

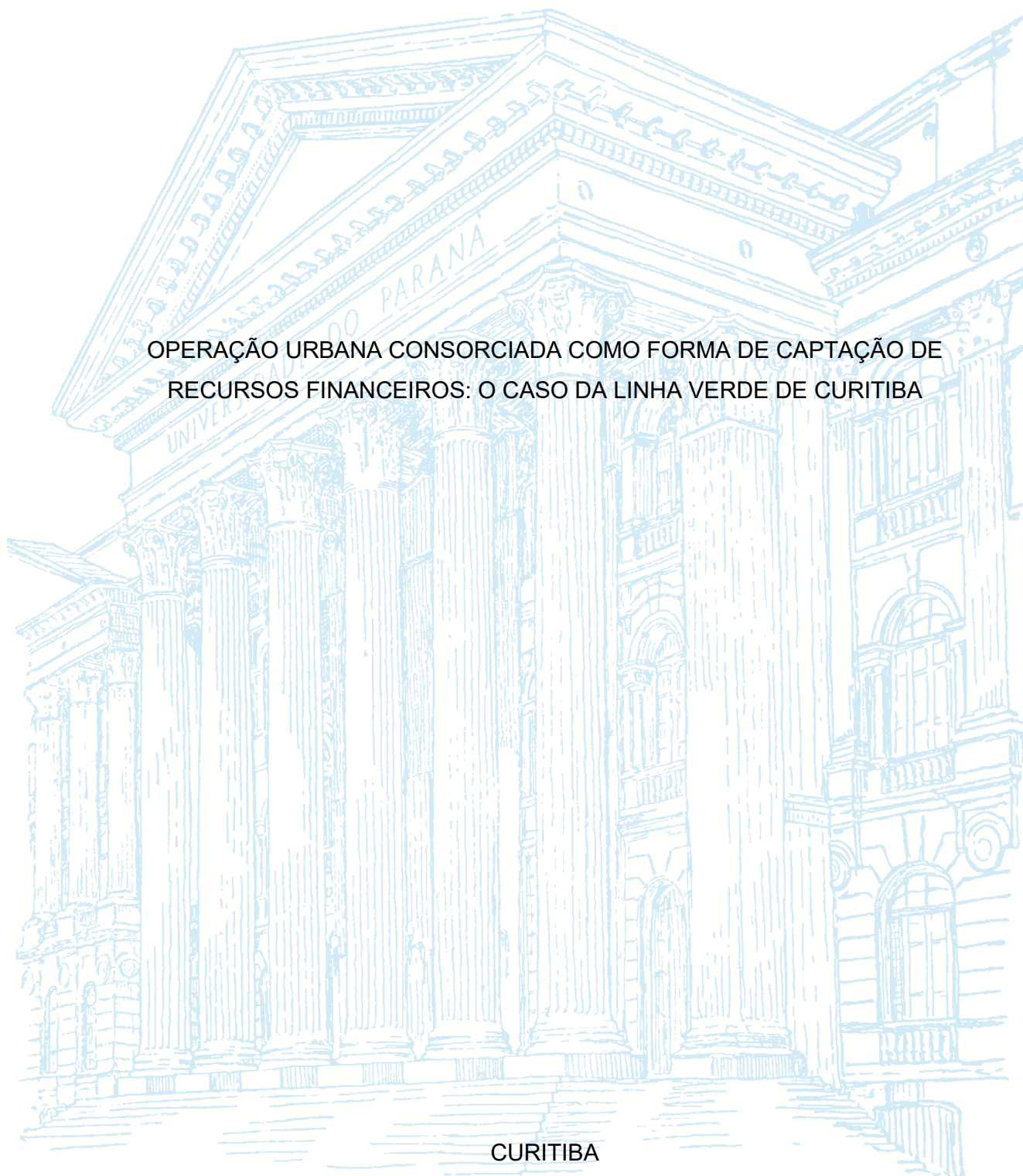
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

OKSANA IVANIVNA KADLUBISKI KINDRA

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA COMO FORMA DE CAPTAÇÃO DE
RECURSOS FINANCEIROS: O CASO DA LINHA VERDE DE CURITIBA

CURITIBA

2019



OXSANA IVANIVNA KADLUBISKI KINDRA

OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA COMO FORMA DE CAPTAÇÃO DE
RECURSOS FINANCEIROS: O CASO DA LINHA VERDE DE CURITIBA

Artigo apresentado como requisito parcial à
conclusão do curso de Direito, Setor de Ciências
Jurídicas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Luís Kanayama

CURITIBA

2019

TERMO DE APROVAÇÃO

OKSANA IVANIVNA KADLUBISKI KINDRA


OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA COMO FORMA DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS: O CASO DA LINHA VERDE DE CURITIBA

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção de Graduação no Curso de Direito, da Faculdade de Direito, Setor de Ciências jurídicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:



RODRIGO LUÍS KANAYAMA
Orientador

Coorientador



FABRICIO RICARDO DE LIMAS TOMIO
Primeiro Membro



LUIS ALBERTO HUNGARO
Segundo Membro

RESUMO

As operações urbanas consorciadas, previstas no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2011), são vistas por muitos autores como um importante instrumento da política urbana, na medida em que promovem o compartilhamento do ônus de transformação urbanística entre o poder público e os particulares que estiverem na área atingida, constituindo, assim, ao menos teoricamente, um poderoso instrumento de desoneração do poder público ao promover a política urbana. Nesse contexto, o presente artigo destina-se a empreender um breve estudo sobre a operação urbana consorciada, com destaque para seu aspecto financeiro, mediante a análise da Linha Verde, importante obra viária do município de Curitiba contemplada com este instrumento da política urbana. O principal objetivo é verificar o quanto a instituição da operação urbana consorciada Linha Verde (OUC-LV) atuou como método de captação de recursos privados e desoneração do poder público na implementação das obras dentro de seu perímetro. Para tanto, serão analisados os recursos obtidos com a operação urbana e o quanto estes valores representam em relação aos gastos despendidos nas obras realizadas desde sua criação mediante lei municipal.

Palavras-chave: Operação Urbana Consorciada. Financiamento. CEPAC. Linha Verde.

ABSTRACT

The urban consortium operations, established by Brazilian City Statute (Public Law 10.257/2011), are seen by many authors as an important instrument of urban policy, as they promote the sharing of the burden of urban transformation between the public power and the individuals in the affected area, constituting thus, at least theoretically, a powerful instrument for relieving the public power by promoting urban policy. In this context, this article aims to undertake a brief study on the consortium urban operation, highlighting its financial aspect, through the analysis of the Linha Verde, an important road work of the city of Curitiba contemplated with this instrument of urban policy. The main objective is to verify how the institution of the urban consortium operation Linha Verde (OUC-LV) acted as a method of raising private resources and relieving the public power in the implementation of the works within its perimeter. To this end, the resources obtained from the urban operation will be analyzed and how much these values represent in relation to the expenditures spent on the works carried out since its creation by municipal law.

Keywords: Urban Consortium Operation. Financing. CEPAC. Linha Verde.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	METODOLOGIA.....	8
3	OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA	8
3.1	ASPECTO FINANCEIRO	11
3.2	CEPACs	14
4	OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE – OUC-LV.....	17
4.1	DA BR-116 À OUC-LV: BREVE HISTÓRICO.....	17
4.2	OBRAS VIÁRIAS DO PROJETO DA LINHA VERDE: ANTES E DEPOIS DA CRIAÇÃO DA OUC-LV	19
4.3	PROGRAMAS DE INTERVENÇÕES E CEPACS	20
4.4	DADOS FINANCEIROS	22
4.4.1	Recursos auferidos: resultados dos leilões de CEPAC	22
4.4.2	Recursos despendidos	24
4.4.2.1	Intervenção 1	25
4.4.2.2	Intervenção 2	26
4.4.2.3	Intervenção 3	27
4.4.2.4	Desapropriações.....	28
4.4.3	Análise dos dados	28
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	31
	REFERÊNCIAS.....	33
	ANEXO 1 – MAPA COM OS TRECHOS EM QUE FORAM DIVIDIDAS AS OBRAS DA LINHA VERDE	36
	ANEXO 2 – INTERVENÇÕES PREVISTAS NA OUC-LV.....	37

1 INTRODUÇÃO

Os problemas que as grandes cidades brasileiras enfrentam, muitos deles decorrentes do processo acelerado e muitas vezes desordenado de urbanização, fazem parte do cotidiano daqueles que nelas habitam, principalmente dos menos favorecidos economicamente, que vivem nas periferias, em condições precárias de habitação, saneamento, infraestrutura, e que diariamente gastam horas de suas vidas no transporte coletivo, nas idas e vindas em busca de seu sustento e de sua família.

De acordo com José Afonso da Silva (2012, p. 26-27), o termo “urbanização” é utilizado para designar o processo pelo qual a população urbana cresce em proporção superior à rural, ou seja, trata-se do fenômeno da concentração urbana, que costuma gerar grandes problemas, como a deterioração do ambiente urbano, a desorganização social, a carência de habitação, o desemprego, entre outros. Na tentativa de solucionar tais problemas, o poder público intervém, por meio do fenômeno chamado de *urbanificação*, termo cunhado por Gaston Bardet para designar a aplicação dos princípios do *urbanismo*, consistente no processo deliberado de “correção da urbanização”, ou de ordenação dos espaços habitáveis. Em outras palavras, enquanto a urbanização seria o mal, a *urbanificação* seria o remédio. Daí se originou o *urbanismo* como técnica e ciência.

Como se não bastasse apenas a urbanização, que por si só já traz seus problemas, enquanto nas cidades europeias esta foi induzida pela industrialização¹ e pelo desenvolvimento econômico, a mesma correlação não se verifica necessariamente nos chamados países subdesenvolvidos, grupo no qual se insere o Brasil, potencializando os problemas acima mencionados. Nesse contexto, José Afonso da Silva (2012, p. 27) chama atenção para a urbanização ocorrida no Brasil sobretudo na segunda metade do século XX, prematura e decorrente de fatores nem sempre desenvolvimentistas, “como o êxodo rural, por causa da má condição de vida no campo e da liberação de mão de obra em razão da mecanização da lavoura ou da transformação de plantações em campos de criação de gado”.

¹ Em seu “Direito à Cidade”, Henri Lefebvre chama atenção para a importância do processo de industrialização na questão das cidades: “Para apresentar e expor a “problemática urbana”, impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. (...) Se distinguirmos o *indutor* e o *induzido*, pode-se dizer que o processo de industrialização é indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana...” (LEFEBVRE, 2001, p.11)

Na mesma linha, Milton Santos, ao tratar do processo de urbanização brasileiro ocorrido ao longo do século XX, sobretudo na segunda metade, afirma que:

O campo brasileiro moderno repele os pobres, e os trabalhadores da agricultura capitalizada vivem cada vez mais nos espaços urbanos. A indústria se desenvolve com a criação de pequeno número de empregos, e o terciário associa formas modernas a formas primitivas que remuneram mal e não garantem a ocupação. A cidade, onde tantas necessidades emergentes não podem ter resposta, está desse modo fadada a ser tanto o teatro de conflitos crescentes como o lugar geográfico e político da possibilidade de soluções. (SANTOS, 2008, p.11).

Nesse contexto, entre as soluções possíveis ao problema da urbanização está o urbanismo e, mais especificamente, o direito urbanístico – ou direito à cidade - e a política urbana, com seus instrumentos, dos quais a operação urbana consorciada, prevista no Estatuto da Cidade e objeto do presente estudo, faz parte. A esse respeito, Olbertz (2011, p. 20) observa que o tema da operação urbana consorciada adquire importância diante da “condição de caos, concentração e desigualdade urbanas no Brasil, derivados do crescimento demográfico vertiginoso e desordenado, característico da segunda metade do século XX”, emergindo como alternativa, especialmente “em virtude da diminuída capacidade atual de investimento de recursos públicos”. Isso porque ela apresenta-se como uma forma de parceria do poder público com a iniciativa privada na obtenção de recursos, que serão destinados à realização de melhorias urbanas.

Diante disso, o presente artigo destina-se a empreender um breve estudo sobre a operação urbana consorciada, com destaque para seu aspecto financeiro, mediante a análise da Linha Verde, importante obra viária do município de Curitiba contemplada com o instituto. O principal objetivo é verificar o quanto a instituição da operação urbana consorciada Linha Verde (OUC-LV) atua como método de captação de recursos privados e desoneração do poder público na implementação das obras dentro de seu perímetro. Para tanto, serão analisados os recursos obtidos com a operação urbana e o quanto estes valores representam em relação aos gastos despendidos nas obras realizadas desde sua criação. Isso tudo sem deixar de considerar que grande parte das obras da Linha Verde foram realizadas antes mesmo da criação da operação urbana.

2 METODOLOGIA

O presente artigo foi dividido em duas grandes partes. A primeira, baseada em pesquisa bibliográfica, destina-se a expor os principais conceitos necessários à compreensão do tema, tais como “operação urbana consorciada” e “CEPAC”, bem como a demonstrar a visão de alguns autores a respeito da aplicação, na prática, do instituto objeto deste trabalho.

A segunda parte destina-se à análise do caso concreto da OUC-LV. Inicialmente há uma breve explanação do histórico da região abrangida pelo instituto, bem como das obras públicas nela realizadas, a fim de contextualizá-las em relação à criação da operação urbana consorciada. Posteriormente são descritas, brevemente, algumas características específicas da OUC-LV. Para esta etapa recorreu-se à pesquisa bibliográfica, à análise de informações disponibilizadas pela Prefeitura de Curitiba em sua página na internet, que conta com uma seção destinada exclusivamente à OUC-LV², à leitura de notícias publicadas em *sites* de jornais, bem como à análise da legislação municipal aplicável. Por fim, é feita a exposição e análise dos dados financeiros da OUC-LV, que foram obtidos junto ao *site* da Prefeitura de Curitiba, no *link*³ onde são disponibilizados os relatórios trimestrais elaborados pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em cumprimento ao disposto na Instrução CVM nº 401, de 29 de dezembro de 2003. Ressalta-se que o último relatório disponibilizado até a última revisão deste artigo refere-se ao segundo trimestre do ano de 2019.

3 OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

A operação urbana consorciada trata-se de um instrumento da política urbana introduzido no ordenamento jurídico brasileiro pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), que a conceitua, no § 1º do artigo 32, como sendo “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”.

² <https://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/cepac-apresentacao/575>

³ <http://www.ippuc.org.br/ouc02.htm>

Apesar de terem ingressado no ordenamento jurídico brasileiro em 2001, com o Estatuto da Cidade, estas operações urbanas consorciadas, então com a denominação de “operações urbanas interligadas” ou “integradas”, já tinham sido objeto de diversas leis urbanísticas do Município de São Paulo, tanto que o próprio conceito adotado pelo Estatuto é muito semelhante ao que se encontra no artigo 1º da Lei que criou a Operação Urbana Faria Lima, na capital paulista (Lei 11.732/1995).

Para José Afonso da Silva (2003, p. 361-362), “toda atuação urbanística que envolve alteração da realidade urbana com vista a obter nova configuração da área constitui *operação urbana*”. O autor, nas edições de seu *Direito Urbanístico Brasileiro* anteriores à vigência do Estatuto da Cidade, dividia o gênero operação urbana em duas espécies, quais sejam, a integrada e a interligada, sendo que a principal diferença entre elas era que a segunda destinava-se a solucionar o problema das favelas, relacionando-se à construção de habitação social. Com o Estatuto, o autor passou a dizer que as duas modalidades de intervenção urbanística com a participação e recursos da iniciativa privada, que haviam sido criadas em São Paulo, foram condensadas como operações urbanas consorciadas.

O conceito trazido pelo Estatuto da Cidade, contudo, segundo o entendimento de Olbertz (2011), não é suficiente para definir o instrumento, no sentido de diferenciá-lo de outros institutos. Assim, ela propõe uma definição, construída com base em uma análise de suas dimensões jurídicas, que seriam: sua natureza jurídica, fundamentos normativos, conteúdo, objeto, função e forma de execução.

Nesse sentido, Olbertz (2011, p. 61) considera que a natureza jurídica da operação urbana consorciada é a de procedimento, ou seja, uma “sucessão concatenada de atos orientados por uma finalidade urbanística”, composto por um plano e por sua concretização. Seu fundamento normativo imediato é uma lei específica municipal, baseada no plano diretor do Município, mas sua disciplina nuclear é dada pela Constituição Federal e pelo Estatuto da Cidade. Seu objeto corresponde a uma área delimitada da cidade e sua função é a urbanificação, mediante atingimento de objetivos específicos e, na visão da autora, cumulativos, que são: alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental. Seu conteúdo é uma nova disciplina urbanística para a área, associada a medidas de intervenção propriamente ditas. Por fim, a execução dá-se como procedimento dilatado no tempo, e segue os seguintes passos: planejamento, confecção de um plano, aprovação deste como lei municipal e

operacionalização, mediante participação pública e privada. É prevista a realização de obras, cujo financiamento se dará pelo resultado pecuniário obtido mediante atos de flexibilização, ou derivado da estipulação de obrigações urbanísticas como contrapartida da flexibilização.

A partir disso, o conceito por ela proposto é o seguinte:

a operação urbana consorciada é um empreendimento urbano, capitaneado pelo poder público municipal e desenvolvido em parceria com a sociedade civil, financiado no todo ou em parte pelas contrapartidas decorrentes da execução de um plano urbanístico flexível, e traduzido num procedimento urbanístico orientado cumulativamente à transformação urbanística estrutural, à valorização ambiental e à promoção de melhorias sociais numa determinada área do espaço habitável. (OLBERTZ, 2011, p. 71).

Ao trazer o conceito do instituto, Oliveira (2017, p. 39-40), por sua vez, chama atenção à palavra “consorciada”, que remete à ideia de cooperação, presente nas operações urbanas na medida em que há o envolvimento de vários agentes da coletividade – moradores, proprietários, usuários permanentes das áreas beneficiadas e investidores privados -, cada um com uma participação em especial, mas todos em conjunto para contribuir com a consecução da operação.

As normas gerais acerca das operações urbanas consorciadas, disciplinadas nos artigos 32 a 35-A do Estatuto da Cidade, são, basicamente, as seguintes:

Primeiramente, sua criação se dá mediante lei municipal específica, baseada no plano diretor do Município. Esta lei deverá conter, no mínimo, a definição da área a ser atingida, programa básico de ocupação da área e de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, as finalidades da operação, estudo prévio de impacto de vizinhança, contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos, forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil, e a natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados.

As operações urbanas consorciadas poderão prever, entre outras medidas, a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, alterações das normas edilícias, assim como a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente. Em virtude de tais medidas, o Município poderá exigir contrapartida daqueles por elas

beneficiados, sendo que os recursos auferidos desta forma serão aplicados exclusivamente na respectiva OUC.

Por fim, a partir da aprovação da lei que institui a operação urbana consorciada, são nulas as licenças e autorizações a cargo do Poder Público municipal expedidas em desacordo com seu plano.

3.1 ASPECTO FINANCEIRO

Exposto o conceito e as diretrizes gerais estabelecidas pelo Estatuto da Cidade para as operações urbanas consorciadas, observa-se que possui relevância seu aspecto financeiro, tanto no que se refere à captação de recursos pelo poder público, quanto à sua aplicação, que deve seguir o plano da operação e ocorrer exclusivamente na área por ela abrangida.

Nesse sentido, para diversos autores a virtude da operação urbana consorciada está justamente no compartilhamento do ônus de transformação urbanística entre o poder público e os particulares que estiverem na área atingida e que serão beneficiados pelos bônus decorrentes da transformação, constituindo, assim, “um poderoso instrumento de desoneração do Poder Público ao promover a política urbana” (OLIVEIRA e CARVALHO, 2002, p. 152).

Para Santos (2004, p. 215), esta situação, que ela chama de “parceria” com a iniciativa privada, representa “recurso bastante utilizado atualmente, em especial devido à grande dificuldade de atender os objetivos propostos, com poucos recursos públicos disponíveis (e muitas vezes mal administrados)”.

Na mesma linha de raciocínio, Olbertz (2011, p. 19) entende que “a operação urbana consorciada pode configurar-se uma necessidade diante da realidade contemporânea, em que a capacidade de investimentos, gestão e controle pelo Estado também é reduzida”.

Fix (2004, p.2) resume a visão dos defensores desta virtude da operação urbana, que “é comumente apresentada como “fórmula mágica” para viabilizar intervenções urbanas em tempos de crise fiscal do Estado”. Para eles, segundo a autora, as operações urbanas

1) Viabilizam grandes obras, apesar das restrições orçamentárias, compatibilizando adensamento e capacidade da infra-estrutura em determinado perímetro; 2) Permitem que os beneficiários de uma obra

paguem seus custos, liberando os recursos públicos para aplicação em investimentos prioritários; 3) Possibilitam a recuperação da chamada “mais-valia urbana”, capturando parte da valorização decorrente de um investimento público para que esta não seja apropriada unicamente pelos proprietários e promotores imobiliários. (FIX, 2004, p. 2).

Há autores, por sua vez, que criticam as operações urbanas consorciadas, também levando em conta seu aspecto financeiro.

Uma delas é Fix (2004), que, ao analisar a aplicação do instituto na cidade de São Paulo, observou resultados práticos muito distintos dos discursos acima mencionados. Para ela, a lógica das operações urbanas consorciadas acaba gerando ou acentuando concentração de renda, e não sua distribuição. Antes mesmo do Estatuto da Cidade, ela já observou este efeito em relação às operações interligadas. Isso porque estas costumavam concentrar-se nas regiões da cidade de maior interesse para o mercado imobiliário, em outras palavras, em regiões em que os imóveis são mais valorizados. A tendência desta concentração é gerar, a médio prazo, sobrecarga na infraestrutura, pressionando a realização de novos investimentos públicos, como túneis e avenidas, muito mais dispendiosos do que os recursos em contrapartidas obtidos no primeiro momento (que eram, nas operações interligadas, destinados às habitações de interesse social). Tratando-se de áreas ocupadas por uma população com maior poder de pressão sobre o Estado, as novas obras acabavam sendo realizadas, resultando em mais gastos públicos na área. Assim, ao contrário de ser um mecanismo de justiça social, como se costuma dizer, ainda que destine os recursos financeiros obtidos a habitações de interesse social, a operação interligada acaba por favorecer a canalização de investimentos públicos e privados para áreas de interesse do mercado, e não para outras regiões da cidade, geralmente mais necessitadas.

Com o Estatuto da Cidade e a operação urbana consorciada, os recursos obtidos passaram a ser destinados, exclusivamente, a obras e serviços a serem realizados na própria região. Com isso, as operações seriam, em tese, autofinanciáveis, permitindo ao Estado concentrar seus esforços orçamentários em outras regiões da cidade.

Para que ocorra investimento privado na região, contudo, é necessário que sejam vendidas exceções à legislação regular de zoneamento. Isso pressupõe que exista interesse do mercado imobiliário, fazendo com que as operações tendam a se

concentrar em regiões já privilegiadas da cidade, mais valorizadas. Além disso, para atrair o capital do mercado imobiliário, a Prefeitura investe anteriormente na área, realizando obras chamadas de “âncora” ou “projeto motor” da operação. Se a operação tiver sucesso e forem angariados recursos superiores ao investimento anterior a ela, a Prefeitura recupera os gastos orçamentários com a obra, ao mesmo tempo em que a iniciativa privada lucra com a valorização imobiliária. Caso contrário, o “prejuízo” fica por conta do Estado, às custas de outras regiões da cidade, que deixaram de receber investimentos por conta disso, uma vez que os recursos orçamentários são escassos.

Assim, o investimento revela-se o contrário do que afirma ser: dá preferência a obras concentradoras de renda, “não prioritárias”, em detrimento de regiões menos privilegiadas da cidade. Ou seja, as restrições orçamentárias não são superadas, como se diz, mas apenas dribladas, de modo que apenas alguns setores continuem resolvendo seus problemas de financiamento.

Paradoxalmente, os mecanismos concentradores de renda foram reforçados pelo Estatuto da Cidade, que instituiu a obrigatoriedade de que os recursos obtidos sejam aplicados exclusivamente na área da operação, criando um circuito de reinvestimento em regiões já favorecidas. Assim, tenham ou não sucesso financeiro, as operações são contrárias ao desenvolvimento de políticas de distribuição de renda, democratização do acesso à terra e aos fundos públicos. Ao contrário, fragmentam o fundo público e aumentam o controle privado sobre sua destinação. (FIX, 2004, p. 3).

Em outro artigo, Fix (2009) – também tratando das experiências paulistanas - chama ainda a atenção para o fato de que quando as operações urbanas são avaliadas não costumam ser computados os gastos com as obras “âncora” ou então com obras, também realizadas com investimentos públicos, em seu entorno, tão importantes para acentuar a valorização imobiliária, pressuposto básico para o funcionamento do instrumento.

Em artigo dedicado ao tema das operações urbanas consorciadas, com foco nas experiências efetivadas no Município de São Paulo, Maricato e Ferreira (2002), também com uma visão crítica, afirmam que, na prática, o instrumento da operação urbana consorciada possui uma grande maleabilidade para responder a interesses os mais diversos. Para os autores, no Município de São Paulo a experiência mostra que a aplicação do instrumento alimentou lucros do capital imobiliário de ponta e ignorou, ou melhor, reproduziu e agravou problemas sociais, demonstrando uma aplicação perversa em relação ao interesse público e social.

“A tese defendida aqui é que não está na tecnicidade do instrumento a fonte do seu uso fortemente regressivo, contrário ao interesse social. Ele não tem a propriedade, por si só, de ser nocivo ou benéfico na construção da cidade democrática e incluyente. A questão está em sua formulação e implementação no nível municipal” (MARICATO; FERREIRA, 2002, p.2).

3.1.1 CEPACs

Com a regulamentação, no Estatuto da Cidade, dos Certificados de Potencial Construtivo Adicional (CEPACs), os benefícios urbanísticos oferecidos nas operações urbanas, que antes eram “comprados” diretamente na prefeitura, passaram a ser comercializados na forma de certificados emitidos pelo Município e utilizados para pagamento de obras ou alienados livremente na Bolsa de Valores, independentemente de o interessado possuir ou não lote na área da Operação Urbana.

De acordo com a artigo 34 do Estatuto da Cidade, a lei que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de CEPACs. Estes serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação. Apresentado pedido de licença para construir, o CEPAC será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

Após a entrada em vigor do Estatuto da Cidade, foi baixada pelo Presidente da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) a Instrução n.º 401, de 29 de dezembro de 2003, dispondo sobre os registros de negociação e de distribuição pública de CEPACs. A CVM é uma agência reguladora, de natureza jurídica de autarquia em regime especial, criada pela Lei 6.385, de 7 de dezembro de 1976, a quem compete regulamentar o mercado de valores mobiliários. De acordo com referida Instrução:

Art. 2º Constituem valores mobiliários, sujeitos ao regime da Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, os Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC, emitidos por Municípios, no âmbito de Operações Urbanas Consorciadas, na forma autorizada pelo art. 34 da Lei nº 10.257, de 10 de janeiro de 2001, quando ofertados publicamente.

Art. 3º Os CEPAC poderão ser utilizados, por seus detentores, no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a Operação Urbana Consorciada.

Dáí se extrai que aos CEPACs atribuiu-se natureza jurídica de valores mobiliários, estando sujeitos ao regime da Lei nº 6.385/76⁴. Isso implica que eles sejam previamente registrados junto à CVM, bem como que o Município preste à CVM uma série de informações periódicas, entre outras, a respeito do andamento da operação urbana consorciada, das respectivas intervenções, dos CEPACs disponíveis e utilizados e da aplicação de recursos.

Ao investigar a natureza jurídica dos CEPACs, Oliveira considera

como valores mobiliários, da espécie contratos de investimento coletivo, qualquer título ou contrato que ofertado publicamente, tiver como objetivo a realização de um investimento (alocação da poupança popular do investidor) coletivo (vários investidores realizam um investimento em comum), remunerado (auferir qualquer tipo de ganho) em razão dos esforços do empreendedor ou de terceiros. (OLIVEIRA, 2017, p. 116).

No Processo CVM nº RJ 2003/0499, que se tratava de consulta da Prefeitura de São Paulo sobre a possibilidade de os CEPACs serem caracterizados como valores mobiliários, e no qual foi acolhida tal possibilidade, resultando na elaboração da já mencionada Instrução nº 401, o relator votou no sentido de que os CEPACs possuem características de um contrato de investimento coletivo, que são, segundo a Lei nº 6.385/76, valores mobiliários. Entre tais características estão:

“(i) a existência de uma emissão, com captação de recursos para financiar uma atividade; (ii) a existência de um certificado, que corporifica e externa os direitos oriundos do CEPAC, permitindo a circulabilidade e transmissão mediante tradição e não cessão de direitos; e (iii) a negociação em um mercado secundário”. (COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS, 2003, p.8).

Oliveira (2017) também chama atenção, diante da natureza jurídica dos CEPACs, ao trâmite a que eles se submetem para que sejam distribuídos publicamente em leilão, atendendo aos requisitos impostos pela CVM. Veja-se:

Atendidos os trâmites legislativos para a emissão dos CEPAC, que compreende a previsão da OUC no plano diretor, lei municipal específica que aprova a OUC e trata das regras para a emissão do CEPAC e o decreto municipal específico deliberando a emissão do CEPAC, além do estudo de viabilidade que comprove a possibilidade de realização da OUC que, apesar de não fazer parte do processo legislativo, também é um procedimento prévio para que possam ser distribuídos publicamente em leilão, o Município deverá solicitar o registro da OUC junto à CVM acompanhado dos documentos previstos no art. 5º da Instrução CVM nº 401. (OLIVEIRA, 2017, p. 55)

⁴ Dispõe sobre o mercado de valores mobiliários e cria a Comissão de Valores Mobiliários.

Entre os documentos elencados no artigo 5º da Instrução CVM nº 401 está a minuta de prospecto, que é o documento, elaborado pelo Município emissor em conjunto com as instituições financeiras intermediárias, “que contém os dados básicos sobre a OUC e a quantidade total de CEPAC que poderá ser emitida para alienação ou utilização direta no pagamento das intervenções da própria operação” (OLIVEIRA, 2017, p. 57). Os requisitos mínimos do prospecto são indicados no artigo 11 da Instrução CVM nº 401 e incluem, entre outros, a descrição detalhada das intervenções previstas no âmbito da OUC, bem como os seus respectivos prazos de execução e custos estimados, o prazo previsto para execução da operação, a quantidade total de CEPACs que poderão ser emitidos, estudo de viabilidade, indicação de fatores de risco e informações sobre outras formas de captação de recursos, se for o caso.

Entre os aspectos positivos dos CEPAC's, podemos citar o que é trazido no prospecto de registro da OUC-LV (2019), no sentido de que estes tornam possível às prefeituras anteciparem os recursos necessários à execução das infraestruturas necessárias para absorver o adensamento construtivo previsto para ocorrer na região, decorrente justamente da concessão de potencial construtivo adicional. Antes da regulamentação dos CEPACs, o pagamento dos direitos urbanísticos adicionais era feito apenas no momento da aprovação do empreendimento. Dessa forma, os valores das contrapartidas, quando pagas em dinheiro, entravam na conta vinculada a cada OUC somente na medida em que os projetos eram aprovados, tornando a execução de cada intervenção prevista na lei específica um processo dependente da aprovação de muitos projetos. Consequentemente, o perímetro da OUC sofria todo o impacto de empreendimentos que se instalavam muito antes da realização das obras de infraestrutura necessárias para absorver a demanda criada pelo aporte de área adicional de construção que a lei outorga.

Por outro lado, Fix (2009) chama a atenção para o fato de que, como qualquer título financeiro, seu preço oscila conforme o interesse do mercado, visto que é determinado em leilões e passa, depois, a ser negociado no mercado secundário. Essa oscilação deve ocorrer em função da expectativa dos investidores em relação às possibilidades de valorização da região da cidade. Nessa lógica, passa a ser desejável à prefeitura, portanto, que essa valorização aconteça. Assim, cria-se a possibilidade de um novo tipo de especulação imobiliária. Outra consequência é que a prefeitura precisa garantir as condições para que os CEPACs se valorizem, ou corre

o risco de criar uma espécie de moeda podre. Começa a parecer razoável, portanto, que seja mobilizada para promover essa valorização, por exemplo, por meio da concentração ainda maior de investimentos públicos na região.

Santos (2004, p. 220), por sua vez, observa que o CEPAC pode ser encarado “como moeda corrente para financiar projetos municipais, a exemplo dos títulos da dívida pública e da dívida pública agrária, que, com o passar dos anos, se tornaram desacreditados e pouco valor possuem no mercado financeiro”. Isso ocorre devido à desvinculação que o título cria entre a compra do potencial construtivo e a posse do lote. Uma vez que o título pode ser comprado por qualquer pessoa, possuidora ou não de lote na região, e o seu valor pode variar, pode se gerar uma nova espécie de especulação financeira imobiliária.

4 OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE – OUC-LV

4.1 DA BR-116 À OUC-LV: BREVE HISTÓRICO

Segundo o Plano Preliminar de Urbanismo de 1965, Curitiba teve sua ocupação urbana marcada pela tendência longitudinal em relação à então BR-116, que foi tomada pelos técnicos como limite das unidades de vizinhança do nordeste ao sudeste. Assim, a BR-116 (então denominada BR-2) era tratada como uma espécie de limite: havia a cidade a oeste da rodovia – digna de planejamento e investimentos – e a ocupação irregular e indesejável a leste/sul. Nessa lógica, o bairro do Boqueirão – uma região alagadiça, localizada ao sul da rodovia e ocupada principalmente nos anos 1950 e 1960 por imigrantes de baixa renda - foi desprezado no Plano enquanto possível alvo de investimentos e valorização, mas foi lembrado enquanto contraexemplo, de ocupação desordenada, sem o qual seria mais difícil convencer sobre a plausibilidade do planejamento (SOUZA, 2001).

Conforme informações disponibilizadas no prospecto de registro da OUC-LV (2019), os efeitos, considerados indesejáveis, da ocupação ao leste da rodovia BR-116, que se tornaram mais efetivos a partir da década de 1970, fizeram com que a Prefeitura Municipal começasse a desenvolver e implementar uma série de ações para amenizar os efeitos da antiga rodovia na vida da cidade.

Contudo, as possibilidades de intervenções eram inicialmente limitadas, diante do intenso tráfego rodoviário de veículos pesados na rodovia. Para

efetivamente integrar a região do entorno da então BR à malha urbana era necessário um desvio rodoviário.

Ainda antes disso ocorrer, o Município já começou a adotar medidas visando à modificação urbanística da área. Com a Lei municipal nº 9.800/2000 houve alteração na legislação de zoneamento, uso e ocupação do solo, com a conversão de áreas antes caracterizadas como Zonas de Serviço, em virtude da existência da rodovia, em áreas de uso misto, adequando-as aos novos propósitos do processo de planejamento urbano da cidade e transformando o eixo da antiga BR-116 em um novo eixo de adensamento, seguindo a lógica de crescimento linear, premissa do Plano Diretor⁵.

O desejado desvio rodoviário foi finalizado em 2002, com a implantação dos Contornos Leste e Sul, para os quais foi transferido grande parte do transporte de carga que passava pela porção urbana da BR-116, a partir do que foi possível descaracterizar sua função rodoviária no perímetro urbano de Curitiba.

A administração municipal desenvolveu então o projeto para implantação do Eixo Metropolitano de Transporte da Linha Verde. Com uma extensão de aproximadamente 22 quilômetros, a Linha Verde poderia ser implantada após assinatura do Convênio de Delegação da União⁶, o que ocorreu em abril de 2004, com o qual a administração da área correspondente à antiga BR-116 passou a ser do Município, possibilitando a incorporação da região ao ambiente urbano e sua transformação em um novo eixo de desenvolvimento.

Dessa forma, a Linha Verde pode ser entendida como

um Eixo Estrutural de ligação em massa (semelhante aos outros Eixos já existentes em Curitiba que vinculam transporte público, vias de alta capacidade de tráfego, concentração de equipamentos públicos e densificação da ocupação através da verticalização) de sentido norte-sul, que atravessa quase todo perímetro da cidade nesta extensão e conecta-se em nós com importantes eixos viários. Estes nós se caracterizam por pontos de

⁵ O Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba de 1965 – que culminou no Plano Diretor de 1966 - instituiu o modelo linear de expansão urbana, com a implantação de Eixos Estruturais, em um Sistema Trinário composto por uma Via Central exclusiva para o transporte de massa ladeada por vias locais, além de vias rápidas laterais destinadas prioritariamente ao veículo privado, com sentido de tráfego único, promovendo as ligações centro-bairro e bairro-centro. A implantação dos Eixos visou também à indução do adensamento habitacional, comercial e de serviços, concentrando ainda os investimentos em infraestrutura urbana (PMC, prospecto, p. 23).

⁶ Convênio de Delegação nº 003/2004, firmado entre a União, por intermédio do Ministério dos Transportes e interveniente Departamento de Infraestrutura de Transportes – DNIT e o Município de Curitiba, datado de 19/04/2004, com prazo de delegação de 25 anos, cujo objeto é a administração e exploração do trecho da rodovia federal BR-476/PR (antiga BR-116), nos termos da Lei nº 9.277 de 10/05/1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

ligações da antiga BR-116 com outras vias de relevância que se direcionam a diversos municípios da Região Metropolitana de Curitiba: Colombo, Quatro Barras, Campina Grande do Sul, Pinhais, Piraquara, São José dos Pinhais e Fazenda Rio Grande. Também conecta-se ao Contorno Norte, sentido São Paulo; ao Contorno Sul, com a BR-376, sentido Santa Catarina; com a BR-277, que segue para o litoral do Paraná; além da ligação com eixos estruturais de Curitiba. (GAVRILOFF; BONADIO, 2017, p. 302-303)

Ainda conforme o prospecto de registro da OUC-LV (2019), o Plano Diretor de Curitiba de 1966 passou por uma revisão em 2004 (Lei Municipal nº 11.266/2004) para se adequar ao Estatuto da Cidade, ocasião em que foi regulamentado, no Município de Curitiba, o instrumento de gestão da operação urbana consorciada. A lei previu áreas indicadas para serem contempladas com o instituto, dentre as quais estavam os “Eixos de Adensamento”, categoria na qual se enquadra a Linha Verde. Isso porque as áreas existentes nas suas adjacências possuíam baixa densidade populacional, grande quantidade de lotes vagos e de imóveis passíveis de renovação, além da existência de vasta faixa de terreno público disponível para implantação de sistema eficiente de transporte.

A partir dessa previsão, foi criada, por meio da Lei Municipal nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, a OUC-LV, localizada ao longo do eixo da antiga BR-116, atravessando 22 bairros da capital no sentido norte-sul.

Observa-se, assim, que a criação da OUC-LV ocorreu muitos anos após a administração do trecho urbano da antiga BR-116 ter passado para o Município de Curitiba. As obras do projeto da Linha Verde, contudo, iniciaram muito antes da criação da OUC-LV. Ainda que o foco do presente estudo seja o financiamento das obras ocorridas a partir da criação da OUC-LV, faz-se necessária a contextualização destas em relação à totalidade das obras realizadas.

4.2 OBRAS VIÁRIAS DO PROJETO DA LINHA VERDE: ANTES E DEPOIS DA CRIAÇÃO DA OUC-LV

As obras da Linha Verde começaram no dia 12 de janeiro de 2007, no trecho sul (ou trecho 1), entre os bairros Pinheirinho e Jardim Botânico, em uma extensão de 9,4 quilômetros. Este trecho foi concluído em maio de 2009 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2019).

De acordo com notícia publicada no *site* do jornal Gazeta do Povo, o orçamento inicial do trecho era de 121 milhões, mas ao final seu custo chegou a R\$

160,9 milhões, financiado com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (CABRAL, 2019).

O trecho 2, denominado Linha Verde Norte, foi subdividido em quatro lotes.

O lote 1, com extensão aproximada de 1,8 quilômetros, partindo da Universidade Federal do Paraná até a Praça Cova da Iria (Estação Jardim Botânico) teve seu início no ano de 2010, ou seja, ainda antes da criação da OUC, com recursos parciais de financiamento obtido junto à Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), e foi concluído em 2015 (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2019).

De acordo com informações do prospecto de registro da OUC-LV (2019), a realização dos lotes 2, 3 e 4 do trecho 2 foi prevista para ocorrer, prioritariamente, com recursos provenientes da OUC. Foi previsto que o custo das intervenções, se necessário, poderia ser complementado com recursos do Tesouro Municipal ou de outras fontes, como convênios com outras entidades e órgãos municipais e de outras esferas de governo ou financiamento junto a órgãos nacionais e internacionais.

Os trechos 3 e 4 referem-se ao prolongamento da Linha Verde Sul, desde o bairro Pinheirinho até o Contorno Sul. Destes, o trecho 3, com extensão de 1,7 quilômetros entre o Terminal do Pinheirinho e a Rua Isaac Ferreira da Cruz, foi concluído em 2014, executado com recursos provenientes do Programa Pró-transporte, dentro dos compromissos assumidos pela Prefeitura de Curitiba na Matriz de Responsabilidades firmada com o Governo Federal, tendo em vista a preparação da cidade para a Copa do Mundo de Futebol Fifa 2014. O trecho 4, por sua vez, será executado com recursos provenientes da OUC, nos mesmos moldes dos lotes 2, 3 e 4 do trecho 2.

Das informações acima expostas, extrai-se que, do total de 22 quilômetros de extensão da Linha Verde, aproximadamente 13 quilômetros (9,4 do trecho 1 (sul), 1,8 do lote 1 do trecho 2 (norte) e 1,7 do trecho 3) foram financiados sem qualquer recurso proveniente da OUC-LV. No ANEXO 1 estão demonstrados, no mapa de Curitiba, os trechos das obras.

4.3 PROGRAMAS DE INTERVENÇÕES e CEPACs

As intervenções previstas na OUC-LV, contudo, não se restringem à complementação da implantação do projeto viário da Linha Verde. A Lei Municipal nº 13.909/2011 prevê a realização de diversas outras intervenções, a serem concluídas

no prazo de 25 a 30 anos. O detalhamento das intervenções previstas, no valor total de R\$ 1.701.115.583,90 (atualizado para dezembro de 2017), está demonstrado no prospecto de registro da OUC-LV (2019) e reproduzido no ANEXO 2 deste artigo. Elas vão desde as desapropriações e projetos necessários à realização das obras necessárias à conclusão do projeto viário até a implantação de obras visando futura implantação de metrô.

De todas as intervenções previstas, até o fim do segundo trimestre de 2019, período abrangido pelo último relatório disponibilizado pela Prefeitura de Curitiba, apenas três foram iniciadas. Suas descrições básicas, a fase atual das obras e os valores despendidos – bem como sua origem – serão expostos em outro tópico.

O financiamento de tais intervenções, conforme previsto no parágrafo único do artigo 3º da Lei de criação da OUC-LV, se dará mediante recursos auferidos pela própria Operação Urbana – através do leilão de CEPACs - bem como de verbas orçamentárias e financiamentos. De acordo com o prospecto de registro da OUC-LV (2019), os recursos a serem aplicados serão prioritariamente da colocação de CEPAC. A ideia é de que, a partir da valorização gradual dos terrenos inseridos no perímetro da OUC e, conseqüentemente, do valor do CEPAC, o valor que poderá vir a ser complementado pelo Tesouro Municipal seja tanto menor quanto maior o sucesso dos leilões realizados (prospecto, p. 61).

Foi autorizada pela Lei Municipal nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, a emissão de até 4.830.000 CEPACs (artigo 14, *caput*), cada um com valor mínimo inicial de R\$ 200,00 e equivalente a uma determinada Área Adicional de Construção (ACA), a depender do setor em que vier a ocorrer a conversão e do uso (residencial ou não-residencial). A ACA total da OUC-LV é de 4.475.000 m² (artigo 13, §4º), distribuídos entre os setores, de forma que não haverá concentração por eventual utilização de potencial adicional em um único setor. Em todo o perímetro da OUC, a única forma possível de adquirir Direitos Urbanísticos Adicionais é através da aquisição de CEPAC (artigo 13, § 3º), que podem ser utilizados em qualquer um dos setores, obedecida a tabela de conversão, prevista na lei, entre CEPAC e área adicional. Caso seja esgotada a ACA em um dos setores da OUC, os CEPACs remanescentes ou em circulação somente poderão ser utilizados nos outros setores da própria operação.

Conforme o Decreto Municipal 134/2011 de 26 de janeiro de 2012, que regulamenta a Lei de criação da OUC-LV, os CEPACs podem, além de ser negociados

livremente até que seus direitos sejam vinculados a um projeto de edificação específico, ser vinculados a um lote, mesmo que não haja a intenção de iniciar seu projeto imediatamente. Assim, ao imóvel beneficiado ficam garantidos, no futuro, Direitos Urbanísticos Adicionais (art. 12). Dessa forma, é garantido o exercício desses direitos antes de esgotado o limite de ACA do respectivo setor da OUC.

O Decreto prevê, ainda, que os CEPACs podem ser colocados privadamente para pagamento das obras e desapropriações ou como garantia em financiamentos obtidos para custeio das intervenções da Operação (art. 3º, § 1º). Nesses casos, seu preço será aquele negociado no último leilão público (art. 7º, § 1º), não podendo em nenhuma hipótese ser inferior ao valor mínimo de emissão previsto em lei. Por fim, cada distribuição pública de CEPAC está diretamente vinculada e limitada à quantidade necessária ao custeio de uma intervenção ou conjunto de intervenções.

4.4 DADOS FINANCEIROS

Os dados a seguir expostos foram obtidos a partir dos relatórios trimestrais elaborados pelo IPPUC em cumprimento ao disposto na Instrução CVM nº 401, de 29 de dezembro de 2003, e disponibilizados no *site* da Prefeitura de Curitiba. Sua demonstração ocorrerá em dois tópicos principais: recursos auferidos com a OUC-LV (subitem 4.5.1) e recursos despendidos na OUC-LV (subitem 4.5.2). O primeiro deles refere-se aos resultados dos leilões de CEPACs já realizados. O segundo abrange os gastos com intervenções, que são as obras realizadas no âmbito da Linha Verde desde a criação da OUC-LV, e as desapropriações necessárias para tanto. Posteriormente, será feita uma análise a respeito dos dados expostos (subitem 4.5.3).

4.4.1 Recursos auferidos: resultados dos leilões de CEPAC

No âmbito da OUC-LV, até o presente momento houve três distribuições públicas de CEPACs, mas ainda não ocorreram colocações privadas.

Os principais dados referentes aos leilões já ocorridos estão condensados no QUADRO 1:

QUADRO 1 – RESULTADO DOS LEILÕES DE CEPAC DA OUC-LV

Distribuição	Leilão	Data da colocação	Valor do Leilão (em R\$)	Valor de venda do CEPAC (em R\$)	Percentual de CEPACs leiloados	Valor líquido arrecadado (em R\$)
1ª	1º	26/06/2012	60.000.000,00	200,00	47%	27.942.674,98
	2º	24/04/2014	39.000.000,00	325,00	17%	6.381.228,90
2ª	1º	30/06/2016	11.517.072,00	336,00	20%	2.237.971,68
	2º	20/09/2017	10.080.000,00	336,00	25%	2.526.089,81
	3º	14/05/2018	10.080.000,00	336,00	10%	1.002.204,89
3ª	1º	08/05/2019	10.080.000,00	336,00	4%	421.893,79
Total			140.757.072,00			40.512.064,05

FONTE: Elaborado pela autora a partir dos dados do relatório trimestral CVM – 2º trimestre de 2019 da OUC-LV, disponível em <http://www.ippuc.org.br/arquivos/OUC/Relatorios/2019/Relatorio_OUC_LV_2o_Trimestre_2019.pdf>. Acesso em 06/11/2019.

Os valores indicados na coluna “valor do leilão” correspondem ao valor pelo qual cada CEPAC foi ofertado (em todos os leilões, o valor ofertado foi igual ao valor de venda) multiplicado pelo número de certificados ofertados. Por sua vez, o percentual de CEPACs leiloados indicado é em relação ao total de CEPACs ofertados no respectivo leilão. Por fim, o valor líquido arrecadado já desconsidera os gastos ditos administrativos com os leilões (remuneração do Banco do Brasil, coordenador da emissão dos CEPACs, emolumentos e taxa de liquidação).

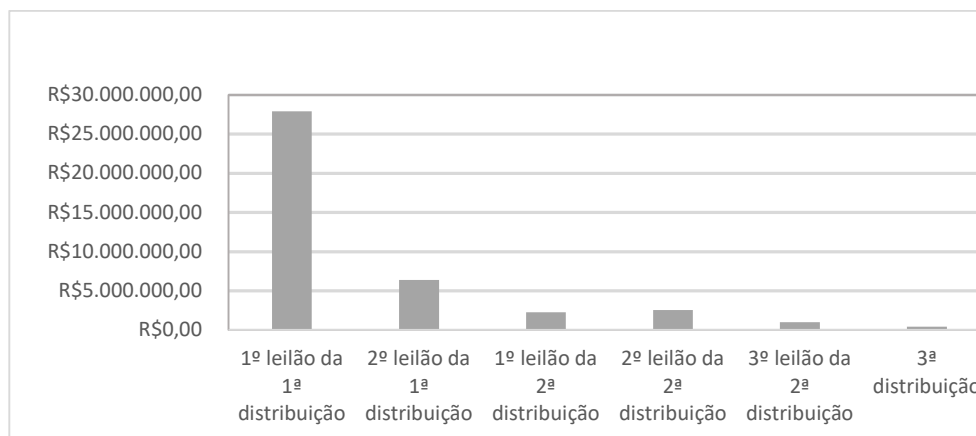
Observa-se que de todos os leilões já realizados, o primeiro foi o que teve o maior índice de sucesso, considerando tanto o valor total arrecadado quanto a quantidade de CEPACs que foram vendidos em relação aos ofertados, atingindo o índice de 47%. Esse índice demonstra que, ainda que tenha sido o de maior sucesso, a arrecadação foi bastante inferior ao valor total do leilão.

Segundo Gavrilloff (2013), o resultado do primeiro leilão, que contou com 18 investidores, foi considerado bem sucedido pelo Banco do Brasil em comparação a leilões de outras OUCs, pois na primeira venda de títulos da operação Faria Lima, em São Paulo, e da operação Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, houve apenas um investidor em cada. Na Linha Verde foram negociados 141.588 CEPACs, dos quais a maior parte – 100 mil títulos, totalizando R\$ 20.000,00 - foi arrematada por construtoras de grande porte, com intenção de construir um *shopping* no bairro Tarumã.

O último leilão, por sua vez, realizado em maio de 2019, foi o que teve o resultado menos expressivo, com uma arrecadação líquida de R\$ 421.893,79, sendo arrematados 4% do total de CEPACs ofertados.

O GRÁFICO 1 evidencia a superioridade de arrecadação do primeiro leilão em relação aos demais:

GRÁFICO 1 – VALORES ARRECADADOS NOS LEILÕES DE CEPAC DA OUC-LV



FONTE: Elaborado pela autora a partir dos dados do relatório trimestral CVM – 2º trimestre de 2019 da OUC-LV, disponível em <http://www.ippuc.org.br/arquivos/OUC/Relatorios/2019/Relatorio_OUC_LV_2o_Trimestre_2019.pdf>. Acesso em 06/11/2019.

Do total de 4.830.000 CEPACs previstos para a OUC-LV, até o final do segundo trimestre de 2019 foram comercializados 180.152 (3,73% do total). Destes, 162.951 já foram consumidos, vinculados a alvarás de construção, do que resulta um estoque disponível de 4.667.049 CEPAC's (96,63% do estoque inicial).

O saldo atual da conta bancária exclusiva para os recursos provenientes de CEPACs é de R\$ 39.335.118,59.

4.4.2 Recursos despendidos

Até o final do segundo trimestre de 2019, tiveram início três intervenções: a extensão do lote 3.1 da Linha Verde Norte (região entre as Estações Tarumã e Fagundes Varela); a implantação de uma trincheira verde (interseção em desnível) ligando as ruas Fúlvio José Alice e Amazonas de Souza Azevedo; e a extensão do lote 4 da Linha Verde Norte (região entre as Estações Fagundes Varela e Atuba).

Convém salientar que nenhuma delas foi integralmente concluída e recentemente, em agosto de 2019, os contratos firmados, todos com a construtora Terpasul, foram rescindidos, diante de atrasos no cronograma, falhas na execução das obras, entre outros descumprimentos contratuais, inclusive o total abandono das

obras em alguns trechos. Para o lote 4.1 da Linha Verde Norte existe a possibilidade de convocar a empresa que ficou em segundo lugar na licitação, o que não é possível para os outros dois lotes, uma vez que a segunda colocada faliu. Nesses casos, serão necessárias novas licitações (BEM PARANÁ, 2019).

De acordo com o relatório, as próximas intervenções a serem feitas (intervenções 4, 5 e 6) são: o lote 2 da Linha Verde Norte, que corresponde ao Complexo Avenida Victor Ferreira do Amaral; a implantação de medidas mitigatórias compensatórias – Bosque Portugal; e o Trecho 4 da Linha Verde, que corresponde ao prolongamento da Linha Verde Sul, entre a Rua Isaac Ferreira da Cruz e o Contorno Sul. Nenhuma delas teve suas obras iniciadas até então.

A seguir, serão detalhados os gastos realizados em cada uma das intervenções já iniciadas, bem como nas desapropriações necessárias para tanto.

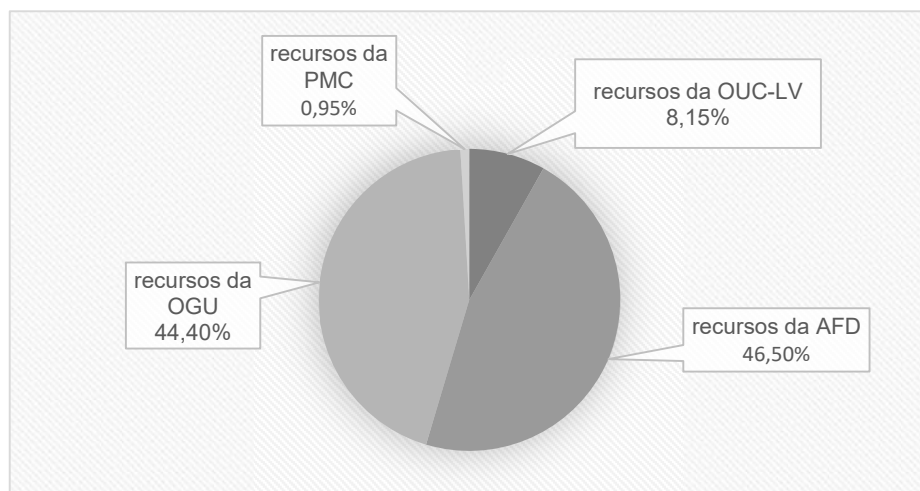
4.4.2.1 Intervenção 1

Trata-se do lote 3.1 da Linha Verde Norte, no trecho, com extensão aproximada de 2,46 quilômetros, entre as Estações Tarumã e Fagundes Varela. O contrato com a empresa vencedora da licitação para a execução das obras deste trecho foi assinado em 08/07/2015, no valor de R\$ 47.953.553,81, com previsão de execução no prazo de 12 meses. A ordem de serviço para início da execução das obras foi recebida pela empresa em 24/11/2015, sendo que os pagamentos foram realizados a partir de fevereiro de 2016.

O financiamento do trecho está sendo realizado por meio de uma composição de recursos do Orçamento Geral da União, referentes ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) II – Mobilidade Grandes Cidades, identificados adiante pela sigla OGU, de financiamento obtido junto à Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD), da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) e de recursos obtidos mediante a comercialização de CEPACs da OUC-LV.

Até o final do segundo semestre de 2019, os serviços executados correspondiam a 84,73% do total da obra, e já haviam sido pagos R\$ 48.537.982,86. Destes, R\$ 22.571.968,59 foram de recursos obtidos junto à AFD, R\$ 21.551.331,74 de recursos da OGU, R\$ 3.954.460,95 de recursos obtidos com a OUC-LV e R\$ 460.221,58 de recursos do orçamento da PMC. No GRÁFICO 2 é possível visualizar melhor a composição dos recursos utilizados para os pagamentos da intervenção:

GRÁFICO 2 – COMPOSIÇÃO DOS RECURSOS FINANCEIROS UTILIZADOS PARA OS PAGAMENTOS DA INTERVENÇÃO 1 DA OUC-LV



FONTE: Elaborado pela autora a partir dos dados do relatório trimestral CVM – 2º trimestre de 2019 da OUC-LV, disponível em <http://www.ippuc.org.br/arquivos/OUC/Relatorios/2019/Relatorio_OUC_LV_2o_Trimestre_2019.pdf>. Acesso em 06/11/2019.

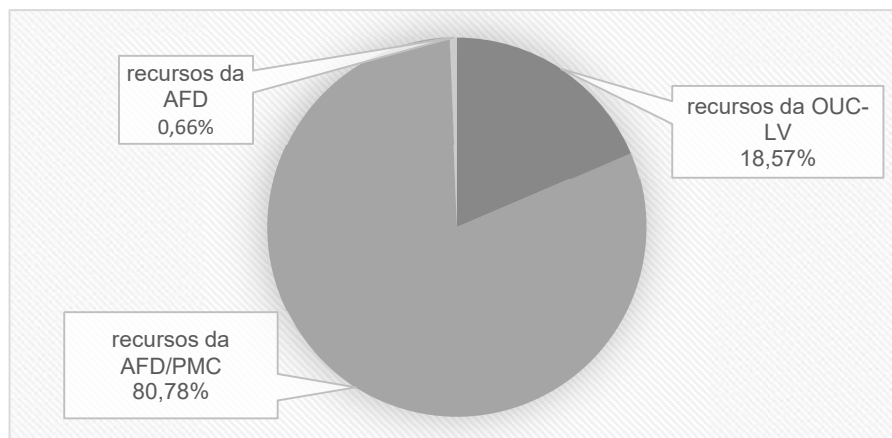
4.4.2.2 Intervenção 2

Trata-se do lote 3.2 da Linha Verde Norte, que corresponde a uma interseção em desnível – Trincheira Verde – ligando as Ruas Fúlvio José Alice e Amazonas de Souza Azevedo. No relatório não consta o valor inicialmente previsto para o contrato com a empresa vencedora da licitação para a execução das obras deste trecho. O prazo final para execução inicialmente previsto era setembro de 2017. A ordem de serviço para início da execução das obras foi emitida em 03/10/2016, sendo que os pagamentos foram realizados a partir de dezembro de 2016.

A obra não conta com recursos da União, mas sim da AFD, da PMC e da OUC-LV.

Até o final do segundo trimestre de 2019, os serviços executados correspondiam a 74,47% do total da obra, e já haviam sido pagos R\$ 24.938.329,49. No relatório, as fontes de recurso dos pagamentos realizados foram classificadas em: AFD/PMC, AFD e OUC-LV (CEPAC). Do total, R\$ 20.144.759,68 são provenientes da AFD/PMC, R\$ 4.629.846,44 da OUC-LV e R\$ 163.723,37 da AFD. No GRÁFICO 3 é possível visualizar melhor a composição dos recursos utilizados para os pagamentos da intervenção:

GRÁFICO 3 – COMPOSIÇÃO DOS RECURSOS FINANCEIROS UTILIZADOS PARA OS PAGAMENTOS DA INTERVENÇÃO 2 DA OUC-LV



FONTE: Elaborado pela autora a partir dos dados do relatório trimestral CVM – 2º trimestre de 2019 da OUC-LV, disponível em <http://www.ippuc.org.br/arquivos/OUC/Relatorios/2019/Relatorio_OUC_LV_2o_Trimestre_2019.pdf>. Acesso em 06/11/2019.

4.4.2.3 Intervenção 3

Trata-se do lote 4 da Linha Verde Norte, correspondente ao trecho entre a região das Estações Fagundes Varela e Atuba, subdividido nos lotes 4.1 e 4.2.

O lote 4.1 foi subdividido em 4.1-a e 4.1-b, sendo que este último, apesar de tratar da implementação de medidas mitigatórias do projeto viário da Linha Verde, não será executado com recursos da OUC-LV, por estar fora da sua área de abrangência.

O lote 4.1-a, por sua vez, conta com recursos da OUC-LV. O respectivo contrato é no valor de R\$ 69.424.662,46, com prazo de execução previsto de dois anos. A ordem de serviço para início da execução das obras foi assinada em 06/11/2018, sendo que os pagamentos foram realizados a partir de fevereiro de 2019.

O financiamento do trecho está sendo realizado por meio de uma composição de recursos do PAC II – Mobilidade Grandes Cidades (OGU) e da PMC, sendo previsto que, na medida em que forem arrecadados recursos oriundos da alienação de CEPAC da OUC-LV, a parcela referente à PMC poderá ser custeada com tais recursos.

Até o final do segundo trimestre de 2019, os serviços executados correspondiam a 3,85% do total da obra, haviam sido pagos R\$ 2.672.780,12, totalmente advindos do OGU.

Os lotes 4.2-a e 4.2-b ainda não foram iniciados. Em relação ao primeiro, o planejamento da licitação depende do andamento das obras do lote 4.1-a. Quanto ao segundo, encontra-se em fase de projeto, sendo que estava inicialmente previsto que contasse com recursos parciais do PAC II. Recentemente, contudo, diante de necessidade de alteração no projeto executivo, concluiu-se pela retirada desse lote do Programa PAC II.

4.4.2.4 Desapropriações

Até 30/06/2019 foram pagos R\$ 11.571.575,28 em desapropriações, tudo com recursos de CEPAC, referentes às intervenções 1, 2 e 3. Destes, R\$ 6.804.106,87 no ano de 2015, R\$ 1.414.174,04 em 2016, 2.121.226,00 em 2017 e R\$ 1.232.068,37 em 2018. Serão também necessárias desapropriações no lote 2.1 da Linha Verde Norte (intervenção 4), as quais estão em trâmite.

Quanto à intervenção 1, inicialmente houve 17 processos de desapropriação, dos quais 14 foram pagos e 3 foram cancelados em face de desnecessidade superveniente, diante de ajustes no projeto geométrico. A intervenção 2 contou com 23 processos de desapropriação, dos quais 18 foram pagos e 5 foram cancelados, pelo mesmo motivo daqueles cancelados na intervenção 1. No âmbito da intervenção 3, foram instaurados 10 processos de desapropriação, dos quais 9 estão em trâmite, tendo sido concluído apenas 1 deles.

4.4.3 Análise dos dados

A análise dos dados da OUC-LV mostra que os resultados obtidos têm sido significativamente inferiores aos previstos. Vejamos:

Inicialmente, o que foi arrecadado no âmbito da OUC-LV, com os leilões de CEPACs, se mostrou bastante inferior ao esperado – se considerarmos que o esperado fosse a comercialização da totalidade dos certificados ofertados em cada um dos leilões. Enquanto o total possível de arrecadação, somando os valores de todos os leilões, era de R\$ 140.757.072,00, o valor total até hoje arrecadado foi de R\$ 40.512.064,05, ou seja, 28,78%. Vale destacar que, do total arrecadado, aproximadamente metade foi proveniente da arrematação, no primeiro leilão

realizado, em junho de 2012, de CEPACs por construtoras de grande porte, na intenção de construir um grande *shopping center*, que foi recentemente inaugurado.

Por outro lado, a Lei Municipal que instituiu a OUC-LV previu a realização de diversas intervenções urbanísticas, que vão desde a conclusão das obras viárias destinadas à adequação da antiga BR-116 ao perímetro urbano, passando por melhorias nos trechos construídos anteriormente, com implantação de viadutos e trincheiras, até a realização de ações voltadas para população de baixa renda residente em áreas de ocupação irregular. Todas estas intervenções, no valor estimado (atualizado para dezembro de 2017) de R\$ 1.701.115.583,90, deveriam ser concluídas, de acordo com a lei, no prazo de 25 a 30 anos.

Até o presente momento, contudo, em quase oito anos da operação urbana, foram iniciadas apenas três intervenções, todas referentes a obras de conclusão e adequação da Linha Verde, das quais nenhuma foi totalmente concluída. As obras de uma delas, a primeira a ser iniciada e em fase mais adiantada, correspondente à implantação de um trecho de aproximadamente 2,46 km da Linha Verde, liberadas para início em 24/11/2015 e previstas para serem concluídas em 12 meses, estão atualmente paradas, com execução de 84,73% dos serviços contratados. As demais intervenções já iniciadas também estão com as obras suspensas, pois recentemente a Prefeitura de Curitiba rescindiu os contratos firmados com a empresa que as executava. Além de aumentar o atraso na conclusão das obras, tal situação exigirá gastos maiores do que os previstos, tanto pela necessidade de realização de nova licitação para as obras mais antigas, quanto pelo transcurso do tempo, que exige atualização dos valores inicialmente contratados.

Até o fim do segundo trimestre de 2019, foram investidos aproximadamente R\$ 87,5 milhões na OUC-LV. Em uma conta bem simplificada, desconsiderando atualização monetária, o que já se investiu corresponde a pouco mais de 5% do montante previsto em lei para custear as intervenções previstas para serem realizadas em até 30 anos, enquanto o prazo já decorrido corresponde a aproximadamente 26% do prazo total.

Observa-se, ainda, que nas obras realizadas desde a criação da OUC-LV os recursos financeiros provenientes da própria operação representaram um percentual pequeno em relação ao total pago pela Prefeitura de Curitiba, quando a previsão inicial, de acordo com o prospecto dos CEPACs, era de que os recursos aplicados fossem prioritariamente desta fonte, a serem eventualmente complementados com

verbas orçamentárias e financiamentos. Duas das três obras até então iniciadas contaram com tais recursos, que corresponderam, respectivamente, a 8,15% e 18,57% do total pago à construtora responsável por elas. Observa-se que houve o direcionamento dos valores arrecadados com CEPACs ao pagamento das desapropriações necessárias (até 30/06/2019 foram pagos, com recursos de CEPACs, R\$ 11.571.575,28 em desapropriações e R\$ 8.584.307,39 diretamente nas obras). Se incluirmos no cálculo dos valores despendidos até o momento com a OUC-LV os valores gastos com desapropriações e os gastos administrativos, o total gasto chega ao montante aproximado de R\$ 87,5 milhões, dos quais quase R\$ 21 milhões correspondem a recursos oriundos da OUC-LV, ou seja, algo em torno de 24% do total. Contudo, se considerarmos a Linha Verde como um todo, com os valores despendidos em todas as obras já realizadas desde 2007, este valor de R\$ 21 milhões torna-se muito mais inexpressivo em relação ao total já despendido. Como o foco deste trabalho foi o período após a criação da OUC, não obtivemos os dados exatos dos valores gastos anteriormente, mas há notícia de que o custo do primeiro e mais longo trecho concluído (Linha Verde Sul, com 9,4 quilômetros) teria chegado a R\$ 160,9 milhões, conforme exposto no item 4.2 deste artigo.

Outro fato que se observa é que a maior parte das obras da Linha Verde já realizadas foram feitas sem contar com qualquer aporte de recursos financeiros provenientes da OUC-LV, até porque a maior parte delas foi realizada antes mesmo da sua criação pela Lei Municipal nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, podendo ser enquadradas no conceito proposto por Fix, de obras “âncora” da operação urbana. Veja-se que, do total de 22 quilômetros de extensão, aproximadamente 13 quilômetros tiveram suas obras financiadas sem qualquer recurso proveniente da OUC-LV, sendo que, destas, as obras de 11,2 quilômetros foram iniciadas antes da criação da OUC.

É importante destacar, ainda, que a área de abrangência da OUC-LV, por abarcar diversos bairros de norte a sul da cidade em uma distância de 22 quilômetros, está longe de ser homogênea. Nesse sentido, ainda que os recursos financeiros dela advindos tenham que ser obrigatoriamente investidos na área sob sua abrangência, este fato, por si só, não impede que ocorra, na Linha Verde, redistribuição de renda, diferentemente da realidade observada, na visão de Mariana Fix, nas operações urbanas da cidade de São Paulo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos problemas e dificuldades gerados pela urbanização, associados à escassez de recursos financeiros por parte do poder público, as operações urbanas consorciadas, previstas no Estatuto da Cidade, são vistas por muitos autores como um importante instrumento da política urbana, na medida em que promovem o compartilhamento do ônus de transformação urbanística entre o poder público e os particulares que estiverem na área atingida, constituindo, assim, ao menos teoricamente, um poderoso instrumento de desoneração do poder público ao promover a política urbana.

Alguns estudos já realizados acerca das operações urbanas existentes no Município de São Paulo, pioneiro na aplicação do instituto, demonstram, contudo, que nem sempre ele promove a desoneração do poder público, acarretando, em muitos casos, pelo contrário, o aumento do investimento público nas áreas em questão.

Nesse sentido, a proposta do presente trabalho foi analisar a aplicação deste instrumento da política urbana no Município de Curitiba, que instituiu a Operação Urbana Consorciada Linha Verde – OUC-LV, por meio da Lei Municipal nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011. A Linha Verde trata-se de importante eixo viário de 22 quilômetros de extensão que atravessa 22 bairros da capital paranaense no sentido norte-sul, cujas obras foram iniciadas no ano de 2007 e até o presente momento ainda não foram concluídas. Referida operação urbana, assim, destina-se à conclusão e adequação de tais obras, além de diversas outras melhorias na região por ela abrangida.

A análise dos dados demonstrou, em resumo, que a maior parte das obras públicas realizadas na área abrangida pela OUC-LV não contaram com qualquer aporte de recursos financeiros provenientes da operação urbana, principalmente porque a maioria delas foi iniciada anteriormente à sua criação. Por outro lado, as intervenções iniciadas após sua criação e que contaram com tais recursos, além de estarem inacabadas e com suas obras suspensas (a mais antiga delas teve suas obras iniciadas em 2015 e a conclusão era prevista para ocorrer em 12 meses), contaram, no pagamento à construtora responsável, com um percentual pequeno de recursos financeiros provenientes da OUC-LV. Até o presente momento, desde a vigência da lei de criação, foram iniciadas três intervenções no seu âmbito, sendo que duas delas contaram com tais recursos, nos percentuais de 8,15% e 18,57% do total

pago à construtora. Se incluirmos no cálculo dos valores despendidos até o momento com a OUC-LV os valores gastos com desapropriações e os gastos administrativos, o total gasto chega ao montante aproximado de R\$ 87,5 milhões, dos quais quase R\$ 21 milhões correspondem a recursos oriundos da OUC-LV, ou seja, algo em torno de 24% do total. Ressalte-se que este percentual corresponde tão somente às intervenções realizadas após a criação da OUC-LV, desconsiderando todas as obras realizadas na Linha Verde anteriormente, que, conforme já dito, correspondem à maioria delas.

Assim, a conclusão a que se chega é que a OUC-LV, até o presente momento, ou seja, quase 8 anos após sua criação (a previsão é que a operação urbana consorciada tenha duração de 25 a 30 anos), teve atuação pouco expressiva como método de captação de recursos privados e desoneração do poder público na implementação das obras dentro de seu perímetro, estando longe de ser considerada autossuficiente financeiramente.

REFERÊNCIAS

BEM PARANÁ. **Atraso na obra da Linha Verde resulta em rescisão de contratos com Terpasul.** 13 ago. 2019. Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/atraso-da-construcao-da-linha-verde-resulta-em-rescisao-de-contratos-com-terpasul#.XZ58XkZKjIV>>. Acesso em 06 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 06 nov. 2019.

_____. Lei nº 6.385, de 07 de dezembro de 1976. Dispõe sobre o mercado de valores mobiliários e cria a Comissão de Valores Mobiliários. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6385.htm>. Acesso em: 06 nov. 2019.

CABRAL, Themys. Linha Verde ao preço de duas. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 2 ago. 2011. Caderno Vida e Cidadania. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/linha-verde-ao-preco-de-duas-bsqis3lxv0krtfaasuk1mj9zi/>>. Acesso em 06 nov. 2019.

COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS. **Processo CVM RJ 2003/0499.** Relatório e voto do relator Luiz Antonio de Sampaio Campos. Disponível em: <<http://d1ao0r2iuz522v.cloudfront.net/baa632bd4b3f1b4ebda199c657b2fc57.pdf>>. Acesso em 06 nov. 2019.

_____. Instrução CVM nº 401, de 29 de dezembro de 2003. Dispõe sobre os registros de negociação e de distribuição pública de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC. Disponível em: <<http://www.cvm.gov.br/legislacao/instrucoes/inst401.html>>. Acesso em 06 nov. 2019.

CURITIBA. Decreto nº 134, de 26 de janeiro de 2012. Regulamenta a Lei Municipal nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011, que aprovou a Operação Urbana Consorciada Linha Verde – OUC-LV, quanto à operacionalização dos Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPACs. Disponível em: <<https://mid.curitiba.pr.gov.br/2012/00113372.pdf>>. Acesso em 06 nov. 2019.

_____. Lei nº 13.909, de 19 de dezembro de 2011. Aprova a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, 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 gestor, a comissão executiva e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2011/1391/13909/lei-ordinaria-n-13909-2011-aprova-a-operacao-urbana-consorciada-linha-verde-estabelece-diretrizes-urbanisticas-para-a-area-de-influencia-da-atual-linha-verde-desde-o-bairro-atuba-ate-os-bairros-cidade-industrial-de-curitiba-cic-e-tatuquara-cria-incentivos-por-meio-de-instrumentos-de-politica-urbana-para-sua-implantacao-institui-o-grupo-gestor-a-comissao-executiva-e-da-outras-providencias-2015-06-02-versao-compilada>>. Acesso em 06 nov. 2019.

FIX, Mariana. **A fórmula mágica da parceria público-privada: Operações Urbanas em São Paulo**. In: SCHICCHI, M. C. e BENFATTI, D. (orgs.). Urbanismo: dossiê São Paulo - Rio de Janeiro. Campinas, PUCCAMP/PROURB, 2004. Disponível em <http://fau.usp.br/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/fix_formulamagicaparceria.pdf>. Acesso em 06 nov. 2019.

_____. **Uma ponte para a especulação - ou a arte da renda na montagem de uma “cidade global”**. Caderno CRH, Salvador, v. 22, n. 55, p. 41-64, Jan./Abr. 2009. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v22n55/03.pdf>>. Acesso em 06 nov. 2019.

GAVRILOFF, Ana Carolina Martins. **Instrumentos de gestão urbana e a evolução da ocupação em Curitiba: o caso da Operação Urbana Consorciada Linha Verde**. 136 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/31852>>. Acesso em 06 nov. 2019.

GAVRILOFF, Ana Carolina Martins; BONADIO, Mariana Galacini. **Desafios escalares do planejamento urbano-regional: reflexões sobre recuperação de mais-valia a partir da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde em Curitiba**. Revista Política e Planejamento Regional, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, julho/ dezembro 2017, p. 289 a 310. Disponível em <<http://www.revistappr.com.br/artigos/publicados/Desafios-escalares-do-planejamento-urbano-regional-reflexoes-sobre-recuperacao-de-mais-valia-a-partir-da-Operacao-Urbana-Consorticiada-da-Linha-Verde-em-Curitiba.pdf>>. Acesso em 06 nov. 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. **Operação Urbana Consorciada Linha Verde: relatório trimestral CVM – 2º trimestre de 2019**. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/arquivos/OUC/Relatorios/2019/Relatorio_OUC_LV_2o_Trimestre_2019.pdf>. Acesso em 06 nov. 2019.

_____. **Prospecto de Registro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde**. 08 de abril de 2019. Disponível em <http://www.ippuc.org.br/arquivos/OUC/materialterceiradistribuicao/Prospecto_3a_Distribuiacao_08_04_2019.pdf>. Acesso em 06 nov. 2019.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

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

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

OLIVEIRA, Aluísio Pires de; CARVALHO, Paulo Cesar Pires. **Estatuto da Cidade: anotações à Lei 10.257, de 10.07.2001**. Curitiba: Juruá, 2002.

OLIVEIRA, Lilian Maria Gomes de. **A relação entre títulos de crédito e valores mobiliários: natureza jurídica do CEPAC**. Belo Horizonte: Editora Vorto, 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Eixo de integração: para entender o histórico da Linha Verde**. Curitiba, 13 ago. 2019. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/para-entender-o-historico-da-linha-verde/51996>>. Acesso em 06 nov. 2019.

SANTOS, Márcia Walquiria Batista dos. **Dos Instrumentos da Política Urbana (arts. 28 a 35)**. In: MEDAUAR, Odete; ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de (coordenadores). Estatuto da Cidade: Lei 10.257, de 10.07.2001, Comentários. 2ª edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 7ª edição. São Paulo: Malheiros, 2012.

SOUZA, Nelson Rosário de. **Planejamento Urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade**. Rev. Sociol. Polít. (online), n. 16, p. 107-122, jun. 2001. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-44782001000100008>>. Acesso em 06 nov. 2019.

ANEXO 1 – MAPA COM OS TRECHOS EM QUE FORAM DIVIDIDAS AS OBRAS DA LINHA VERDE



FONTE: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (2019)

ANEXO 2 – INTERVENÇÕES PREVISTAS NA OUC-LV

Programas de intervenções	Valor (milhões de R\$)
Implantação do Projeto Linha Verde Norte - Lote 2: Complexo a Av. Victor Ferreira do Amaral	62,73
Implantação do Projeto Linha Verde Norte - Lote 3: Trecho entre a região da Estação Tarumã e a região da Estação Fagundes Varela	63,61
Implantação do Projeto Linha Verde Norte - Lote 4: Trecho entre a região da Estação Fagundes Varela e a região da Estação Atuba	119,28
Implantação de Estações complementares de Embarque e Desembarque de transporte coletivo na Linha Verde	9,74
Implantação de Trincheiras Verdes	473,02
Implantação de Viadutos	136,93
Execução de vias estruturantes	48,71
Implantação de trincheiras e pontes complementares	37,34
Implantação de passarelas de pedestres	5,41
Execução de melhorias quanto aos aspectos ambientais e drenagem, e melhorias por meio da implantação e revitalização de parques, áreas de lazer e espaços públicos	129,89
Implantação de equipamentos públicos	129,89
Execução de melhorias urbanas na Linha Verde	35,72
Implantação da extensão do Projeto Linha Verde Sul - Trecho 4	37,65
Implantação de obras e ações necessárias à implantação do Metrô de Curitiba - Linha Azul situadas dentro do perímetro da OUC-LV	92
Realização de ações voltadas para população de baixa renda residente em áreas de ocupação irregular	184,01
Implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos da OUC	6,22
Desapropriações	0 ⁷
Elaboração de Projetos	5,41
Implantação de medidas mitigadoras compensatórias	9,96
Planos e programas ambientais	9,96
Supervisão das implantações	43
TOTAL	1701,1

FONTE: INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (2019)

⁷ Os valores previstos para as desapropriações estão contabilizados nas intervenções respectivas.