



25 a 28
setembro
2024
Campus Central UEPG
Ponta Grossa | PR

Explorando as Interseções das Inteligências
Artificiais na Sociedade Atual



CODEM E O DOCUMENTO MARINGÁ 2030: A CONSTRUÇÃO DE UM MODELO DE CIDADE-MERCADORIA

CODEM AND THE MARINGÁ 2030 DOCUMENT: THE CONSTRUCTION OF A BUSINESS-CITY MODEL

ÁREA TEMÁTICA: ESTUDOS ORGANIZACIONAIS

Eduardo Milani Boselli¹, Universidade Estadual de Maringá, Brasil, eduardo.boselli@uel.br

Luís Paulo Nallin de Oliveira, Universidade Estadual de Maringá, Brasil, pg55799@uem.br

William Antonio Borges, Universidade Estadual de Maringá, Brasil, waborges@uem.br

Resumo

Este texto possui como objetivo analisar criticamente o modelo de cidade proposto para Maringá pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (CODEM). Para tanto, o trabalho qualitativo conta com uma análise do documento Maringá 2030, a partir de uma perspectiva teórica que dá ênfase na produção de cidades enquanto mercadorias. A partir dessa análise, o documento informa os objetivos, diretrizes e estratégias para o desenvolvimento da cidade numa tecnópolis, e permite entrever a valorização da competição entre cidades em prol da atração de investimentos e da movimentação de indivíduos solventes, que engendra benefícios para o mercado imobiliário, industrial, de serviços em saúde, em educação e em logística, e, por meio da centralização das transações financeiras no cotidiano da população e da valorização do cidadão-solvente, pode produzir efeitos no direito à cidade e na intensificação da segregação urbana.

Palavras-chave: cidade-mercadoria; cidadão-solvente; direito à cidade; desigualdade social.

Abstract

This text aims to critically analyze the city model proposed for Maringá by the Economic Development Council of Maringá (CODEM). For that, this qualitative work relies on an analysis of the Maringá 2030 document, from a theoretical perspective that emphasizes the production of cities as commodities. From this analysis, the document informs the objectives, guidelines, and strategies for the development of the city into a technopolis and allows us to glimpse the appreciation of competition between cities in favor of attracting investments and the movement of solvent individuals, which generates benefits for the real estate, industrial, health, education, and logistics service markets, and, through the centralization of financial transactions in the daily lives of the population and the valorization of the solvent citizen, can produce effects on the right to the city and the intensification of urban segregation.

Keywords: commodity-city; solvent-citizen; right to the city; social inequality.

¹ Beneficiário de auxílio financeiro da CAPES – Brasil.

1. SOBRE O TRABALHO

É notável a crescente comercialização e a mercantilização que permeiam as cidades, constituindo-as como mercadorias a serem otimizadas, publicizadas e, sobretudo, vendidas. Essa lógica de empresariamento dá ênfase para um planejamento urbano específico, que explora as potencialidades capazes de tornar a cidade interessante à lucratividade de investidores nacionais e internacionais em meio a uma competição global. Para tanto, há a difusão, a importação e a implementação de modelos de cidades, num contexto global, que propõem um horizonte de bem-estar social, mas que, no entanto, não se compromete com a realidade local e a suprime, direcionando o desenvolvimento social, a qualidade de vida e o acesso à cidade para apenas parte de sua população. O planejamento urbanístico resultante dessa lógica diz respeito apenas a uma parte do conjunto urbano que possui maior poder aquisitivo, em vez de um comprometimento com a realidade concreta da cidade real (Maricato, 2000); (Vainer, 2000).

No contexto brasileiro, essa mesma lógica de mercantilização da cidade foi materializada principalmente por meio da importação de modelos de planejamento urbanístico de outras cidades tidas como centrais para as movimentações financeiras globais. Essa importação de modelos desconsidera as características que são específicas de cada contexto em que se pretende aplicá-los e impede a participação da população local em decisões que interferem significativamente em suas vidas, produzindo e intensificando as desigualdades enfrentadas. É nesse contexto que perguntamos: em que sentido a elaboração de planos por grupos que agenciam interesses econômicos pode implicar na produção de cidades-mercadoria?

Nesse contexto, entre as 100 maiores cidades brasileiras, Maringá foi eleita, nos anos de 2017, 2018 e 2021, como a melhor cidade do país para se viver, segundo o ranqueamento realizado pelo Índice de Desafios da Gestão Municipal (IDGM), que avalia as áreas de segurança, de saúde, de educação e de saneamento (EXAME, 2021; DGM, 2021). Tal prestígio tem sido massivamente publicizado em diferentes canais pela prefeitura da cidade e vai ao encontro de um outro empreendimento que se consolida como expressão contemporânea da comercialização das cidades, operacionalizada por empreendimentos imobiliários, comerciais e de infraestrutura que buscam se tornar atrativos para investimentos nacionais e internacionais.

O objetivo deste trabalho é analisar criticamente o modelo de cidade proposto para Maringá pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico de Maringá (CODEM). Para isso, fizemos uma aproximação entre o documento Maringá 2030, do CODEM, com uma abordagem teórica crítica que possibilita a análise sobre a implementação de um modelo de cidade que prioriza o desenvolvimento econômico e seus possíveis impactos sobre outras demandas sociais existentes na malha urbana. Sob essa ótica, o trabalho se justifica por colocar em relevo os efeitos de desigualdade social reiterados a partir da adesão de municípios à uma prescrição de organização das cidades orientadas de acordo com os princípios mercadológicos globais, que buscam ampliar a lucratividade agindo nos mercados imobiliários, industriais, de serviços, de saúde, de educação, de inovações tecnológicas e outros. Assim, no contexto deste trabalho, a noção de modelo de cidade se refere a um conjunto de proposições que visam interferir significativamente em contextos amplos da cidade, engendrando efeitos nos moldes de habitação, de cultura, de lazer, de trabalho e, em suma, de modos de vida, viabilizando o acesso à cidade exclusivamente por trocas financeiras.

Para mapear os objetivos, diretrizes e estratégias empregados pela cidade a fim de se tornar atrativa em um mercado de competição entre municípios, selecionamos o documento Maringá 2030 que, publicado em 2011, se refere ao planejamento do período de construção deste trabalho. Maringá 2030 é uma das publicações do CODEM, cuja relevância está atrelada à institucionalização, em 1996, de uma organização entre entes comerciais e industriais voltados ao planejamento de meios para efetuar o desenvolvimento econômico local da cidade. A

análise do documento ocorreu por meio de categorias (Gomes, 2001), definidas a partir da lente teórica selecionada e de seus pontos de conexão com o documento analisado. A primeira categoria refere-se à aproximação da cidade de Maringá enquanto uma cidade-mercadoria, que potencializa diferentes atributos para se tornar rentável aos investimentos derivados de uma competição global. O segundo eixo alude à cultura e, nessa ideia, aos modos de vida colocados em movimento que são consoantes ao modelo preconizado, tais modos de viver colocam o modelo em funcionamento por meio da adesão do acesso às diferentes dimensões da cidade, intermediado por trocas financeiras, que exigem de seus municípios uma solvência mínima necessária, proveniente ora das elites, ora da adesão das massas a auto responsabilização individual na busca por emprego e renda de maneiras formais e informais. A terceira dimensão de análise explora a operacionalização da produção da cidade-mercadoria, evidenciando os investimentos, os subsídios fiscais públicos e aportes privados nas indústrias e setores de serviços, esse movimento centraliza o mercado como o melhor e único mecanismo capaz de promover a superação das desigualdades sociais, ao passo que invisibiliza impasses sociais históricos dos processos de urbanização nacional que demandam intervenções de políticas públicas e de renda para populações em estado de vulnerabilidade.

Para além desta introdução, este escrito conta com mais três seções. Na primeira delas, é apresentada uma breve revisão teórica sobre o conceito de cidade-mercadoria e dos efeitos de desigualdade social decorrentes da implementação de modelos importados. Na seção seguinte, o documento Maringá 2030 é analisado a partir da perspectiva teórica apresentada, com ênfase na descrição dos atributos que constituem a cidade enquanto uma mercadoria. Por último, os apontamentos finais chamam a atenção para a produção de desigualdades sociais por meio da adesão do mercado como promotor de acesso à cidade e, a partir disso, são apresentadas investigações futuras.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO SOBRE A CIDADE-MERCADORIA

A produção dos espaços urbanos é um tema de interesse e de disputa pelos agentes que reivindicam a participação e a legitimidade na constituição de diretrizes que tangenciam os caminhos futuros do planejamento urbano. Um dos aspectos mais importantes do planejamento urbano é o seu potencial de transformação efetiva, como o combate às desigualdades e à apropriação privada dos espaços urbanos. No entanto, a mera existência de planos não garante que suas propostas sejam de interesse coletivo, nem que serão mobilizadas. Para isso, o planejamento precisa ser democrático e socialmente inclusivo, de forma que as necessidades da população sejam consideradas e não apenas os interesses do mercado (Maricato, 2000).

Apesar dessa potencialidade transformadora e democrática, a importação de modelos de planejamento, que aqui são relacionados à ideia de modelo de cidade, é uma das características históricas do urbanismo brasileiro. Esse processo, que tem um ponto de origem que parte de cidades que atuam como centrais do capitalismo, as famosas cidades globais ou cidades mundiais, trouxe consigo uma multitude de padrões e diretrizes de contextos que são profundamente diferentes das particularidades brasileiras na prática da gestão urbana sem que essas fossem adequadas às realidades locais (Maricato, 2000).

O pouco que foi materializado dos modelos importados pelo Brasil produziu uma cisão urbana vertiginosa, resultando num planejamento legal para poucos ao passo que produziu um contexto de ilegalidade e marginalização urbana para muitos. A importação de modelos de outros contextos também está associada à marginalização e ao silenciamento dos grupos sociais que fazem parte dos territórios locais. Perde-se um conjunto de saberes e práticas de organização social que, em contraste com os aspectos que constituem a financeirização da cidade dos modelos importados, mobilizam a solidariedade e outros sentidos de comunidade (Maricato, 2000; Vainer, 2000).

O modelo de cidade que resulta da articulação privada pode reproduzir desigualdades pela promoção dos interesses de elites e empresas (Vainer, 2000; Maricato, 2000; Arantes, 2000). Exemplo disso é a emergência de habitações precárias em terrenos de risco geográfico, que se consolidam como um espaço produzido por meio da ausência de políticas públicas para tais populações. Ou, quando existem os projetos de habitação popular, muitos são localizados em zonas marginalizadas que inviabilizam o acesso às mais variadas partes da cidade, ao passo que seus financiamentos são lucrativos para o mercado imobiliário, de construção civil e de serviços bancários.

De forma simplificada, a noção de cidade-mercadoria se refere a um modelo de cidade como produto que está à venda. Nesse sentido, tal concepção explora as dimensões que são colocadas em relevo nesse tipo de mercadoria, favorecendo sua inserção e a tornando competitiva no mercado global de cidades para se viver e para se investir. A produção de uma cidade-mercadoria envolve uma pluralidade de elementos que variam de acordo com as características de cada contexto, mas alguns são centrais a partir do planejamento estratégico, como a produtividade, a competitividade por investimentos, a inovação tecnológica e a cultura (Vainer, 2000).

Nesse sentido, a busca por produtividade e competitividade é um imperativo para atrair investimentos de capital a partir de um planejamento que visa posicionar a cidade no cenário internacional. No contexto da cidade-mercadoria, a produtividade e os investimentos se tornam vantagens competitivas na disputa entre as cidades, que se intensifica especialmente pela busca por inovações tecnológicas e empregos por meio de estratégias empresariais (Harvey, 1996; Vainer, 2000; Arantes, 2000).

Assim, a competitividade por investimentos também acontece entre as cidades, no sentido do aumento da atratividade de seus atributos para investidores, como a imagem urbana (Vainer, 2000). Nessa projeção da cidade como um produto no mercado interconectado, a cultura também serve como um atrativo para as elites e um meio de controle urbano, por meio de um processo conhecido como culturalismo de mercado. Nesse processo, a cultura é reduzida ao consumo ostensivo e lucrativo, trabalhada de forma cuidadosa como política de marketing em que o produto cultural é a própria cidade (Arantes, 2000). Com efeito, a cultura é reduzida a uma imagem que será vendida a investidores e cidadãos. Aspectos de consumo, turismo e modos de vida alinhados com a visão de acesso à cidade financeirizada em todas as suas dimensões.

Em síntese, o planejamento urbano é importante não pela defesa de um modelo particular de cidade que representa os interesses de um grupo específico, é importante para mobilizar as demandas sociais na construção de cidades democráticas para todos. Um dos principais desafios é a implementação de planejamentos democráticos que sejam adequados e conectados com as realidades sociais locais (Maricato, 2000). A importação de modelos de outros contextos é um problema quando não são adaptados e considerados os aspectos locais. A aplicação de modelos reproduz desigualdades por não representar as diferentes necessidades da população, o que gera uma cisão entre os contextos em que os planos são implementados e os que ficam à margem de qualquer intervenção que vise a produção de cidades democráticas.

A cidade, planejada com centralidade para produtividade e competitividade visando a obtenção de investimentos, ressalta a produção de espaços urbanos mercadológicos. A primazia da busca por investimentos mobiliza a competitividade e produtividade voltadas especificamente para a rentabilidade como um dos aspectos centrais que podem acarretar na produção de espaços urbanos fragmentados e desiguais (Harvey, 2012).

Essa financeirização e mercantilização da vida urbana produz comunidades fechadas e espaços públicos privatizados (Harvey, 2012). Esse conjunto de estratégias é mobilizado em detrimento das necessidades da população local, especialmente os mais pobres, o que também

potencializa a despolitização das cidades e a subordinação dos interesses públicos aos do mercado (Vainer, 2000).

Na seção seguinte analisaremos o documento Maringá 2030, publicado pelo CODEM, sob o ponto de vista de cidade-mercadoria e seus efeitos no engendramento de impasses sociais.

3. CONTEXTUALIZANDO O DOCUMENTO MARINGÁ 2030 E COMO ELE COMPÕE UM MODELO DE CIDADE

Nesta parte, dividida em três eixos de análise, abordamos uma breve história do CODEM, os aspectos que constituem Maringá enquanto uma cidade-mercadoria; a cultura e os modos de vida necessários ao funcionamento do modelo e seus efeitos sociais; bem como a operacionalização desse projeto por meio da centralização do mercado no acesso à cidade. Apesar de não se caracterizar como um plano estratégico de desenvolvimento elaborado pelo poder público, o documento se enquadra como proponente de um modelo de cidade na medida que participa como um ator importante no suporte para as decisões da política institucional local, a partir de suas proposições e da produção de alterações profundas em diferentes contextos da cidade. O documento tem como objetivos para Maringá:

Tornar-se uma cidade economicamente desenvolvida, com elevados níveis de emprego e riqueza e com renda mais equitativamente distribuída, com modelo econômico que garanta forte crescimento, ambiental e tecnologicamente sustentável e que tenha como fim último o desenvolvimento social, consolidando-a como centro de excelência em educação, em saúde, em infraestrutura logística e em desenvolvimento tecnológico, exportadora de tecnologia para o mundo e reconhecida como centro de comércio internacional. (CODEM, 2011, p. 20)

Para a devida problematização do documento como proponente da constituição do que chamamos aqui por cidade-mercadoria, cabe, antes, uma breve contextualização histórica da relevância do CODEM para Maringá, que remonta à década de 1990. Nessa época, de acordo com o Maringá 2030 (2011), a cidade apresentava uma estagnação em seus indicadores econômicos ao passo que não havia uma organização que aglutinasse a comunidade civil e outros setores de maneira coesa voltada ao planejamento da cidade e seu desenvolvimento. Foi então, a partir da necessidade de elaboração desse projeto, que algumas entidades ligadas às indústrias e ao comércio iniciaram as primeiras reuniões para se debater o futuro de Maringá, culminando no primeiro planejamento, em 1996, concluído por tais entes: o Maringá 2020. Na esteira desse movimento, foi promulgada a Lei n° 4.275 de 1996 que constituiu o CODEM como uma organização público-privada voltada à elaboração e à execução do desenvolvimento econômico da cidade. O documento Maringá 2030 foi elaborado entre 2007 e 2008 e objetiva definir as diretrizes para o desenvolvimento econômico da cidade até o ano de 2030 (CODEM, 2011).

O CODEM diz que o documento “[...] representa os desejos manifestados pelas lideranças locais da sociedade civil organizada e da representação política” (CODEM, 2011, p. 16). No entanto, ainda que a iniciativa que construiu o CODEM e as diretrizes veiculadas pela instituição ressalte a importância da participação popular na definição e na construção de Maringá, a ênfase na atração de investimentos e desenvolvimento econômico, temas centrais do documento, sugere a predominância dos interesses dos grupos que se beneficiam desses

temas. Ou seja, o documento representa a primazia dos interesses das organizações com finalidades econômicas sobre outros grupos no planejamento da cidade, consoante, os agentes atuantes em tal organização são amplamente voltados aos setores da economia da cidade, tais como Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), Associação Paranaense de Supermercados (APRAS), Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), Paraná Assistência Médica (PPM), Secretaria da Fazenda (SEFAZ), Serviço de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (SEBRAE), Sindicato da Indústria de Construção Civil do Noroeste do Paraná (SIDUSCON/NOR), Sindicato dos Condomínios e Imobiliárias (SECOVI) entre outros (CODEM, 2011).

A relevância do documento se dá por ele manifestar e sistematizar objetivos, diretrizes e estratégias na produção da cidade de Maringá, por meio da organização de atores preponderantes que procuram construir uma cidade na qual ela possa ser “[...] o resultado daquilo que se busca com o desenvolvimento econômico, que tem por fim último o desenvolvimento social, com a sustentabilidade ambiental e com o tipo de cidadão que nela habita” (CODEM, 2011, p. 46), dando subsídios para a formulação de políticas públicas voltadas a tais objetivos. Nesse sentido, o documento materializa um modelo de cidade que atende aos interesses do CODEM e das instituições que o compõem.

O documento também é preponderante para a comunidade em geral, uma vez que seus objetivos, diretrizes e estratégias, ainda que não sejam formulados a partir dos diferentes territórios que constituem a cidade, atingem a população em termos de trabalho, de renda, de formação profissional, de modos de vida e de acesso à cidade. Nessa esteira, há todo um investimento para o qual “[...] a cidade desejada para o futuro deva ser levado [sic] ao conhecimento do maior número possível de maringaenses” (CODEM, 2011, p. 06) **grifo nosso**. É relevante para o poder público, no sentido da categoria e dos interesses econômicos que o CODEM representa para a cidade, assim como a força política que seus integrantes podem alavancar em relação à gestão pública. Nesse sentido, o documento proporciona uma interferência na política institucional, materializada por meio da consideração das ideias presentes nele para a execução de suas propostas.

A partir dos objetivos definidos e das dimensões apontadas no documento, sua análise, sob a ótica de cidade-mercadoria, permite indagar: é possível aproximar as ações para Maringá descritas no documento a partir do enquadramento de cidade-mercadoria? Se sim, quais os atributos relevantes para a produção da cidade que a compõem enquanto uma mercadoria? O documento evidencia que os investimentos em infraestrutura e em tecnologia são centrais para a materialização das propostas, mas também se debruça sobre outros aspectos da vida social para que a visão de desenvolvimento pregada pelo CODEM seja mobilizada.

O documento aspira transformar a cidade em uma cidade economicamente desenvolvida, exportadora de tecnologia, com alta capacidade de formação de profissionais e centro de comércio internacional. Tais enfoques dão competitividade à Maringá, em relação a outros municípios, por recursos financeiros públicos e privados, nacionais e internacionais. Essa aspiração, mobilizada por uma ideia de gestão urbana orientada por uma lógica empresarial (Harvey, 1996; Vainer, 2000) vai de encontro com o que chamamos aqui de modelo de cidade-mercadoria, ao mesmo tempo que apresenta uma certa ambiguidade pela busca por investimentos em uma dinâmica competitiva global, também apresenta uma suposta preocupação com a justiça social.

Um primeiro atributo do modelo de cidade veiculado remonta a uma preocupação que é ampla por atingir diferentes dimensões da mercadoria elaborada: o investimento em infraestrutura. Esse enfoque busca preparar a cidade para se tornar um ponto de referência e de articulação nas áreas de logística e de transações comerciais, que inclui melhoramentos em ferrovias, rodovias, silos de armazenamentos e sistemas de comunicação. O documento propõe:

A consolidação do aeroporto voltado para cargas aéreas, bem como a ampliação de sua capacidade operacional, a criação de áreas para armazenagem e centros de distribuição, a construção de dutos para transporte de combustíveis e a melhoria e ampliação constantes dos sistemas de comunicações, viários e ferroviários e unidades de transbordo visando sua integração, a implantação de zona de processamento especial alfandegada e a formação de recursos humanos especializados são alguns dos objetivos vinculados à transformação da cidade em centro de logística, bem como de seu reconhecimento como centro de comércio internacional. (CODEM, 2011, p. 20)

Os investimentos em infraestrutura englobam também o setor de serviços em educação, uma vez que é necessária, a partir do documento, a formação de mão-de-obra qualificada para operacionalizar os investimentos empresariais na cidade. Assim, a formação profissional e as “[...] instituições de ensino e pesquisa devem priorizar os setores econômicos estratégicos para o desenvolvimento” (CODEM, 2011, p. 22) financeiro da cidade. Nesse contexto, a educação se alinha à ideia de mercadoria na medida que é posicionada e reduzida ao suporte prioritário para a formação de mão-de-obra qualificada.

A preparação estrutural inclui também as dimensões de serviços em saúde, os quais demandam a “[...] identificação de vazios ainda não explorados pelos serviços de saúde local, a criação de incentivos para empreendimentos em serviços de alta complexidade” (CODEM, 2011, p. 20), visando tornar a cidade como um ponto de referência de tais serviços. Exemplo disso está na criação de “[...] um polo em medicina de alta complexidade, incentivando inclusive a criação de estrutura para o turismo em saúde e induzindo as operadoras de turismo à oferta de pacotes e roteiros em turismo de saúde” (CODEM, 2011, p. 31).

A partir dos objetivos que buscam destacar a cidade como um ponto estratégico nacional e internacional nas áreas de logística, de transações comerciais e de serviços em saúde e em educação, outras dimensões do planejamento estrutural do município ganham destaque, são elas as redes de turismo e hotelaria bem como de tecnologias contemporâneas voltadas aos sistemas produtivos, educacionais e à comunicação nos centros comerciais. Nesse sentido, o documento prevê a necessidade de “dotar a cidade de infraestrutura de vanguarda em comunicação de voz, dados e imagem, wi-max ou tecnologia mais atual, backbone de fibra óptica para proporcionar banda larga cobrindo toda a cidade e geração 3G para telefonia celular” (CODEM, 2011, p. 22), a fim de garantir a atratividade para instalação de novas empresas.

Uma outra dimensão ampla que corrobora para atração de investimentos e que constitui a cidade em uma mercadoria de qualidade para ser consumida e não apenas um espaço de vida (Arantes, 2000; Vainer, 2000), são os investimentos em tecnologia. Esse enfoque merece destaque, pois não está encerrado exclusivamente nas ações voltadas para a infraestrutura tecnológica da cidade, mas inclui também esforços para a construção de ambientes voltados à produção de inovações tecnológicas aplicados à serviços e à sistemas produtivos a serem instaurados na cidade, a fim de prover a capacitação profissional de parte da população para atuar em tais áreas, bem como para a superação de impasses climáticos contemporâneos. Nessa perspectiva, a ênfase em tecnologia é chave na integração entre o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento social, bem como suas inovações se estabelecem em um “[...]”

processo contínuo [que] deve buscar sustentabilidade com controle e ‘preservação ambiental’” (CODEM, 2011, p. 12) **grifo nosso**. Assim, o planejamento analisado busca alavancar a cidade em termos de uma tecnópolis e menciona:

A sustentabilidade tecnológica conduz à definição de um objetivo mais amplo e de prazo mais longo, que é o de transformar a cidade numa tecnópolis, mas que deve iniciar em curto prazo. Isto implica no fortalecimento dos centros de ciência e tecnologia, na ampliação de incubadoras, na criação e implantação de parques tecnológicos e, entre outros, na criação de incentivos e de facilidades para intensificar tecnologicamente os sistemas de produção de bens e serviços locais. (CODEM, 2011, p. 20-21)

A proposta de transformação da cidade em uma tecnópolis, num contexto de mercado internacional, como fonte de atração de investimentos e destaque competitivo em relação à outras cidades, se configura como um aspecto de cidade-mercadoria pela constituição de um espaço orientado mais para os interesses do mercado do que para os interesses de uma perspectiva socialmente justa, especificamente pelo aspecto econômico em detrimento do bem-estar social (Arantes, 2000; Vainer, 2000). O foco no desenvolvimento tecnológico como mecanismo para o desenvolvimento da cidade, em aspectos econômicos e sociais, bem como o da mitigação dos impasses climáticos, permite entrever que as inovações tecnológicas aplicadas ao mercado serão capazes de solucionar problemas complexos e de gênese distintas, que incluem o modelo capitalista de organização das cidades e os processos de exclusão que derivam de condições históricas e são reiterados no país atualmente.

Outro atributo da cidade enquanto mercadoria é a produção e, posterior, comercialização de conhecimentos acerca do modelo implementado na cidade. Com isso, o planejamento e seus objetivos, diretrizes, estratégias e resultados, dão materialidade a tal modelo e possibilita sua veiculação sob a forma de produto. Nesse sentido, as práticas descritas no documento também integram “[...] a intenção de que a cidade gere conhecimento suficiente em planejamento urbano relacionado ao meio ambiente, de modo a ser capaz de exportá-lo ou servir de exemplo para outras cidades” (CODEM, 2011, p. 34). Com efeito, esse modelo de cidade não é simplesmente um modelo a ser aplicado, torna-se uma mercadoria, com suas características de desenvolvimento tidas como um pacote de sucesso que é também um modelo a ser vendido e exportado, assim, o planejamento em si também pode ser entendido como uma mercadoria (Vainer, 2000). Esse conjunto de estratégias também se passa em meio a um contexto de disputa:

O sistema de ensino, a capacidade de formação profissional, os acervos tecnológicos, a capacidade de inovação e a disponibilidade de espaços adequados devem ser suficientemente fortes, juntamente com a qualidade de vida e a disponibilidade de infraestrutura, para superar vantagens financeiras e fiscais de outras localidades e

orientar as decisões de localização de empreendimentos para Maringá. (CODEM, 2011, p. 25)

A ênfase dada ao progresso econômico por meio das inovações tecnológicas é atrelada fortemente a um estado de bem-estar social, na medida em que a “[...] qualidade de vida em seu sentido mais amplo deve constituir-se num dos principais instrumentos de atração de investimentos” (CODEM, 2011, p. 25). Ao mesmo tempo que os modos de vida veiculados pelo documento se mostram atrativos para indivíduos solventes, tais modos reforçam a constituição de um modelo específico de cidadão maringaense. Esse duplo movimento é assinalado no documento que propõe: “Um modo de interpretar tal linha de construção é o de avaliar se as definições para o desenvolvimento econômico conduzem para a cidade e para o tipo de cidadão que desejamos ter e ser” (CODEM, 2011, p. 17). Com isso, é possível assinalar que a produção da cidade enquanto mercadoria extrapola as dimensões materiais possibilitadoras de negócios e, por essa razão, também alude às prescrições intersubjetivas sobre um modelo específico de cidadão.

Um primeiro estilo de vida evidenciado pelo documento se relaciona com o indivíduo solvente, aquele que possui liquidez para movimentar diferentes circuitos de consumo de médio e alto padrão, incluindo aí bens diversos e serviços de educação, saúde e outros. Seguindo essa ideia, a cidade deve “proporcionar estrutura para receber famílias de alto poder aquisitivo, tais como de executivos de grandes empresas internacionais, implantando equipamentos como escola internacional e escola para bem dotados, oferecendo para tanto incentivos e benefícios fiscais” (CODEM, 2011, p. 22). Nesse contexto, a cidade é:

[...] transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como a constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis. (Vainer, 2000), 83]

Para que o acesso à cidade se dê por intermédio do capital, modos de vida compostos pela adesão da responsabilidade individual na formação continuada para inserção do sujeito no mercado laboral precisam funcionar por meio de mecanismos formais ou informais, à revelia de desigualdades sociais. O primeiro mecanismo enfatiza o mercado laboral formal e a contínua formação profissional para a distribuição de renda e, com efeito, a ascensão financeira dos viventes na cidade. Segundo o CODEM:

A renda mais equitativamente distribuída primeiro reconhece um problema social que decorre de um sistema produtivo que não a distribui satisfatoriamente e, em segundo lugar, envolve outros objetivos que deverão ser perseguidos, tais como a elevação do nível de qualificação do trabalhador e o aumento da produtividade, refletindo de modo mais equânime na renda do trabalho, assim como as políticas públicas, notadamente as relacionadas à educação, à saúde e ao bem-estar social, devem incorporar tal propósito. (CODEM, 2011, p. 20)

O destaque para a renda distribuída equitativamente fica apenas no plano discursivo e associado a qualificação do trabalhador e aumento da produtividade para aumento da renda, ao passo relega ao poder público políticas voltadas para a incorporação do propósito. Um segundo mecanismo que emerge no documento, fortemente atrelado ao primeiro, relaciona-se com a adesão de novas formas de trabalho que, sob a cultura do empreendedorismo, não estão resguardadas por direitos trabalhistas vigentes, como é o caso dos microempreendedores individuais. A ênfase dada à fabricação do cidadão-empresário é evidenciada pela necessidade da “[...] formação de cultura empreendedora” (CODEM, 2011, p. 41) em diversos níveis da educação. Segundo o documento:

A formação científica e tecnológica deve estar focada no empreendedorismo, o qual deve fazer parte de todos os níveis de ensino [...]. Desenvolver a cultura empreendedora junto aos estabelecimentos de ensino e entidades profissionais, para que considerem o empreendedorismo como integrante da educação formal; Oferecer empreendedorismo nos cursos de graduação e nos ensinos fundamental e médio.

(CODEM, 2011, p. 26)

Analogamente, o acesso à cidade pelos cidadãos residentes e em potencial, que não possuem solvência adequada para usufruir dos benefícios de alto padrão da cidade, também é intermediado por processos financeiros, uma vez que “o desenvolvimento econômico deverá proporcionar fácil acesso de todos os cidadãos ao esporte, cultura, lazer e turismo, e estes constituirão vetores de promoção da felicidade das pessoas” (CODEM, 2011, p. 41).

Em síntese, sobre os modos de vida destacados no documento, sobressalta-se a noção de que é por meio do desenvolvimento econômico, operacionalizado por investimentos em indústrias e empresas, que o desenvolvimento social, em termos de qualidade de vida e acesso à cidade, pode ser alcançado. A agenda ressalta:

Os altos níveis de emprego e de renda objetivados devem ser obtidos por meio da produção de produtos e serviços de alto valor agregado e de base tecnológica, de modo a dar sustentabilidade ao modelo econômico voltado para o desenvolvimento social.

(CODEM, 2011, p. 26)

A promoção do desenvolvimento social ocorre exclusivamente pela via do mercado de trabalho, notabilizando que a distribuição de renda deva ocorrer por meio da responsabilização do indivíduo em se profissionalizar e, a partir disso, acessar melhores condições de trabalho, de renda e de vida. Notamos que essa noção de melhor qualidade de vida da população, ao elencar o mercado de trabalho como o único dispositivo apto para tal provimento, passa ao largo de desigualdades sociais em que o poder público deve agir na promoção de renda e condições mínimas de habitação, de educação, de saúde, de cultura e de lazer. Logo, o documento veicula uma ideia meritocrática na qual o cidadão deve competir para estar sempre apto ao trabalho, à revelia de situações impeditivas mais complexas e presentes na sociedade, reduzindo o acesso à cidade à troca de capital.

Para a materialização de suas propostas, o documento propõe investimentos, aportes financeiros públicos e sistemas de isenção fiscal destinados à criação e ao fortalecimento das

empresas operantes nos ramos de interesse da cidade. Tais incentivos financeiros são relevantes uma vez que o documento os estabelece como mecanismos para ampliação, entre outras coisas, do mercado laboral. Nesse sentido, a proposição de Maringá 2030 sugere a criação de um “[...] ambiente propício para investimentos privados [...]. Ter política para atração de empresas, compreendendo benefícios fiscais, disponibilidade de áreas, infraestrutura, formação de grupos locais de investidores e definição de áreas estratégicas e prioritárias, entre outras” (CODEM, 2011, p. 25). Ao que concerne ao enfoque da inovação tecnológica, o documento indica: “Criar mecanismos e benefícios fiscais de incentivo ao surgimento de empresas inovadoras, de base tecnológica e de geração de alto valor agregado” (CODEM, 2011, p. 27).

A viabilização de recursos financeiros e de abatimentos fiscais voltados para o mercado, sejam as indústrias, o setor imobiliário, os serviços educacionais, de saúde e de fomento à inovação tecnológica, são coerentes com a visão de que o desenvolvimento econômico e tecnológico compõe um mesmo e único caminho capaz de engendrar o desenvolvimento social local e ambientalmente sustentável. Para alcançar esse objetivo,

[...] políticas fiscais e de desenvolvimento tecnológico são instrumentos que devem ser perseguidos como protagonistas da orientação do processo de desenvolvimento econômico. [...] Portanto, definem-se para tal propósito objetivos claros de políticas públicas, de políticas de incentivos e benefícios fiscais, de políticas ambientais e de políticas de desenvolvimento tecnológico, entre outras. (CODEM, 2011, p. 34)

A ênfase dada pelo documento na viabilização de empreendimentos privados a partir de, entre outros, benefícios financeiros públicos em prol da melhoria da competitividade de Maringá em relação a outras cidades, organizações e indivíduos pode mobilizar a produção de contextos urbanos desiguais (Maricato, 2000). Exemplo desse impasse é apresentado no documento que, ao abordar aspectos de cidadania, se atém à promoção do acesso à cidade por vias exclusivamente financeiras. Consoante, para o documento Maringá 2030, a “[...] política de urbanização deverá restringir a especulação imobiliária, de modo a promover empreendimentos imobiliários residenciais, comerciais e de parques industriais, prevalecendo, sempre, o interesse coletivo, o crescimento ordenado, a qualidade de vida, a qualidade urbana e a preservação ambiental” (CODEM, 2011, p. 47). No que concerne ao acesso à moradia, diferentemente do que é previsto em termos de subsídio para o mercado, não se prevê qualquer aporte ou políticas públicas capazes de considerar os diferentes entraves relacionados às diversas zonas da cidade e suas habitações, apenas buscando restringir possíveis infrações do mercado imobiliário.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando o documento se debruça sobre as preocupações de dimensão social, não há menção, por exemplo, de subsídios e aportes financeiros para a diminuição de desigualdades, permitindo entrever que a lógica empresarial funciona como o motor principal para o desenvolvimento social amplo da população. Isso ocorre, pois, na perspectiva analisada, o mercado de trabalho, acessado de maneira informal e formal por meio da profissionalização e mérito individual, é o mecanismo principal associado à promoção de acesso à habitação, à saúde, ao lazer, à cultura e à educação, sendo o acesso às tais funções da cidade intermediado exclusivamente por trocas financeiras.

A suposta conciliação que o documento apresenta entre desenvolvimento econômico e justiça social é problemática ao evidenciar um discurso que se volta para o desenvolvimento econômico sustentável e a melhoria da qualidade de vida ao propor como objetivos altos níveis de emprego e de riqueza, distribuídos supostamente com justiça social. No entanto, o documento não elabora essas preocupações ao passo que dá ênfase às relacionadas à concessão de benefícios fiscais para o tecnoparque e à atratividade de investimentos. O modo simplificado que o documento faz menção às questões sociais e ambientais não assegura que as desigualdades e a degradação ambiental que compõem esse modelo de cidade-mercadoria serão combatidas ou evitadas.

Ainda que não se caracterize como um plano de desenvolvimento estratégico elaborado pelo poder público, os integrantes do CODEM apresentam seus interesses na construção do que chamamos aqui de cidade-mercadoria por meio de ações como o documento Maringá 2030. Por não apresentar uma análise social aprofundada da região de Maringá nem propostas para lidar com esses desafios em sentido amplo, esse conjunto de elementos voltados especificamente para os interesses empresariais evidencia que esse discurso pode ser interpretado mais como uma tentativa de criação de um ambiente favorável aos negócios do que como o fomento do bem-estar social da população geral.

A partir disso, é possível indagar, para investigações futuras, como se relacionam os atores envolvidos com o CODEM em suas filiações e pontos de conexão com o poder público que se volta para o planejamento urbano? Em meio a isso, como funcionam os processos de resistências locais? Como o poder público lida com as disparidades das relações de poder entre CODEM e outros grupos sociais que compõem a cidade? Tais questionamentos caminham na direção de elaboração de planos que se voltem para a questão da cidade de maneira a ser feita localmente e de forma democrática (Maricato, 2000; Costa et al., 2021; Vainer, 2000). Do contrário, corre-se o risco de estrangulamento da possibilidade de transformações que vão no sentido do direito à cidade e de justiça sociais.

REFERÊNCIAS

- Arantes, O. (2000). Uma estratégia fatal. Em A. Otília, C. Vainer, & E. Maricato, *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos* (3º ed). Vozes.
- CODEM. (2011). *Maringá 2030*. PDF. <https://www.codem.org.br/documentos232f731f>
- Costa, M. A., Marguti, B. O., Lubambo, C. W., Araújo Junior, E. A. S. D., Bruno, A. P., & Krause, C. H. (2021). TD 2686—Contextualização da Política Urbana no Brasil e Reflexões Iniciais Para a Construção da PNDU. *Texto para Discussão*, 1–101. <https://doi.org/10.38116/td2686>
- DGM. (2021). *Desafios dos Municípios—Top 100 maiores municípios brasileiros—Macroplan*. <http://www.desafiosdosmunicipios.com.br/>
- EXAME. (2021). *Emprego e qualidade de vida: As 100 melhores cidades para se viver no Brasil*. <https://exame.com/brasil/emprego-e-qualidade-de-vida-as-100-melhores-cidades-para-se-viver-no-brasil/>
- Gomes, R. (2001). Análise de dados em pesquisa qualitativa. Em *Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade*. Vozes.
- Harvey, D. (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: A transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & debates* 39. *Revistas de estudos regionais e urbanos*, 39(1), 48–64.
- Harvey, D. (2012). O direito à cidade. *Lutas Sociais*, 0(29), 73–89. <https://doi.org/10.23925/ls.v0i29.18497>
- Maricato, E. (2000). As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Em A. Otília, C. Vainer, & E. Maricato, *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos* (3º ed). Vozes.

Vainer, C. (2000). Pátria, empresa e mercadoria. Em *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos* (3o ed). Vozes.