

RUAS MURADAS DESAFIAM A QUALIDADE DE VIDA DO CIDADÃO

GATED COMMUNITIES CHALLENGE CITIZENS' QUALITY OF LIFE

Fabiana Fernandes¹
Gerson Smal Staehler²
Paulo Nascimento Neto³
Ricardo Thiessen⁴

RESUMO

Cidades existem para pessoas – são elas que percorrem as ruas, ocupam espaços e dão sentido aos ambientes construídos. A vitalidade urbana se traduz na dinâmica das interações humanas que transformam meros edifícios e infraestrutura da cidade em lugares vivos. No bairro Pinheirinho, em Curitiba (PR), existe uma determinada região na qual há diversos conjuntos habitacionais murados ou cercados por gradis, cercas vivas ou outra barreira. Um olhar mais atento e observador pode se surpreender com os efeitos das edificações cercadas em longas extensões de ruas. Nesse contexto, o objetivo do estudo é analisar os condomínios murados à luz da legislação urbanística que regeu a construção de 23 empreendimentos, a partir da pesquisa documental individualizada, e identificar se ela pode ter contribuído para as ruas monótonas e inseguras. O estudo abrangeu ainda entrevistas com especialistas no planejamento urbano de Curitiba e em empreendimentos imobiliários da cidade. Para a análise, os conjuntos habitacionais foram distribuídos numa linha do tempo, de acordo com os instrumentos de gestão urbana vigentes. Entre os resultados verificados, está a percepção de que nem sempre o regramento possibilitou qualidade urbana ao cidadão. Tais achados indicam que a ocupação do solo, por si só, não garante uma cidade viva.

Palavras-chave: vitalidade urbana; legislação urbanística; condomínios.

ABSTRACT

Cities exist for people – they are the ones who walk the streets, occupy spaces, and give meaning to the built environment. Urban vitality is reflected in the dynamics of human interactions that transform mere buildings and infrastructure into vibrant places. In the Pinheirinho neighborhood of Curitiba (PR), there is a specific area with several gated housing complexes surrounded by walls, fences, hedges, or other barriers. A closer and more observant look may reveal surprising effects of these enclosed developments on long stretches of streets. In this context, the study aims to analyze gated communities in light of the urban planning legislation that governed the construction of 23 developments,

¹Bacharel em Comunicação Social, jornalista, assessora da Secretaria Municipal de Comunicação Social.

²Arquiteto e urbanista, servidor público - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

³Doutor e Mestre em Gestão Urbana (PUCPR), Coordenador do Programa de Pós-graduação em Gestão Urbana (PPGTU/PUCPR) e editor-chefe da urbe, Professor da Escola de Administração Pública do IMAP.

⁴Engenheiro civil, servidor público - Secretaria Municipal de Obras Públicas.

based on individualized documentary research, and to determine whether these regulations contributed to monotonous and unsafe streets. The study also includes interviews with experts in Curitiba's urban planning and real estate developments. For the analysis, the housing complexes were organized on a timeline according to the applicable urban management instruments. Among the findings, there is a perception that regulations have not always ensured urban quality for citizens. These findings indicate that land use alone does not guarantee a lively city.

Keywords: urban vitality; urban planning legislation; condominiums.

1 INTRODUÇÃO

A vitalidade nas ruas é um tema com nuances abstratas. A atratividade de um espaço público, que leva o cidadão a escolher ou não determinada rua no trajeto do seu deslocamento a pé, tem sido abordada por diferentes autores, com diversos enfoques e metodologias. Há uma convergência entre os especialistas ao apontarem a presença de muros vedando grande parte das testadas dos lotes como um detrator da vitalidade urbana (e.g., Caldeira, 2000; Gehl, 2013). Uma situação ainda mais nociva à ambiência e à vitalidade das vias públicas ocorre quando muros são construídos ao longo de toda uma quadra, por vezes, em ambos os lados da rua. Essa configuração cria espaços predominantemente voltados para o automóvel, que frequentemente exerce o protagonismo no espaço urbano.

Mesmo que o calçamento do passeio seja de qualidade firme, estável, regular e proporcione sensação de segurança física para a mobilidade ativa, é desestimulante para o ser humano estar ou passar por uma rua murada em ambos os lados. Em uma via urbana ladeada por quarteirões inteiros (por vezes, sequenciais) com apenas um ou dois pontos de permeabilidade para acesso aos lotes particulares, os limites opacos impedem o contato visual entre a rua e o ambiente privado – os olhos da rua, tal como enunciado por Jacobs (1961), permanecem como chave central de compreensão da apropriação do espaço urbano.

Nesse contexto, os conjuntos habitacionais murados são produtos imobiliários que não estão integrados ao espaço público, vendendo aos moradores a sensação de segurança privada interna em detrimento da segurança pública no ambiente externo (Spósito, 2013). Tais condomínios têm historicamente demonstrado excelente aceitação no mercado imobiliário. Por vezes se beneficiando, inclusive, de subvenção governamental para o enfrentamento do déficit habitacional, a oferta desse produto imobiliário se pauta no (suposto) grau de segurança promovido pelos muros, dispositivos de vigilância e pontos de controle de acesso. Por outro lado, a implantação extensiva desses empreendimentos de uso exclusivamente residencial coloca seus moradores na dependência do automóvel para atividades básicas (Caldeira, 2000), inclusive para demandas cotidianas, como ir à padaria.

O mercado imobiliário, por sua vez, está sujeito à regulamentação urbana do Poder Público, que, por meio de instrumentos de planejamento e gestão urbana, coordena e disciplina o uso e ocupação do solo, bem como regulamenta a configuração das edificações. Entre esses instrumentos, o zoneamento de uso do solo tem particular centralidade em relação ao tema discutido. Confia-se na legislação urbana para mitigar o aparente descuido no desenho urbano e o prejuízo à ambiência urbana e vitalidade provocados pelos condomínios murados. Seus índices e regramentos edilícios, no entanto, podem produzir efeitos diversos daqueles desejados pelos planejadores urbanos, abrindo espaço para a implantação dos condomínios murados, negligenciando o impacto na escala do pedestre (Gehl, 2006).

Não se pode ignorar, também, o poder que atores não governamentais têm na consolidação da legislação urbana em suas diversas instâncias. Variações nas configurações do arranjo de governança local pode impactar a formulação ou implementação das regulamentações urbanísticas, gerando produtos que prejudicam a vitalidade das ruas em vez de estimulá-las — tais como os conjuntos habitacionais murados, tipologia arquitetônica objeto deste artigo.

Portanto, há múltiplas dimensões que podem ser abordadas para caracterizar e compreender o fenômeno dos condomínios murados. Este artigo faz um recorte específico dos condomínios murados no bairro Pinheirinho, em Curitiba, e opta por analisar o impacto da legislação urbana nessa área. Embora a opção seja pela dimensão normativa, não se pode deixar de abordar, ainda que em menor profundidade, dimensões complementares, como o histórico da ocupação urbana, a tipologia arquitetônica identificada, seus métodos construtivos, bem como o cenário do mercado imobiliário e do financiamento público desses empreendimentos.

Sem pretender tecer uma crítica na dimensão sociológica, tampouco adentrar em questões de segregação classista – apartando-se de qualquer valoração das respectivas legitimidades dessas discussões –, o estudo se ocupa de caracterizar a dimensão da legislação urbana nos condomínios murados produzidos no bairro Pinheirinho, nas proximidades da Linha Verde. Esse eixo de transporte urbano e metropolitano que corta Curitiba diagonalmente é a BR-476, rodovia federal delegada ao poder executivo municipal de Curitiba. No passado, a avenida era a rodovia federal BR-116, que foi a principal ligação entre o estado de São Paulo e o sudoeste do Paraná. A via urbana atual é a sucessora da estrada, transição levada a efeito por meio da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde (OUC-LV). Esse instrumento de gestão urbana não é objeto da pesquisa, tampouco se pretende exaurir o arcabouço legal da OUC-LV. Sua importância, pois, está em constituir-se no eixo viário que atravessa o bairro Pinheirinho e que apresenta, em suas adjacências, quarteirões de condomínios residenciais murados, ladeados por ruas de tráfego local carentes de vitalidade. É, portanto, dentro da área da atual OUC-LV que ocorrem os tipos de condomínios habitacionais murados selecionados como amostra de estudo, ainda que construídos previamente à implementação da operação urbana consorciada.

Diante do exposto, tem-se como objetivo caracterizar os condomínios murados à luz da legislação urbanística que regeu sua construção. Parte-se da hipótese de que existe uma falta de atenção ao desenho urbano na escala do pedestre, para a qual a legislação não se debruçaria sobre. Em outras palavras, a hipótese é que haveria uma correlação entre as deficiências na elaboração das normativas urbanísticas e o desenvolvimento de ruas monótonas para o pedestre. Tal monotonia contribui para a sensação de insegurança e para o aumento da dependência dos moradores de condomínios murados em relação ao automóvel particular.

2 MARCOTEÓRICO

A obra de Jane Jacobs é fundamental ao abordar a temática da vitalidade urbana. Jacobs critica o isolamento imposto pelo modernismo então em voga, no início da década de 1960, e defende que “as ruas e as calçadas são os órgãos vitais das cidades” (Jacobs, 2009, p. 26). Sua ênfase na função social da rua é aprofundada com a defesa de que “devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua” (ibid., p. 34), reforçando a ideia de que a configuração dos edifícios – quando voltados para o espaço público – propicia um ambiente de vigilância e interação que contribui para a segurança

e a vitalidade urbana. Nesse sentido, a desconexão entre edificações e via pública frequentemente observada no desenho urbano resultante nas imediações dos condomínios murados vai de encontro à vitalidade da rua na acepção de Jacobs.

O aporte teórico de Jan Gehl complementa a perspectiva jacobiana uma vez que, tal como sumariza Leitões (2016), propõe que, na escala urbana, as atividades como habitação, comércio e serviços devem ser integradas e não segregadas em grandes áreas setorizadas. Ademais, argumenta que, na escala setorial, essa proximidade favorece a criação de espaços públicos compactos, onde as distâncias a serem percorridas pelo pedestre são reduzidas. Na escala local, por sua vez, a preocupação recai sobre a qualidade dos espaços – como fachadas ao nível do pedestre com muitas aberturas e a ausência de vazios no tecido urbano – de modo a garantir um ambiente humano, estimulante e acessível para ser percorrido pelo pedestre. Essa abordagem com apreço ao uso misto e preocupação com os trajetos a pé se contrapõe ao modelo dos condomínios fechados ocupando grandes lotes, onde as distâncias a serem vencidas, o isolamento físico e a ausência de intervenções ativas na rua desestimulam a presença de uma vida pública intensa e dinâmica.

Pensar a caminhabilidade para o pedestre e a qualidade do ambiente urbano são dimensões essenciais também para o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP-Brasil), que propõe o Índice de Caminhabilidade (iCam). O iCam vai além de tecer meras considerações sobre requisitos físicos para a mobilidade pedonal, trazendo indicadores de interesse para a presente discussão, entre os quais são destacados, para o recorte do presente estudo, a dimensão da quadra, a permeabilidade física e visual das fachadas, a presença de usos mistos e o fluxo de pedestres em diferentes horários (ITDP-Brasil, 2018). Isso posto, a ferramenta disponibilizada pelo iCam reforça que a vitalidade do espaço urbano na escala do pedestre desempenha um papel tão importante quanto a qualidade material das calçadas e, sob esse prisma, o índice de caminhabilidade é impactado negativamente pela configuração das ruas sem vitalidade no entorno dos condomínios habitacionais murados. Em suma, uma calçada bem construída por si só não é condição suficiente para induzir a mobilidade a pé e gerar copresença e vitalidade no espaço público.

Ao analisar transformações legislativas e seus desdobramentos em um modelo de urbanização que privilegia a segurança de condomínios em detrimento da vitalidade e do dinamismo das ruas, Caldeira (2000) afirma que as deficiências de infraestrutura nas imediações desses empreendimentos localizados na periferia – como a ausência de serviços básicos e de comércio – obrigam os moradores a depender do automóvel para atividades cotidianas, como o abastecimento de alimentos e o transporte escolar, expondo-os, assim, aos desafios do tráfego intenso.

Na mesma linha, Spósito (2013) afirma que nos novos territórios urbanos de ilhas muradas – onde os bairros se transformam em áreas exclusivamente residenciais –, a separação física das funções da cidade gera uma dependência do automóvel para atender às necessidades cotidianas, implicando na ampliação do território urbano necessário para a sobrevivência, em vez de sua concentração (Spósito, 2013, p. 54). E, ao optar pelo espaço residencial fechado, controlado por sistemas de segurança, o cidadão redefine suas relações com a cidade, restringindo as interações e limitando o convívio entre diferentes grupos sociais (Spósito, 2013, p. 97-98). Portanto, as “ilhas muradas” observáveis em alguns condomínios fechados são configurações de edificação que vão na contramão do ambiente de interação e vitalidade defendido por Jacobs na abertura deste referencial teórico.

3 METODOLOGIA

Este estudo, de natureza exploratória, parte do estudo de caso do bairro Pinheirinho, em Curitiba (PR). Dentro desse recorte territorial, trabalha-se com uma amostra de 23 condomínios, situados na área da OUC-LV, abrangendo ambos os lados da avenida. A seleção amostral contemplou condomínios que se destacam em seu contexto pela dimensão desproporcionalmente grande do lote, considerada desfavorável à vitalidade das ruas, bem como aqueles cujas dimensões de lote são compatíveis com o conceito de vias públicas com fachadas ativas.

Após a seleção dos empreendimentos, foi realizada uma pesquisa documental. Foram levantados os respectivos Alvarás de Construção, acessíveis aos servidores públicos da Prefeitura Municipal de Curitiba, cujas informações foram corroboradas pelo serviço do Arquivo Público Municipal. Esses documentos forneceram informações como data de emissão, profissional responsável pelo projeto, tipo de uso (comercial, residencial, misto etc.), área do lote, número de unidades, número de blocos, número de pavimentos, coeficiente de aproveitamento e taxa de ocupação, entre outros. A partir desses dados, foi possível estabelecer uma cronologia das autorizações municipais, considerando o período de 1991 a 2016.

A pesquisa documental foi complementada por três entrevistas semiestruturadas com atores-chave, envolvendo profissional com vasta experiência na elaboração de projetos arquitetônicos na região e servidores públicos com atuação vinculada ao tema. Inicialmente, foi entrevistado o profissional responsável por um dos empreendimentos (entrevistado 1), qualificado como arquiteto e urbanista com extensa experiência profissional, responsável por projetos arquitetônicos em empreendimentos situados na OUC-LV. Ao atuar no setor privado, tal entrevistado permite captar tanto a percepção do profissional per se quanto do mercado investidor que atende e para o qual concebe soluções alinhadas às normativas urbanísticas vigentes. Sua escolha também considera experiência anterior em recursos junto ao Conselho Municipal de Urbanismo (CMU) e participação ativa nos debates públicos sobre propostas de alteração na regulamentação urbana.

Após a entrevista instigante, foi conduzida uma análise das transformações ocorridas nas normas urbanísticas municipais pertinentes nas últimas décadas, com o objetivo de compreender como a regulamentação buscou disciplinar e, simultaneamente, responder a novos desafios urbanos. Adiante, neste artigo, são sumarizados, não exaustivamente, atos regulamentares pinçados em função de sua afinidade com o tema.

A ordem cronológica é o meio pelo qual se buscou descobrir as periodizações, tentando associar essas dimensões entre o plano diretor, os parâmetros urbanísticos, os regulamentos de edificações e os alvarás licenciados nos condomínios habitacionais da amostra.

Tendo em vista que a interpretação dos marcos normativos, por si só, não captura todas as variáveis determinantes na configuração da ocupação urbana na área de estudo, optou-se por testar os achados identificados na informação documental por meio de duas entrevistas semiestruturadas adicionais, estas realizadas com profissionais diretamente envolvidos no processo de planejamento e desenvolvimento urbano de Curitiba. Nesse sentido, o entrevistado 2 também tem formação em Arquitetura e Urbanismo, e integra o quadro técnico do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), com participação na revisão de Planos Diretores ao longo do período, acompanhando a interação entre o cenário socioeconômico e as alterações nos regulamentos urbanos.

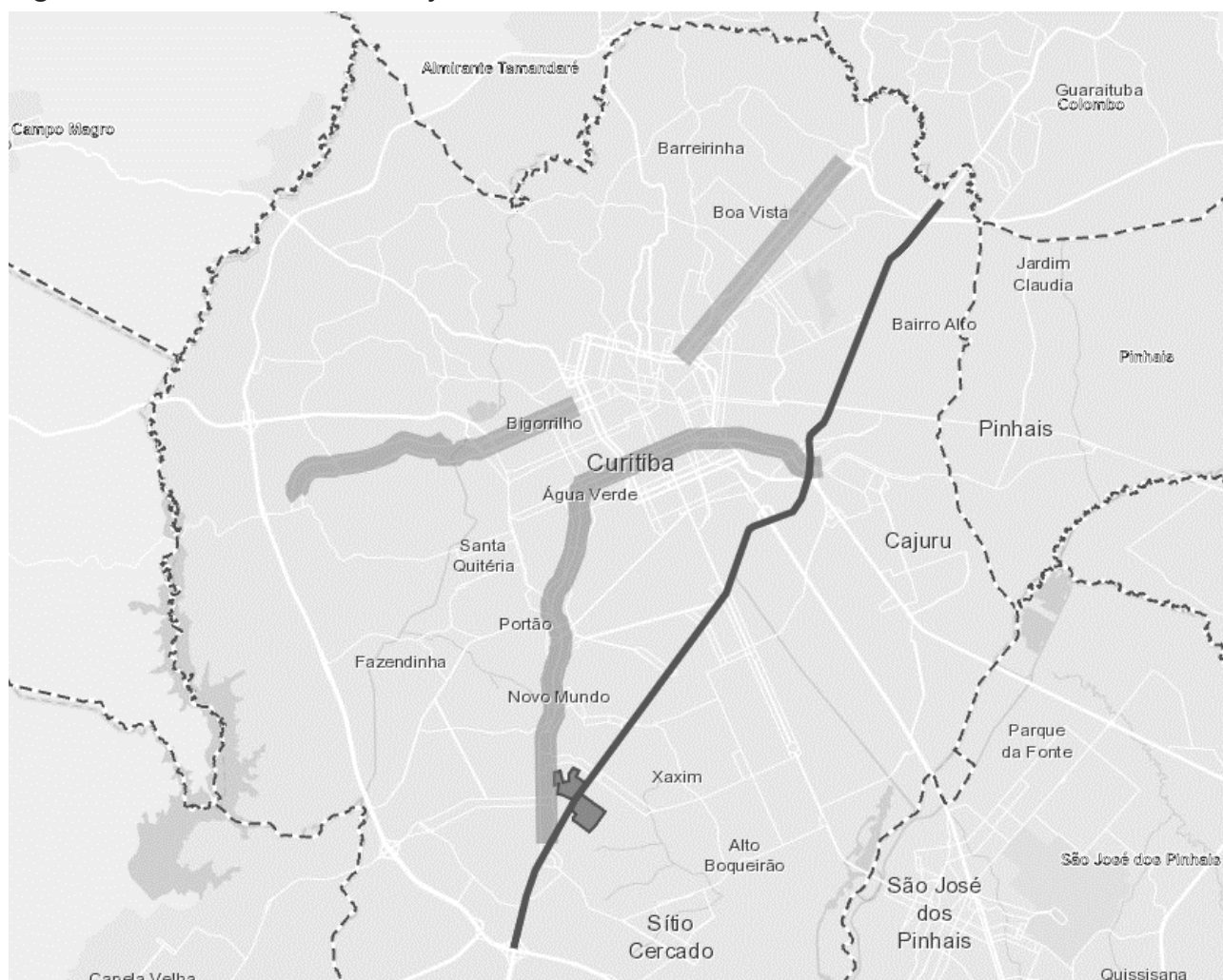
O entrevistado 3, por sua vez, tem formação em Engenharia Civil e também atuou no IPPUC, inclusive ocupando cargo diretivo. Além de sua experiência na gestão pública municipal, possui atuação consultiva em diversas instâncias governamentais e, atualmente, integra a cúpula hierárquica do IPPUC.

O cruzamento entre a legislação selecionada, os dados obtidos de fontes documentais e as informações trazidas pelas entrevistas possibilitou uma discussão consistente dos achados e sua repercussão em diversas dimensões determinantes para a caracterização do entorno urbano da amostra, exploradas na seção seguinte.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO

4.1 DIMENSÃO DO HISTÓRICO DA OCUPAÇÃO

Figura 1 - Linha Verde e a área objeto do estudo



Fonte: Elaborado pelos autores, a partir do Mapa Cadastral-PMC do aplicativo GeoCuritiba do IPPUC. Nota: em linhas largas, o Setor Estrutural; em linha fina, a Linha Verde; ao Sul, no encontro das linhas, a área estudada no Pinheirinho, em ambos os lados da Linha Verde.

A antiga BR-116 representa um ponto de inflexão na história urbana de Curitiba. Considerada, no passado, o limite urbano da cidade, a expansão da malha urbana ultrapassou a estrada, transformando a BR-116 em uma barreira espacial entre leste e oeste – emergindo como uma “cicatriz urbana” (Figura 1). Como rodovia federal, os lotes lindeiros apresentavam

grandes dimensões, devido à vocação natural para atividades comerciais e de armazenagem. Houve mais de um projeto urbano para amenizar esse cenário (Entrevista 2, 2025), mas foi a implantação do Contorno Leste, em meados da década de 1990, que catalisou a transformação da legislação urbana, reconfigurando a antiga rodovia em um eixo de desenvolvimento urbano (Entrevista 3, 2025). Conforme será discutido a seguir, mesmo com a mudança legislativa que permitiu o uso habitacional, observa-se que a herança dos amplos lotes persiste, resultando em ruas menos atrativas para o pedestre, que depende do carro para realizar uma compra simples.

4.2 DIMENSÃO DA TIPOLOGIA ARQUITETÔNICA

Na dimensão da configuração edificada, nos casos dos condomínios analisados, observa-se que os tipos arquitetônicos das construções se manifestam nas seguintes formas: a) conjunto habitacional de residências; b) habitação coletiva, na qual há mais de três unidades residenciais dispostas em até três blocos verticais; c) conjunto habitacional de habitação coletiva, com mais de três blocos; e d) conjunto horizontal de residências, dispostas de forma paralela e transversal ao alinhamento predial.

Na maioria dos casos da amostra, os condomínios estão edificadas em grandes lotes sem subdivisão (14.286 m^2 a 55.940 m^2); entretanto, também foram constatados alguns empreendimentos em lotes menores (1.454 m^2 a 2.775 m^2).

A relação dos condomínios com as dimensões dos lotes é influenciada, em alguns casos, pelo sistema construtivo adotado, que, por sua vez, é em grande medida determinado pela dimensão do financiamento e pelas condições do mercado imobiliário. Isso ocorre porque muitos empreendimentos são construídos pelo sistema de alvenaria estrutural (paredes com função de resistir às cargas do piso superior), o que inviabiliza economicamente (Entrevista 1, 2025) a construção de estacionamentos subterrâneos sob as torres. Por essa razão, as vagas de estacionamento são distribuídas no pátio, ocupando espaço sobre o terreno, e, em geral, permanecem descobertas. Eventuais construções posteriores de coberturas sobre os estacionamentos ocorreram, geralmente, à revelia da legislação. Em alguns empreendimentos foram construídos edifícios-garagem – isto é, pavilhões isolados das torres de apartamentos, acima do nível do solo. A ausência de embasamento construído junto ao alinhamento predial, que seria propício para estimular a vitalidade da rua, é, em muitos casos, resultante da utilização das áreas livres do lote como estacionamento. Isso reforça o protagonismo do automóvel, que se torna indispensável para quem mora na região, em detrimento da caminhabilidade.

4.3 DIMENSÃO DE FINANCIAMENTO E MERCADO IMOBILIÁRIO

A decisão dos investidores do mercado imobiliário está fortemente relacionada ao cenário econômico, especialmente no que tange ao financiamento do mercado habitacional. As entrevistas 1 e 2 (2025) foram convergentes ao indicar o papel determinante do fomento estatal para o produto imobiliário resultante. Após o período de desmobilização do financiamento habitacional do Banco Nacional da Habitação (BNH) na década de 1990, houve um retorno do fomento à construção para o público da camada trabalhadora, por meio do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) no final da década de 2000 (Entrevista 2, 2025). Esse retorno coincidiu com a alteração da legislação urbana na cidade de Curitiba, em especial na região analisada.

A área das unidades habitacionais e o padrão das construções da amostra indicam que o público-alvo desses empreendimentos era composto por indivíduos enquadrados na faixa 3 do MCMV, com financiamento pela Caixa Econômica Federal (Entrevista 2, 2025). Ou seja, a configuração da edificação, erguida pelo sistema de alvenaria estrutural, é, em grande medida, determinada pelo valor do financiamento da unidade habitacional, dentro do qual o negócio precisa se enquadrar.

Por outro lado, sob a perspectiva do investidor, construir nos Setores Estruturais consolidados da cidade – em lotes ao longo dos eixos de transporte coletivo, com boa infraestrutura de serviços públicos, comodidades, comércio de rua acessível a pé e, em especial, com aceitação consolidada no mercado imobiliário – representa um risco significativamente menor do que optar pelo investimento habitacional no eixo da OUC-LV (Entrevista 3, 2025).

4.4 DIMENSÃO DA LEGISLAÇÃO

Dentro do arcabouço regulamentar da legislação urbana e urbanística, o Plano Diretor funciona como um instrumento guarda-chuva que orienta o desenvolvimento integrado e harmonioso de Curitiba e do município com sua Região Metropolitana, assegurando o bem-estar social e servindo de base para as políticas de desenvolvimento urbano (Lei Municipal nº 11.266/04). Sob essa égide, o Zoneamento organiza o território por meio da criação de zonas e setores de uso e ocupação do solo, estabelecendo parâmetros para o adensamento e a implantação das edificações, em função do sistema viário, da topografia e da infraestrutura existentes (Lei Municipal nº 9.800/00). Complementarmente, existem as normas infralegais, como os Regulamentos de Edificações – a exemplo do regramento estabelecido pelo Decreto Municipal nº 731/69 (Regulamento de Edificações de 1969), que vigorou por vários anos e, posteriormente, foi simplificado pelo Decreto Municipal nº 212/07. Esses regulamentos estabelecem as condições para a elaboração de projetos de edificações, alinhados às diretrizes do Plano Diretor e às normas técnicas, incumbindo aos profissionais de projeto a responsabilidade pelo dimensionamento e cumprimento dessas normas (Decreto Municipal nº 731/69; Decreto Municipal nº 212/07).

Como resultado da confluência das dimensões determinantes apresentadas até o momento, considerando o recorte dos condomínios habitacionais murados da amostra e a legislação urbana analisada, emerge uma periodização relacional entre os Alvarás de Construção – ordenados de acordo com o ano de emissão – e os respectivos regramentos legais vigentes em cada período.

Na abordagem adotada, surgem dois períodos distintos: o primeiro abrange as licenças emitidas antes das alterações introduzidas pela Lei Municipal nº 9.800/2000 – à época frequentemente referida como “Lei 2000”, que regulamentou o zoneamento e o uso do solo; o segundo corresponde aos conjuntos habitacionais murados cujos Alvarás de Construção foram concedidos sob a vigência das modificações estabelecidas por essa legislação. Antes mesmo da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (Lei Municipal nº 13.909/2011, Lei Municipal nº 14.773/2025, Decreto Municipal nº 1/2016, entre outros), o zoneamento aprovado em 2000 já anunciava a intenção de transformar o eixo da BR-116 em avenida urbana⁵, concomitantemente à conclusão da implantação da Rodovia do Contorno Leste de Curitiba.

⁵Mensagem de encaminhamento M032-1999: “As mudanças mais visíveis devem ocorrer nos bairros que são cortados pela BR-116” e “estimular outros usos ao longo da BR – inclusive o habitacional – e diversificar as atividades”. Para mais detalhes, ver: Tschá (2022).

4.4.1 Período Anterior à “lei 2000” (1975 até 2000)

Em 1975⁶, o zoneamento de 1972 foi parcialmente alterado e permaneceu em vigor no período anterior à Lei 2000. Nessa época, a região do Pinheirinho era classificada como zona de serviços, em virtude da vocação natural do local atravessado pela então rodovia federal BR-116. Nessa configuração, eram permitidos usos de comércio, de serviços diversos e a habitação unifamiliar, enquanto os demais usos eram proibidos. Em regra, não havia previsão legal para a emissão de Alvarás de Construção destinados a condomínios habitacionais; contudo, a investigação documental identificou licenças para tais empreendimentos, emitidas em 1991, 1999 e 2000. É importante destacar que, à época, a construção de habitação coletiva era tolerada mediante a anuência do Conselho Municipal de Urbanismo (CMU) e a análise dos projetos pelo IPPUC. Foram mapeados conjuntos habitacionais em lotes de dimensões menores do que os da porção da amostra licenciada no período subsequente. Observam-se licenças para a construção de condomínios compostos por dois a seis blocos, variando de 32 a 96 unidades habitacionais. A menor dimensão das testadas resultava em um maior número de pontos de acesso às ruas, reduzindo a ocorrência de vias muradas e contribuindo para a vitalidade local. Esses empreendimentos, menores em comparação com o restante da amostra, situam-se a oeste do eixo viário principal, então representado pela BR-116.

4.4.2 Período Posterior à «lei 2000» (2000 até 2016)

Com a vigência da Lei nº 9.800/2000, passou a haver previsão formal e legal para Alvarás de Construção de habitação coletiva na região do bairro Pinheirinho. Nesse período, os condomínios habitacionais foram permitidos, tendo seu coeficiente de aproveitamento limitado a 1, ou seja, os Alvarás de Construção autorizavam empreendimentos cuja área construída (computável) fosse equivalente à área do lote. Além da previsão de zonas residenciais – para as quais até então não havia previsão no zoneamento – a referida lei introduziu a zona setor especial, definida em um offset aproximado de 100 metros a leste e 100 metros a oeste do limite da faixa de domínio da então BR-116, e a zona de transição, posicionada adjacente à zona setor especial.

Posteriormente, a OUC-LV foi legalmente instituída pela Lei Municipal nº 13.909/2011, que, além de aprovar a operação urbana consorciada, estabelece objetivos e diretrizes gerais. Entre estes, destacam-se, nos incisos do art. 4º, os seguintes: “promover a ocupação ordenada da região, segundo diretrizes urbanísticas, visando à valorização dos espaços de vivência e de uso público”; “incentivar a mescla de usos para estimular a dinâmica urbana”; “implantar os melhoramentos viários [...] preservando a qualidade de vida do seu entorno”; “dotar o perímetro [...] de qualidades urbanísticas e ambientais compatíveis com os adensamentos propostos”.

Uma modificação relevante no contexto habitacional é que a OUC-LV oferece ao empreendedor a opção de adquirir Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepac). Dessa forma, os Alvarás de Construção para empreendimentos de condomínios residenciais podem exceder o coeficiente de aproveitamento básico de 1, atingindo até 4, mediante a aquisição dos respectivos Cepac.

Nesse período, marcado pelo fato de a habitação coletiva passar a ser um uso permitido no entorno em estudo, a análise documental indica que os condomínios residenciais foram construídos sem a obrigatoriedade legal de alteração fundiária dos grandes lotes, que anteriormente abrigavam indústrias e barracões da zona de serviço ao longo da antiga BR-116. Devido às extensas testadas que ocupam grandes porções dos quarteirões, o número de

acessos é reduzido ao longo das quadras, resultando em menor circulação de pedestres. Na amostra, foram identificados Alvarás de Construção de 2003, 2007, 2009, 2010, 2011, 2014 e 2016, os quais revelam uma variedade de arranjos habitacionais, desde condomínios compostos por quatro blocos de 17 pavimentos até residenciais com 30 blocos de apenas seis pavimentos. Nesse segundo período, o número de unidades habitacionais por empreendimento variou significativamente (de 83 a 840). Espacialmente, os Alvarás de Construção do recorte amostral desse período localizam-se predominantemente a leste da Linha Verde.

Conforme mencionado pelo Entrevistado 2 (2025), no período inicial da OUC-LV – que coincidiu com o impulso econômico decorrente do programa de fomento habitacional MCMV – não foram estabelecidos limites para o número de torres por empreendimento nem para a área máxima do lote ocupado por um único condomínio. Um detalhe que reforça essa lógica de massificação é que o banco de fomento responsável pela operacionalização do programa sinalizava preferência por padronizar os projetos – visando simplificar e otimizar os processos burocráticos – em detrimento da diversificação dos blocos ou torres de apartamentos. Essa configuração conjuntural reforçou as incoerências observadas nos condomínios murados dessa região, tais como a construção de testadas excessivamente extensas, a ausência de adensamento na ocupação do solo urbano e a indução ao uso do carro.

Nesse contexto de monotonia da paisagem urbana murada, tendo a legislação urbana como pano de fundo, destaca-se ainda um achado da pesquisa. Em um dos alvarás mais recentes da amostra, emitido em 2016, o CMU condicionou a aprovação de um empreendimento residencial com múltiplos blocos de apartamentos à obrigatoriedade de prever uso misto. Essa exigência impunha ao investidor a implantação de uma área, junto ao empreendimento, destinada ao uso de comércio e a serviços de bairro, para atender tanto os futuros moradores da parte habitacional quanto os residentes dos condomínios localizados nas quadras adjacentes. O empreendimento recebeu o certificado de vistoria e conclusão de obra em 2020; contudo, os autores constataram, no início de março de 2025, que a unidade comercial permanecia desocupada e apresentava sinais de abandono, permitindo questionar a efetividade da medida estabelecida.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve por objetivo caracterizar os condomínios murados à luz da legislação urbanística que regeu sua construção, explorando quatro dimensões centrais: histórica, tipologia arquitetônica, financiamento e legislação urbanística. O levantamento realizado contribui para discorrer sobre o fenômeno das ruas muradas, pobres em vitalidade, que surgem ao longo dos condomínios fechados, com uma ótica a partir da dimensão dos instrumentos de gestão urbana, da dimensão do mercado imobiliário, tendo como pano de fundo a dimensão do contexto da história da ocupação urbana.

Os achados deste estudo indicam que a conformação urbana resultante da construção dos condomínios murados no bairro Pinheirinho foi influenciada por uma interação complexa entre a legislação urbanística, os interesses do mercado imobiliário e as conjunturas históricas da ocupação do solo. Embora a legislação tenha evoluído, promovendo avanços no ordenamento territorial e no regramento da habitação coletiva, os resultados permitem identificar que, em termos efetivos, os empreendimentos resultaram em espaços pouco permeáveis, de baixa vitalidade urbana e com forte dependência do automóvel. A análise documental e as entrevistas sugerem que a introdução de regramentos atentos à questão da

ambiência na escala local nem sempre garantiu melhorias na qualidade urbana; paradoxalmente, os melhores exemplos de integração entre os condomínios e o espaço público ocorreram quando havia maior margem para o poder público negociar contrapartidas diretamente com os empreendedores.

REFERÊNCIAS

CALDEIRA, Teresa: **Cidade de Muros crime segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, EDUSP, 2000.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 212, de 22 de março de 2007**, texto alterado revogado. Aprova o regulamento de edificações do Município de Curitiba e dá outras providências. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=112907>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Decreto Municipal n. 1, de 6 de janeiro de 2016**, texto alterado. Regulamenta a Lei nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, que aprovou a Operação Urbana Consorciada Linha Verde - OUC-LV, com a redação dada pela Lei nº 14.773, de 17 de dezembro de 2015, no que se refere aos parâmetros construtivos e aspectos urbanísticos a serem adotados para licenciamento dos empreendimentos que utilizarem os benefícios nelas previstos. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=210512>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 4.199, de 8 de maio de 1972**, texto alterado revogado. Dispõe sobre zoneamento urbano de Curitiba, e revoga os artigos 5º a 41 da Lei nº 2828/66, o artigo 36 da Lei nº 2942/66 e as Leis 2995/67 e 3503/69. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=21839>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 5.234, de 17 de dezembro de 1975**, texto alterado revogado. Modifica a Lei nº 4.199/72 e dá outras providências. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=22874>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 9.800, de 3 de janeiro de 2000**, texto alterado revogado. Dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo no município de Curitiba, revoga as leis [...] e dá outras providências. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=27445>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 11.266, de 16 de dezembro de 2004**, texto alterado. Dispõe sobre a adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade - Lei Federal nº 10.257/01, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=96134>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 13.909, de 20 de dezembro de 2011**, texto alterado. Aprova a Operação Urbana Consorciada Linha Verde - OUC-LV, estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Linha Verde, desde o Bairro Atuba até os bairros Cidade Industrial de Curitiba - CIC e Tatuquara, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui o Grupo de Gestão, a Comissão Executiva, e dá outras providências. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=143116>. Acesso em: 09 mar. 2025.

CURITIBA. **Lei Municipal n. 14.773, de 17 de dezembro de 2015**, texto alterado. Dispõe sobre alteração da Lei nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, e dá outras providências. Disponível em: <https://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/VisualizarHTML.aspx?id=209830>. Acesso em: 09 mar. 2025.

GEHL, J. *Life between buildings: using public space*. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, J. *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013

HANSON, J.; ZAKO, R. **Communities of co-presence and surveillance: how public open space shapes awareness and behavior in residential developments**. In: Proceedings, 6th International Space Syntax Symposium, Istanbul, 2007. Disponível em: <http://spacesyntaxistanbul.itu.edu.tr/papers/longpapers/021%20-%20Hanson%20Zako.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2025.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Regulamento de Edificações**. Curitiba: Decreto Municipal n. 731 de 1969.

ITDP-BRASIL. **Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta**. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2018. Disponível em: http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf. Acesso em: 03 de março de 2024.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo/SP: Editora Martins Fontes, 2009.

LEITOLES, M. L. **Permanências e transformações no espaço público**: O caso da rua XV de Novembro em Curitiba. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/178299>. Acesso em: 16 set. 2024.

SPÓSITO, M. E. B. **Espaços Fechados e Cidades** – Insegurança Urbana e Fragmentação Socioespacial. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

TSCHÁ, F. B. **Dos cânones do planejamento urbano brasileiro: processos de institucionalização do zoneamento urbano e seus efeitos ideacionais e territoriais**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2022. Disponível em: <https://archivum.grupomarista.org.br/pergamumweb/vinculos/0000ab/0000abe0.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2025.