER DEFINIDO ATRAVÉS DE LEI ESPECÍFICA									
ZEIS	10 / 200 - 13 / 260	TERR. + 1	1,6	TÉRR. E 2º PAV. 80	3	SEM = DISP. COM = 1,5	-			SEM = DISP. COM = 1,5	-			
	VARIÁVEL	TERR. + 3		TÉRR. / DEMAIS 80								2,5	-	

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ

<http://www2.maringa.pr.gov.br/site/index.php?sessao=2d7f890dedst2d>

4.2 Processo de verticalização

Verticalização é um processo urbanístico que ocorre em metrópoles e consiste na construção de grandes e inúmeros edifícios – o que acaba, inevitavelmente, dificultando a circulação de ar, devido à diminuição do espaço físico plano para construção e podendo provocar a formação de ilhas de calor nesses locais.

Um dos grandes problemas detectados nas grandes cidades brasileiras é a demanda social por habitação. Como resposta a essa questão, diretrizes de planejamento urbano multiplicam-se indicando o adensamento como uma maneira de amenizar tal déficit.

Adensamento é entendido aqui enquanto uma intensificação na ocupação do solo urbano via verticalização. Desse modo, as áreas que disponibilizassem melhores infra-estruturas ou infra-estruturas subutilizadas seriam direcionadas para a edificação de residências. Para a cidade continuar crescendo é imprescindível a disponibilidade de terras, mas o que ocorre nas grandes cidades é uma diminuição de espaços livres para a construção de novas habitações. Estes estão quase que totalmente edificados, impulsionando a tendência de verticalização das residências.

Contudo a intensificação da verticalização não é decorrente apenas da demanda por habitações, mas de uma rede de relações econômicas, sociais, técnicas que se entrelaçam criando novas paisagens na cidade.

A necessidade de se obter mais lucro junto com a necessidades de mais moradias em espaços urbanos cada vez mais escassos, impulsionaram e ainda impulsionam os agentes imobiliários para a produção de novo tipo de espaço urbano “a verticalização urbana”.

Com a verticalização urbana surge os arranha céus, e os agentes imobiliários exploram esse espaço cujo m^2 é cada vez mais valorizado, visando o lucro nos investimentos construídos.

Someck (1997, p.5) apontou que:

Verticalizar significa criar solos sobrepostos, lugares de vida disposto em andares múltiplos, possibilitando, pois, o abrigo em um local determinado de maiores contingentes populacionais do que seria possível admitir em habitações horizontais e por consequência valoriza e revaloriza estas áreas urbanas pelo aumento do potencial de aproveitamento.

Mendes (1992, p.32) também apontou:

A verticalização pode ser considerada como um processo intensivo de reprodução do solo urbano, oriundo de sua apropriação e produção de diferentes formas de capital, principalmente consubstanciado na forma de habitação como é o caso do Brasil. Além da associação junto as inovações tecnológicas que interferem no processo, alterando a paisagem urbana.

Mendes (1999, p. 403) citou:

Nas cidades onde o processo de verticalização é mais antigo, a assimilação já se incorporou na sua cultura, (...) já onde aquela é mais recente, verifica-se uma crescente tentativa de se consolidar a urbanização da forma de uma nova metrópole. A dinâmica dos processos varia (...) conforme o seu potencial de respostas as crises estruturais e aos anseios do capital regional.

A verticalização pode ser apontada como um exemplo de materialização das transformações técnicas que atingem as cidades contemporâneas de forma contundente. Tal fato não deve ser considerado como “uma conseqüência natural da urbanização, mas uma das possíveis opções traçadas e definidas pelos diferentes fatores sociais e interesses econômicos que envolvem a estrutura das cidades”. (Ramirez 1998, p. 98)

Em busca da obtenção de grandes lucros e a possibilidade de se construir mais moradias em espaços urbanos cada vez mais escassos e ao mesmo tempo almejados, impulsionaram os agentes imobiliários para a produção de novo tipo de espaço urbano, “a verticalização urbana”.

Verticalizar é um meio pelo qual os promotores imobiliários fazem a aquisição de terrenos, supervalorizam seus preços e edificam enormes prédios, onde o objetivo é lucrar o máximo possível com seu investimento inicial.

4.3 Processo de centralização e centralidade

Quanto à centralização, a primeira distinção é que essa não se confunde com a acumulação. Centralizar é, acima de tudo, centralizar capitais. O processo de centralização constitui-se num processo em que frações individuais de capitais se associam, se fundem ou se reagrupam. A centralização é, a rigor, a abolição da autonomia do capital individual; ou seja, significa a expropriação de um capitalista por outro capitalista, que acaba por transformar capitais menores, num capital de maior magnitude.

A centralização da propriedade do capital coloca sob um mesmo poder, um mesmo comando, o processo que mobiliza e controla os ciclos de valorização dos capitais envolvidos.

Esses atributos da propriedade do capital, o de dispor ou por em movimento o capital e o de controlar sua valorização se realiza através da gestão da empresa. Cada vez mais, diante das possibilidades decorrentes da revolução das comunicações e informática, o que é importante não é tanto a proximidade territorial entre as unidades de produção e nem entre a administração dos negócios e a produção industrial, mas a capacidade de controle dos vários e distintos processos de valorização distribuídos em vários lugares, colocando-os sob um mesmo ciclo de movimentação do valor. Exemplificando, o que importa num grupo econômico, numa rede de fornecimento de serviços ou numa rede dispersa de comércio é o controle das unidades dispersas por meio da centralização da gestão empresarial.

E sobre centralidade, o que podemos definir e entender?

A definição de centralidade parte de uma referência espacial, ou seja, geográfica e de dimensão física: o centro é o núcleo original, o ponto de partida nodal e uma aglomeração urbana. O centro é, pois, o marco zero de uma cidade, o local onde tudo começou, o seu núcleo de origem. Assim sendo, o centro é um espaço privilegiado no tempo.

Ser o núcleo mais antigo de um assentamento urbano implica poder contar, de forma visível ou não, com a certeza de ser o sítio portador do traçado original da urbanização. Como núcleo de origem, os centros urbanos concentram os prédios mais antigos, ditos históricos e potencialmente referenciais para o passado da cidade; neste espaço central tem ainda início o processo de instalação dos primeiros equipamentos urbanos, assim como também tais sítios de origem são, via de regra, centros políticos, culturais, religiosos e, sobretudo, locais de intensa sociabilidade.

Baseado em minha experiência profissional com corretor de imóveis, três componentes fundamentais presidem a formação de um centro urbano, a articular as dimensões do espaço e do tempo:

- Primeiramente, os elementos, por assim dizer, estruturais que presidiram o traçado e organização do espaço físico e do espaço construído e que se revelam em termos de uma materialidade;
- A seguir, a apropriação deste espaço no tempo, construindo a experiência do vivido e transformando este espaço em território, dotado de uma função e onde se manifestam as relações de sociabilidade;
- Por último, a dotação de uma carga imaginária de significados a este “espaço-território” no tempo, transformando-o em lugar portador do simbólico e das sensibilidades.

A centralidade pode também ser vista como a combinação, em determinado momento, as atividades econômicas, das funções políticas e administrativas, da prática social, da representação coletiva, que contribui para o controle e a regulação do conjunto da estrutura da cidade (Castells, 2000).

Acerca dos principais processos contemporâneos, sobre a redefinição da centralidade em cidades médias, como o caso de Maringá – PR, no contexto de natureza espaço temporal, que redefinem os papéis das cidades médias, Sposito (2006) aponta para serem os mais significativos os processos que se enquadram em duas vertentes: concentração e centralização econômica e a melhoria e diversificação dos sistemas de transportes e telecomunicações.

Segundo Sposito, essa primeira vertente de processos caracterizada pela concentração e centralização econômica constitui-se pela emergência de novos meios técnicos e informacionais que vêm possibilitando novas estratégias e lógicas de atuação das empresas de diferentes portes. Nessa direção a análise desses processos interessa na medida em que tanto a concentração como a centralização econômicas requerem e propiciam (des)concentração espacial e/ou centralização espacial dos capitais, o que implica novas estratégias por parte de empresas, grupos econômicos ou conglomerados (SPOSITO, 2006, p. 8).

A outra vertente analisada por Sposito (2006) compreende as modificações que se acentuaram a partir da década de 1980 quanto à considerável melhoria e a própria diversificação dos sistemas de transportes e comunicações que trouxeram implicações no que tange a diminuição de custos com circulação, tanto de mercadorias e informações como de pessoas.

Sposito (2006, p.10), aponta que:

A essas alterações acrescentem-se as possibilidades abertas pela existência de novos tipos de mídia que favorecem a difusão de imagens e de valores que ampliam o consumo e estimulam a expansão territorial de capitais, empresas, grupos e conglomerados, da escala regional, passando pela nacional e chegando à internacional (SPOSITO, 2006, p. 10).

4.4 Mobilidade urbana

Muito se fala em mobilidade urbana e em resolver os problemas ocasionados pelo excesso de veículos, especialmente nas metrópoles.

Mas, afinal, o que é mobilidade urbana?

Quando uma cidade proporciona mobilidade à população, oferece as condições necessárias para o deslocamento das pessoas. Em outras palavras, ter mobilidade é conseguir se locomover com facilidade de casa para o trabalho, do trabalho para o lazer e para qualquer outro lugar onde o cidadão tenha vontade ou necessidade de estar, independentemente do tipo de veículo utilizado.

Neste trabalho, entende-se como conceito de mobilidade urbana, a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

O transporte pessoal muda as cidades brasileiras. Soluções de mobilidade em geral, sistemas de gerenciamento de trânsito e a expansão das redes de metrô prometem ajudar a solucionar o congestionamento das ruas e a qualidade decrescente de vida nas áreas centrais das cidades.

4.5 Promotores imobiliários

Segundo CORREA (1999, p.15), por promotores imobiliários entende-se “um conjunto de agentes que realizam, parcial ou totalmente, as seguintes operações”:

- Incorporação de áreas na cidade providas de melhor infra-estrutura;
- Criar edifícios;
- Proporcionar melhores condições de pagamentos as classes consumidoras;
- Lançar empreendimentos imobiliários cuja arquitetura atraia adquirentes;
- Promover campanhas publicitárias valorizando os imóveis;

No Novo Centro de Maringá, os agentes imobiliários presentes e significativos são:

- As construtoras;
- As imobiliárias;

As construtoras desde o início do desenvolvimento do Novo Centro, vem lançando edifícios cada vez mais audaciosos de acordo com o que tende a atender o mercado no momento;

As construtoras em parceria com as imobiliárias, agem como principal agente de venda do espaço urbano produzido e transformado;

Mas para que todo esse processo do bom do mercado imobiliário acontecer os agentes imobiliários utilizam-se das operações estratégicas citada por CORREA.

Sobre as estratégias utilizadas pelos promotores imobiliários segundo argumentos de CORREA (2002, p. 21), lembrou que:

Na sociedade capitalista não há interesse das diferentes frações do capital envolvidas na produção de imóveis em produzir habitações populares. Isto se deve, basicamente, aos baixos níveis dos salários das camadas populares, face ao custo da habitação produzida capitalisticamente. Deve-se também, em parte, conforme argumenta Henri Coing, à convergência de interesses do proprietário fundiário, do promotor imobiliário e da indústria de material de construção no sentido de apenas produzir habitações com inovações, com valor de uso superior às antigas, obtendo-se, por tanto, um preço de venda cada vez maior, o que amplia a exclusão das camadas populares.

4.6 Geohistória da cidade

Maringá, fundada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, foi traçada obedecendo a um plano urbanístico previamente estabelecido. Praças, ruas e avenidas foram demarcadas, considerando ao máximo as características topográficas do sítio escolhido e revelando preocupação lúcida no que se refere à proteção de áreas verdes e vegetação nativa. Com estes traços, caracteristicamente contemporâneos, nasceu Maringá, a 10 de Maio de 1947, como distrito de Mandaguari.

Foi elevada a Município pela Lei nº 790, de 14 de Fevereiro de 1951, com os distritos de Iguatemi, Floriano e Ivatuba. A 09 de Março de 1954, foi instalada a Comarca de Maringá.

Projetada pelo Urbanista Jorge Macedo Vieira, para abrigar uma população de 200.000 habitantes num prazo de 50 anos, Maringá no ano de 2013, supera esta expectativa com uma população de aproximadamente 367.410 mil habitantes, segundo dados recentes do IBGE.

Seu crescimento vertiginoso foi consequência do surto cafeeiro que criou, nesta região do Estado, uma das economias mais robustas do País, cumprindo, assim, os princípios de sua criação, tornando-se pólo de desenvolvimento sócio-político-econômico em favor de melhor distribuição espacial das atividades econômicas e de população.

Superado o “Ciclo do Café”, a atual diversificação da produção agrícola local e regional (soja, milho, algodão, cana de açúcar, trigo, etc.) é responsável pelas condicionantes de desenvolvimento dos distritos industriais.

Hoje, Maringá é um grande pólo voltada ao comércio e tem intensificado cada vez mais a expansão de suas zonas industriais, atrai ainda grandes empresas e volumosos investimentos.

4.7 Maringá e o novo centro

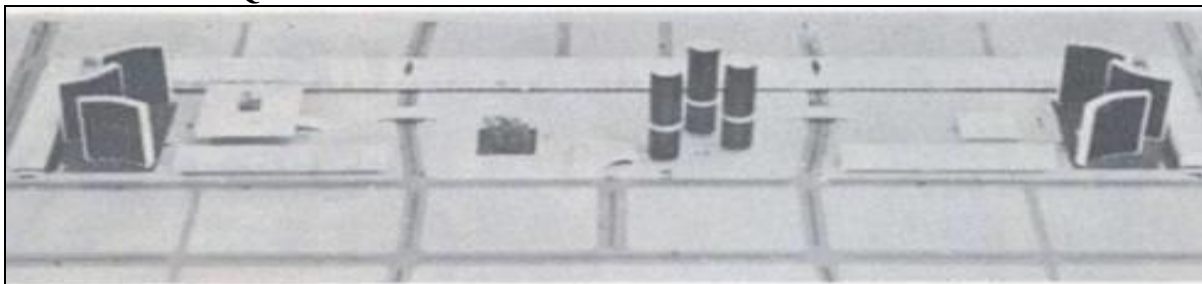
A densificação da cidade e a expansão do perímetro urbano, bem como a consolidação de Maringá como centro regional e a disputa do mercado imobiliário trouxeram a necessidade de se criar soluções para a adequação da infra-estrutura, principalmente a viária, para acomodar o tráfego intenso e garantir o escoamento rápido da produção, de pessoas e serviços. Tais soluções criaram novas áreas de moradia e valorizaram novas parcelas de terras, com acréscimos ao seu plano inicial e transformações. As situações levaram à necessidade de formulação de novos arranjos urbanos. Entre 1970 e 1980, alardeou-se a incompatibilidade entre as manobras ferroviárias na área central com o tráfego urbano entre o norte e o sul da cidade.

O Projeto Ágora, cuja primeira formulação aconteceu em 1985, foi elaborado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, ilustra bem os mecanismos utilizados para legitimar as alterações. Argumentou-se que seria um novo símbolo de progresso, sobrepujando o lugar da estação ferroviária. A cidade precisava ser eficiente e isso se constatava, principalmente, em relação ao transporte de pessoas e mercadorias.

O Projeto Ágora propunha um novo conceito urbano, arquitetônico e de ocupação para a área da estação ferroviária e para o seu pátio de manobras. O programa previa três superquadras e destinou a superquadra central para a área pública, mantendo a antiga estação rodoviária.

O projeto foi revisto pela primeira vez em 1990. No final de 1992, inaugura-se, de forma bastante singular, o prolongamento das avenidas que cortam o antigo pátio de manobras da ferrovia, integrando a gleba de 206.600m² à malha urbana (DIAS, 1994), como podemos observar na Figura 3. Houve também o aumento de oferta dos lotes, ao diminuir a largura da avenida longitudinal ao projeto, entre outras. Em 1993, as alterações foram ainda maiores, pois atenderam, ainda mais, às pressões do mercado imobiliário. Entre elas, observamos a diminuição do tamanho dos lotes (de 4.000 m² para 700m² a 1.100m²), com alteração do coeficiente de aproveitamento de 4,5 para 6,0, a transferência da rodoviária para outra área da cidade e, finalmente, a alteração do nome de “Projeto Ágora” para “Novo Centro” (Grzeczorzyc, 2000).

FIGURA 3: IMAGEM DO PROJETO ÁGORA LANÇADO EM 1985, ALTERADO EM 1991 E 1993 QUANDO PASSOU A DENOMINAR-SE NOVO CENTRO



FONTE: REVISTA TRADIÇÃO, ANO XI, NÚMERO 118, AGOSTO DE 1991.

Por fim, o que verificamos hoje, no Novo Centro de Maringá, é uma série de edifícios que pouco se diferenciam do restante da cidade. O espaço público, que inicialmente teve a alcunha de “Ágora”, hoje se reduz a um estacionamento sem vida onde há apenas um elemento que nada contribui para uma efetiva referência para a cidade. O nome de Oscar Niemeyer foi incorporado ao discurso para as reformulações urbanas de Maringá. Os empreendimentos imobiliários se dão de forma cada vez mais acelerada.

O resultado do Projeto Ágora foi a retirada do pátio de manobras e da linha férrea da superfície, o prolongamento das avenidas Herval e Duque de Caxias e o loteamento das duas quadras para a venda ao mercado imobiliário. Podemos observar essas mudanças na Foto 1 logo abaixo. De área pública, o que restou do Projeto Ágora foi uma quadra central, sem nenhum tipo de uso e equipamentos. O Projeto previa, inclusive, o metrô para a região metropolitana.

FOTO 1: ATUAL NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR



**FONTE: GOOGLE IMAGENS – WWW.GOOGLE.COM.BR
ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. - 2013**

Na foto 1, pode-se observar o espaço público resultante da superquadra central do Projeto Ágora, vista para oeste. Na foto 2, a vista é para o leste, a partir do elemento central da superquadra, mostrando os edifícios em construção ao fundo.

FOTO 2: NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR

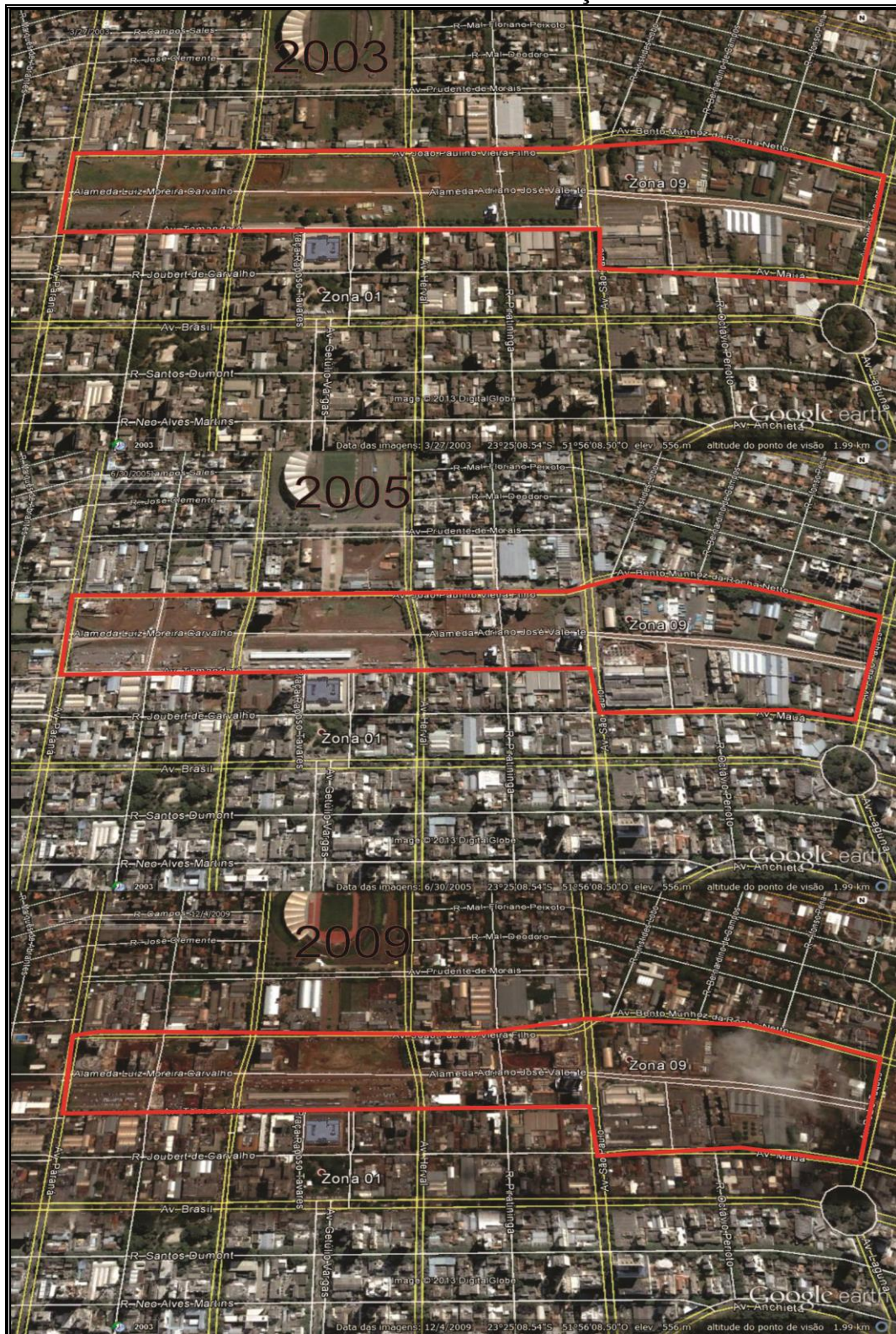


**FONTE: GOOGLE IMAGENS – DISPONÍVEL EM:
HTTP://WWW.GOOGLE.COM.BR/IMGHP?HL=PT-BR&TAB=WI
AUTOR: DESCONHECIDO, 2013.**

As propostas foram utilizadas como argumento para a retirada da estação ferroviária e do seu pátio de manobras. Em seu lugar, assiste-se à sistemática proliferação de edificações particulares, construídas pelo capital imobiliário da cidade, e que se voltam para a imagem de progresso visto no alto padrão dos edifícios construídos.

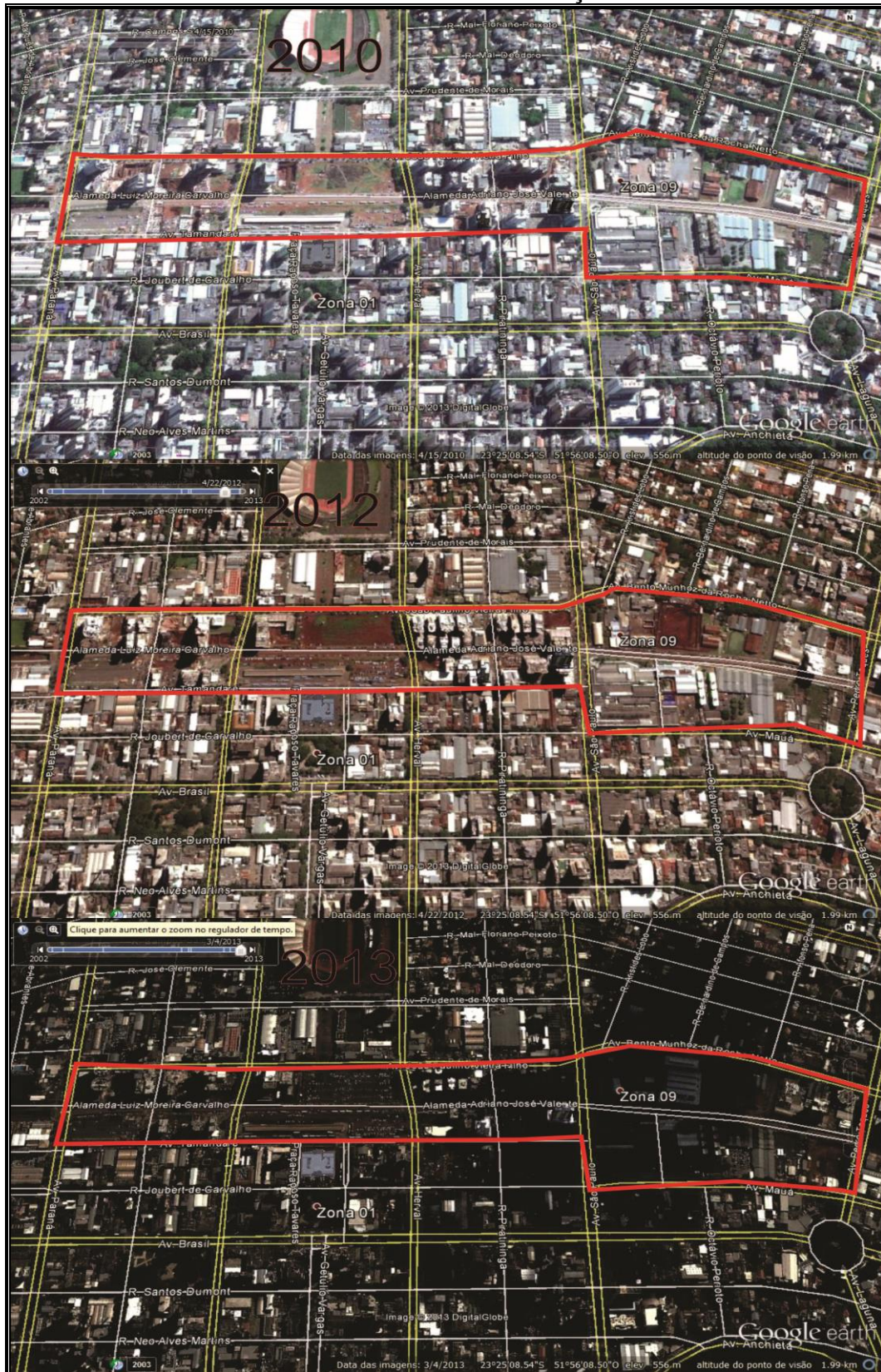
Hoje, já não há vestígios da linha férrea (que se encontra subterrânea na área central) e, em seu lugar, constrói-se, grandes edifícios residenciais e comerciais, voltados a especulação imobiliária a uma parcela restrita da população local e investidores. Nas figuras nº.4 e 5, obtidas por meio do satélite google earth, podemos ver logo abaixo a evolução do novo centro de Maringá - PR até o ano de 2013.

FIGURA 4: IMAGEM DE SATÉLITE – EVOLUÇÃO DO NOVO CENTRO



**FONTE: PROGRAMA GOOGLE EARTH – DISPONÍVEL EM:
[HTTP://WWW.BAIXAKI.COM.BR/DOWNLOAD/GOOGLE-EARTH.HTM](http://www.baixaki.com.br/download/google-earth.htm)
 ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. 2013**

FIGURA 5: IMAGEM DE SATÉLITE – EVOLUÇÃO DO NOVO CENTRO



**FONTE: PROGRAMA GOOGLE EARTH – DISPONÍVEL EM:
[HTTP://WWW.BAIXAKI.COM.BR/DOWNLOAD/GOOGLE-EARTH.HTM](http://www.baixaki.com.br/download/google-earth.htm)
 ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. 2013**

5 RESULTADO E DISCUSSÕES

5.1 Agentes propulsores da verticalização no Novo Centro

A configuração atual do Novo Centro de Maringá, surgiu por meio de grandes investimentos, tanto da iniciativa privada como também por intermédio da política local bem fortalecida e com boa relação a nível nacional.

Por meio dessa força política que a cidade possui, ela conseguiu atrair grandes investimentos e tem se desenvolvido a um ritmo bem acelerado em todos os aspectos, sendo eles tanto de cunho econômico, social ou de infra-estrutura.

Maringá deixou de ser uma cidade voltada a cafeicultura e passou a ser uma cidade diversificada na produção agrícola, com comércio bem estruturado e zonas industriais em grande expansão.

Maringá também se caracteriza por ser uma cidade universitária, contando com uma grande pólo regional de Universidades, entre elas 3 de grande renome, sendo a UEM – Universidade Estadual de Maringá, a UNICESUMAR e a UNINGÁ.

É significativo o número de alunos matriculados no curso superior em 10 instituições de ensino, uma estadual e nove particulares em Maringá. Segundo pesquisa realizada pela ACIM – Associação Comercial e Industrial de Maringá, são um total de 34.811 alunos matriculados em cursos de nível superior. A cidade se identifica como um dos principais pólos de ensino superior do Estado do Paraná.

Pode-se observar que a UEM é o principal atrativo de tantos estudantes para Maringá. Em levantamento recente feita pelo jornal O DIÁRIO em uma de suas reportagens, estima-se que para o ano letivo de 2013, Maringá terá por volta de mais de 19.223 mil estudantes matriculados apenas nesta instituição. Sendo considerada em avaliações governamentais como uma das melhores universidades públicas do Brasil, a cada ano que passa ela funciona como um ímã, atraindo cada vez mais e mais alunos da região e de outros estados interessados em estudar nela.

Os estudantes da classe média alta ao ingressarem nesta instituição de ensino superior, preferem e buscam residir nas imediações do campus da universidade, e devido a sua proximidade com o Novo Centro, eles buscam moradias nesta região , objeto de estudo.

Sendo assim, a UEM, se coloca na posição de um dos motivos de aceleração da produção do espaço urbano através do modelo de verticalização, visando atender a demanda dos estudantes.

Por outro lado a classe média alta deseja morar na região Central de Maringá, devido a sua proximidade de shoppings centers, comércio em geral e infra-estrutura moderna.

5.2 Os investidores no Novo Centro

Entre as décadas de 1970, 1980 e 1990, o perfil dos investidores era basicamente em sua grande maioria, os agricultores da região de Maringá, do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e do Estado de São Paulo.

Nas décadas de 1990 à 2000, começou a entrar investimentos de fora do país, principalmente com a desvalorização do plano real ao dólar que chegou a atingir índices altíssimo de U\$ 1,00 igual a R\$ 3,00 reais. Nesse período, muitos descendentes de japoneses, os chamados “dekasseguis”, foram para o Japão em busca de juntar fundos e investir no Brasil.

A partir do ano 2000, houve uma mudança no cenário nacional, e um fortalecimento da economia, principalmente no setor agropecuário, o que impulsionou mais investidores para a região oriundos de outros Estados do Brasil. Segundo pesquisas “*in loco*” realizada com corretores da imobiliária Oikawa Imóveis, grande parte desses investidores são dos Estados do Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo. Esses investidores são grandes produtores agropecuaristas e suas produções variam de soja, cana de açúcar, gado de corte a frutas visando à exportação.

Lembrando que a região do Novo Centro de Maringá tem os terrenos mais caros do que o da Capital do Estado que é Curitiba, e sabendo que é uma cidade comerciária com economia forte e em desenvolvimento acelerado, muitos dos investimentos em imóveis na região partem também de investidores da própria cidade oriundos dos mais diversos setores da economia, como bancários, empresários, comerciantes e profissionais autônomos liberais.

A partir do ano de 2008 / 2009, devido a uma crise no sistema financeiro e imobiliário nos EUA que afetou bancos internacionais de suma importância e bolsas de valores das principais cidades mundiais, o mercado mundial entrou em crise. Por outro lado, enquanto que no mercado mundial se viu em crise e pânico, o mercado interno de imóveis em Maringá, sofreu apenas uma pequena queda nos meses de outubro de 2008 à fevereiro de 2009. À partir

março de 2009, o mercado voltou a aquecer e o ritmo das construções e volume de negócios voltou a crescer.

Segundo matéria publicada no jornal “O Diário de Maringá”, no dia 23 de junho de 2009, Maringá teve um superávit de empregos em maio / 2009, devido à construção civil que está a todo vapor e que rendeu um saldo positivo de 579 empregos. Isso tudo ocorreu devido ao investidor brasileiro, que aproveitou-se da crise para ganhar dinheiro e especular no mercado de imóveis. “Em tempos de crise, o mercado imobiliário não para, pois quem precisa, vende para suprir as necessidades e pagar as contas, e quem tem dinheiro investe bem seus recursos na compra de imóveis baratos na lógica de ganhar dinheiro com a valorização e venda dos mesmos imóveis adquiridos após a crise.” (Ignácio T. Oikawa – Proprietário da Imobiliária Oikawa Imóveis Ltda)

5.3 O perfil dos edifícios no Novo Centro

O novo Centro de Maringá devido aos altos preços do metro quadrado do terreno, tem seus empreendimentos voltados a grandes edifícios.

Geralmente esses edifícios são construídos em dois ou 3 terrenos e possuem em média de 5 à 25 pavimentos.

São edifícios voltados a atender os estudantes e a classe média alta, seguindo a tendência do mercado, onde no térreo e sobreloja possuem lojas voltados ao comércio diversificado e os demais andares são residenciais. Podemos observar melhor essa nova configuração do Novo Centro, observando as fotos 2 e 3 logo abaixo.

FOTO 3: NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR



**FONTE: GOOGLE IMAGENS – DISPONÍVEL EM:
HTTP://WWW.GOOGLE.COM.BR/IMGHP?HL=PT-BR&TAB=WI
AUTOR: DESCONHECIDO, 2013.**

FOTO 4: NOVO CENTRO DE MARINGÁ – PR



**FONTE: GOOGLE IMAGENS – DISPONÍVEL EM:
HTTP://WWW.GOOGLE.COM.BR/IMGHP?HL=PT-BR&TAB=WI
AUTOR: DESCONHECIDO, 2013.**

Os apartamentos variam de tamanho, desde flats com 45 metros quadrados até grandes apartamentos com 240 metros quadrados de área útil.

As vagas de garagem também variam, pois tem apartamentos com 01 vaga para carro e apartamentos com 5 vagas de carros. Tudo depende de quanto o investidor está disposto a pagar.

Segundo pesquisa in loco com algumas construtoras da area central, e pesquisa via internet pelo portal SUB100, os valores começam a partir de R\$ 190 mil reais como os flats com 45 metros quadrados e 1 vaga; e podem chegar a R\$ 1.500.000,00 facilmente, se for a cobertura ou um apartamento de 240 metros quadrados com 4 ou mais vagas de garagem. Logo abaixo apresentamos o quadro 2 com relação dos edifícios contruidos e metragem.

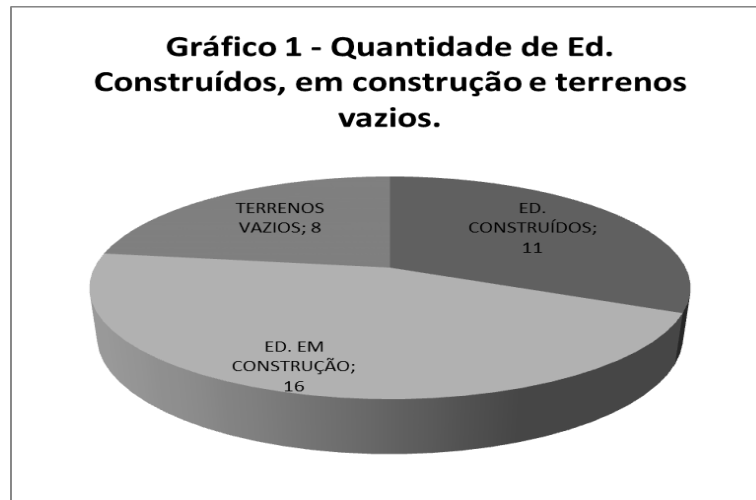
QUADRO 2: RELAÇÃO DOS EDIFÍCIOS CONCLUÍDOS NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR										
DENOMINAÇÃO DA EDIFICAÇÃO	ENDEREÇO	LOCAL DO IMÓVEL			Nº	RESID.	CO ME RC.	Nº VAG AS	TOTAL M2	DATA
		ZO NA	QUADRA	DATA	PAVTO	Nº APTO	SALA S			APR OV.
TORRE DE VIANA	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,6240	1	51-A	51-A/A-3	21	71	6	87	10.165,61	19/10/05
FERRARINI	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,6220	1	51-A	51-A/B-1	18	46	1	103	12.177,44	17/04/06
GRAN VILLAGE	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5550	1	51-A/10	8	21	81	8	93	10.767,91	02/07/08
CENTRO EMPRES.SÃO BENTO	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5570	1	51-A/10	9	21		67	70	9.375,77	20/07/06
GRAN BOULEVARD	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5620	1	51-A/10	11	20	56	9	72	10.514,78	16/10/06
GRAN TOWER	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5600	1	51-A/10	10	23	64	11	82	10.816,42	05/07/06
CENTRO EMPRES.MARTINHAGO	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5515	1	51-A/11/12	6	7		6	17	3.262,93	07/03/07
GÊNESIS	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5589	1	51-A/11/12	3	9		22	26	4.545,22	29/06/06
PLANETARIUM TOWER	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,5355	1	51-A/11/12-A	5/6	24	92	12	175	17.408,24	23/12/04
PLAZA MAYOR	AV. HORÁCIO RACCANELLO FILHO,4840	9	A-2	55 e 56 (REM)	21	68		121	17.245,76	27/08/08

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ

ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. - 2013

Embora ainda possua poucos edifícios concluídos, o Novo Centro ainda possuem uma grande parcela de edifícios em construção e uma boa parcela de terrenos vazios a espera de empreendimentos imobiliários.

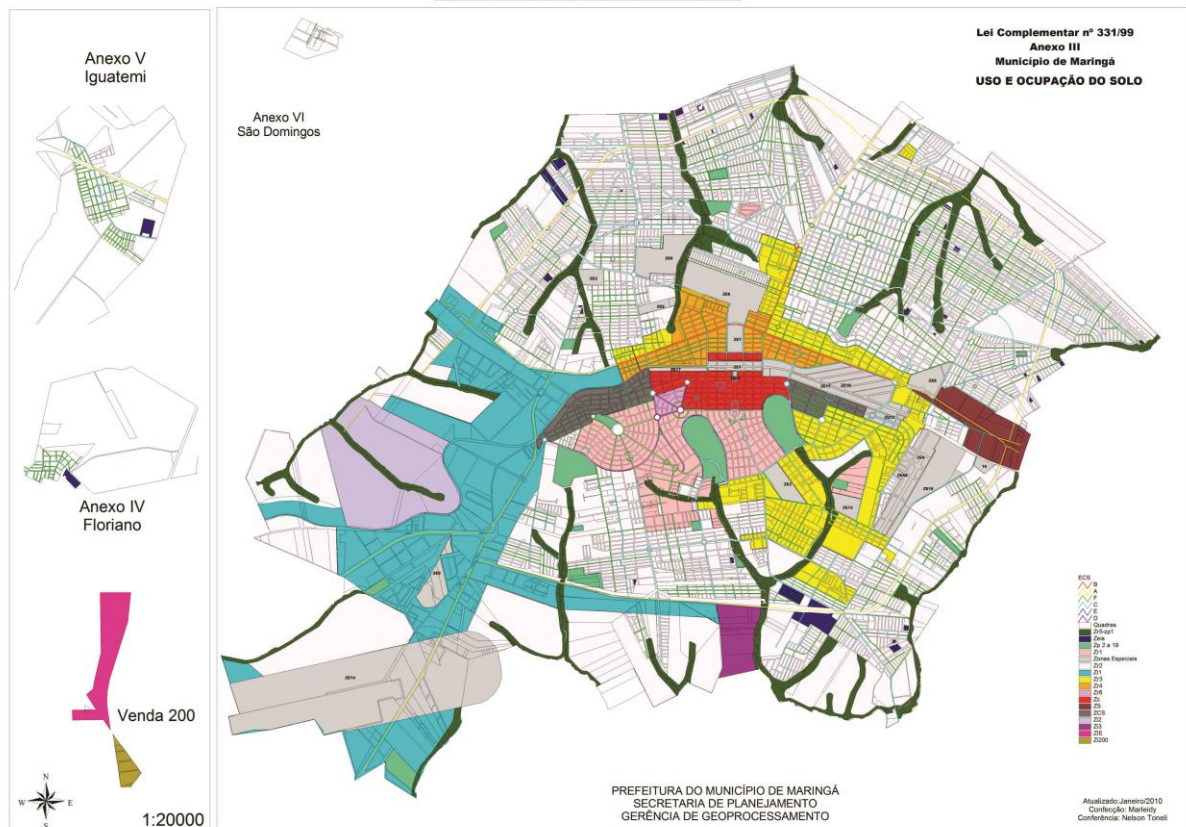
O gráfico 1 abaixo, mostra diretamente como é essa realidade na Av. Horácio Racanello Filho, no intervalo da Av. Paraná a Av. Pedro Taques.



FONTE: PESQUISA EM CAMPO. 2013
AUTOR: MELO, D. W. S.

Segue na próxima página, mapa n.º.1 referente Zoneamento e Mapeamento do Novo Centro de Maringá.

Mapa n.º.1 - ZONEAMENTO DO MUNICÍPIO DE MARINGÁ SOBRE O USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - LEI COMPLEMENTAR N.º. 331/99.



Analisando o mapa da página anterior, podemos observar que o Novo Centro se encontra localizado em uma ZE – Zona Especial.

Segundo a Lei do Uso do Solo, apresentado na quadro 3 logo abaixo, essa zona especial é liberada para a construção de grandes edifícios devido ao alto coeficiente de aproveitamento do uso e ocupação do solo. Na tabela abaixo observa-se legislação vigente a ZE.

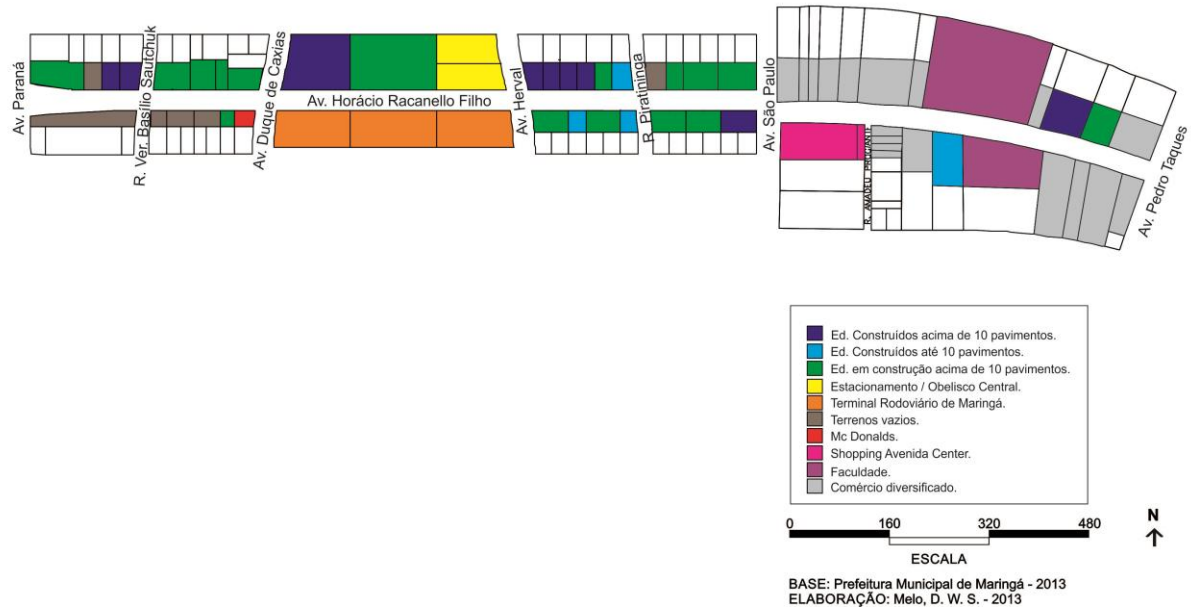
QUADRO 3: LEI COMPLEMENTAR Nº.888 – ANEXO II – MARINGÁ - PR

LEI COMPLEMENTAR Nº 888 - ANEXO II													
TABELA DE PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO													
ZONAS	DIMENS. MÍNIMA DE LOTES. MEIO DE QUADRA / ESQUINA / TESTADA (m) / ÁREA (m ²)	ALTURA MÁXIMA DE EDIFIC. (m)	COEFIC. MÁXIMO DE APROV. (un)	TAXA MÁXIMA DE OCUPAÇÃO DO LOTE (1) (%)	AFASTAMENTO MÍNIMO DAS DIVISAS (m)								
					FRONTAL R=RESID. C=COMER.	LATERAIS				FUNDOS			
						AtÉ 02 PAV. SEM ABERT. COM ABERT.	AtÉ 08 PAV.	AtÉ 15 PAV.	AtÉ 20 PAV.	+ 20 PAV.	AtÉ 02 PAV. SEM ABERT. COM ABERT.	+ 2 PAV.	
ZC	13 / 520 15 / 600	COTA 610 C/OUT. COTA 650	4,5 C/OUT. 6,0	TÉRR. E 2º PAV. 90 TORRE 50	R = 5 C = DISP.	SEM = DISP COM = 1,5.	2,5	3	4	5	SEM = DISP COM = 1,5.	5	
ZCS	13 / 520 15 / 600	COTA 610 C/OUT. COTA 650	3,5 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 90 TORRE 50	R = 5 C = DISP.	SEM = DISP COM = 1,5.	2,5	3	4	5	SEM = DISP COM = 1,5.	5	
ZI	1	20 / 1000 30 / 1500	TERR + 1	1,6	TÉRR. E 2º PAV. 80	5	2,5	-			2,5	-	
	2												-
ZE	1	CONFORME PROJETO DE PARCELAMENTO	COTA 610 C/OUT. COTA 650	6	TÉRR. SOBRELOJA 90 TORRE 50	3 ZERO 3	ZERO	2,5	4,5	6	7	SEM = DISP COM = 1,5.	5
			COTA 650		-								
	16	40 / 4000	2 PAV. C/OUT. COTA 650	1,4 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 50 TORRE 30	A SER DEFINIDO ATRAVÉS DE LEI ESPECÍFICA							
	17	20 / 1000	COTA 610, C/OUT. COTA 650	3,5 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 70 TORRE 50	5	SEM = DISP. COM = 1,5	2,5	4,5	6	7	SEM = DISP. COM = 1,5	5
	18	40 / 4000	COTA 610, C/OUT. COTA 650	1,4 C/OUT. 4,5	TÉRR. E 2º PAV. 60 TORRE 40	A SER DEFINIDO ATRAVÉS DE LEI ESPECÍFICA							
	ZEIS	10 / 200 - 13 / 260	TERR. + 1	1,6	TÉRR. E 2º PAV. 80	3	SEM = DISP. COM = 1,5	-			SEM = DISP. COM = 1,5	-	
VARIÁVEL		TERR. + 3	TÉRR. / DEMAIS 80		2,5			-		2,5			

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ
ORGANIZAÇÃO: MELO, 2013

Segue na próxima página, mapa nº.02, referente ao Novo Centro de Maringá ao longo da Av. Horácio Racanello Filho.

Mapa nº. 2 - NOVO CENTRO DE MARINGÁ AO LONGO DA AV. HORÁCIO RACANELLO FILHO.



Observando o mapa nº.2, destaca-se a predominância de grandes edifícios acima de 10 pavimentos com o uso máximo do coeficiente de construção.

Como forma de maximizar os seus lucros e de estimular o desenvolvimento da região de forma econômica, os promotores imobiliários aproveitando do uso do solo das áreas térreas e sobrelojas nos empreendimentos, disponibilizaram salas comerciais.

O Novo Centro de Maringá, com sua transformação projeta uma gama de serviços voltados ao consumidor. Desta forma o Novo Centro é viável economicamente como um novo centro voltado não apenas para fins residenciais, como também para comerciais.

A lógica é que aumentando a concentração de pessoas residindo no mesmo lugar, automaticamente aumenta-se o número de veículos permanentes e em fluxo.

Ampliando uma gama de lojas e prestadores de serviços ao público em geral, você aumenta o tráfego de veículos no local de possíveis clientes oriundos de qualquer bairro de Maringá ou cidade Metropolitana.

Podemos observar a quantidade de comércios por meio da quadro nº. 04.

QUADRO 4: RAMO DAS ATIVIDADES COMERCIAIS NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ.	
<i>RAMO</i>	<i>QUANTIDADE</i>
Administradora de Cartões	1
Advocacia	1
Agência de viagens	1
Assessoria Previdenciária	2
Banco	1
Bar \ Boate	1
Biblioteca	1
Cartório	1
Colégio	4
Consórcio	1
Construtora	2
Consultório Veterinário	1
Cursos Profissionalizantes	2
Depilação	1
Estacionamento	3
Faculdade	3
Financeira	1
Loja de Calçados	3
Loja de Departamento	2
Loja de Roupas Infantil	1
Loja de Roupas para adultos	1
Mercado	1
Odontologia	3
Papelaria	1
PetShop	2
Pilates	1
Restaurante	6
Salão de Beleza	2
Salas vazias	19
Shopping	1
Terminal Rodoviário	1

FONTE: PESQUISA IN LOCO
ORGANIZAÇÃO: MELO, D. W. S., 2013

A tabela acima apresenta a imensa gama de serviços e comércios voltados não apenas para o Maringaense que vai ao Centro fazer comprar como para atender a Classe Média Alta que residem no Novo Centro.

Dentre os serviços prestados que aumentam o fluxo de veículos principalmente em horários de pico, podemos destacar a existência de 3 Faculdades, 4 colégios e 2 escolas de Cursos Profissionalizantes.

Temos também, 02 lojas importantes de departamento que lhe permite fluxo constante de veículos, 01 shopping e 01 mercado de suma importância. A presença destes serviços vai remeter automaticamente nos problemas que a verticalização promove na mobilidade urbana.

5.4 Problemas na mobilidade urbana

A verticalização faz com que a superfície de concreto, com alta capacidade térmica, aumente. Todo este procedimento leva a uma diminuição da evaporação, a um aumento da rugosidade e da capacidade térmica da área. Estas três modificações são os principais parâmetros que determinam a ilha de calor encontrada nas grandes metrópoles, segundo in LOMBARDO (1985).

Sendo assim, o índice elevado de verticalizações que ao longo dos últimos 10 anos vem crescendo no Novo Centro, pode influenciar na retenção do calor, formando bolsões de ar quente.

Com a verticalização, ocorre um aumento da densidade populacional que leva a uma queda da qualidade ambiental. Pessoas confinadas em pequenos espaços passam por desconforto e riscos de doenças. Com o adensamento, o cidadão fica sem opção. Ele se encontra mergulhado em meio a ruídos, sons, cheiros, vozes e aglomerações, sem a possibilidade de fuga.

Como consequência disso, a tendência é aumentar o número de pessoas com depressão e doenças relacionadas ao psicológico, como por exemplo síndrome do pânico e estresse.

Outro fator primordial é que com a verticalização, aumenta a concentração do número de moradores em determinada área e conseqüentemente aumenta o volume de veículos circulando diariamente no local. Acrescente estes veículos aos demais veículos que circulam diariamente e teremos um sério problema na mobilidade urbana.

Em Maringá, já é bem evidente este problema no trânsito, e todos os anos muitas pessoas vão a óbito devido a graves acidentes de trânsito. Isso ocorre devido ao aumento do fluxo de veículos e da imprudência de seus motoristas.

O Novo Centro com todos os Edifícios contruídos, os que estão em construção e os que ainda se encontram em fase aprovação de seus projetos, já vem contribuindo de forma significativa para o aumento de fluxo veículos e de acidentes.

Uma forma melhor de compreendermos essa informação é por meio da interpretação da quadro 5 e 6 logo abaixo.

QUADRO 5 – FLUXO DE VEICULOS NOVO CENTRO – MARINGÁ - PR

Interseção: Av. Herval X Av. Dr. Horácio Racanello					
Data da contagem: 17/03/2010					
Horário		Carro	Caminhão	Ônibus	Total
De	Até				
06:00	07:00	572	2	96	670
07:00	08:00	2.614	35	136	2.785
08:00	09:00	2.139	41	94	2.274
09:00	10:00	1.757	37	59	1.853
10:00	11:00	1.672	53	64	1.789
11:00	12:00	2.079	38	55	2.172
12:00	13:00	2.155	22	69	2.246
13:00	14:00	2.708	31	71	2.810
14:00	15:00	2.162	42	57	2.261
15:00	16:00	2.109	53	51	2.213
16:00	17:00	1.904	35	48	1.987
17:00	18:00	2.437	26	71	2.534
18:00	19:00	2.614	26	113	2.753
19:00	20:00	1.975	11	82	2.068
TOTAL		28.897	452	1.066	30.415

Horário de Pico	Carro	Caminhão	Ônibus	Total
13:00 – 14:00	2.708	31	71	2.810

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ – PR
ADAPTAÇÃO: MELO, 2013

Este quadro representa o fluxo de veículos em um dos cruzamentos mais importantes do novo centro de Maringá, ou seja, o cruzamento da Av. Herval x Av. Dr. Horácio Racanello.

Este cruzamento é sentido zona norte ao centro (bairro x centro) e os três horários de maior pico é das 07:00 as 8:00hs, das 13:00 as 14:00 e das 18:00 as 19:00; sendo que dentre esses tres horários o que representa o maior fluxo é das 13:00 as 14:00, horário em que muitas pessoas retornam de seu horário de almoço para o seu trabalho.

QUADRO 6 – FLUXO DE VEICULOS NOVO CENTRO – MARINGÁ - PR

Interseção: Av. São Paulo X Av. Dr. Horácio Racanello					
Data da contagem: 22/03/2010					
Horário		Carro	Caminhão	Ônibus	Total
De	Até				
06:00	07:00	311	8	49	368
07:00	08:00	1.936	29	70	2.035
08:00	09:00	1.544	51	50	1.645
09:00	10:00	1.459	57	31	1.547
10:00	11:00	1.527	48	25	1.600
11:00	12:00	1.937	52	36	2.025
12:00	13:00	2.143	36	39	2.218
13:00	14:00	2.294	36	27	2.357
14:00	15:00	2.109	62	24	2.195
15:00	16:00	2.100	39	27	2.166
16:00	17:00	2.119	36	29	2.184
17:00	18:00	2.426	31	43	2.500
18:00	19:00	2.234	19	49	2.302
19:00	20:00	1.839	10	50	1.899
TOTAL		25.978	514	549	27.041

Horário de Pico	Carro	Caminhão	Ônibus	Total
17:00 – 18:00	2.426	31	43	2.500

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ – PR
ADAPTAÇÃO: MELO, 2013

No quadro acima, identificamos os dados do fluxo de veículos na interseção da Av. São Paulo x Av. Dr. Horácio Racanello sentido centro para o bairro. Nesse caso o maior fluxo de veículos foi no período das 18:00 as 19:00Hs.

Como meio de desafogar o trânsito na cidade de Maringá, em algumas das principais vias da cidade foi implantado o sistema binário.

Existem muitas falhas no processo de mobilidade, como a falta de vias mais largas e um transporte coletivo de qualidade e barato como alternativa de locomoção. Para tentar resolver esse problema e como meio de tentar desafogar o trânsito na cidade de Maringá, foi implantado o Sistema Binário nas principais vias da cidade.

A Av. Dr. Horácio Racanelo que foi construída para ser uma via rápida interligando a zona leste a zona oeste da cidade, consta com inúmeros acidentes. Essa informação pode ser conferido analisando o quadro 7.

QUADRO 7: CRUZAMENTOS EM AVENIDAS COM MAIS ACIDENTES EM MARINGÁ-PR

Locais	ob	fer	dan	total
Praça Rocha Pombo	0	12	15	27
Av. Horacio Racanello X Av. Pedro Taques	1	12	8	21
Av. Horacio Racanello X R. Basilio Sautchuk	0	15	6	21
Praça 07 de Setembro	0	6	15	21
Av. Brasil x Av. Herval	0	8	10	18
Praça Ouro Preto	0	9	8	17
Anel V. Pref. Sincler Sambatti x R. Mario Pagani	0	9	7	16
Av. Duque de Caxias x Av. Horacio Racanello	0	7	9	16
Av. Gastão Vidgal x Av. Petronio Portela	2	10	4	16
Av. Brasil x Av. São Paulo	0	5	10	15
Av. Alexandre Rasgulaeff x Av. Lucilio de Held	0	8	6	14
Av. Sophia Rasgulaeff x Av. Tuiuti	0	8	6	14
Praça Farroupilha	0	5	9	14
Av. Cerro Azul x Av. Juscelino K. de Oliveira	0	1	12	13
Av. Mauá x Av. Pedro Taques	0	3	10	13
Anel V. Pref. Sincler Sambatti x Av. Carmem Miranda	0	7	5	12
Av. Brasil x Av. Parana	1	5	6	12
Av. Herval x R. Arthur Thomas	0	5	7	12
Av. Horácio Racanello x Av. Rebouças	2	5	5	12
Av. Itororo x Av. Juscelino K. de Oliveira	0	5	7	12

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ – SETRAN

ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. - 2013

OB (ÓBITOS) / FER (FERIDOS) / DAN (VEÍCULOS DANIFICADOS)

Observando a tabela acima, podemos verificar que entre os locais mais críticos em quantidade de acidentes, aparece a Av. Horácio Racanello em quatro cruzamentos distintos.

Em três desses cruzamentos, um dos principais motivos para tanto acidentes é a falta de atenção dos motoristas e possivelmente a ausência do sistema binário. Porém no cruzamento da Av. Duque de Caxias com a Av. Dr. Horacio Racanello embora possua o sistema binário implantado é um local que frequentemente ocorre acidentes. Isso ocorre devido a um fluxo maior de veículos e ônibus do transporte público nessa rota.

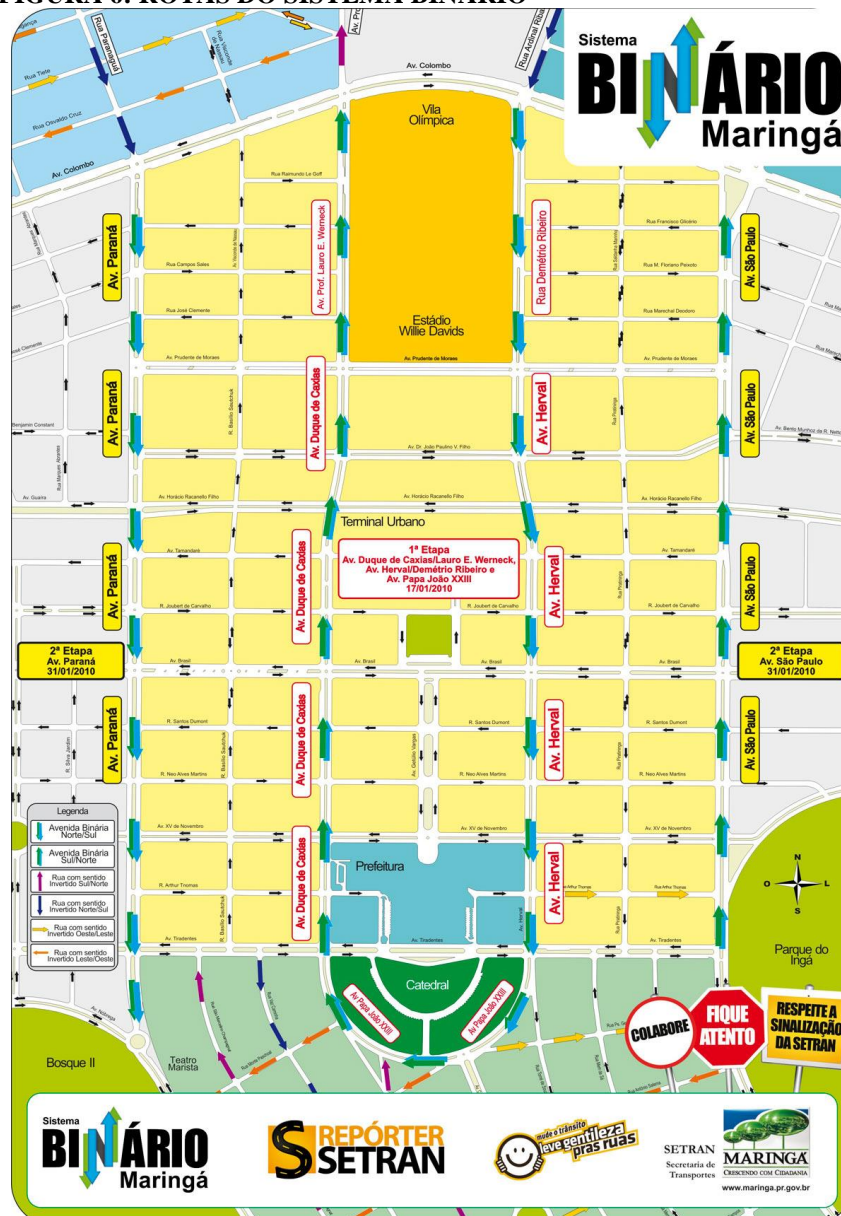
Somando apenas a quantidade de acidentes nesses quatro cruzamentos, chegamos a um total de 70. Pode-se dizer que a imprudência dos motoristas, a falta de campanhas educativas para o trânsito, falta de avenidas mais largas e com mais fluidez evidenciam os problemas da mobilidade, ou seja nesse caso no trânsito da área de estudo deste trabalho

5.5 Sistema binário

A definição de Sistema Binário no trânsito, consiste em transformar ambas as vias de uma avenida, estrada ou rua em um único sentido, como forma de melhorar o fluxo de veículos em determinadas regiões da cidade.

Em Maringá, esse sistema já é uma realidade que teve o início de sua implantação em 22/11/2013. Podemos observar algumas mudanças na área central de Maringá, mediante o sistema Binário implantado, conforme Figura 6.

FIGURA 6: ROTAS DO SISTEMA BINÁRIO



FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ - SETRAN
ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. – 2013

Com o constante desenvolvimento da cidade economicamente, a sua frota veicular aumentou muito. No quadro 8, temos dados referente a frota de veículos de Maringá.

QUADRO 8: FROTA VEICULAR ATUAL DE MARINGÁ

Variável	Maringá	Paraná	Brasil
Automóveis	153.118	3.527.525	42.682.049
Caminhões	9.036	235.659	2.380.774
Caminhões-trator	5.720	71.981	492.640
Caminhonetes	21.841	460.107	5.238.645
Caminhonetas	7.465	166.248	2.288.427
Micro-ônibus	513	17.663	318.762
Motocicletas	43.946	971.925	16.910.307
Motonetas	16.308	235.865	3.023.852
Ônibus	927	35.219	514.976
Tratores	211	1.676	27.026
Utilitários	1.651	27.951	407.684
TOTAL	260.736	5.751.819	74.285.142

FONTE: IBGE – WWW.IBGE.COM.BR
ADAPTAÇÃO: MELO, D. W. S. – 2013

Analisando o quadro acima com o total de veículos presentes em Maringá, e cruzando essa informação com a quantidade de habitantes, temos a informação de que para cada 1,4 habitantes existe um veículo.

Uma forma de tentar melhorar a mobilidade no Novo Centro de Maringá é a implantação do sistema binário na própria Av. Horácio Racanello Filho, tendo um sentido único as duas vias na direção oeste para leste. Paralelo a esta avenida, há outra avenida que se chama Av. João Paulino Vieira Filho que também teria que ser implantado sentido único em suas duas pistas na direção leste para oeste.

Embora as principais vias do Novo Centro e o Centro de Maringá estejam bem sinalizadas, os números referente as infrações de trânsito mensal são bem elevados se comparados com a frota de veículos atual. Analisando o quadro 9, podemos observar que o número de infrações representa até 5% da frota veicular de Maringá.

QUADRO 9: QUANTIDADE DAS MULTAS EM MARINGÁ - PR

SETRANS - Secretaria Municipal de Trânsito e Segurança de Maringá - Setor de Multas							
Quantidade* de Autuações cadastradas por Agente Autuador							
Mês/Ano	Radar	Av.Sem.	Estar	Agentes	Pol. Militar **	Total Mês	Total Ano
01/13	5.374	2.162	1.259	2.614	160	11.569	
02/13	4.706	2.068	1.761	1.917	191	10.643	
03/13	5.263	1.904	1.827	2.059	274	11.327	
04/13	4.570	2.255	2.064	2.308	241	11.438	
05/13	2.894	1.478	1.001	3.038	200	8.611	
06/13	4.181	2.305	1.255	2.306	167	10.214	
07/13	0	0	0	0	0	0	
08/13	0	0	0	0	0	0	
09/13	0	0	0	0	0	0	
10/13	0	0	0	0	0	0	
11/13	0	0	0	0	0	0	
12/13	0	0	0	0	0	0	
TOTAL	26.988	12.172	9.167	14.242	1.233	-	63.802

Posição em: 22/07/13

* valores sujeitos a variações conforme o processamento de novas informações.

** consideradas somente as infrações de competência Municipal, não incluídas as de competência Estadual.

fonte: Celepar – setor de multas Setrans

FONTE: SETRANS – SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE MARINGÁ – PR
ADAPTAÇÃO: MELO, 2013.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É fato que problemas relacionados a verticalização está presente em todas as cidades de porte médio.

A fluidez da economia brasileira, o aumento do poder aquisitivo das famílias brasileiras, aliadas com juros mais baixos e facilidade nos financiamentos de carros, vem contribuindo de forma acentuada para o aumento da frota veicular no país.

Paralelo a esse desenvolvimento, existe uma enorme carência de infra-estrutura a nível nacional para suportar toda essa quantidade de veículos que aumentam a cada ano e que estão em circulação diariamente pelas estradas, avenidas e ruas do país.

O espaço produzido pelos agentes tende a aumentar cada vez mais em cidades referenciais e estratégicas como por exemplo a cidade de Maringá; e sendo assim não se tem demonstrado medidas muito eficazes para prevenir os resultados que esse processo de verticalização e desenvolvimento vai proporcionar num futuro não muito longe, não apenas em qualidade de vida, mas como também ao meio ambiente, e na mobilidade urbana.

Além disso, a especulação imobiliária é constante e crescente, devido ao potencial de lucros que o Novo Centro oferece, pela localização do mesmo em relação ao centro tradicional da cidade e pela demanda de imóveis através dos estudantes, e da classe média despertando os olhares dos investidores nessa fatia do mercado.

O problema da mobilidade não é algo isolado a cidade de Maringá ou nosso País, como é um grande desafio de todos os países em esfera global, principando os países de terceiro mundo ou emergentes que é o caso do Brasil, onde sua economia estável cresce gradativamente ano a após ano.

Embora Maringá tenha implantado o Sistema Binário em algumas de suas principais vias da cidade, é preciso lembrar que todas as vias tem um limite de suporte para o fluxo de veículos. Exceder esse limite é a garantia para um colapso no sistema de trânsito, ocasionando congestionamentos, aumento no número de acidentes com vítimas fatais, motoristas mais estressados, aumento das infrações de trânsito e queda na qualidade de vida.

É preciso planejar com antecedência e dar suporte infra-estrutural para suportar toda a demanda de logística que vem junto com o desenvolvimento; seja de transporte, sinalização ou adequação das vias; como também pensar na qualidade de vida das pessoas que habitaram o local, os pedestres e transeuntes que ao longo de suas vidas caminharam por utilizaram suas vias e calçadas, tudo isso ainda sem desrespeitar o meio-ambiente.

Que este trabalho de conclusão de curso possa contribuir como base para a elaboração de outros trabalhos ou monografias, e que possa ao leitor tomar conhecimento que nem sempre a verticalização como forma de suprir a demanda de imóveis em uma determinada região é a única solução suprir as necessidades sem um planejamento estratégico e estudo aprofundado sobre os impactos da região, determinando seu real potencial de expansão.

Considero que este trabalho foi de grande relevância para minha vida profissional, no qual sou corretor de imóveis e atuo diretamente nesta parcela do mercado imobiliário, ampliando meus horizontes para uma realidade a qual estou envolvido no meu convívio do dia a dia.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14724**: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2011.
- CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2000.
- CORRÊA, Roberto.L. **O Espaço Urbano**. São Paulo, Ática, 2ª Ed, 2002.
- DIAS, R. **A inauguração do novo centro de Maringá: do fetiche à carnavalização da política**. Cadernos de Metodologia e Técnica de Pesquisa. Maringá: UEM, 1994, - v. 5, p.25-50.
- GOOGLE IMAGENS. **Novo Centro de Maringá**. Disponível em: www.google.com.br
Acessado em: maio / 2013.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo, 1991.
- LEFEBVRE, H. **La survie du capitalisme. La reproduction des rapports de production, Paris : Anthropos**. Troisième édition publiée par Anthropos en 2002 avec une préface de Jacques Guigou et une postface de Rémi Hess.
- LOMBARDO, M. A. **Ilhas de Calor nas Metrôpoles: o exemplo de São Paulo**. São Paulo: HUCITEC, 1985. 244 p.
- MELO, D. W. S. **A dinâmica da incorporação imobiliária no processo de verticalização do Jardim Universitário de Maringá – Pr, no período de 1997 a 2007**. 85 f. PIC – Programa de Iniciação Científica - UEM, 2009.
- MENDES, César Miranda. **O Edifício no jardim: Um plano destruído**. A verticalização de Maringá. Tese de Doutorado – USP, São Paulo, 1992.
- PREFEITURA DE MARINGÁ. **Legislação e setran**. Disponível em: www.maringa.pr.gov.br
Acessado em: maio / 2013
- RAMIRES, Julio Cesar de Lima. **O processo de verticalização das cidades brasileiras**. Boletim de geografia, Maringá, Volume 16, número 1, 1998, ISSN 2176-4786
- SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SANTOS, M. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SOMECK, N.M.F. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. São Paulo, Nobel, 1997.

SPOSITO, M. E. B. **O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica.** In: Anais do 5º Seminário Internacional de Estudos Urbanos. Belo Horizonte: PUC-Minas, 2006.

TÖWS, R.L., MENDES, C.M. **Verticalização x legislação na Avenida Brasil em Maringá no período de 1960-2004: algumas considerações.** Arqutextos, Portal Vitruvius, On-line, Texto Espacial 410, V. 083, p.01-06, 2007.

ANEXO A - RELAÇÃO DAS CONSTRUTORAS ATUANTES NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR

RELAÇÃO DAS CONSTRUTORAS ATUANTES NO NOVO CENTRO DE MARINGÁ - PR
AYOSHI
BMW EMPREDIMENTOS IMOBILIARIOS
CANTAREIRA CONSTRUTORA E INCORPADORA
CCV - CONSTRUTORA CIDADE VERDE
CONSTRUTORA CASA VERDE
CONSTRUTORA EXPANSÃO
CONSTRUTORA MONTAGO
CONSTRUTORA PLANESPAÇO
CONSTRUTORA TRANSAMÉRICA
GRANADO IMÓVEIS
JUST EMPREENDIMENTOS
PEDRO GRANADO IMÓVEIS
PLAENGE EMPREENDIMENTOS
SCOBIN ENGENHARIA
TAKY EMPREENDIMENTOS
WEGG CONSTRUTORA

Fonte: Pesquisa in loco

Organização: MELO, 2013

ANEXO B - LEI COMPLEMENTAR N. 331/99
CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I
Dos Objetivos

Art. 1.º A presente Lei regula o Uso e a Ocupação do Solo no Município de Maringá, observadas as disposições das legislações federais e estaduais relativas à matéria.

Art. 2.º Esta Lei tem por objetivos:

- I - disciplinar a localização de atividades no Município, prevalecendo o interesse coletivo sobre o particular e observados os padrões de segurança, higiene e bem-estar da vizinhança;
- II - regulamentar a implantação das edificações nos lotes e a relação destas com o seu entorno;
- III - estabelecer padrões adequados de densidade na ocupação do território;
- IV - ordenar o espaço construído, para assegurar a qualidade morfológica da paisagem urbana.

Art. 3.º A localização de quaisquer usos e atividades no Município dependerá de licença prévia da Prefeitura Municipal.

§ 1.º A permissão para localização de qualquer atividade considerada como incômoda, nociva ou perigosa, dependerá, além das especificações exigidas para cada caso, da aprovação do projeto detalhado das instalações para depuração dos resíduos líquidos ou gasosos, bem como dos dispositivos de proteção ambiental e de segurança requeridos por órgãos públicos.

§ 2.º Serão obedecidos a Lei Complementar n. 09/93 do Município e o Decreto Municipal n. 035/98.

§ 3.º Serão mantidos os usos das atuais edificações, desde que licenciados pelo Município até a data de aprovação desta Lei, vedando-se as modificações que contrariem as disposições nela estatuídas.

§ 4.º Serão respeitados os prazos dos alvarás de construção já expedidos.

Seção II
Das Definições

Art. 4.º Para efeito de aplicação da presente Lei, são adotadas as seguintes definições:

- afastamento ou recuo: menor distância estabelecida pelo Município entre a edificação e a divisa do lote onde se situa, a qual pode ser frontal, lateral ou de fundos;
- agricultura e pecuária: atividades pelas quais se utiliza a fertilidade do solo para a produção de plantas e a criação de animais, respectivamente;
- alinhamento predial: linha divisória entre o lote e o logradouro público;
- altura da edificação: distância vertical entre o nível do passeio na mediana da testada do lote e o ponto mais alto da edificação;
- alvará: documento expedido pela Administração Municipal autorizando o funcionamento de atividades ou a execução de serviços e obras;

- área computável: área construída que é considerada no cálculo do coeficiente de aproveitamento;
- área construída: soma da área de todos os pavimentos de uma edificação, calculada pelo seu perímetro externo;
- área de processamento: espaço do estabelecimento industrial onde se realiza a atividade de produção de bens pela transformação de insumos; (incluído conforme LC 340/2000)
- área não computável: área construída que não é considerada no cálculo do coeficiente de aproveitamento;
- ático: edificação sobre a laje de forro do último pavimento de um edifício destinada a lazer de uso comum e dependências do zelador e que não é considerada como pavimento;
- beiral: aba do telhado que excede à prumada de uma parede externa;
- coeficiente de aproveitamento: relação numérica entre a área de construção permitida e a área do lote;
- comércio: atividade pela qual fica definida uma relação de troca visando lucro e estabelecendo a circulação de mercadorias;
- comércio central: atividade de médio porte, de utilização mediata e intermitente, destinada à população em geral, a exemplo de: óticas, joalherias, galerias de arte, antiquários, livrarias, floriculturas, casas lotéricas, cafés, bares, lanchonetes, pastelarias, confeitarias, restaurantes, lojas de departamento, de móveis, de eletrodomésticos, de calçados, de roupas, de souvenirs e artesanato, de materiais de construção, de ferragens, de acessórios para veículos, açougues, peixarias, mercados, centros comerciais, shopping centers, supermercados e show-rooms;
- comércio setorial: atividade destinada à economia e à população, a qual, por seu porte e natureza, exige confinamento em área própria, e cuja adequação à vizinhança depende de um conjunto de fatores a serem analisados pelo Município, a exemplo de: revendedoras de veículos e máquinas, comércio atacadista, postos de venda de gás, hipermercados, mercados por atacado e demais atividades congêneres não relacionadas neste item;
- comércio vicinal: atividade de pequeno porte, disseminada no interior das zonas residenciais, de utilização imediata e cotidiana, a exemplo de: mercearias, quitandas, padarias, farmácias, lojas de armarinhos, papelarias e lojas de revistas;
- divisa: linha limítrofe de um lote;
- edificação: construção limitada por piso, paredes e teto, destinada aos usos residencial, institucional, comercial, de serviços ou industrial;
- edifício: edificação com mais de dois pavimentos destinada a habitação coletiva ou unidades comerciais;
- embasamento: construção não residencial em sentido horizontal com no máximo 2 pavimentos;
- fração ideal: parte inseparável de um lote, ou coisa comum, considerada para fins de ocupação;
- fundo do lote: divisa oposta à testada, sendo, nos lotes de esquina, a divisa oposta à testada menor ou, no caso de testadas iguais, à testada da via de maior hierarquia;
- habitação: edificação destinada a moradia ou residência;
- habitação coletiva ou multifamiliar: edificação destinada a servir de moradia para mais de uma família no mesmo lote;

- habitação unifamiliar: edificação destinada a servir de moradia a uma só família no mesmo lote;
- indústria: atividade através da qual resulta a produção de bens pela transformação de insumos, a exemplo de: indústria de produtos minerais não-metálicos, metalurgia, mecânica, eletroeletrônica, de material de transporte, de madeira, mobiliário, papel e papelão, celulose e embalagens, de produtos plásticos e borrachas, têxtil, de vestuário, de produtos alimentares, de bebidas, fumo, construção, química, farmacêutica e de perfumaria;
- logradouro público: área de terra de propriedade pública e de uso comum e/ou especial do povo destinada às vias de circulação e aos espaços livres;
- lote ou data: terreno servido de infra-estrutura, cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos em lei municipal para a zona em que se situa;
- mezanino: pavimento intermediário que subdivide outro pavimento na sua altura, ocupando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) da área deste último;
- ocupação bifamiliar: ocupação com duas habitações unifamiliares no lote;
- ocupação multifamiliar: ocupação com habitação coletiva no lote;
- ocupação unifamiliar: ocupação com uma habitação unifamiliar no lote;
- parede-meia: parede comum a duas edificações contíguas, pertencentes a um ou mais proprietários;
- passeio ou calçada: parte do logradouro público ou via de circulação destinada à circulação de pedestres;
- pavimento, piso ou andar: plano horizontal que divide as edificações no sentido da altura, também considerado como o conjunto das dependências situadas em um mesmo nível compreendido entre dois planos horizontais consecutivos;
- pavimento térreo: primeiro pavimento de uma edificação, situado entre as cotas $-1,00$ m (menos um metro) e $+1,00$ m (mais um metro) em relação ao nível do passeio na mediana da testada do lote, sendo essas cotas determinadas, nos lotes de esquina, pela média aritmética dos níveis médios das testadas;
- pista de rolamento: parte do logradouro público ou via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego de veículos;
- serviço: atividade, remunerada ou não, pela qual fica caracterizado o préstimo de mão-de-obra ou a assistência de ordem intelectual ou espiritual;
- serviço central: atividade de médio porte, de utilização mediata e intermitente, destinada à população em geral, a exemplo de: escritórios de profissionais liberais, ateliers, estabelecimentos de ensino em geral, casas de culto, postos assistenciais, hospitais, casas de saúde, sanatórios, clínicas, laboratórios, instituições financeiras, agência bancárias, de jornal, de publicidade, postos de telefonia, de correios, oficinas de eletrodomésticos, mecânicas e borracharias, laboratórios fotográficos, imobiliárias, grandes escritórios, hotéis, lavanderias, cinemas, teatros, casas de espetáculos, museus, auditórios de teatro e televisão, clubes e sociedades recreativas, casas de diversão noturna, saunas, postos de abastecimentos e serviços, estacionamento de veículos e usos institucionais;
- serviço setorial: atividade destinada à economia e à população que, pelo seu porte ou natureza, exige confinamento em área própria, e cuja adequação à vizinhança depende de um conjunto de fatores a serem analisados pelo Município, a exemplo de: grandes oficinas, recuperadoras, oficinas de funilaria e pintura, de marceneiros e serralheiros, garagens de veículos pesados, transportadoras, armazéns gerais, depósitos,

entrepostos, cooperativas, silos, campos desportivos, parques de diversões, circos, campings, albergues e demais atividades congêneres não relacionadas neste item;

- serviço vicinal: atividade de pequeno porte, disseminada no interior das zonas residenciais, de utilização imediata e cotidiana, a exemplo de: sapatarias, alfaiatarias, barbearias, salões de beleza, chaveiros, oficinas de encanadores, eletricitas e pintores, manufaturas e artesanatos, estabelecimentos de ensino pré-escolar, fundamental e médio, creches, locação de filmes e discos e ainda atividades profissionais não incômodas, exercidas individualmente no próprio domicílio;
- sobreloja: pavimento de uma edificação comercial localizado acima do térreo e com o qual comunica-se diretamente;
- sótão: área aproveitável sob a cobertura da habitação, comunicando-se exclusivamente com o último piso desta, e que não é considerada como pavimento;
- subsolo: pavimento situado abaixo do pavimento térreo;
- taxa de ocupação: relação entre a projeção da edificação sobre o terreno e a área do lote, expressa em valores percentuais;
- testada: frente do lote, definida pela distância entre suas divisas laterais, medida no alinhamento predial;
- torre: construção em sentido vertical edificada no rés-do-chão ou acima do embasamento;
- usos incômodos: os que possam produzir conturbações no tráfego, ruídos, trepidações ou exalações que venham a incomodar a vizinhança;
- usos nocivos: os que impliquem na manipulação de ingredientes, matérias-primas ou processos que prejudiquem a saúde, ou cujos resíduos líquidos ou gasosos possam poluir o solo, a atmosfera ou os recursos hídricos;
- usos perigosos: os que possam dar origem a explosões, incêndios, vibrações, produção de gases, poeiras, exalações e detritos que venham a pôr em perigo a vida das pessoas ou as propriedades circunvizinhas;
- usos permissíveis: com grau de adequação à zona, a critério do Município;
- usos permitidos: adequados à zona;
- usos proibidos: inadequados à zona;
- usos tolerados: admitidos em zonas onde os usos permitidos lhes são prejudiciais, a critério do Município;
- vias públicas ou de circulação: são as avenidas, ruas, alamedas, travessas, estradas e caminhos de uso público.

CAPÍTULO II DO ZONEAMENTO

Art. 5.º Entende-se por Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo, para efeito desta Lei, a divisão do Município em zonas de usos e ocupações diferentes, objetivando a ordenação do território e o desenvolvimento urbano.

§ 1.º Uso do solo é o conjunto das diversas atividades consideradas para cada zona, de acordo com o estabelecido no Anexo I -Tabela de Usos do Solo -, que integra a presente Lei.

§ 2.º Ocupação do solo é o conjunto de parâmetros para ocupação dos lotes em cada zona, de acordo com o estabelecido no Anexo II -Tabela de Parâmetros de Ocupação do Solo -, parte integrante desta Lei.

Art. 6.º Entende-se por zona, para efeito desta Lei, uma área em que predominam um ou mais usos, sendo delimitada por vias, logradouros públicos, acidentes geográficos e divisas de lotes.

§ 1.º Em cada zona haverá usos permitidos e proibidos, podendo, a critério do Município, ser admitidos usos permissíveis e tolerados.

§ 2.º A delimitação das zonas no Município de Maringá é a indicada no Anexo III Mapa de Uso e Ocupação do Solo -, que integra a presente Lei.

Art. 7.º Para efeito desta Lei, a área do Município fica subdividida nas seguintes zonas:

- I - Zona Central - ZC, em que predominam os usos de comércio e serviços centrais, as atividades de animação e a concentração de empregos, além do uso habitacional de alta densidade;
- II - Zona de Comércio e Serviços Setoriais -ZCS, em que predominam os usos de comércio e serviços especializados de atendimento à economia e à população, além do uso residencial de alta densidade;
- III - Zona de Serviços -ZS, destinada exclusivamente aos usos de comércio e serviços especializados e de indústrias não nocivas ou perigosas;
- IV - Zonas Industriais -ZI, destinadas ao uso industrial, subdividem-se em:
 - a) Zona Industrial Um -ZI1, compreendendo atividades industriais não nocivas ou perigosas, compatíveis com zonas urbanas de uso diversificado;
 - b) Zona Industrial Dois - ZI2, exclusivamente industrial, reservada às atividades que signifiquem uso incômodo ou nocivo, mesmo depois de submetidas a métodos adequados de proteção, condicionadas ao licenciamento do órgão municipal do meio ambiente;
 - c) Zona Industrial Três - ZI3, exclusivamente industrial, reservada às atividades que representem uso nocivo pela geração de resíduos líquidos, ficando sua instalação condicionada ao licenciamento ambiental do órgão municipal do meio ambiente, que definirá o grau de saturação da bacia hidrográfica e a capacidade de depuração dos seus cursos d'água;
- V - Zonas Residenciais - ZR, destinadas ao uso residencial em caráter exclusivo ou predominante, subdividem-se em:
 - a) Zona Residencial Um -ZR1, exclusivamente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar de baixa densidade, permissível a atividade individual de autônomos e profissionais liberais no próprio domicílio, desde que comprovada a moradia concomitante;
 - b) Zona Residencial Dois (ZR2), predominantemente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar ou bifamiliar de baixa densidade;
 - d) Zona Residencial Três (ZR3), predominantemente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar, bifamiliar ou multifamiliar de média densidade;

- e) Zona Residencial Quatro (ZR4), predominantemente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar, bifamiliar ou multifamiliar de alta densidade, permitidos comércio e serviços em caráter restrito; (NR) (alterado conforme LC 340/2000)
- f) Zona Residencial Cinco -ZR5, exclusivamente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar de baixa densidade;
- g) Zona Residencial Seis (ZR6), predominantemente residencial, com padrão de ocupação unifamiliar e bifamiliar de baixa densidade, permitidos comércio e serviços em caráter restrito. (alterado conforme LC 340/2000)
- VI - Zonas de Proteção Ambiental -ZP, destinadas a contribuir para a manutenção do equilíbrio ecológico e paisagístico no território do Município, admitidas apenas edificações que se destinem estritamente ao apoio às funções dos parques e reservas florestais, dividem-se em:
 - a) ZP1: faixas com largura mínima de 30,00m (trinta metros) de cada lado das nascentes e cursos d'água do Município, destinadas à manutenção e recomposição das matas ciliares, onde são vedados quaisquer tipos de edificação;
 - b) ZP2: Parque do Ingá;
 - c) ZP3: Bosque II;
 - d) ZP4: Horto Florestal;
 - e) ZP5: Parque da Nascente do Ribeirão Paiçandu;
 - f) ZP6: Bosque das Grevíleas;
 - g) ZP7: Parque do Sabiá;
 - h) ZP8: Parque Florestal Municipal das Perobas;
 - i) ZP9: Recanto Borba Gato;
 - j) ZP10: Parque Ecológico Municipal do Guaiapó;
 - k) ZP11: Parque Florestal Municipal das Palmeiras;
 - l) ZP12: Parque do Cinqüentenário;
 - m) ZP13: Parque da Rua Teodoro Negri;
 - n) ZP14: Parque Alfredo Werner Nyffeler;
 - o) ZP15: Reservas do Córrego Borba Gato;
 - p) ZP16: Reserva da Rua Diogo M. Esteves;

- q) ZP17: Reserva do Córrego Cleópatra;
- r) ZP18: Reserva da Rua Pioneira Deolinda T. Garcia;
- s) ZP19: Reserva do Córrego Moscados;
- VII - Zonas Especiais - ZE, destinadas à manutenção de padrões urbanísticos específicos em áreas onde haja a presença de atividades, usos ou funções urbanas de caráter excepcional, não enquadráveis nas zonas definidas neste artigo, dividem-se em:
 - a) ZE1: Novo Centro;
 - b) ZE2: Cemitério Municipal;
 - c) ZE3: Cemitério Parque;
 - d) ZE4: Aeroporto Gastão Vidigal;
 - e) ZE5: Pátio de Manobras da Rede Ferroviária Federal S/A;
 - f) ZE6: Campus da Universidade Estadual de Maringá;
 - g) ZE7: Estádio Willie Davids;
 - h) ZE8: Parque de Exposições Francisco Feio Ribeiro;
 - i) ZE9: Tiro-de-Guerra;
 - j) ZE10: Pátio de Inflamáveis;
 - k) ZE11: Zona Industrial Especial para Derivados de Petróleo;
 - l) ZE12: Terminal Rodoviário (Avenida Tuiuti);
 - m) ZE13: Campus do Centro de Ensino Superior de Maringá;
 - n) ZE14: Zona de Proteção do Aeroporto de Maringá;
- VIII - Zona Agrícola -ZA, corresponde ao território rural do Município e destina-se predominantemente às atividades extrativas, agrícolas, hortifrutigranjeiras e pecuárias, sendo permissíveis:
 - a) os usos especificados no campo próprio do Anexo I -Quadro de Usos do Solo;
 - b) estabelecimentos de armazenamento de gás com capacidade superior a 100 botijões, desde que localizados a uma distância mínima de 500,00m (quinhentos metros) dos perímetros urbanos da Cidade de Maringá e de seus Distritos;
 - c) atividades que representem uso perigoso, mesmo depois de submetidas a métodos adequados de segurança, sendo sua instalação condicionada a projetos específicos de

proteção previamente aprovados pelo órgão municipal do meio ambiente, e desde que sejam localizados a uma distância mínima de 500,00m (quinhentos metros) dos perímetros urbanos da cidade de Maringá e de seus Distritos;

d) hotéis-fazenda, parques temáticos e similares.

e) uso residencial vinculado às atividades agropecuárias; (incluído conforme LC 340/2000)

§ 1.º Todas as atividades no Município de Maringá serão licenciadas pelo prazo determinado de 12 (doze) meses, renovável a critério da Municipalidade, com alvará sujeito a cassação a qualquer momento em caso de ocorrência de algum dos motivos abaixo:

- I - desvirtuamento da finalidade expressa no alvará;
- II - reclamação justificada da vizinhança;
- III - impacto ambiental negativo;
- IV - modificação na legislação urbanística da área em que se localiza o imóvel;

§ 2.º A licença para o funcionamento de atividades industriais, comerciais e de prestação de serviços no Município de Maringá fica condicionada a Laudo de Viabilidade prévio favorável à localização da atividade no lote.(NR)

§ 3.º A licença de que trata o § 2.º deste artigo não poderá ser substituída por nenhum outro tipo de documento, nem mesmo pelo protocolo do requerimento de licenciamento, certidão ou laudo de viabilidade.

§ 4.º O funcionamento de qualquer atividade industrial, comercial ou de prestação de serviços sem a necessária licença do órgão competente da Prefeitura Municipal constitui infração à presente Lei e será objeto de embargo e multa, na forma de penalidade pecuniária, à razão de 10,00 (dez) Unidades Fiscais de Referência (UFIR) por metro quadrado de área do estabelecimento, a ser recolhida à conta do Fundo de Habitação Municipal.

§ 5.º A suspensão do embargo de que trata o parágrafo anterior dependerá do pagamento da multa correspondente e da regularização da atividade, mediante obtenção da licença do órgão competente da Prefeitura Municipal.” (alterado conforme LC 340/2000).

Art. 8.º Para efeito de complementar o zoneamento definido no artigo anterior desta Lei, ficam criados Eixos de Comércio e Serviços -ECS -com a finalidade de abrigar usos e ocupação diferenciados ou auxiliares àqueles estabelecidos para a zona a que pertencem.

§ 1.º Os usos e os parâmetros para ocupação do solo nos Eixos de Comércio e Serviços são os definidos, respectivamente, nos Anexos I e II, que integram esta Lei, e suas características são as seguintes:

a) Eixo de Comércio e Serviços A -ECSA: de uso misto, destinado ao comércio setorial e atacadista, aos serviços setoriais e vinculados ao transporte, às indústrias não incômodas, nocivas ou perigosas e aos usos permitidos nos Eixos de Comércio e Serviços C e F;

b) Eixo de Comércio e Serviços B -ECSB: de uso misto, destinado à habitação coletiva de alta densidade e aos usos e atividades permitidos nos Eixos de Comércio e Serviços A;

c) Eixo de Comércio e Serviços C -ECSC: de uso misto, destinado ao comércio e à prestação de serviços centrais, de afluência ocasional e intermitente e a todos os usos e atividades permitidos nos Eixos de Comércio e Serviços F;

d) Eixo de Comércio e Serviços D -ECSD: de uso misto, destinado ao comércio e serviços especializados em caráter restrito;

e) Eixo de Comércio e Serviços E -ECSE: de uso misto, destinado ao comércio e serviços especializados em caráter restrito, para valorização dos entornos do Parque do Ingá e do Bosque II;

f) Eixo de Comércio e Serviços F -ECSF: de uso misto, destinado ao comércio e à prestação de serviços vicinais de interesse cotidiano, freqüente e imediato, com baixo potencial de geração de tráfego e movimento e às atividades de autônomos e profissionais liberais exercidas no próprio domicílio.(NR) (alterado conforme LC 340/2000)

§ 2.º São considerados Eixos de Comércio e Serviços as vias definidas no Anexo III, que integra esta Lei.

§ 3.º Somente serão criados novos Eixos de Comércio e Serviços se as vias correspondentes atenderem às seguintes condições:

- I - constituírem avenidas com largura mínima de 30,00m (trinta metros) e 2 (duas) pistas de rolamento, ou ruas com largura mínima de 20,00m (vinte metros) e 12,00m (doze metros) de pista de rolamento;
- II - não constituírem vias paisagísticas;
- III - guardarem um raio mínimo de 500,00m (quinhentos metros) de outro Eixo de Comércio e Serviços da mesma categoria criado anteriormente.

§ 4.º Os lotes situados em Eixo de Comércio e Serviços, com lateral ou fundos para via residencial, poderão utilizar esta última apenas para aberturas de iluminação, ventilação e acesso de pedestres, ficando a frente comercial e os acessos de serviços, carga, descarga e garagens, voltados exclusivamente para a via comercial.

§ 5.º Nos lotes de esquina, situados em Eixo de Comércio e Serviços com lateral para via residencial, será dispensado o recuo do alinhamento predial, para o uso comercial, na testada lindeira à via residencial. (alterado conforme LC 340/2000)

§ 6.º Os imóveis residenciais incorporados a imóveis comerciais lindeiros a Eixos de Comércio e Serviços ficam submetidos à restrição contida nos §§ 4.º e 5.º e deverão obedecer a Coeficiente de Aproveitamento e Taxa de Ocupação do lote original.

§ 7.º Será permitida nos Eixos de Comércio e Serviços a instalação de estabelecimentos de culto e casas de diversão noturna, desde que possuam estacionamento privativo suficiente, revestimento acústico adequado e taxa de ocupação máxima de 50% (cinquenta por cento) do lote.

§ 8.º Será permissível no Eixo de Comércio e Serviços C (ECSC) a instalação de pequenas indústrias não incômodas, nem nocivas ou perigosas, desde que não gerem tráfego intenso de

veículos de carga e tenham área de processamento inferior a 300,00m² (trezentos metros quadrados).(NR) (alterado conforme LC 340/2000)

§ 9.º Os usos e a ocupação nos Eixos de Comércio e Serviços ficarão restritos ao lote lindeiro ao logradouro e poderão ocupar no máximo 200,00m (duzentos metros) de profundidade do lote.

Art. 9.º Nos Distritos de Floriano e Iguatemi, na Vila Jardim São Domingos e na Venda 200 somente serão permitidos os usos e os parâmetros de ocupação correspondentes ao zoneamento delimitado nos Anexos IV, V, VI, VII, VIII e IX, respectivamente, da presente Lei.

CAPÍTULO III DAS DENSIDADES DEMOGRÁFICAS

Art. 10. Para aplicação desta e da Lei de Parcelamento do Solo, são admitidas as seguintes densidades demográficas máximas no Município:

- a) Zona Central -ZC: até 600 habitantes por hectare;
- b) Zona de Comércio e Serviços Setoriais -ZCS: até 550 habitantes por hectare;
- c) Zona Residencial Um -ZR1: até 70 habitantes por hectare;
- d) Zona Residencial Dois -ZR2: até 140 habitantes por hectare;
- e) Zona Residencial Três -ZR3: até 350 habitantes por hectare);
- f) Zona Residencial Quatro -ZR4: até 575 habitantes por hectare;
- g) Zona Residencial Cinco -ZR5: até 30 habitantes por hectare;
- h) Zona Especial Um -ZE1 (Novo Centro): até 550 habitantes por hectare;
- i) Zona Agrícola -ZA: até 10 habitantes por hectare.

CAPÍTULO IV DOS MODELOS DE OCUPAÇÃO DO SOLO

Seção I Das Residências

Art. 11. Consideram-se residências as edificações para uso habitacional com até dois pavimentos (térreo mais segundo pavimento), permitida a construção de subsolo e o aproveitamento sob o telhado, na forma de sótão.

Art. 12. Consideram-se residências isoladas aquelas que representem ocupação unifamiliar por lote.

§ 1.º As dimensões e área mínimas dos lotes ocupados por residências isoladas serão aquelas estabelecidas para a zona a que pertencem.

§ 2.º Nos lotes das residências isoladas é obrigatória a previsão de espaços para recreação dos moradores e para a guarda de, pelo menos, 1 (um) veículo, de acordo com as exigências da legislação em vigor.

Art. 13. Consideram-se residências geminadas as edificações contíguas para uso habitacional que possuam uma parede em comum.

§ 1.º As residências geminadas só poderão ser construídas nas zonas onde for permitida a bifamiliaridade, devendo o lote permanecer de propriedade de uma só pessoa ou em condomínio, e com as dimensões mínimas exigidas para a zona a que pertence.

§ 2.º A fração do lote, na qual será edificada cada residência, terá testada mínima de 6,00 m (seis metros).

§ 3.º No caso de desmembramento de residências geminadas, cada lote resultante deverá ter as dimensões mínimas exigidas para a zona a que pertence.

§ 4.º As residências geminadas deverão obedecer às exigências previstas no § 2.º do artigo 12 da presente Lei.

Seção II

Das Residências em Série Transversais ao Alinhamento Predial

Art. 14. Consideram-se residências em série transversais ao alinhamento predial aquelas cuja implantação no lote exija a abertura de corredor de acesso, não podendo ser superior a 20 (vinte) o número de residências no mesmo lote.

§ 1.º As residências em série transversais ao alinhamento predial deverão obedecer às seguintes condições:

- I - somente poderão ser construídas em zonas onde for permitida a bifamiliaridade, devendo o lote permanecer de propriedade de uma só pessoa ou em condomínio, e com as dimensões mínimas exigidas para a zona a que pertence;
- II - a fração do lote, na qual será edificada cada residência, terá testada mínima 6,00 m (seis metros);
- III - o acesso será feito através de corredor com as seguintes larguras mínimas:
 - a) 8,00m (oito metros), sendo 5,00m (cinco metros) de pista de rolamento, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para o passeio na lateral edificada e 0,50m (cinquenta centímetros) na lateral oposta, quando as residências estiverem dispostas em um só lado do corredor de acesso;
 - b) 10,00m (dez metros), sendo 5,00m (cinco metros) de pista de rolamento e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para o passeio em cada lateral, quando as residências estiverem dispostas em ambos os lados do corredor de acesso;

- IV - quando forem construídas mais de 5 (cinco) residências no mesmo alinhamento, será adotado, no final do corredor de acesso, bolsão de retorno com diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros) na pista de rolamento;
- V - será destinada área para recreação e lazer dos moradores, contida em um único espaço de uso comum, obedecidas as disposições da legislação pertinente em vigor;
- VI - haverá espaço para guarda de pelo menos 1 (um) veículo por residência, podendo o mesmo estar contido na fração ideal de cada residência ou em um único espaço de uso comum, obedecidos os recuos e as dimensões mínimas estabelecidas pela legislação pertinente.

§ 2.º Os terrenos ocupados por residências em série transversais ao alinhamento predial deverão possuir a seguinte infra-estrutura mínima, comum e exclusiva do empreendimento, com projetos aprovados pelos órgãos competentes:

- I - rede de drenagem de águas pluviais;
- II - rede de abastecimento de água potável;
- III - rede de coleta de águas servidas;
- IV - rede de distribuição de energia elétrica;
- V - corredores de acesso de veículos revestidos com paralelepípedos, blocos intertravados de concreto, asfalto, ou pavimentação similar;
- VI - corredores de acesso de pedestres com revestimento mínimo de 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura em cimento alisado, ladrilhos hidráulicos, pedra miracema, ou similar;
- VII - local comum apropriado para guarda de recipientes de lixo.

Seção III

Das Residências em Série Paralelas ao Alinhamento Predial

Art. 15. Consideram-se residências em série paralelas ao alinhamento predial aquelas situadas ao longo de logradouro público oficial, dispensando a abertura de corredor de acesso.

Parágrafo único. As residências em série paralelas ao alinhamento predial não poderão ser em número superior a 10 (dez) em um mesmo lote e sua edificação obedecerá às seguintes condições:

- I - serem construídas em zonas onde é permitida a bifamiliaridade e a multifamiliaridade, não sendo admitido uso misto no empreendimento; (alterado conforme LC 340/2000)
- II - a propriedade do imóvel só poderá ser desmembrada se cada lote resultante tiver as dimensões mínimas exigidas para a zona a que pertence;
- III - a fração do lote na qual será edificada cada residência obedecerá aos seguintes parâmetros mínimos:
 - a) quando em meio de quadra: testada e largura média de 6,00m (seis metros) e área de 150,00m² (cento e cinquenta metros quadrados);
 - b) quando em esquina: testada e largura média de 9,00m (nove metros) e área de 210,00m² (duzentos e dez metros quadrados);(NR) (alterado conforme LC 340/2000)

- IV - será destinada área para recreação e lazer, contida na fração do lote correspondente a cada moradia, obedecida a legislação pertinente em vigor;
- V - aplica-se às residências em série paralelas ao alinhamento predial o disposto no inciso VI do § 1.º do artigo 14 desta Lei.

Seção IV Dos Edifícios

Art. 16. É vedada a construção de edifícios em lotes pertencentes a zonas classificadas nesta Lei como Zona Residencial Um - ZR1, Zona Residencial Dois - ZR2 e Zona Residencial Cinco - ZR5.

Parágrafo único. Os usos e os parâmetros de ocupação do solo relativos aos edifícios são aqueles estabelecidos nos Anexos I e II desta Lei, respectivamente.

Art. 17. Os edifícios deverão obedecer à legislação vigente quanto à exigência de áreas para recreação e lazer e de espaços para guarda de veículos.

Seção V Dos Conjuntos Residenciais

Art. 18. Considera-se conjunto residencial, para efeito desta Lei, as edificações em um mesmo lote constituídas por:

- I - mais de 20 (vinte) residências, quer sejam isoladas ou geminadas;
- II - mais de 20 (vinte) residências em série, quer sejam transversais ou paralelas ao alinhamento predial;
- III - mais de 2 (dois) edifícios de apartamentos, quer isoladamente ou em blocos;
- IV - grupamento misto, formado por unidades descritas nos incisos I, II e III do presente artigo, compondo um conjunto urbanístico integrado.

§ 1.º Os conjuntos residenciais deverão obedecer às seguintes condições:

- I - o lote original deverá permanecer de propriedade de uma só pessoa ou em condomínio, e com as dimensões mínimas exigidas para a zona a que pertence;
- II - quando constituídos por residências isoladas, residências geminadas ou residências em série, somente poderão ser construídos em zonas onde for permitida a bifamiliaridade;
- III - quando constituídos por edifícios ou blocos de edifícios de apartamentos, exclusivamente ou juntamente com residências, somente poderão ser construídos em zonas onde for permitida a multifamiliaridade;
- IV - os corredores de acesso dos conjuntos residenciais deverão obedecer ao seguinte:
 - a) quando destinados à passagem de veículos e pedestres, com residências em um só de seus lados, terão as seguintes dimensões mínimas: 9,00m (nove metros), sendo 6,00m (seis metros) de pista de rolamento, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para o passeio na lateral edificada e 0,50m (cinquenta centímetros) na lateral oposta;
 - b) quando destinados à passagem de veículos e pedestres, e possuírem residências de ambos os lados, terão as seguintes dimensões mínimas: 12,00m (doze metros), sendo

7,00m (sete metros) de pista de rolamento e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) para o passeio em cada lateral;

c) quando destinados somente à passagem de veículos, terão largura mínima de 3,00m (três metros) em mão única e de 6,00m (seis metros) em mão dupla;

d) quando destinados somente à passagem de pedestres, terão largura mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);

e) os corredores de acesso às residências não poderão interligar duas vias públicas;

f) quando houver mais de 10 (dez) residências em um mesmo alinhamento, deverá ser adotado, no final do corredor de acesso, um bolsão de retorno com diâmetro mínimo de 15,00m (quinze metros) na pista de rolamento.

§ 2.º Nos conjuntos residenciais em que houver residências geminadas ou em série, a fração do lote, na qual será edificada cada residência, terá testada mínima de 6,00m (seis metros).

Art. 19. Nos conjuntos residenciais as edificações deverão guardar afastamento das divisas do lote segundo o estabelecido para a zona a que pertence, e de 3,00m (três metros), no mínimo, em relação aos corredores de acesso de veículos e pedestres.

Art. 20. Nos conjuntos residenciais constituídos por edifícios ou blocos de edifícios de apartamento os recuos entre eles obedecerão ao que segue:

- I - serão considerados para todo o perímetro dos edifícios ou blocos de edifícios;
- II - serão correspondentes à altura dos edifícios ou blocos de edifícios, na seguinte proporção:
 - a) até 8 (oito) pavimentos: 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros);
 - b) de 9 (nove) a 15 (quinze) pavimentos: 9,00m (nove metros);
 - c) de 16 (dezesesseis) a 20 (vinte) pavimentos: 12,00m (doze metros);
 - d) para mais de 20 (vinte) pavimentos: 15,00m (quinze metros).

§ 1.º No caso de edifícios ou blocos de edifícios contíguos, com alturas diferentes, será considerado o recuo correspondente ao mais alto dentre eles.

§ 2.º Será dispensado o afastamento entre edifícios adjacentes para formarem um único bloco de edifícios, desde que a justaposição envolva no máximo 2 (dois) edifícios por bloco e não origine área enclausurada para iluminação e ventilação natural.

Art. 21. Os conjuntos residenciais constituídos por residências, residências geminadas ou em série deverão atender aos seguintes requisitos urbanísticos:

- I - conjuntos com 30 (trinta) até 100 (cem) unidades de moradia deverão apresentar, no mínimo, 2 (dois) padrões arquitetônicos distintos, seja no volume, forma ou área construída;
- II - conjuntos com mais de 100 (cem) unidades de moradia deverão apresentar, no mínimo, 2 (dois) padrões de ocupação, conforme o estabelecido a seguir:
 - a) residências unifamiliares isoladas;

- b) residências unifamiliares geminadas;
- c) residências unifamiliares em série;

Parágrafo único. Em qualquer dos casos mencionados nos incisos I e II do presente artigo, cada tipo de padrão arquitetônico deverá perfazer, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do número total de unidades de moradia do conjunto.

Art. 22. Os conjuntos residenciais deverão possuir a seguinte infra-estrutura mínima, comum e exclusiva do empreendimento, com projetos aprovados pelos órgãos competentes:

- I - rede de drenagem de águas pluviais;
- II - rede de abastecimento de água potável;
- III - rede de coleta de águas servidas;
- IV - rede de energia elétrica e iluminação;
- V - corredores de acesso de veículos revestidos com paralelepípedos, blocos intertravados de concreto, asfalto, ou pavimentação similar;
- VI - corredores de acesso de pedestres com revestimento mínimo de 1,20m (um metro e vinte centímetros) de largura em cimento alisado, ladrilhos hidráulicos, pedra miracema, ou similar;
- VII - arborização, à razão de 1 (uma) árvore para cada 300,00m² de área de terreno;
- VIII - local apropriado para a guarda de recipientes de lixo.

Art. 23. Os conjuntos residenciais deverão possuir área de recreação e lazer para seus moradores, constituindo um ou mais espaços de uso comum, obedecidas as disposições da legislação pertinente em vigor.

Art. 24. Os conjuntos residenciais deverão possuir área destinada a estacionamento de veículos, na proporção mínima de 1 (uma) vaga para cada unidade residencial, atendidas as disposições da legislação pertinente em vigor.

§ 1.º No caso de conjunto residencial constituído por residências isoladas, geminadas ou em série transversais ao alinhamento predial, as vagas para estacionamento poderão estar contidas na fração ideal de cada residência ou agrupadas em um único espaço de uso comum.

§ 2.º No caso de conjunto residencial constituído por edifícios ou blocos de edifícios de apartamento, as vagas de estacionamento poderão estar contidas nos edifícios, em subsolo, térreo ou outro pavimento, ou ainda fora da projeção dos mesmos, compreendendo um ou mais espaços de uso comum.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 25. Os lotes aprovados anteriormente à publicação desta Lei, que tiverem dimensões inferiores às estabelecidas nesta Lei, somente poderão ser edificados com ocupação unifamiliar ou bifamiliar, ressalvando-se aqueles localizados em Zona Residencial Um (ZR1), onde será permitida unicamente ocupação unifamiliar, e aqueles lindeiros a Eixo de Comércio e Serviços, onde será permitido uso misto com ocupação comercial e uma ocupação unifamiliar. (NR) (alterado conforme LC 340/2000)

Art. 26. Em todas as zonas, deverá ser mantida, nos lotes, uma área permeável mínima de 10% (dez por cento), a qual ficará livre de edificação, da projeção desta ou de avanço do subsolo, não podendo, ainda, receber nenhum tipo de revestimento impermeável ou cobertura.

§ 1.º No dimensionamento da área permeável, 50% (cinquenta por cento), no mínimo, terão que estar contidos em uma área única.

§ 2.º Nas Zonas e Eixos de Comércio e Serviços onde for exigido recuo frontal das edificações, exceto na ZE1, 50% (cinquenta por cento) da área permeável, no mínimo, deverão ocupar esta faixa do lote.

Art. 27. Nos lotes da Zona Residencial Cinco -ZR5 -deverão ser obedecidas as seguintes condições:

- I - não serão permitidas edificações na faixa correspondente a uma largura mínima de 30,00m (trinta metros) de cada lado das nascentes e cursos d'água, sendo obrigatória a recomposição e manutenção da mata ciliar;
- II - da área restante do lote, 30% (trinta por cento), situados junto à faixa referida no inciso anterior, poderão ser utilizados para área de lazer, sem cobertura e com 50% (cinquenta por cento), no mínimo, de permeabilidade, podendo os 70% (setenta por cento) restantes receber edificação, desde que com uma taxa de ocupação máxima de 50% (cinquenta por cento) e obedecidas as exigências contidas no Anexo II desta Lei.

Art. 28. Os edifícios hospitalares deverão obedecer às exigências da presente Lei no que se refere ao uso e à ocupação do solo.

§ 1.º As edificações principais das edificações para fins hospitalares não poderão distar menos de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) das divisas do lote.

§ 2.º Nos hospitais para doentes portadores de moléstias mentais ou contagiosas a distância das edificações às divisas do lote não poderá ser inferior a 10,00m (dez metros), submetendo-se esses projetos aos critérios da Municipalidade.

§ 3.º Consideram-se edificações principais as enfermarias, quartos, salas de cirurgia e curativos, compartimentos destinados a consulta ou tratamento de enfermos, velórios e outras compreendidas nesta designação.

Art. 29. Os postos de abastecimento de veículos, serviços de lavagem, lubrificação e reparos obedecerão às seguintes exigências:

- I - somente poderão ser instalados em terrenos de meio de quadra com área superior a 900,00m² (novecentos metros quadrados), ou em terrenos de esquina com área superior a 1.200,00m² (um mil e duzentos metros quadrados);
- II - nos lotes em meio de quadra ou de esquina, o afastamento frontal mínimo da projeção da cobertura será aquele especificado para a zona a que pertence;
- III - o afastamento mínimo das divisas laterais será de 2,00m (dois metros);
- IV - no caso de edificação de escritório, o recuo da divisa lateral poderá ser dispensado;

- V - os boxes de lavagem, pulverização e lubrificação dos postos de combustíveis ou lava-jatos obedecerão aos seguintes requisitos:
 - a) o recuo frontal mínimo será de 8,00m (oito metros);
 - b) os recuos mínimos das divisas laterais e de fundo serão de 5,00m (cinco metros);
 - c) poderão ser dispensados os recuos a que se refere a alínea “b” quando os boxes forem instalados em recintos cobertos e ventilados;
 - d) as águas servidas deverão passar por caixas munidas de crivos e filtros para retenção de detritos sólidos e graxas e tratamento primário antes de serem lançadas no esgoto;
- VI - as borracharias e oficinas de reparos obedecerão aos requisitos estabelecidos nas alíneas “a”, “b” e “d” do inciso anterior;
- VII - as bombas de abastecimento guardarão as distâncias mínimas de:
 - a) 6,00m (seis metros) do logradouro;
 - b) 4,00m (quatro metros) de qualquer construção, mesmo que interna;
 - c) 5,00m (cinco metros) entre si;
- VIII - nos postos localizados em contornos e acessos rodoviários à cidade, a edificação deverá guardar um recuo mínimo de 15,00m (quinze metros) do alinhamento predial.
- IX - os recuos laterais deverão ser arborizados em toda a sua extensão com um maciço vegetal de 3,00m (três metros) de altura média.

§ 1.º Deverá ser observada a distância mínima de 200,00m (duzentos metros) entre os postos de abastecimento de veículos e as seguintes categorias de edificações:

- I - hospitais e sanatórios;
- II - pré-escolas e creches;
- III - estabelecimentos de ensino fundamental, médio e superior;
- IV - asilos e casas de repouso para idosos;
- V - teatros e cinemas com capacidade de lotação superior a 200 (duzentas)
- pessoas. (ALTERADO PELA LC 342/2000)

§ 2.º Quando o serviço prestado for exclusivamente de lava-jato, o mesmo poderá ser instalado em terreno de meio de quadra com área mínima de 400,00m² (quatrocentos metros quadrados), ou em terreno de esquina com área mínima de 600,00m² (seiscentos metros quadrados), obedecidas as demais disposições deste artigo e a Lei de Edificações.

Art. 30. As edificações escolares guardarão a distância mínima de 3,00m (três metros) de todas as divisas do lote, com exceção das edificações de apoio, que obedecerão aos parâmetros da zona a que pertencem.

Art. 31. As edificações destinadas a teatros e cinemas guardarão a distância mínima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) das divisas laterais e de fundo do lote, exceção feita às passagens laterais, conforme § 1.º do artigo 51 da Lei de Edificações do Município.

Art. 32. As edificações destinadas a garagem e estacionamento de veículos, em caráter comercial, somente poderão ser instaladas na Zona Central -ZC e na Zona de Comércio e Serviços Setoriais -ZCS.

Art. 33. As guaritas de segurança, nas edificações residenciais, comerciais ou industriais, poderão ser construídas na área destinada ao recuo frontal obrigatório, obedecidas as seguintes condições:

- I - o escoamento das águas pluviais deverá ser efetuado exclusivamente para dentro dos limites do lote;
- II - a projeção dos beirais deverá ficar dentro dos limites do lote;
- III - em edificações residenciais, a área máxima permitida será de 6,00m² (seis metros quadrados);
- IV - em edificações comerciais ou industriais, a área máxima permitida será de 9,00m² (nove metros quadrados);
- V - em ambos os casos, as guaritas deverão conter instalações sanitárias internas privativas.

Art. 34. As centrais de gás liquefeito de petróleo -GLP -não poderão ser construídas na área correspondente ao recuo frontal obrigatório do imóvel, salvo em caso de central com tanque enterrado.

Art. 35. Serão consideradas como áreas não computáveis, para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento:

- I -100% (cem por cento) da área de recreação e lazer, a exemplo de salão de festas, salão de jogos, sala de ginástica, churrasqueiras, piscinas, casas de bombas e instalações afins, desde que de uso comum;
- II - as áreas destinadas a estacionamento privativo da edificação;
- III - os abrigos para centrais de gás;
- IV - as guaritas;
- V - o sótão, desde que não ultrapasse o máximo de 1/3 (um terço) da área do pavimento imediatamente inferior, até o máximo de 70,00m² (setenta metros quadrados);
- VI - o ático, desde que não ultrapasse o máximo de 1/3 (um terço) da área do pavimento imediatamente inferior, até o máximo de 70,00m² (setenta metros quadrados), com exceção da área de lazer comum, que será inteiramente não computável;
- VII - os terraços desprovidos de cobertura e utilizados exclusivamente como solário ou estendal, desde que de uso comum;
- VIII - as sacadas, varandas e terraços, até o limite de 10% (dez por cento) da área de cada unidade de moradia;
- IX - as floreiras com até 0,60m (sessenta centímetros) de projeção além das paredes;
- X - os beirais com até 1,20m (um metro e vinte centímetros) de projeção além das paredes.

Art. 36. A altura máxima das edificações no Município obedecerá ao contido na Lei Municipal n. 4694/98 -Zona de Proteção ao Aeroporto de Maringá -e às disposições do Código Brasileiro do Ar e suas regulamentações.

§ 1.º Serão computadas na altura da edificação as antenas para fins diversos.

§ 2.º Quando da aprovação de projetos de edifícios residenciais, comerciais e de serviços, o interessado deverá solicitar à Prefeitura Municipal o fornecimento da Referência de Nível - RN -do lote, para atendimento às exigências da mencionada Lei Municipal n. 4694/98, considerando-se, para tanto, o nível do passeio na mediana da testada do lote.

Art. 37. Ao imóvel urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, situado nas zonas urbanas do Município de Maringá, dos Distritos de Floriano e Iguatemi, da Vila Jardim São Domingos e da Venda 200, poderão ser aplicados os instrumentos previstos no artigo 120, § 4.º, da Lei Orgânica do Município.

Art. 37-A. A licença para o funcionamento de qualquer atividade no Município abrange, quando do primeiro licenciamento, a localização e, nos exercícios subsequentes, apenas a fiscalização de funcionamento.

§ 1.º Será exigida a renovação da licença para localização sempre que ocorrer mudança no ramo de atividade, modificação nas características do estabelecimento ou transferência de local.

§ 2.º É obrigatória a fixação do alvará de licença para localização no interior do estabelecimento, em local visível e acessível à fiscalização.

Art. 37-B. Nos estabelecimentos definidos nesta Lei como indústrias será permitida a exploração do comércio vinculado à atividade industrial.

Art. 37-C. Antes da aprovação de projetos de empreendimentos de porte, a exemplo de hipermercados, postos de abastecimento de veículos, entre outros, o interessado deverá requerer Termo de Viabilidade junto ao órgão competente da Prefeitura Municipal, o qual terá validade de 3 (três) meses, contados da data da sua expedição.” (alterado conforme LC 340/2000)

Art. 38. Quando da aprovação de novos parcelamentos, os loteadores poderão solicitar alteração na categoria da zona a que pertence a gleba, desde que de Zona Residencial Dois - ZR2 -para Zona Residencial Um -ZR1 -, cuja anuência ficará a critério do órgão Municipal competente.

Art. 39. Os casos omissos na presente Lei serão resolvidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal, criado pela Lei Complementar n. 01/91.(NR)” (alterado conforme LC 340/2000)

Art. 40. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 41. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente as Leis Complementares nº. 03/91, 46/94, 62/94, 95/95, 96/95, 99/95, 135/96, 158/96, 161/96, 182/97, 186/97, 189/97, 196/97, 198/97, 214/97, 217/97, 231/98 e 241/98.