

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ - PUCPR
ESCOLA DE BELAS ARTES - EBA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO URBANA - PPGTU

GISELE CRISTINA PEREIRA

PROJETOS ESTRUTURANTES E DINÂMICA IMOBILIÁRIA:

Operação Urbana Consorciada Linha Verde – Curitiba/PR

CURITIBA

2025

GISELE CRISTINA PEREIRA

PROJETOS ESTRUTURANTES E DINÂMICA IMOBILIÁRIA:

Operação Urbana Consorciada Linha Verde – Curitiba/PR

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do grau de Mestre em Gestão Urbana, ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, da Pró-Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação, da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Hardt

CURITIBA

2025

*À Nossa Senhora Aparecida,
minha fiel intercessora.*

AGRADECIMENTOS

A Deus pelo sopro da vida e pela oportunidade de viver que me concede a cada despertar, a Nossa Senhora da Conceição Aparecida, padroeira do Brasil e advogada das causas do meu coração, por sua intercessão constante sem a qual não teria alcançado objetivo algum.

Aos meus pais, Genivaldo e Zélia, por me ensinarem que o conhecimento é a riqueza da vida, seu incentivo sempre me levou a sonhar cada vez mais alto, muito obrigada, amo vocês.

Ao meu grande amor, meu marido, e melhor amigo, Paulo, por sua paciência e apoio em todos os momentos, e por ouvir com atenção todas as vezes que falei sobre a Linha Verde. Sem você nada seria possível.

Ao meu orientador, o ilustre professor Doutor Carlos Hardt, por seu auxílio em todo o processo, sem dúvida é uma honra compartilhar essa jornada com o senhor. Um agradecimento especial a professora Doutora Letícia Hardt, a maga da ABNT, muito obrigada por todas as dicas e ensinamentos.

A BRAIN – Inteligência Estratégica pelo apoio disponibilizado por meio da bolsa e por todo o auxílio na organização do trabalho, de modo especial aos senhores Dr. Marcos Kahtalian e ao mestre e doutorando Fábio Araújo, muito obrigada.

A prof. Dra. Renata Satiko Akiyama por me apresentar o ‘bichinho’ do urbanismo durante a graduação, o que sem dúvida foi muito importante na minha carreira profissional e acadêmica, obrigada.

A minha amiga, Dra. Franciele Cristina Manosso por seu encorajamento constante. Obrigada.

A todos os professores do PPGTU por seu empenho em tornar o programa cada vez melhor, suas aulas, textos e palavras me levam a acreditar que não há barreiras para o conhecimento. A Pollyana, secretária do PPGTU, por sua prontidão e solicitude em solucionar todas as dúvidas, muito obrigada.

E por fim, mas não menos importante, a Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUCPR por sua qualidade e diversidade.

E a todos os que fizeram parte desse percurso, muito obrigada!

*“Ángele Dei, qui custos es mei,
me, tibi commissum pietáte supérna, illúmina, custódi,
rege et gubérna. Amen.”*

RESUMO

Há mais de duas décadas, a promulgação da Lei Federal nº 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, introduziu inovações significativas no planejamento e na gestão urbana no Brasil, especialmente ao prever instrumentos que possibilitam a realização de projetos urbanos em parceria com a iniciativa privada. No entanto, a efetividade desses instrumentos ainda é objeto de debate. Esta pesquisa analisou os resultados da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV), em Curitiba (PR), enquanto instrumento de transformação territorial e dinamização do mercado imobiliário. Concebida para requalificar e revitalizar o antigo traçado da BR-116, a OUC-LV visou convertê-lo em uma via estrutural multifuncional, integrando usos comerciais, serviços e residenciais de alta densidade, além de infraestrutura e transporte coletivo. O objetivo central da dissertação foi avaliar as relações entre o projeto estruturante da OUC-LV e a dinâmica do mercado imobiliário na área de intervenção, buscando validar sua efetividade na atração de incorporadores para a ocupação de áreas subutilizadas e na mobilização de capital imobiliário. Para tanto, foram analisados dados de emissão de alvarás de construção, certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO) e lançamentos imobiliários entre 2002 e 2024, além de indicadores demográficos, com o intuito de identificar tendências de uso e ocupação do solo, bem como mudanças no perfil populacional. Os resultados indicam que, embora tenham sido observados avanços na produção de habitações coletivas e no lançamento de novos empreendimentos, as transformações foram mais graduais e restritas do que o esperado. Os maiores impactos ocorreram em produtos voltados ao mercado popular, especialmente vinculados ao programa Minha Casa Minha Vida. A conclusão das obras da Linha Verde em 2024 inaugura um novo ciclo de análise, destacando a importância do acompanhamento contínuo e da implementação de políticas complementares para maximizar a efetividade das operações urbanas consorciadas como instrumentos de transformação urbana.

Palavras-chave: Operação Urbana Consorciada; Mercado Imobiliário; Grandes Projetos Urbanos; Linha Verde.

ABSTRACT

Twenty years ago, the enactment of Federal Law No. 10,257/2001, known as the City Statute, introduced significant innovations in urban planning and management in Brazil, particularly by providing instruments for urban projects carried out in partnership with the private sector. However, the effectiveness of these instruments remains a subject of debate. This research analyzed the outcomes of the Linha Verde Urban Operation Consortium (OUC-LV) in Curitiba (PR) as a tool for territorial transformation and real estate market dynamization. Designed to requalify and revitalize the former route of BR-116, the OUC-LV aimed to convert it into a multifunctional structural avenue, integrating commercial, service, and high-density residential uses, along with infrastructure and public transportation. The central objective of this dissertation was to evaluate the relationship between the OUC-LV structuring project and the dynamics of the real estate market in the intervention area, seeking to validate its effectiveness in attracting developers to occupy underutilized areas and mobilize real estate capital. To this end, data on building permit issuance, Certificates of Inspection and Completion of Work (CVCO), and real estate launches between 2002 and 2024 were analyzed, along with demographic indicators, to capture trends in land use and occupation as well as changes in the population profile. The results indicate that, although advances were observed in the production of collective housing and the launch of new developments, the transformations were more gradual and limited than expected. The most significant impacts were seen in products aimed at the popular housing market, particularly those linked to the Minha Casa Minha Vida program. The completion of the Linha Verde works in 2024 marks the beginning of a new cycle of analysis, underscoring the importance of continuous monitoring and the implementation of complementary policies to maximize the effectiveness of urban operation consortiums as tools for urban transformation.

Keywords: Consortium Urban Operation; Consortium Urban Operation Linha Verde; Real Estate Market; Urban Instruments.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Mapa 1: Delimitação da Linha Verde e das principais conexões viárias metropolitanas.....	17
Figura 1: Esquema Metodológico da Pesquisa	19
Figura 2: Esquema de organização teórico-conceitual da pesquisa	20
Figura 3: Diagrama da organização metodológica da Fase 2 – Subfase A da pesquisa.....	22
Figura 4: Diagrama da organização metodológica da Fase 2 – Subfase B da pesquisa.....	25
Figura 5: Organização metodológica da Fase 3 – Síntese de resultados	25
Mapa 2: Localização da Rodovia Federal BR-116, no Brasil.....	56
Figura 6: Diagrama da estrutura de planejamento urbano de Curitiba	68
Figura 7: Diagrama esquemático do eixo de adensamento do setor estrutural	68
Mapa 3: Localização da BR-116 (depois OUC-LV) em relação à Curitiba e municípios do entorno metropolitano	69
Figura 8: Diagrama da Linha do Tempo do Projeto Linha Verde a partir do Projeto do Eixo Metropolitano.....	70
Mapa 4: Localização do perímetro da OUC – LV	73
Mapa 5: Localização dos Setores da OUC – LV	74
Mapa 6: Alvarás de construção emitidos entre os anos de 2002 e 2011 (direita) e alvarás de construção emitidos em Curitiba entre 2012 e 2024 (esquerda)	86
Mapa 7: Alvarás de construção emitidos no Setor Sul da Linha Verde de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita).....	88
Mapa 8: Alvarás de construção emitidos no Setor Centro da Linha Verde – de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita).....	90
Mapa 9: Alvarás de construção emitidos no Setor Norte da Linha Verde de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita).....	91
Mapa 10: Alvarás de construção emitidos para habitação coletiva e conjunto habitacional - 2002-2024	93
Mapa 11: Alvarás de construção emitidos para habitação coletiva e conjunto habitacional de habitação coletiva na OUC - LV – de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita)	94

Mapa 12: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba entre os anos de 2002 e 2011 (esquerda) e 2012 e 2024 (direita)	102
Mapa 13: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos no Setor Linha Verde Sul no período 2002-2011 (esquerda) e 2012-2024 (direita)	103
Mapa 14: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos no Setor Linha Verde Centro – entre os anos de 2002 a 2024	105
Mapa 15: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos no Setor Linha Verde Norte entre os anos de 2002 a 2024	107
Mapa 16: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba e na Linha Verde, para o uso habitação coletiva e conjunto habitacional de habitação coletiva – entre os anos de 2002 e 2024	110
Mapa 17: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba e na Linha Verde, para o uso habitação coletiva e conjunto habitacional de habitação coletiva no período 2002-2011 (esquerda) e 2012-2024 (direita)	111
Figura 9: Esquema simplificado do processo de produção de produtos residenciais imobiliários	115
Mapa 18: Lançamentos de condomínios residenciais verticais em Curitiba entre os anos de 2009-2011	118
Mapa 19: Lançamentos de condomínios residenciais verticais em Curitiba entre os anos de 2012-2016	119
Mapa 20: Lançamentos de condomínios residenciais verticais em Curitiba entre os anos de 2017-2024	120
Mapa 21: Lançamentos de condomínios residenciais verticais de padrão econômico em Curitiba entre os anos de 2009 a 2011	124
Mapa 22: Lançamentos de condomínios residenciais verticais de padrão econômico em Curitiba entre os anos de 2012 a 2016	125
Mapa 23: Lançamentos de condomínios residenciais verticais de padrão econômico em Curitiba entre os anos de 2017 a 2024	126

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Taxa de Crescimento da população residente nos bairros da OUC – LV nos anos de 2000, 2010 e 2022	64
Gráfico 2: Taxa de crescimento do número total de domicílios por setores da OUC - LV nos anos 2000 e 2010 e 2022.	65
Gráfico 3: Produção de alvarás de construção no município de Curitiba – de 2002 a 2024	82
Gráfico 4: Produção de alvarás de construção no município de Curitiba e no grupo de bairros que compõem o perímetro da OUC - LV – de 2002 a 2024	83
Gráfico 5: Emissão de alvarás de construção por grupos de bairros que compõem a seções da OUC - LV – 2002-2024	87
Gráfico 6: Emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO) no município de Curitiba - 2002 – 2024	97
Gráfico 7: Emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra no município de Curitiba e nos bairros que compõem o perímetro da OUC – LV: 2002 a 2024	98
Gráfico 8: Emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra por grupos de bairros que compõem o Setor Central, Norte e Sul da OUC-LV - 2002 - 2024	99

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Unidades lançadas em produtos do tipo condomínio residencial vertical em Curitiba e nos setores de área de intervenção direta da OUC – LV entre os anos de 2009-2024	121
Tabela 2: Unidades lançadas em produtos do tipo condomínio residencial vertical de padrão econômico em Curitiba e em setores na área de intervenção direta da OUC - LV entre os anos de 2009 a 2024	128

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	Alvará de Construção
AFD	Agência Francesa de Desenvolvimento
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
CVCO	Certificado de Vistoria e Conclusão de Obra
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
GPU	Grandes Projetos Urbanos
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
LV	Linha Verde
LV – Norte	Setor Linha Verde Norte
LV – Centro	Setor Linha Verde Centro
LV – Sul	Setor Linha Verde Sul
MCMV	Minha Casa Minha Vida
PMC	Prefeitura Municipal de Curitiba
OUC	Operação Urbana Consorciada
OUC - LV	Operação Urbana Consorciada - Linha Verde
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
ZAC	<i>Zones D 'Aménagement Concerté</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	OBJETIVOS	18
2	ESTRUTURA METODOLÓGICA	19
2.1	FASE 1: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.2	FASE 2: ANÁLISE EMPÍRICA	21
2.2.1	Subfase A – Produção formal de edificações	22
2.2.2	Subfase B – Lançamentos Imobiliários	24
2.2.3	Fase 3: Síntese dos Resultados	25
3	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	27
3.1	PLANEJAMENTO URBANO E LEGISLAÇÃO	27
3.1.1	Estatuto da Cidade	30
3.1.2	Parcerias público-privadas	33
3.1.3	Operações Urbanas Consorciadas	35
3.2	PROJETOS ESTRUTURANTES E GRANDES PROJETOS URBANOS	42
3.3	MERCADO IMOBILIÁRIO E DINÂMICAS IMOBILIÁRIAS	47
4	PROJETO ESTRUTURANTE LINHA VERDE	55
4.1	CONTEXTO REGIONAL	55
4.2	CONTEXTO URBANO	57
4.2.1	Linha Verde – Gênese de Projetos	59
4.2.2	Aspectos demográficos	61
4.3	OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE	66
4.4	DINÂMICA IMOBILIÁRIA	78
4.4.1	Alvarás de construção	81
4.4.2	Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO)	96
4.4.3	Produção Imobiliária	115
4.4.3.1	Lançamentos imobiliários	115
4.5	SÍNTESE DOS RESULTADOS	131
5	CONCLUSÃO	136
	REFERÊNCIAS	141

1 INTRODUÇÃO

As cidades contemporâneas são expressão da acumulação de riqueza e poder oriundas das relações capitalistas (Silva, 2018). A cidade de hoje passa a ser vista como produto de um processo de (re)produção humana. E, ao ser incorporada à dinâmica de capitais, torna-se ativo financeiro, que como tal deve se posicionar frente ao mercado (Carlos, 2005). Silva (2018) pondera, em tal conjuntura, que as cidades precisam incorporar em sua gestão os conceitos de eficiência e competitividade, importados da lógica empresarial.

No início dos anos 2000, novas vertentes de políticas urbanas começaram a ganhar espaço no país, à medida que a cidade passa a ser entendida não apenas como mera resultante de fatores sociais, econômicos e políticos — mas como agente ativo na promoção da qualidade de vida de seus cidadãos e na reestruturação simbólica do espaço (Sánchez, 2010).

O processo de transformação conceitual da cidade é relatado por Castells e Borja (1997) que, na década de 90, identificaram um significativo avanço no sentido da democratização da gestão urbana nas cidades da América Latina, bem como o entendimento de que esta gestão é diretamente conectada com o desenvolvimento econômico, social e cultural de uma população. Logo, passou-se a tratar as cidades como atores sociais complexos de múltiplas dimensões (Sánchez, 2010).

Enquanto isso ganham força conceitos como eficiência e competitividade, comuns ao ramo empresarial, mas novos no campo da gestão urbana (Silva, 2018), direcionando os gestores municipais a buscarem meios de criar estratégias para ampliar a atratividade dos municípios frente ao mercado globalizado. Algumas dessas estratégias passam pela necessidade da reestruturação das cidades, englobando projetos estruturantes como, por exemplo, os Grandes Projetos Urbanos (GPUs).

Embora grandes projetos estruturantes tenham sido implantados no Brasil por meio de recursos financeiros do Estado ao longo do tempo, as últimas décadas do século XX marcaram uma redução da capacidade financeira do Poder Público, tornando premente o questionamento: como realizar as obras e intervenções necessárias? Por conseguinte, a possibilidade de explorar a junção de capitais público e privado torna-se pauta de discussão.

Os primeiros exemplos da utilização do Capital Privado para a viabilização de obras de intervenção e interesse público ocorreram na cidade de São Paulo na década de 80. Na ocasião, o projeto era chamado de “operações interligadas” (Fix, 2001; Rolnik, 2015) e permitia alterações no zoneamento e no uso do solo na região sob sua influência, mediante o pagamento de contrapartidas financeiras (Rolnik, 2015). Esses recursos viabilizaram a execução das obras que (re)estruturaram determinada porção da cidade. O uso desse instrumento, evidenciado no primeiro exemplo, desencadeou discussões e inseriu o tema nos debates da reforma urbana.

Com a aprovação do Estatuto da Cidade (EC), Lei Federal nº 10.257/2001, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, importantes inovações foram introduzidas na política urbana brasileira. Destaca-se, em especial, a regulamentação de instrumentos urbanísticos voltados à efetivação da função social da cidade, vinculados ao mercado de terras e à renovação dos princípios e diretrizes que os entes federativos devem observar em suas políticas urbanas.

Tais avanços facilitaram a condução de processos de regularização fundiária e consolidaram a compreensão de que o planejamento urbano deve promover a gestão democrática da cidade (Piza; Santoro; Smolka, Cymbalista, 2004). Ademais, o EC ampliou as possibilidades de financiamento para projetos urbanos estruturantes, ao criar mecanismos inovadores de captação e redistribuição de recursos, fortalecendo a capacidade dos municípios de implementar intervenções de grande impacto territorial.

O EC estabelece instrumentos que buscam a equidade na distribuição dos ônus e bônus de alterações urbanas para a coletividade, partindo da gestão social da valorização do solo (Santoro; Cymbalista, 2004). Em sua essência, seus objetivos são pautados na formulação do processo regulatório com o intuito de efetivar uma gestão democrática e igualitária da cidade. Entre esses instrumentos está a operação urbana consorciada (OUC), considerado o mais polêmico do Estatuto (Santoro; Cymbalista, 2004).

Em tal contexto, este instrumento urbanístico se utiliza da flexibilização de parâmetros construtivos, da mudança de uso do solo e de projetos urbanos para a requalificação de um determinado território dentro da cidade, provocando a valorização imobiliária que retorna ao projeto por meio da venda de mais-valias fundiárias. Logo, o bônus, a valorização imobiliária, o ônus e a segregação socioterritorial passam a ser distribuídos de maneira mais igualitária para a sociedade.

A efetivação de alguns instrumentos urbanos, especialmente a OUC, ocorre a partir da promulgação de leis municipais específicas, que necessariamente devem observar os requisitos expressos no Art. 37 do EC. Nesta conjuntura, estão inclusos o programa de atendimento econômico e social destinado a atender à população diretamente afetada, o estudo de impacto de vizinhança (EIV) e formas de controle da operação garantindo, assim, a representação da sociedade civil (Santos, Gerry 2017).

De tal modo, pondera-se que o instrumento não estaria restrito a decisões puramente técnicas, mas, ainda, à junção das soluções de planejamento embasadas nos anseios e necessidades da coletividade. Logo, esta participação popular garante medidas de controle que permitem à sociedade acompanhar o instrumento e a sua efetivação (Ferreira; Maricato, 2002).

A OUC pode ou não ser considerada um projeto estruturante, visto que sua extensão é variável. Contudo, desde a promulgação do EC é possível observar que as práticas propostas causam efeitos de cunho estruturante nas cidades em que foram implantadas. Entretanto, para que tal instrumento se efetive e obtenha sucesso são imperativas ações que atraíam investimentos do mercado imobiliário, principalmente mediante a compra dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).

Nesse contexto, observa-se que o referido componente do processo é apontado por Melazzo (2020) como fundamental para a estruturação das cidades. Barcella (2018) pondera, em sua complementação, que o setor privado pode definir, por seu interesse, os vetores de crescimento e a valorização imobiliária. Sendo assim, para validar como esse agente atua é imprescindível observar seus resultados expressos, principalmente, por meio das dinâmicas vinculadas a sua produção imobiliária.

Tendo em vista a necessidade de se compreender o fenômeno a partir de seus resultados, opta-se por trabalhar nesta dissertação com um estudo de caso, discutindo, de maneira ampla, o cenário prático da implantação de um grande projeto urbano, sob a égide de uma OUC.

Diante desse cenário, o **Problema de Pesquisa** proposto pauta-se em: **como os projetos urbanos estruturantes se relacionam com a dinâmica de produção imobiliária das regiões sob sua influência?** E, para responder a tal questão, utiliza-se como estudo de caso, a Linha Verde, em Curitiba/PR, destacando sua Operação Urbana Consorciada, instrumento embasado na somatória de fontes de capitais e na atratividade junto aos agentes imobiliários.

Como justificativa do estudo de caso proposto, cabe ponderar que desde a aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001, diversas OUCs foram efetivamente implantadas no país. Dentre as iniciativas, destaca-se a Operação Urbana Consorciada da Linha Verde (OUC - LV), instituída no final de 2011 como a primeira OUC de Curitiba, cidade frequentemente reconhecida como 'modelo' de planejamento urbano. Cabe ponderar que a implantação de tal operação ocorreu por meio da promulgação da Lei Municipal nº 13.909 em dezembro de 2011, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 133/2012 e sancionado pela autoridade municipal em 26 de janeiro de 2012 e é decorrente de um projeto estruturante que vem sendo gestado há mais de 30 anos (Curitiba, 2016).

A premissa básica da OUC - LV é realizar a integração intra-urbana do trecho urbano da antiga rodovia BR-116 após a implantação do contorno rodoviário da PR-418. Essa integração do trecho se baseia, entre outros pontos, na transformação da rodovia, outrora de domínio federal, em uma via urbana estrutural nos moldes dos Eixos Estruturais curitibanos, criados na década de 1970 para atrelar infraestrutura, transporte e moradia.

Embora a BR-116 tenha sido o limite urbano de Curitiba por um longo período, a situação se transformou a partir das décadas de 1970 e 1980, com o crescimento populacional da área a leste da rodovia.

Os trechos agora denominados Linha Verde compõem um importante sistema viário metropolitano (Mapa 1) se conectando a outras importantes vias urbano-regionais, rodovias federais, estaduais, bem como aos contornos rodoviários existentes e previstos, conferindo a ela uma alta relevância supramunicipal.

Mapa 1: Delimitação da Linha Verde e das principais conexões viárias metropolitanas



Fonte: Gavriloff; Bonadio (2017).

O projeto da Linha Verde se estabeleceu com o intuito de, entre outros, ampliar a eficiência do sistema viário, favorecer o sistema de transporte na região, modificar o uso e ocupação do solo urbano de forma a promover o desenvolvimento econômico, social e a preservação ambiental do perímetro de intervenção (IPPUC, 2016). O projeto estruturante OUC - LV é um projeto urbano viabilizado por meio de uma parceria público-privada, mediante a venda de Certificados para Construção Adicional (CEPACs).

1.1 OBJETIVOS

Diante do exposto e tendo em vista o problema de pesquisa apresentado, tem-se como **objetivo geral**: avaliar as relações do projeto estruturante Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV) com a dinâmica do mercado imobiliário da área do projeto. Para tanto, estabelecem-se relações entre o território de influência do projeto estruturante da OUC - LV com a dinâmica de produção imobiliária da cidade. Desse modo, compõem os objetivos específicos desta pesquisa:

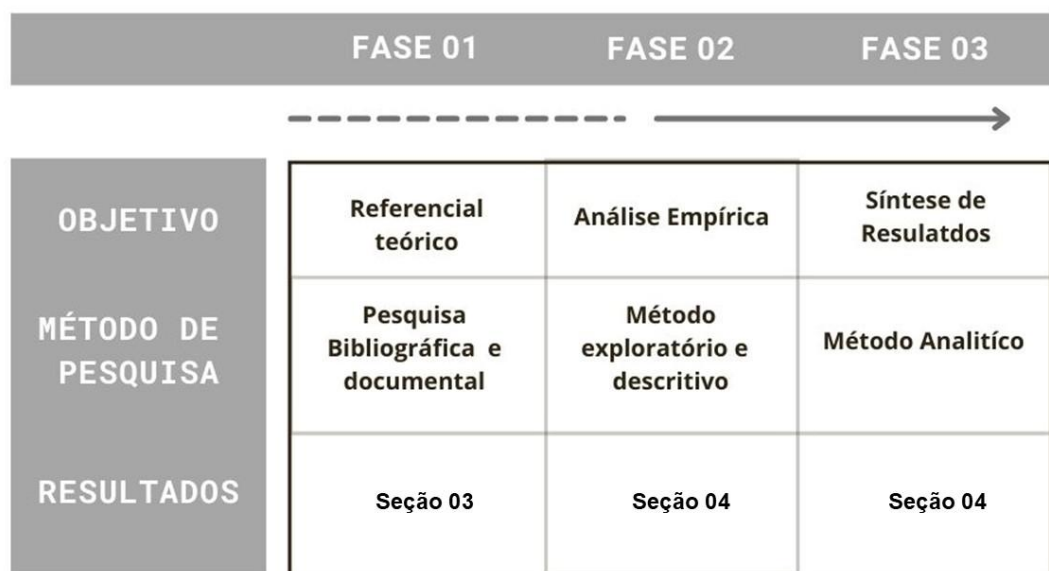
- I Evidenciar a relação teórico-conceitual entre os grandes temas da pesquisa;
- II Analisar a produção formal de edificações em Curitiba, em especial as relacionadas ao projeto estruturante Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV);
- III Analisar os processos de ocupação do território definido pela Operação Urbana Consorciada da Linha Verde (OUC - LV) relacionando-os à produção de construções formais;
- IV Avaliar a efetividade da intervenção proposta pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV) na alteração do uso e ocupação do solo do território.

2 ESTRUTURA METODOLÓGICA

Com o intuito de avaliar os fatores de consolidação do estudo de caso – objeto central desta investigação – e em congruência com as dinâmicas de produção imobiliária, esta dissertação adota a análise interpretativa de dados quantitativos, abordagem ideal para contextualizar o fenômeno pesquisado. O estudo de caso utilizou Curitiba como premissa de análise, discutindo o projeto estruturante da primeira operação urbana consorciada proposta na capital paranaense, denominada Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV).

Para atingir os objetivos propostos, a dissertação é dividida em três fases, organizadas conforme o fluxograma representado na Figura 1.

Figura 1: Esquema Metodológico da Pesquisa



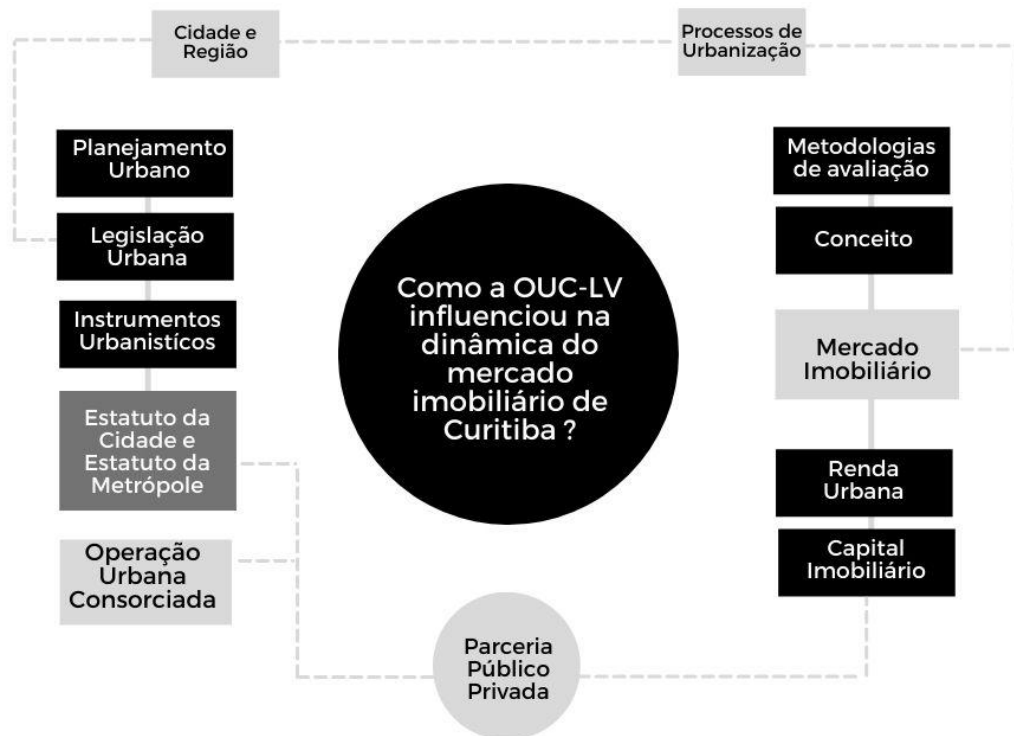
Fonte: A autora.

2.1 FASE 1: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O método exploratório foi utilizado para reunir o arcabouço teórico da pesquisa, focando na relação entre projetos urbanos estruturantes, o mercado imobiliário, sua atuação e consequências diretas e indiretas. Para tanto, realizou-se um levantamento bibliográfico, webgráfico e documental, recorrendo a fontes de pesquisa como livros, artigos científicos, pesquisas acadêmicas, leis relacionadas e documentos oficiais, a

fim de compilar os dados referentes aos temas centrais da pesquisa, conforme a Figura 2.

Figura 2: Esquema de organização teórico-conceitual da pesquisa



Fonte: A autora.

Após a análise das referências, alguns temas tornaram-se mais prementes na construção do referencial teórico-conceitual. O primeiro conceito a ser explorado é o dos projetos estruturantes que, devido à sua complexidade e dimensão, têm a capacidade de estruturar ou (re)estruturar determinados territórios. Em conjunto, surge a necessidade de revisitar o conceito de grandes projetos urbanos (GPUs), permitindo esclarecer as similaridades e diferenças entre termos que, muitas vezes, são usados como sinônimos.

Posteriormente, a discussão contextualiza a política urbana brasileira, relacionando-a com sua conceituação, legislação e instrumentos. Essa abordagem é fundamental para compreender a evolução dos mecanismos que viabilizam intervenções urbanas estruturantes. Discute-se, ainda, o tema das parcerias de capital misto, conhecidas como parcerias público-privadas (PPPs), que se tornaram mais

comuns nas intervenções urbanas a partir da década de 1980. E viabilizam atualmente grande parte das intervenções de grande porte no país, seja por meio da concessão de serviços, seja pela recuperação de mais-valias urbanas.

A discussão, então, considera como base institucional o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), considerado crucial para o urbanismo brasileiro contemporâneo, pois ele regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, instituindo diversos instrumentos urbanos, como a Operação Urbana Consorciada (OUC). A OUC permite grandes intervenções urbanas (estruturantes ou não) pela união de capitais público e privado.

Por fim, são analisados os conceitos do mercado imobiliário, com foco especial no mercado formal e de terras urbanas – os mais relevantes para a construção da discussão do estudo de caso. Aborda-se também a dinâmica imobiliária, que auxilia na definição dos direcionamentos de crescimento das cidades, conhecidos como vetores (Barcella; Melazzo, 2020).

2.2 FASE 2: ANÁLISE EMPÍRICA

Para a abordagem empírica, foram descritos e analisados quantitativamente dados do mercado imobiliário. As fontes utilizadas são: o banco de dados nacional da Brain – Inteligência Estratégica (2025)¹, dados demográficos, e Alvarás de Construção (AC)², bem como Certificados de Vistoria e de Conclusão de Obra (CVCO), da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC). O método adotado é exploratório, descritivo e analítico. A fase está organizada em duas subfases, A e B, que corroboram para o entendimento da disposição das dinâmicas de produção do mercado imobiliário no território analisado.

¹ Brain Inteligência Estratégica – Empresa especializada em pesquisa de mercado e consultoria para empreendimentos imobiliários, dados foram acessados na plataforma GEOBRAIN disponível em <geobrain.com.br>.

² Informações obtidas na Prefeitura Municipal de Curitiba, no sítio eletrônico: http://www2.curitiba.pr.gov.br/gtm/pmat_consultardadosalvaraconstrucao/Default.aspx

2.2.1 Subfase A – Produção formal de edificações

Na Subfase A são abordados dados referentes à produção formal de edificações no município de Curitiba, entre os anos de 2002 e 2024, por meio da análise dos alvarás de construção (AC) e certificados de vistoria e conclusão de obra (CVCO), ambas informações disponibilizadas pela Prefeitura Municipal de Curitiba.

A decisão de considerar o ano de 2002 como início das análises, se deve ao fato de ele marcar o início da série temporal e coincidir com a conclusão das obras do Contorno Leste (PR-418), via que desviaria o fluxo rodoviário da BR-116, transformando seu uso. Logo, as duas décadas analisadas auxiliam na compreensão das dinâmicas de ocupação da cidade, validando as possíveis mudanças causadas pelo projeto estruturante da OUC - LV.

A segmentação temporal é justificada por permitir a análise da década anterior (2002 a 2011)³ e posterior (2012 a 2024) a aprovação e implantação da OUC – LV, onde é possível observar marcos importantes como a criação de programas de fomento à construção (Minha Casa Minha Vida, 2009), a crise econômica de 2015 e a pandemia de Covid-19 (SarsCOV-02) no período de 2020 a 2024. Em resumo, a análise segue as diretrizes da Figura 3.

Figura 3: Diagrama da organização metodológica da Fase 2 – Subfase A da pesquisa



Fonte: A autora.

³ A lei 13.909 que instituiu a Operação Urbana Consorciada Linha Verde foi promulgada em 19 de dezembro de 2011 e o Decreto de Regulamentação, nº 133/2012, só foi publicado em 31 de janeiro de 2012. Assim sendo, para fins da análise da OUC-LV frente à dinâmica imobiliária da cidade de Curitiba este trabalho opta por analisar, como primeiro ano da intervenção, o ano de 2012.

O desenvolvimento da pesquisa, inicia-se com a avaliação dos dados de alvarás de construção de Curitiba referentes ao período de análise. Em seguida, esses dados são filtrados por bairro e por Setor da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC – LV), possibilitando uma análise territorial mais detalhada e segmentada. Na sequência, é analisada a produção de unidades habitacionais e não habitacionais, aplicando os mesmos critérios de localização.

O uso dos alvarás de construção se deve por refletirem as intenções apresentadas à municipalidade, delineando tendências de ocupação em áreas específicas, ao mesmo tempo em que podem evidenciar a ausência de interesse do mercado imobiliário em outros territórios. Ao final desta subfase foi possível sistematizar os seguintes indicadores:

- a) produtividade de alvarás de construção ao longo dos anos;
- b) unidades habitacionais e não-habitacionais;
- c) alvarás emitidos por uso do solo;
- d) alvarás emitidos para o uso ‘habitação coletiva’;

Em uma etapa posterior, foram analisados os dados referentes à emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO), permitindo avaliar a concretização das construções na cidade durante o período de análise. Essa avaliação utiliza os mesmos filtros mencionados anteriormente, relacionando a produção de alvarás de construção com a emissão de CVCOs ao longo dos anos em Curitiba. O objetivo é validar a proporcionalidade entre as intenções de construção e as obras efetivamente concluídas, considerando as regionais e bairros do município.

O perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV) recebe atenção especial, pois é o foco central do presente estudo de caso e, conseqüentemente, permite uma análise mais detalhada do impacto da operação na materialização das construções.

Ao final dessa análise, as seguintes informações foram compiladas:

- a) produtividade de CVCOs ao longo dos anos;
- b) CVCOs emitidos para unidades habitacionais e não-habitacionais;
- c) CVCOs emitidos por uso do solo;
- d) alvarás emitidos para o uso ‘Habitação Coletiva’.

As informações foram georreferenciadas por meio de software com tecnologia GIS (*Geographic Information System*), permitindo a visualização espacial da dinâmica da produção formal de construções no município de Curitiba. A partir dessas representações visuais, aliadas à análise quantitativa dos dados tabulados, buscou-se inferir como a Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV) tem influenciado a dinâmica de produção imobiliária e o mercado de terras, especialmente no que diz respeito à produção formal de edificações ao longo do período analisado.

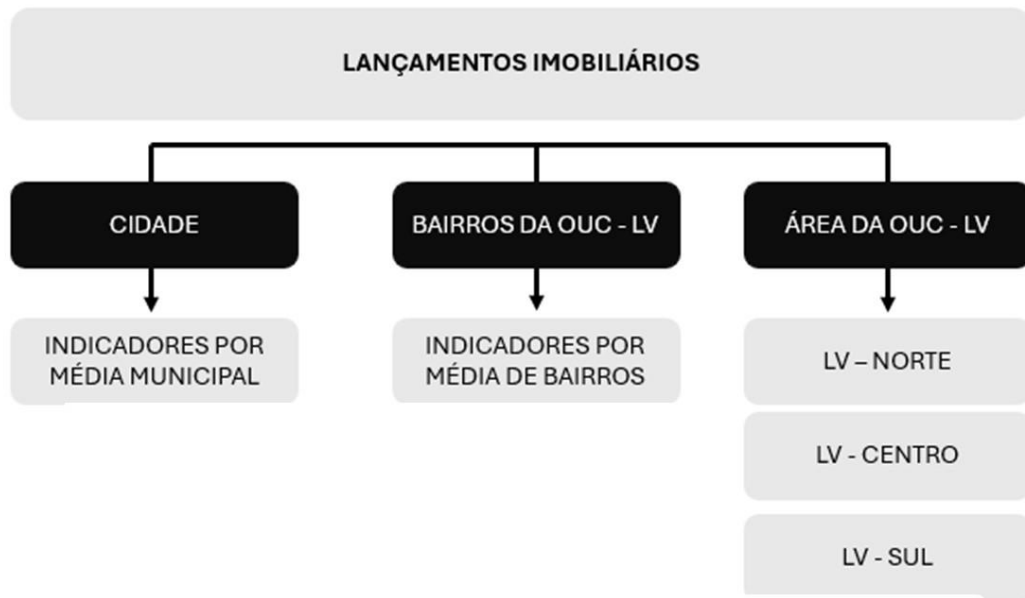
A análise considerou, ainda, a diversificação de uso do solo proposta pela Operação, bem como o incremento de unidades habitacionais, conforme estabelecido pela Lei Municipal nº 13.909/2011 que instituiu a Operação Urbana Consorciada.

2.2.2 Subfase B – Lançamentos Imobiliários

Após a avaliação dos dados da Subfase A, o estudo avança para a análise dos lançamentos de unidades residenciais em condomínios verticais. Essa análise abrange Curitiba e, também, os bairros e seções da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV), sendo os dados comparados com a média da cidade. O objetivo é compreender toda a cadeia produtiva imobiliária: desde o alvará de construção (intenção de edificar), passando pelo Certificado de Vistoria e conclusão de obra – CVCO (confirmação da conclusão), até o lançamento do empreendimento (consolidação legal e comercial).

Essa abordagem permite identificar como cada etapa do processo produtivo se manifesta espacialmente e temporalmente na área da OUC - LV em relação ao restante da cidade. A análise dos lançamentos imobiliários abrange o período de 2009 a 2024, cobrindo toda a base de dados disponível. Apesar de mais restrito que os demais dados analisados, este recorte temporal permite segmentar claramente os períodos antes e depois da aprovação da Operação Urbana (Lei Municipal nº 13.909/2011). E, ainda, possibilita a avaliação do impacto dela na dinâmica imobiliária e no comportamento do mercado de terras.

Figura 4: Diagrama da organização metodológica da Fase 2 – Subfase B da pesquisa

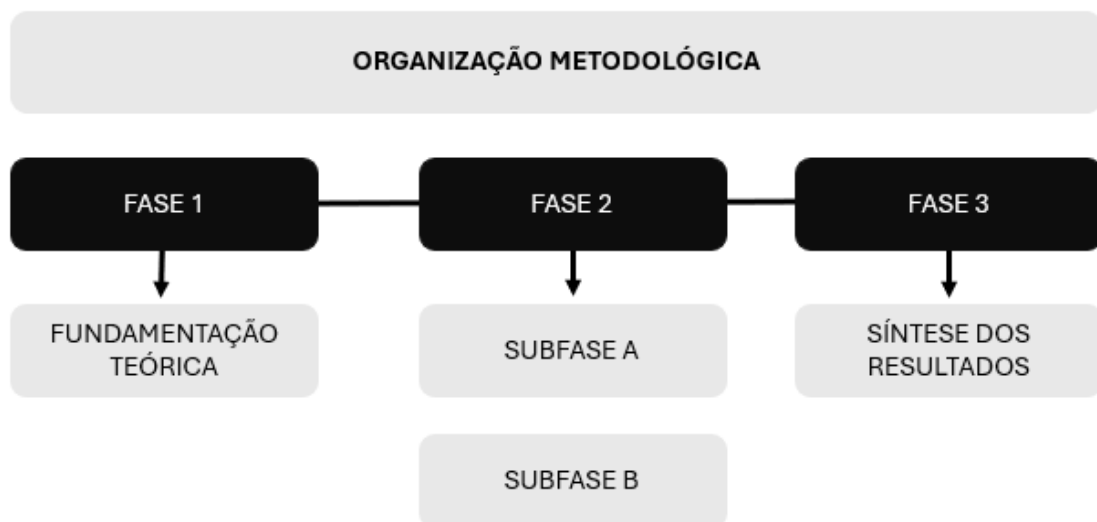


Fonte: A autora.

2.2.3 Fase 3: Síntese dos Resultados

A etapa final consiste em uma síntese analítica de todo o processo. Nela, sistematizaram-se os resultados quantitativos e formularam-se conclusões sobre a dinâmica do mercado imobiliário ao longo do período analisado, correlacionando-a com grandes intervenções urbanas de caráter estrutural, como a Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Figura 5: Organização metodológica da Fase 3 – Síntese de resultados



Fonte: A autora.

O objetivo desta fase é validar as intenções da OUC-LV, comparando-as com o conteúdo de suas publicações formais, como a lei de instituição, as avaliações financeiras e o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) aprovado e projetos. A partir dessas informações, foi possível relacionar as intenções documentadas com as ações do mercado imobiliário — intenções de construir, efetivação das obras e lançamentos — dentro do perímetro da OUC-LV. Isso proporcionou uma compreensão abrangente da Operação Urbana sob a ótica do mercado imobiliário, encerrando a abordagem empírica da presente dissertação.

3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nesta seção, são abordados temas fundamentais para a pesquisa, com o objetivo de fornecer uma base teórica e conceitual para a discussão em pauta. A seção inicia-se com a apresentação do tema planejamento urbano e legislação urbana, estabelecendo o contexto necessário para compreender os instrumentos e diretrizes que orientam a organização do espaço urbano. Posteriormente, são explorados os principais aspectos do Estatuto da Cidade (EC), destacando sua relevância como marco regulatório e suas implicações para o desenvolvimento urbano sustentável.

Em complemento, debate-se o papel das parcerias público-privadas (PPPs) e das operações urbanas consorciadas (OUCs) como ferramentas estratégicas para viabilizar intervenções urbanísticas de grande escala. Nesse contexto, são analisados os projetos estruturantes e os Grandes Projetos Urbanos, com ênfase em seus processos de concepção e implementação.

Por conseguinte, o foco incide sobre os conceitos específicos das operações urbanas consorciadas, aprofundando o debate sobre suas características, objetivos e desafios, com destaque para seu papel na promoção de uma ocupação mais diversificada e integrada do território. Por fim, são apresentados os conceitos relacionados ao mercado imobiliário e suas dinâmicas, discutindo como os agentes imobiliários, as tendências de mercado e os processos de valorização da terra influenciam diretamente a configuração e o uso do espaço urbano.

3.1 PLANEJAMENTO URBANO E LEGISLAÇÃO

A produção das cidades se relaciona diretamente aos processos de planejamento urbano, que no Brasil são regulamentados por leis federais, estaduais e municipais. Essas leis têm como principal objetivo orientar e direcionar o crescimento de determinados territórios para atender a interesses definidos (Gavriloff, 2013). Segundo Rolnik (2013), a lei tem por objetivo organizar, classificar e colecionar territórios urbanos, ou seja, ela confere significados e gera noções de civilidade e cidadania relacionadas ao modo de vida daqueles que a geraram.

Nesse sentido, o planejamento urbano tem como objetivo organizar de forma prévia o espaço a ser ocupado visto que “planejar sempre remete ao futuro” (Souza,

2003, p. 46). Em resumo, a legislação urbana deve ser pensada com o intuito de conduzir a produção do espaço urbano para um determinado caminho ou cenário.

No Brasil, é possível dividir o planejamento em dois momentos, o primeiro deles ocorre entre os anos de 1875 e 1930, ocasião em que se vivencia a experiência do embelezamento urbano e do saneamento urbano, fase com fundo sanitaria que objetivava tornar as cidades melhores em relação à saúde urbana.

Em contrapartida, é a partir da década de 1930 que o planejamento ganha ares tecnicistas, pois planos reguladores de crescimento e organização das cidades se tornam mais comuns, em que grandes obras viárias são impulsionadas por governos progressistas, e, ainda, há uma grande valorização do capital imobiliário. Maricato (2000) pondera que, a partir deste período até a década de 1980, se observa o crescimento da cidade ilegal, desalinhada com as premissas do planejamento.

Em meio a esta realidade, em meados da década de 1960, começam a surgir mobilizações sociais em busca de mudanças nos centros urbanos do país (Guilhin, 2014). O que levou o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) a encaminhar ao Congresso Nacional uma proposta formal de reforma urbana: a política de desenvolvimento social e econômico formulada pelo presidente João Goulart (1962-1964). Destaca-se, entretanto, que a referida proposta não obteve o êxito esperado e muito desse insucesso se relaciona ao período de forte ideologia desenvolvimentista. Santos (2009) salienta que a ideologia desenvolvimentista, vivenciada a partir da década de 1950, legitimava e justificava a orientação dos investimentos em relação às grandes empresas. Sendo assim, Santos (2009, p. 113) destaca que:

As administrações locais vinham reduzindo os seus recursos próprios e, ainda por cima, perdiam o poder de decisão sobre os recursos que lhes eram alocados. O essencial dos meios com que contavam era (e ainda é) destinado aos gastos com a economia, e a própria indigência dos cofres municipais aconselhava a atração de atividades capazes de pagar impostos e, desse modo, ampliar as receitas locais. Esse raciocínio também conduziu a dar prioridade aos investimentos em capital geral do interesse de umas poucas empresas, em lugar de canalizar os dinheiros obtidos para dar resposta aos reclamos sociais. O regime autoritário, mediante rígido controle das manifestações de uma opinião pública já por si deformada, contribuiu, fortemente, para a manutenção desse esquema.

A falta de uma política urbana clara e eficaz levou ao caos nas cidades, com o rápido crescimento de áreas urbanas ilegais e a consequente piora na qualidade de vida da população (GUILHIN, 2014). Nesse contexto, surgiram as diretrizes do planejamento modernista, voltadas para criar cidades adaptadas à era industrial e organizadas segundo princípios racionais. Um exemplo desse movimento é o Plano Agache (1943) em Curitiba (Gavriloff, 2013).

Segundo Maricato (2017), o planejamento modernista, especialmente em sua versão legalista, funciona como uma forma de dominação ideológica, pois esconde as verdadeiras condições das cidades e beneficia o capital imobiliário especulativo e restritivo. O resultado desse processo são profundas desigualdades sociais. Assim, apesar do discurso aparentemente bem-intencionado, esse tipo de planejamento está muito distante da realidade prática.

O planejamento é – como diz Joseff Wolff – o princípio da atividade urbanística, pois quem impulsiona e exerce essa ação de ordenação precisa ter consciência do que quer alcançar com tal influxo. Deve ter uma ideia clara do que seja favorável para o lugar ou território em questão, mas também do que razoavelmente pode lograr com os meios que dispõe (Silva, 2011, p. 32).

A configuração atual das cidades reflete os diversos processos de planejamento por que passaram, tanto na criação das áreas regulares quanto na perpetuação das desigualdades presentes nas áreas informais. Nesse contexto, as discussões sobre a reforma urbana, que haviam sido interrompidas durante o regime militar, voltam à pauta em meados da década de 1980, com a redemocratização do país e a retomada do debate sobre as questões urbanas.

Em 1987, foi criado o Fórum Nacional da Reforma Urbana, com o objetivo de garantir o direito à cidade, incluindo acesso a moradia digna, saneamento básico, saúde, mobilidade e outros serviços essenciais (GUILHIN, 2014). Com base no direito à cidade, na gestão democrática e na função social da cidade e da propriedade, o Fórum apresentou a Emenda Popular da Reforma Urbana nº 63. Embora tenha sido aprovada apenas parcialmente, essa emenda resultou na inclusão dos artigos 182 e 183 na nova Constituição Federal de 1988. Em resumo, a Constituição determina, no artigo 182, que “a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (Constituição Federal, 1988)

É interessante notar que, ao inserir no processo político a definição da função social da propriedade, a Constituição o fez de forma qualitativa, porque propôs não apenas um processo político descentralizado (na medida em que enfatizou a competência municipal para enfrentamento da questão do desenvolvimento urbano), mas também um processo político democratizado, com reformulação de uma ordem urbanística que possibilita a participação popular e o controle social (Fernandes; Alfonsin, 2006, p.18).

A cidade passou a ser vista como um produto social (Lefebvre, 2001), destacando o papel dos diferentes agentes e práticas de planejamento em debates cada vez mais críticos (Guilhin, 2014). Depois da promulgação da Constituição Federal, as discussões continuaram por mais de dez anos até a aprovação da Lei 10.257, de 2001, chamada de Estatuto da Cidade. Essa lei é relevante para esta pesquisa, porque apresenta vários instrumentos urbanos que podem ser usados pelos planejadores. O Estatuto da Cidade marca um momento em que o Estado divide as responsabilidades da urbanização com a iniciativa privada e amplia o debate sobre governança, envolvendo diferentes classes sociais e buscando soluções para os problemas das cidades.

3.1.1 Estatuto da Cidade

A compreensão de que a imposição de padrões de ordenação do solo auxiliaria na construção de uma cidade ideal instigou estudiosos e legisladores a se voltarem a produção de normas e métodos de planejamento urbano, com intuito de promover uma urbanização mais justa e igualitária. A partir da década de 1970 se iniciam no país debates relacionados à apropriação integral e indevida do setor privado das mais-valias geradas a partir da ação do Poder Público (Sandroni, 2013).

Historicamente, a década de 1980 marcou a redemocratização do país (Souza; Klint; Denaldi, 2020). As discussões sociais e políticas fomentaram o surgimento de debates aprofundados acerca de diversas temáticas, dentre as quais se destaca a reforma urbana. A síntese dessas discussões foi submetida à apreciação da Assembleia Nacional Constituinte por intermédio da Emenda Popular pela Reforma Urbana, a qual debatia, entre outros aspectos, a respeito da função social da propriedade.

Em 1988, com a inclusão de um capítulo sobre a política urbana na Constituição Federal (CF), esses debates ganharam notoriedade. Além da figura da função social da propriedade, a CF (1988) previa a instauração de instrumentos urbanísticos com vistas a cumprir tal função.

Para regulamentar esses instrumentos foi promulgada em 10 de julho de 2001 a Lei Federal nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade. Este buscava, por meio dos mecanismos propostos, a justa distribuição do ônus e bônus da urbanização, com a possibilidade de recuperação, pelo Poder Público, de parcelas da valorização imobiliária decorrentes de investimentos realizados, sendo posteriormente revertidos à sociedade em geral. As inovações propostas pelo Estatuto da Cidade vão além do campo urbanístico e do direcionamento do uso e ocupação do solo, propondo também estratégias de gestão participativa (Gavriloff, 2013).

Foi por meio da CF (1988) que as cidades deixaram de ser apenas articuladoras e passaram a ser indutoras de desenvolvimento (Oliveira, 2012). Estes instrumentos urbanísticos, ou instrumentos da política urbana, foram classificados em grandes grupos

- a) instrumentos de indução do desenvolvimento urbano: incluem o direito de preempção, transferência do direito de construir, outorga onerosa e operações urbanas consorciadas;
- b) instrumentos de democratização da gestão urbana: destacando-se o estudo de impacto de vizinhança;
- c) instrumentos de regularização fundiária: englobam as zonas especiais de interesse social (ZEIS), a usucapião especial, a concessão de uso para fim de moradia e a concessão do direito real de uso.

A doutrina do direito urbanístico aponta que o Estatuto da Cidade contém instrumentos de duas naturezas: distributivos e redistributivos. Os instrumentos distributivos visam à democratização de direitos e à universalização do acesso a serviços e bens públicos, que permanecem sob a responsabilidade do Poder Público, direta ou indiretamente, ou de forma compartilhada (Guilhin, 2014). Exemplos desse tipo de instrumento incluem a usucapião especial de imóvel urbano e a gestão democrática.

Os instrumentos de natureza redistributiva são utilizados com a finalidade de minimizar as desigualdades sociais, apropriando-se de partes das “mais-valias fundiárias urbanas” que, ao serem produzidas por investimentos do Poder Público,

tenham sido “injustamente apropriadas por minorias privilegiadas” (Pinto, 2008, p. 10). Os exemplos mais emblemáticos desses instrumentos são a outorga onerosa do direito de construir e as operações urbanas consorciadas.

Muito embora a organização do Estatuto da Cidade tenha representado um avanço significativo na política urbana brasileira, após quase duas décadas de sua promulgação, muitos dos instrumentos nele previstos ainda são pouco explorados, especialmente os de natureza redistributiva, que enfrentam maior resistência em sua implementação (Pinto, 2008). Esses instrumentos, embora frequentemente mencionados nos planos diretores das cidades, são muitas vezes incluídos de forma proforma.

Nakano (2011) destaca que é nos planos diretores que se podem analisar as diretrizes da política urbana nacional implementadas no nível local. Esses planos, que passaram a ser obrigatórios em diversos casos nas cidades brasileiras, não devem ser reduzidos, como argumenta Guilhin (2014), a meras leis regulatórias. Pelo contrário, devem ser concebidos como uma lei fundiária capaz de garantir a função social da propriedade no território municipal (Fernandes; Alfonsin, 2006).

Como citado anteriormente, o Estatuto da Cidade disponibilizou diversos instrumentos urbanísticos, incluindo aqueles vinculados à indução do uso e ocupação do solo. Esses instrumentos têm como objetivo auxiliar os municípios a enfrentarem desafios urbanos específicos. Entre esses instrumentos, a outorga onerosa e a operação urbana consorciada se destacam, especialmente a última, que é uma das mais peculiares. Adiante, serão explorados os conceitos legais e teóricos que fundamentam a operação urbana consorciada no Brasil, a fim de compreender mais profundamente o estudo de caso proposto nesta dissertação.

A partir da promulgação do Estatuto da Cidade, a política urbana brasileira foi dotada de novos instrumentos que visavam aprimorar a gestão urbana e o financiamento do desenvolvimento das cidades. Nesse contexto, a necessidade de viabilizar grandes projetos e a introdução de mecanismos que permitiam a participação do capital privado impulsionaram a adoção das parcerias público-privadas como um modelo estratégico para a gestão e financiamento das intervenções urbanas.

3.1.2 Parcerias público-privadas

O objeto central da presente pesquisa está fortemente vinculado à viabilização de recursos para execução das obras do projeto. Para tanto, várias opções foram utilizadas, dentre elas, as parcerias, notadamente as público-privadas, apresentadas nesta subseção.

Com o advento da redemocratização, o Estado brasileiro passa a assumir cada vez mais responsabilidades em relação aos serviços públicos, de modo especial, na regulação e na área social (Guilhin, 2014). A partir da década de 1980, observa-se um aumento nos investimentos em infraestrutura, porém sem o mesmo progresso nos investimentos sociais. Esse cenário começa a mudar com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que valoriza a participação popular. No entanto, esse processo de democratização é acompanhado por uma redução na capacidade de investimento do Estado, o que dificulta, especialmente, a implementação de projetos urbanos de grande porte.

O conceito de "público não estatal" foi difundido, a partir da década de 1990, pelo economista Luís Carlos Bresser-Pereira. Segundo o autor, esse conceito refere-se à transferência de atividades originalmente de responsabilidade do Estado para o setor privado. Assim, tais serviços permanecem "públicos" por continuarem sendo de interesse e responsabilidade do Estado, porém tornam-se "não estatais" por serem executados por entidades privadas (Bresser-Pereira, 1999).

A parceria público-privada configura-se como um modelo atrativo no qual o capital privado realiza obras ou serviços públicos por meio de concessões, tendo como beneficiária direta ou indireta a administração pública (Lima; Paula; Paula, 2007). Dessa forma, torna-se uma estratégia para atrair capital imobiliário e administrar a escassez de recursos públicos (Abatecola; Marl; Poggesi, 2020). Logo, cabe diferenciar os termos privatização e parceria público-privada, sendo que no primeiro há venda de ativos e, no segundo, certos direitos são concedidos ao setor privado em um território específico e por um período determinado (Guilhin, 2014).

A legislação brasileira define, por meio da Lei 11.079/04, a parceria público-privada como um contrato administrativo de concessão que ocorre em modalidade patrocinada ou administrativa. Sendo assim, pode-se afirmar que a parceria público-privada poderia ser compreendida como uma modalidade de contrato administrativo em que o ente público e o setor privado, representado por meio de organizações,

compartilham os riscos de um determinado contrato, que é financiado pela junção dos recursos do Poder Público e do capital privado.

Segundo Guilhin (2014) a PPP vem sendo utilizada com intuito de agilizar processo de renovação urbana favorecendo a atração de investimentos de capital privado para a realização de obras e investimentos públicos. Dessa forma, considera-se que a eficácia dessa relação depende, fundamentalmente, da capacidade do setor público de planejar, projetar, administrar e controlar as intervenções, ou seja, de possuir as competências técnicas necessárias para a tomada de decisões.

O modelo de urbanização de novas áreas e a revitalização de áreas degradadas ou esvaziadas por diversos processo sociais, econômicos e urbanos tem se apresentado como novo paradigma de desenvolvimento, sejam em seus modelos de financiamento, de administração pública ou na gestão democrática (Guilhin, 2014). Embora a PPP seja avaliada como uma boa opção para a implantação de grandes projetos urbanos, teóricos da área não são uníssomos nessa visão (Van Den Hurk; Siemiatycki, 2018).

Para Di Pietro (2002) parceria público-privada pode ser definida como formas de sociedade que são organizadas entre os setores público e privado, para a consecução de fins de interesse público. Por sua vez, Guilhin (2014) pondera que a parceria pública-privada tem foco no compartilhamento de responsabilidades, riscos e recompensas de uma determinada ação, projeto ou concessão.

Nos países da Europa, o conceito é definido de forma ampla abrangendo inclusive privatizações e terceirização de serviços.

Atualmente, não existe uma definição específica para PPPs na Europa. Cada tipo de arranjo é definido pela legislação individual que governa as estruturas operacionais e de licitação (European Commission, 2003). Contudo, a *"Interpretative Comunicacion on Concessions"* (European Commission, 2000) sugere que o principal critério para a alocação de riscos dos contratos, uma vez que as concessões tenderiam a transferir um maior nível de riscos comerciais para setor privado. (Grilo, 2008. p. 44-45)

As PPPs podem ser conceituadas, ainda, como uma relação cooperativa entre os grupos que compõem o ente público e privado, que estabelecem como objetivo compartilhar a produção de bens, a implantação de serviços, bem como minimizar os riscos do projeto e diluir os custos associados (Abatecola; Mari; Poggesi, 2020).

No Brasil as operações público-privadas, ou PPPs, embora tenham sido utilizadas anteriormente ganham contornos legais mais claros, do ponto de vista da

aplicação urbana, por ocasião da promulgação do Estatuto da Cidade, que definiu instrumentos com articulação de capitais. O mais relevante dos instrumentos urbanos, para esta pesquisa, é a chamada operação urbana consorciada, explorado a seguir.

3.1.3 Operações Urbanas Consorciadas

Nesta subseção é apresentado o principal instrumento urbanístico utilizado para viabilizar o projeto estruturante, qual seja, a Operação Urbana Consorciada (OUC). Definido pelo Estatuto da Cidade, o instrumento é caracterizado como:

Art. 32. § 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental. (Lei nº10.257, 2001)

Pode-se afirmar que as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) consistem em um conjunto de intervenções urbanas de grande escala, destinadas a promover transformações estruturais significativas em setores específicos da cidade. Essas transformações ocorrem por meio de alterações no uso e na ocupação do solo, mudanças em índices urbanísticos e melhorias na infraestrutura urbana, entre outros aspectos, viabilizadas por parcerias entre o setor público e o setor privado. O principal objetivo desse instrumento é adensar áreas subutilizadas, permitindo a construção de áreas adicionais além dos parâmetros estabelecidos, bem como modificar usos e ocupações do solo, tornando esses espaços mais atrativos para investidores (Carvalho; Rossbach, 2010).

Presume-se que, após essas modificações, haja um incremento de preço dos imóveis da região. Por essa razão, faz-se necessária a delimitação de um perímetro de intervenção, onde os valores obtidos pela valorização devem ser reinvestidos, de forma que os recursos obtidos não possam ser utilizados em outras localidades. Sendo assim, pode-se inferir que as bases da OUC estão relacionadas às transformações que são possibilitadas nas cidades por intermédio da financeirização do capital privado em parceria e sob o comando do Poder Público municipal (Carvalho; Rossbach, 2010).

A origem desse instrumento tem diferentes matrizes, europeia e americana, e foi aplicado em cidades que passaram por processos de esvaziamento, ocasionado

por diversos processos econômicos ou sociais e que se reestruturaram devido a mobilização direta de capital privado, dado o déficit de arrecadação do Estado para a realização de tais investimentos (Fraga; Gavriloff, 2013).

Segundo o extinto Ministério das Cidades (Carvalho; Rossbach, 2010), o instrumento OUC tem como referência de origem as francesas “Zonas De Planejamento Concertada” (ZAC) ou *Zones D’Aménagement Concerté* instituídas pelo código urbano francês na década de 1970. As ZACs pressupõem uma significativa intervenção do Estado no espaço urbano, tanto por meio de ações diretas de urbanização quanto por iniciativas de recuperação da valorização imobiliária. Essas intervenções podem variar em escala e impacto, gerando efeitos diversos na cidade e abrangendo diferentes áreas de influência. No entanto, um aspecto comum às ZACs é o objetivo de aprimorar a articulação entre os territórios abrangidos por esse instrumento e o restante da cidade. (Monteiro, 2014).

Como explica Monteiro (2014), a utilização da ZAC pressupõe que o Poder Público adquira imóveis por prioridade de compra ou desapropriação, criando assim um estoque de terra para a implementação da infraestrutura urbana, dos equipamentos públicos propostos, de áreas verdes e de espaços destinados à habitação de interesse social.

Nesse sentido, as ZACs podem ser utilizadas para implementar habitação de interesse social em áreas específicas da cidade (Silva, 2018). Trata-se de um instrumento de participação popular, originado das demandas dos próprios habitantes da região, que se concretiza por meio de um plano elaborado pelo Poder Público. Assim, as ZACs configuram-se como um verdadeiro plano urbanístico, capaz de promover modificações em diferentes escalas de tempo e intervenção (Monteiro, 2014).

No Brasil, uma das primeiras iniciativas de operações urbanas foi posta em prática na cidade de São Paulo na década de 1980, o instrumento era chamado de “operações interligadas” (Fix, 2001; Rolnik, 2015) e permitia a flexibilização do zoneamento e outras alterações nas normas de uso e ocupação do solo em troca de pagamento de contrapartidas.

Nesse momento, as Operações Urbanas ainda não tinham como princípio o alto financiamento do projeto, mas sim formas de flexibilização do zoneamento e alterações nas regras de uso e ocupação do solo em troca do pagamento de contrapartidas (Rolnik, 2015). Nas primeiras propostas, não existia um plano unificado

que integrasse todas as intervenções urbanas. Essas modificações eram desarticuladas e não havia um controle efetivo sobre os impactos que poderiam causar tanto na área de intervenção quanto em seu entorno imediato.

No caso de São Paulo, esse instrumento integrava a chamada “Lei do Desfavelamento”, que permitia aos proprietários de áreas irregularmente ocupadas construir além dos limites estabelecidos pelo zoneamento, após a reintegração de posse. Parte do lucro obtido com esse acréscimo de área era destinada ao Fundo Municipal de Habitação, que posteriormente poderia ser utilizado na construção de moradias populares (Fix, 2001).

Entretanto, foi em 1995 que a capital paulista propôs uma das mais conhecidas operações urbanas brasileiras a Operação Urbana Faria Lima, aprovada pela Lei nº 11.732/95 esta OU visava o prolongamento da Avenida Faria Lima e melhorias na infraestrutura do local. Estas intervenções eram uma possibilidade de minimizar o inchaço do sistema viário na porção sudeste da cidade, considerada área nobre. Logo, sua implantação trouxe mudanças não só no perímetro de intervenção como em seu entorno.

A operação urbana Faria Lima abrangia cerca de 450 hectares delimitados entre a Avenida Faria Lima e a Marginal Pinheiros. Em 2004, após a revisão da Lei 11.732/95 foi regulamentado a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepac's). A CEPAC é um título imobiliário que é vinculado a uma operação urbana, e pode ser aplicada dentro do perímetro proposto para intervenção. Logo, este certificado permite que seu possuidor construa metragem adicional. Portanto, são emitidos pelo município ou consórcio de municípios responsáveis pela operação e são validados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e, podem ser comercializados na Bolsa de Valores.

Em tal conjuntura, o modelo de financiamento que usa a venda de Cepac's, segundo João D'Ávilla, sócio da empresa Amaral d'Ávilla – Engenharia de Avaliações, representou um avanço positivo em relação ao antigo modelo de financiamento de obras públicas, tal representante afirma ainda que foram os CEPACs que possibilitaram a real implantação das operações urbanas e estão diretamente vinculadas ao seu sucesso (Pessoa; Bógus, 2008). Segundo afirmam Montadon e Souza (2007), a Operação Urbana Faria Lima contabilizou o maior fluxo de recursos da história das OUCs em São Paulo obtendo cerca de R\$ 300 milhões provenientes de contrapartida financeira em função da concessão de adicional de construção.

Com a promulgação do Estatuto da Cidade, instrumentos como a Operação Urbana Consorciada (OUC) e a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) se tornaram mais viáveis e passaram a ter regras mais claras. Após o Estatuto, as primeiras operações urbanas foram realizadas em São Paulo: a Operação Urbana Água Espreiada, em 2001, e a Rio Verde-Jacu Pêssego, em 2004. No Rio de Janeiro, destaca-se a Operação Urbana Porto Maravilha, na área portuária. Todos esses exemplos mostram como esses instrumentos vêm sendo aplicados nas cidades.

A Operação Urbana Água Espreiada (OU-AE) foi aprovada pela Lei 13.260 de 2001 e, seu objetivo precípuo era:

[...] a complementação do sistema viário e de transportes, priorizando o transporte coletivo, a drenagem, a oferta de espaços livres de uso público com tratamento paisagístico e o provimento de Habitações de Interesse Social para a população moradora em favelas. (São Paulo, 2001)

A Operação Urbana de Água Espreiada (OU-AE) objetivava interligar a Avenida Jornalista Roberto Marinho (antiga Água Espreiada) até a Rodovia dos Imigrantes, e de forma secundária a Marginal Pinheiros, uma proposta fortemente vinculada a mobilidade urbana. Em complementação, o projeto contemplava a implantação de viadutos, de um complexo viário com pontes para ligar a Avenida acima mencionada às Marginais do Rio Pinheiros, bem como a implantação de vias locais que contornariam a Avenida Água Espreiada.

Todas as intervenções foram organizadas por ordem de prioridade e executadas ao mesmo tempo em que eram vendidos os CEPACs, conforme previsto na lei que instituiu a Operação Urbana. Com os recursos obtidos na primeira venda, foi possível iniciar a construção do complexo viário, que conectou a Avenida Jornalista Roberto Marinho à Marginal Pinheiros e permitiu a construção da ponte estaiada, que se tornou um marco da cidade de São Paulo.

A Operação Urbana Água Espreiada (OU-AE) abrangia um perímetro de 1.426 hectares ao redor do córrego Água Espreiada. Na época de sua implantação, existiam 68 núcleos de ocupação irregular na área, sendo o maior deles o Jardim Edith, onde viviam cerca de três mil famílias em um terreno de 68 mil metros quadrados (Fix, 2001).

Para viabilizar as obras, foi necessário remover essas ocupações, em um processo chamado de “revitalização do espaço urbano” (Pessoa; Bógus, 2008). Segundo Fix (2001), por se tratar de uma operação urbana, não havia compromisso

de manter as famílias desapropriadas dentro da área da intervenção. Por isso, a maioria dessas famílias foi transferida para conjuntos habitacionais construídos principalmente na zona leste da cidade, distante da zona sul onde está localizada a área da OU-AE.

Segundo afirma Olbertz (2011), a OUC é uma parceria público privada, uma vez que prevê de forma conjunta: a participação da população e da sociedade civil organizada na formulação e no controle do projeto, o Estado como regulador e a participação da iniciativa privada, como agente financiador. A OUC é uma iniciativa do município, que delimita, dentro do seu território, uma área específica para a operação, ficando essa área sob total controle da prefeitura (Olbertz, 2011).

Segundo o Estatuto da Cidade (EC), para a implantação da OUC é obrigatória a criação de fundo para reunir os recursos que serão utilizados durante a intervenção, sejam recursos públicos ou oriundos das contrapartidas pagas pela iniciativa privada, estes recursos serão aplicados apenas e tão somente no perímetro de intervenção proposto.

Outra possibilidade é a emissão dos Certificados de Potencial Construtivo (CEPAC's) que são alienados por meio de leilões ou utilizados de forma direta no pagamento de obras da própria operação. Nestes certificados o potencial construtivo transforma-se em títulos mobiliários que serão posteriormente convertidos em área construída adicional, sua venda aos investidores imobiliários viabiliza ou não a operação.

Ferreira e Maricato (2002) defendem o uso das CEPAC's, pois permitem a antecipação dos recursos necessários para a realização das obras, não causando ônus aos cofres públicos. Mesmo tendo sido utilizadas, em operações pré-estatuto (Sandroni, 2013), as CEPAC's só tiveram sua utilização validada a partir do EC, em 2001.

Para que sejam utilizadas no perímetro da operação urbana estes certificados de potencial adicional devem seguir regras específicas previstas inicialmente na Legislação Federal e definidas na Lei Municipal específica que implementa a OUC. Assim, deve haver uma quantidade máxima de certificados a serem emitidos e vendidos por meio de leilão na bolsa de valores, bem como deve ser definida a metragem quadrada adicional máxima que será permitida para os usos residenciais e não residenciais (Lei nº 10.257/2011).

Sandroni (2013) e Monteiro (2014) discorrem sobre as principais características da CEPAC, sendo elas:

- a) diversidade de possibilidades de utilização do certificado, que ocorre de três formas distintas: aumento do potencial construtivo de um terreno, a possível mudança de uso do solo ou alteração da taxa de ocupação de uma determinada área;
- b) cada intervenção ou segmento de intervenção dentro do perímetro da OUC prevista no projeto geral da intervenção, é objeto de emissão específica de certificados, sendo limitado a oferta de títulos oferecidos, e estes serem diretamente relacionado ao custo estimado das obras naquele território;
- c) novos leilões apenas ocorrem quando as obras estão concluídas e os certificados anteriores tiverem sido adquiridos, sendo assim os recursos necessários aos segmentos anteriores foram assegurados;
- d) aquisição da CEPAC não está diretamente condicionada a posse de um terreno ou gleba; sendo assim, o adquirente não necessariamente possui propriedades dentro da área da operação, o que amplia a gama de potenciais investidores.

Em contraponto, a possibilidade de compra ampla pode gerar especulação imobiliária, visto que a utilização do certificado, do adicional de potencial construtivo, não é imediata (Ferreira, Maricato, 2002). A valorização dos terrenos em decorrência das obras públicas realizadas no território da intervenção urbana podem ser uma alternativa de ganho na compra de CEPACs (Monteiro, 2014).

No entanto, o controle desses recursos pelo Poder Público é limitado, pois o valor dos certificados pode variar conforme a oferta e a demanda. Além disso, como estão ligados ao controle de estoque das operações, os certificados podem se valorizar ou desvalorizar dependendo das obras de infraestrutura e melhorias realizadas na área abrangida, assim como do interesse do mercado imobiliário em construir nessas regiões. O uso dos títulos é limitado pelo potencial construtivo definido pela lei que regula o estoque de área adicional da operação. Por isso, em algumas regiões, pode-se atingir o limite de metros quadrados permitidos para construção, esgotando a possibilidade de novas edificações (Monteiro, 2014).

Fraga e Gravriloff (2013) afirmam que a OUC é um dos instrumentos mais polêmicos do Estatuto da Cidade, por sua aplicação que, em muitas ocasiões, ocorre de maneira a favorecer grupos específicos. Entretanto, como apontam Ferreira e

Maricato (2002) os instrumentos não apresentam, por si só, propriedade nociva ou benéfica na construção de uma cidade democrática e inclusiva, são apenas instrumentos a serem aplicados em busca de resultados específicos.

Cabe ressaltar que por tratar-se de um instrumento baseado na parceria público-privada parte-se do pressuposto da necessidade de uma política liberal, onde a atuação do Estado é minimizada, bem como há a presença de interesses ligados a formação da cidade-mercadoria.

Segundo Carvalho (2020), levando em conta o caso brasileiro, as operações urbanas consorciadas configuram-se como o arranjo entre o Poder Público e o capital urbano que, em dado momento, passam a ser indutores dos processos de reconversão econômica dos municípios que centravam sua economia na indústria, promovendo a integração territorial em áreas subutilizadas, em alguns casos até mesmo para além de seus territórios administrativos, e segue afirmando que:

No entanto, a ênfase na ideia de parceria e a predominância dos estudos que consideram aprioristicamente que as operações urbanas são em si mesmas capturas do Estado pelo capital privado impedem de ressaltar que, antes de tudo, as operações urbanas são marcos regulatórios e, mais do que isso, marcos regulatórios que passaram por modificações desde a sua origem que dizem exatamente da disputa em torno da sua regulação. (Carvalho, p. 1014, 2020)

Em 2015 o advento da aprovação da lei 13.089, conhecida como Estatuto da Metrópole, constituiu um avanço para a organização de projetos urbanos de grande porte possibilitando o uso da operação urbana consorciada interfederativas. Embora não tenha especificado as características necessárias para o uso de tal instrumento, a lei 13.089/2015 deixa para o Estado a necessidade de aprovação de Lei Específica para a aprovação e tais operações.

Cabe destacar que este instrumento ainda carece de exemplares no país sendo assim, sua efetividade só poderá ser validada “diante das experiências metropolitanas que se sucederem e a análise da questão sob o ponto de vista financeiro, de controle, de execução e acompanhamento dos contratos, serviços e avaliação dos usuários” (Coêlho; Masseran, 2018). Contudo, segundo Carvalho (2020), o veto ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Integrado (FDI) acabou por manter os municípios reféns de seu isolamento federativo dificultando que tal intervenção conjunta possa ser viabilizada.

Dada a sua natureza de intervenção de grande escala, que busca reconfigurações territoriais profundas e a mobilização de capital público e privado, as

Operações Urbanas Consorciadas se inserem diretamente na categoria dos projetos estruturantes e Grandes Projetos Urbanos, sendo um dos principais mecanismos para a concretização dessas transformações urbanas no contexto brasileiro.

3.2 PROJETOS ESTRUTURANTES E GRANDES PROJETOS URBANOS

Com o intuito de compreender como os projetos urbanos de grande porte têm influenciado a produção das cidades e as dinâmicas de produção imobiliária, faz-se necessário delinear alguns conceitos. O primeiro deles é o relativo a projetos estruturantes. Segundo Silva (2016), **projetos estruturantes são aqueles que possuem a capacidade de promover grandes mudanças no território, seja por meio de alterações no uso e ocupação do solo, seja por meio de modificações na configuração do território.**

Em complementação a tal contexto, EMPLASA⁴ (2014) menciona que os projetos estruturantes são ações estabelecidas para articular vetores territoriais sistêmicos, buscando a integração setorial e territorial transversal. Nesse sentido, são capazes de promover transformações em territórios ou regiões. O que é destacado por Martins (2020) ao salientar que grandes projetos urbanos promovem mudanças expressivas na organização territorial ao se articularem com políticas públicas e legislações específicas, impactando a dinâmica socioespacial das regiões onde são implantados. Para Gadens, Hardt e Frey (2012), os GPUs também podem ser interpretados como iniciativas de renovação urbana, concentradas sobre determinadas áreas da cidade, mas com impactos que vão muito além dos limites previamente definidos para o projeto.

Uma das questões relevantes sobre os projetos estruturantes é que muitos deles têm vínculos com o capital privado, o que pode influenciar na disponibilidade desses projetos para os territórios. Contudo, esses projetos podem ser de iniciativa pública, privada ou mista (Torres; Ramos; Pollachi, 2019). A interação entre iniciativas públicas e privadas nos projetos estruturantes reflete uma dinâmica complexa de

⁴ EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano entidade criada em 1975 – compondo o conjunto de órgãos destinados à gestão das primeiras regiões metropolitanas brasileiras, tendo como função central gerenciar as ações de planejamento da Região Metropolitana de São Paulo, sendo então vinculada ao Governo do Estado de São Paulo. Em 2019 teve aprovada sua extinção.

governança urbana e influencia diretamente as transformações territoriais buscadas por essas intervenções.

Para delinear o conceito de Grandes Projetos Urbanos (GPUs) é válido pontuar que era possível observar experiências de projetos de reestruturação de territórios urbanos nas décadas finais do século XX. No entanto, conforme destacado por Brandenburg (2014), essas experiências inicialmente estavam mais associadas à construção de ícones destinados a simbolizar governos do que à efetiva reestruturação territorial das cidades ou regiões.

Logo, este cenário começou a mudar em meados do século XX, quando os impactos negativos da urbanização industrial se tornaram mais evidentes, exigindo melhorias significativas. Surgiram, então, projetos focados no embelezamento das cidades, frequentemente associados a melhorias no saneamento básico (Brandenburg, 2014). Essas evoluções históricas dos Grandes Projetos Urbanos refletem a adaptação das intervenções urbanas às necessidades emergentes das cidades, inicialmente voltadas para marcar símbolos políticos e posteriormente ajustando-se às demandas por melhorias infraestruturais e ambientais.

É possível situar, entretanto, a origem de projetos urbanos estruturantes em períodos anteriores, especialmente a partir de experiências como as reformas urbanas conduzidas por Georges-Eugène Haussmann em Paris e por Franz Joseph em Viena, que transformaram profundamente o tecido urbano dessas cidades por meio de grandes intervenções estruturais cujos efeitos permanecem até os dias atuais.

O movimento *City Beautiful*, surgido nos Estados Unidos, no final do século XIX, foi fortemente influenciado por esses precedentes europeus e destacou-se como uma resposta à intensa urbanização e às mazelas sociais das cidades americanas da época. O *City Beautiful* tinha como premissa a valorização da moral urbana, defendendo que a elevação estética e a ordenação dos espaços públicos seriam capazes de fomentar o civismo e melhorar a qualidade de vida urbana.

O movimento contou com o apoio das elites urbanas, que vislumbravam na promoção de grandes obras públicas — parques, boulevards, edifícios monumentais e centros cívicos — um caminho para a resolução de problemas sociais, por meio do cultivo da lealdade cívica e moral (Kostof; Tobias, 1991). Segundo essa perspectiva, a criação de cidades visualmente atraentes e planejadas não apenas contribuiria para a ordem social, como poderia recuperar o prestígio urbano, atraindo novamente as classes mais abastadas que, frequentemente, migravam para os subúrbios. Assim,

como destaca Fishman (1982), o *City Beautiful* pretendia rivalizar com as cidades europeias ao adotar princípios das belas artes e da monumentalidade urbana, estabelecendo um legado que influenciaria profundamente as práticas de planejamento urbano nas décadas seguintes.

No Brasil, as discussões teóricas sobre projetos estruturantes podem ser divididas em dois períodos significativos. O primeiro, explorado por Bortoleto (2001), indica que os grandes projetos passaram a ser amplamente adotados a partir da década de 1970, quando os projetos urbanos de alto custo não estavam alinhados com a capacidade financeira do Poder Público.

Santos (1992) sustenta que a terminologia "Grandes Projetos" é adequada, embora haja outras possíveis como "Projetos de Grande Escala" ou "Grandes Projetos de Investimento" (Bortoleto, 2001), para identificar grandes obras públicas implementadas pelo Poder Público e financiadas em colaboração com o capital privado.

Para Ultramari e Rezende (2007), essas intervenções foram se diferenciando dos moldes da Renascença Urbana dos anos 90, embora guardem relações tanto em termos de origem quanto de conceitos de custo e impacto, contribuindo para o refinamento conceitual necessário acerca dos grandes projetos urbanos discutidos nesta seção.

Segundo Silva (2018), na década de 1990, os grandes projetos urbanos adquiriram características distintas, fortemente ligadas às dinâmicas do capitalismo contemporâneo. Oliveira (2012) destaca a intensa urbanização e a crescente demanda por integração das cidades com a economia global, impactando diversos aspectos da vida social. Nesse contexto, Vainer (2013) esclarece que com o aumento das demandas de produtividade e competitividade, as cidades passaram a adotar o planejamento estratégico como uma resposta a essas exigências.

Nesse sentido, as cidades passam a seguir uma lógica mais pragmática, aproximando-se do realismo e do sentido prático das empresas privadas. Essa abordagem está alinhada com a definição de Abramo e Rodriguez (2005), segundo a qual as ações estratégicas devem basear-se na definição de investimentos públicos e privados em infraestrutura, seguindo critérios econômicos, propiciando um ambiente que favoreça o consumo e buscando vantagens competitivas para o Poder Público. Assim, é necessário buscar uma cidade orientada para oportunidades de desenvolvimento e, sobretudo, eficiente (Silva, 2018).

Conceitualmente, grandes projetos urbanos podem ser abordados como intervenções significativas no tecido urbano, destinadas a aplicar novas formas de gestão do espaço e servir como ferramentas de política pública no contexto do planejamento estratégico (Garay, 2012). Esses projetos fomentam transformações físicas e funcionais na cidade, reconfigurando áreas degradadas ou subutilizadas para torná-las mais dinâmicas (ABramo; Rodriguez, 2005). Segundo Cuenya (2009), o grande projeto urbano deve ser aplicado em áreas estratégicas da cidade, relacionando a intervenção à possibilidade de transformação urbana. Em muitos casos, esses projetos são implementados em locais com infraestruturas prontas.

É importante considerar que a implantação de um grande projeto urbano (GPU) requer a participação de diversos atores para alcançar sucesso. Esses projetos dependem da ação direta do Poder Público na proposição e da atração de capital externo para sua viabilização. Segundo Lungo e Smolka (2005), quatro características fundamentam os GPUs: a estrutura de gestão que conecta os diferentes atores do processo (Poder Público, capital privado, público local e público externo); os arranjos de financiamento do projeto; os processos de transformação urbana; e o questionamento das perspectivas tradicionais do planejamento urbano, o que, em alguns casos, pode levar à sobreposição das políticas existentes.

Silva (2018) destaca, em tal contexto, que a estrutura de gestão deve ser liderada pelo Estado, que atua como articulador do projeto, mediando as necessidades dos grupos envolvidos. Em alguns casos, a complexidade exige a criação de um órgão exclusivo para sua gestão, incluindo a definição de projeto, cronogramas e desenvolvimento de sistemas de financiamento (Garay, 2012).

O gerenciamento do tempo é fundamental para uma Gestão Pública Urbana (GPU), pois a definição de prazos para a operação e a criação de um cronograma para cada etapa ajudam a evitar interrupções (Lungo, 2007). Isso contribui para manter a confiança e a previsibilidade junto ao capital externo. Essa previsibilidade de investimento e projetos oferece ao Poder Público a possibilidade de produzir as mais-valias fundiárias, não apenas pelas mudanças das regras urbanísticas, mas de modo especial pela provisão de serviços e infraestruturas que influenciam diretamente o valor da terra (Cuenya, 2009).

Cuenya (2009) aprofunda a discussão ao afirmar que o cerne de todas as discussões sobre os GPUs está na geração das mais-valias e continua pontuando que uma gestão eficiente desse tipo de projeto deve contemplar alguns pontos, são eles:

efetiva participação do Poder Público na recuperação das mais-valias geradas, investimento dos valores recuperados não apenas na infraestrutura do território e a mitigação das mazelas acentuadas pelos projetos, de modo especial as mazelas sociais.

No entanto, é importante discutir os pontos controversos relacionados à criação e captação dessas mais-valias, especialmente a ampliação da especulação imobiliária nas áreas envolvidas e o retorno social desses projetos (Cuenya, 2009). Quando o território é planejado para maximizar a obtenção de mais-valias, ele passa a seguir a lógica do mercado, o que muitas vezes não contempla o aspecto social. Isso ocorre porque a criação de áreas verdes, espaços de lazer ou moradias de interesse social normalmente vai contra a intenção de valorizar ao máximo o solo.

Além disso, outro ponto que dever ser debatido é a privatização de serviços, outrora públicos, na área da intervenção (ferrovias, portos etc.) e ainda a limitação do Poder Público em mensurar os benefícios gerados pelos GPUs para que se possa fazer, como prevê a legislação do país, a justa distribuição dos bônus e dos ônus da intervenção (Cuenya, 2009). E como terceiro ponto, Silva (2018) pondera o risco de beneficiar significativamente os agentes privados em detrimento da sociedade em suas camadas menos favorecidas.

Para enfrentar as questões acima elencadas a própria autora, Cuenya (2009), aponta a importância da gestão integrada do projeto com ênfase na participação popular dos grupos diretamente afetados pela intervenção. Nesse sentido, o processo democrático deve ser base do processo de modo a inviabilizar o chamado 'Estado de exceção' onde as normas sejam flexibilizadas de modo a favorecer alguns em detrimento de todos (Lungu, 2007).

Cuenya (2009) ressalta, entretanto, que em um GPU há atores que são beneficiados, seja de forma direta ou indireta, e atores que são prejudicados de algum modo. O primeiro grupo é composto, majoritariamente, pelos proprietários de terra e incorporadores. Por sua vez, os grandes escritórios de arquitetura e engenharia, as empresas de consultoria, bancos, e o próprio Estado, estão no rol de agentes beneficiados de modo indireto (Cuenya, 2009).

O grupo desfavorecido, ou menos favorecido, é composto, em sua maioria, pelos moradores de baixa renda que residem na área da intervenção ou, até mesmo, no seu entorno imediato que não conseguem arcar com o aumento do preço da terra e acabam por sair daquele território, e as empresas ou serviços que não são contemplados nas atividades pensadas para a área (Cuenya, 2009).

A análise dos Grandes Projetos Urbanos (GPUs) e projetos estruturantes revela a complexidade e a relevância dessas intervenções no desenvolvimento das cidades. Esses projetos têm o potencial de provocar transformações significativas no tecido urbano, alterando o uso e a configuração do território, e influenciam diretamente a dinâmica imobiliária. O conceito de projetos estruturantes, conforme discutido, é fundamental para entender como essas intervenções promovem mudanças substanciais em regiões específicas, através da articulação de vetores territoriais e da integração setorial e territorial.

No entanto, é crucial abordar os desafios associados, como a especulação imobiliária e a privatização de serviços, que podem comprometer a equidade social. A gestão integrada e a participação popular são essenciais para mitigar esses riscos e assegurar que os benefícios dos projetos sejam distribuídos de forma justa.

A implementação de projetos estruturantes e Grandes Projetos Urbanos, com sua capacidade de reconfigurar o tecido urbano e induzir transformações significativas, não pode ser compreendida sem uma análise aprofundada de sua inter-relação com o mercado imobiliário. De fato, a viabilidade e o sucesso dessas intervenções dependem intrinsecamente da atração de capital privado e da valorização fundiária, elementos que moldam e são moldados pelas dinâmicas imobiliárias do território.

3.3 MERCADO IMOBILIÁRIO E DINÂMICAS IMOBILIÁRIAS

Em razão desta pesquisa ter como foco a relação da Operação Urbana Consorciada Linha Verde com um setor econômico vital para a viabilização de propostas de projetos relacionados a estruturas urbanas territoriais, discute-se, nesta subseção conceitos relativos ao setor imobiliário.

Com o objetivo de compreender o “espaço urbano enquanto condição, meio e produto da ação humana” (Gavriloff, 2013, p. 30) faz-se necessário conhecer os diferentes agentes que atuam nesse processo, especialmente, o agente mercado

imobiliário. Estes agentes produtores do espaço urbano, como pontua Gravriloff (2013), podem ser subdivididos em cinco grupos: proprietários fundiários, os grandes donos de terra que buscam obter renda por meio da terra; os proprietários dos meios de produção (industriários e comerciantes); promotores imobiliários; grupos sociais, especialmente os da sociedade organizada, e por fim, o Estado.

O Estado, enquanto Poder Público, é o responsável pela disponibilidade de infraestrutura urbana, podendo a partir deste ponto, definir áreas valorizadas ou não (Villaça, 2001). Segundo Harvey (1980), a cidade é como um teatro em que cada lote é uma poltrona posicionada por meio de uma distribuição seletiva, seja pelos equipamentos ou pela infraestrutura. Sendo assim, os locais na cidade seriam distribuídos de forma seletiva onde os mais favorecidos adquirem áreas de maior valor e com melhor infraestrutura, enquanto as classes menos favorecidas adquirem os espaços menos estruturados.

Logo, o Estado, neste cenário, define as diretrizes do ordenamento territorial o que costumeiramente causa a valorização de determinadas áreas em detrimento de outras. Gottdiener (1993, p. 241) ressalta que “embora a produção do espaço se relacione com processos econômicos, a vanguarda das transformações espaciais é, especificamente, ditada pela articulação entre Estado e o setor imobiliário”.

Outro agente que figura como um dos mais relevantes e influentes na produção das cidades são os chamados agentes imobiliários, agente estruturador das cidades capitalistas que por meio do lucro e da renda fundiária influencia e é influenciado pelo ordenamento do espaço urbano e dos territórios urbanizados.

Um dos momentos mais significativos para a compreensão das dinâmicas que moldaram as cidades capitalistas ao longo do século XX foi a década de 1970, período em que o debate teórico internacional trouxe contribuições fundamentais para a análise da produção do espaço urbano. Autores como Manuel Castells (1983) e David Harvey (2013) desempenharam um papel central ao romper com abordagens tradicionais que naturalizavam as relações sociais assimétricas, propondo uma perspectiva crítica que compreendia o espaço urbano como resultado, palco e indutor de relações complexas entre o Estado, diferentes frações do capital — com destaque para os investimentos em terra e na incorporação imobiliária — e a sociedade civil, especialmente os movimentos sociais organizados. Essas reflexões foram essenciais para desvendar as interações entre esses agentes e para evidenciar o papel político e econômico do espaço urbano na conformação das cidades contemporâneas.

A dinâmica imobiliária, seja ela formal ou informal, segue a lógica da renda fundiária e dos capitais imobiliários. A literatura que narra a relação entre mercado imobiliário e dinâmica urbana é abrangente e heterogênea. Com o intuito de aprofundar as bases teóricas necessárias ao desenvolvimento deste trabalho faz-se necessário abordar os conceitos de valor de uso e valor de troca, tendo em vista que a terra urbana ou rural, pode ser considerada, segundo a lógica capitalista, uma mercadoria (Silva, 2018).

O conceito amplo de valor é tratado inicialmente na obra de Marx (2017a [1867]) em sua obra “O Capital” em que de início, o autor aborda o conceito de mercadoria atrelando características de valor que são segmentadas em valor de uso e valor de troca. Sendo que o primeiro está diretamente relacionado à utilidade empregada no bem e seu valor é mensurado de maneira quantitativa, a soma da matéria-prima, do trabalho empregado em sua produção e do lucro pretendido (Marx, 2017a [1867]). Por sua vez, o valor de troca, é mensurado por meio de um viés qualitativo, mais simbólico, não sendo uma simples composição de custos (Silva, 2018).

Harvey (1980) afirma que a terra não é uma mercadoria que deriva de processos produtivos e de relações de trabalho, o principal fundamento do valor do uso e do valor de troca do solo vem do fato de este ser uma construção social que confere a ele, o solo, a qualidade de mercadoria.

Harvey (1980) aprofunda a discussão ao afirmar que a criação do valor de troca ocorre por meio do processo de aplicação do trabalho, socialmente necessário, para produção dessas mercadorias que serão utilizadas e apropriadas para o consumo, mas é possível afirmar que uma mercadoria só tem um valor de uso na medida em que também tem valor de troca.

De tal modo, Harvey (1980) conclui que, em uma sociedade complexa, os valores de uso são produzidos por um grupo de pessoas, força de trabalho, e adquiridos por seu valor de troca por aqueles que dispõe de recursos, isto posto nem sempre aquele que produz o valor de uso de uma mercadoria poderá desfrutar dela.

Silva (2018), em tal conjuntura, afirma que embora o solo seja visto como uma mercadoria sua lógica de apropriação difere de outras mercadorias, pois o solo nem sempre apresenta um valor de uso, contudo sempre terá um valor de troca, diretamente, relacionado às possibilidades de apropriação daquele espaço, visto que o solo é o suporte para a criação de ‘algo’ (Jaramillo, 2010).

Compreendendo este conceito deve-se evoluí-lo ao olhar para a diferenciação da terra urbana e da terra rural, para Jaramillo (2010) na terra rural os frutos de sua produção cessam a relação com a terra assim que são produzidos passando então a circular em um mercado, não tendo mais qualquer relação com sua origem. Na terra urbana os bens que ali são produzidos permanecem por um período mais longo (Jaramillo, 2010).

Harvey (1980) aprofunda esses conceitos definindo alguns aspectos exclusivos da terra urbana, são eles: 01) o solo e as benfeitorias realizadas sobre ele não são dispensáveis, uma vez que não há como existir sem ocupar um lugar no espaço; 02) o solo e as suas benfeitorias não têm circulação rápida entre diferentes consumidores por isso não assume o caráter de mercadoria, excetuando imóveis destinados a locação; 03) o solo é permanente e as benfeitorias realizadas sobre ele tendem a ter vida útil longa, sendo assim o solo se configura com uma possibilidade real de acumulação de riquezas; 04) os usos do solo e suas benfeitorias são diversos e apresentam diferentes significados para os diversos atores envolvidos no mercado do solo urbano, sendo visto como abrigo para uns e riqueza para outros.

Neste ponto, para seguir as implicações do valor de troca e de uso sobre a terra urbana faz-se necessário visitar o conceito de mais-valia urbana, discutido por Marx (2017b [1867]). Segundo Marx (2017b [1867]) a mais-valia relaciona-se a diferença do valor de trabalho necessário para reprodução própria de um indivíduo e o valor de trabalho efetivamente necessário para a produção de uma mercadoria.

Em tal conjuntura, a força de trabalho é a parte do capital que pode ser explorada para ampliar o valor de um produto e, a matéria-prima, o maquinário e os instrumentos utilizados no trabalho, de modo geral, corresponde à parte fixa do capital cuja utilização não agrega maior valor à mercadoria (Marx, 1965). Consequentemente, pode-se afirmar que a mais-valia só pode ser obtida a partir da exploração da força de trabalho empregada para a produção de mercadorias.

Cabe ressaltar que o solo por si não gera renda visto que a sua produção não depende e não está relacionado a um trabalho específico (Harvey, 1980). Por conseguinte, a mais-valia fundiária pode ser considerada como o excedente produzido que cabe ao proprietário do solo, sendo assim, pode-se considerar que a mais-valia é de fato a renda fundiária (Furtado, 2007). Em terrenos urbanos é possível afirmar que a renda fundiária provém de um processo de trabalho relativo à construção do espaço, porém também se sujeita a outras condicionantes como, por exemplo, a legislação

urbanística, os investimentos públicos feitos em infraestrutura, e, de modo especial, a localização (Smolka, Furtado 2014).

Contudo, é a propriedade privada do solo que permite a renda fundiária (Harvey, 1980) uma vez que permite o monopólio sob o uso daquela parcela do território. Harvey (1980) esclarece que há 3 tipos de renda fundiária comuns no sistema capitalista 01) a renda de monopólio; 02) a renda diferencial; e 03) renda absoluta, que são esclarecidas por Silva (2018, p. 24):

A primeira - renda de **monopólio** - está relacionada à renda obtida, a partir da “competição espacial”, quando há oportunidade de cobrar um “preço de monopólio”, por alguma exclusividade ou diferenciação que venha a valorizar o solo urbano (Harvey, 1980). A renda **diferencial** está relacionada com a produtividade. (...) No caso do solo urbano, isto está diretamente vinculado à disponibilidade de infraestrutura de transporte, usos que ocorrem no entorno, acesso às redes de comunicação, entre outros fatores (Harvey, 1980). Por último, a renda **absoluta** é conferida ao proprietário do solo pelo simples fato deste ter alguma propriedade (Harvey, 1980).

Uma outra particularidade da mercadoria, denominada solo urbano, é a possibilidade de se antecipar ganhos futuros. Pois, como afirma Smolka (2014), quando existe uma expectativa de que porções do território possam ser designadas para usos urbanos futuros, como reurbanização, isso pode resultar em significativos aumentos no preço da terra, aumentos esses que podem ocorrer mesmo antes de que qualquer investimento público seja feito.

Ou seja, o proprietário ao especular as mudanças no espaço da cidade que decorrem de investimentos em infraestrutura ou mudanças de parâmetros construtivos podem antecipar seus ganhos e esses ganhos exequentes são as “mais-valias” que são apropriadas pelos proprietários da terra urbana de forma individual, mesmo tendo origem em ações coletivas como mudanças urbanísticas e investimentos públicos em infraestrutura custeadas pela sociedade.

Nesse sentido, é possível considerar de forma separada a terra e o seu produto (a casa, a edificação) uma vez que a existência da primeira independe do trabalho, enquanto a segunda é resultado de uma ação humana. Tal perspectiva embasa a discussão proposta por George (1970), que embora escrita a algumas décadas ainda é atual, pois afirma que haveria justiça ao se considerar a casa enquanto mercadoria e propriedade. Contudo, ele não se aplicaria a terra uma vez que ela não deriva do trabalho, sendo assim agentes passivos estariam recebendo a recompensa de quem trabalha.

George (1970) vai além, pois já na década de 1970 defende que seja entregue ao Estado o excedente do aumento do valor do solo que não estejam diretamente relacionados a intervenções e benfeitorias realizadas pelo próprio proprietário. Furtado (2005) afirma que à medida que o governo concede a algum indivíduo uma vantagem que pode ser mensurada seria justo que a sociedade fosse ressarcida. Destarte, é justo que o proprietário de terra pague por vantagens que lhe são concedidas por meio do Poder Público, sempre em benefício da sociedade (Silva, 2018).

Em contraponto, há de se pensar que seria incoerente por parte do Estado apropriar-se de toda a mais-valia, pois nem sempre o excedente de lucro da terra provê necessariamente de uma ação pública, em alguns casos essa valorização decorre de ações do proprietário e mesmo sem ação do Estado pode haver incremento nos preços da terra relacionados às dinâmicas do mercado ou, até mesmo, a própria evolução econômica do território (Jaramillo, 2010).

Segundo a vertente marxista, a renda fundiária é entendida como um excedente da economia global, o mais-valor, que é obtido pelos proprietários de terra como retorno do que é obtido pelo uso de sua terra (Magalhães; Filho; Silva, 2011). Isso para Jaramillo (2010) significa que o princípio da renda fundiária não está na produção da terra, mas sim na sua escassez e, principalmente, na existência da propriedade privada.

O setor imobiliário se torna tardiamente (...) subordinado ao grande capitalismo, ocupado por suas empresas (industriais, comerciais e bancárias), com uma rentabilidade cuidadosamente organizada sob a cobertura da organização do território. O processo que subordina as forças produtivas ao capitalismo se reproduz aqui, visando à subordinação do espaço que entra no mercado para o investimento dos capitais, isto é, simultaneamente o lucro e a reprodução das relações de produção capitalistas. (Lefebvre, 2001, p. 163 – 164)

Segundo Topolov (1979), é a partir das décadas de 1950 e 1960 que o mercado imobiliário emerge como setor econômico organizado reunindo e coordenando agentes envolvidos na produção de empreendimentos, proprietário de terra, construtores, corretores de imóveis, bancos e agentes financeiros.

Para Rocha e Santiago (2019) foi durante a revolução industrial que a produção de imóveis passou a ter caráter especulativo, uma vez que os imóveis passam a ser construídos para venda a posteriori acumulando a partir disso lucro. Segundo Harvey (2016), isso impulsionou o processo de segregação, visto que esses bens têm valores

atrelados a localização, infraestrutura e dimensão tornando, assim, a propriedade fundiária um “trunfo” que separa os “possuidores de casas daqueles que não possuem nada”.

O valor de troca da habitação, dos imóveis, passa a ter papel cada vez mais especulativo (Harvey, 2016) reforçando a ótica capitalista da terra como mercadoria, bem econômico, que passa então a ser explorado pelos agentes imobiliários (ROCHA; Santiago, 2019). Esta união entre capital fundiário e capital financeiro aliado ao avanço de modelos sofisticados de financiamento e a abertura de capitais a investimentos, possibilitou a concentração de significativos recursos neste setor.

Contudo, este importante setor econômico não é de forma alguma homogêneo, sendo os promotores imobiliários subdivididos entre os pequenos e médios proprietários fundiários, que na maior parte dos casos se beneficiam de forma passiva da valorização de seus imóveis, e os grandes proprietários, os capitais imobiliários, que atuam de forma efetiva na produção da cidade e de forma especial nos fatores de valorização do solo.

O mercado imobiliário é um lugar de disputa, no qual se enfrentam sujeitos de natureza muito distinta e no qual se impõem os mais fortes. O certo é que se pode constatar que a evolução da estrutura de usos do espaço construído, abandonada a esta lógica espontânea, que parece criada pelos movimentos do preço do solo, evidencia tendências muito inconvenientes (...) O livre jogo dos preços mantém e agudiza a segregação socioespacial e impõem usos que com frequência são maléficos. (Jaramillo, 2010. p. 223 – 224, tradução livre).

Para Jaramillo (2010) as contínuas variações no preço da terra urbana surgem por meio da manifestação de três movimentos distintos tanto em escala como em natureza, são eles: os movimentos estruturais gerais, os movimentos conjunturais gerais e os movimentos estruturais particulares. Os movimentos estruturais gerais, que afetam o conjunto de terrenos de uma cidade em especial no que se refere ao contínuo crescimento dos valores do solo, estão relacionados a aspectos estruturais da dinâmica capitalista como exemplo a tendência decrescente da taxa de lucro, o contínuo avanço das forças produtivas e a demanda por espaço construído urbano.

Em adição, os movimentos conjunturais gerais, por sua vez, relacionam-se as flutuações de preço da terra no horizonte do longo prazo, normalmente estes movimentos são afetados por oscilações no mercado da construção civil, no mercado financeiro, nas taxas de lucro e na própria variação do valor do solo. Os movimentos estruturais particulares, que diz respeito a mudanças repentinas do valor da terra de

determinados locais, ocorrem em função do desenvolvimento contínuo da estrutura urbana, sendo as mais significativas as mudanças relativas ao uso do solo e a densidade construtiva (Jaramillo, 2010).

Estes movimentos quando canalizados de forma distributiva podem oferecer avanço nas cidades ao passo que quando não analisados podem culminar em projetos elitistas que só contribuem para a segregação.

Cabe ressaltar que o valor da terra não é um somatório de objetos e estruturas, equipamentos, vias e infraestrutura, mas sim o resultado das opções que aquele espaço detém ou não em relação ao que os compradores procuram. A reestruturação de áreas da cidade através de alterações de infraestrutura e de uso do solo seria uma tentativa de produzir novas localidades, ampliando seu valor (Gavriloff, 2013).

Sendo assim, o mercado imobiliário e o Estado, através de demandas próprias são responsáveis pela estruturação da cidade e a valorização de determinadas áreas da cidade, o planejamento urbano caminhando em conjunto com a dinâmica imobiliária. Para Baltrusis (1999), o Estado e o Mercado devem interagir direcionados por instrumentos e mecanismos, para que seja possível obter um equilíbrio das desigualdades ao produzir um espaço urbano de qualidade.

O processo de ajuste do capitalismo financeiro e globalizado tem requerido dos administradores urbanos, mundo a fora, a adoção de medidas voltadas para fazer frente às dificuldades advindas de tal cenário (Binenstein; Binenstein; Sousa, 2015). A escassez de recursos do Poder Público tem levado o Estado a trabalhar com novas estratégias a fim de otimizar estes recursos, essas estratégias quase sempre se baseiam no uso de capital privado. Um dos exemplos dessa junção de capitais pode ser observado no estudo de caso dessa pesquisa, a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, apresentado no capítulo seguinte.

Portanto, a dinâmica imobiliária, nesta pesquisa - e baseando-se nos autores supracitados - é entendida como um processo permanente de produção da cidade, na sua dimensão material, como ambiente construído herdado do passado, em sua diversidade de funções e lógicas de apropriação e uso do solo. Tal diversidade apresenta uma lógica definida: a da valorização do capital ou da autodeterminação da lei do valor, que é expandir-se ao transformar-se. Portanto, a dinâmica imobiliária traz, em si, os mesmos fundamentos da interpretação do capitalismo em geral: ela é instável, cíclica e atravessada pelas incertezas que comandam as decisões de seus agentes fundamentais (Melazzo, 2020).

4 PROJETO ESTRUTURANTE LINHA VERDE

O projeto central da pesquisa tem origem nos anos 1990, evoluindo em sucessivas versões até resultar na Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Sua seleção, como objeto da investigação, dentre outros fatores, está na sua característica de se conformar como um projeto estruturante, localizado em um polo metropolitano com influências sobre uma região supramunicipal, alterando um status nos anos 2000 que se mantinha estável desde os anos 1960.

Nesta seção, são apresentados de forma geral os projetos e propostas de ocupação que caracterizaram e orientaram o projeto estruturante, mais tarde definido como operação urbana consorciada, denominado Linha Verde. Inicialmente, discute-se a rodovia federal BR-116 em seu contexto histórico e geográfico para ressaltar sua importância. Também são mencionados projetos que antecederam a proposta e a implantação da OUC - Linha Verde.

4.1 CONTEXTO REGIONAL

Embora seja uma das mais extensas rodovias federais do Brasil, a BR-116 originalmente foi concebida como projeto de uma linha férrea, proposta formulada no início do século XX, mais precisamente em 1903. O traçado que viria a ser a BR-116 teve seu projeto de implantação alterado no ano de 1957 no auge da chamada “política desenvolvimentista” do período de governo do presidente Juscelino Kubitschek (Soffiatti, 2012).

A BR-116 surgiu com intuito de ligar o país de norte a sul (Mapa 2), e hoje, com seus 4.542km de extensão, conecta as regiões Nordeste, Sudeste e Sul sendo uma das mais importantes rodovias do Brasil. Seu marco zero está localizado em Fortaleza, capital do estado do Ceará, e termina na divisa do Rio Grande do Sul com o Uruguai, em Jaguarão. Ao longo deste traçado, que interliga vários estados e cidades, a então nova rodovia se conectou à capital paranaense e, mais recentemente, pela conformação do que é atualmente caracterizada como a Região Metropolitana de Curitiba.

Segundo Soffiatti (2012), a BR-116 recebe ao longo do país muitos nomes, como Via Dutra no trecho entre São Paulo e Rio de Janeiro, Santos Dumont entre a cidade de Fortaleza e a BR-040, Via Serrana quando cruza a Serra Gaúcha e,

finalmente, Rodovia Régis Bittencourt no trecho que liga a capital paranaense a cidade de São Paulo. Inaugurada em 1961, a BR-116 cortava a cidade em seu sentido longitudinal, percorrendo 23 km dentro dos limites do município de Curitiba. O trecho coincide com o traçado da BR-476, que liga a região do Vale do Ribeira, na divisa do Estado do Paraná com o Estado de São Paulo, até a divisa do Paraná com o Estado de Santa Catarina.

Mapa 2: Localização da Rodovia Federal BR-116, no Brasil



Fonte: Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNIT (2022).

4.2 CONTEXTO URBANO

O município de Curitiba, território que abriga a totalidade do projeto objeto da presente investigação, além de capital, é a cidade mais populosa do Estado do Paraná e polo de uma das mais antigas regiões metropolitanas do Brasil. Só a cidade de Curitiba concentra cerca de 49% da população total da RMC e 15% da população urbana do Estado. Sua divisão administrativa está composta por 75 bairros e dez unidades administrativas regionais (IBGE, 2022)⁵.

Historicamente, os planos que nortearam o crescimento da cidade se iniciam no começo do século XX, mais precisamente em 1920 quando o plano Saturnino de Brito focou seus esforços nas questões de saneamento da cidade. Duas décadas mais tarde, em 1940, surge um dos mais conhecidos planos de urbanização da cidade denominado Plano Agache ou Plano das Avenidas (1943) assinado pelo urbanista francês Alfred Agache (Pereira; Silva, 2016). O plano de conformação radiocêntrica adotava um zoneamento de uso e ocupação do solo, um código de edificações e um Plano de Avenidas que antecipavam o que viriam a ser os corredores de transporte (Soffiatti, 2012). Entretanto, o crescimento populacional acelerado atrelado as dificuldades do Poder Público em financiar as obras previstas tornou o plano obsoleto (Silva, 2018).

E, em 1960, sob a gestão do governador Ney Braga, foi desenvolvido o Plano de Desenvolvimento do Paraná elaborado pela SAGMACS (*Société pour l'application du Graphisme et de la Mécanographies à l'Analyse*) (Brandenburg, 2014). Este estudo chegou à conclusão de que a cidade de Curitiba ainda não se configurava como uma centralidade regional (Silva, 2018).

Diante desse cenário, o plano propunha que se criasse uma Companhia de Desenvolvimento Urbano, formada pela junção da Sociedade de Desenvolvimento Regional, formado pela Prefeitura Municipal de Curitiba e por particulares, além da criação de um órgão específico para tratar do planejamento urbano e do controle do solo e a implantação de um distrito industrial (Brandenburg, 2014). E assim, em 1965 se iniciam os estudos sobre o plano preliminar de urbanismo, elaborado pela empresa

⁵ Dados disponibilizados pelo IBGE no Panorama Censo 2022 < Panorama do Censo 2022> apontam que a cidade de Curitiba possui população total de 1.773.718 pessoas, os municípios da RMC somados possuem 3.697.928, descontando o número de moradores de Curitiba tem-se uma população de 1.785.633 habitantes. Assim sendo Curitiba representa 49,83% da população da RMC.

Sociedade Serete de Estudos e Projetos em parceria com o escritório do urbanista Jorge Wilhelm (Soffiatti, 2012). O Plano Preliminar de Urbanismo (PPU) debatia a questão das unidades de vizinhança e propunha a expansão urbana ao longo de eixos de crescimento lineares e não mais de modo radial, como no Plano Agache (Pereira; Silva, 2016).

A partir da década de 1970, o PPU passa a ser implantado de fato, por meio de obras físicas de grande porte especialmente para implantação dos eixos viários, as vias estruturais, que tinham como propósito induzir o crescimento da cidade no sentido nordeste e sudoeste (Silva, 2018). A aprovação da lei de zoneamento aprovada em 1975 definia diretrizes de ocupação no município e buscava limitar a ocupação e o adensamento das porções periféricas da cidade buscando consolidar os setores estruturais e as suas adjacências (Pereira; Silva, 2016).

Após esse período, foi desenvolvido, em 1988, o Plano de Desenvolvimento Urbano, e em 2004 uma nova revisão do plano agora chamado de Plano Diretor tinha, além do objetivo de revisar o plano da década de 60, o intuito de se adequar à Lei Federal 10.257/2001, o Estatuto da Cidade. Destaca-se, ainda, que outra revisão foi realizada em 2015, e está em vigor até o presente momento.

Vale pontuar que no contexto de Curitiba do Plano Serete, assim como o Plano Agache apontavam a rodovia BR-116 como limite à expansão da cidade de Curitiba (Soffiatti, 2012). Mesmo sendo uma das mais importantes rodovias do país, em termos de conexão nacional, no contexto urbano de Curitiba a rodovia sempre se colocou como uma barreira para o crescimento, principalmente, devido às restrições ambientais como mananciais de abastecimento a ocupação em direção a porção leste da região.

Foi apenas em 2000, quando a Lei Municipal nº 9.800 foi promulgada propondo um novo zoneamento para a cidade, consolidando as propostas previstas no plano diretor de 1966, que a BR-116 passa a ser considerada como um eixo de desenvolvimento de fato. É, portanto, nesse momento que se prevê incentivos para a diversificação de usos e a implementação de transporte coletivo de alta capacidade (Pereira; Silva, 2016). Ressalta-se, entretanto, que desde o reconhecimento da BR-116 como uma barreira a expansão da cidade de Curitiba esta foi alvo de diversos projetos para sua revitalização ou transformação que receberam diferentes denominações como BR-Vida, BR-Cidade e eixo metropolitano (Soffiatti, 2012) que serão explorados na sequência.

Apesar da longa história de planejamento urbano de Curitiba, caracterizada por planos e diretrizes que moldaram seu desenvolvimento, a rodovia BR-116 persistiu por décadas como uma notável barreira física e simbólica à plena integração da cidade. Contudo, essa percepção de limite começou a ser gradualmente superada por uma série de iniciativas e projetos que, embora antecedendo a formalização da Linha Verde como uma operação urbana consorciada, foram cruciais para pavimentar o caminho do grande projeto urbano que viria a se tornar.

4.2.1 Linha Verde – Gênese de Projetos

Mesmo nesse cenário de grandes planos e projetos de planejamento urbano que transformaram a cidade de Curitiba em um polo nacional de planejamento urbano, durante as décadas de 1960 a 1990, a rodovia BR-116 ainda era vista como um limite ao crescimento e ao desenvolvimento da cidade (Ambrósio, 2019).

As primeiras discussões sobre o tema foram registradas durante o desenvolvimento do Plano Preliminar de Urbanismo (PPU-1966), quando o corredor viário da BR-116 passou a ser alvo de debates. Nessas discussões havia consenso no fato de que o crescimento da cidade de Curitiba se daria ao longo de eixos lineares. Contudo, a escolha desses eixos nem sempre obteve o mesmo consenso (Soffiatti, 2012).

A equipe que desenvolvia o Plano Preliminar de Urbanismo (PPU), durante a etapa de diagnóstico, destacou um rápido aumento dos loteamentos em Curitiba, de forma espalhada, como uma possível consequência do crescimento demográfico das décadas de 1950 e 1960.

Mas o espraiamento do povoamento causado por um loteamento anárquico (a partir da Segunda Guerra), foi piorando a situação a esse respeito, principalmente para os serviços de água, esgotos e pavimentação. Em particular, a extensão da cidade nos bairros do Boqueirão e Vila Hauer em terrenos alagadiços e, em boa parte, aluvionais acarreta dificuldades nas obras de drenagem e maior oneração das próprias construções. (Curitiba, PPU-1965).

Para Soffiatti (2012) a visão do urbanista Onaldo do Oliveira, embora tenha sido rechaçada, antevia uma tendência que hoje concretiza-se através da Linha Verde, de que a BR-116 é um eixo de ocupação urbana. Todavia, os planos continuavam a seguir o olhar de seu antecessor o Plano Agache, que via na região do Boqueirão,

uma região de solos alagadiços, como não recomendável a ocupação humana e que por isso deveria ser evitada.

O PPU, de 1965, desejava impedir que a cidade se expandisse em direção às planícies alagadiças do Boqueirão que estavam localizadas acima das cotas do Rio Iguaçu, esse impedimento se devia ao fato de que, segundo eles, chuvas mais intensas fariam transbordar aquele rio que avançava por centenas de metros (Dudeque, 2010).

A autoestrada BR-2 próxima a cidade ameaça a ser uma rodovia urbana misturando o trânsito rápido com o próprio trânsito lento. Esse perigo depende da ocupação ou não daquelas áreas a leste da BR-2, desaconselháveis, (...) **A oeste o trânsito provindo do interior do Estado pela Rodovia Do Café é obrigado a penetrar na cidade, pois não existe desvio até a BR-2, bem como o trânsito vindo de Santa Catarina pela BR-59, que sobrecarrega a avenida Marechal Floriano canalizando um trânsito indiscriminado até o centro da cidade (...)** não estimulamos a ocupação futura e intensiva dessa área, preferindo propiciar a ocupação orgânica, dos setores sul e sudoeste ao longo das linhas estruturais lançadas deste modo diminuir ao máximo trânsito transversal ABR 2 já hoje seriamente afetada afetando a segurança dessa rodovia. (Wilheim, 1965).

Segundo Soffiatti (2012) a condição de área externa aos limites planejados para o crescimento da cidade de Curitiba fez com que essa região da BR-116 deixasse de receber investimentos públicos o que manteve o preço da terra baixo em relação as áreas mais consolidadas, atraindo moradores de baixo poder aquisitivo. E, desde a década de 1970, a ocupação da porção limítrofe a BR-116 ultrapassava os limites da cidade de Curitiba, de modo especial em direção aos municípios de Pinhais e São José dos Pinhais. Porém, ainda na década de 1970 a aprovação da Lei Municipal nº 5.234 dava continuidade às diretrizes estabelecidas pelo plano diretor de 1966 (Silva, 2018), ainda sem explorar o entorno da região da rodovia BR-116. Na década seguinte, em 1980, o crescimento permaneceu e mais pessoas passaram a procurar moradia nas áreas a leste da BR-116, movimento este que continuou nas décadas seguintes.

Em meados de 1990, técnicos do município começaram a discutir um projeto para integração da BR-116 no contexto urbano, surgia então o projeto BR-Vida que tinha como principal objetivo transpor a barreira física representada pela rodovia integrando a cidade, facilitando investimentos públicos na porção leste da BR-116. Este projeto previa a execução de bolsões para facilitar a travessia da rodovia e serviriam como redutor de velocidade do tráfego ao longo de toda a rodovia. Nessa época, segundo dados do IPPUC, por essa via trafegavam cerca de 35.000 veículos

dia, 1/3 destes efetivamente rodoviário e o restante era de tráfego urbano (Soffiatti, 2012).

Contudo, poucas obras foram executadas o que não auxiliou para modificar o cenário do conflito entre a rodovia e cidade, diante disso e com o avanço das obras do Contorno Leste, que desviariam o trânsito rodoviário da cidade, um novo plano prevendo transformações da BR-116 começou a ser elaborado, nascia então o projeto BR-Cidade, proposto em 1998. Esse projeto contava com construção de trincheiras para sobreposição da rodovia e abertura de diversas vias marginais que escoariam o tráfego local, mas a criação de um corredor de transporte essencialmente urbano nos moldes dos eixos de desenvolvimento criados na década de 1970 ainda não estava presente. Contudo, se percebiam elementos que apontavam à tendência futura dessa implantação (Soffiatti, 2012).

O Projeto BR-Cidade não foi implantado em sua totalidade, mas contribuiu para mudanças legais⁶, que posteriormente seriam acolhidas pelo projeto Linha Verde. O projeto urbano Linha Verde nasceu inicialmente com o nome de Eixo Metropolitano, pois, além de ser uma via de extrema importância para a cidade de Curitiba também impactava no sistema viários metropolitano. Inicialmente, o projeto era visto como resultado de um processo de aprimoramento iniciado pelos projetos BR-Vida, que projetava apenas transposições viárias e pelo projeto BR-Cidade que contemplava a transposição da rodovia, porém apresentava diretrizes indicativas de que essa rodovia se transformaria em um eixo de transporte circular destinada ao tráfego urbano.

4.2.2 Aspectos demográficos

Uma das diretrizes do planejamento urbano de Curitiba é a integração da infraestrutura com o transporte público de massa e com o uso e ocupação do solo (Silva, 2018). Essa característica norteia a disposição do solo nas vias estruturais da cidade, eixos de desenvolvimento, como a Linha Verde. Avaliar o dinamismo da população se faz necessário para compreender a distribuição da população na cidade

⁶ O projeto BR-Cidade propôs a mudança do zoneamento da área que anteriormente era caracterizada como “Zona de Serviços”, ou seja, porção cujo uso principal seria destinado ao comércio e serviços, uso de características rodoviárias, para “Setor Especial de Adensamento”, território destinado a ocupação em densidade. Essas mudanças foram concretizadas pela Lei Municipal nº9.800/2000 – Lei de Zoneamento da cidade.

vislumbrando assim possíveis relações com demandas imobiliárias da área abrangida pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

O crescimento demográfico constitui um dos principais fatores a orientar e desafiar as políticas de planejamento urbano nas grandes cidades brasileiras. Em Curitiba, a dinâmica populacional recente, marcada por uma desaceleração do ritmo de crescimento e por mudanças na distribuição espacial dos habitantes, evidencia a necessidade de estratégias urbanas integradas e adaptativas. A OUC-LV surgiu nesse contexto como uma resposta inovadora, ao articular investimentos em infraestrutura viária, transporte público e requalificação urbana com o objetivo de promover o adensamento populacional ao longo de um dos principais eixos estruturais da cidade (FIPE, 2011). Segundo Martins (2020), ela representa uma tentativa de alinhar a expansão urbana à oferta de infraestrutura qualificada, buscando induzir padrões de ocupação mais racionais, compactos e sustentáveis. Ao direcionar a expansão urbana para áreas dotadas de infraestrutura e potencial de desenvolvimento, – o projeto busca não apenas absorver o crescimento populacional, mas também reverter tendências de dispersão e fragmentação do tecido urbano.

A consolidação da Linha Verde como vetor de desenvolvimento urbano reflete a intenção do planejamento municipal em políticas que associam crescimento demográfico, mobilidade e uso eficiente do solo. De acordo com Silva *et al.* (2023), a integração entre transporte coletivo de alta capacidade, oferta habitacional diversificada e estímulo à ocupação de áreas subutilizadas visa equilibrar a distribuição populacional e conter processos de dispersão urbana. Ambrósio (2019) destaca que a disponibilidade de grandes glebas ao longo da Linha Verde favoreceu a implantação de empreendimentos populares, respondendo a demandas habitacionais específicas e contribuindo para o adensamento dessas áreas, o que foi observado nas avaliações dos Alvarás, CVCOs e nos lançamentos de prédios de apartamentos. No entanto, Martins e Pereira (2022) argumentam que, apesar dos avanços em infraestrutura e da atração de novos empreendimentos, persistem desafios quanto à efetiva democratização do acesso à moradia e à promoção de uma cidade mais inclusiva. Assim, a experiência da OUC - LV evidencia tanto o potencial quanto as limitações das políticas urbanas em alinhar crescimento populacional e desenvolvimento territorial, ressaltando a importância do monitoramento contínuo e do aprimoramento das estratégias de planejamento

De acordo com o Censo Demográfico de 2022, Curitiba atingiu a 1.773.718 habitantes, consolidando-se como a oitava cidade mais populosa do Brasil (IBGE, 2022). Embora a cidade tenha apresentada uma redução em sua taxa de crescimento populacional nas últimas décadas, o índice permanece positivo. Destaca-se que a porção sul do município – de forte influência da LV - apresentou os maiores índices de crescimento, especialmente nos bairros Tatuquara, Campo de Santana e Ganchinho, que registraram significativo aumento no número de moradores. Em contrapartida, bairros de ocupação tradicional, como Batel, Mercês e Jardim Social, vêm apresentando redução populacional no mesmo período.

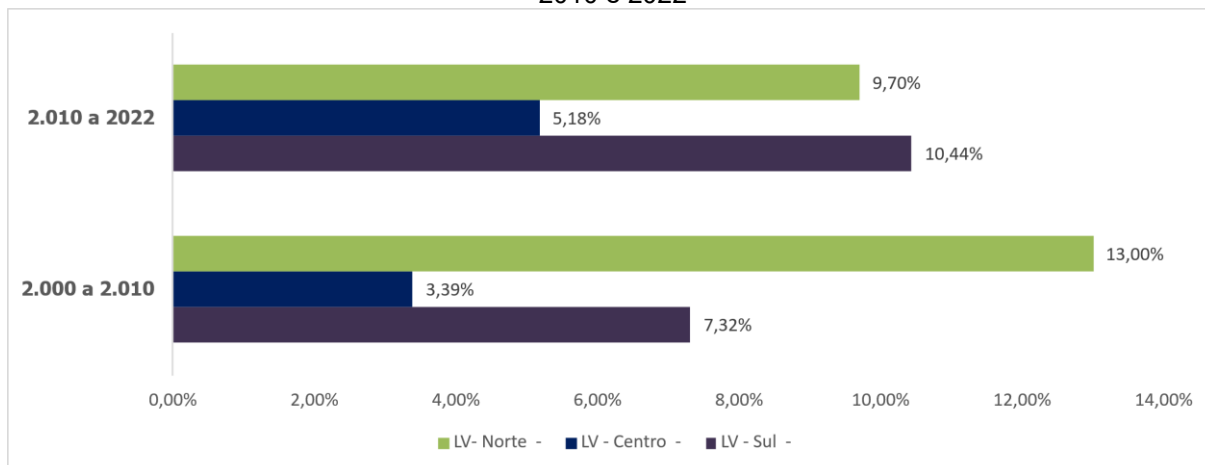
No recorte territorial correspondente à área de influência da Linha Verde, composta por vinte e dois bairros, observou-se um crescimento populacional de 14,70% entre 2000 e 2022, impulsionado principalmente pelo desempenho de bairros como Tatuquara (integrante do recorte da Linha Verde Sul) e Atuba (integrante do recorte da Linha Verde Norte). Por outro lado, alguns bairros apresentaram perda de população no período analisado, como Prado Velho, que registrou uma redução de 30,65%, Jardim Social, com diminuição de 12,63%, e Hauer, que perdeu 8,21% de seus habitantes em relação ao período anterior.

No âmbito municipal, Curitiba cresceu 1,0% a.a. (10% no período analisado) em população entre 2000 e 2010, enquanto o crescimento para o período de 2010 a 2022 foi de apenas 0,1% a.a. (1,2% no período analisado) (IBGE, 2022).

Especificamente nos bairros que compõem a área da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV), o crescimento populacional foi de 6,41% entre 2000 e 2010 e de 7,80% entre 2010 e 2022. Esses índices demonstram que, no período posterior a 2010, os bairros abrangidos pela operação urbana apresentaram um crescimento significativamente superior à média de crescimento da cidade como um todo.

No entanto, esses dados também evidenciam a heterogeneidade dos processos de crescimento e ocupação do território, uma vez que o aumento populacional ocorreu em diferentes magnitudes nas distintas seções da operação e, naturalmente, na cidade como um todo. Esse cenário ressalta a importância de políticas urbanas diferenciadas, capazes de atender às demandas específicas de cada região e de promover um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável.

Gráfico 1: Taxa de Crescimento da população residente nos bairros da OUC – LV nos anos de 2000, 2010 e 2022



Fonte: Baseado em IBGE (2022).

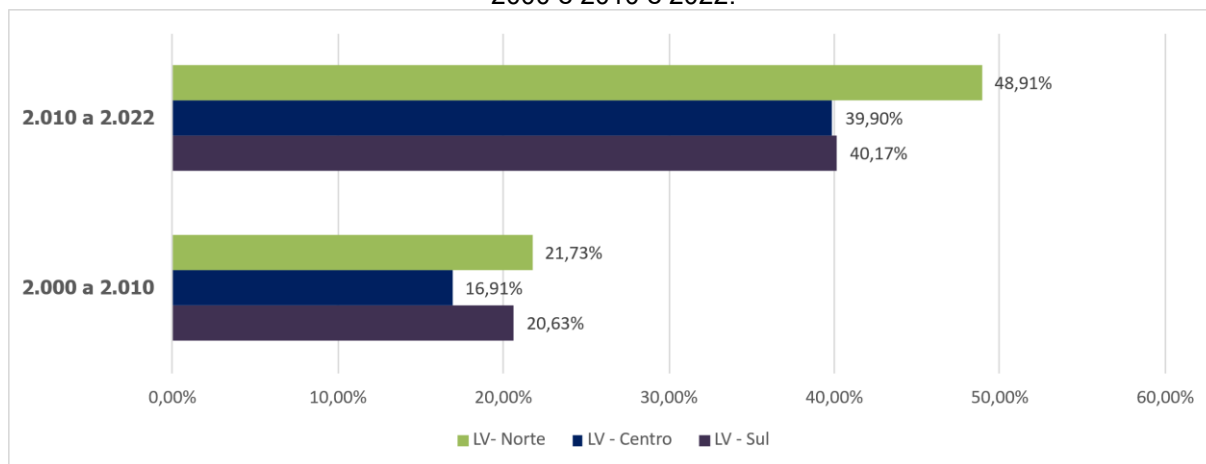
A cidade de Curitiba, como um todo, apresentou taxas de crescimento mais baixas no mesmo intervalo (12% entre 2000-2010 e 1,2% entre 2010-2022), indicando uma desaceleração no ritmo de crescimento demográfico municipal. Tal redução decorre de fatores estruturais, como o declínio na taxa de natalidade e o aumento no custo de vida urbano (Silva, 2018). Nesse cenário, o crescimento populacional reforça que a área da OUC – LV, de modo especial a LV-Sul e, mais recentemente, a LV-Norte, tem desempenhado papel central na absorção do crescimento populacional e promoção do adensamento da cidade, embora seus resultados variem de acordo com as especificidades locais de cada região.

Entre 2000 e 2010, o Setor Linha Verde Sul registrou um crescimento populacional de 7,32%, enquanto no período de 2010 a 2022 essa taxa aumentou para 10,44%. Por sua vez, a Linha Verde Norte apresentou um expressivo crescimento de 13% entre 2000 e 2010, seguido por uma taxa de 9,70% entre 2010 e 2022, evidenciando sua crescente atratividade e o impacto positivo das intervenções urbanas realizadas na região. Já a Linha Verde Centro, embora tenha apresentado uma aceleração no crescimento populacional, passou de uma taxa de 3,39% entre 2000 e 2010 para 5,18% no período de 2010 a 2022, permanecendo, contudo, em patamares inferiores aos das demais seções.

Outro aspecto fundamental para compreender as mudanças na ocupação da área abrangida pelo projeto urbano refere-se à análise dos domicílios, uma vez que estes refletem efetivamente a intenção de residir e utilizar aquele território em determinado momento. Em Curitiba, entre os anos de 2000 e 2010, o número total de

domicílios no município apresentou um crescimento expressivo de 21,95⁷%, aproximadamente 2,0% a.a. Já entre 2010 e 2022 esse crescimento foi de 16,8%, ou 1,4% a.a.

Gráfico 2: Taxa de crescimento do número total de domicílios por setores da OUC - LV nos anos 2000 e 2010 e 2022.



Fonte: Baseado em IBGE (2022).

Na porção que compreende o grupo de bairros da área da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV), o número total de domicílios cresceu 28,44% entre 2000 e 2010, indicando um aumento significativo, superior à média de crescimento da cidade de Curitiba como um todo no mesmo período (21,95%). Esse indicador reforça a percepção de que a OUC - LV tem contribuído para a densidade habitacional. Gadens (2018) avalia que na Linha Verde Sul, apesar do aumento na densidade de ocupação em função de novos produtos residenciais, a diversidade de usos almejada ainda não foi plenamente alcançada, evidenciando desafios na efetiva funcionalidade mista da área abrangida.

Assim como observado no crescimento populacional, o número de domicílios cresceu de forma distinta nas diferentes seções que compõem a Linha Verde. A Linha Verde Norte destacou-se como o Setor com maior expansão no número total de domicílios entre os anos de 2000 e 2010, registrando um crescimento de 19,76%, impulsionado pelo bairro Atuba, cujo aumento foi de mais de 50%. Por sua vez, a Linha Verde Sul obteve a segunda maior ampliação de domicílios, de 20,63%, destacando o bairro Tatuquara que apresentou um salto expressivo de 68%, figurando

⁷ Considerou-se para o cálculo o crescimento dos domicílios ocupados.

como o maior crescimento entre todos os bairros da OUC-LV. A Linha Verde Centro, embora apresentasse crescimento, registrou menor ampliação em termos proporcionais (16,91%), o bairro Prado Velho, localizado na Linha Verde Centro, foi o único a apresentar decréscimo no número de domicílios, com uma retração de 2,69%.

Essas constatações indicam que os bairros integrados à área da Operação Urbana Consorciada apresentaram uma tendência de crescimento populacional e domiciliar que, de modo geral, superou a média municipal. Como apontado por Gadens (2018), é plausível associar parte dessas variações à gradativa transformação do uso do solo e às novas configurações legais e espaciais introduzidas pelo Projeto Linha Verde. Contudo, os dados disponíveis ainda não permitem atribuir essas mudanças a uma causa única ou específica, sendo necessárias análises complementares para compreender, de forma mais aprofundada, os fatores que influenciam as dinâmicas de ocupação nos bairros abrangidos pela operação. A heterogeneidade dos resultados entre as diferentes seções da Linha Verde reforça a importância de considerar as especificidades locais no planejamento e na avaliação das políticas urbanas.

No entanto, os dados disponíveis ainda não permitem estabelecer essas mudanças como resultado de uma causa única ou específica, tornando imprescindível a realização de análises adicionais para compreender, de forma mais detalhada, os fatores que influenciam as dinâmicas de ocupação nos bairros abrangidos pela operação. Essa análise considera a produção de Alvarás de Construção (AC), Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO) e a produção imobiliária no território abrangido pelo projeto estruturante da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, conforme apresentado na seção seguinte.

4.3 OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

Nesta seção é abordado o processo de transformação da antiga rodovia BR-116 em um eixo estruturante urbano, consolidado pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV). São discutidos os desafios enfrentados durante a implementação do projeto, como as dificuldades de financiamento e as exigências das agências financiadoras, além das mudanças no uso e ocupação do solo ao longo do eixo. Também é analisada a gestão institucional da operação, com destaque para as

limitações na participação popular e os impactos socioespaciais decorrentes, situando a OUC - LV como um marco no planejamento urbano de Curitiba.

Cabe destacar que a BR-116 corta o território de Curitiba no sentido Norte-Sul, passando por mais de vinte bairros (Mapa 3). Esta via possui um potencial significativo visto sua importância logística e de mobilidade, que facilita o transporte de bens e pessoas. Sua extensão e relevância voltaram às discussões por ocasião da inauguração do Contorno Leste (PR-418) em 2002, que desviou parte do fluxo rodoviário da BR-116 para o entorno da capital paranaense, transformando a antiga rodovia federal em uma via com características de tráfego urbano. A inauguração do contorno abriu a possibilidade da mudança de titularidade da via e suas áreas adjacentes para a municipalidade, permitindo intervenções mais qualificadas.

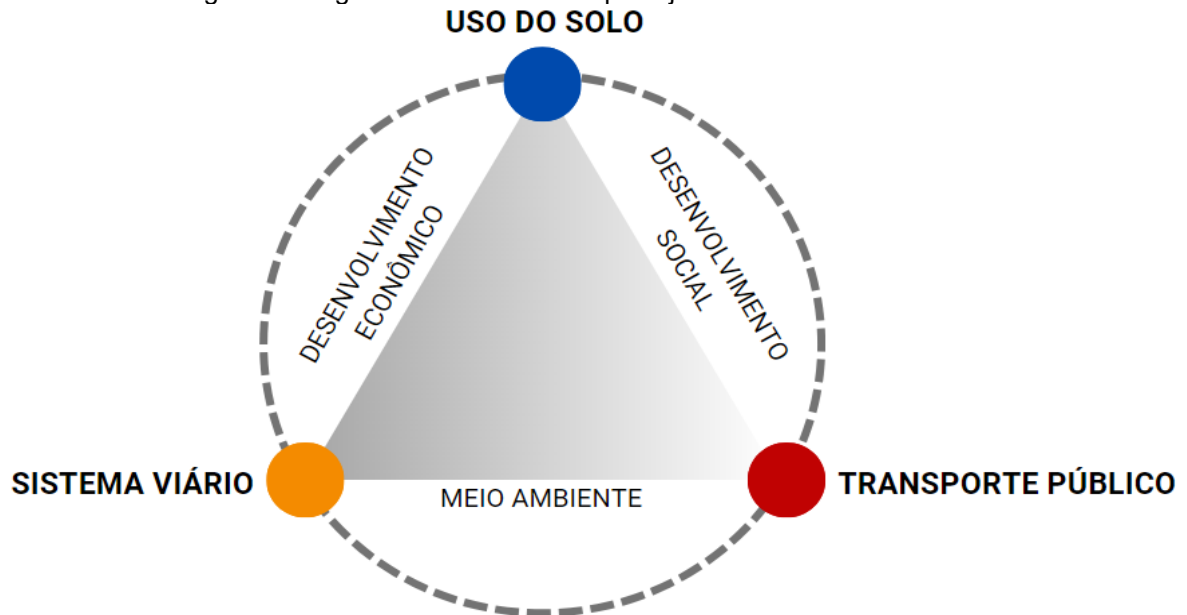
Como ressaltado por Soffiatti (2012), a rodovia BR-116 passou por diversos projetos que vislumbravam a sua integração com a cidade. Para Padilha (2020, p. 82), a morosidade da “dos encaminhamentos junto ao governo federal para concessão do trecho fez com que o projeto recebesse mudanças”, ainda que estas mudanças não tenham rompido com a intenção inicial dos projetos de integração da antiga rodovia a cidade. Contudo, foi apenas em 2004, por ocasião da revisão do Plano Diretor, que a BR-116 passa a ser considerada eixo estruturante da cidade e passa a ser chamada então de eixo metropolitano. Os eixos estruturantes são definidos como:

Para atender a **demanda da mobilidade da população, integrada ao uso do solo e sistema de circulação urbana**, a o sistema de transporte coletivo da Cidade apresenta uma macro-hierarquia (...) (Lei Municipal nº11.266/2004, Artº14).

(...) as principais áreas de estruturação linear da cidade, caracterizadas como áreas de expansão do centro tradicional, **constituindo corredores de ocupação mista e de alta densidade, tendo como suporte os sistemas de circulação e de transporte**. (Lei Municipal nº15.511/2019, art8º).

Destaca-se que, desde a consolidação do PPU (1966), a cidade de Curitiba aplica o chamado tripé do planejamento urbano (Figura 6). Neste modelo, fortemente ancorado na linearidade da cidade, a junção do uso do solo, sistema viário e transporte público é o foco dos projetos urbanos, sobretudo aqueles ligados aos eixos estruturais.

Figura 6: Diagrama da estrutura de planejamento urbano de Curitiba



Fonte: Elaborado pela autora com base em IPPUC (2019).

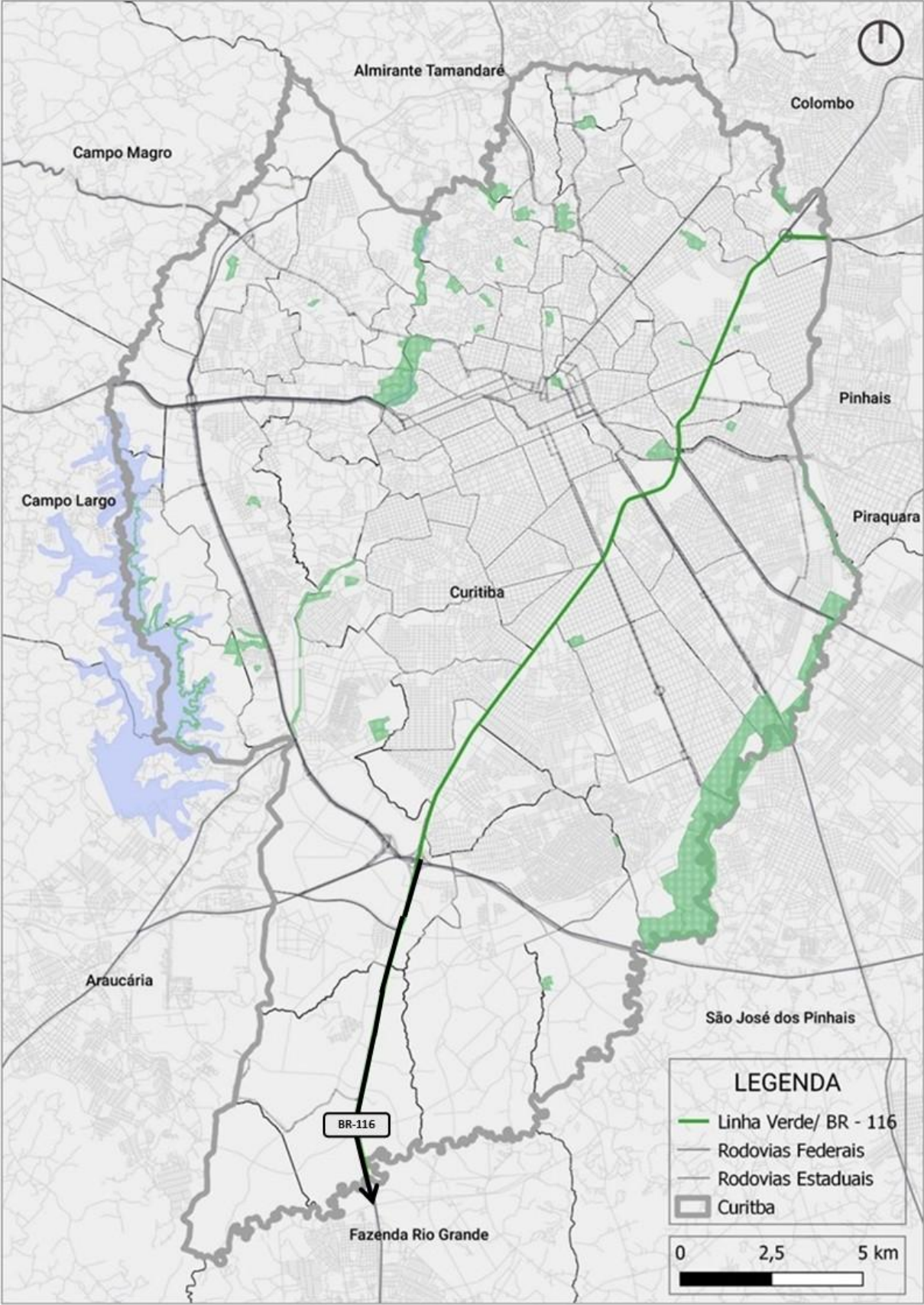
O projeto, batizado como Linha Verde, surgiu em 2005, viabilizado pela conclusão dos contornos rodoviários que, ao circundarem a cidade, desviaram parte do fluxo de cargas do trecho urbano da rodovia. Desse modo, a operação urbana consorciada Linha Verde insere-se nesse contexto histórico de planejamento urbano da cidade, como uma ação do município para orientar e estruturar a ocupação urbana ao longo do eixo da antiga BR-116 e suas áreas lindeiras. O projeto transformou esta via em um eixo de integração intramunicipal e metropolitano, readequando o sistema viário e alterando o uso e a ocupação do solo (Hardt; Chu; Hardt, 2009) seguindo os moldes dos eixos de adensamento (Figura 7).

Figura 7: Diagrama esquemático do eixo de adensamento do setor estrutural



Fonte: IPPUC (2019).

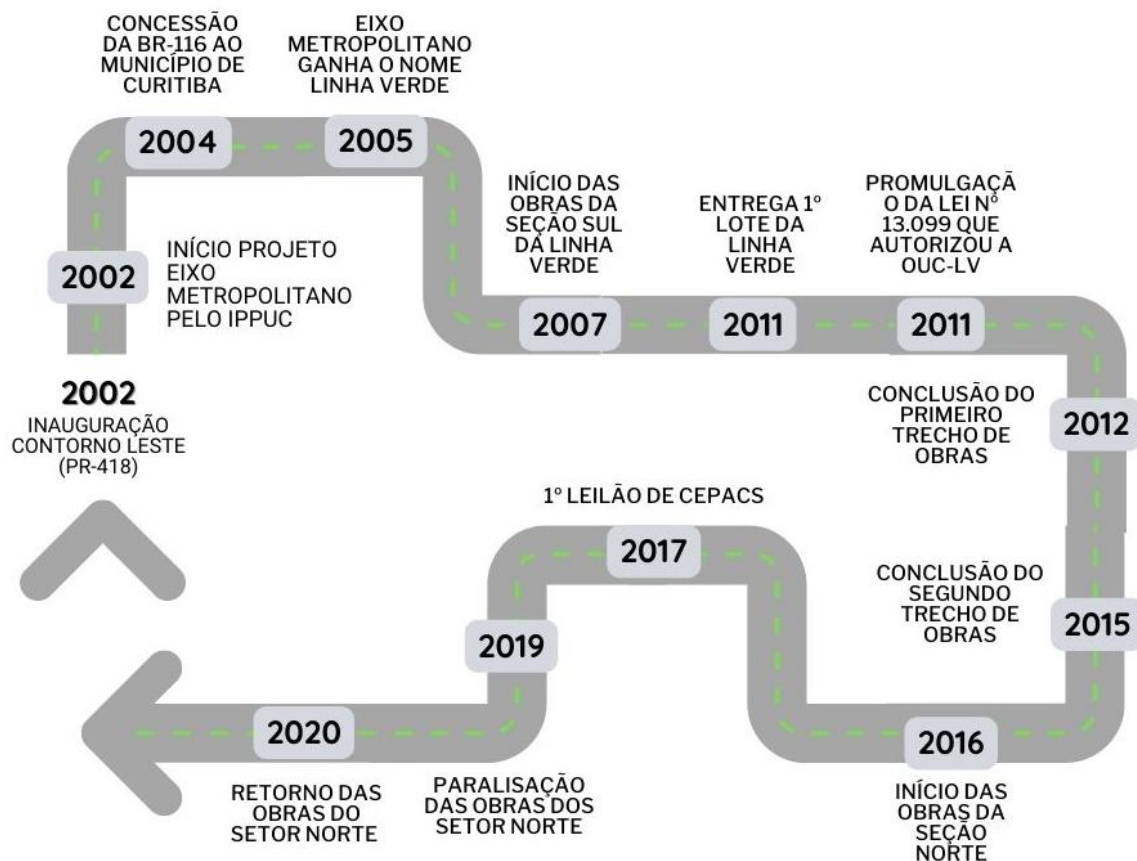
Mapa 3: Localização da BR-116 (depois OUC-LV) em relação à Curitiba e municípios do entorno metropolitano



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

O Projeto Urbano denominado Linha Verde teve início após a concessão definitiva da via, que outrora era de domínio federal, para o domínio municipal, ocorrida com a abertura definitiva do Contorno Leste em 2003. Para consolidar essa via como um eixo de adensamento urbano, foram necessárias alterações nos parâmetros urbanísticos e a implementação de mecanismos que incentivam a ocupação, como mudanças de zoneamento e a possibilidade de aumento do potencial construtivo por meio da transferência do direito de construção ou aquisição de adicional (Pereira; Silva, 2016).

Figura 8: Diagrama da Linha do Tempo do Projeto Linha Verde a partir do Projeto do Eixo Metropolitano



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

Tendo em vista a dimensão da via e a consequente dimensão do projeto urbano, a intervenção foi então dividida em fases (Figura 8), a primeira delas chamada Linha Verde Sul, com 9,4km de expansão, o que correspondia a 55% da área total do projeto (Soffiatti, 2012). Para sua execução o município obteve financiamento via Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

No início do projeto o município previa que os recursos obtidos financiariam a execução completa da proposta. Entretanto, como aponta Soffiatti (2012), o lapso temporal entre a assinatura do contrato e a liberação dos recursos, atrelado a queda do dólar, causou uma diminuição substancial do financiamento o que levou a divisão do projeto em duas outras duas etapas a Linha Verde Sul e Norte.

Assim, para a execução das demais fases do projeto, tornou-se necessário captar mais recursos. O município de Curitiba buscou então realizar um novo financiamento junto à Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) (Silva, 2018). Cada agência impôs exigências específicas para a liberação dos recursos pretendidos, impactando o projeto inicial. Para o BID, houve exigências importantes quanto às questões sociais do projeto, especialmente as vinculadas à regularização fundiária e ao reassentamento das famílias cujas moradias seriam relocadas. Para a AFD foram priorizados os aspectos ambientais da obra, exigindo a apresentação de Relatórios de Balanço de Carbono de todo o território com intervenções financiadas pelos recursos da agência (Soffiatti, 2012).

As obras de urbanização da área do eixo Linha Verde iniciaram em 2007, focando na adequação do sistema viário e na implantação do novo eixo do transporte coletivo, então denominado Linha Verde. Foram investidos R\$ 160,9 milhões apenas no trecho sul (Neto; Moreira, 2013).

Em 2008, alterações no zoneamento do uso e ocupação do solo fortaleceram a dinâmica imobiliária do entorno imediato da antiga rodovia, observando-se variações de até 70% no valor do metro quadrado em algumas localidades (Rios, 2009). Ao observar os resultados preliminares dessas ações, é possível constatar uma tendência, ainda que incipiente, de transformação no uso e na ocupação do solo da região, com a substituição progressiva das edificações com características rodoviárias, como as edificações existentes no início das obras do eixo, substituídas por empreendimentos voltados ao uso residencial, comercial e de serviços locais (Hardt; Chu; Hardt, 2009).

Assim sendo, considerando a dificuldade de financiamento da obra, a extensão da intervenção e o aparente movimento de modificação na ocupação do entorno, somados à necessidade de concretização das alterações na via mais extensa da cidade, estabeleceu-se o cenário para a proposição da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC - LV) em 2011. A proposta foi acatada e tornou-se lei ainda no ano de 2011 - Lei Municipal nº 13.099/2011 regulamentada pelo Decreto nº 133/2012, o

que deu início a OUC-LV, a primeira e até o presente momento única operação da cidade de Curitiba (Mapa, 04).

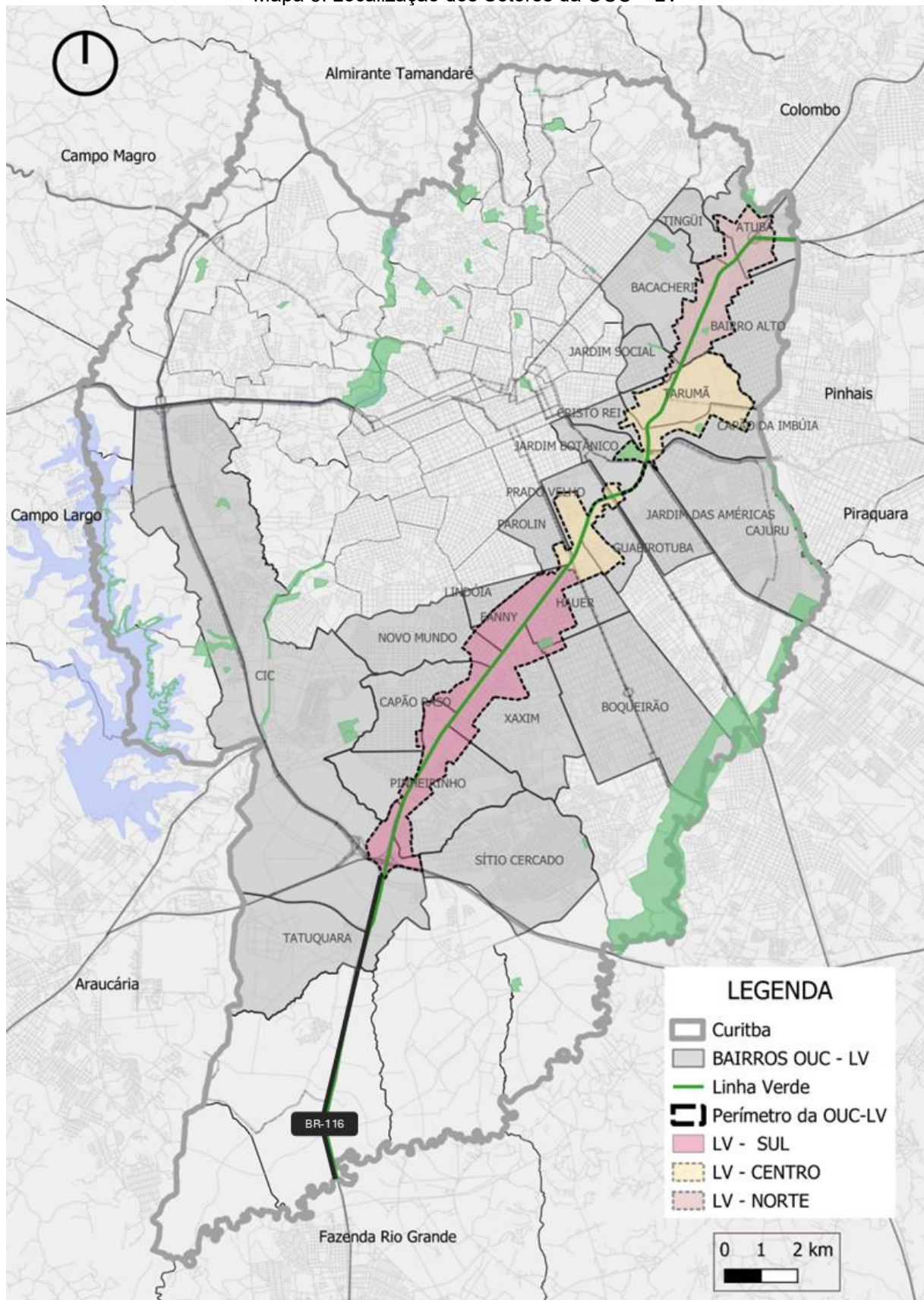
Na ocasião da proposição do projeto dados elaborados pela FIPE (2011) apontavam que predominantemente os imóveis seriam destinados a usos habitacionais, de comércio e serviços. Outro aspecto relevante levantado pelo estudo é a existência de muitos terrenos vagos no território correspondendo a 3,8 milhões de metros quadrados, 18% de toda a área da operação, sendo 45% desta área vazia localizada apenas no Setor Sul (Silva, 2018). Além disso, a ocupação da região era predominantemente horizontalizada com construções de baixo e médio padrão e grandes áreas subutilizadas ou desocupadas (FIPE, 2011).

A LV - Sul apresentava predominantemente usos relacionados ao comércio, serviços e usos residenciais que correspondia a 59% de toda a área construída. O Setor Norte se assemelhava ao sul com 27% dos terrenos de seu território, vazios. O Setor Central apresentava predominância de comércio e serviços (41% da área total), seguido pelo uso residencial (26%) e apenas 15% de lotes vagos, a menor proporção no perímetro da OUC (FIPE, 2011).

A intenção da OUC - LV de realizar a integração por meio de um eixo de desenvolvimento e transporte, sobre o antigo trecho da BR-116, seguindo os mesmos princípios dos Eixos Estruturais, tinha nesta condição um forte potencial. O projeto, que atinge 30% de todo município, abriga cerca de 82.000 habitantes (Silva, 2018), 16.886 lotes, com uma área aproximada de 21.000.000 m², dividido em três setores (Mapa, 05).

O Setor Norte composto pelos bairros: Atuba, Tingui, Bacaheri, Bairro Alto e Jardim Social; o Setor Central com os bairros: Tarumã, Cristo Rei, Capão da Imbuia, Jardim Botânico, Cajuru, Jardim das Américas, Prado Velho, Guabirota e Parolin; E por fim o Setor Sul que corresponde aos bairros: Hauer, Fanny, Novo Mundo, Xaxim, Capão Raso, Pinheirinho, CIC e Tatuquara. O projeto atinge, também, os municípios de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo, Fazenda Rio Grande e Mandirituba, usuários frequentes deste trecho da antiga rodovia em seus deslocamentos diários (IPPUC, 2016).

Mapa 5: Localização dos Setores da OUC – LV



Fonte: Elaborado pela autora, com base na Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

Formatada sobre a sistemática de emissão de Cepacs, a OUC - LV tem por objetivo captar recursos para complementação das obras de sistema viário e transporte, requalificação urbanística, oferta de espaços de uso público e regularização fundiária (Curitiba, 2011, art.º. 3), promovendo a ocupação ordenada da região, o atendimento à população em situação de vulnerabilidade, a diversificação de usos (em consonância com o previsto no zoneamento proposto), a melhoria do sistema viário e a qualidade urbanística e ambiental da área de intervenção (Curitiba, 2011, art.º. 4). Segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba, os recursos advindos de CEPACs deverão obedecer à seguinte destinação:

Há vinculação expressa do emprego dos recursos obtidos com a alienação de CEPAC à determinada Intervenção (obra ou desapropriação), não se podendo destinar os valores para quaisquer 155 outros fins. Com a realização da Intervenção, pretende-se que ocorra a valorização da área da Operação Urbana Consorciada. (Curitiba, 2016, p. 20)

Com a OUC – LV, tendo em vista sua equação físico-financeira, estabeleceu-se uma oferta de 4.475.000 m² de área adicional de construção a ser convertida. Será dispersa de maneira diferenciada no perímetro da intervenção, em até 4.830.000 Cepac's, com valor mínimo de R\$ 200,00 (Curitiba, 2011).

Com intuito de concretizar as ações propostas, o perímetro da operação urbana foi dividido em três setores: Norte, Centro e Sul, que foram, por sua vez, subdividido em outros três subsetores, são eles: (1) Polos (Zona: Polo-LV) com ocupação e alta densidade, verticalização e predominância de comércio e serviços; (2) Área Diretamente Beneficiada (Zonas: SE-LV) eixo de adensamento ao longo da via Linha Verde, entre polos, predomínio do uso residencial com verticalização; e por fim (3) Área Indiretamente Beneficiada (demais zonas), demais áreas contempladas pela operação urbana, onde se prevê uma zona de amenização do impacto de uso e ocupação do solo com média densidade, altura limitada e uso predominantemente residencial.

O projeto da OUC Linha Verde estimou um horizonte de 25 a 30 anos para conclusão do projeto, contemplando intervenções que iam desde a construção de passarelas para pedestres até a implantação de obras relativas ao metrô de Curitiba e sua plena ocupação em densidade, as obras necessárias foram estimadas em R\$ 1,6 bilhões (Silva, 2017).

Segundo Neto e Moreira (2013), um ponto polêmico da UOC - LV se refere ao seu desenho institucional de gestão. E nesse viés é possível efetuar questionamentos

sobre dois elementos fundamentais na discussão da operação urbana enquanto instrumento de gestão social da valorização da terra, o primeiro em relação a elaboração do projeto urbanístico o segundo quanto a gestão da OUC - LV, em especial quanto a representatividade da sociedade civil.

Em consonância com o Estatuto da Cidade o Plano Diretor do Município de Curitiba vigente a época da proposição da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (Lei Municipal Nº 11.266/2004) previu em seu texto alguns instrumentos urbanísticos e dentre eles a Operação Urbana Consorciada e definiu elementos mínimos para sua aprovação, a saber: definição da área de abrangência da intervenção; finalidade da operação proposta; programas básicos de ocupação da área e de intervenções previstas; estudo prévio de impacto de vizinhança; programa de atendimentos econômico e social para a população diretamente afetada pela operação; contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da possível utilização dos benefícios previstos; formas de controle da operação, compartilhado com representação da sociedade civil (Curitiba, 2004).

A Lei Municipal nº 13.909/2011, que aprovou a OUC - LV, eliminou a elaboração do Plano de Prioridade de intervenção (art.º. 19) e do Plano e Projeto urbanístico (art.º. 20) e do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) o que contradiz o Plano Diretor Municipal. Salienta-se que embora a OUC - LV tenha como um dos objetivos gerais a criação de um programa de atendimento econômico e social não há definição de mecanismos que efetivem esse programa e nem mesmo definem-se quais os elementos mínimos que o compõem (NETO; MOREIRA, 2013). A não elaboração deste programa pode estar relacionada a participação popular inexistente, como afirmam Neto e Moreira (2013), e sem esta participação como seria possível avaliar e posteriormente mitigar os impactos negativos destes projetos?

Nesse ínterim, o segundo ponto de questionamento versa sobre a baixa representatividade da sociedade civil no processo de criação e implementação do projeto. A legislação do OUC - LV estabelece que um grupo de gestão acompanhe a implementação do Programa de Intervenções da Operação Urbana Consorciada, este grupo deve ser, segundo a Lei nº 13.909/2011, coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) e outros onze membros representantes do Poder Público, Executivo e Legislativo, bem como representante do Sindicato da Construção Civil do Estado do Paraná (SINDUSCON), do Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná (SECOVI), da Associação dos Dirigentes de Empresas do

Mercado Imobiliário do Estado do Paraná (ADEMI) e do Conselho da Cidade de Curitiba (Concitiba). Observa-se que segundo esta formação há uma concentração do Poder Público e das entidades vinculadas ao setor imobiliário restando a sociedade civil, ressaltando o fato de que o Concitiba também é composto por membros do Poder Público e entidades imobiliárias.

Piza, Santoro e Cymbalista (2004) afirma que a implementação de uma operação urbana consorciada sem uma adequada gestão social dos recursos envolvidos conduz incontestavelmente à definição de prioridades “de poucos” em detrimento dos interesses da coletividade, que demoram a se efetivar, ou, sequer se efetivam. Neste sentido as operações urbanas consorciadas quando mal conduzidas tendem a potencializar os efeitos segregação socioespacial (Alvim; Abascal; Moraes, 2011). Sendo assim as operações urbanas podem ser entendidas como mecanismos eficazes, quando elaboradas levando em conta a realidade social de todos os agente envolvidos e o atendimentos aos interesses da coletividade, que dão a possibilidade de reestruturar áreas subutilizadas das cidades, outrossim, estas mesmas operações quando ignoram ou minimizam a participação popular encobrem a lógica da concentração de renda fundiária urbana direcionando recursos públicos para obras de infraestrutura levando o Poder Público a assumir papel de destaque na acumulação privada de mais-valias fundiárias urbanas (Fix, 2015).

A transformação da BR-116 em um eixo estruturante urbano por meio da OUC-LV consolida a intenção de Curitiba em integrar planejamento urbano, mobilidade e desenvolvimento territorial. Apesar dos avanços alcançados, o projeto enfrentou desafios significativos, como dificuldades de financiamento, alterações no projeto inicial e limitações na participação popular, que impactaram sua implementação.

Na seção seguinte, são analisados os dados sobre a produção formal de edificações em Curitiba e nas áreas abrangidas pela operação urbana, com o objetivo de validar como a ocupação dessas áreas se efetivou e quais transformações foram concretizadas.

4.4 DINÂMICA IMOBILIÁRIA

Componente central na temática que orienta a presente investigação, a dinâmica imobiliária é sujeito de diversos conceitos, com vieses variados, de acordo com o enfoque em que é considerado. Neste sentido, se faz necessário debater suas nuances conceituais para definir sua participação epistemológica na pesquisa.

Sob este prisma, se faz mister considerar que a produção e transformação do espaço urbano contemporâneo são intrinsecamente moldadas pela dinâmica imobiliária, que atua como um agente ativo na conformação das cidades. Distante de ser um mero reflexo de políticas públicas ou necessidades habitacionais, o mercado imobiliário influencia diretamente a distribuição populacional, a localização de atividades econômicas e a valorização de áreas específicas. Smolka (1987) e Abramo (2005) destacam que a lógica de valorização do capital incorporador e a busca pela renda fundiária são forças motrizes que impulsionam a produção do espaço. A terra urbana, nesse contexto, transcende sua função de suporte físico para se tornar uma mercadoria, cujo valor é determinado por sua localização, infraestrutura e as expectativas de valorização futura.

Melazzo (2020) aprofunda esse debate, argumentando que a ação dos agentes imobiliários é cada vez mais relevante, pois as cidades são tomadas como lócus de sua valorização, obtida através da produção e captura de rendas fundiárias. Essa captura ocorre por meio de estratégias como a incorporação de novos empreendimentos, a reestruturação de áreas consolidadas e a especulação com terrenos vazios ou subutilizados.

A valorização fundiária, conforme analisado por Baltrusis (1999) e George (1970), é um processo complexo que envolve a apropriação privada de benefícios gerados por investimentos públicos em infraestrutura e serviços, bem como por mudanças na legislação urbanística. A compreensão da dinâmica imobiliária passa, invariavelmente, pela análise da renda da terra.

Marx (2017a [1867], 2017b [1867]) apontava a importância da renda da terra como uma forma de apropriação do mais-valor. Harvey (1980) explora como a produção capitalista do espaço urbano, impulsionada pela busca da renda da terra e do lucro imobiliário, gera e aprofunda desigualdades socioespaciais. A valorização de certas áreas e a desvalorização de outras resultam em processos de gentrificação, expulsão de populações de baixa renda e segregação, fenômenos intrínsecos à lógica

de acumulação do capital no ambiente urbano. Jaramillo (2010) e Guigou (1982) detalham os mecanismos pelos quais a renda da terra é gerada e apropriada, tornando-se um fator determinante na configuração das cidades. A dinâmica imobiliária, portanto, não é neutra; ela reflete e reproduz as relações de poder e as desigualdades sociais existentes, moldando o acesso à moradia, aos serviços e às oportunidades urbanas.

A crescente complexidade das cidades e a necessidade de promover transformações urbanas de grande escala têm impulsionado a adoção de instrumentos de intervenção que articulam o Poder Público e o setor privado. Nesse cenário, as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) e os Grandes Projetos Urbanos (GPUs) emergem como estratégias centrais, e a dinâmica imobiliária assume um papel de protagonismo em sua concepção, financiamento e resultados. Grandes Projetos Urbanos, como os descritos por Abramo e Rodriguez (2005) e Oliveira (2012), são iniciativas de grande porte que visam promover transformações estruturais em áreas específicas. Sua viabilização financeira frequentemente depende da capacidade de gerar valor imobiliário e de capturar parte desse valor para financiar as obras de infraestrutura e requalificação.

As Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), regulamentadas no Brasil pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), representam um modelo inovador de articulação entre o Poder Público e o setor privado no planejamento urbano. Essas operações permitem a alteração de parâmetros urbanísticos, como coeficientes de aproveitamento, gabaritos e usos do solo, em troca de contrapartidas financeiras ou físicas por parte dos empreendedores imobiliários. Essa flexibilização regulatória, como apontam Gadens (2018) e Olbertz (2011), busca atrair investimentos privados para áreas estratégicas, promovendo a valorização fundiária e imobiliária. No entanto, essa lógica vai além de um simples ajuste urbanístico: ela transforma o espaço urbano em um ativo financeiro, onde a terra e os direitos de construção passam a ser mercantilizados.

Um dos mecanismos centrais para viabilizar essas operações é a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), que, conforme detalhado por Sandroni (2013), monetizam o direito de construir acima dos limites básicos estabelecidos pela legislação. Os recursos obtidos com a venda dos CEPACs são destinados ao financiamento das obras previstas na operação, como infraestrutura viária, equipamentos públicos e melhorias urbanísticas. Essa dinâmica

transforma o mercado imobiliário em um motor essencial para a concretização das OUCs, atraindo o capital privado como cofinanciador e, muitas vezes, como principal indutor do projeto. Bienenstein, Bienenstein e Sousa (2015) destacam que essa parceria público-privada, mediada pela valorização imobiliária, consolidou-se como o modelo predominante para a renovação urbana em metrópoles brasileiras, redefinindo o papel do Estado na produção do espaço urbano. Nesse contexto, o Estado assume uma função de facilitador e regulador, enquanto o setor privado se torna o principal agente executor, orientando os investimentos para áreas de maior retorno financeiro.

Apesar de seu potencial para gerar investimentos e requalificar áreas urbanas, a dependência da dinâmica imobiliária em Grandes Projetos Urbanos (GPUs) e OUCs não está isenta de críticas e desafios. Autores como Rolnik (2013, 2015) e Fix (2001, 2004) alertam que essas operações frequentemente reproduzem e aprofundam a segregação socioespacial, ao priorizarem a lógica da valorização do capital imobiliário em detrimento das demandas sociais. A busca pelo retorno financeiro máximo pode levar a processos de gentrificação, onde populações de baixa renda são deslocadas de seus locais de moradia devido à valorização do solo e dos imóveis, sendo substituídas por camadas sociais de maior poder aquisitivo. Esse processo não apenas desestrutura comunidades, mas também resulta na homogeneização dos usos do solo, com a predominância de empreendimentos de alto padrão e a perda da diversidade de atividades. Além disso, a criação de "ilhas de excelência", áreas altamente qualificadas e valorizadas, mas desconectadas do tecido urbano circundante, reforça a fragmentação da cidade e dificulta a integração socioespacial.

Ferreira e Maricato (2002) questionam se as OUCs realmente promovem uma diversificação urbanística participativa ou se, ao contrário, aprofundam as desigualdades, ao direcionar os benefícios da valorização para poucos agentes econômicos. A baixa representatividade da sociedade civil na gestão desses projetos é outro ponto crítico. Como apontado por Neto e Moreira (2013) no caso da Linha Verde, a ausência de mecanismos efetivos de atendimento social para as populações afetadas compromete o direito à cidade, conceito desenvolvido por Lefebvre (2001) e ampliado por Harvey (2016), que preconiza o acesso universal e equitativo aos recursos e benefícios urbanos. Vainer (2013) sintetiza essa crítica ao afirmar que a visão da cidade como empresa e mercadoria subordina o interesse público à lógica do lucro privado, resultando na apropriação das mais-valias urbanas por agentes privados, em detrimento do bem-estar coletivo. Assim, as OUCs, quando mal-

conduzidas, podem se tornar instrumentos de concentração de renda e exclusão, ao invés de promoverem uma urbanização mais justa e inclusiva. Em suma, a dinâmica imobiliária é um elemento central e incontornável na análise de Operações Urbanas Consorciadas e Grandes Projetos Urbanos. Ela viabiliza financeiramente essas intervenções, mas também impõe desafios significativos em termos de equidade social e sustentabilidade urbana, exigindo uma gestão atenta aos impactos e à promoção de um desenvolvimento mais inclusivo e justo.

Na próxima seção, são analisados os dados referentes aos alvarás de construção emitidos nas áreas contempladas pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV). O objetivo é verificar se a implementação da operação urbana gerou um aumento expressivo na intenção de construir, evidenciando a efetividade dos instrumentos urbanísticos adotados. Essa investigação buscará validar se as intervenções planejadas foram capazes de impulsionar a dinâmica imobiliária e fomentar a ocupação ordenada do território, em consonância com os objetivos propostos pelo projeto.

4.4.1 Alvarás de construção

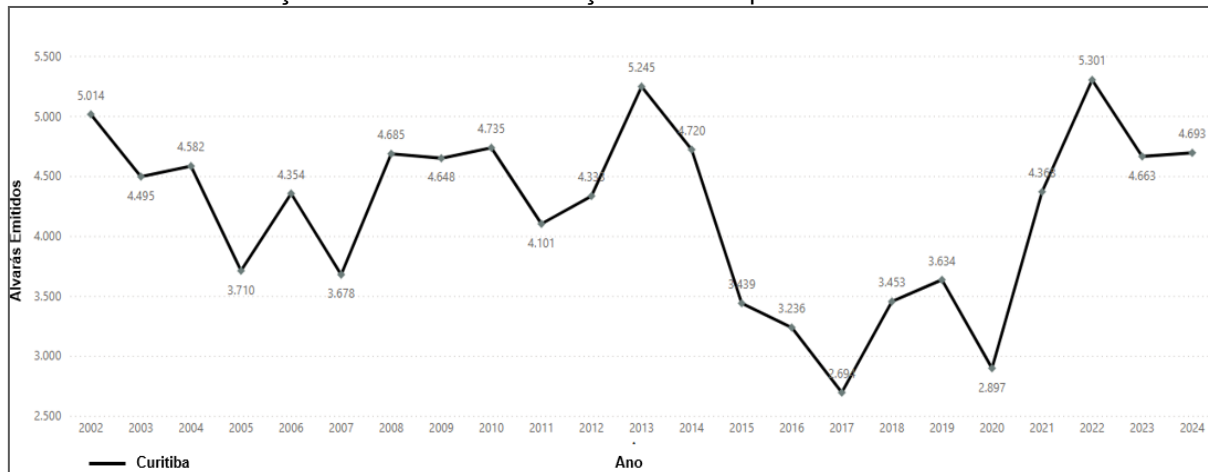
Com o intuito de analisar a influência da OUC - LV na produção imobiliária e suas dinâmicas, deliberou-se utilizar, como variável analítica, a emissão de alvarás de construção em Curitiba ao longo dos anos. O alvará de construção, licença emitida pela municipalidade, revela a intenção de construir ou reformar que proprietários e/ou incorporadores apresentaram ao Poder Público antes do início da obra. Avaliar essa intenção permite visualizar níveis de interesse de construir ao longo do tempo, sua localização no município, os usos pretendidos, a intenção de verticalização ou adensamento de determinadas regiões, entre outras informações relevantes⁸.

Para recorte da pesquisa, a análise dos alvarás de construção busca validar como a produção dessas intenções de construção foi influenciado pelo projeto em análise. Para tanto, os dados são avaliados em sequência, iniciando com a produção de alvarás no recorte territorial do município, após, no recorte de bairros que compõem a OUC-LV. Mantendo a evolução analítica de aumento da escala, avalia-se os bairros

⁸ Foram analisados apenas alvarás de construção, não foram incluídos alvarás de reforma na análise a fim de não comprometer a leitura.

das seções propostas para implantação do projeto denominadas Linha Verde Sul, Centro e Norte e por fim, no recorte da área direta de influência da Operação Urbana⁹, avaliando tanto a produção do bairro como do recorte territorial da área direta de influência.

Gráfico 3: Produção de alvarás de construção no município de Curitiba – de 2002 a 2024



Fonte: Elaborado pela autora. Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

Com base nos dados levantados, entre 2002 e 2024, Curitiba registrou a emissão de 99.678 alvarás de construção. Desse total, 44.002 foram concedidos até 2011, período anterior à proposição da OUC-LV, e 56.358 entre 2012 e 2022, durante a vigência da operação urbana. Apesar do aumento no número absoluto de alvarás no segundo período, observou-se um leve decréscimo de 1,05% na média anual de emissões, passando de 4.400 para 4.335 alvarás por ano. Essa redução na média anual, embora sutil, sugere que o ritmo de aprovações não acompanhou proporcionalmente o crescimento total. Pode-se perceber no Gráfico 3, uma inflexão importante entre 2013 e 2017, que na sequência, é retomado um volume de alvarás que se estabiliza a partir de 2023.

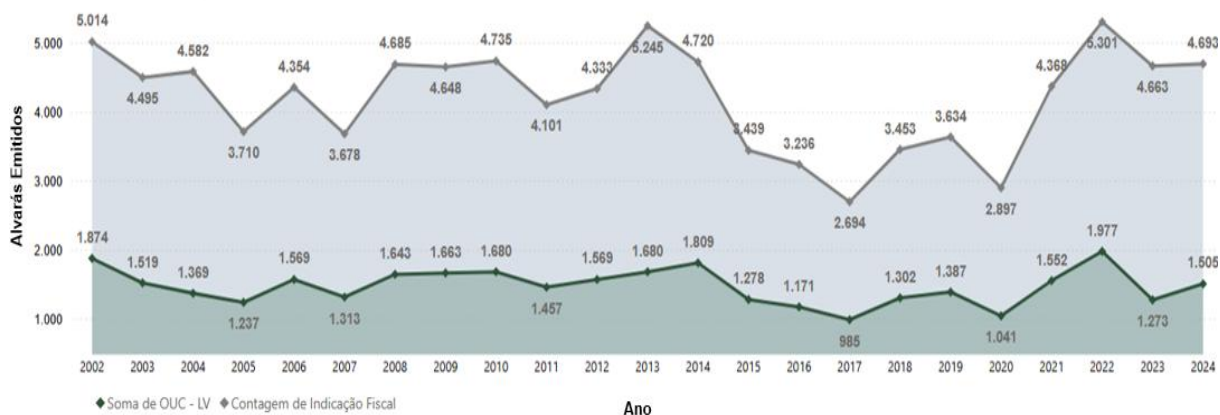
É fundamental contextualizar esse decréscimo, pois ele parece também estar intrinsecamente ligado a fatores macroeconômicos. A viabilização de Grandes Projetos Urbanos (GPUs), como a OUC-LV, é significativamente afetada por flutuações econômicas, conforme ressalta Gadens (2018), que destaca a dependência desses projetos da dimensão econômica e sua vulnerabilidade a crises

⁹ Conforme definição da Lei Municipal nº 13.909/2011 (Curitiba) Área de Influência Direta é aquela sobre a qual são aplicados os recursos e sobre a qual são implantadas as principais obras.

nacionais e internacionais. Nesse sentido, a crise mundial de 2008 e a crise econômica brasileira a partir de 2015 podem ter interferido diretamente na intenção de construir, impactando a dinâmica de emissão de alvarás.

Contrariando a tendência de queda, a produção de alvarás demonstrou um forte crescimento a partir de 2020, ano de início da pandemia de COVID-19. Esse impulso se manteve nos anos seguintes, com um notável aumento de 82% entre 2020 e 2021, culminando em 2022 como o ano de maior aprovação na série histórica, com 5.301 alvarás no município. Embora 2023 e 2024 tenham apresentado uma leve retração, a produção pós-pandemia se manteve próxima da média histórica. Na área da OUC-LV, o crescimento entre 2020 e 2021 foi de 42%, com acréscimos de 1.977 alvarás emitidos em 2022, evidenciando que, apesar das flutuações, a intenção de construir na área da operação urbana seguiu as médias históricas de mais longo prazo, refletindo a resiliência do mercado.

Gráfico 4: Produção de alvarás de construção no município de Curitiba e no grupo de bairros que compõem o perímetro da OUC - LV – de 2002 a 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

Ao analisar a produção de alvarás de construção em Curitiba, e em particular nos 22 bairros que compõem o território da OUC - LV (Gráfico 4), observa-se uma similaridade geral nos padrões de produção entre ambos os recortes. No entanto, essa similaridade esconde diferenças importantes: enquanto a cidade como um todo apresenta maiores flutuações, com picos e quedas mais acentuados, os bairros da OUC - LV demonstram uma produção mais estável e consistente. Essa estabilidade, em certa medida, pode ser vista como um desafio para os objetivos da operação, que visam 'a complementação das obras de sistema viário e transporte, oferta de espaços de uso público e promoção da requalificação urbanística' (Gadens, 2024, p. 10).

Esperar-se-ia que, para alcançar esses objetivos, a área da OUC - LV demonstrasse um crescimento mais expressivo na construção civil do que outras regiões da cidade, indicando um maior interesse e atratividade para investimentos imobiliários.

Essa dinâmica, que se reflete no decréscimo da média anual de alvarás em Curitiba (2002-2024) apesar do aumento no volume total, sublinha a complexa intersecção entre o planejamento urbano e as forças do mercado imobiliário. A mera existência de um projeto estruturante, por si só, não garante um crescimento linear e constante na atividade construtiva, evidenciando a influência de fatores externos e a autonomia das decisões dos agentes privados.

Essa flutuação na intenção de construir pode ser compreendida à luz da natureza cíclica e instável do mercado imobiliário, que, como apontado por Brandão (2009) e Melazzo (2020), reflete as incertezas e as tendências do capitalismo globalizado. A viabilização de Grandes Projetos Urbanos (GPUs) e OUCs, embora concebida para reestruturar o espaço e atrair investimentos, permanece intrinsecamente ligada à dimensão econômica, sendo vulnerável a crises como a de 2008 e a de 2015, conforme ressalta Gadens (2018). Essa dependência do capital privado para a concretização de obras públicas, em um cenário de redução da capacidade financeira do Estado (Guilhin, 2014), expõe a fragilidade de planos que não consideram plenamente as oscilações do mercado.

A dinâmica imobiliária, nesse contexto, atua como um "lugar de disputa" (Jaramillo, 2010), onde a busca pela renda fundiária e a antecipação de ganhos futuros (Smolka, Furtado 2014) moldam as decisões dos incorporadores. O fato de os alvarás representarem uma intenção de edificar e não a efetiva materialização da obra, permite inferir que o mercado pode adotar uma postura mais cautelosa em períodos de instabilidade, aguardando condições mais favoráveis para a concretização dos empreendimentos. Essa desarticulação entre a intenção e a realização pode gerar lacunas no desenvolvimento planejado, impactando a fluidez do processo de transformação urbana.

A recuperação expressiva na emissão de alvarás a partir de 2020, impulsionada pelo período pós-pandemia, demonstra a capacidade de resposta do mercado a novos estímulos e demandas. No entanto, essa retomada não necessariamente se alinha de forma homogênea com os objetivos de adensamento e diversificação de usos propostos pela OUC - LV. A atuação dos agentes imobiliários, ao priorizar áreas com maior rentabilidade ou disponibilidade de terrenos (Martins; Pereira, 2022), pode levar

a uma concentração de investimentos em detrimento de uma distribuição mais equitativa, reforçando processos de fragmentação e segregação socioespacial, mesmo em áreas designadas para intervenção (Padilha, 2020).

A análise do volume de alvarás de construção emitidos na área da OUC - LV revela uma complexa interação entre o planejamento urbano e as forças do mercado imobiliário. Embora a região da Operação Urbana Consorciada tenha demonstrado uma produção de alvarás mais estável em comparação com o restante de Curitiba, essa estabilidade não se traduziu no crescimento expressivo esperado para o cumprimento dos objetivos de requalificação e adensamento. Essa discrepância é acentuada pela vulnerabilidade dos Grandes Projetos Urbanos a flutuações econômicas, como as crises de 2008 e 2015, que impactam diretamente a intenção de construir e a capacidade de investimento do setor privado, evidenciando que a mera existência de um projeto estruturante não garante um desenvolvimento linear e contínuo.

A recuperação observada na emissão de alvarás a partir de 2020, impulsionada pelo período pós-pandemia, demonstra a resiliência do mercado imobiliário. Contudo, essa retomada, embora significativa em volume, não assegura um alinhamento homogêneo com as diretrizes da OUC - LV. A dinâmica do mercado, pautada pela busca da rentabilidade e pela priorização de áreas com maior potencial de valorização, pode levar a uma concentração de investimentos que, por vezes, diverge dos objetivos de uma distribuição mais equitativa e de uma ocupação ordenada do território. Assim, a efetividade da OUC - LV, e de operações urbanas similares, depende não apenas de seu desenho técnico, mas também da capacidade de gerenciar as expectativas e as respostas dos agentes privados, garantindo que a lógica da valorização imobiliária contribua para os objetivos sociais e urbanísticos mais amplos.

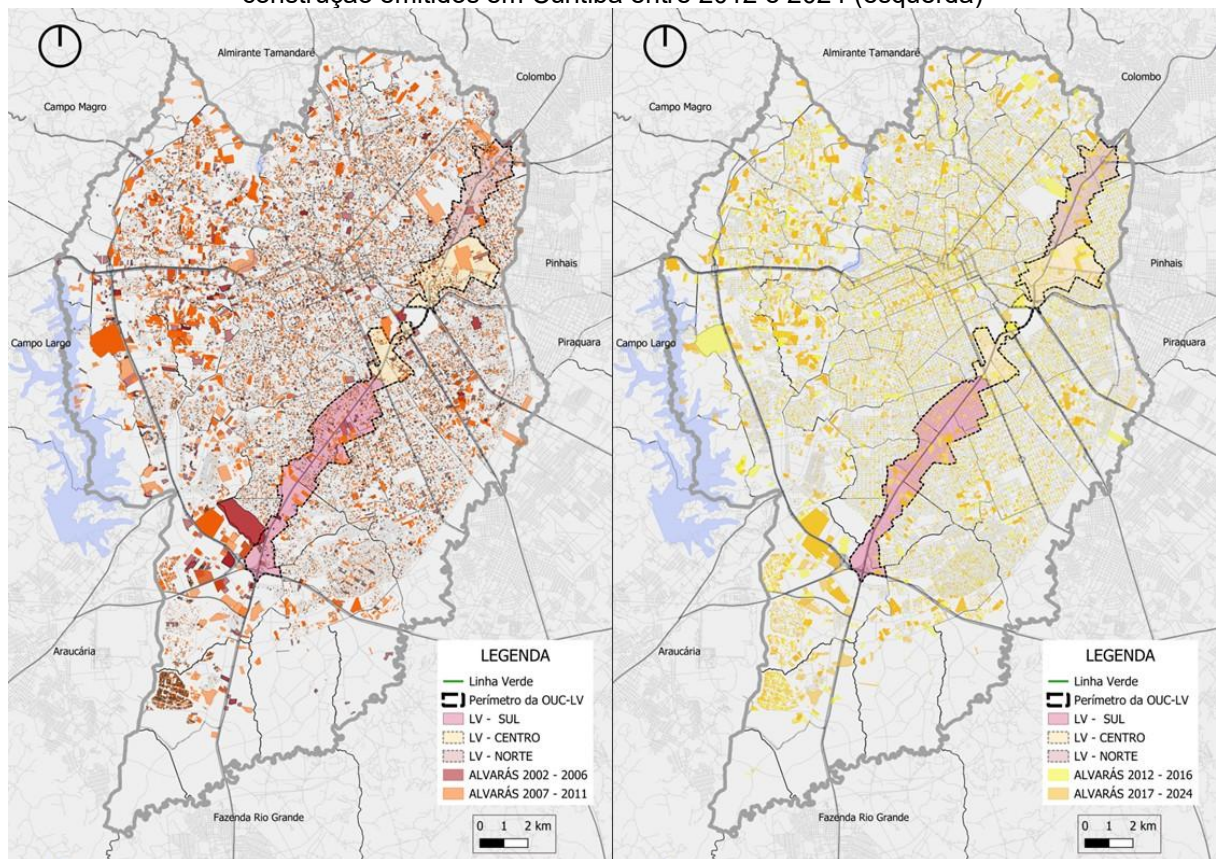
Para avaliar se essa similaridade persiste em todas as áreas da operação urbana, tornou-se necessário espacializar os alvarás de construção, georreferenciando cada documento emitido¹⁰. Essa abordagem permite visualizar os

¹⁰ Para espacializar os dados sem perder a referência, optou-se por utilizar o número da indicação fiscal de cada lote. Este número é único e é usado como referência na maioria dos documentos do terreno, sendo essencial para indicar a localização dos alvarás e demais permissões de construção de um determinado imóvel. Essa escolha se deve ao fato de que, em muitos casos, o preenchimento das bases, realizado pela municipalidade, apresenta inconsistências como "Rua", "RUA" e "R.", ou nomes de logradouros com e sem abreviaturas em um mesmo arquivo, dificultando ou inviabilizando a

dados no território de forma mais detalhada, ajudando a identificar padrões espaciais e temporais que podem não ser evidentes em uma análise agregada. Os alvarás foram segmentados por períodos: de 2002 a 2006, de 2007 a 2011 (Mapa 6), de 2012 a 2016 e de 2017 a 2024 (Mapa 6).

No Mapa 6 observa-se as tendências iniciais de distribuição da emissão de alvarás, ocorridas nos anos que antecederam a OUC – LV e nos períodos mais recentes, permitindo uma comparação entre os diferentes períodos.

Mapa 6: Alvarás de construção emitidos entre os anos de 2002 e 2011 (direita) e alvarás de construção emitidos em Curitiba entre 2012 e 2024 (esquerda)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

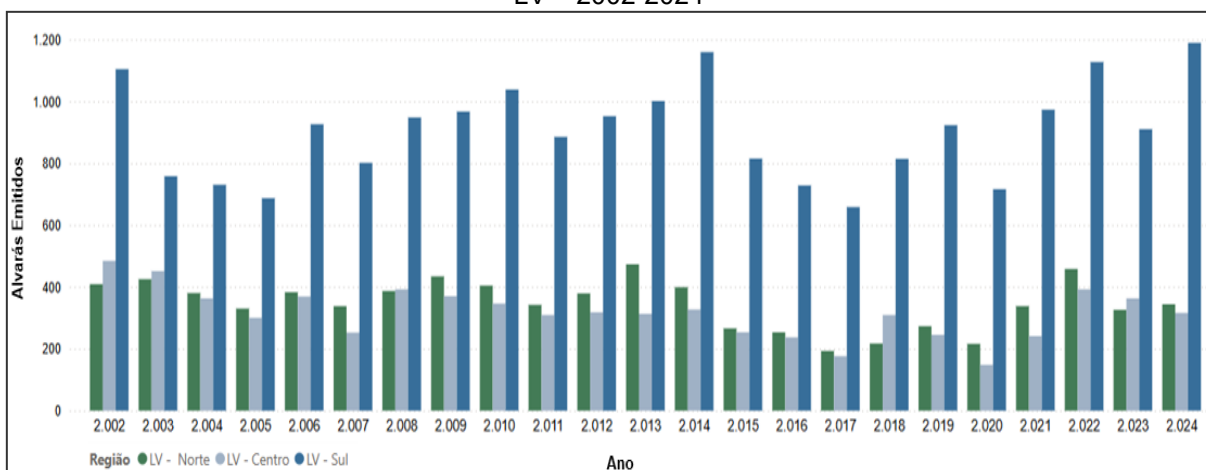
utilização do endereço como único ponto de localização. Assim, foi realizado o cruzamento da base cadastral do município com as planilhas geradas para esta pesquisa. Isso permite, em uma eventual segunda etapa, avaliar os projetos propostos em grandes vazios, especialmente aqueles que compõem a Operação Urbana Consorciada da Linha Verde.

Ao espacializar os dados de aprovação de alvarás de construção, observa-se que, nos dois períodos analisados — de 2002 a 2011, que antecede a aprovação da OUCLV, e de 2012 a 2024, posterior à aprovação da citada operação urbana — a produção de edificações, ou ao menos a intenção de construir expressa pelos alvarás, manteve-se bastante similar. Os vetores de expansão, que representam as direções preferenciais de crescimento urbano, permaneceram consistentes ao longo das duas décadas, com ênfase nas grandes vias estruturais da cidade.

Em média, os bairros que compõem o perímetro da Linha Verde representam cerca de 35% das emissões de alvarás de construção do município como um todo, um fato que não se alterou no período posterior à implantação da Operação Urbana Linha Verde, mantendo-se proporcional ao longo do tempo.

Ao observar, portanto, a operação como um todo, pouco se percebe das potenciais alterações de uso e ocupação do solo. Para entender melhor essas dinâmicas, é necessário segmentar a análise em setores: Sul, Centro e Norte. Muito além de uma relação simples de causa — a aprovação da OUC- LV — e efeito — mudanças na ocupação do entorno, há uma lógica complexa de articulação de atores e causas sociais que, unindo-se, alteram o processo de consolidação desses grandes projetos urbanos e suas diferentes camadas (Correa, 2023). Essa articulação pode explicar a estabilidade observada na emissão de alvarás e a falta de mudanças significativas no uso do solo.

Gráfico 5: Emissão de alvarás de construção por grupos de bairros que compõem a seções da OUC - LV – 2002-2024

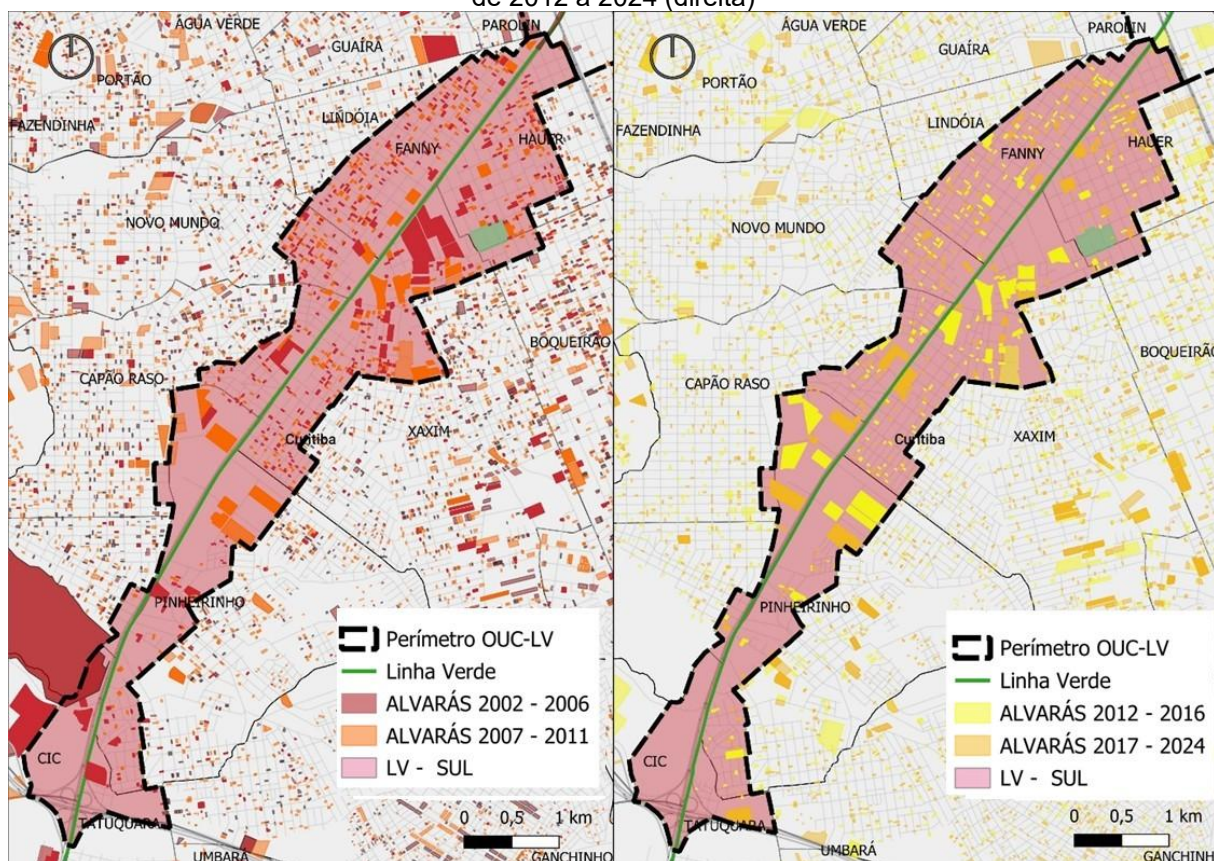


Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

No Gráfico 5, observa-se a distribuição da emissão de Alvarás de Construção (AC) nos bairros que compõem os segmentos territoriais propostos para o projeto urbano da Linha Verde. Entre os três segmentos, o de maior relevância numérica é o segmento Sul, que, durante o período de análise, aprovou 20.809 AC, sendo 8.844 no período de 2002 a 2011 e 11.965 no período de 2012 a 2024. É importante destacar que no segmento Sul as obras do projeto foram iniciadas antes mesmo da operação urbana ter sido formalmente criada, tornando-se, portanto, o primeiro a sofrer intervenções físicas na Linha Verde, mesmo antes da proposição da OUC – LV.

Um dos pontos destacados pelo projeto da Linha Verde é o uso misto do solo, associando densidade à infraestrutura e aos serviços públicos, como o transporte coletivo. Nesse sentido, Prevedello (2018) afirma que existe uma relação complementar entre o uso diversificado do solo e a qualidade urbana, sendo, portanto, desejável que a Linha Verde incorpore diversas tipologias.

Mapa 7: **Alvarás de construção** emitidos no **Setor Sul** da Linha Verde de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (2024).

A espacialização dos dados de aprovação de alvarás de construção no Setor Linha Verde Sul (Mapa 7) demonstra a manutenção do volume de aprovações na área, sem grandes alterações. No entanto, observa-se que, embora o volume de alvarás tenha se mantido constante, grandes lotes (vazios urbanos) foram especulados e analisados apenas no período posterior à operação urbana. Essa tendência é visível nos bairros Pinheirinho e Capão Raso, onde já existia uma certa densidade na produção de alvarás. Contudo, essa densidade tornou-se mais acentuada nos grandes lotes urbanos, sugerindo um interesse crescente do mercado imobiliário nessas áreas. Gavriloff (2013) apontava uma diversidade de usos e o interesse do mercado em explorar novas oportunidades de investimento na região. A maior produção de alvarás ocorreu entre 2003 e 2006, coincidindo com o início das obras no setor sul da Linha Verde, financiadas pelo Município com apoio do BID (Silva, 2018). As obras foram concluídas em 2009 (Soffiatti, 2012), marcando um período de transformação física e expectativas elevadas para a região.

Entre os anos de 2002 a 2011, dos alvarás aprovados no Setor Sul da Linha Verde, 61,23% foram emitidos para o uso de habitação unifamiliar e unifamiliar em série¹¹, ou seja, ocupação horizontal de casas isoladas ou casas construídas lado a lado em pequenos condomínios com ou sem acesso individual à rua. Além disso, 14,79% foram destinados para habitação coletiva¹², caracterizando-se por mais alta densidade de ocupação em blocos residenciais isolados ou combinados, 22,39%¹³ para uso de comércio e serviço, 0,47% para uso industrial¹⁴ e 1,26% para uso institucional¹⁵.

Já, entre os anos de 2012 e 2024, do total de alvarás aprovados no Setor Linha Verde Sul, 76,77% foram emitidos para habitação unifamiliar e unifamiliar em série,

¹¹ Usos Unifamiliar é definido na Lei de Zoneamento da cidade de Curitiba (Lei nº 15.511/2019 e anteriores) no Artigo 168º como edificação isolada destinada a moradia, já as edificações unifamiliares em série são definidas como um agrupamento residencial constituído contendo de 4 (quatro) a 20 (vinte) habitações unifamiliares dentro de um mesmo lote.

¹² A Lei de Zoneamento de Curitiba define habitação coletiva como edificação com mais de 2 (duas) unidades residenciais autônomas agrupadas verticalmente, com áreas de circulação interna comuns à edificação e acesso comum ao logradouro público para fins desta pesquisa optou-se por unificar ao conceito de habitação coletiva o chamado Conjunto Habitacional e de Habitação coletiva, definido pela legislação da cidade como agrupamentos residenciais constituídos por mais de 2 (dois) blocos de habitação coletiva em um mesmo lote;

¹³ Uso destinada a utilização de comércio (varejo amplo segmentado por porte) e serviços (serviços amplos segmentados por porte e grau de ruído e ou perturbação).

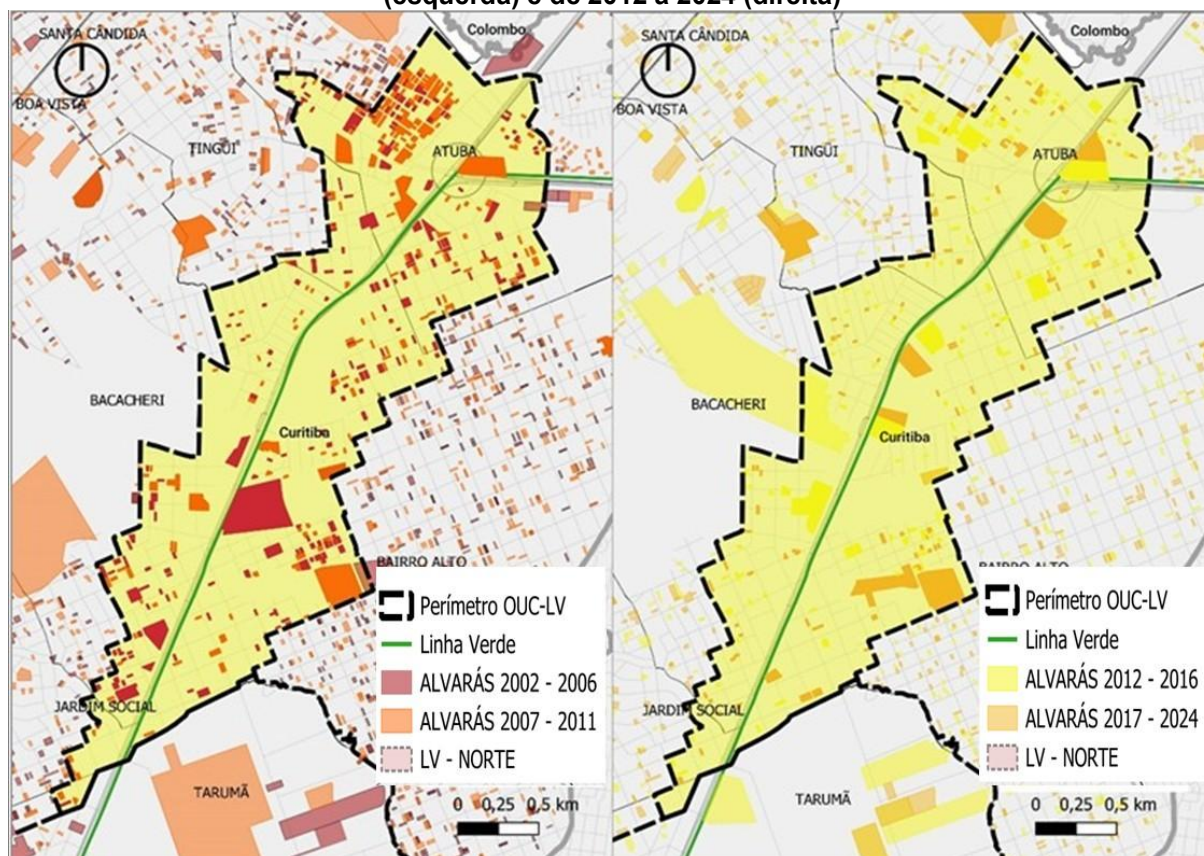
¹⁴ Uso destinado a implantação de plantas industriais categorizadas por porte e grau de ruído.

¹⁵ Uso destinado a implantação de áreas religiosas, educacionais, entre outros.

construção de unidades habitacionais unifamiliares, 16,12% para comércio e serviço, 6,39% para habitações coletivas, e 1,53% para usos comunitários. Não houve emissão de alvará de construção para uso industrial neste período.

Entre os anos de 2012 a 2024, dos alvarás emitidos pela municipalidade, 55,82% destinavam-se à construção de habitação unifamiliar, 23,72% para unidades de comércio e serviço, 16,28% para habitação coletiva, e 4,18% para edificações de uso comunitário. Assim sendo, observa-se uma redução na produção de residências unifamiliares e espaços de comércio e serviço e um crescimento na produção de edifícios de apartamentos, mudança que condiz com as premissas da OUC - LV atrelando moradia em mais alta densidade e transporte.

Mapa 9: Alvarás de construção emitidos no Setor Norte da Linha Verde de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

Por fim, o Setor Linha Verde Norte (Mapa 9) foi a última a receber as obras do projeto, que foram oficialmente inauguradas em junho de 2024 pela Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC). Durante o período total de análise, foram aprovados 7.912 alvarás de construção no Setor. Destes, 3.832 foram emitidos entre 2002 e 2011

e 4.080 entre os anos de 2012 e 2022, o que representa uma manutenção na produção em relação ao período anterior. No entanto, ainda que o número absoluto de alvarás tenha crescido, a média anual decresceu, saindo de 382 alvarás de construção por ano para 313 liberações anuais. Essa aparente contradição pode indicar que, embora o interesse na construção na Linha Verde Norte tenha se mantido, o ritmo de aprovação de novos projetos diminuiu, possivelmente devido a fatores como a complexidade dos projetos, a burocracia envolvida ou a disponibilidade de terrenos adequados.

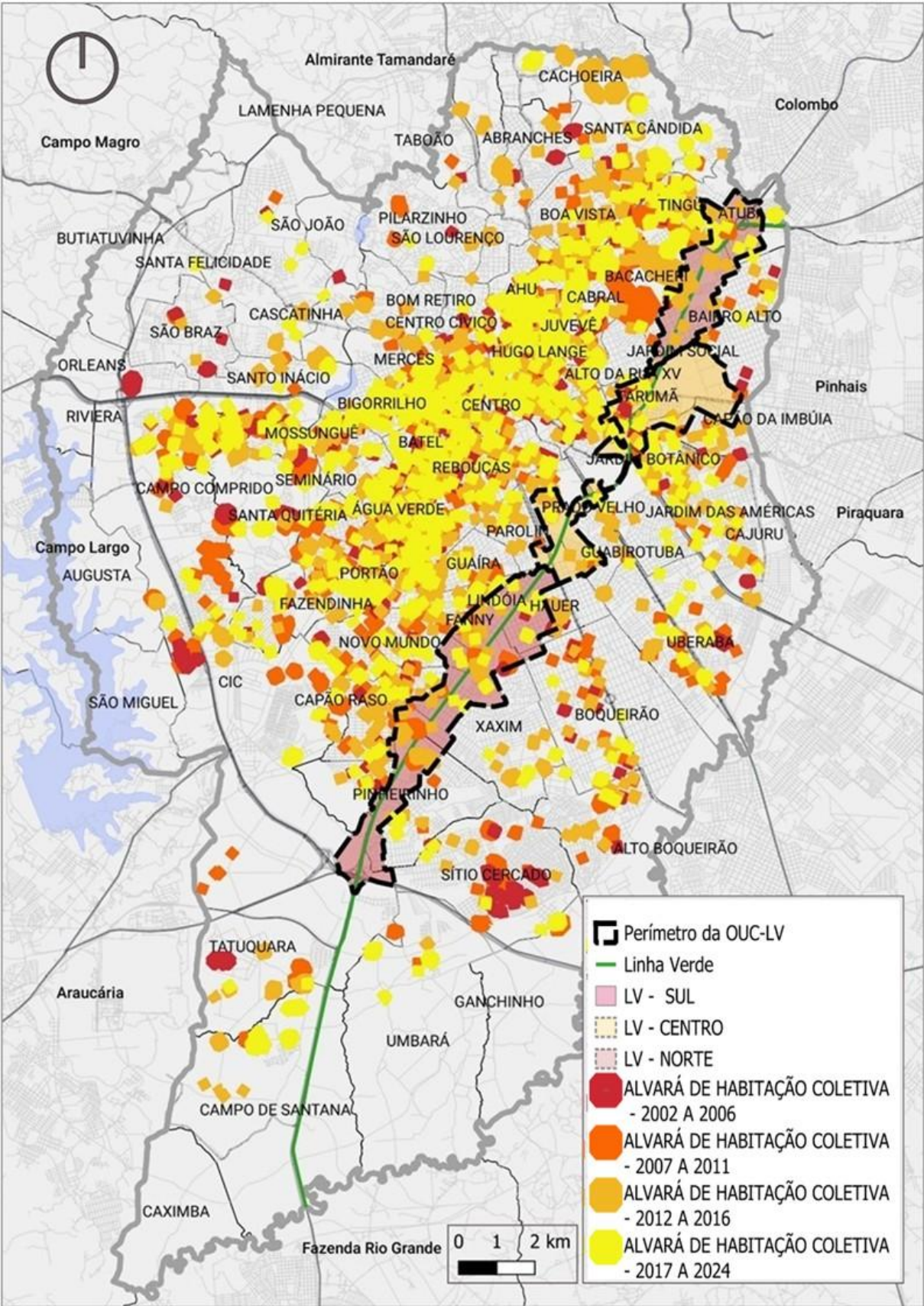
No Setor Linha Verde Norte, os alvarás emitidos entre os anos de 2002 a 2011 tiveram a seguinte proporção de usos: 85,96% foram emitidos para habitação unifamiliar, 0,57% para habitação coletiva, 11,72% para comércio e serviço, e 1,75% para uso comunitário. Também não houve aprovação de alvarás de construção para implantação de indústrias neste período.

Entre os anos de 2012 a 2022, 79,76% dos alvarás emitidos foram para aprovação de habitação unifamiliar, 3,68% para habitação coletiva, 15,22% para comércio e serviço, 1,17% para uso comunitário, e 0,17% para uso industrial.

Diante disso, no quesito da produção de habitação coletiva, o Setor Norte da Linha Verde apresentou crescimento expressivo, com a aprovação de 166 alvarás destinados à implantação de habitação coletiva no período posterior à aprovação da OUC - LV (2012 a 2024). Esses 166 alvarás representam uma média de 12,7 alvarás por ano e aprovaram a construção de 5.519 unidades residenciais. Nos anos anteriores à aprovação da operação, entre 2002 e 2011, foram apenas 75 alvarás de habitação coletiva, com uma média de 7,5 alvarás por ano, totalizando 1.473 unidades residenciais aprovadas apenas na área de influência direta da operação urbana consorciada. Isso demonstra que, ao menos em intenção, houve um movimento para verticalizar essa região da cidade, alinhando-se à relação entre vias estruturais e densidade, muito explorada pela legislação de Curitiba. Além disso, não apenas o volume de alvarás de habitação coletiva foi ampliado, mas também o número de unidades por alvará, passando de pouco mais de 19 unidades por alvará entre 2002 e 2011 para 33 unidades por alvará entre 2012 e 2024.

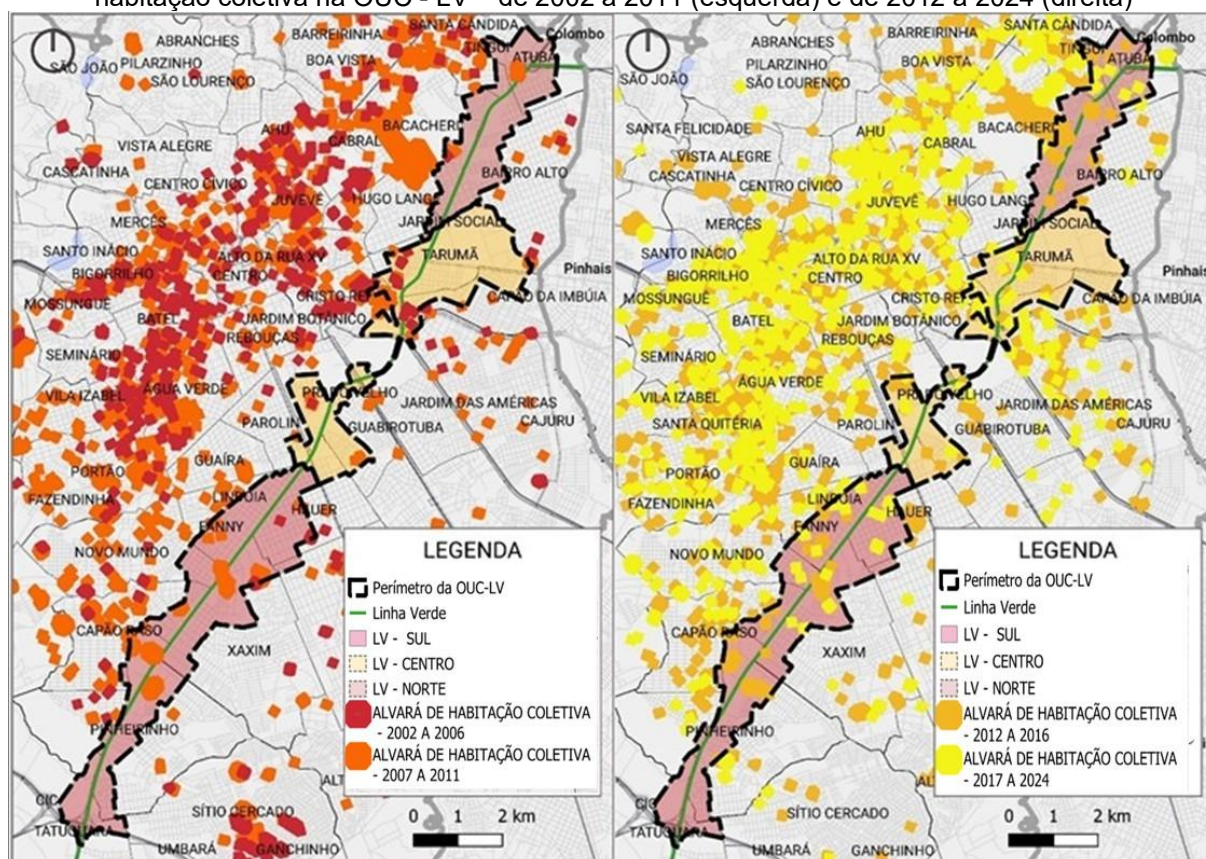
Avaliar a produção verticalizada em Curitiba como um todo e especificamente na área da OUC - LV auxilia no entendimento de potenciais mudanças de uso e ocupação do solo e densidade, levando em conta a premissa do eixo Linha Verde de otimizar a infraestrutura e o transporte.

Mapa 10: Alvarás de construção emitidos para habitação coletiva e conjunto habitacional - 2002-2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

Mapa 11: Alvarás de construção emitidos para habitação coletiva e conjunto habitacional de habitação coletiva na OUC - LV – de 2002 a 2011 (esquerda) e de 2012 a 2024 (direita)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

Durante o período analisado em Curitiba, foram aprovados 3.761 alvarás de construção destinados à habitação coletiva e conjuntos habitacionais, focados na ocupação vertical de maior densidade. Destes, 1.384 alvarás foram emitidos entre 2002 e 2011, com uma média de 138 alvarás por ano, e 2.265 entre 2012 e 2024, resultando em uma média de 207 alvarás de habitação coletiva por ano. Isso representa um crescimento de 50% na produção média anual em relação ao período anterior.

Estes alvarás se destinavam à edificação de 126.020 unidades residenciais¹⁶. Entre os anos de 2002 e 2011, foram aprovadas 41.003 unidades residenciais, o que representa uma média de 29,62 unidades por alvará aprovado. Já entre 2012 e 2024, foram aprovadas 85.017 unidades, aumentando a média para 32 unidades por alvará, o que representa um acréscimo de 10%. A ampliação do volume de alvarás e unidades

¹⁶ Unidades destinadas à ocupação residencial, como produtos de habitação coletiva, podem incluir unidades não residenciais, como escritórios administrativos. Para fins de análise, optou-se por considerar apenas as unidades residenciais, excluindo aquelas que não são destinadas à moradia.

aprovadas para habitação coletiva demonstra, em certa medida, que a cidade tem se verticalizado mais a cada ano, aumentando a proporção de prédios de apartamentos e o volume de unidades destes.

Ao segmentar os alvarás aprovados dentro do perímetro da operação, identificamos 60 alvarás de construção para habitação coletiva entre os anos de 2002 a 2011 e 91 entre os anos de 2012 e 2022, acréscimo de 52% em relação ao período anterior.

Dentre as seções da Linha Verde, com base na emissão dos alvarás de construção (AC), o Setor LV-Sul apresenta maior atratividade para o uso coletivo. Entre 2012 e 2024, foram aprovados 46 alvarás com 2.496 unidades residenciais, enquanto entre 2002 e 2011 foram aprovados apenas 12 alvarás, totalizando 911 unidades residenciais. Ao considerar a média de unidades aprovadas por alvará, observa-se que, no período de 2002 a 2011, os alvarás tinham em média 76 unidades, enquanto no período de 2012 a 2024, os prédios aprovados são compostos por 54 apartamentos. Embora a densidade de apartamentos por alvará tenha diminuído, comparativamente a Curitiba, o volume de unidades em cada projeto ainda é maior no Setor LV-Sul do que no município como um todo.

A presença de uma intenção menor de edificar usos industriais também indica uma potencial modificação o cenário de ocupação prévio a operação urbana. Vale ressaltar que em suma a proposta da OUCLV busca a densificação da região mas também incentiva o uso misto do solo, conforme observado nos prospectos de divulgação do projeto (Olbertz, 2011).

Embora seja possível observar um aumento na produção de habitação coletiva na Linha Verde Norte, Ambrósio (2019) destaca que a dinâmica de ocupação deste território está mais relacionada à morfologia do que a um zoneamento mais ou menos atrativo, tornando o projeto urbano ainda mais complexo. Sendo assim, na produção de alvarás de construção destinados à habitação coletiva, houve um crescimento na região de abrangência da OUC - LV superior ao identificado em Curitiba.

A análise da emissão de alvarás de construção em Curitiba entre 2002 e 2024 revela nuances na influência da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV) na produção imobiliária. Embora o número total de alvarás tenha aumentado, a média anual de emissões apresentou um ligeiro decréscimo.

A distribuição espacial dos alvarás demonstra a persistência dos vetores de expansão urbana nas principais vias da cidade, com os bairros da Linha Verde

mantendo uma representatividade constante nas emissões. A segmentação por setores (Sul, Centro e Norte) evidencia particularidades regionais, como a especulação de grandes lotes no Sul, o decréscimo no Centro e o crescimento da habitação coletiva no Norte. A análise da verticalização revela um aumento na produção de edifícios de apartamentos. Esses dados, no entanto, representam apenas a intenção de construir. O próximo capítulo investigará os Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO) com objetivo de determinar quais dessas intenções se concretizaram em obras efetivamente concluídas.

4.4.2 Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO)

Os Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO) são documentos administrativos emitidos pelo Poder Público Municipal para assegurar que a edificação, anteriormente licenciada pelo alvará de construção, está pronta para ser utilizada em sua função pretendida¹⁷.

Diferentemente do Alvará, que é solicitado antes da construção, reforma ou ampliação — podendo, portanto, indicar apenas uma intenção de construir ou até mesmo uma especulação sobre áreas —, o CVCO representa a concretização dessa intenção, pois só é concedido após a finalização da obra. Dessa forma, permite avaliar a influência do projeto urbano da Linha Verde sobre a dinâmica de produção e ocupação efetiva do mercado imobiliário da cidade, sendo, portanto, de grande relevância para a construção do entendimento desse fenômeno.

¹⁷ O CVCO é conceituado como “Após a conclusão, a obra seja qual for seu uso, para que a mesma seja habitada, ocupada ou utilizada, deverá ser solicitado o Certificado de Vistoria e Conclusão de Obras - CVCO, por meio de requerimento ao órgão competente.” (ARTº 30 da Lei Municipal nº11.095/2004).

Gráfico 6: Emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO) no município de Curitiba - 2002 – 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

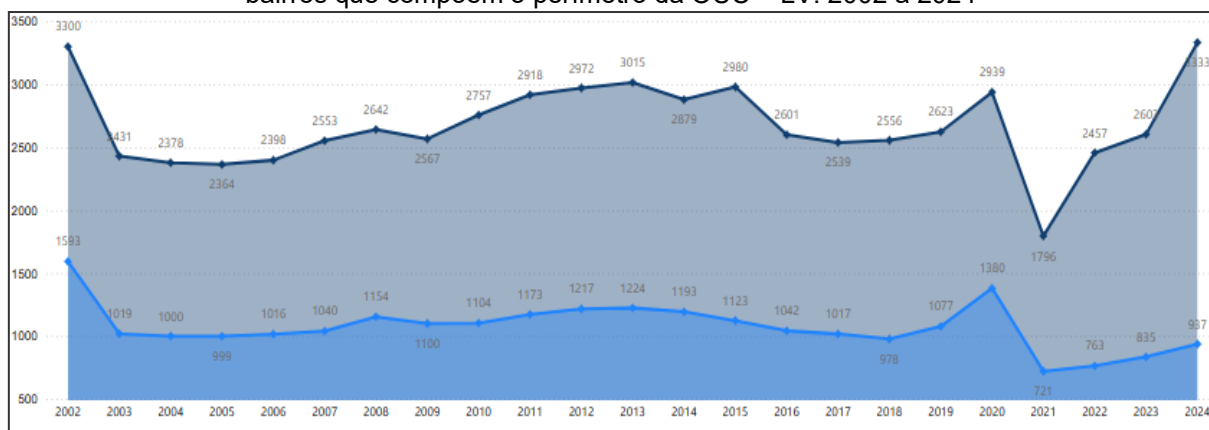
A análise do Gráfico 6 revela que o município de Curitiba emitiu 61.601 CVCOs entre 2002 e 2024, com uma média anual de 2.678. No período analisado anterior à OUC-LV (2002-2011), a média anual foi de 2.630, enquanto no período subsequente (2012-2024) essa média aumentou para 2.714, representando um crescimento de 3,2% na produção da cidade. O menor volume de CVCOs emitidos em Curitiba ocorreu em 2021, reflexo, em parte, do fechamento dos canteiros de obra durante o período de restrições de deslocamento impostas pela pandemia de SARS-CoV-19. Essa queda em 2021 foi seguida por um aumento nos anos de 2022 e seguintes, culminando no maior volume da série histórica em 2024.

É importante notar que, embora a OUC Linha Verde tenha como objetivo promover um novo eixo estrutural e adensamento na cidade, estudos como o de Gadens (2024) indicam um afastamento entre a produção imobiliária e os objetivos do projeto. Gadens (2024) observa uma predominância de tipologias de baixa densidade na área da OUC-LV, o que pode comprometer a eficácia da gestão do solo urbano e a concretização do direito à cidade.

Observa-se também um pequeno ciclo de alta na emissão de CVCOs entre 2010 e 2013, seguido por um aumento mais expressivo em 2015 e um ciclo de leve queda entre 2016 e 2019. Novamente, se destaca a alteração havida nos anos que compõem o período da pandemia de SARS-CoV-2 que apresentam um aumento na emissão desses certificados em 2020, seguido por uma queda significativa em 2021, que representou o ano de menor produção na série histórica, com rápida retomada nos anos seguintes. O ano de 2021 é singular devido à rápida retomada na emissão de liberações de ocupação em relação ao ano anterior.

Contudo, é fundamental analisar esses dados em conjunto com a dinâmica específica da OUC Linha Verde. Gadens (2024) aponta, que a produção imobiliária na área da OUC - LV não tem acompanhado os objetivos do projeto urbano, com predominância de tipologias de baixa densidade e pouco alinhamento com a promoção de um novo eixo estrutural. A autora ainda destaca que o interesse do mercado imobiliário na região é incipiente (Gadens, 2024).

Gráfico 7: Emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra no município de Curitiba e nos bairros que compõem o perímetro da OUC – LV: 2002 a 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

Ao analisar o grupo de bairros que compõem o objeto empírico de análise, observa-se uma similaridade gráfica entre a produção de CVCOs em todo município de Curitiba e nesses bairros, assim como ocorre com os alvarás de construção. A produção na área do projeto em análise se mantém de maneira relativamente linear entre 2002 e 2021. Contudo, nos anos de 2022 a 2024, o crescimento observado em Curitiba não se reflete no grupo de bairros da OUC-LV.

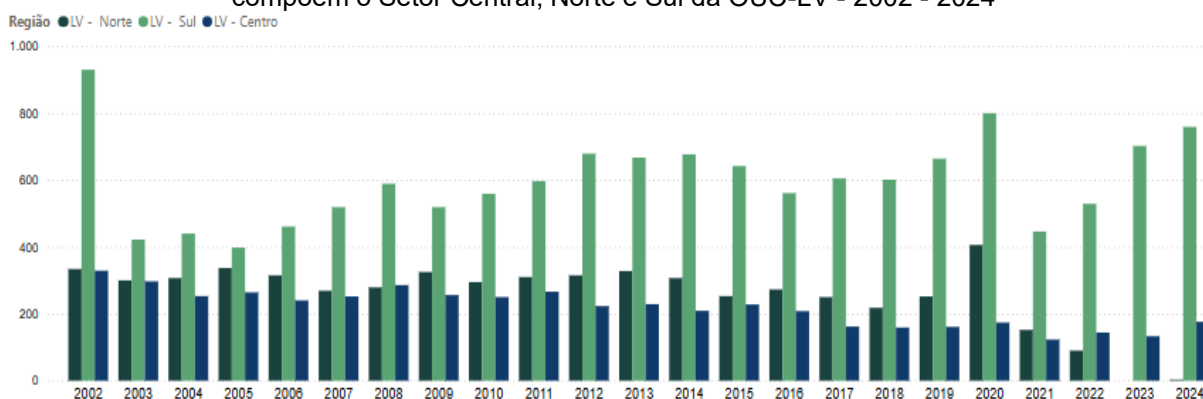
Entre os anos de 2002 e 2011, foram emitidos nos bairros que integram a OUC-LV, 11.198 CVCOs, o que corresponde a uma média de 1.149 certificados por ano. Já no período de 2012 a 2024, o total emitido foi de 13.638, resultando em uma média anual de 1.049 certificados. Ou seja, ao contrário do que se observa no município de Curitiba como um todo, que apresentou um aumento de 3,2% na produção média anual de CVCOs entre os períodos analisados, os bairros abrangidos pela OUC - LV registraram uma redução de 6% na produção média anual.

Nesse contexto, Gadens (2024) aponta que esse desempenho aquém do esperado pode estar relacionado ao baixo interesse do mercado imobiliário na região, à predominância de tipologias de baixa densidade e à baixa adesão aos instrumentos

de adensamento previstos na OUC - LV. Além disso, o autor ressalta que –o projeto enfrenta a concorrência de outros instrumentos de política urbana em Curitiba, o que pode dificultar a atração de investimentos para a área da operação. Esses fatores contribuem para o distanciamento entre os objetivos do projeto urbano e a efetiva dinâmica de produção imobiliária na região, minimizando a eficácia da OUC - LV enquanto instrumento de gestão do solo urbano.

Contudo, cabe destacar que a produção dessas construções vistoriadas não ocorreu de maneira uniforme, nem se deu por meio da liberação de unidades com a mesma destinação (residências unifamiliares, conjuntos habitacionais, usos comercial, industrial, etc.). Torna-se, portanto, necessário segmentar a produção tanto pelas diferentes seções do território em análise quanto pelos distintos usos das edificações, a fim de compreender com maior precisão a dinâmica de ocupação e os efeitos da OUC - LV sobre o perfil do mercado imobiliário local.

Gráfico 8: Emissão de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra por grupos de bairros que compõem o Setor Central, Norte e Sul da OUC-LV - 2002 - 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

A distribuição da produção de CVCOs ao longo do período analisado nos bairros que compõem cada Setor revela dinâmicas distintas (Gráfico 8). Destaca-se a predominância da produção de certificados no Setor Sul do projeto. Entre os anos de 2002 e 2011, esse Setor emitiu um total de 5.434 CVCOs; já no período de 2012 a 2024, esse número aumentou para 8.332, o que representa um crescimento de aproximadamente 53%.

No que se refere às médias anuais, observa-se que, antes da instituição da OUC-LV, os bairros do Setor Sul produziam, em média, 543 CVCOs por ano. No período de 2012 a 2024, essa média passou para 640 anuais, um incremento de 17,86%, valor significativamente superior ao crescimento médio registrado na cidade

como um todo (3,2%). Esses dados indicam que o Setor Sul apresentou maior atratividade para a construção de edificações no contexto do projeto, corroborando o padrão já identificado na análise dos alvarás de construção.

O Setor LV-Centro, por sua vez, emitiu entre os anos de 2002 e 2011 um total de 2.693 CVCOs. Entre 2012 e 2024, esse número apresentou uma queda significativa, chegando a apenas 2.329. Ao analisar a produção anual, verifica-se que, no período anterior à aprovação da OUC-LV, foram emitidos 269 CVCOs ao ano nos bairros do recorte LV-Centro, enquanto no período 2012-2024 essa proporção passou para 179 ao ano, representando uma queda de 44%. Esse resultado contrasta com o observado no Setor Sul da OUC - LV e com os resultados do município como um todo, onde houve crescimento na produção anual de CVCOs.

Cabe ressaltar que, embora o Setor LV-Centro seja a menor em extensão territorial, ela está estrategicamente localizada, com maior proximidade em relação à região central da cidade, o que historicamente conferiria vantagens em termos de infraestrutura urbana e acesso a serviços públicos.

No entanto, conforme Bittencourt e Faria (2021), a lógica de distribuição dos investimentos públicos em Curitiba não necessariamente opera para reverter padrões históricos de desigualdade urbana. Segundo os autores, grandes obras e investimentos tendem a se concentrar em regiões já privilegiadas, enquanto as áreas centrais renovadas ou próximas a certos eixos estruturantes podem sofrer processos de valorização fundiária que nem sempre se convertem em aumento de dinamismo construtivo, sobretudo em contextos de competitividade com outras áreas mais atrativas para o mercado imobiliário ou em função de saturação do tecido urbano já consolidado.

Além disso, parte significativa dos investimentos municipais e dos benefícios de grandes projetos, como o da Linha Verde, concentrou-se em bairros de maior infraestrutura, mas que apresentaram, no recorte temporal recente, relativa estabilidade ou retração no dinamismo imobiliário formal (Bittencourt, Faria, 2021).

O Setor Norte da Linha Verde apresentou, entre os anos de 2002 e 2011, a emissão de 2.103 Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCOs), o que corresponde a uma média de 210 CVCOs por ano. Já no período de 2012 a 2024, foram emitidos na LV-Norte 2.496 documentos de conclusão de obra, indicando um decréscimo de aproximadamente 8% na produção média anual.

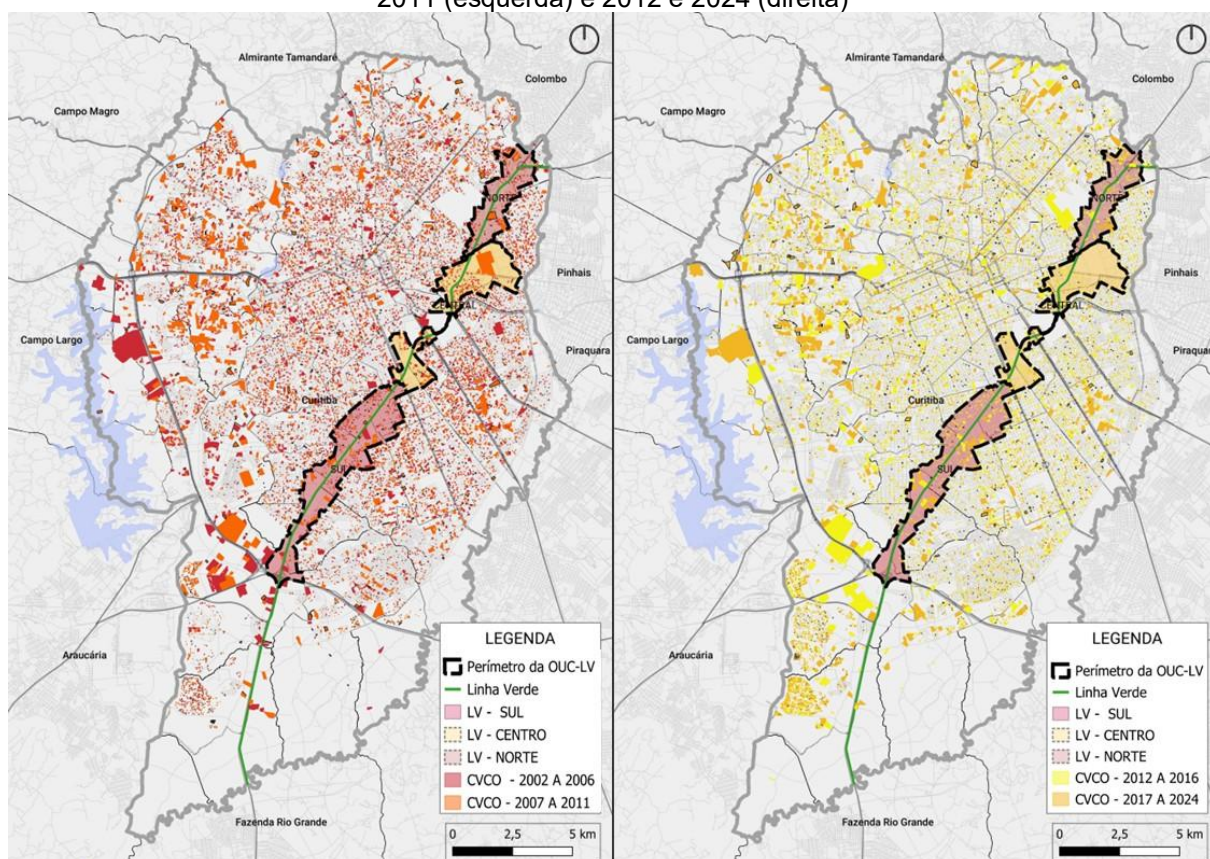
Destaca-se que o Setor Norte da OUC – LV apresentava, na ocasião de sua proposição, maior concentração de grades áreas livres e/ou subutilizadas, Contudo, como apontam Martins e Pereira (2022) ainda tenha havido uma ampliação expressiva do volume de empreendimentos em Curitiba, essas dinâmicas não se distribuíram de forma homogênea pelo território.

Assim, apenas os bairros que compõem a LV-Sul apresentaram crescimento na emissão de CVCOs, sinalizando uma ampliação na concretização de novas edificações, enquanto os grupos de bairros pertencentes às seções LV-Centro e LV-Norte registraram decréscimos em relação ao período prévio à implantação da operação urbana. Esse comportamento revela que, embora haja procura por alvarás de construção em toda a região abrangida pela OUC-LV, a efetiva materialização das obras, expressa na emissão dos CVCOs, não ocorre de maneira homogênea.

Esse fenômeno pode ser compreendido à luz da análise apresentada por Martins e Pereira (2022), que evidenciam como a financeirização do setor imobiliário e a atuação concentrada das grandes incorporadoras de capital aberto na última década influenciaram as dinâmicas de produção habitacional em Curitiba. Para as autoras o mercado tende a direcionar os grandes empreendimentos para áreas com maior disponibilidade de terrenos, facilidade de expansão e condições que possibilitem maior rentabilidade, características presentes na LV-Sul. Por outro lado, seções como a LV-Centro e LV-Norte enfrentam limitações decorrentes, por exemplo, da saturação do tecido urbano no caso do Setor Centro, menor disponibilidade fundiária ou ainda menor interesse do mercado em função da lógica da valorização imobiliária de determinados territórios.

Dessa forma, observa-se que a distribuição dos empreendimentos não obedece somente à intenção inicial expressa nos pedidos de alvará, mas reflete estratégias do setor imobiliário que privilegiaram determinados territórios. Como destacam Martins e Pereira (2022), essa atuação contribui para reforçar processos de segmentação e fragmentação urbana, evidenciando a importância de aproximar o recorte de análise para o próprio perímetro da operação urbana e aprofundar a compreensão sobre os fatores que, de fato, impulsionam ou restringem o dinamismo construtivo em cada uma de suas seções.

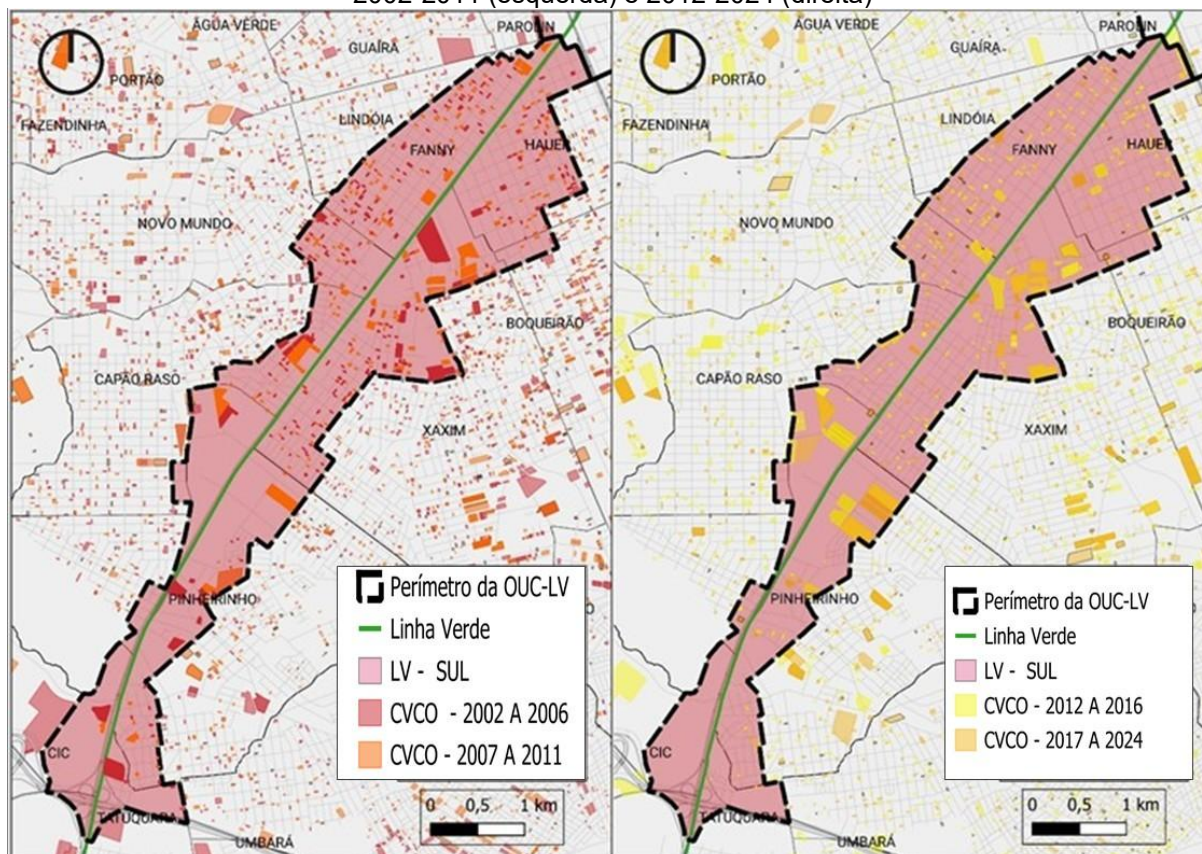
Mapa 12: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba entre os anos de 2002 e 2011 (esquerda) e 2012 e 2024 (direita)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

Ao georreferenciar os dados de produção de CVCOs no perímetro de intervenções diretas do projeto, Linha Verde Sul, Centro e Norte, é possível vislumbrar a ocupação do território ao longo do período anterior e posterior a OUC - LV (Mapa 12).

Mapa 13: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos no Setor Linha Verde Sul no período 2002-2011 (esquerda) e 2012-2024 (direita)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

O Setor Linha Verde Sul teve suas obras iniciadas pouco depois da concessão definitiva do trecho da antiga rodovia BR-116 ao município de Curitiba, em um momento em que o projeto Linha Verde possuía uma extensão significativamente menor do que a atual. Esse direcionamento inicial das intervenções para a porção sul pode ter contribuído para que essa área se destacasse tanto na emissão de alvarás de construção quanto na de Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra. Percebe-se no Mapa 13 que no período de 2002 a 2011, a zona de influência direta da operação na Linha Verde Sul registrou a conclusão de 768 edificações, o que corresponde a uma média anual de 77 CVCOs emitidos. Já entre 2012 e 2024, foram emitidos 1.089 certificados, elevando a média anual para 84, um crescimento de aproximadamente 8,3% em relação ao período anterior.

No que se refere à destinação dos usos liberados entre os anos de 2002 e 2011, observa-se que a habitação unifamiliar foi o uso predominante, correspondendo a 77,8% dos certificados emitidos no período. Em seguida, destacam-se os usos de comércio e serviços, responsáveis por 19,27% dos CVCOs. Os empreendimentos de

habitação coletiva e conjuntos habitacionais de habitação coletiva representaram 2,27% dos certificados, enquanto os usos comunitários e industriais somaram apenas 0,66%.

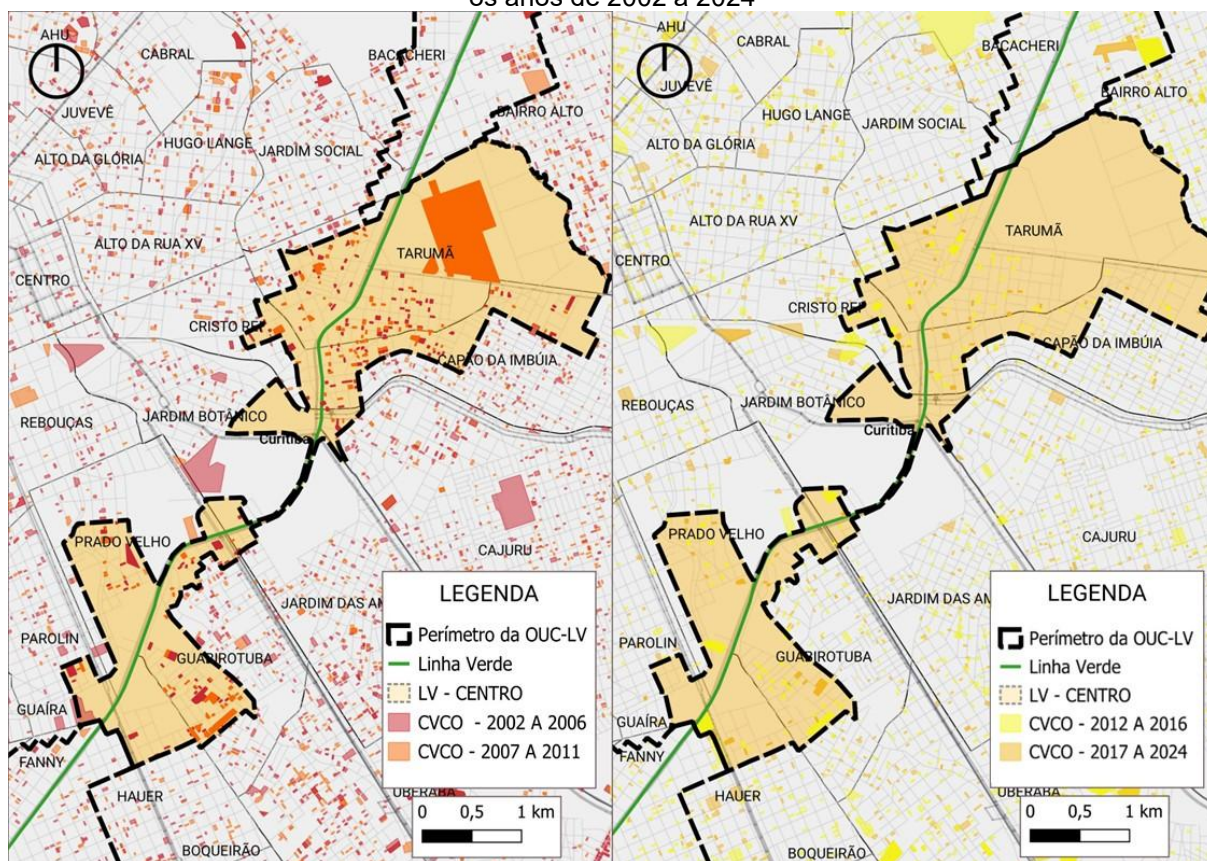
No período subsequente, de 2012 a 2024, o panorama manteve-se relativamente similar, com a habitação unifamiliar permanecendo como o uso mais frequente, agora representando 72,90% dos certificados emitidos. O uso para comércio e serviços apresentou redução proporcional, respondendo por 18,47% dos CVCOs. Por sua vez, os usos destinados à habitação coletiva e conjuntos habitacionais de habitação coletiva passaram a representar 7,26% dos certificados, enquanto os usos comunitário e industrial corresponderam, respectivamente, a 1,37% cada.

A análise desses dados revela que, apesar das transformações urbanas e dos investimentos em infraestrutura realizados por meio das obras da OUC-LV, a predominância da habitação unifamiliar como uso principal manteve-se ao longo dos anos, ainda que com uma leve redução proporcional no período mais recente (2012 a 2024). Esse padrão está em consonância com as observações de Martins e Pereira (2022), que destacam a persistência dos modelos habitacionais tradicionais em Curitiba, mesmo diante do avanço dos empreendimentos multifamiliares e da intensificação da produção imobiliária voltada para grandes conjuntos habitacionais nas áreas periféricas.

Esta percepção é corroborada por Gadens (2018), quando afirma que a partir de 2010 houve, de fato, um aumento relativo da produção de habitação coletiva, impulsionado por políticas federais, especialmente o programa Minha Casa Minha Vida, e pelo processo de financeirização do setor imobiliário. Esse movimento é evidenciado pelo crescimento da emissão de CVCOs para empreendimentos de apartamentos, que passaram de 2,27% no período de 2002 a 2011 para 7,26 % entre 2012 e 2024.

Contudo, mesmo diante desse avanço, a habitação unifamiliar segue predominando em volume, especialmente em áreas mais distantes dos eixos tradicionais de ocupação da cidade, o que reforça a manutenção de padrões urbanísticos históricos e contribui para a fragmentação e a segmentação do tecido urbano.

Mapa 14: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos no Setor Linha Verde Centro – entre os anos de 2002 a 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

A zona de influência direta do Setor Linha Verde Centro (Mapa 14) também já teve suas obras concluídas, no ano de 2014, e apresenta maior proximidade territorial ao centro urbano da cidade, contudo, sua produção de CVCOs foi a que sofreu maior queda em relação ao período anterior a aprovação da OUC - LV .

No período de 2002 a 2011, no setor central da Linha Verde, foram emitidos 437, resultando em uma média anual de 43 certificados. Entre 2012 e 2024, esse número caiu para 280 CVCOs, com média anual de 21 certificados. Assim, observa-se uma queda de 36% na produção total e uma redução de 51% na média anual de emissões, indicando um recuo significativo na dinâmica construtiva da região no período mais recente.

Quanto à destinação dos usos, verifica-se que, assim como no Setor Linha Verde Sul, a habitação unifamiliar e suas variações permaneceram como o uso mais comum no setor central durante 2002 a 2011, representando 77% do total de CVCOs emitidos. O segundo uso mais frequente foi o de comércio e serviços, com 17% das

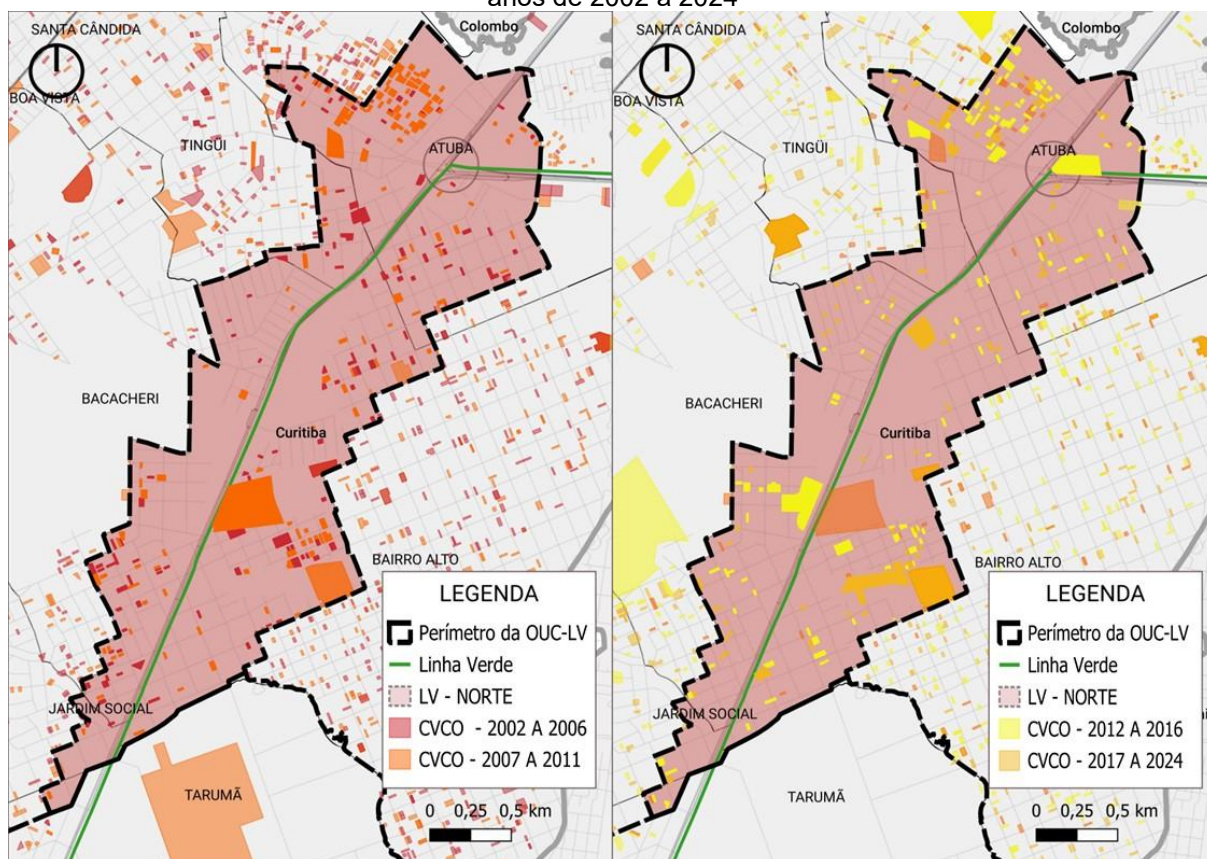
unidades liberadas, seguido pela habitação coletiva ou edifícios de apartamentos (2,80%) e pelo uso comunitário (2,78%).

No período de 2012 a 2024, observa-se uma reconfiguração dos usos: 54% dos certificados emitidos destinaram-se à conclusão de habitações unifamiliares, 27% a unidades de comércio e serviço, 14% para habitações coletivas e 1,89% para outros usos. Esse crescimento proporcional das unidades destinadas a comércio e serviço, bem como das habitações coletivas, evidencia mudanças na dinâmica de produção imobiliária da região.

A proximidade do Setor Central da Linha Verde com o centro da cidade de Curitiba favorece a implantação de edificações destinadas ao comércio e serviços, além de criar condições propícias para o lançamento de unidades habitacionais verticais. Essa tendência está alinhada com as observações de Martins & Pereira (2022), que destacam a influência da localização e da infraestrutura urbana na diversificação dos usos do solo e na intensificação da verticalização em áreas próximas ao centro.

Portanto, a análise dos dados da Linha Verde Centro revela não apenas uma redução quantitativa na produção formal de edificações, mas também uma transformação qualitativa nos padrões de uso do solo, refletindo as novas dinâmicas do mercado imobiliário e as oportunidades proporcionadas pela localização estratégica da região.

Mapa 15: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos no Setor Linha Verde Norte entre os anos de 2002 a 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

O Setor Linha Verde Norte faz parte do último lote do projeto urbano implantado por meio da OUC - LV. Segundo pontuado no Prospecto de Lançamento da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde, esta porção era composta por grandes terrenos vagos ou subutilizados e usos predominantemente rodoviários (Curitiba, 2016).

Assim como nas demais seções, pode-se perceber no Mapa 15 a Linha Verde Norte não apresentou crescimento real na emissão de CVCOs no período. Entre os anos de 2002 a 2011, a região registrou a emissão de 514 Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra, resultando em uma média anual de 51 certificados. No período de 2012 a 2024, foram emitidos 437, o que corresponde a uma média anual de 33 certificados, representando uma redução de 35% na produção média anual.

No período anterior à aprovação da OUC-LV, os CVCOs emitidos para o território correspondente ao Setor Norte da Linha Verde foram predominantemente destinados à conclusão de edificações com uso de habitação unifamiliar, que representaram 85% do total de certificados emitidos entre 2002 e 2011. Nesse mesmo intervalo, os CVCOs aprovados para habitação coletiva corresponderam a apenas

0,5%, enquanto 14% dos documentos emitidos destinaram-se à liberação de unidades de comércio e serviço.

Esse cenário apresentou certa alteração no período compreendido entre 2012 e 2024, sob vigência da OUC-LV. Nesse intervalo, o uso habitacional unifamiliar permaneceu como o mais comum, representando 82% dos certificados emitidos. Observa-se, contudo, um aumento na participação das habitações coletivas, que passaram a responder por 6% dos CVCOs. O uso destinado a comércio e serviços apresentou recuo, correspondendo a 8% dos documentos emitidos. Os usos industrial e comunitário representaram menos de 1% do total, enquanto outros usos, como industrial, sede administrativa, entre outros, somaram 3% das emissões.

O planejamento urbano da cidade de Curitiba se fundamenta, desde a década de 1960, em diretrizes de ocupação para vias estruturais que articulam mobilidade, infraestrutura, uso misto e densidade habitacional (Silva, 2018). Para analisar a densidade construtiva e sua evolução, é imprescindível examinar a produção de edificações destinadas à habitação em alta densidade, especialmente a habitação coletiva, bem como a produção de unidades residenciais em geral.

Nesse contexto, observa-se que os Setores Sul, Centro e Norte da Linha Verde apresentaram crescimento na emissão de CVCOs destinados à habitação coletiva ao longo dos períodos analisados, indicando uma gradual intensificação da verticalização e uma maior atenção do mercado imobiliário para a produção de edificações multifamiliares nessas regiões. Esse fenômeno está em consonância com os achados de Martins e Pereira (2022), que destacam que:

a intensificação da produção de habitação coletiva em Curitiba, especialmente a partir da década de 2010, reflete tanto a ação de grandes incorporadoras quanto a influência de políticas públicas e da financeirização do setor. (Martins; Pereira, 2022, p. 322)

Adicionalmente, Gadens (2018) ressalta que, embora a produção de habitação unifamiliar ainda predomine em diversas áreas da cidade, há um crescimento relativo da habitação coletiva em setores com maior valorização imobiliária e melhor inserção urbana, especialmente próximos a eixos estruturais e regiões centrais. Segundo a autora, “a verticalização, ainda que não generalizada, tem se intensificado em áreas estratégicas, acompanhando a lógica de aproveitamento do solo urbano e a busca por maior densidade habitacional” (Gadens, 2018, p. 275).

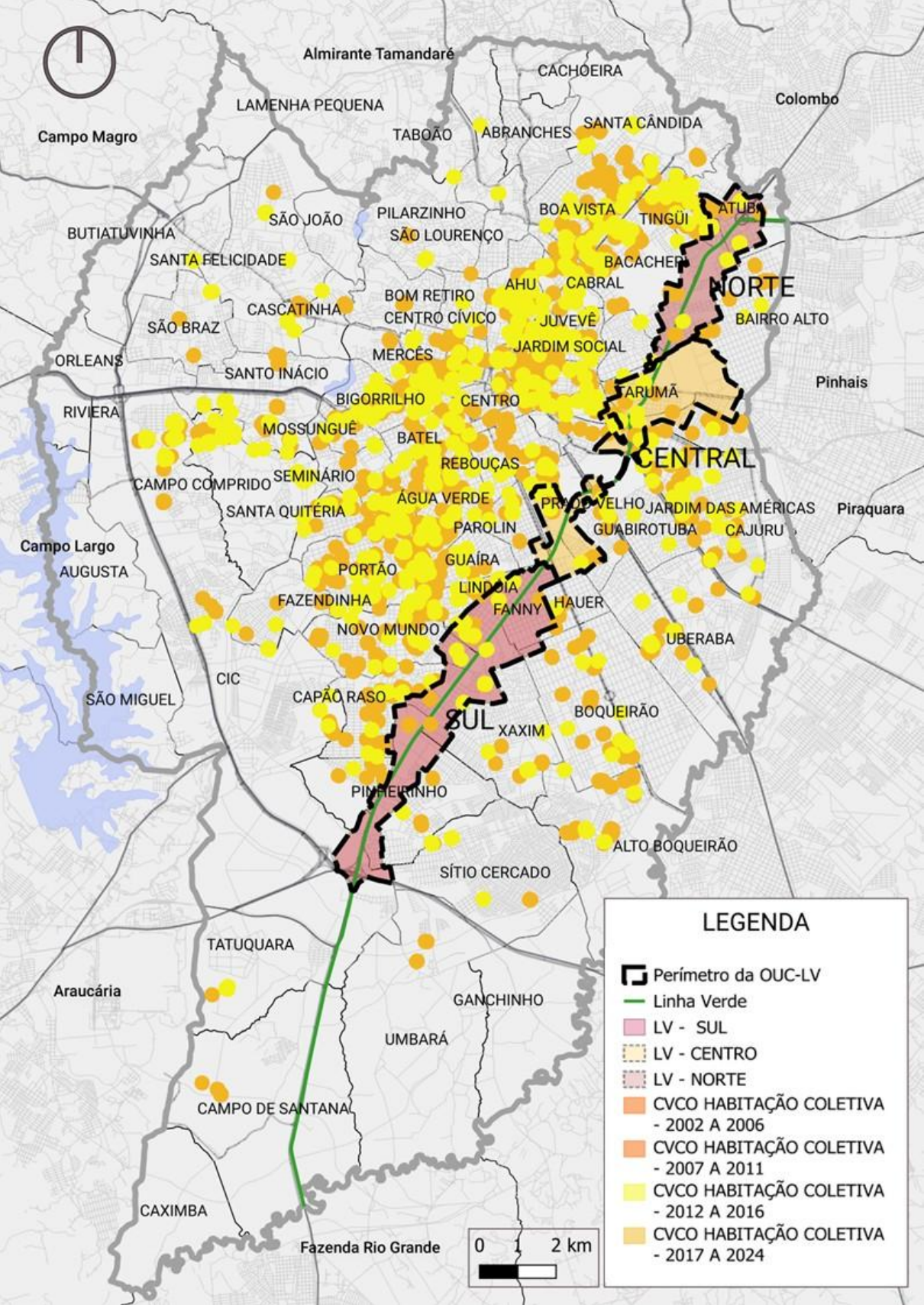
Portanto, a análise da produção de CVCOs ao longo das diferentes seções da Linha Verde evidencia que, apesar da persistência do modelo unifamiliar, há sinais de transformação no padrão construtivo, com o avanço da habitação coletiva e a intensificação da verticalização, em consonância com as diretrizes históricas do planejamento urbano curitibano e com as tendências recentes do mercado imobiliário.

O Mapa 16 apresenta a distribuição dos Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba entre os anos de 2002 e 2024, referentes à conclusão de obras cujo uso pretendido é a habitação coletiva ou conjunto habitacional de habitação coletiva. Por meio desse mapa, é possível visualizar a espacialização das edificações destinadas à ocupação em altura no município.

Parte das razões para o direcionamento desses usos está relacionada à consolidação dos locais onde a legislação urbana permite, ou mesmo incentiva, a implantação desse uso em específico. No entanto, observa-se que, para além dos parâmetros normativos, as variáveis analisadas e georreferenciadas permitem identificar, de forma mais precisa, as tendências de ocupação do território curitibano nas últimas duas décadas.

No Mapa 16, destaca-se a tendência de concentração de habitação coletiva ou conjuntos habitacionais de habitação coletiva na porção central do município e nas áreas lindeiras às vias estruturais, especialmente ao longo dos eixos nordeste, sudoeste e leste. Essa configuração espacial ainda reflete as diretrizes estabelecidas pelos primeiros Planos Diretores de Curitiba, de 1966 e 1975, que já previam a indução da verticalização e da densificação habitacional ao longo dos principais corredores estruturais da cidade (Silva, 2018; Martins; Pereira, 2022).

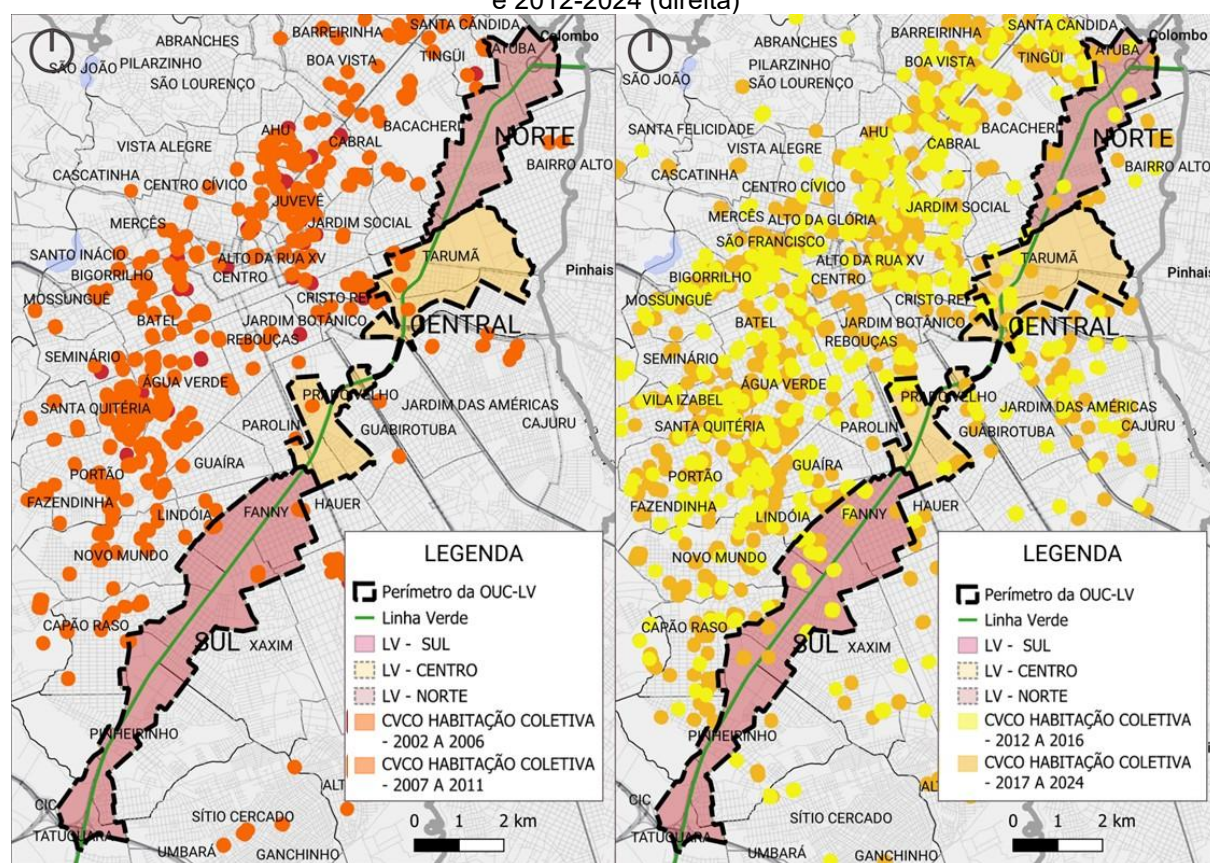
Mapa 16: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba e na Linha Verde, para o uso habitação coletiva e conjunto habitacional de habitação coletiva – entre os anos de 2002 e 2024



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

O Mapa 17 demonstra, a produção de edificações ocorrerem de modo menos evidente na área de abrangência da OUC-LV. Ao longo dos anos analisados 129 CVCOs foram emitidos na área da operação entre os anos de 2002 e 2024, 16 deles foram emitidos nos anos de 2002 a 2011 e 113 entre os anos de 2012 a 2024, um crescimento de mais de 500% em relação ao período anterior. Avanço muito superior à média do município de Curitiba.

Mapa 17: Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra emitidos em Curitiba e na Linha Verde, para o uso habitação coletiva e conjunto habitacional de habitação coletiva no período 2002-2011 (esquerda) e 2012-2024 (direita)



Fonte: Baseado em Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) 2024.

Considerando a mudança observada nas amostras que compõem a área –de estudo no quesito produção de certificados para habitação coletiva e no crescimento na produção do território nesse quesito em proporção superior ao da cidade como um todo, faz-se necessário avaliar tais CVCOs com maior detalhe, observando em conjunto a produção dos certificados em relação às unidades residenciais.

Entre os anos de 2002 a 2022 foram emitidos certificados para 412.863 unidades residenciais em Curitiba como um todo, desse montante 131.891 foram

liberadas para edificações com uso habitação coletiva, o que representa 31,95% do total de unidades residenciais liberadas no município.

Considerando apenas o recorte da área de influência direta da OUC-LV, observa-se que, no período de 2002 a 2011, foram liberadas 726 unidades residenciais em habitação coletiva. Já entre os anos de 2012 a 2024, esse número saltou para 17.114 unidades, representando um acréscimo superior a vinte vezes em relação ao montante apurado no período anterior. Entre as edificações licenciadas, identificam-se empreendimentos que variam de 4 a 840 unidades, o que evidencia não apenas o avanço quantitativo nas construções, mas também o aumento significativo da densidade das edificações residenciais coletivas.

Segmentando o período de 2012 a 2016, verifica-se que 11.988 unidades residenciais foram liberadas na área de influência direta da OUC-LV, correspondendo a aproximadamente 70% das unidades mapeadas na última década da série histórica. Já entre os anos de 2017 a 2024, foram liberadas 5.126 unidades, o que representa uma redução de 57% em relação ao período imediatamente anterior (2012 a 2016).

Em relação às seções do projeto, observa-se que, na Linha Verde Sul, foram liberadas 575 unidades residenciais entre os anos de 2002 e 2011 e 13.522 unidades entre 2012 e 2024, número vinte e três vezes maior que o registrado no período anterior. Segmentando o período posterior à aprovação da Operação Urbana Consorciada, verifica-se que, entre 2012 e 2016, na porção sul da Linha Verde, foram liberadas 9.493 unidades residenciais, enquanto entre 2017 e 2024 o número de unidades liberadas foi de 4.029, o que representa uma redução de 57% na produção de unidades residenciais nesse Setor .

Na porção Linha Verde Centro, entre os anos de 2002 e 2011, período pré-operação urbana, foram liberadas, por meio da emissão de certificados de vistoria, 151 unidades residenciais em habitação coletiva ou conjunto habitacional de habitação coletiva. No período de 2012 a 2024, esse número aumentou para 1.349 unidades. Segmentando o período de 2012 a 2016, observa-se que 984 unidades residenciais em habitação coletiva foram liberadas para ocupação, enquanto entre 2017 e 2024 o número de unidades liberadas caiu para 365.

A análise da produção de unidades residenciais em habitação coletiva ao longo das diferentes seções da Linha Verde, no contexto da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV), evidencia profundas transformações no padrão de ocupação urbana de Curitiba nas últimas duas décadas. Os dados demonstram que, após a

implementação da OUC-LV, houve um expressivo aumento na liberação de unidades residenciais em habitação coletiva, especialmente entre os anos de 2012 e 2016, seguido por uma desaceleração significativa no período subsequente. Esse movimento reflete não apenas a influência de instrumentos urbanísticos e incentivos normativos, mas também as dinâmicas do mercado imobiliário e as condições macroeconômicas do país.

Observa-se, de modo geral, que os três setores da via estrutural Linha Verde — LV-Sul, LV-Centro e LV-Norte — apresentaram crescimento acima da média do município na liberação de unidades residenciais no período posterior à aprovação da OUC-LV. Tal avanço evidencia que, em certa medida, a Linha Verde exerceu forte atração sobre incorporadores e construtores, que, além de requererem alvarás de construção, consolidaram edificações do tipo habitação coletiva, promovendo o adensamento populacional da região, em conformidade com os objetivos estabelecidos pela legislação que instituiu a OUC-LV.

Contudo, destaca-se que esse crescimento foi particularmente expressivo entre os anos de 2012 e 2016, ou seja, logo após a aprovação da operação urbana consorciada. Nos anos subsequentes, de 2017 a 2022, o ritmo e a intensidade desse crescimento não se mantiveram. Considera-se que a ocorrência da pandemia de COVID-19 pode, em parte, ter impactado a produção de novas unidades e a intenção de construir. Ainda assim, a segmentação temporal dos dados sugere que, em um primeiro momento, as mudanças legislativas e o aumento do potencial construtivo exerceram influência positiva sobre a dinâmica de construção e atraíram investimentos imobiliários para a via.

Adicionalmente, verifica-se que, dos empreendimentos licenciados para uso em habitação coletiva na área de influência direta da OUC-LV, apenas 43% utilizaram-se de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), sendo que a maioria se valeu apenas do potencial construtivo intrínseco ao próprio terreno, sem aquisição de potencial adicional. Ressalta-se, ainda, que a média de altura dos blocos de apartamentos aprovados na região é de pouco mais de cinco pavimentos, predominando empreendimentos de altura mediana, enquanto as maiores torres concentram-se no Setor LV-Centro.

A intensificação da verticalização e o aumento da densidade construtiva nas áreas de influência direta da OUC - LV estão em consonância com as diretrizes históricas do planejamento urbano curitibano, que, desde a década de 1960, orientam

a ocupação ao longo de eixos estruturais, promovendo a integração entre mobilidade, infraestrutura e uso misto do solo (Silva, 2018). Conforme Martins e Pereira (2022), a produção imobiliária de habitação coletiva em Curitiba, especialmente a partir da década de 2010, resulta tanto da atuação de grandes incorporadoras quanto da influência de políticas públicas e da financeirização do setor, fenômeno que também é observado em outras metrópoles brasileiras (Rolnik, 2015).

No entanto, a análise espacial dos CVCOs emitidos revela que a concentração de empreendimentos de habitação coletiva permanece fortemente vinculada às áreas centrais e às proximidades das vias estruturais, perpetuando padrões históricos de valorização imobiliária e seletividade locacional (Gadens, 2018). Esse processo, embora contribua para a otimização do uso do solo e para a racionalização da infraestrutura urbana, não elimina os desafios relacionados à segregação socioespacial e ao acesso à moradia digna, especialmente para as camadas de menor renda (Nunes da Silva *et al.*, 2023).

Além disso, a redução observada na produção de unidades residenciais em habitação coletiva a partir de 2017 pode ser atribuída à conjuntura econômica nacional, à retração dos investimentos públicos e privados e às mudanças nas políticas habitacionais federais, como o encerramento do programa Minha Casa, Minha Vida e a reestruturação do Casa Verde e Amarela. Tais fatores impactaram diretamente a dinâmica do setor imobiliário e a capacidade de resposta das políticas urbanas locais.

Portanto, conclui-se que a OUC - LV desempenhou papel relevante na indução da verticalização e na ampliação da oferta de habitação coletiva em Curitiba, especialmente em sua fase inicial. Contudo, a sustentabilidade desse processo depende da articulação entre instrumentos urbanísticos, políticas habitacionais inclusivas e estratégias de regulação do mercado imobiliário, de modo a garantir o direito à cidade e a efetiva democratização do acesso à moradia, conforme defendem Maricato (2017) e Rolnik (2015). A continuidade dos estudos sobre os efeitos das operações urbanas consorciadas e a avaliação crítica de seus resultados são fundamentais para o aprimoramento das políticas urbanas e habitacionais nas cidades brasileiras.

4.4.3 Produção Imobiliária

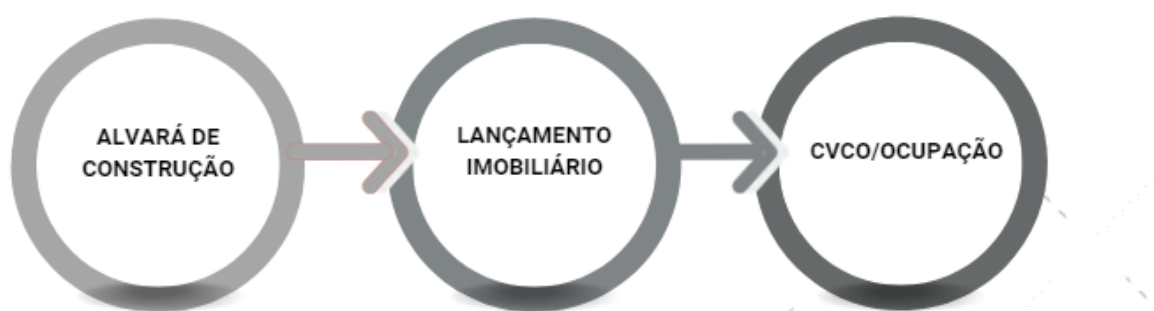
Após a análise dos alvarás de construção e dos certificados de vistoria e conclusão de obra faz-se necessário observar a produção imobiliária de edificações verticais bem como a dinâmica demográfica a fim de responder a questão da pesquisa. Nesta seção são examinados os dados de lançamentos imobiliários relacionando-os a dados populacionais.

4.4.3.1 Lançamentos imobiliários

Os lançamentos imobiliários representam um ponto importante do processo de produção do setor, que se inicia com a proposição de uso representada pelos alvarás de construção e se encerra com a emissão do CVCO, que libera a ocupação da edificação de fato. O lançamento de empreendimentos pode ser entendido como uma fase intermediária do processo, uma vez que o incorporador apresenta seu produto antes mesmo do início das obras de construção (Lei Federal nº4.591/1964)¹⁸.

Ao analisar a linha produtiva (Figura 9), pode-se compreender as mudanças ou permanências do mercado frente a determinadas alterações, seja de valor do solo, seja de legislação urbana, seja pela proposição de uma mudança mais profunda, como a proposta por uma operação urbana.

Figura 9: Esquema simplificado do processo de produção de produtos residenciais imobiliários



Fonte: Baseado na Lei Federal nº4.591/1964 (Lei da Incorporação).

¹⁸ A Lei Federal nº4.591/1964 versa sobre a incorporação no Brasil e é conhecida como a Lei da Incorporação. Ela orienta que a reserva de unidades, via compromisso de compra e venda, poderá ocorrer durante o período de obras, contudo a concretização da transação imobiliária só se dará após a emissão do Habite-se (CVCO).

Para Barcella e Melazzo (2020), é a partir da construção e incorporação de determinados empreendimentos imobiliários que se pode observar a expansão da cidade ou sua reorganização, com direcionamento estratégico para áreas específicas. Os autores argumentam que as estratégias de atuação dos agentes imobiliários, sejam eles públicos ou privados, resultam em uma valorização intencional de determinadas regiões urbanas, sendo essa valorização, portanto, produzida e não espontânea (Barcella; Melazzo, 2020).

Essa perspectiva dialoga com as análises de Martins e Pereira (2022), que destacam o papel central das grandes incorporadoras e construtoras na redefinição do espaço urbano de Curitiba, sobretudo em áreas objeto de operações urbanas consorciadas. Segundo os autores, a intensificação da produção imobiliária nessas regiões não ocorre de maneira aleatória, mas é resultado de estratégias articuladas entre agentes privados e políticas públicas locais, que favorecem a concentração de investimentos e a criação de novos polos de valorização imobiliária.

De modo semelhante, Marques e Rodrigues (2013) observam que a expansão urbana contemporânea é fortemente influenciada pela ação seletiva do mercado imobiliário, que tende a privilegiar determinadas áreas em detrimento de outras, promovendo processos de valorização diferenciada e, conseqüentemente, de reorganização do tecido urbano. Essa lógica de atuação contribui para a formação de territórios com dinâmicas próprias de produção e circulação de capital imobiliário, impactando diretamente a configuração socioespacial das cidades.

Além disso, Souza e Sugai (2018) ressaltam que a atuação direcionada dos agentes imobiliários pode gerar impactos significativos na mobilidade e na infraestrutura urbana, uma vez que a concentração de lançamentos em determinadas regiões demanda adaptações e investimentos públicos para atender ao novo padrão de adensamento e uso do solo. Assim, a produção imobiliária, ao criar “lócus” privilegiados de valorização, não apenas transforma o espaço físico, mas também redefine fluxos urbanos e padrões de ocupação, evidenciando a interdependência entre estratégias de mercado e políticas urbanas.

Para fins de análise nessa pesquisa utilizaram-se informações disponibilizadas pela empresa BRAIN Inteligência Estratégica, especializada em pesquisa de mercado

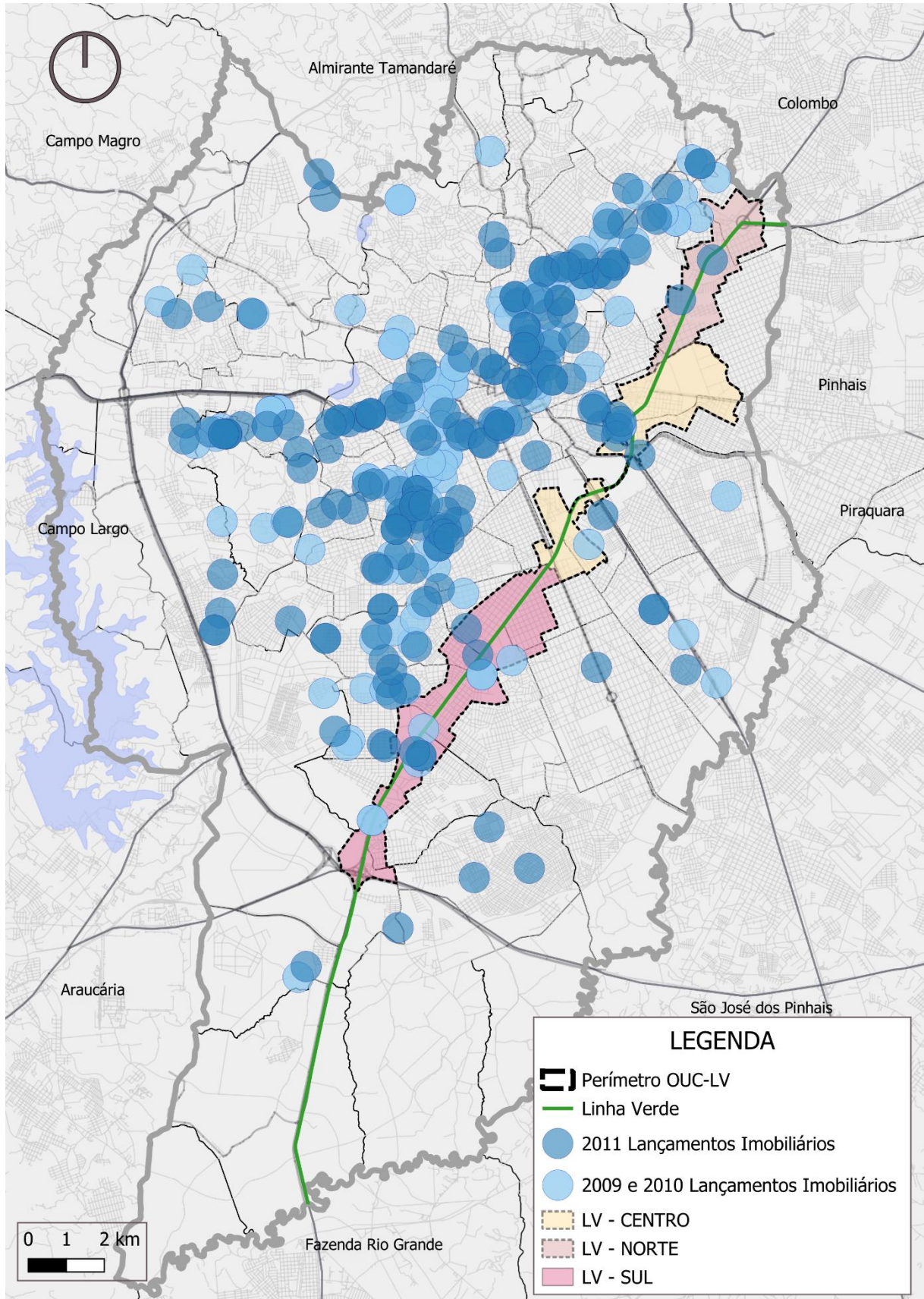
imobiliário¹⁹. Os dados dizem respeito aos lançamentos de empreendimentos do tipo condomínios residenciais verticais lançados em Curitiba, o recorte temporal se inicia no ano de 2009 e se estende até 2024, o que possibilita a análise espacializada da produção dos empreendimentos ao longo do tempo na cidade e de modo especial na região da Operação Urbana Linha Verde.

O período de análise compreende todo o banco de dados disponibilizado pela empresa, o que, embora represente um intervalo temporal menor em comparação ao analisado para os Alvarás de Construção (AC) e Certificados de Vistoria e Conclusão de Obra (CVCO), constitui uma fonte de informação ainda pouco explorada em pesquisas do segmento, conferindo especial relevância ao presente estudo.

Para fins de análise, o banco de dados foi segmentado nos seguintes períodos: de 2009 a 2011, abrangendo os anos que antecederam a proposição da operação; de 2012 a 2016, em consonância com o recorte adotado para os demais dados analisados e correspondendo ao primeiro momento de implantação da OUC-LV; e, por fim, de 2017 a 2024, período em que as mudanças legais propostas pela operação já se encontram consolidadas e as obras estão concluídas. Os dados foram posteriormente georreferenciados, com o objetivo de indicar a distribuição dos produtos imobiliários tanto no território do município de Curitiba quanto na área de influência direta da OUC-LV.

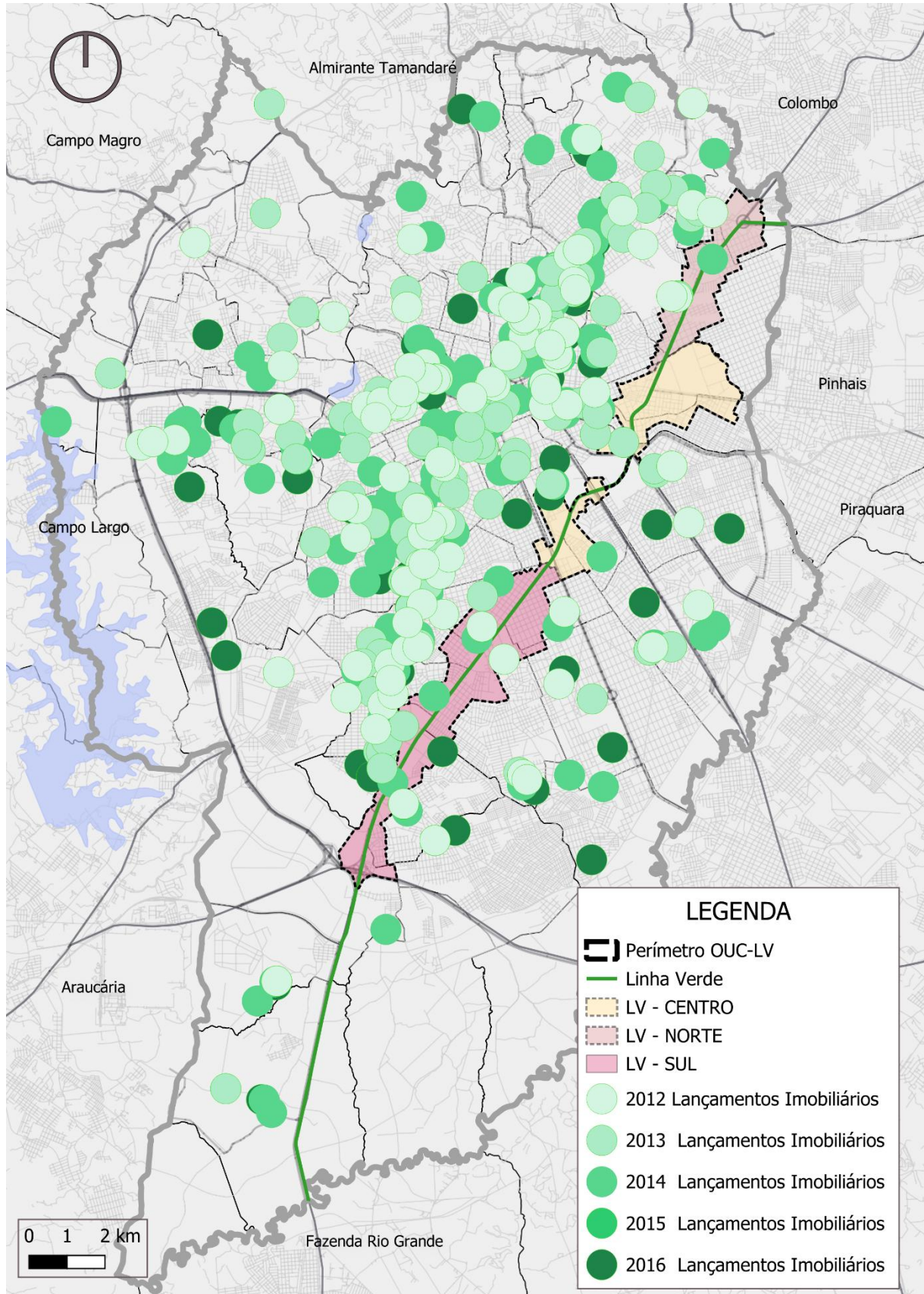
¹⁹ Os dados compilados são disponibilizados pela empresa de pesquisa (BRAIN) em uma plataforma online chamada GEOBRAIN (<https://geobrain.com.br>). Os dados são coletados por meio de plataformas de anúncios e corretores.

Mapa 18: Lançamentos de condomínios residenciais verticais em Curitiba entre os anos de 2009-2011



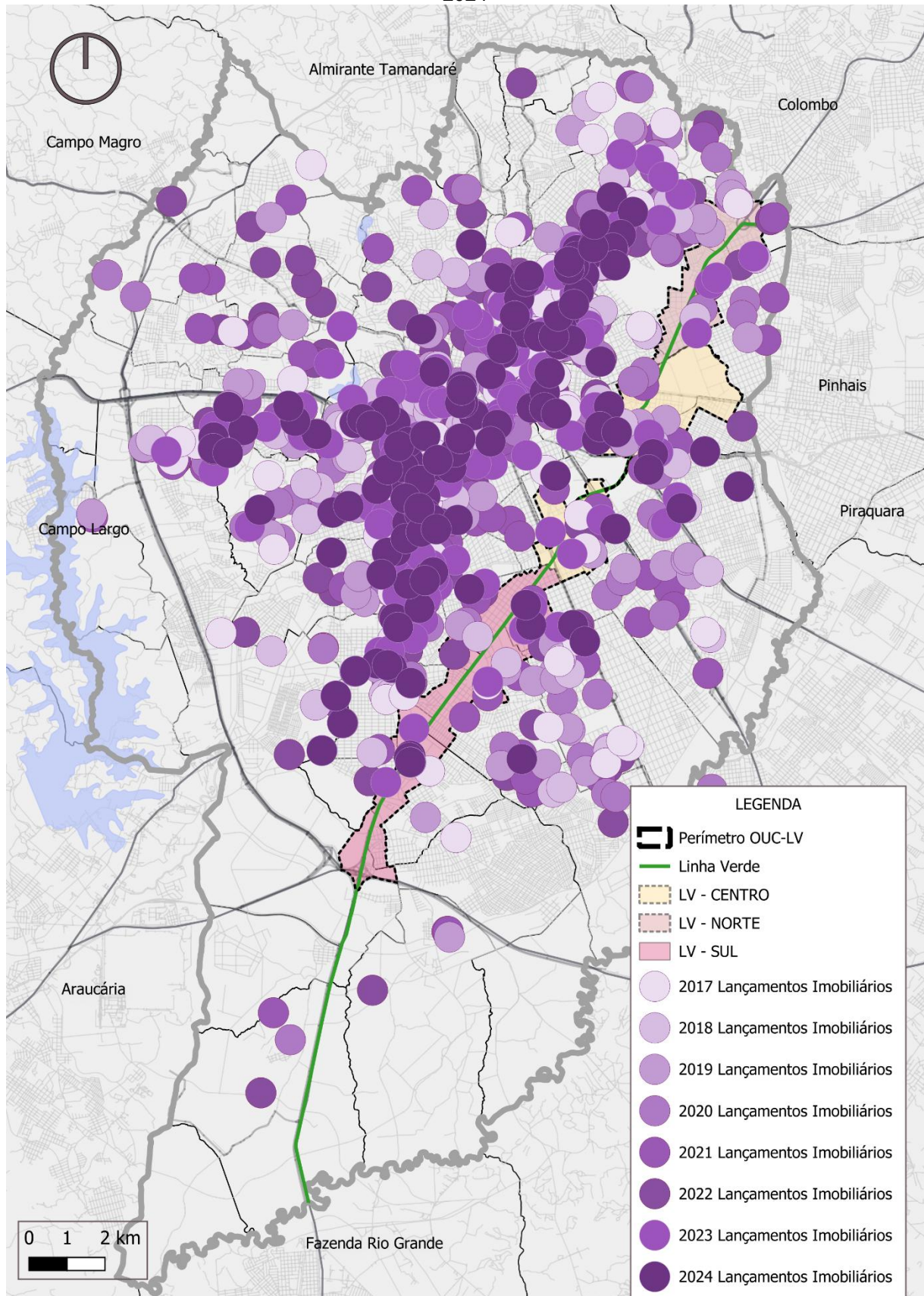
Fonte: Baseado em BRAIN - GEOBRAIN (2025).

Mapa 19: Lançamentos de condomínios residenciais verticais em Curitiba entre os anos de 2012-2016



Fonte: Baseado em BRAIN - GEOBRAIN (2025).

Mapa 20: Lançamentos de condomínios residenciais verticais em Curitiba entre os anos de 2017-2024



Fonte: Baseado em BRAIN - GEOBRAIN (2025).

Com base no georreferenciamento dos lançamentos auferidos entre os anos de 2009 e 2011 - ciclo anterior a proposição a OUC - LV – e entre os anos de 2012 a 2024 (Mapas 18 a 20) - é possível observar a concentração da oferta de empreendimentos imobiliários do tipo prédio de apartamentos na porção central da cidade com linhas fortes de adensamento a nordeste, a sudoeste além de alguns pontos dispersos ao longo de vias estruturais.

Quanto ao perímetro da OUC – LV, entre os anos de 2009 e 2011, foram lançados 13 empreendimentos na área de influência direta da operação. Entre os anos de 2012 e 2024, foram disponibilizados 49 empreendimentos para o mercado (15 entre 2012 e 2016 e 31 entre 2017 e 2024).

Tabela 1: Unidades lançadas em produtos do tipo condomínio residencial vertical em Curitiba e nos setores de área de intervenção direta da OUC – LV entre os anos de 2009-2024

Período	Curitiba		LV - Sul		LV - Centro		LV - Norte	
	Unidades Lançadas	Variação %	Unidades Lançadas	Variação %	Unidades Lançadas	Variação %	Unidades Lançadas	Variação %
2009 a 2011	15.903	-	3.860	-	263	-	0	-
2012 a 2016	26.399	66%	2.144	44%	82	69%	878	-
2016 a 2024	51.461	95%	1.438	33%	577	604%	921	5%

Fonte: Baseado em BRAIN in GEOBRAIN (2025).

Para Ambrósio (2019), a configuração morfológica das porções lindeiras à Linha Verde favorece a implantação de condomínios residenciais verticalizados, uma vez que permite a construção em maior densidade sem, necessariamente, demandar a implantação de novo sistema viário ou parcelamento do solo. Esse contexto urbano cria condições propícias para o adensamento habitacional e para o aproveitamento de terrenos já inseridos na malha urbana consolidada.

Em Curitiba, observa-se uma consolidação significativa no número de empreendimentos lançados e, consequentemente, de unidades residenciais ofertadas ao mercado. Entre 2009 e 2011, foram lançadas 15.903 unidades residenciais na cidade; já no período de 2012 a 2024, esse número saltou para 77.960 unidades, representando um aumento de aproximadamente 390%. Embora algumas porções da Linha Verde apresentem queda no número de lançamentos ao longo do tempo, destaca-se o Setor LV-Norte, que não registrou lançamentos até 2011, mas passou a incorporar 878 unidades no ciclo de 2012 a 2016. No período pós-OUC - LV (2017 a 2024), foram disponibilizadas 921 unidades adicionais nesse mesmo Setor, evidenciando uma dinâmica de crescimento relevante após a consolidação das mudanças legais e urbanísticas promovidas pela operação.

No Setor LV-Sul, entre 2009 e 2011, foram lançados nove empreendimentos, todos classificados como padrão econômico, destinados ao atendimento do público-alvo de programas federais de fomento habitacional. Já no Setor LV-Centro, foram lançados quatro empreendimentos no mesmo período, sendo um vinculado ao programa federal e os demais direcionados a públicos com renda superior à exigida pelo programa social, o que pode indicar um processo de valorização da região e diversificação dos produtos imobiliários ofertados. Por fim, o Setor LV-Norte não registrou lançamentos imobiliários nesse intervalo inicial, mas passou a apresentar crescimento expressivo nos ciclos subsequentes, em sintonia com a evolução das obras e da infraestrutura local.

No ciclo de 2012 a 2016, observa-se uma intensificação dos lançamentos imobiliários nas áreas de influência direta da Linha Verde, especialmente nas seções LV-Sul e LV-Norte. Esse movimento está diretamente relacionado à consolidação das intervenções urbanísticas e à ampliação do potencial construtivo proporcionado pela Operação Urbana Consorciada. Conforme argumentam Martins e Pereira (2022), a reestruturação normativa e a oferta de incentivos urbanísticos, como o aumento do coeficiente de aproveitamento, atuam como catalisadores para a atuação de grandes incorporadoras, que passam a direcionar seus investimentos para áreas estratégicas da cidade, promovendo a valorização de porções antes subutilizadas.

A morfologia urbana desempenha papel central nesse processo, pois a existência de terrenos com frente para vias estruturais, boa acessibilidade e inserção em áreas já dotadas de infraestrutura urbana favorece tanto o adensamento quanto a diversificação dos produtos imobiliários ofertados (Martins; Pereira, 2022). Estudos recentes, como o de Silva, Souza e Ferreira (2021), reforçam que a configuração física do território, aliada à regulação urbanística, é determinante para a atração de investimentos imobiliários e para a formação de novos polos de valorização. Nessas áreas, observa-se não apenas o aumento do número de lançamentos, mas também a elevação dos valores de mercado das unidades, refletindo a percepção de maior qualidade urbana e potencial de valorização futura.

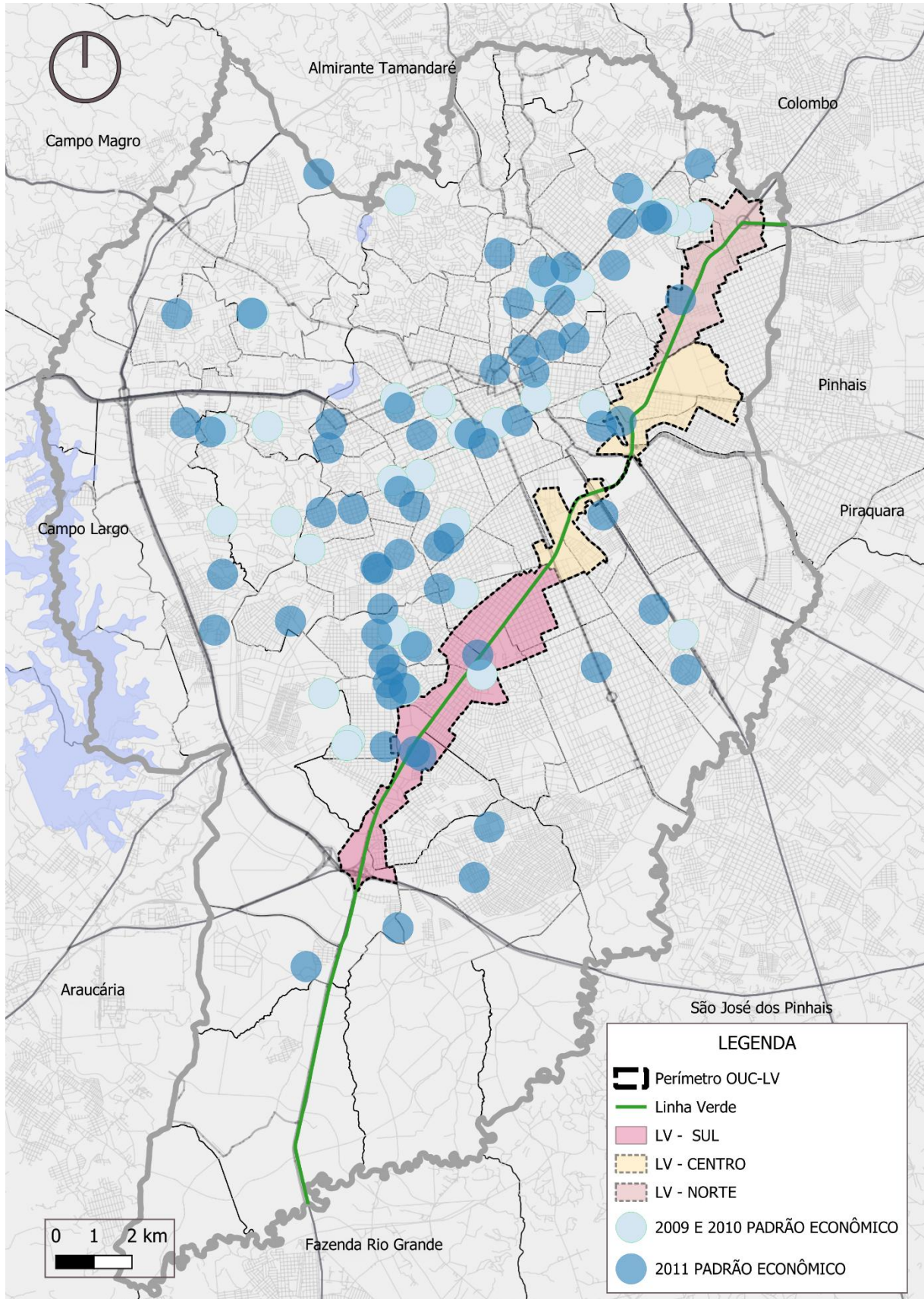
Entre 2017 e 2024, período em que as mudanças legais propostas pela OUC - LV já estavam consolidadas e as obras de infraestrutura concluídas, verifica-se uma relativa estabilização no volume de lançamentos, porém com manutenção de patamares elevados em relação ao período anterior à operação. O Setor LV-Norte, que até então apresentava baixa dinâmica imobiliária, consolida-se como novo vetor

de expansão, beneficiando-se da melhoria da infraestrutura viária e da atratividade gerada pelo adensamento permitido. Essa tendência é corroborada por Gadens (2018), que destaca a importância das operações urbanas consorciadas na indução de novos ciclos de valorização imobiliária e na redefinição dos padrões de ocupação do solo em Curitiba.

Além disso, estudos como o de Nunes da Silva *et al.* (2023) apontam que a valorização imobiliária resultante dessas intervenções nem sempre se traduz em maior diversidade social ou acesso ampliado à moradia, podendo, ao contrário, reforçar processos de segregação e exclusão, especialmente em áreas onde a produção imobiliária se volta predominantemente para segmentos de maior renda. A morfologia urbana, ao facilitar a verticalização e o adensamento, pode, portanto, tanto promover a otimização do uso do solo quanto acirrar disputas territoriais e elevar os preços dos imóveis, restringindo o acesso de determinados grupos sociais.

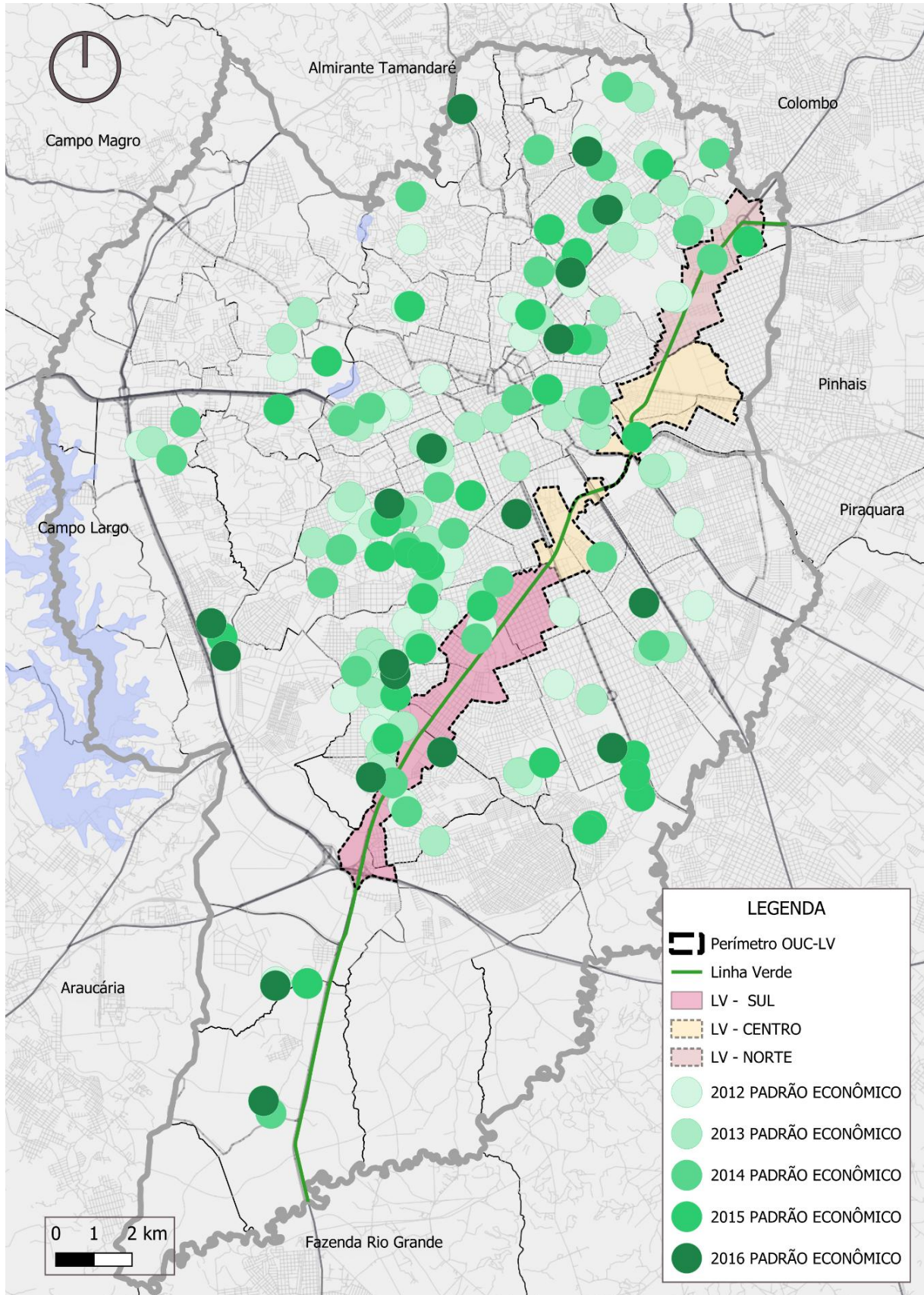
Por fim, é importante destacar que a valorização imobiliária observada nas áreas lindeiras à Linha Verde não é um fenômeno espontâneo, mas resultado de uma articulação entre políticas públicas, estratégias de mercado e características morfológicas do território, conforme discutido por Barcella e Melazzo (2020) e reforçado por pesquisas recentes (Silva; Souza; Ferreira, 2021; Gadens, 2018; Martins; Pereira, 2022). O acompanhamento contínuo desses processos é fundamental para avaliar os impactos das operações urbanas consorciadas sobre a estrutura socioespacial da cidade e para orientar políticas que promovam maior equidade no acesso à moradia e à valorização urbana.

Mapa 21: Lançamentos de condomínios residenciais verticais de padrão econômico em Curitiba entre os anos de 2009 a 2011



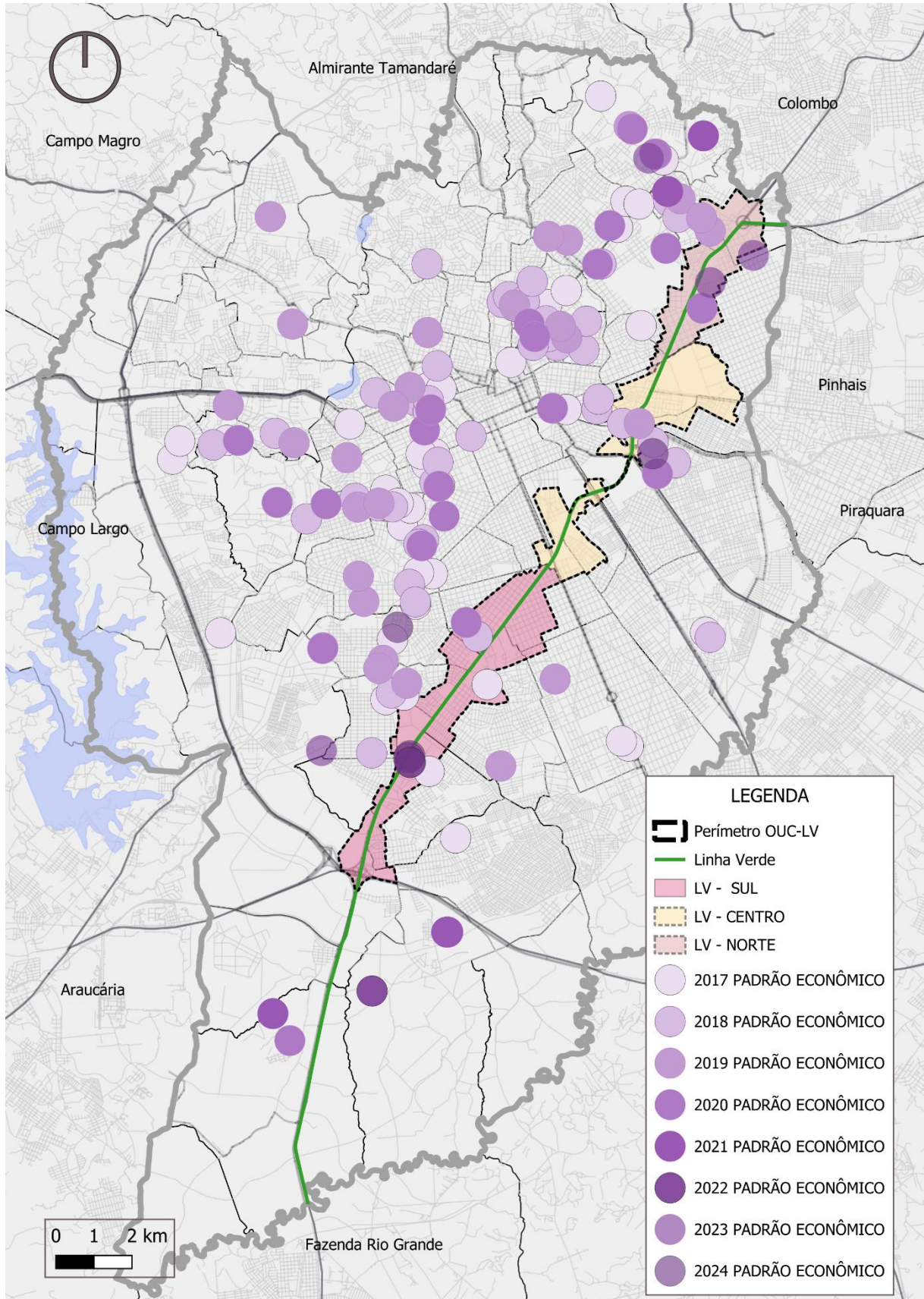
Fonte: Baseado em BRAIN - GEOBRAIN (2025).

Mapa 22: Lançamentos de condomínios residenciais verticais de padrão econômico em Curitiba entre os anos de 2012 a 2016



Fonte: Baseado em BRAIN - GEOBRAIN (2025).

Mapa 23: Lançamentos de condomínios residenciais verticais de padrão econômico em Curitiba entre os anos de 2017 a 2024



Fonte: Baseado em BRAIN - GEOBRAIN (2025).

No Setor Linha Verde Sul do projeto urbano, foram identificados oito empreendimentos lançados entre 2012 e 2016. A maior concentração de lançamentos ocorreu nos bairros Fanny e Pinheirinho, cada um com três empreendimentos, e Capão Raso, também com três empreendimentos. Dos empreendimentos lançados na Linha Verde Sul, cinco são classificados como padrão econômico.

No período de 2017 a 2024, no mesmo Setor Sul, foram observados dez lançamentos, sendo seis destinados a programas de fomento à habitação, como o Minha Casa Minha Vida (MCMV), dois empreendimentos compactos compostos por unidades do tipo estúdio, de um dormitório, e oito de outros padrões.

No Setor LV-Centro, entre 2012 e 2016, foram identificados dois empreendimentos: um produto compacto de studios e outro de padrão médio. Já entre 2017 e 2024, foram lançados doze empreendimentos na LV-Centro, nenhum deles de padrão popular, indicando uma tendência de diversificação e valorização imobiliária na região central da Linha Verde.

No Setor Norte do projeto urbano Linha Verde, entre 2012 e 2016, foram identificados quatro empreendimentos, dos quais três são destinados a produtos populares enquadrados em programas como o MCMV ou similares, e um de outro padrão. No período de 2017 a 2024, a LV-Norte registrou três lançamentos, mantendo-se como o setor com maior crescimento relativo em número de lançamentos quando comparada ao período anterior, e demonstrando maior atratividade do que a Linha Verde Centro no mesmo intervalo. Cabe destacar que as unidades classificadas como populares são comercializadas dentro dos valores do programa MCMV²⁰.

A análise dos lançamentos de unidades habitacionais vinculadas ao programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) em Curitiba e nas seções da Linha Verde evidencia padrões espaciais diferenciados no período entre 2009 e 2024. No intervalo de 2009 a 2011, Curitiba registrou o lançamento de 3.860 unidades MCMV, sendo a maior concentração verificada na Linha Verde Sul (LV-Sul), com 2.512 unidades, enquanto a Linha Verde Centro (LV-Centro) e a Linha Verde Norte (LV-Norte) registraram

²⁰ Os produtos econômicos lançados entre os anos de 2019 e 2022 foram implantados com a marca do programa CVA (Casa Verde e Amarela), vigente a época, a fim de não gerar distorções ou eventualmente dúvidas sobre essa segmentação optou-se por convencionar como produto econômico empreendimentos comercializados até o teto do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV). À época as unidades de padrão econômico eram comercializadas até o valor limite de R\$350.000.

volumes próximos a zero, indicando uma concentração inicial nas áreas sul da operação. Já no ciclo de 2012 a 2016, os lançamentos na cidade aumentaram 54%, totalizando 5.938 unidades, embora a LV-Sul tenha registrado uma redução significativa de 45%, lançando 2.115 unidades. Nesse mesmo período, observa-se o início da atividade imobiliária na LV-Norte, com o lançamento de 878 unidades, marcando uma expansão do programa para essa área.

No ciclo de 2016 a 2024, Curitiba manteve-se em crescimento, lançando 6.704 unidades, o que representa um aumento de 13%, mas com desaceleração no ritmo de expansão. Na LV-Sul, entretanto, houve uma expressiva queda de 65%, com apenas 748 unidades lançadas. Na LV-Norte, o número de unidades também diminuiu para 537, representando uma variação negativa de 39% em relação ao período anterior. Já a LV-Centro manteve-se ausente de novos lançamentos MCMV em todos os períodos analisados, reforçando a tendência de valorização da área, que atrai predominantemente produtos imobiliários voltados a públicos de maior renda.

Esses dados destacam como as características morfológicas e estratégicas das áreas lindeiras à Linha Verde, associadas às políticas públicas e à atuação do mercado imobiliário, influenciam a distribuição espacial dos empreendimentos. A LV-Sul, por exemplo, consolidou-se como polo inicial de habitação econômica graças à disponibilidade de terrenos e sua infraestrutura pré-existente, enquanto a LV-Norte despontou como nova zona de expansão do programa, atraída pelas melhorias infraestruturais promovidas pela Operação Urbana Consorciada (OUC) e pela oferta de novos espaços para incorporação. A ausência de lançamentos na LV-Centro, por sua vez, reflete o avanço da valorização imobiliária da área, que se consolida como segmento mais seletivo e distante das políticas de habitação econômica.

Tabela 2: Unidades lançadas em produtos do tipo condomínio residencial vertical de padrão econômico em Curitiba e em setores na área de intervenção direta da OUC - LV entre os anos de 2009 a 2024

Período	Curitiba		LV - Sul		LV - Centro		LV - Norte	
	Unidades Lançadas	Variação %	Unidades Lançadas	Variação %	Unidades Lançadas	Variação %	Unidades Lançadas	Variação %
2009 a 2011	3.860	-	2.512	-	59	-	0	-
2012 a 2016	5.938	54%	2.115	45%	0	-	878	-
2016 a 2024	6.704	13%	748	65%	0	-	537	39%

Fonte: Baseado em BRAIN in GEOBRAIN (2025).

Martins (2020) pondera que áreas que passaram por mudanças de uso do solo tendem a ter valores de venda de terrenos mais baixos, quando comparadas a regiões

centrais ou de ocupação residencial tradicional da cidade. A combinação de terrenos amplos e de baixo custo permite a implantação de produtos residenciais populares. De fato, observa-se que a maior parte dos empreendimentos lançados faz parte do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), o que é, em certa medida, positivo, considerando a premissa da proximidade da infraestrutura, transporte e moradia. Entretanto, ao segmentar o número de unidades lançadas, percebe-se que apenas a região Norte tem mantido sua atratividade para produtos populares (Gráfico 2).

A redução na produção de unidades populares pode ser atribuída a diversos fatores, entre eles a qualificação do mercado com a chegada de grandes players e a especulação sobre novas áreas, que alteram a dinâmica de oferta e demanda por moradias. A entrada de incorporadoras de atuação nacional no município de Curitiba modificou não apenas o perfil dos agentes envolvidos na produção imobiliária, mas também as características dos empreendimentos, especialmente no que diz respeito à escala e à padronização dos produtos (Martins, 2020). Além disso, a produção imobiliária nas últimas décadas evidencia mudanças nos padrões de espacialização dos empreendimentos na cidade, o que impacta diretamente a variedade de produtos ofertados.

No caso da LV-Norte, último setor a receber as obras viárias da OUC, observa-se a predominância de produtos populares, uma vez que todas as unidades lançadas no setor pertencem ao padrão econômico (Gráfico 2). Vale ressaltar que pesquisas realizadas pela FIPE (2011), por ocasião da proposição da operação urbana, já indicavam que a região Norte possuía maior concentração de terrenos amplos e subutilizados, ou seja, grandes lotes com potencial para receber empreendimentos mais densos. Ambrósio (2019) corrobora essa análise ao afirmar que tais glebas favorecem a ocupação por condomínios populares.

Em síntese, a análise dos lançamentos imobiliários ao longo dos diferentes ciclos evidencia transformações significativas no perfil dos produtos ofertados nas áreas de influência da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Nos anos que antecederam a implantação da OUC, predominavam empreendimentos de padrão popular, majoritariamente vinculados ao programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), com baixa diversidade de produtos de outros segmentos. Essa configuração inicial reflete tanto a disponibilidade de terrenos amplos e subutilizados, especialmente na LV-Sul, quanto a atuação de agentes locais voltados à produção de habitação econômica (Fipe, 2011; Ambrósio, 2019).

Com o avanço das obras de infraestrutura e a consolidação das mudanças normativas trazidas pela OUC, observa-se uma reconfiguração do mercado imobiliário local. A entrada de grandes incorporadoras de atuação nacional e a valorização progressiva das áreas lindeiras à Linha Verde resultaram na diversificação dos padrões dos empreendimentos lançados, especialmente na LV-Sul, que passou a apresentar uma coexistência de produtos econômicos e de segmentos voltados a públicos de maior renda (Martins, 2020; Martins; Pereira, 2022). Esse movimento é ainda mais evidente na LV-Centro, cuja proximidade com os centros tradicionais da cidade favoreceu, desde o início, a oferta de produtos imobiliários mais variados, incluindo produtos compactos, consolidando-se como território de valorização e de atração de investimentos diferenciados (Gravriloff, 2013; Silva *et al.*, 2023).

Por outro lado, a LV-Norte manteve-se, até o momento, como polo de produção de habitação econômica, ancorada por grandes empreendimentos populares, o que pode ser atribuído tanto ao perfil dos terrenos disponíveis quanto ao fato de ter sido o último setor a receber as intervenções da OUC. No entanto, a literatura aponta que a conclusão das obras e a consequente melhoria da infraestrutura local tendem a aumentar a atratividade da região, podendo desencadear, no médio prazo, processos de diversificação e valorização imobiliária semelhantes aos observados nas demais seções da Linha Verde (Gadens, 2018; Martins; Pereira, 2022).

Dessa forma, os dados analisados corroboram a tese de que a morfologia urbana, aliada à regulação urbanística e à atuação estratégica dos agentes do mercado imobiliário, exerce papel fundamental na definição dos padrões de ocupação e valorização do território. As transformações observadas nas diferentes seções da Linha Verde demonstram que as operações urbanas consorciadas têm potencial para induzir mudanças estruturais no mercado imobiliário local, criando novas dinâmicas e oportunidades. No entanto, observa-se que tais transformações ainda não alcançaram plenamente os resultados desejados pela operação urbana, especialmente no que se refere à promoção de uma cidade mais inclusiva e equilibrada. Persistem desafios significativos quanto à diversidade de produtos ofertados, à democratização do acesso à moradia e à efetiva integração socioespacial das áreas beneficiadas, indicando a necessidade de ajustes e aprimoramentos nas estratégias adotadas.

Para além da análise da produção formal de edificações, a compreensão da dinâmica imobiliária se aprofunda ao relacionar os lançamentos de novos empreendimentos com as tendências demográficas. A oferta de imóveis,

impulsionada pelas expectativas do mercado, busca responder diretamente ao crescimento populacional e à formação de novos domicílios, elementos que, em conjunto, revelam a efetiva ocupação e as necessidades habitacionais do território.

4.5 SÍNTESE DOS RESULTADOS

A dinâmica de produção imobiliária em áreas sob influência de Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) revela complexidades que merecem aprofundamento. Martins (2020) aponta que regiões que passaram por mudanças de uso do solo frequentemente apresentam valores de terrenos mais acessíveis, em contraste com áreas centrais ou de ocupação residencial consolidada. Essa característica de terrenos amplos e de baixo custo é um fator atrativo para a implantação de produtos residenciais populares, como os vinculados ao programa Minha Casa Minha Vida (MCMV). Tal direcionamento, em princípio, alinha-se à premissa de aproximar moradia de infraestrutura e transporte, um dos objetivos frequentemente associados à provisão de Habitação de Interesse Social (HIS) no contexto das OUCs (MALERONKA, 2010).

Contudo, a análise da segmentação das unidades lançadas demonstra que apenas a região Norte tem mantido sua atratividade para produtos populares (Gráfico 2). A redução na produção de unidades populares em outros setores pode ser atribuída a diversos fatores, incluindo a qualificação do mercado com a chegada de grandes players e a especulação sobre novas áreas. Maleronka (2010) adverte que o interesse do mercado imobiliário muitas vezes condiciona o sucesso das OUCs, podendo levar à uma ocupação especulativa e à reprodução de configurações urbanas já existentes, em vez de transformações efetivas (MALERONKA, 2010). A entrada de incorporadoras de atuação nacional em Curitiba não apenas modificou o perfil dos agentes envolvidos, mas também as características dos empreendimentos, impactando a escala e a padronização dos produtos (Martins, 2020). Essa mudança na dinâmica de oferta e demanda por moradias reflete as alterações nos padrões de espacialização dos empreendimentos na cidade, o que, segundo Maleronka (2010), pode contribuir para o "acirramento do desequilíbrio urbano e da segregação espacial" se o poder público não direcionar o interesse privado.

No caso específico da LV-Norte, último setor a receber as obras viárias da OUC, a predominância de produtos populares (Gráfico 2) é notável, com todas as

unidades lançadas pertencendo ao padrão econômico. Pesquisas da FIPE (2011), anteriores à proposição da operação urbana, já indicavam que a região Norte possuía maior concentração de terrenos amplos e subutilizados, com potencial para empreendimentos mais densos. Ambrósio (2019) corrobora essa análise, afirmando que tais glebas favorecem a ocupação por condomínios populares. Essa situação na LV-Norte ilustra como a OUC pode, em certas condições, facilitar a provisão de HIS em áreas com características fundiárias propícias, mas também levanta a questão de se essa é uma resposta planejada ou uma mera adesão do mercado a oportunidades preexistentes, um dilema central na efetividade das OUCs como instrumentos de planejamento (MALERONKA, 2010).

Em síntese, a análise dos lançamentos imobiliários ao longo dos diferentes ciclos evidencia transformações significativas no perfil dos produtos ofertados nas áreas de influência da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Nos anos que antecederam a implantação da OUC, predominavam empreendimentos de padrão popular, majoritariamente vinculados ao programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), com baixa diversidade de produtos de outros segmentos. Essa configuração inicial reflete tanto a disponibilidade de terrenos amplos e subutilizados, especialmente na LV-Sul, quanto a atuação de agentes locais voltados à produção de habitação econômica (FIPE, 2011; Ambrósio, 2019).

Com o avanço das obras de infraestrutura e a consolidação das mudanças normativas trazidas pela Operação Urbana Consorciada (OUC), observa-se uma reconfiguração do mercado imobiliário local. A entrada de grandes incorporadoras de atuação nacional e a valorização progressiva das áreas lindeiras à Linha Verde resultaram na diversificação dos padrões dos empreendimentos lançados, especialmente na LV-Sul, que passou a apresentar uma coexistência de produtos econômicos e de segmentos voltados a públicos de maior renda (Martins, 2020; Martins; Pereira, 2022). Esse movimento é ainda mais evidente na LV-Centro, cuja proximidade com os centros tradicionais da cidade favoreceu, desde o início, a oferta de produtos imobiliários mais variados, incluindo produtos compactos, consolidando-se como território de valorização e de atração de investimentos diferenciados (Gavriloff, 2013; Silva et al., 2023).

Essa dinâmica corrobora a hipótese de Maleronka (2010) de que a viabilização de intervenções urbanísticas por meio da OUC pode se limitar à aplicação parcial da legislação, priorizando o aspecto financeiro em detrimento do físico-urbanístico. A

autora argumenta que as OUCs, muitas vezes, se restringem à comercialização de exceções aos parâmetros legais de uso e ocupação do solo, sem promover a transformação urbanística correspondente (MALERONKA, 2010). A valorização observada nas seções Sul e Centro da Linha Verde, impulsionada pela adesão do mercado, reflete essa tendência, onde o instrumento pode acabar por reproduzir a mesma configuração urbana presente em regiões análogas, em vez de gerar uma transformação planejada e equilibrada (MALERONKA, 2010).

Por outro lado, a LV-Norte manteve-se, até o momento, como polo de produção de habitação econômica, ancorada por grandes empreendimentos populares. Isso pode ser atribuído tanto ao perfil dos terrenos disponíveis quanto ao fato de ter sido o último setor a receber as intervenções da OUC. No entanto, a literatura aponta que a conclusão das obras e a consequente melhoria da infraestrutura local tendem a aumentar a atratividade da região, podendo desencadear, no médio prazo, processos de diversificação e valorização imobiliária semelhantes aos observados nas demais seções da Linha Verde (Gadens, 2018; Martins; Pereira, 2022). Maleronka (2010) enfatiza que, embora o investimento privado não seja inerentemente negativo, cabe ao poder público desenvolver procedimentos para direcionar o interesse privado segundo suas intenções, e não o contrário, para evitar que a OUC contribua para o "acirramento do desequilíbrio urbano e da segregação espacial" (MALERONKA, 2010, p. 22).

Dessa forma, os dados analisados corroboram a tese de que a morfologia urbana, aliada à regulação urbanística e à atuação estratégica dos agentes do mercado imobiliário, exerce papel fundamental na definição dos padrões de ocupação e valorização do território. As transformações observadas nas diferentes seções da Linha Verde demonstram que as operações urbanas consorciadas têm potencial para induzir mudanças estruturais no mercado imobiliário local, criando novas dinâmicas e oportunidades. No entanto, observa-se que tais transformações ainda não alcançaram plenamente os resultados desejados pela operação urbana, especialmente no que se refere à promoção de uma cidade mais inclusiva e equilibrada. Persistem desafios significativos quanto à diversidade de produtos ofertados, à democratização do acesso à moradia e à efetiva integração socioespacial das áreas beneficiadas, indicando a necessidade de ajustes e aprimoramentos nas estratégias adotadas, com foco na dupla dimensão de projeto e gestão, considerada essencial para o sucesso do instrumento (Maleronka, 2010).

Para além da análise da produção formal de edificações, a compreensão da dinâmica imobiliária se aprofunda ao relacionar os lançamentos de novos empreendimentos com as tendências demográficas. A oferta de imóveis, impulsionada pelas expectativas do mercado, busca responder diretamente ao crescimento populacional e à formação de novos domicílios, elementos que, em conjunto, revelam a efetiva ocupação e as necessidades habitacionais do território.

A experiência da OUC-LV, com a diversificação dos padrões de empreendimentos na LV-Sul e LV-Centro e a persistência da habitação econômica na LV-Norte, ilustra essa tensão. A entrada de grandes players e a consequente valorização das áreas lindeiras, embora gerem investimentos, levantam a questão central de Maleronka (2010, p. 20): se o instrumento se limita a uma aplicação parcial da legislação, focando na comercialização de potencial construtivo, ou se de fato promove as transformações urbanísticas e sociais almejadas. A observação de que o mercado imobiliário responde a oportunidades preexistentes e à viabilidade econômica, mais do que a um projeto urbano estruturante, ecoa a preocupação de que o poder público pode perder a liderança na condução da intervenção, permitindo que o interesse privado dite a configuração urbana.

Deste modo, a análise da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde (OUC-LV) em Curitiba, à luz das reflexões de Maleronka (2010), revela a complexa interação entre planejamento urbano, dinâmicas de mercado e a busca por desenvolvimento territorial. As OUCs, concebidas como instrumentos para viabilizar intervenções urbanísticas e mobilizar investimentos privados, demonstram um potencial ambivalente: podem tanto induzir transformações estruturais quanto se inclinar para uma lógica predominantemente financeira, onde a valorização imobiliária se sobrepõe aos objetivos de uma cidade mais inclusiva e equilibrada.

Para que as OUCs transcendam a mera função de arrecadação e se consolidem como ferramentas de genuína transformação urbana, é imperativo que a dupla dimensão de projeto e gestão seja plenamente explorada e equilibrada (MALERONKA, 2010). Isso implica em um planejamento que não apenas delimite perímetros e estabeleça parâmetros, mas que articule uma visão clara e propositiva para o território, com objetivos urbanísticos e sociais bem definidos. A gestão, por sua vez, deve ser robusta e transparente, capaz de monitorar os resultados, adaptar-se às dinâmicas do mercado e garantir que os benefícios gerados sejam redistribuídos de forma equitativa, evitando o aprofundamento da segregação socioespacial.

O desafio reside em fortalecer a capacidade do poder público de atuar proativamente, utilizando as OUCs não apenas como mecanismos de financiamento, mas como plataformas para a construção de consensos e a materialização de um projeto de cidade que responda às demandas contemporâneas de forma inclusiva e sustentável. A efetividade desses instrumentos dependerá, em última instância, da capacidade de integrar os interesses dos diversos stakeholders em um projeto coletivo, onde a valorização econômica seja um meio para alcançar uma qualidade de vida urbana superior para todos os cidadãos.

5 CONCLUSÃO

A presente pesquisa investigou a complexa implementação de instrumentos de gestão urbana em um cenário de crescente financeirização e busca por competitividade territorial. O objetivo central foi compreender como os projetos urbanos estruturantes se relacionam com a dinâmica de produção imobiliária nas regiões sob sua influência. A Operação Urbana Consorciada (OUC) é examinada como um instrumento-chave, embora a literatura (MALERONKA, 2010) alerte que sua aplicação pode se desviar para uma priorização financeira, limitando-se à comercialização de potencial construtivo em vez de promover transformações urbanísticas genuínas.

A metodologia empregou um estudo de caso da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV) em Curitiba/PR. A análise considerou o arcabouço legal e regulatório, a documentação de planejamento do IPPUC e a resposta do mercado imobiliário, incluindo os mecanismos de financiamento como os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC).

Inicialmente, partiu-se da premissa de que o sucesso das OUCs dependeria do alinhamento entre o capital privado, atuando como cofinanciador, e os interesses urbanísticos do Poder Público. Esperava-se que investimentos privados impulsionassem a reconfiguração do uso do solo, o adensamento construtivo e a valorização imobiliária. Contudo, os achados para a OUC-LV, conforme Nascimento Neto e Moreira (2022), revelaram uma baixa captação de recursos via CEPAC, depreciação do valor dos títulos e uma limitada dinamização da ocupação urbana. Isso sugere uma problemática tentativa de incorporação de instrumentos financeirizados, onde um direcionamento de desenvolvimento urbano financeirizado não se traduz em efetiva transformação. A pesquisa, portanto, desvela a lacuna entre o potencial teórico e a efetividade prática desses instrumentos na promoção de um desenvolvimento urbano mais equitativo e estruturante.

Dentre as questões, tiveram maior atenção temáticas relacionadas ao próprio mercado imobiliário, em especial a questões estratégicas que são mais sensíveis ao processo, como entendimentos dos instrumentos urbanísticos disponíveis para viabilizar grandes projetos em cidades; indicadores que permitissem avaliar as relações e as dinâmicas em forma de variáveis de intenção; e produção de

edificações, bem como de aspectos mais empíricos do processo de concepção e implementação do objeto central de investigação, qual seja, a Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Neste sentido, considerou-se como premissa, que instrumentos, como a OUC pudessem alcançar seus objetivos, a aproximação e o alinhamento entre o capital privado — especialmente o capital imobiliário, que atua como cofinanciador das intervenções — e os interesses urbanísticos do Poder Público são essenciais. A entrada de investimentos privados em determinadas porções do território são centrais para desencadear mudanças expressivas nas dinâmicas de ocupação, que pudessem promover a reconfiguração do uso do solo, o adensamento construtivo e a valorização imobiliária, aspectos centrais para a compreensão dos impactos e dos resultados dessas operações urbanas.

A metodologia adotada, predominantemente quantitativa, revelou-se altamente eficaz para esta investigação. Ao integrar e triangular diversos conjuntos de dados, alvarás de construção (AC), certificados de vistoria e conclusão de obra (CVCO), lançamentos imobiliários e indicadores demográficos, e ao empregar o georreferenciamento por meio de tecnologia GIS (*Geographic Information System*), foi possível mapear e analisar de forma abrangente a dinâmica da produção formal de edificações em Curitiba. Uma das principais vantagens dessa abordagem residiu na capacidade de avaliar a cadeia produtiva imobiliária desde a intenção de edificar até a concretização da obra e o lançamento no mercado, permitindo validar a proporcionalidade entre o planejado e o efetivamente construído. Essa análise granular, com foco especial no perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV) e seus setores, foi instrumental para o alcance dos objetivos da dissertação, fornecendo uma base sólida para inferir a relação da OUC-LV com a dinâmica do mercado de terras e a efetiva ocupação do território, oferecendo subsídios valiosos para a gestão urbana.

Com base na fundamentação teórico-conceitual e na metodologia dela decorrente, o estudo de caso foi avaliado utilizando-se, notadamente, dados disponibilizados por empresa privada da área de pesquisa imobiliária e de entidades públicas, fundamentalmente da Prefeitura Municipal de Curitiba. Neste sentido também não houve qualquer dificuldade, destacando-se que boa parte dos dados já foram acessados em meios digitais, facilitando seu processamento.

A presente pesquisa, ao analisar a Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV), revelou resultados significativos sobre a dinâmica de ocupação e uso do solo em Curitiba, confrontando as expectativas do planejamento com a realidade do mercado imobiliário. Inicialmente, o Prospecto de Registro da OUC-LV (2016) e o diagnóstico da FIPE (2011) indicavam um cenário de uso rodoviário e a predominância de grandes lotes desocupados ou subutilizados, com forte presença de habitação unifamiliar e galpões industriais.

Após a implementação da OUC-LV, entre 2012 e 2022, observou-se uma clara tendência de aumento na aprovação de edifícios de maior densidade, especialmente habitações coletivas, e uma concomitante redução na emissão de alvarás e CVCOs para habitações unifamiliares e usos comerciais/de serviços tradicionais. Esse movimento sinaliza uma modificação consistente no perfil de ocupação do território, com a OUC-LV atuando como indutora de transformações estruturais na dinâmica imobiliária local. Há de se ponderar que dada a dimensão do projeto da OUC-LV essas modificações também podem ser reflexo do crescimento natural da cidade que ao evoluir em densidade, reduz as áreas disponíveis a edificação levando a verticalização para outras localidades, outrora pouco atrativas.

As análises setoriais evidenciaram situações distintas nas seções da operação. O Setor LV-Sul, por ter sido o primeiro a ter as intervenções propostas finalizadas, apresentou um crescimento expressivo na produção de alvarás de construção, CVCOs, unidades em condomínios verticais e população residente, a antecipação de obras e a consolidação da infraestrutura urbana como fatores de valorização e atração de investimentos, demonstra um processo de decantação e valorização que tende a se replicar nos demais setores (Gadens, 2018). Maleronka (2010) pondera que, embora o investimento privado seja crucial, a liderança pública é fundamental para direcionar essa valorização e evitar que o instrumento se torne meramente um catalisador de especulação imobiliária.

As seções LV-Centro e LV-Norte também registraram mudanças significativas, com aumento da produção verticalizada e atração de lançamentos imobiliários após a aprovação da OUC-LV. A maior dinâmica de adensamento e diversificação tipológica foi notada em áreas com infraestrutura urbana já consolidada ou em estágio avançado, corroborando a discussão de Martins e Pereira (2022) sobre a valorização fundiária. O Setor LV-Norte, em particular, demonstrou ser o mais impactado em termos de mudança de uso do solo, atraindo lançamentos imobiliários de maior porte

apenas após a OUC-LV, evidenciando o papel da operação na ocupação de vazios urbanos e na dinamização de áreas anteriormente marginalizadas.

A pesquisa confirmou o favorecimento de empreendimentos de alta densidade em setores com grandes áreas disponíveis, como o Setor Norte, e identificou uma concentração de produtos econômicos nos extremos da cidade, potencialmente ligada às conexões metropolitanas. Embora a alteração dos parâmetros urbanísticos anterior à OUC-LV tenha induzido mudanças tímidas, a operação intensificou a diversidade de produtos imobiliários e a intenção de construir em todos os setores.

Contudo, é crucial ponderar que a velocidade dessas transformações não correspondeu plenamente às expectativas iniciais. O ritmo de consolidação das mudanças, especialmente na conclusão e ocupação dos empreendimentos, foi inferior ao projetado. Além disso, a verticalização observada não é exclusiva da Linha Verde, inserindo-se em uma tendência mais ampla de crescimento urbano em Curitiba. Os achados de Nascimento Neto e Moreira (2022) para a OUC-LV, que apontam para uma baixa captação de recursos via CEPAC e uma limitada dinamização da ocupação.

Em suma, a OUC-LV alterou de maneira relevante a dinâmica de ocupação e uso do solo, mas os resultados alcançados sugerem a necessidade de acompanhamento permanente e de políticas complementares. A pesquisa destaca a pertinência de avaliar continuamente a relação entre as intenções urbanísticas do poder público e as reações do mercado imobiliário, especialmente em um contexto onde a "dupla dimensão de projeto e gestão" (MALERONKA, 2010, p. 22) é essencial para o sucesso e a equidade das intervenções urbanas.

Durante a construção desta investigação, novas questões e possibilidades de aprofundamento foram identificadas, indicando caminhos para a continuidade da pesquisa. Entre os temas que se destacam para investigações futuras, ressaltam-se a necessidade de manutenção e atualização da análise dos dados de alvarás de construção, de certificados de vistoria e conclusão de obra e de lançamentos imobiliários, especialmente considerando os anos subsequentes à conclusão das obras em 2024, de modo a manter um monitoramento contínuo sobre a evolução da ocupação ao longo de todo o percurso do projeto; também merece estudo a avaliação da influência de projetos estruturantes, como OUC-LV, sobre o valor dos produtos imobiliários lançados no território de intervenção; o monitoramento da ocupação dos vazios urbanos ainda remanescentes na área de abrangência do projeto pode motivar

novas abordagens a fim de verificar em que medida esses espaços vêm sendo incorporados à dinâmica urbana; também merece atenção futura a análise específica do mercado imobiliário e da evolução do valor da terra, notadamente na porção norte da Linha Verde, região que apresentou mudanças significativas após a implantação da operação urbana; e finalmente, investigar razões mais específicas que são consideradas por incorporadores em suas lógicas de mercado para decidirem sobre investimentos, em particular sobre a área do objeto central da presente pesquisa, Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Com a finalização da pesquisa, resta concluir sobre a pertinência dos achados científicos auferidos, pela importância na avaliação de relações entre procedimentos de intenção urbanística dos poderes públicos e as reações do setor privado, por intermédio de seu principal agente, que é o mercado imobiliário.

REFERÊNCIAS

- ABATECOLA, Gianpaolo; MARI, Michela; POGGESI, Sara. *How can virtuous real estate public-private partnerships be developed? Towards a co-evolutionary perspective*. **Cities**, Amsterdã, v. 107, dez. 2020. Elsevier BV. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2020.102896>.
- ABRAMO, Pedro; RODRIGUEZ, Arantxa. **Grandes projetos urbanos y su impacto en el mercado de suelo urbano**. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2005.
- ALVIM, Angélica A. T. Benatti; ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi; MORAES, Luís Gustavo Sayão de. Projeto urbano e operação urbana consorciada em São Paulo: limites, desafios e perspectivas. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 13, n. 25, p. 213-233, 2011.
- AMBRÓSIO, Eduardo. **Setor Sul da OUC Linha Verde – de rodovia à Operação Urbana Consorciada**: uma análise morfológica. 2019. 148 f. Dissertação (Mestrado) - Planejamento Urbano, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2019.
- AMBRÓSIO, Ricardo. **Morfologia urbana e produção imobiliária**: análise das glebas lindeiras à Linha Verde em Curitiba. 2019. 128f. Dissertação (Mestrado) - Gestão Urbana – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2019.
- BALTRUSIS, Nelson. A valorização fundiária da propriedade urbana. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, n. 16, p.121-139, 2006.
- BARCELLA, Amanda; MELAZZO, Everaldo. Valorização imobiliária e estratégias de agentes urbanos: produção do espaço e reestruturação urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 22, n. 2, p. 234-251, 2020.
- BARCELLA, Bruno Leonardo Silva. **A dinâmica dos agentes imobiliários e suas estratégias fundiárias em cidades médias**: da reprodução do capital à reprodução das desigualdades socioespaciais. 2018.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.
- BIENENSTEIN, Regina; BIENENSTEIN, Glauco; SOUSA, Daniel Mendes Mesquita de . A cidade nos negócios e os negócios na cidade: notas sobre as operações urbanas na região metropolitana do Rio de Janeiro. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR XVI, 16, 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte: ANPUR, 2015. Disponível em: <https://anpur.org.br/anais-do-xvi-ena-2/>
- BORTOLETO, Elaine Mundim. A implantação de grandes hidrelétricas: desenvolvimento, discurso e impactos. **Revista Geografares**, Vitória, n. 2, jun. 2001. DOI: 10.7147/GEO2.1140.
- BRANDENBURG, Elena Justen. **Grandes projetos urbanos**: vetores de desigualdade socioespacial? Análise prospectiva dos impactos e legados

socioespaciais da Copa de 2014 em Curitiba. 2014. 293f. Dissertação (Mestrado) – Geografia – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 133, p. 1, 11 jul. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 152, n. 8, p. 1, 13 jan. 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Mapa rodoviário do Brasil** [mapa]. Brasília, DF: DNIT, 2022. Escala 1:5.000.000. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/vgeo/>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. A crise da América Latina: Consenso de Washington ou crise fiscal? **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v. 21, n. 1, p. 3-23, 1999.

BITTENCOURT, Tainá Andreoli; FARIA, José Ricardo Vargas de. Distribuição de investimentos públicos, infraestrutura urbana e desigualdade socioespacial em Curitiba. **Urbe**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 13, p. e20190300, 2021.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. La Utopia de La “Gestión Democrática de La Ciudad” in: **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad Barcelona. Vol. IX, n. 194, 2005. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-01.htm>>. Acesso em 25/02/2023

CARVALHO, Mônica de. Regimes urbanos: perspectiva comparada entre operações urbanas consorciadas. **Cadernos Metrópole**, v. 22, n. 49, p. 1009-1032, 2020.

CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Anaclaudia. **Estatuto da cidade**: comentado. São Paulo: Ministério das Cidades, 2010.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n.45, p.152-66 jul, 1996.

CASTELLS, Manuel. A questão urbana. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COELHO, Carolina Reis Jatobá; MASSERAN, Jorge Alberto Mamede. A parceria público-privada interfederativa como instrumento de gestão no Estatuto da Metrópole sob a ótica constitucionalizada de repartição de competências. *Revista de Direito à Cidade*, v. 10, n. 3, p. 1997-2019, 2018. DOI: 10.12957/rdc.2018.30746.

CUENYA, Beatriz. *Grandes proyectos urbanos latino-americanos: aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local*. **Cuaderno Urbano**, Chaco, v. 8, n. 8, p. 229-252, out. 2009. DOI: [10.30972/crn.88965](https://doi.org/10.30972/crn.88965)

CURITIBA. Lei nº 13.909, de 21 de dezembro de 2011. Institui a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, define seu perímetro e programa de obras e intervenções, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Curitiba**, Curitiba, n. 101, 22 dez. 2011. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2011/1391/13909/lei-ordinaria-n-13909-2011-institui-a-operacao-urbana-consorciada-linha-verde-define-seu-perimetro-e-programa-de-obras-e-intervencoes-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 10 nov. 2019.

CURITIBA. Prospecto de Registro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Curitiba, 2016. Curitiba: IPPUC, 2016. Disponível em: <https://www.ippuc.org.br/>. Acesso em: 10 ago. 2022.

Curitiba. Secretaria Municipal de Urbanismo de Curitiba – SMU. (2025a). Relatórios mensais de alvarás de construção emitidos entre 2022 e 2024. Curitiba.

Curitiba. Secretaria Municipal de Urbanismo de Curitiba – SMU. (2025b). Relatórios mensais dos Certificados de Vistoria de Conclusão de Obra (CVCO) entre 2002 e 2024. Curitiba.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Parcerias na administração pública**: concessão, permissão, franquias, terceirização e outras formas. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum Dia Sem Uma Linha**. Uma história do urbanismo em Curitiba. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

FERNANDES, Edésio; ALFOSIN, Betânia. (Orgs.). **Direito Urbanístico** – Estudo Brasileiro e Internacionais. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

FERREIRA, João Sette Whitaker; MARICATO, Ermínia. Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? In: **Estatuto da Cidade e Reforma Urbana**: novas perspectivas para as cidades brasileiras. Porto Alegre/São Paulo: Sergio Antônio Fabris Editor, 2002.

FIX, Mariana. **Parceiros da exclusão**: Duas histórias da construção de uma "nova cidade" em São Paulo: Faria Lima e Água Espreiada. São Paulo: Bomtempo, 2001.

FIX, Mariana. São Paulo: **Cidade global**: fundamentos financeiros de uma miragem. Boitempo Editorial, 2015.

FRAGA, Nilson César; GAVRILOFF, Ana Carolina Martins. Instrumentos de Gestão Urbana e a Evolução da Ocupação em Curitiba: O caso da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities Research Medium**, v. 5, p. 60-83, 2014. DOI: 10.5216/bgj.v5

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS (FIPE). **Estudo de Impacto de Vizinhança da Operação Urbana Consorciada Linha Verde**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2011.

FURTADO, Fernanda et al. Outorga Onerosa do Direito de Construir: panorama e avaliação de experiências municipais. **XII Encontro Nacional da ANPUR**, 2007.

GADENS, L. N. **Grandes Projetos Urbanos e o direito à cidade**: análise da produção imobiliária formal na Linha Verde, Curitiba-PR. **Revista Jatobá**, Goiânia, v. 6, 2024. DOI: 10.5216/revjat.v6.79117.

GADENS, Letícia Nerone. A dimensão urbanística de grandes projetos urbanos: análise da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, Curitiba, Brasil. *In*: SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, 10., 2018, Barcelona; Córdoba. **Actas** [...]. Barcelona: DUOT, 2018. p. 215-228.

GADENS, Letícia Nerone; HARDT, Letícia Peret Antunes; FREY, Klaus. Das práticas de gestão de grandes projetos urbanos. **Saúde e Sociedade**, v. 21, p. 21-32, 2012.

GADENS, Letícia Nerone; HARDT, Lúcia Helena Pfitscher; FREY, Klaus. Grandes projetos urbanos: evolução conceitual à luz da gestão urbana brasileira. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 14., 2011, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. p. 1-20. Disponível em: <https://anpur.org.br/category/anais/>.

GARAY, Alfred M. **La influencia de los grandes proyectos en el desarrollo urbano: el caso de Puerto Madero, Buenos Aires**. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2011.

GAVRILOFF, Ana Carolina Martins. **Instrumentos de gestão urbana e a evolução da ocupação em Curitiba**: o caso da operação urbana consorciada Linha Verde. 2013. 180f. Dissertação (Mestrado) – Planejamento Urbano – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.

GAVRILOFF, Ana Carolina Martins; BONADIO, Maria Gabriela. Desafios Escalares do Planejamento Urbano-Regional: reflexões sobre a recuperação de mais-valias a partir da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde em Curitiba. **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, p. 289-310, jul./dez. 2017.

GEOBRAIN. GeoBrain: an open, standards-compliant, interoperable, distributed, web-based, three-tier geospatial information system. Fairfax: George Mason University, [20--]. Disponível em: geobrain.csiss.gmu.edu. Acesso em: 28 abr. 2025.

GEORGE, Henry. **Progresso e pobreza**. Rio de Janeiro: Editora Aurora, 1970.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1997.

GRILO, Leandro Moraes. Modelo de análise de qualidade do investimento em projetos de parceria público-privada (PPP). 2008. 250 f. Tese (Doutorado) – Engenharia de Construção Civil e Urbana – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/>.

GUIGOU, Jean-Louis. **La rente foncière**. Paris: Économica, 1982.

GUILHIN, Aline Justi. **A Parceria Público-Privada como instrumento urbanístico: o caso do município de São Paulo – SP**. 2014. 148 f. Dissertação (Mestrado) – Engenharia Urbana – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/6157>.

HARDT, Carlos; CHU, Geane Derosso; HARDT, Letícia Peret Antunes. A "Linha Verde" no processo de gestão do território: o caso do eixo metropolitano de Curitiba. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR*, 13., 2009, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: ANPUR, 2009. p. 1-15. Disponível em: <https://publicacoes.even3.com.br/o-que-sao-anais-de-congressos>.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **17 contradições e o fim do capitalismo**. Tradução Rogério Bettoni. São Paulo: Boitempo, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades@: Paraná: Curitiba: Panorama**. 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama>. Acesso em: 03 jan. 2022.

PPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Operação Urbana Consorciada Linha Verde: relatório de impactos ambientais. Curitiba, PR: edição institucional, 2012.

IPPUC. Prospecto de Registro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde. Curitiba, 2016. Disponível em: <www.ippuc.org.br>. Acesso em: 10 ago. 2022.

IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Linha Verde: novo eixo de transporte e de desenvolvimento urbano. Disponível em: <<http://ippuc.org.br/geodownloads/PDF/LinhaVerde.pdf>>. Acesso em 15 dez.2024.

JARAMILLO, Samuel. **Hacia una teoría de la renta del suelo urbano**. Bogotá: Ediciones Uniandes, 2010.

KOSTOF, Spiro. **The city shaped: urban patterns and meanings through history**. Londres: Thames and Hudson, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LIMA, José Basílio de S.; PAULA, Luiz Marcelo de A. de M.; PAULA, Rita de Cássia de. Entendendo a parceria público-privada no Brasil: uma análise preliminar. **Revista Gestão Pública e Controle**, v. 1, n. 3, p. 79-111, 2007.

LUNGO, M.; SMOLKA, O. M. Land value and large urban projects: the Latin American experience. **Land Line Newsletter**, Lincoln Institute, v. 17, n. 1, 2005.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Editora Vozes Limitada, 2017.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 24-33, out./dez. 2000. DOI: 10.1590/s0102-88392000000400004.

MARQUES, Eduardo; RODRIGUES, Leandro. O Programa Minha Casa Minha Vida na metrópole paulistana: atendimento habitacional e padrões de segregação. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 15, n. 2, p. 159-159, 2013.

MARTINS, Fernanda Mello; PEREIRA, Gislene Fabrim. Produção imobiliária de habitação em Curitiba na década de 2010: algumas reflexões. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 24, n. 53, p. 311-336, 2022. DOI: 10.1590/2236-9996.2022-5312.

MARTINS, Fernanda Mello. **Agentes, produtos e implicações da produção imobiliária de habitação multifamiliar em Curitiba, 2010-2018**. 2020. 203 f. Dissertação (Mestrado) – Planejamento Urbano – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2020.

MARX, Karl. **Salário, preço e lucro**. Brasil: Domínio Público, 1965. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cv000073.pdf>.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. 2. ed. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017a.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro 3: O processo global da produção capitalista. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2017b.

MELAZZO, Everaldo. **O mercado imobiliário e a produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2020.

MONTANDON, Daniel Todtmann; SOUZA, Felipe Francisco de. Land readjustment e operações urbanas consorciadas. In: **Land readjustment e operações urbanas consorciadas**. 2007. p. 160-160.

MONTEIRO, Luciana de Oliveira. **Espacialidades e especificidades**: as operações urbanas consorciadas como ferramenta de planejamento e de gestão do espaço. 2014. 505 f. Tese (Doutorado) – Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2006. (Texto para Discussão, n. 281).

NAKANO, Kazuo. O Estatuto da Cidade entre o local e o Nacional. In: SEMINÁRIO ESTATUTO DA CIDADE + 10 ANOS: avanços e desafios da política urbana e dos planos diretores participativos, 2011, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: Instituto Pólis, 2011. Disponível em: <https://www.ibam.org.br/estatuto-da-cidade-10-anos/>

NASCIMENTO Neto, P.; MOREIRA, T. Operação urbana consorciada da Linha Verde: limites e oportunidades à luz da gestão social da valorização da terra.

Cadernos Metrópole, São Paulo, SP: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP, v.15, n.30, p.583-603, julho/dezembro, 2013.

NETO, Paulo Nascimento; MOREIRA, Tomás Antonio. Das intersecções formais às distensões funcionais: Operações urbanas e a financeirização na periferia do capitalismo. *Cidades. Comunidades e Territórios*, n. 44, 2022.

NUNES DA SILVA, Madianny; TRAMUJAS, Guilherme Kapp; MARTINS, Fernanda Mello; CAMARGO, Cyntia L.; TEIXEIRA, Ana G. Obstáculos ao direito à cidade e à habitação: revisitando a problemática habitacional no Município de Curitiba. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR*, 20., 2023, Belém. **Anais [...]**. Belém: ANPUR, 2023. Disponível em: <https://publicacoes.even3.com.br/o-que-sao-anais-de-congressos>. Acesso em: 04 maio 2025.

OLBERTZ, Karin. **Operação Urbana Consorciada**. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011.

OLIVEIRA, Fabrício Leal de. Grandes projetos e planejamento urbano: práticas recentes das administrações públicas brasileiras. *In: OLIVEIRA, Fabrício Leal de; RIO, G.A.P. do; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos (Org.). Grandes projetos metropolitanos: Rio de Janeiro e Belo Horizonte*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. p. 66-89.

PADILHA, Daniela Wipieski Martins. **Fragmentação Urbana por interferências rodoviárias**: estudo de caso da Linha Verde (Curitiba/PR) e da BR-277 (Guarapuava/PR). 2020. 149f. Dissertação (Mestrado) – Gestão Urbana – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2020.

PEREIRA, Gislene; SILVA, Jéssica da. Do desenho à realidade: a adoção do modelo linear e a Linha Verde na cidade de Curitiba, Brasil. *In: ROSANELI, André F.; BARNABÉ, Paulo Marcos M. (Org.). Textos sobre Curitiba: investigações sobre a cidade e seus arredores*. Curitiba: Editora UFPR, 2016. p. 26-41.

PESSOA, Laura Cristina Ribeiro; BÓGUS, Lucia Maria Machado. Operações urbanas–nova forma de incorporação imobiliária: o caso das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima e Água Espreiada. **Cadernos Metrópole**, n. 20, p. 125-139, 2008.

PREVEDELLO, Andre Augusto. Relações entre uso misto do solo e espaço público na Linha Verde de Curitiba. **Revista de Arquitetura IMED**, v. 7, n. 1, p. 28-49, 2018.

PINTO, João Roberto de S. **Reforma urbana e estatuto da cidade**. 2008. 155 f. Dissertação (Mestrado) – Direito – Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2008.

PIZA, Maria Lúcia; SANTORO, Paula; CYMBALISTA, Renato. Estatuto da cidade: uma leitura sobre a perspectiva da recuperação da valorização fundiária. *In: INSTITUTO PÓLIS (Org.). Gestão social da valorização da terra*. São Paulo: Instituto Pólis, 2004.

REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARI, Clovis. Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual. **Revista de Administração Pública**, v. 41, p. 255-271, 2007.

REIS, Nestor Goulart; TANAKA, Maria Solange Gurgel de Almeida. **Brasil: estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: LAP/FAUUSP, 2007.

RIOS, Cristina. (2009). Linha Verde vive onda imobiliária. *Gazeta do Povo*, Vida e Cidadania, 2 de novembro, sem página. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=940161>. Acesso em: dez 2023.

ROCHA, Anderson Alves; SANTIAGO, Maria Verônica M. O mercado imobiliário e as contradições da produção habitacional em Vitória da Conquista. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v. 5, n. 12, p. 31310-31319, 2019. DOI: 10.34117/bjdv5n12-252.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 2013.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

SÁNCHEZ, Fernand. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. 2. ed. Chapecó: Argos, 2010.

SANDRONI, Paulo Henrique. **Os Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs) como Instrumento para o Financiamento do Desenvolvimento Urbano**. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2013. (Documento de Trabalho). Disponível em: <https://www.lincolninst.edu/pt-br/>. Acesso em: 28 jun. 2023.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. *Presas y cuestiones socioambientales en el Brasil*. **Revista Alteridades**, Ciudad de México, v. 2, n. 4, p. 31-37, 1992.

SANTOS, Milton; GERRY, Chris. **The shared space: The two circuits of the urban economy in underdeveloped countries**. Routledge, 2017.

SANTORO, P.; CYMBALISTA, R. Introdução à expressão gestão social da valorização da terra. In: SANTORO, P. (Org.). **Gestão social e valorização da terra**. São Paulo: Instituto Pólis, 2004.

SANTORO, Paula; FURTADO, Fernanda; PIZA, Mariana Levy; SMOLKA, Martim Oscar; CYMBALISTA, Renato. Gestão social da valorização da terra. São Paulo: Instituto Pólis, 2004. (Cadernos Pólis, n. 9).

SILVA, Jéssica Patrícia; SOUZA, Maria Aparecida de; FERREIRA, Letícia de Miranda. Morfologia urbana, regulação e valorização imobiliária: tendências recentes

nas metrópoles brasileiras. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 23, e202111, 2021. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202111.

SILVA, Rafael Alves da. **Subúrbio S/A: reestruturação imobiliária e reconfiguração do espaço urbano carioca sob domínio do capital financeiro no século XXI**. 2019. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

SILVA, Marcela Breda Lins de. **Os grandes projetos e as políticas de desenvolvimento urbano**: estudo sobre a Operação Urbana Consorciada da Linha Verde em Curitiba. 2018. 150 f. Dissertação (Mestrado) – Planejamento Urbano) Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/>

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

SILVA, Ângelo Antônio Vieira da. Fundamentos legais e impactos físicos, sociais, econômicos e ambientais da edificação de um grande empreendimento à comunidade de entorno: o caso do Barrashoppingsul. 2011.

SMOLKA, Martín; FURTADO, Fernanda. Instrumentos notables de políticas de suelo en América Latina. **Ecuador: Lincoln Institute of Land Policy, Ministerio das Cidades, Banco del Ecuador**, 2014.

SMOLKA, Martin Oscar. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, v. 2, n. 1, p. 41-78, 1987.

SOFFIATTI, Roberta; FRAGOMENI, Guilherme. **Processo de ocupação da Linha Verde em Curitiba – PR**. Curitiba: Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, 2011.

SOUZA, Eduardo Leite; SUGAI, Maria Inês. Minha Casa Minha Vida: periferização, segregação e mobilidade intraurbana na área conurbada de Florianópolis. **Cadernos Metrópole**, v. 20, n. 41, p. 75-98, 2018.

SOUZA, Claudia-Virginia Cabral de; KLINK, Jeroen; DENALDI, Rosana. **Planejamento reformista-progressista, instrumentos urbanísticos e a (re) produção do espaço em tempo de neoliberalização**. Uma exploração a partir do caso de São Bernardo do Campo (São Paulo). *EURE* (Santiago), v. 46, n. 137, p. 203-223, 2020.

TOPOLOV, Christian. **La urbanizacion capitalista: algunos elementos para su análisis**. México: Edicol, 1979.

TORRES, Pedro Henrique C.; RAMOS, Ricardo F.; POLLACHI, Alessandra. A macrometropolização em São Paulo: reterritorialização, reescalamento e a cidade-região. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 22, n. 47, p. 103-122, jan./abr. 2019. DOI: 10.1590/2236-9996.2020-4705.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. *In*: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos (Org.). **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 75-103.

VAN DEN HURK, Martijn; SIEMIATYCKI, Matti. Public–private partnerships and the design process: Consequences for architects and city building. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 42, n. 4, p. 704-722, 2018.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.