



# A EXPANSÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO E A DINÂMICA HABITACIONAL METROPOLITANA: O CASO DA OUC AUTÓDROMO, FERROVIA E PARQUE DAS ÁGUAS NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA (SESSÃO TEMÁTICA 04)

**Gabriela Stanga**

Universidade Federal do Paraná | smgs146@gmail.com

**Letícia Gadens**

Universidade Federal do Paraná | leticia\_gadens@yahoo.com.br

---

## Sessão Temática 04: Metropolização do espaço: planejamento, governança e gestão

---

**Resumo:** O presente artigo explora frentes de expansão do mercado imobiliário, a partir de uma perspectiva metropolitana quanto as relações de oferta e demanda por moradia. A discussão é realizada a partir da metrópole de Curitiba, com o estudo da Operação Urbana Consorciada Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, a qual foi motivada pela transformação do antigo Autódromo Internacional de Curitiba, situado em Pinhais e limítrofe à capital paranaense, em um bairro de alto padrão. Esse projeto representa um vetor de expansão do mercado imobiliário em âmbito metropolitano, com impactos que extrapolam as divisas municipais. Assim, realizou-se uma revisão bibliográfica para assimilar as transformações no cenário urbano nacional e compreender a atratividade regional para o segmento imobiliário. Na sequência, empregou-se a metodologia de *webscrapping* para identificar e caracterizar lançamentos imobiliários na Área de Influência Direta da OUC. Dentre a amostragem, percebeu-se o afastamento de unidades de baixa renda dos limites com o polo ao mesmo tempo em que se observa um extravasamento da atuação do mercado imobiliário de mais alta renda, redefinindo o território metropolitano.

**Palavras-chave:** Mercado imobiliário; oferta e demanda por habitação; metrópole; Região Metropolitana de Curitiba.

# REAL ESTATE MARKET'S EXPANSION AND METROPOLITAN HOUSING DYNAMICS: AUTÓDROMO, FERROVIA E PARQUE DAS ÁGUAS OUC'S CASE IN METROPOLITAN REGION OF CURITIBA

**Abstract:** This article explores the expansion of the real estate market from a metropolitan perspective in terms of the relationship between housing supply and demand. The discussion is based on the metropolis of Curitiba, with the study of the Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas Consortium Urban Operation, which was motivated by the transformation of the former Autódromo Internacional de Curitiba, located in Pinhais bordering the capital of Paraná, into a high-standard neighborhood. This project represents a vector for the expansion of the real estate market at the metropolitan level, with impacts that go beyond municipal boundaries. A bibliographical review was carried out to understand the changes in the national urban scenario and the attractiveness of the region for the real estate segment. The webscraping methodology was used to identify and characterize real estate launches in the CUO's Area of Direct Influence. The sample showed that low-income units were moving away from the boundaries of the cluster, while at the same time the higher-income real estate market was spreading out, redefining the metropolitan territory.

**Keywords:** Real estate market; housing supply and demand; metropolis; Metropolitan Region of Curitiba.

---

## LA EXPANSIÓN DEL MERCADO INMOBILIARIO Y LA DINÁMICA HABITACIONAL METROPOLITANA: EL CASO DE OUC AUTÓDROMO, FERROVIA E PARQUE DAS ÁGUAS EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE CURITIBA

**Resumen:** Este artículo explora la expansión del mercado inmobiliario desde una perspectiva metropolitana en términos de la relación entre oferta y demanda de vivienda. La discusión se basa en la metrópolis de Curitiba, con el estudio de la Operación Urbana Consorciada Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, motivada por la transformación del antiguo Autódromo Internacional de Curitiba, situado en Pinhais y limítrofe con la capital de Paraná, en un barrio de alto nivel. El proyecto representa un vector de expansión del mercado inmobiliario a nivel metropolitano, con impactos que superan los límites municipales. Por lo tanto, se realizó una revisión bibliográfica para asimilar los cambios en el escenario urbano nacional y comprender el atractivo regional para el segmento inmobiliario. A continuación, se utilizó la metodología de webscraping para identificar y caracterizar los lanzamientos inmobiliarios en el Área de Influencia Directa de la OUC. La muestra mostró que las unidades de renta baja se estaban alejando de los límites del polo, mientras que, a su vez, el mercado inmobiliario de renta más alta se estaba extendiendo, redefiniendo el territorio metropolitano.

**Palabras clave:** Mercado inmobiliario; oferta y demanda de vivienda; metrópolis; Región Metropolitana de Curitiba.

## INTRODUÇÃO

O arranjo socioespacial das metrópoles é decorrente de um processo de alteração das funções urbanas e de suas relações, responsável por instaurar um espaço hiperurbano intrínseco ao solo e à morfologia material – o qual propicia a existência de novos modos de vida e novas relações sociais (LENCIONI, 2005; PERES *et al*, 2018; FREITAS-FIRKOWSKI, 2021). As áreas metropolitanas diferenciam-se da organização clássica das cidades ao apresentarem crescentes redes de atividades econômicas interdependentes estruturadas em configurações territoriais ampliadas, sendo morfologicamente “adensadas e descontínuas, com extenso raio de polarização econômico-industrial, confluência de fluxos e sobreposição de escalas” (MOURA, 2012, p. 5).

Nas últimas décadas, tem-se observado um extravasamento da produção de unidades imobiliárias, que ultrapassam as regiões mais centrais e valorizadas da metrópole, e se ampliam por todo seu território. Consequentemente, “esse movimento faz com que a forma de produção para o mercado, dominante nos mecanismos de valorização, se torne também predominante no processo de urbanização” (RUFINO e PEREIRA, 2011, p. 9). Nesse sentido, a redefinição da ocupação territorial na metrópole, conduzida por esse movimento da atuação do setor imobiliário coincide com o processo identificado por Smolka (1981), caracterizado por uma condição na qual o mercado reestabelece seus limites de espraiamento em busca de novas áreas para incremento dos ganhos (SMOLKA, 1981, p. 82). Esse processo pode aprofundar a expansão e periferização já observada nas metrópoles brasileiras (SPOSITO, 2009).

Ao analisar as quinze principais metrópoles brasileiras, Ribeiro (2016) afirma que os contrastes urbanos compreendem uma realidade nacional, na qual aproximadamente 25% da população metropolitana no país reside em áreas em condições inadequadas de bem-estar urbano. O autor ainda verifica que as profundas disparidades de qualidades urbanas dentro das regiões metropolitanas estão relacionadas a outras dimensões de desigualdades, como as de cunho racial, educacional, de renda e de posição social (RIBEIRO, 2016).

Dessa maneira, percebem-se dificuldades na gestão da metrópole por meio de ações do Estado que buscam favorecer classes sociais de alta renda, usualmente executadas por meio de políticas e investimentos localizados em regiões de interesse do mercado imobiliário formal, potencializando a segregação espacial da população que não possui condições de permanecer em determinados locais após o aumento do preço do solo (MOURA, 2012; RIBEIRO, 2016). Para contribuir com a discussão desse tema, foi realizado um estudo empírico a partir da proposta da Operação Urbana Consorciada Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, recentemente instituída no município de Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba.

De modo a compreender a expansão do mercado imobiliário a nível metropolitano e seus impactos sobre a oferta e demanda de habitação nessa esfera, inicialmente foi realizada uma revisão bibliográfica quanto às transformações socioespaciais vivenciadas recentemente nas

metrópoles brasileiras. Na sequência, buscou-se traçar um paralelo entre a consolidação da Região Metropolitana de Curitiba e o encerramento das atividades do Autódromo Internacional de Curitiba, local onde se concentra a intervenção - visando compreender a atratividade do terreno para o mercado imobiliário.

Por meio do mapeamento de anúncios de terrenos à venda, anúncios imobiliários e edifícios em construção inseridos no programa habitacional da Companhia Habitacional do Paraná (COHAPAR) para a Área de Influência Direta do empreendimento, regulamentada pela legislação da OUC (Lei Municipal de Pinhais nº 2.489/2021), procurou-se apreender a dinâmica do mercado na região a nível intermunicipal e compreender suas principais consequências sobre a distribuição socioespacial metropolitana. Assim, pretende-se iluminar a necessidade de tratar a dimensão da oferta e demanda por habitação de maneira escalar em aglomerações metropolitanas, considerando a gestão da moradia a partir da definição das Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) enunciada pelo Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089/2015)<sup>1</sup>.

## **AS MUDANÇAS NA PRODUÇÃO SOCIOESPACIAL DAS METRÓPOLES CONTEMPORÂNEAS**

De modo geral, o processo de metropolização corresponde a uma transformação formal da cidade, fomentada pela reestruturação da produção capitalista e pela articulação social da produção industrial (LENCIONI, 2005, p. 46-47). Dessa forma, o arranjo metropolitano propiciou conjunturas espaciais essenciais “para a instalação da grande indústria, para a organização do mercado consumidor e para o alojamento da classe trabalhadora” (MEYER, 2000, p. 5). Assim, a metrópole configura-se como um forte agente das renovações dentro do sistema capitalista, implicando em crescimento quantitativo e alterações qualitativas, representadas por transformações na relação urbano-rural, além de mudanças de formas urbanas, processos de urbanização e suas forças condutoras (MEYER, 2000; CUNNINGHAM, 2010).

Dessa maneira, as inversões de capital originam heterogeneidades dentro do espaço metropolitano, percebidas, no Brasil, desde a origem dos arranjos metropolitanos, no final do século XX (LENCIONI, 2007). Assim, as localidades consideradas mais qualificadas para atração e permanência de investimentos refletem “espaços melhor dotados de vantagens comparativas e favorecidos pela proximidade”, e acabam inseridas na dinâmica de acumulação e reprodução do capital (MOURA, 2012, p. 12).

Com as recentes mudanças no capitalismo em escala global, as regiões metropolitanas deixam de priorizar a concentração espacial de indústrias para dedicarem-se à garantia das novas condições atrativas aos mercados externos, marcadas pela presença de mão-de-obra qualificada em alta tecnologia, estabelecimento de condições favoráveis de pesquisa, possibilidades de fluidez de informações, ampla articulação viária e aeroportuária, existência de centros tecnológicos e expressiva demanda de seu mercado consumidor (LENCIONI, 2005;

MOURA, 2012). O propósito principal das metrópoles não se refere mais à concentração de ofertas de emprego e população, mas sim em “sediar grandes empresas e manter o controle financeiro e político do país” (MOURA, 2012, p. 22).

Conseqüentemente, Moura (2012) verifica uma mudança expressiva na dinâmica metropolitana global, de “recentralização com desconcentração”. A *recentralização* aconteceria devido à manutenção da necessidade de atração de mercados consumidores, meios de produção, poder político, trabalhadores altamente qualificados e expoentes de conhecimento e cultura para a região de influência da metrópole; enquanto a *desconcentração* seria resultado da descompactação da morfologia urbana decorrente da modernização da infraestrutura de transportes e das conexões possibilitadas pelos avanços tecnológicos, resultando em “uma expansão mais policêntrica, [...] com limites e fronteiras dificilmente definíveis”. Essa dualidade seria reforçada pela desintegração vertical das indústrias (as distintas fases do processo produtivo não necessariamente mantêm-se na mesma fábrica) que, a despeito da distância local entre si, são beneficiadas pela proximidade regional a partir do aumento da produção em geral e da possibilidade de maior internacionalização econômica (LENCIONI, 2005; MOURA, 2012).

Soma-se a essa configuração metropolitana uma diferenciação dada pelo novo interesse do mercado imobiliário nos espaços periurbanos, visando a captação de lucro a partir da produção de tipologias residenciais diversas – entre as quais condomínios verticais e horizontais, assim como loteamentos fechados – e equipamentos regionais de consumo e serviços – tal qual shoppings centers e hipermercados (GROSTEIN, 2015). Essa estrutura delimita a coexistência de diferentes processos de ocupação periurbana decorrentes da urbanização contemporânea, responsáveis por gerar “disputas novas em torno da ocupação do solo de conteúdo social, econômico e espacial” (GROSTEIN, 2015, p. 33). Nesse sentido, observa-se uma alteração da organização metropolitana centro-periferia, na qual “as manchas com áreas de alta e baixa densidade não estão necessariamente associadas aos perímetros centrais ou aos espaços periféricos” (MEYER E GROSTEIN, 2006, p. 51).

Isto posto, Rufino e Pereira (2011) manifestam que o atual processo de metropolização apresenta como uma de suas características a “busca contínua de oportunidade para valorização imobiliária e de novos espaços para realização do capital, por meio da produção do espaço capitalista mais desenvolvido no interior da própria metrópole” (RUFINO e PEREIRA, 2011, p. 18). Conseqüentemente, a metrópole passa a compreender um espaço de decisões e especulações das redes de empreendedores imobiliários, em vias de captação de mais valias e reprodução das relações capitalistas, dificultando o acesso a bens imóveis para uma parcela cada vez mais significativa da sociedade (RUFINO e PEREIRA, 2011; SANFELICI, 2016).

Assim, fenômenos originalmente circunscritos ao município-sede vêm se reproduzindo nos demais constituintes da região metropolitana, dado, principalmente pelo aumento da população que estes municípios estão recebendo, resultando em padrões de habitação

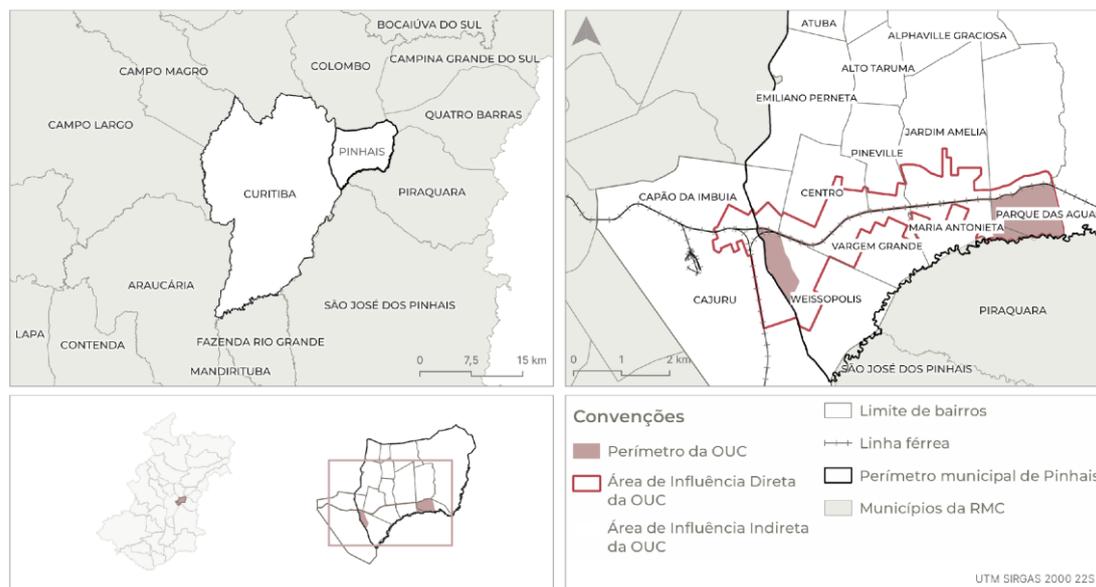
periféricos condicionados pela desigualdade socioespacial e pelos condomínios fechados (GROSTEIN, 2001; MEYER e GROSTEIN, 2006). As diferenciações espaciais somadas às desigualdades socioeconômicas, presentes nas metrópoles brasileiras, traduzem-se em condições propícias para o desenvolvimento da segregação socioespacial, visto que se torna mais difícil para grupos sociais de mais baixa renda localizarem-se em regiões com condições urbanas mais favoráveis (RIBEIRO, 2016). Heidrich, Castello e Soares (2016, p. 25) observam que “a marcha da modernização torna a metrópole cada vez mais excludente, fragmentada e segregada”, uma vez que a produção de habitação social usualmente é instituída em territórios periféricos cada vez mais distantes, fator que reforça o modelo de urbanização segregacionista e impacta os cidadãos de uma unidade metropolitana como um todo.

A essência de integração intermunicipal, própria das regiões metropolitanas, pressiona municípios a atenderem necessidades de moradia originadas além de seu escopo administrativo (VACCARI E NUNES DA SILVA, 2019), a exemplo dos municípios dormitórios (FRANÇA, 2015, p. 40). Contudo, o extravasamento da dimensão local na vivência do cotidiano metropolitano resulta também na procura por atendimento nos equipamentos do polo, por parte de cidadãos de outras cidades, de modo que “a população metropolitana não é e não será atendida exclusivamente pelo município onde reside” (VACCARI e NUNES DA SILVA, 2019, p. 63). Essa questão ainda foi discutida por Moura (2024) em palestra<sup>2</sup>, na qual defendeu a necessidade de criação de uma identidade metropolitana — de modo a garantir o acesso a serviços e equipamentos públicos a todos os moradores em todos os municípios de uma metrópole, e não o restringir à cidade de residência.

## **A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA AUTÓDROMO, FERROVIA E PARQUE DAS ÁGUAS**

Na Região Metropolitana de Curitiba, a institucionalização da Operação Urbana Consorciada Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas e de suas Áreas de Influência Direta e Indireta mediante legislação municipal de Pinhais (Lei Ordinária nº 2.489/2021) compreende um exemplo de expansão do mercado imobiliário em busca de novas oportunidades de lucratividade em âmbito metropolitano. Ademais, segundo o Estudo de Impacto de Vizinhança elaborado para o empreendimento, os impactos serão compartilhados pelos municípios Pinhais e Curitiba, extrapolando as divisas intermunicipais (figura 1) - nas quais o licenciamento foi realizado (ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2021).

**Figura 1: Situação do município de Pinhais e das Áreas de Influência Direta da Operação Urbana Consorciada Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas dentro da Região Metropolitana de Curitiba**



Fonte: as autoras (2024).

Pode-se constatar que as operações envolvendo a criação, o funcionamento e a desativação do Autódromo Internacional de Curitiba estão fortemente relacionadas aos processos de consolidação da Região Metropolitana de Curitiba identificados por Ritter (2011) - de *periferização, desperiferização e reperiferização*. Inicialmente, Freitas-Firkowski (2021) destaca que a expansão de Curitiba ocorreu do centro em direção às periferias, culminando na existência, a partir do final da década de 1980, de uma coroa periférica de pobreza e precariedade que avançava para os municípios externos aos limites da cidade.

Nesse contexto, o portal da Prefeitura de Pinhais destaca que “o grande adensamento populacional ocorrido em Pinhais impulsionou a organização da iniciativa privada, absorvendo parte da população de migrantes e dinamizando as atividades econômicas” (PREFEITURA DE PINHAIS, s.d.). Um dos empreendimentos privados desenvolvidos nesse período foi a fundação do “Autódromo de Curitiba” por Flávio Chagas Lima, cuja construção foi realizada entre 1965 e 1967 (TV BAND PARANÁ, 2017; CURITIBA HISTÓRICA, s.d.; CONTESINI, 2021; BAIRRU URBANISMO, 2022b).

Todavia, as mudanças empreendidas pelo grupo industrial INEPAR em 1995, na figura do investidor Jauvenal de Oms, ocasionariam uma nova alteração de título para o circuito automobilístico (CURITIBA HISTÓRICA, s.d.; TV BAND PARANÁ, 2017; BAIRRU URBANISMO, 2022b). Um montante de 13 milhões de reais foi empregado para obras de modernização, de modo a permitir a realização de corridas de modalidades nacionais e internacionais – que passou a ser conhecido como “Autódromo Internacional de Curitiba”, o AIC (TV BAND PARANÁ, 2017; CURITIBA HISTÓRICA, s.d.; BAIRRU URBANISMO, 2022b).

Em 2000, a população com as menores faixas de renda da RMC concentrava-se nas franjas periféricas de Curitiba e nos municípios com maior integração metropolitana, tais quais

Almirante Tamandaré, Colombo, Pinhais, Fazenda Rio Grande, São José dos Pinhais, Araucária e Piraquara – com maior ocorrência de favelas nos limites da cidade polo (VACCARI e NUNES DA SILVA, 2019, p.59). No entanto, Ritter (2011) verifica que, nesse momento, passou a surgir interesse político em promover o loteamento de áreas mais distantes da concentração urbana, tornando-as “suscetíveis aos investimentos imobiliários” – a exemplo da conversão de parte da Área de Proteção Ambiental (APA) de Pinhais em Unidade Territorial de Planejamento (UTP) para a implementação de um conjunto habitacional de alto padrão (RITTER, 2011, p. 27-28).

Como as operações do Autódromo vinham sendo inviabilizadas economicamente desde os anos 2010 e se tornou do interesse dos proprietários encerrar suas atividades, a área foi uma dessas regiões que passou a dispor de grande atratividade ao setor imobiliário de alta renda (BAIRRU URBANISMO, 2022b). Como apontado pela empresa Bairru Urbanismo<sup>3</sup> em apresentação na Audiência Pública de discussão da OUC (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a), o perímetro do AIC corresponde a um grande vazio urbano localizado em região bem infraestruturaada nas proximidades do município de Curitiba.

Assim, conforme observado na década de 2010, ainda seria possível observar na RMC um processo de “desperiferização”, responsável não por alocar a população mais vulnerável no interior de áreas mais abastecidas por infraestrutura e serviços nas proximidades do polo, mas sim pela implementação de empreendimentos que se aproveitaram de condições socioambientais como atrativo para o afastamento das classes mais abastadas do centro (RITTER, 2011). A dinâmica é marcada ainda pela “saída dos antigos moradores e a chegada de novos que repovoam esses espaços em transformação” (RITTER, 2011, p. 18).

Essa “evasão de moradores de áreas sob valorização imobiliária ou processos de regularização” é o que o autor caracteriza enquanto a reperiferização/nova periferização, dinâmica recente que passou a integrar a urbanização do Aglomerado Metropolitano de Curitiba (RITTER, 2011, p. 19). No contexto observado pelo autor, a população expulsa de suas moradias passa a reproduzir as mesmas irregularidades e precariedades presentes nas áreas que eram anteriormente ocupadas, conferindo um ciclo entre periferização, desperiferização e reperiferização – processos inter-relacionados nas relações metropolitanas estabelecidas na RMC (RITTER, 2011).

No caso do recente projeto da operação urbana, como a ocupação na área desde a criação do Autódromo foi apenas de usos de lazer vinculados ao automobilismo (figura 2), os maiores impactos relacionados ao deslocamento da população estariam relacionados à sua Área de Influência Direta, prevista pela legislação e analisada mediante o Estudo de Impacto de Vizinhança.

Figura 2: Evolução do planejamento urbano referente à área do Autódromo Internacional de Curitiba, conforme as leis de zoneamento e uso do solo



Fonte: Prefeitura de Pinhais (2021a).

A proposta de alteração do uso da área foi orientada pelo *masterplan* elaborado pelo escritório Jaime Lerner Arquitetos Associados (JLAA), que procurou atingir a configuração de um bairro planejado, aberto à população não apenas a nível municipal, mas também metropolitano (OTTERSBUCH, 2024<sup>4</sup>). Para atingir esse objetivo, o partido projetual prevê a conversão de parte da pista de automobilismo em um parque (figura 3). A proposta busca promover a diversidade de programas imobiliários e a implementação de equipamentos de lazer, como ilustrado pela figura 4 e pela tabela 1 (OTTERSBUCH, 2024; JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS, s.d.). Dessa maneira, a Bairru Urbanismo, principal investidora, defende que o BAIRRU PARC – Parque Autódromo Renovado e Conectado, nome comercial adotado para o projeto, possui potencial para tornar-se um “polo de atração de lazer e comércio para Pinhais e Curitiba”, tendo em vista as 2.700 unidades habitacionais e os 8.000 habitantes esperados para o conjunto (BAIRRU URBANISMO, 2022a; JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS, s.d.).

Figura 3: Perspectivas do projeto de desenho urbano, com enfoque na conversão da pista de automobilismo em um parque



Fonte: Bairro Urbanismo (2022a).

Figura 4: Distribuição dos usos pretendidos para a área, apresentada pela Bairro Urbanismo na audiência pública de discussão da OUC em setembro de 2021

## QUADRO DE ÁREAS



Pelo menos  
+8.000  
habitantes

A. SERVIÇOS / ÂNCORAS	31.353	6%	13%	8
B. ESPELAL	17.511	3%	7%	16
C. MISTO	16.050	3%	6%	11
D. COMERCIAL	32.565	6%	13%	58
E. MULTIFAMILIAR 1	29.559	5%	11%	18
F. MULTIFAMILIAR 2	12.222	2%	5%	13
G. UNIFAMILIAR	91.201	16%	35%	318
H. LAZER	26.542	5%	10%	13

jaime lerner  
arquitetos associados

455

Fonte: Prefeitura de Pinhais (2021a).

**Tabela 1: Transcrição da tabela da figura 3 – quadro de áreas proposto**

Uso proposto	Área construída máxima (m <sup>2</sup> )	Taxa de ocupação do terreno	Proporção do terreno	Número de lotes
A. Serviços/âncoras	33.353	6%	13%	8
B. Especial	17.531	3%	7%	16
C. Misto	16.050	3%	6%	11
D. Comercial	32.585	6%	13%	58
E. Multifamiliar 1	29.559	5%	11%	18
F. Multifamiliar 2	12.222	2%	5%	13
G. Unifamiliar	91.203	16%	35%	318
H. Lazer	26.547	5%	10%	13

Fonte: as autoras (2024), com base em Prefeitura de Pinhais (2021a).

Tendo em vista a escala da proposta, desde as tratativas iniciais entre a prefeitura e os investidores foi discutida a possibilidade de se implementar o empreendimento via operação urbana consorciada (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a). Essa opção foi considerada vantajosa para ambas as partes envolvidas considerando-se a oportunidade de alterarem-se os parâmetros de uso e ocupação do solo, de obterem-se recursos para mitigação dos principais impactos na região e de fomentar investimentos em uma área de interesse para o município (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a; MORI, 2024<sup>5</sup>; RECHETELO, 2024<sup>6</sup>). Isso explica também o traçado da operação urbana, uma vez que era de interesse da prefeitura obter recursos para investimento na ferrovia e no Parque das Águas, áreas também englobadas na OUC (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a; MORI, 2024).

Para viabilizar o preceito de densificação que fundamenta o projeto desenvolvido, foi prevista uma alteração de parâmetros construtivos na antiga área do Autódromo Internacional de Curitiba (AIC) para permitir uma intensificação do uso do solo na região, assim como a inclusão da região no perímetro de aplicação do instrumento da Outorga Onerosa do Direito de Construir (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a; ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2021). O Estudo de Impacto de Vizinhança da OUC indica que essas mudanças implicam, se atingido o Coeficiente de Aproveitamento (CA) máximo, em um potencial construtivo 6,67 vezes maior que o possibilitado pela legislação anterior (ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2021) – cenário demonstrado na figura 5. A arrecadação pública derivada da OODC estimada pela Bairru Urbanismo, considerando-se a consolidação de cinco unidades imobiliárias por ano na área, refere-se a 55 milhões de reais entre 2023 e 2027 e de 52 milhões de reais no período de 2024 a 2031, conforme as fases de implementação do projeto (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a).

**Figura 5: Vista geral do empreendimento com os novos parâmetros de ocupação propostos para o lote do Autódromo**



Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados (s.d.).

O balanço de impactos positivos e negativos do projeto, realizado pelo EIV, subsidiou as negociações entre a Prefeitura de Pinhais e o empreendedor quanto à responsabilidade de medidas de mitigação ou compensação – sendo os encargos do proprietário usualmente conhecidos como contrapartidas (PREFEITURA DE PINHAIS, 2021a e 2021b; MORI, 2024; RECHETELO, 2024). Nesse contexto, a questão da habitação de interesse social não chegou a ser discutida, mesmo durante as negociações iniciais de elaboração do projeto do BAIRRU PARC, uma vez que foi considerado que Pinhais não possui grandes áreas de concentração de assentamentos informais que demandem projetos de regularização (MORI, 2024; KAWAHARA, 2024<sup>7</sup>).

Conforme Mori (2024), funcionária da Secretaria de Urbanismo de Pinhais, como o município é pequeno e muito próximo a Curitiba, a questão pode não ser representativa devido a uma eventual migração da população mais vulnerável para outros municípios, principalmente com sentido à capital paranaense. Ademais, embora estejam previstas medidas de mitigação dos impactos de valorização imobiliária no Termo de Ciência e Concordância firmado entre a Prefeitura de Pinhais e o proprietário da área do AIC, não existem ainda na estrutura municipal estudos específicos para atender a tal efeito (MORI, 2024).

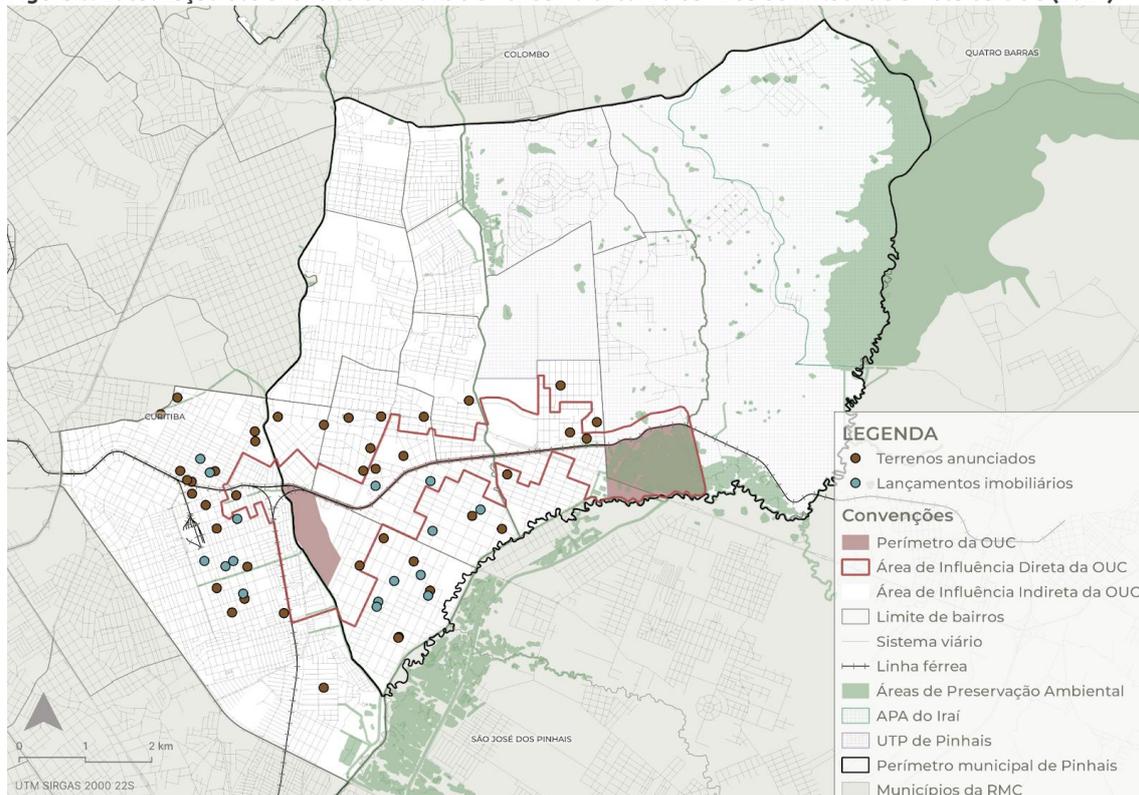
## **A DINÂMICA DO MERCADO IMOBILIÁRIO NO RECORTE**

De modo a compreender a influência do mercado imobiliário a nível metropolitano, bem como o contexto de inserção da proposta da OUC Autódromo, foi realizado um mapeamento do preço de comercialização de terrenos em Curitiba e Pinhais, assim como o procedeu-se ao reconhecimento das características das unidades habitacionais recém-anunciadas nos arredores da OUC. A partir dessa amostragem, pretende-se compreender a influência do

mercado imobiliário na valorização do preço da terra nas áreas externas aos limites de Curitiba e seus reflexos sobre a expansão do território metropolitano para a população de baixa renda, que se aloca em territórios cada vez mais periféricos, distantes do polo.

Desse modo, utilizou-se a plataforma digital Imóvel Web, que concentra anúncios imobiliários realizados em diversos veículos, para identificar a localização de terrenos e unidades habitacionais em construção que se encontravam à venda no período de maio a junho de 2024, assim como detalhar os atributos apresentados para cada imóvel. A título de complementação, também foi utilizado o site Chaves na Mão para buscar pelos anúncios de lançamentos imobiliários, dado que o endereço possui um filtro específico para “apartamentos novos”. Destaca-se que os anúncios mapeados não correspondem à totalidade de bens imóveis comercializados na região, e, ainda, que a amostragem desconsiderou terrenos que continham a informação da presença de edificações averbadas. O resultado dessa pesquisa cartográfica é apresentado na figura 6.

**Figura 6: Localização dos anúncios de imóveis à venda no entorno da Área de Influência Direta da OUC (2024)**

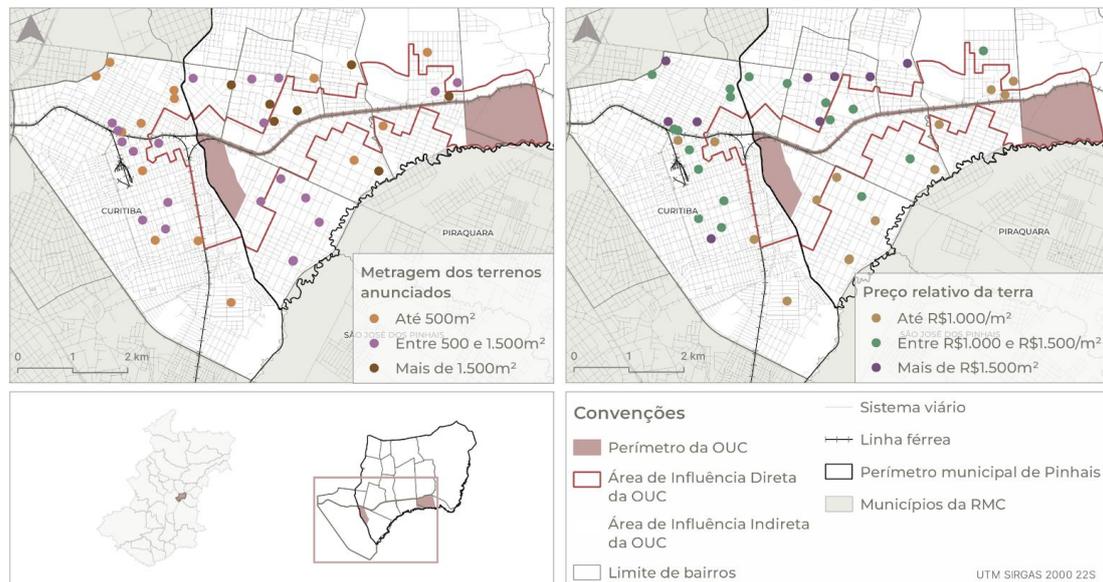


Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

Inicialmente, foram caracterizados os terrenos anunciados e construída uma linha do tempo da valorização fundiária, uma vez que a evolução do mercado de terras apresenta influência sobre os lançamentos imobiliários. Como ilustrado pela figura 7, na porção curitibana do recorte predominam lotes de até 1.500m<sup>2</sup>, assim como nos bairros a sul de Pinhais; dentro do perímetro da AID da operação urbana, os maiores terrenos estão mais distantes do lote do Autódromo. Em geral, é possível observar que o preço da terra aumenta conforme

aproxima-se do centro da cidade de Pinhais ou de áreas mais consolidadas de ocupação em Curitiba.

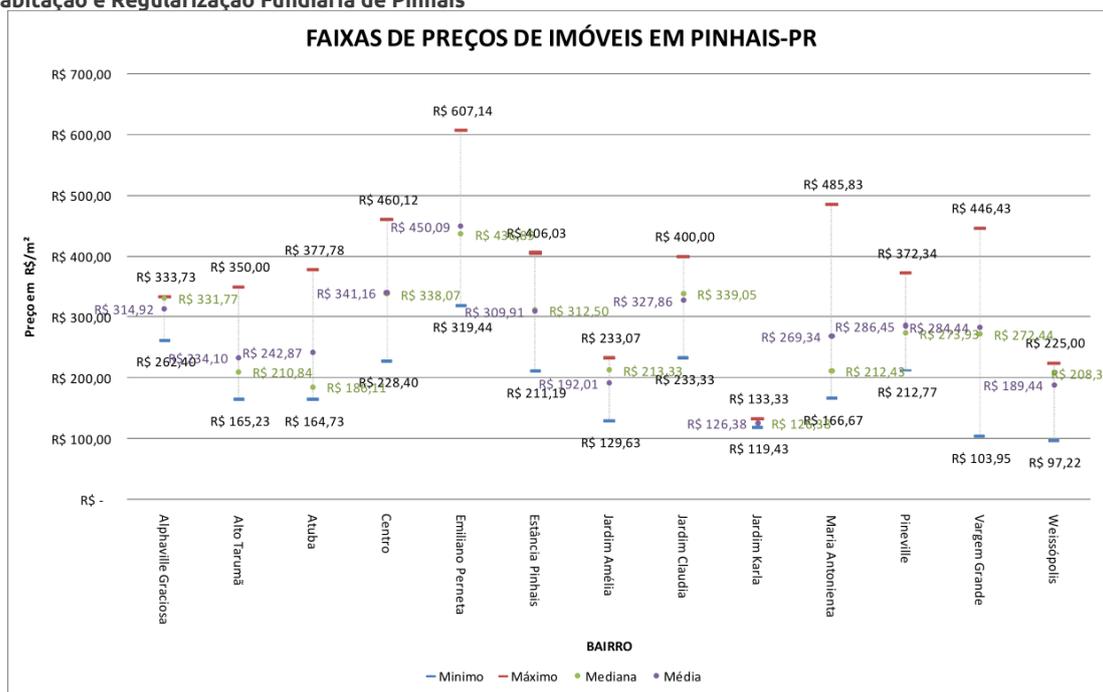
**Figura 7: Caracterização dos terrenos anunciados no entorno da Área de Influência Direta da OUC (2024)**



Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024).

Conforme investigação realizada durante a fase de diagnóstico do Plano de Habitação e Regularização Fundiária de Pinhais, publicado em 2011, a média do preço do metro quadrado nos bairros Weissópolis e Vargem Grande à época era, respectivamente, de R\$189,44/m<sup>2</sup> e R\$284,44m<sup>2</sup> (ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2010). Como é possível observar na figura 8, o Weissópolis, onde está localizada a área do AIC, apresentava um dos menores índices, junto aos bairros Jardim Karla e Jardim Amélia – que compreendem uma região de ocupação mais periférica, já inserida na UTP de Pinhais. Já a média do valor do metro quadrado de Vargem Grande, que confronta simultaneamente o bairro Weissópolis e o município de Piraquara, aproximava-se de Pineville, Maria Antonieta, Atuba e Alto Tarumã – bairros mais distantes do centro de Pinhais e dos principais eixos de conexão com Curitiba. Assim, ambos estavam distantes do índice médio da região mais valorizada, composta pelos bairros Emiliano Perneta, limítrofe a Curitiba e ao Centro de Pinhais, e o próprio Centro. O Weissópolis dispunha, respectivamente, de um metro quadrado 2,37 e 1,8 vezes mais barato que as áreas citadas, enquanto no caso de Vargem Grande a valorização era 1,58 e 1,2 vezes menor em relação às áreas de Emiliano Perneta e Centro (ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2010).

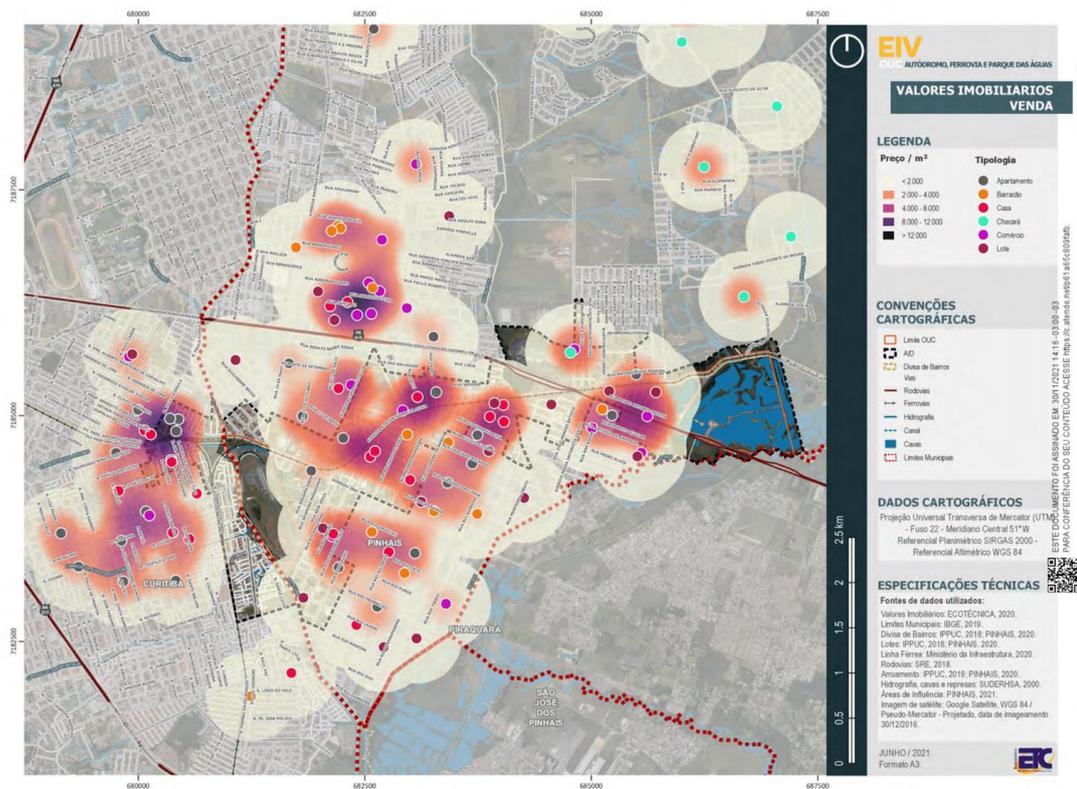
**Figura 8: Levantamento do valor da terra por metro quadrado realizado durante a elaboração do Plano de Habitação e Regularização Fundiária de Pinhais**



Fonte: Ecotécnica Tecnologia e Consultoria (2010).

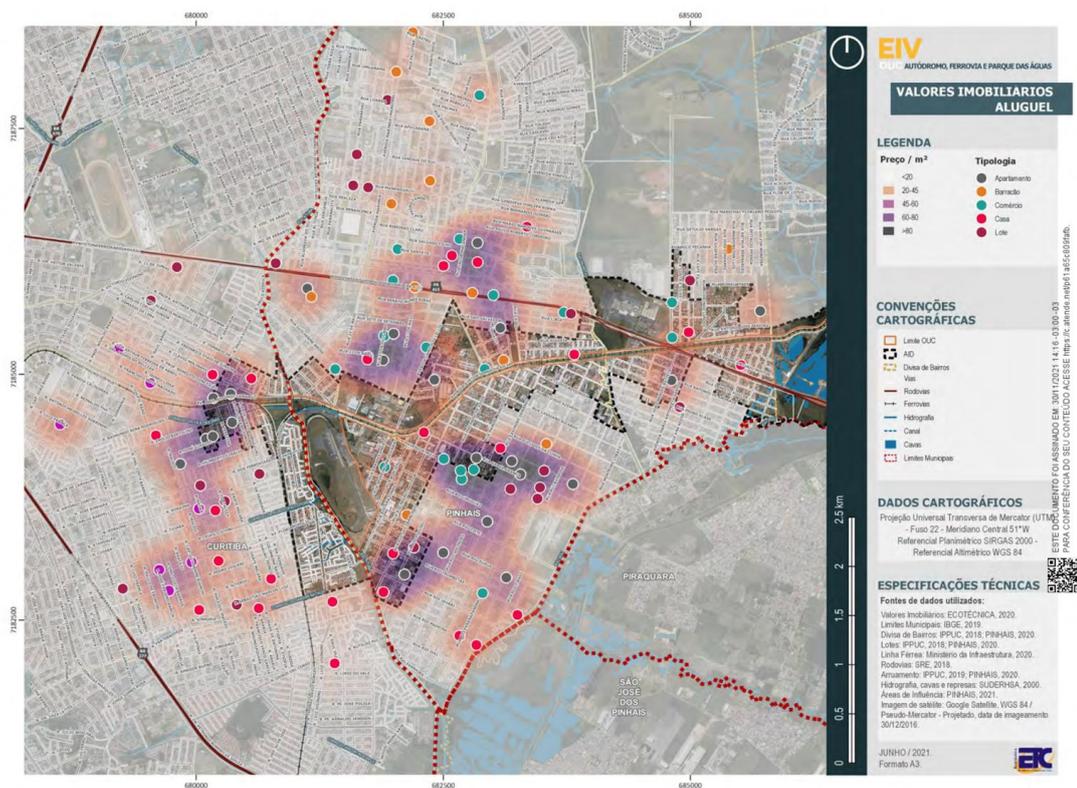
Aproximadamente uma década após esse levantamento, durante a elaboração do EIV da OUC Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, foi empreendido um levantamento do preço médio de compra e aluguel de imóveis na Área de Influência Indireta do perímetro de intervenção. No entanto, a metodologia desta vez considerou as negociações de diversas tipologias de imóveis já construídos, tal qual “apartamentos, casas, lotes, comércios (lojas, escritórios e barracões) e chácaras” (ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2021, p. 263). Levando em consideração que o custo de venda de edificações é composto de variáveis adicionais ao preço da terra, como material de construção, vida útil e grau de manutenção, constata-se a impossibilidade de realizar uma comparação direta entre os valores apresentados anteriormente. Contudo, pode-se buscar entender, dentro dos critérios empregados pela Ecotécnica (2021), quais as regiões dispunham de maiores índices de venda e aluguel de imóveis imediatamente antes da instituição legal da OUC – conforme a análise das figuras 9 e 10.

Figura 9: Levantamento dos valores imobiliários de venda na Área de Influência Direta da Operação Urbana Consorciada



Fonte: Ecotécnica Tecnologia e Consultoria (2021).

Figura 10: Levantamento dos valores imobiliários de aluguel na Área de Influência Direta da Operação Urbana Consorciada



Fonte: Ecotécnica Tecnologia e Consultoria (2021).

Nesse sentido, constata-se que os imóveis com maiores preços de venda por metro quadrado concentram-se no centro de Pinhais e no limite entre os bairros curitibanos do Cajuru e do Capão da Imbuia, nas proximidades da Avenida Victor Ferreira do Amaral, com aproximadamente R\$12.000,00/m<sup>2</sup> (figura 9). Todavia, nas proximidades e dentro da Área de Influência Direta da OUC, percebe-se que esses valores não são tão díspares como os observados em 2010. A situação é ressaltada pelo mapa síntese dos custos com aluguel, em que as proximidades da AID se destacam dentre as regiões mais valorizadas – inclusive o bairro Weissópolis, que no passado correspondia a uma das áreas de menor valorização no município (ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA, 2010).

Atualmente, os anúncios de venda de terrenos reforçam a consolidação do cenário de valorização da região (como ilustrado pela figura 7), uma vez que, embora a maioria dos imóveis mapeados com preços mais elevados por metro quadrado esteja situada em Curitiba e nas proximidades do centro de Pinhais, a diferença dos valores encontrados não é tão significativa como observado na década de 2010, sendo estes em média 0,75 vezes mais caros que os demais. Ainda, percebe-se que os preços por metro quadrado construído dos imóveis para venda nos arredores da AID da OUC são semelhantes à média divulgada pela Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário do Paraná (ADEMI-PR) para a cidade de Curitiba, que é de R\$12.000,00/m<sup>2</sup> (GRUPO BRAIN, 2024).

Na amostra desta pesquisa, foi verificada a presença de anúncios de proprietários de terras no Cajuru e no Capão da Imbuia que ressaltaram a possibilidade de aquisição de lotes para investimento, como exemplificado pela figura 11, o que evidencia uma importante transformação da região como área de atração de investimentos e vetor de valorização imobiliária na metrópole.

Figura 11: Anúncios de venda de lotes em Curitiba publicados em 2024 que reforçam a intenção de atrair investidores imobiliários para a região

**IMOBILIÁRIA JUVEVÊ VENDE TERRENO RUA FRANCISCO MOTA MACHADO, 2048 CAPÃO DA IMBUÍA TERMINAL CAPÃO DA**

TERRENO NA RUA FRANCISCO MOTA MACHADO BAIRRO CAPÃO DA IMBUÍA, EXCELENTE LOCALIZAÇÃO, IDEAL PARA CONSTRUIR

PRÉDIO ATÉ 4 ANDARES, NÃO ATINGIDO PELO PROJETO DA RUA

**TERRENO à venda com 574m<sup>2</sup> no Capão da Imbuia - CURITIBA / PR - Ref. 435V**

TERRENO IMPERDÍVEL – Av. Presidente Affonso Camargo, nº 5037 – Ideal para investidores

Área 574,00m<sup>2</sup>

Testada 12m x 48,25m do lado esquerdo x lado direito 47,45m

Não perca esta oportunidade, agende já sua visita.

Ler menos ^

**Terreno para Venda em Curitiba, Cajuru**

Excelente área com 450,00m<sup>2</sup> - Cajuru/Capão da Imbuia  
ÓTIMO PARA CONSTRUÇÃO DE SOBRADOS  
IDEAL PARA CONSTRUÇÃO DE PRÉDIO DE 4 PAVIMENTOS  
PERFEITO PARA SEU PROJETO DE INCORPORAÇÃO

Zoneamento: EAC.5 - EIXO PRESIDENTE AFFONSO CAMARGO  
Localizado na Rua Terezina, há 50 metros da Avenida Prefeito Mauricio Fruet.

**Vende - Terreno 882 m2 - Caruju - Curitiba - PR**

Anúncio - Oportunidade para construção de sobrados ou casa própria, ou mesmo investimento para valorização futura.  
Localização - Divisa com os bairros Capão da Imbuia e Cajuru, próximo Rua Leopoldo Belczak , fácil acesso ao centro de Curitiba.

Medidas 14 metros de testada x 63 metros de fundos - Posição meio de quadra - ZR3

Inscrição Imobiliária - 21.0.0068.0070.00.1 - Indicação Fiscal - **Ver dados**

Ler menos ^

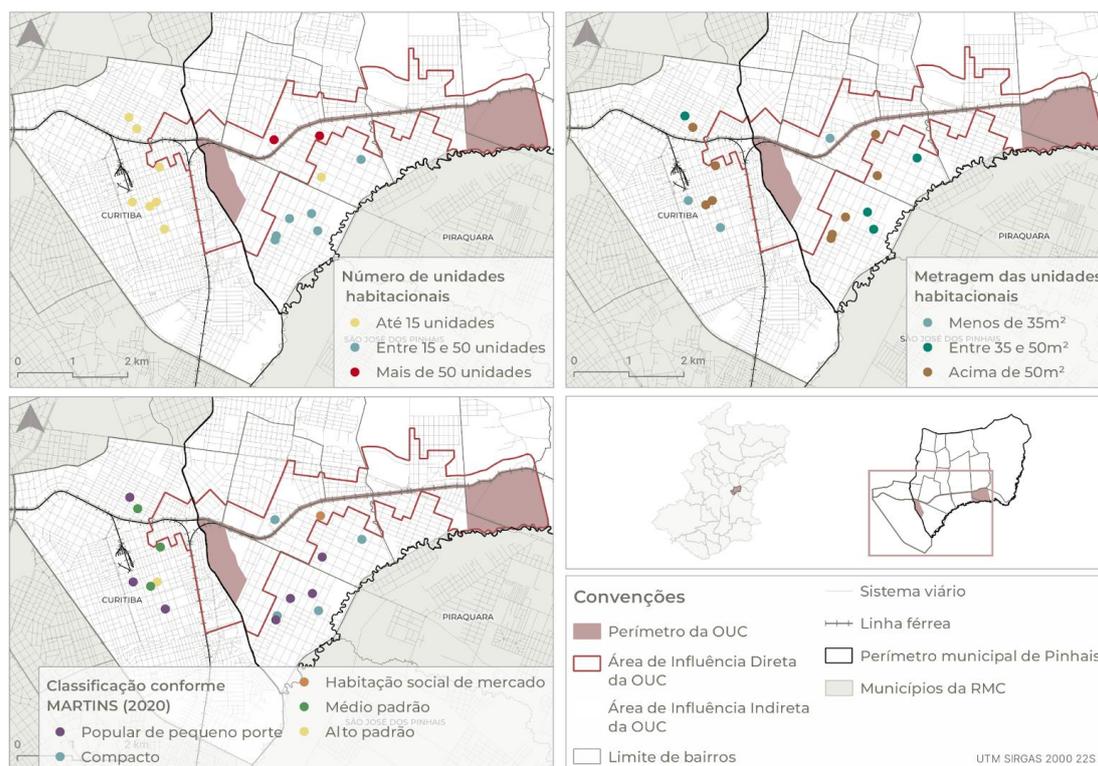
Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024).

Na sequência, a figura 12 caracteriza espacialmente os anúncios de empreendimentos imobiliários entregues ou previstos para o período de 2023 a 2025, conforme o número de unidades habitacionais, a área mínima privativa de cada moradia e a classificação dos conjuntos habitacionais empregada por Martins (2020). As categorias elencadas pela autora compreendem:

- a) Multiuso – empreendimentos de grande porte e mais de 25 unidades destinadas a usos não habitacionais;

- b) Compacto – empreendimentos com número elevado de unidades habitacionais, concentradas em um ou dois blocos, e com área reduzida da fração adquirida (menos de 80 m<sup>2</sup> por unidade habitacional);
- c) Popular de Pequeno Porte – empreendimentos com baixo número de unidades habitacionais, concentradas em um ou dois blocos, e área reduzida da fração adquirida (menos de 80 m<sup>2</sup> por unidade);
- d) Habitação Social de Mercado (HSM) – empreendimentos com número alto de unidades habitacionais, distribuídas em três ou mais blocos, e área reduzida da fração adquirida (menos de 80 m<sup>2</sup> por unidade). Nessa categoria foram incluídos diversos empreendimentos listados pelos órgãos oficiais como pertencentes ao MCMV, além de outros com características semelhantes;
- e) Condomínio Clube – empreendimentos com número alto de unidades habitacionais, distribuídas em três ou mais blocos, e fração adquirida maior que 80 m<sup>2</sup> por unidade;
- f) Médio Padrão – empreendimentos de até dois blocos e fração adquirida entre 80 e 160 m<sup>2</sup> por unidade habitacional;
- g) Alto Padrão – empreendimentos de até dois blocos, com fração adquirida entre 160 e 320 m<sup>2</sup> por unidade;
- h) Altíssimo Padrão – empreendimentos de até dois blocos e fração adquirida maior que 320 m<sup>2</sup> por unidade;
- i) Baixo Impacto – empreendimentos com até 1.500m<sup>2</sup> de área construída total e no máximo 20 unidades habitacionais concluídas (MARTINS, 2020, páginas 113 e 114).

**Figura 12: Caracterização dos lançamentos imobiliários anunciados no entorno da Área de Influência Direta da Operação Urbana Consorciada (2024)**



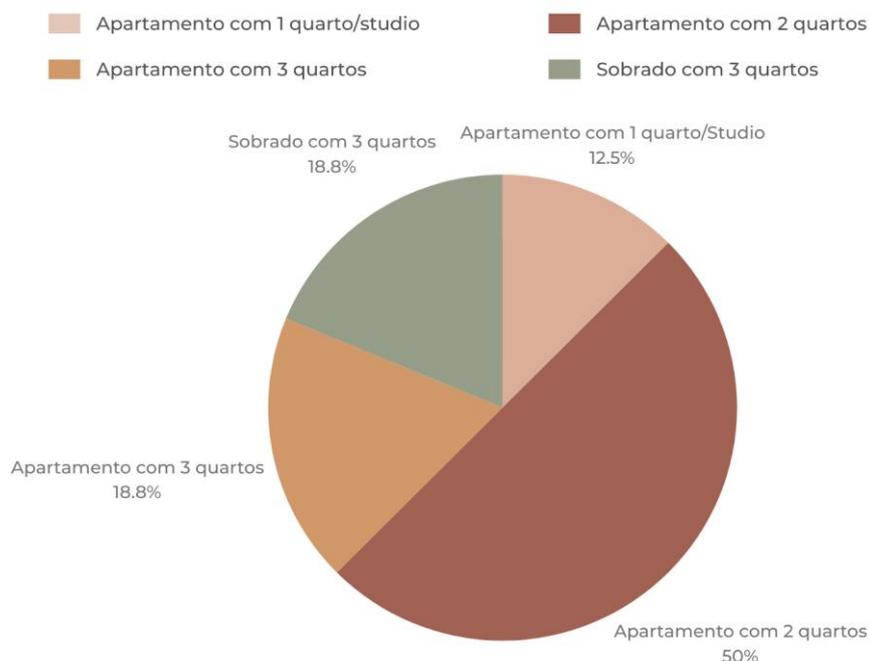
Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

A partir do mapeamento, verifica-se que predominam lançamentos imobiliários com até 50 unidades residenciais no recorte estudado, sendo estes ainda menores na porção curitibana, com até 15 moradias. A metragem privativa, em média, mantém-se próxima dos 50m<sup>2</sup>, apesar de ser possível encontrar exemplares com menos de 35m<sup>2</sup>. Empregando-se a classificação de Martins (2020), a maioria dos lançamentos presentes em Pinhais, essencialmente nos bairros Weissópolis, Vargem Grande e Centro, são compactos ou populares de pequeno porte.

Em Curitiba, foi possível observar maior variedade nas residências anunciadas, contando inclusive com condomínios de sobrados, o que contribuiu no aumento da média do tamanho das unidades habitacionais mapeadas no município. A amostragem total de lançamentos imobiliários no entorno da AID da OUC é classificada segundo as tipologias arquitetônicas por meio do gráfico presente na figura 13, a seguir – na qual prevalecem plantas de apartamentos com dois quartos.

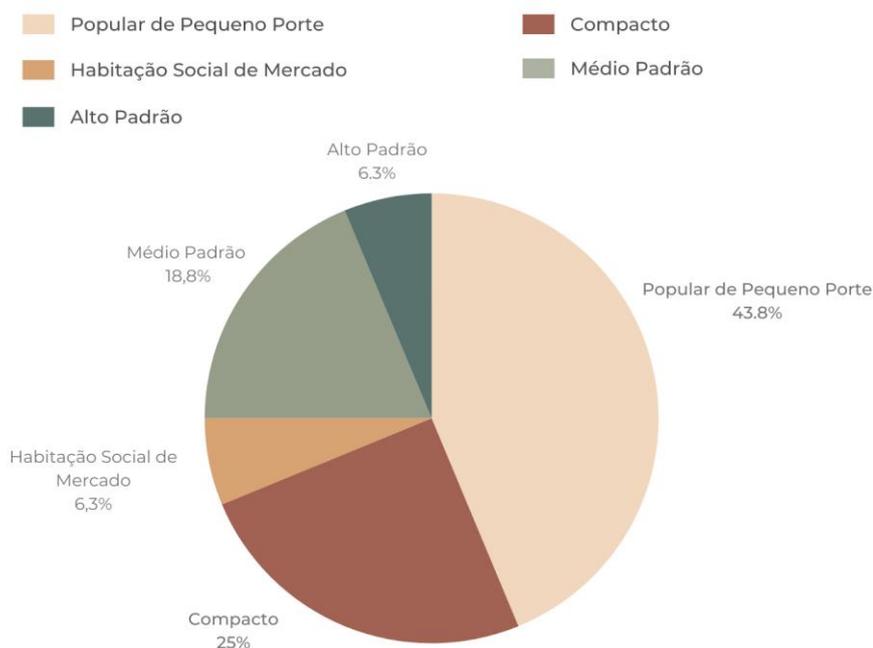
Ainda, a figura 14 expõe a proporção dos lançamentos imobiliários mapeados para as categorias descritas por Martins (2020). A maior parte dos empreendimentos dispõe de unidades habitacionais de até 80m<sup>2</sup> (popular de pequeno porte, compacto e habitação social de mercado). Ademais, é proeminente a presença de conjuntos menores, o que indica produção imobiliária de menor porte.

**Figura 13: Distribuição dos lançamentos imobiliários mapeados conforme tipologias arquitetônicas**



Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

**Figura 14: Distribuição dos lançamentos imobiliários mapeados conforme a classificação empregada por MARTINS (2020)**

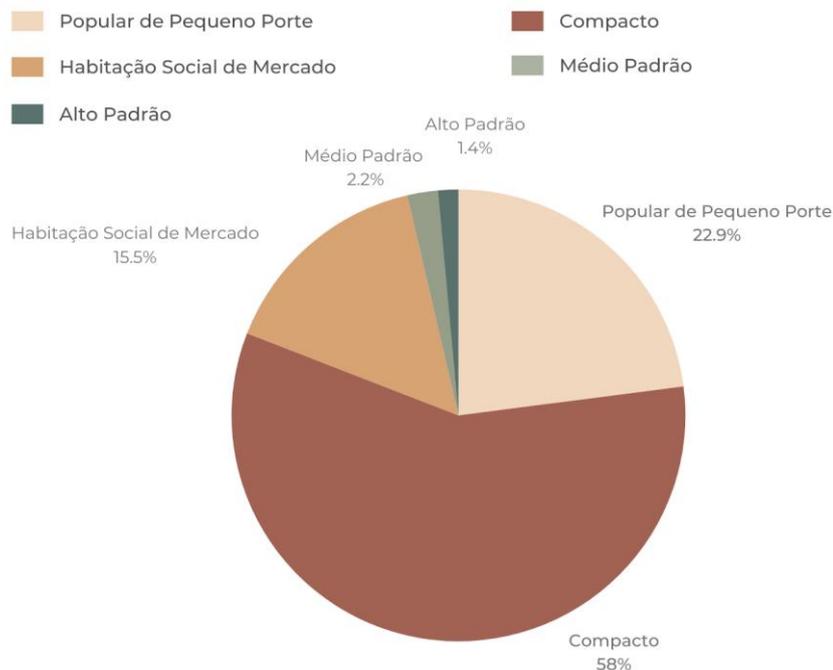


Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

A variação no número de unidades residenciais ofertadas em cada tipologia de conjuntos culmina em uma alteração na distribuição de lançamentos imobiliários mapeados segundo a categorização de Martins (figura 15). Nessa perspectiva, a maioria das unidades habitacionais em construção encontra-se em empreendimentos compactos. Verifica-se também a redução considerável da influência das moradias de médio e alto padrão no cenário geral. Além disso,

embora exista apenas um lançamento caracterizado como habitação social de mercado, o maior número de usuários atendidos por ele faz com que essa classe se torne mais significativa quando visualizado o número total de moradias promovidas no recorte.

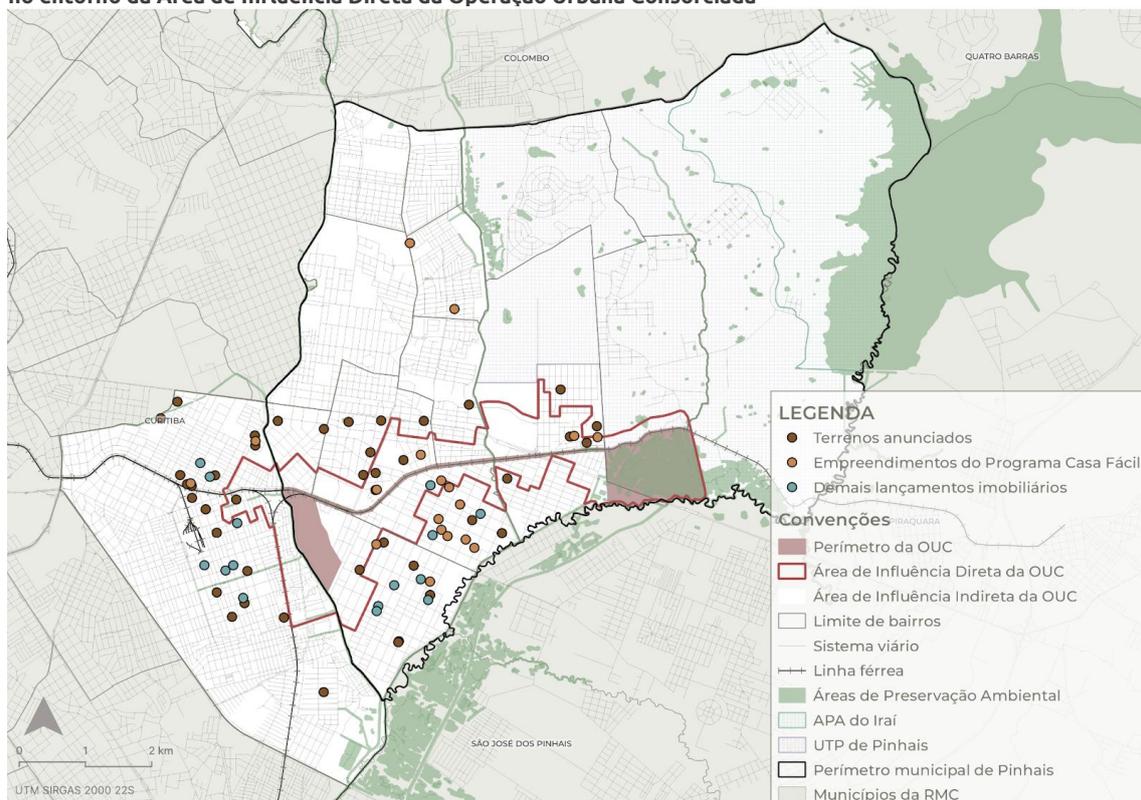
**Figura 15: Distribuição do número de unidades promovidas pelos lançamentos imobiliários mapeados conforme a classificação empregada por MARTINS (2020)**



Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

Entretanto, entende-se que o panorama completo das operações do mercado imobiliário só pode ser contemplado mediante a inclusão dos conjuntos residenciais do Programa Casa Fácil Paraná<sup>8</sup> junto aos lançamentos imobiliários da iniciativa privada mapeados (figura 16). Assim, permite-se a apreensão dos interesses dos investidores para a moradia no território estudado, de acordo com as mudanças no preço da terra e na procura por maior rentabilidade nos empreendimentos.

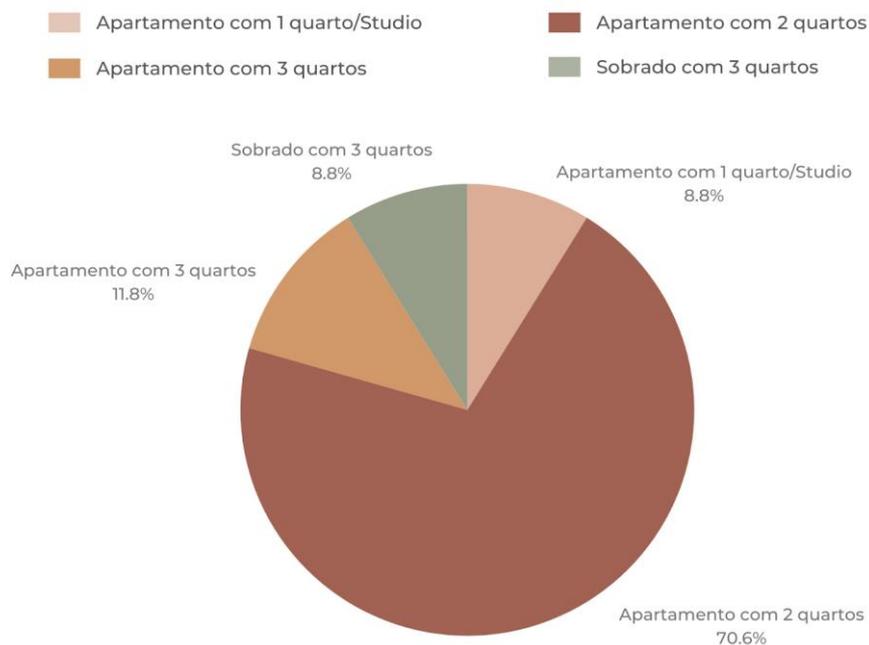
**Figura 16: Localização dos anúncios de imóveis à venda e dos empreendimentos do Programa Casa Fácil Paraná no entorno da Área de Influência Direta da Operação Urbana Consorciada**



Fonte: as autoras (2024), com base em Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

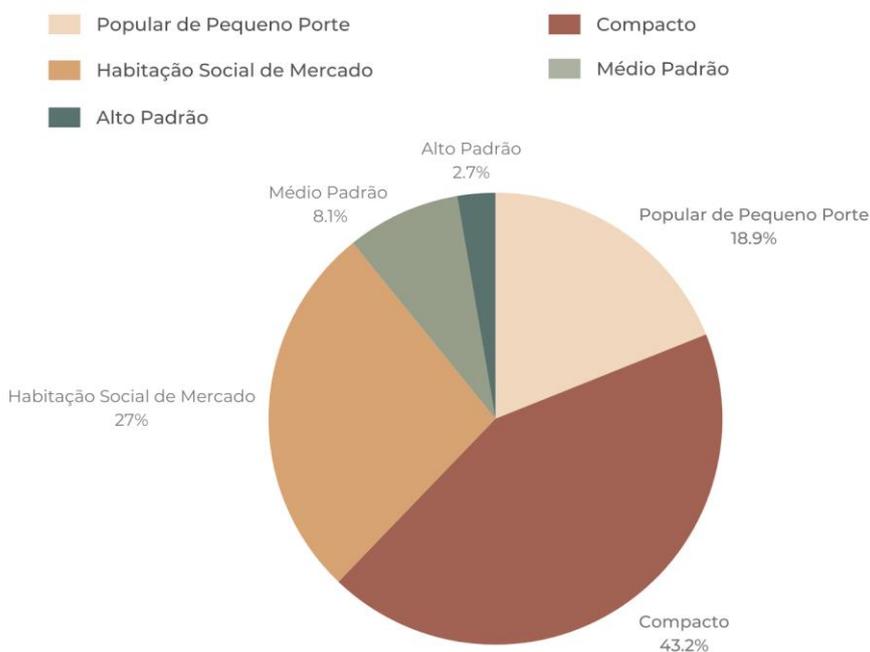
Repetindo-se a análise dos empreendimentos financiados pelas iniciativas estatal e privada anunciados para o recorte (figuras 17, 18 e 19), ainda pode-se constatar o predomínio da oferta de apartamentos de dois dormitórios e de conjuntos habitacionais compactos – os quais dispõem de praticamente metade das unidades em construção conforme a amostragem coletada. Reforça-se que, embora o número de novos condomínios populares de pequeno porte e de habitação social de mercado sejam similares, a discrepância no número de unidades faz com que a tipologia reduzida possua um potencial consideravelmente menor de atender a uma demanda habitacional em massa de classes de mais baixa renda.

**Figura 17: Distribuição dos lançamentos imobiliários mapeados e dos empreendimentos do Programa Casa Fácil Paraná conforme tipologias arquitetônicas**



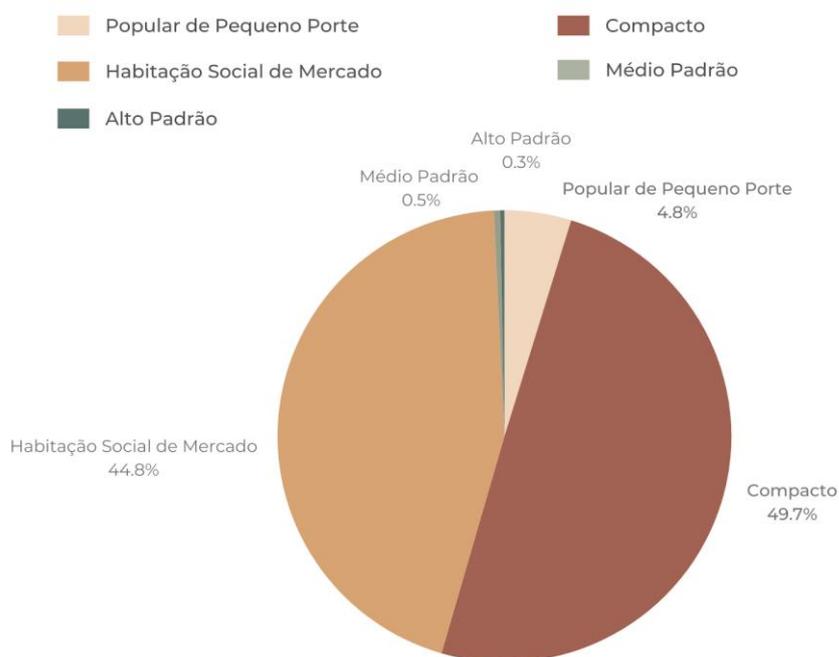
Fonte: as autoras (2024), com base em COHAPAR (2024), Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

**Figura 18: Distribuição dos lançamentos imobiliários mapeados e dos empreendimentos do Programa Casa Fácil Paraná conforme a classificação empregada por MARTINS (2020)**



Fonte: as autoras (2024), com base em COHAPAR (2024), Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

**Figura 19: Distribuição do número de unidades promovidas pelos lançamentos imobiliários mapeados e dos empreendimentos do Programa Casa Fácil Paraná conforme a classificação empregada por MARTINS (2020)**



Fonte: as autoras (2024), com base em COHAPAR (2024), Imóvel Web (2024) e Chaves na Mão (2024).

Verifica-se que apesar de ainda não possuir projetos arquitetônicos aprovados, entende-se que os investidores pretendem consolidar o BAIRRU PARC como um condomínio-clubes, contando com conjuntos habitacionais multiuso, de médio, alto e altíssimo padrão – segundo a classificação de Martins (2020). Nesse sentido, a criação desse bairro planejado compreende uma inovação espacial promovida pelo mercado imobiliário para atrair as classes mais abastadas – principalmente, nesse caso, da cidade de Curitiba.

Consequentemente, o predomínio da oferta de unidades habitacionais com metragem privativa reduzida poderia estar acontecendo pela necessidade de tornar os imóveis acessíveis à população com menor poder aquisitivo, especialmente nas porções sul e sudeste do município de Pinhais. Como descrito por Abramo (2007), essa é uma estratégia empregada pelo mercado imobiliário para a atração das classes imediatamente inferiores economicamente para um território que anteriormente era ocupado por um estrato econômico superior. No caso da OUC Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, entende-se a iniciativa privada poderia estar se aproveitando da diferenciação espacial conferida pela aprovação do BAIRRU PARC para atrair as classes imediatamente inferiores às que instalarão no empreendimento para seu entorno imediato, principalmente na porção curitibana da AID e do bairro Weissópolis em Pinhais.

No entanto, o movimento de valorização da área, observado pelos levantamentos realizados sobre o preço da terra da região, tende a fazer com que essas unidades habitacionais reduzidas sejam ocupadas também por classes de maior renda – a despeito de inicialmente estarem vinculadas à produção habitacional destinada à classe média ou aos moradores mais vulneráveis socioeconomicamente. Assim, entende-se que os conjuntos habitacionais

populares, responsáveis pelo atendimento dessa parcela mais vulnerável da população, ficariam concentrados nos bairros Vargem Grande e Maria Antonieta em Pinhais, cada vez mais próximos de São José dos Pinhais e Piraquara e, assim, mais distantes do polo da RMC.

Desse modo, entende-se que a população mais vulnerável socioeconomicamente possivelmente seria a mais afetada pela valorização fundiária decorrente das intervenções propostas, principalmente na região mais próxima de Curitiba. Isso porque o mercado imobiliário faz uso das estratégias de atuação para obter o máximo de lucratividade ao captar as mais-valias fundiárias para interesse privado (FURTADO, 2003), buscando situar os produtos para a parcela economicamente solvável da população nas áreas urbanas mais bem localizadas a nível metropolitano, expulsando os cidadãos mais vulneráveis economicamente para regiões cada vez mais distantes das oportunidades representadas pelo polo.

## CONCLUSÃO

A partir da análise realizada, pode-se perceber o extravasamento da atuação do mercado imobiliário formal já consolidado em Curitiba em direção ao município de Pinhais, onde o projeto do BAIRRU PARC foi licenciado. Nesse sentido, constatou-se que a gestão da oferta de unidades imobiliárias esteve muito restrita ao âmbito municipal, tendo em vista que foram minimizadas as alterações territoriais que possuem potencial de influenciar diretamente a oferta e a demanda por moradia em outras áreas da metrópole.

Ademais, compreendendo que existem porções urbanas mais valorizadas que outras a nível metropolitano, é necessário se atentar ao afastamento progressivo das camadas mais vulneráveis socioeconomicamente das oportunidades concentradas no polo da região metropolitana. Assim como o mercado imobiliário expandiu sua atuação para a escala intermunicipal, a gestão habitacional também deveria ser tratada nessa escala, evitando condicionar as regiões de habitação social às franjas das metrópoles – conforme o interesse do capital privado.

A centralização da gestão da habitação a nível municipal em áreas metropolitanas está vinculada ao planejamento urbano tradicionalmente exercido no Brasil, e pode ser constatada em outros arranjos populacionais no país. Assim, para a gestão da oferta e da demanda por moradia nas metrópoles, faz-se necessário manter em vista as múltiplas escalas em que os territórios se relacionam e os diferentes agentes atuantes nessas esferas. Por fim, entende-se que é necessário tratar a dimensão habitacional como uma Função Pública de Interesse Comum propriamente dita, conforme previsto pelo Estatuto da Metrópole.

## REFERÊNCIAS

ABRAMO, Pedro. A cidade COM-FUSA: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 9, n. 2, p. 25-54, 30 nov. 2007.

BAIRRU URBANISMO. **Bairru Parc**, 2022a. Disponível em: <https://bairru.com.br/bairru-parc/>. Acesso em: 04 maio 2024.

BAIRRU URBANISMO. **Perguntas frequentes**, 2022b. Disponível em: <https://bairru.com.br/espaco-aberto/>. Acesso em: 04 maio 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, (2015). Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm). Acesso em: 04 jul. 2024.

CONTESINI, Leonardo. **Entenda a situação do Autódromo Internacional de Curitiba**. FlatOut, 20 set. 2021. Disponível em: <https://flatout.com.br/entenda-a-situacao-do-autodromo-internacional-de-curitiba/>. Acesso em: 19 maio 2024.

CUNNINGHAM, David. O conceito de metrôpole: filosofia e forma urbana. Rio de Janeiro: **Revista Periferia**, v. 2, n. 2, jul/dez 2010.

CURITIBA HISTÓRICA. **Autódromo de Curitiba**, [s.d.]. Disponível em: <https://www.curitibahistorica.com.br/publicacoes/295/autodromo-de-curitiba#:~:text=Criado%20em%201965%20como%20circuito,Brasil%2C%20ao%20lado%20de%20Interlagos>. Acesso em: 19 maio 2024.

ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA. **Estudo de Impacto de Vizinhaça OUC - Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, Pinhais PR**, ago. 2021. Anexo III da Lei Ordinária nº 2.489, de 25 de novembro de 2021 do Município de Pinhais. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/pinhais/lei-ordinaria/2021/249/2489/lei-ordinaria-n-2489-2021-estabelece-a-operacao-urbana-consorciada-ouc-autodromo-ferrovia-e-parque-das-aguas-sua-area-de-influencia-direta-por-meio-de-instrumentos-de-politica-urbana-para-sua-implantacao-institui-a-comissao-executiva-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 04 jul. 2024.

ECOTÉCNICA TECNOLOGIA E CONSULTORIA. PREFEITURA DE PINHAIS. **Plano de Habitação e Regularização Fundiária do município de Pinhais - Diagnóstico parte 1**, 2010. Disponível em: <https://pinhais.atende.net/atende.php?rot=1&aca=119&ajax=t&processo=viewFile&ajaxPr event=1522095423170&file=wkhfjy1ozcehx81lwqns8tl7iitvcwh5mvr18=&sistema=WP O&classe=UploadMidia>. Acesso em: 15 jun. 2024.

FRANÇA, Karla Christina Batista de. **Habitação de Interesse Social e Governança Urbana: Desafios, Resistências e Potencialidades na Área Metropolitana de Brasília**. 330 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

FREITAS-FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de. MetrÓpole: do conceito à realidade. O que revela a estrutura metropolitana de Curitiba e Belém. *In*: MOURA, Rosa. FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de (orgs). **Espaços metropolitanos**: processos, configurações, metodologias e perspectivas emergentes. Rio de Janeiro. Letra Capital; Curitiba: Observatório das MetrÓpoles, 1ª ed., p. 292-318, 2021.

FURTADO, Fernanda. Valorização do Solo Urbano e Adequação de Instrumentos de Intervenção: aplicando os preceitos do Estatuto da Cidade. Belo Horizonte: **X Encontro Nacional da Anpur** (Reforma urbana, orçamentos participativos e economia popular: em busca de sinergias para o desenvolvimento socioespacial), 2003.

GROSTEIN, Marta Dora. MetrÓpole e expansão urbana: a persistência de processos "insustentáveis". São Paulo: **Revista São Paulo em Perspectiva**, v. 15, n.1, p. 13-19, 2001.

GRUPO BRAIN INTELIGÊNCIA ESTRATÉGICA. **Análise geral do mercado residencial vertical – Curitiba e RMC**, fevereiro de 2024. Estudo de mercado. 33p.

GOVERNO DO PARANÁ. **Programa Casa Fácil Paraná**. Cohapar, [s.d.]. Disponível em: [https://www.cohapar.pr.gov.br/Pagina/Casa-Facil-Parana#:~:text=Ele%20%C3%A9%20desenvolvido%20e%20executado,para%20aquelas%20de%20menor%20renda](https://www.cohapar.pr.gov.br/Pagina/Casa-Facil-Parana#:~:text=Ele%20%C3%A9%20desenvolvido%20e%20executado,para%20aquelas%20de%20menor%20renda.). Acesso em: 23 jun. 2024.

GROSTEIN, Marta Dora. Periferias metropolitanas em nova escala: um novo ciclo da urbanização em São Paulo. Barcelona: **Revista Iberoamericana de Urbanismo**, n. 72, p. 33-52, dez. 2015.

HEIDRICH, Álvaro Luiz. CASTELLO, Iára Regina. SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. MetrÓpole, disputa por espaço, ideias e moradia. *In*: HEIDRICH, Álvaro Luiz. MAMMARELLA, Rosetta (orgs.). **Habitação e metrÓpole**: representações e produção da cidade em disputa. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2ª ed., p. 21-41, 2016.

JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS - JLAA. **Parque Autódromo**, [s.d.]. Disponível em: <https://www.jaimelerner.com/portfolio/parque-aut%C3%B3dromo>. Acesso em: 04 maio 2024.

LENCIONI, Sandra. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo: a particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. São Paulo: **Boletim Paulista de Geografia**, n. 82, p. 45-64, 2005.

LENCIONI, Sandra. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. Barcelona: **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Cuadernos Críticos de Geografía Humana, v. XI, n. 245, 1 ago. 2007.

MARTINS, Fabiana Moro. **Agentes, produtos e implicações da produção imobiliária de habitação multifamiliar em Curitiba, 2010-2018**. 2020. 309 f. Dissertação (Mestrado - Pós-Graduação em Planejamento Urbano) Setor de Tecnologia da Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 2020.

MEYER, Regina Maria Prosperi. Atributos da metrópole moderna. São Paulo: **São Paulo em Perspectiva**, v. 4, n. 14, p. 1-7, 2000.

MEYER, Regina Maria Prosperi. GROSTEIN, Marta Dora. Metrôpoles brasileiras: seus desafios urbanos e suas perspectivas. São Paulo: **Revista Pós-**, n. 20, p. 34 - 59, 2006.

MORALES, Carlos. **Algunas reflexiones sobre el mercado de suelo urbano**. Lincoln Institute of Land Policy, 2007. 17p.

MOURA, Rosa. A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. Santiago: **Revista Eure**, v. 115, n. 38, p. 5-31, set. 2012.

PERES, Janaína Lopes Pereira. ADRIANO, Henrique Soares Rabelo. SERAPHIM, Ana Paula Albuquerque Campos Costalonga. OLALQUIAGA, Amanda Alves. O Estatuto da Metrópole e as regiões metropolitanas: uma análise teórico-conceitual à luz do conceito miltoniano de "território usado". FapUNIFESP: **Cadernos Metrôpole**, v. 20, n. 41, p. 267-288, abr. 2018.

PINHAIS. **Lei Ordinária nº 2.489, de 25 de novembro de 2021**. Estabelece a Operação Urbana Consorciada - OUC Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas, sua área de influência direta, por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui a Comissão Executiva, e dá outras providências. Pinhais: Câmara Municipal, (2021). Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/pinhais/lei-ordinaria/2021/249/2489/lei-ordinaria-n-2489-2021-estabelece-a-operacao-urbana-consorciada-ouc-autodromo-ferrovia-e-parque-das-aguas-sua-area-de-influencia-direta-por-meio-de-instrumentos-de-politica-urbana-para-sua-implantacao-institui-a-comissao-executiva-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 04 jul. 2024.

PREFEITURA DE PINHAIS. **Audiência Pública para a OUC "Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas"**. Youtube: 16 set. 2021 (2021a). Disponível em: [https://www.youtube.com/live/4dYFlk\\_OgJM?si=eXx6hqzXq-gaxw7x](https://www.youtube.com/live/4dYFlk_OgJM?si=eXx6hqzXq-gaxw7x). Acesso em: 08 maio 2024.

PREFEITURA DE PINHAIS. **Prefeitura de Pinhais - A Urbanização**, [s.d.]. Disponível em: <https://pinhais.atende.net/cidadao/pagina/a-urbanizacao>. Acesso em: 19 maio 2024.

PREFEITURA DE PINHAIS. **Termo de Ciência e Concordância da OUC Autódromo, Ferrovia e Parque das Águas**. Pinhais: Departamento de Planejamento Urbano, 06 set. 2021 (2021b).

RIBEIRO, Marcelo Gomes. Desigualdades urbanas e desigualdades sociais nas metrópoles brasileiras. Porto Alegre: **Revista Sociologias**, v. 18, n. 42, p. 198-230, ago. 2016.

RITTER, Carlos. **Os processos de periferização, desperiferização e reperiferização e as transformações socioespaciais no aglomerado metropolitano de Curitiba**. 2011. 298 f. Tese (Doutorado de Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba. 2011.

RUFINO, Maria Beatriz C.; PEREIRA, Paulo Cesar X. Segregação e produção imobiliária na transformação da metrópole latinoamericana: um olhar a partir da cidade de São Paulo. *In*: LENCIONI, Sandra. VIDAL-KOPPMANN, Sonia. HIDALGO, Rodrigo. PEREIRA, Paulo Cesar Xavier (orgs.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo: 1ª ed., p. 65-84, 2011.

SANFELICI, Daniel. A centralidade das aglomerações metropolitanas na economia globalizada: fundamentos econômicos e possibilidades políticas. FapUNIFESP: **Cadernos Metrôpole**, v. 18, n. 37, p. 623-646, dez. 2016.

SMOLKA, Martim O. GOYTIA, Cynthia. Mercados de Suelo (Urbano). Instituto Lincoln de Políticas de Suelo: **The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies**, 2017.

SMOLKA, Martim O. Precio de la tierra y valorización inmobiliaria urbana: esbozo para una conceptualización del problema. *In*: ORGANO DE LA SOCIEDAD INTERAMERICANA DE PLANIFICACIÓN. **Revista Interamericana de Planificación**, v. 60, n. XV, p. 70-89. dez. 1981.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. *In*: REIS, Nestor Goulart (org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009, p. 35-54.

TV BAND PARANÁ. **História do Autódromo Internacional em Pinhais**, 2017. Youtube: José Wille, 23 set. 2023. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nTMLfSAtx2o>. Acesso em: 19 maio 2024.

VACCARI, Lorreine Santos. NUNES DA SILVA, Madianita. Moradia como Função Pública de Interesse Comum: reflexões a partir da realidade metropolitana de Curitiba. Maringá: **Boletim de Geografia**, v. 37, n. 3, p. 51-70, 2019.

---

<sup>1</sup> Conforme o Estatuto da Metrôpole, a definição de Função Pública de Interesse Comum diz respeito a “política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes” (BRASIL, 2015, art. 2º - II).

<sup>2</sup> Palestra “Planejamento e políticas públicas no contexto da urbanização”, ministrada pela Dra. Rosa Moura na Semana Acadêmica do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano da Universidade Federal do Paraná, no Auditório Léo Grossman em 03 abr. 2024.

---

<sup>3</sup> A Bairru Urbanismo é sócia da empresa Circuito, responsável pela aquisição do antigo lote do Autódromo no ano de 2020, e ficou encarregada do desenvolvimento imobiliário do projeto Parc Autódromo.

<sup>4</sup> Entrevista de pesquisa concedida em 22 abr. 2024, na cidade de Curitiba.

<sup>5</sup> Entrevista de pesquisa concedida em 26 abr. 2024, na cidade de Curitiba.

<sup>6</sup> Entrevista de pesquisa concedida em 09 maio 2024, na cidade de Curitiba.

<sup>7</sup> Entrevista de pesquisa concedida em 24 maio 2024, na cidade de Curitiba.

<sup>8</sup> Conforme a COHAPAR, o Programa Casa Fácil Paraná compreende uma parceria entre a Companhia de Habitação estadual, os municípios paranaenses e construtoras privadas responsáveis pela construção de unidades habitacionais para a população com renda entre um e seis salários mínimos inscrita no cadastro estadual de pretendentes. As áreas de implantação dos empreendimentos são doadas pelos municípios ou compreendem o estoque de terras da COHAPAR, e as construtoras são contratadas mediante processo licitatório realizado pelo Governo do Estado. Ademais, também são disponibilizadas condições facilitadas de pagamento aos beneficiários, tal qual ausência de cobrança do valor de entrada, taxa fixa de juros e ampliação do prazo de quitação do imóvel (GOVERNO DO PARANÁ, s.d.).