

# A DISPERSÃO RESIDENCIAL DE ALTA RENDA EM MARINGÁ-PR: IMPACTOS NO TERRITÓRIO E NA MOBILIDADE URBANA

Leonardo Cassimiro BARBOSA<sup>1</sup>

Lauren Santos Correia Marques MOREIRA<sup>2</sup>

Sofia Andriotti ALBUQUERQUE<sup>3</sup>

## RESUMO

Os condomínios horizontais fechados têm sido uma marca frequente no espaço urbano contemporâneo, alinhando-se com a lógica de outros tipos de “enclaves fortificados”, ao promover um espaço intramuros de seleção de seu público, negando a diversidade e o espaço público, ampliando a segregação socioespacial. O presente estudo busca avaliar os impactos no território e na mobilidade urbana dos condomínios horizontais fechados em Maringá, Paraná, com base em fontes documentais fornecidos pela Prefeitura Municipal de Maringá, e análises e mapeamentos produzidos com auxílio dos softwares Google Earth Pro e Google Maps. Observou-se uma grande produção de condomínios horizontais fechados em Maringá, destinados, sobretudo, às classes de maior renda, entre os anos de 1990 e 2010, favorecidos pela permissividade da lei de parcelamento do solo vigente à época, o que produziu impactos como a quebra de articulações viárias, privatização do espaço público, áreas pouco convidativas e perigosas ao pedestre. Apesar dos avanços da Lei de Parcelamento de 2011, a liberação de loteamentos fechados na área rural do município foi um grande retrocesso, pois estes empreendimentos impactam o meio natural e tensionam o espaço urbano, fomentando um crescimento disperso e fragmentado.

**Palavras chave:** Condomínios horizontais fechados. Enclaves. Dispersão urbana. Mobilidade urbana. Segregação socioespacial.

---

<sup>1</sup> Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Maringá (2007), mestrado em Engenharia Urbana pela Universidade Estadual de Maringá (2010) e doutorado em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo IAU-USP (2016). Professor adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina (UEL) e pesquisador do Observatório das Metrôpoles, núcleo de Maringá.

<sup>2</sup> Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

<sup>3</sup> Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina (UEL).

## **THE DISPERSION OF HIGH-COST RESIDENCES IN MARINGÁ, BRAZIL: IMPACTS ON ESTATE AND URBAN MOBILITY**

### **ABSTRACT**

One of the most frequent hallmarks in current urban space is constituted by gated communities, along with other types of “fortified enclaves” characterized by intermural space reserved for a selected population and featuring the denial of diversity and public space, with a broadening of social and spatial segregation. Current paper discusses the impacts on real estate and urban mobility of gated communities in Maringá, Brazil, based on documents retrieved from the city’s townhall. Analyses and mapping prepared from Google Earth Pro software and Google Maps are also provided. Several gated communities for high-income residents have been detected in Maringá between 1990 and 2010. The law on estate splitting of the period favored the entrepreneurship, with impacts on the breaking-up of street and road networks, privatization of public space, with unattractive and dangerous areas for pedestrians. In spite of progress brought about by the 2011 Estate Splitting Law, the permission for gated communities within the municipality’s rural space was a step backward due to impacts on the environment and tension within urban space triggering a dispersion and fragmentation increase.

**Keywords:** Gated communities. Enclaves. Urban dispersion. Urban mobility. Social and spatial segregation.

## 1 INTRODUÇÃO

As cidades contemporâneas, em especial os espaços urbanos mais dinâmicos, têm apresentado uma urbanização marcada por grandes estruturas, localizadas em áreas periféricas, exercendo função de polos de atração, ou servindo como moradia de alta renda, na forma de condomínios horizontais fechados. Estas tipologias edilícias – compostas também por shoppings centers, campus universitários, hipermercados, serviços especializados, condomínios industriais, complexos de lazer, etc. – foram denominadas por Caldeira (1997) como “enclaves fortificados”, em razão da negação do seu entorno por meio de grandes muros, sistemas de vigilância e controle de acessos, selecionando um público específico.

De acordo com e Villaça (2001) e Maricato (2003) a urbanização brasileira, consolidada na segunda metade do século XX, é reflexo da luta de classes pelas apropriações diferenciadas das vantagens locacionais nas cidades, resultando em um espaço urbano socialmente segregado. Com uma urbanização altamente regulada pelos mecanismos de mercado, concentrando melhorias e investimentos em setores de seu interesse – áreas centrais e bairros de alta renda - a população mais carente - a demanda não solvável – ocupou historicamente as áreas periféricas, carentes de infraestrutura e serviços (SINGER, 1978). Ao se somar os enclaves fortificados nas franjas urbanas, ainda que alta e baixa renda<sup>4</sup> dividam o mesmo espaço geográfico, a segregação socioespacial é agravada e evidenciada.

À estas contradições do espaço urbano brasileiro, somam-se algumas transformações da sociedade mundial ao longo do século XX, que corroboram para este novo padrão urbano marcado, em grande parte, pela dispersão e fragmentação. A família nuclear padrão, um casal com dois, no máximo três filhos, com movimentos sistemáticos casa-trabalho, perde protagonismo na cidade contemporânea. Em alguns países como Estados Unidos e Suécia, essa representa menos de um quarto dos núcleos familiares (SECCHI, 2006). As novas estruturas familiares compostas das mais diversas formas, também possuem necessidades diferentes daquelas supostas aos destinatários “tipo”, o que resulta em padrões de mobilidades diversos, gerando uma lógica de deslocamento mais difusa do que concentrada. A mobilidade consentida pelo transporte individual permitiu a

---

<sup>4</sup> O trabalho adota como critério de classificação de renda a estratificação proposta pelo IBGE, entendendo classe “A” como alta renda; classes “B”, “C” e “D” como média renda; e classe “E” como baixa renda.

muitas famílias adequar o próprio espaço de moradia à própria condição socioeconômica, ou seja, residir em áreas distantes do centro da cidade, em fragmentos de cidade dispersos pelo campo (SECCHI, 2006).

A atual demanda de grandes equipamentos e sua ampla necessidade de espaço, se mostra incompatível com o valor do solo das áreas consolidadas. Sua instalação nas áreas periféricas se articula fortemente com o aumento do poder de mobilidade da população e do crescente fluxo regional. No Brasil, a hegemonia do transporte individual motorizado é consequência de políticas públicas iniciadas no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), quando se inicia a política rodoviária no Brasil, com investimentos maciços em infraestrutura rodoviária e subsídios para a vinda da indústria automobilística. A consolidação do transporte regional e de cargas em eixos rodoviários, fomentou o processo de fragmentação urbana, pois permitiu uma melhora na acessibilidade nas adjacências dos núcleos urbanos. Processo agravado pela preponderância do transporte individual sobre os modais coletivos, fruto do pouco incentivo governamental a este último.

A consequência é uma série de impactos na sociedade e no território, a saber:

- Aumento do consumo de áreas naturais, com impacto sobre o ecossistema e redução de áreas agricultáveis;
- Aumento do tempo de deslocamento diário, ampliando a poluição atmosférica, dificultando a logística e viabilidade do transporte coletivo, fomentando assim, o transporte individual;
- Forma urbana fragmentada, gerando uma série de vazios urbanos, favorecendo a especulação imobiliária, além de ampliar os custos da infraestrutura;
- Desestímulo à vitalidade urbana, com padrões edilícios hostis ao pedestre pela falta de abertura e conexão com o espaço público, resultando em áreas inseguras ao pedestre;
- Impactos na articulação viária, uma vez que os enclaves, por vezes, impossibilitam conexões do tecido urbano;
- Necessidade de planejamento em escala regional, pois a dinâmica urbana ultrapassa os limites político-administrativos municipais, instância esta de planejamento pouco eficaz no Brasil.

Tais fenômenos, bastante visíveis e consolidados nas grandes metrópoles brasileiras, atualmente têm se mostrado presentes também nas cidades médias. Desta forma, o presente estudo

busca a avaliar os impactos no território e na mobilidade urbana causados por um tipo específico de enclave fortificado, os condomínios residenciais fechados, em uma cidade média no Brasil. A cidade objeto de estudo é Maringá-PR, cidade implantada *ex novo*, em 1947, por um empreendimento de colonização privado, responsável pela implantação de uma rede de mais de 60 núcleos urbano na porção norte do estado (CMNP, 1975).

O plano inicial da cidade, projetado pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira, apresentava um traçado moderno, com referências europeias e estadunidenses, com destaque para o ideário de *garden city*, e referências como o *city beautiful*, o conceito de unidade de vizinhança e de *zoning* (ANDRADE et. al. 1999; REGO, 2001; CORDOVIL, 2013). Desde o princípio Maringá apresentou um expressivo crescimento populacional e urbano. Em 1950 a cidade possuía 7.270 habitantes na área urbana e 31.318 hab. na área rural; em 1960, o número sobe para 47.592 hab. urbanos e 56.539 hab. rurais; em 1970, já ocupavam a área urbana 100.100 hab., com a área rural apresentando um decréscimo populacional, ocupada por 21.274 hab.; em 1980, alcançou-se 160.688 hab. na cidade, com apenas 7.550 destes residindo no campo; em 1991, eram 243.079 hab. urbanos e 6.213 hab. rurais; em 2000, a relação era de 283.978 hab. na cidade e 4.675 hab. no campo; e no último censo, em 2010, 350.653 hab. urbanos e 6.424 hab. rurais (IBGE, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010). No ano de 2020, o IBGE (2020) estima uma população total de 430.157 habitantes.

Este expressivo crescimento populacional repercutiu no território na forma de expansões horizontais, desconfigurando a forma planejada, desde o princípio da formação da cidade. Como demonstrado por Nunes (2016), os primeiros agentes a parcelar as áreas rurais do município eram funcionários de alto escalão da CMNP, que adquiriram significativas propriedades rurais no setor norte da área planejada e empreenderam novos bairros nas décadas de 1940, 1950 e 1960. Estes novos loteamentos, apresentavam índices urbanísticos inferiores - dimensão de ruas, lotes, calçadas e disponibilidade de espaços livres - ao da área planejada, destinando-se à população de menor poder aquisitivo. Soma-se a este fato o tratamento desigual do poder público na implantação de infraestruturas básicas - como água, esgoto, pavimentação, drenagem e eletrificação -, com ações que privilegiavam a área planejada, criando uma clara dicotomia entre o plano de Macedo Vieira e as áreas de expansões (CORDOVIL; BARBOSA, 2015; BARBOSA, 2018).

Após a década de 1980, a tendência foi de preenchimento dos vazios periféricos e conurbação com as cidades de Sarandi - primeiramente - e Paiçandu - posteriormente -, que, com

a valorização imobiliária ocorrida em Maringá, consolidaram-se como cidades dormitório e alternativa de moradia para a população de baixa renda. Nas últimas duas décadas, observa-se o início de processo de crescimento mais disperso, fomentado pelo aumento da mobilidade por transporte individual, pelos valores mais acessíveis de moradia em municípios vizinhos e pelo menor valor do solo em áreas periféricas para instalação de grandes equipamentos como universidades, shoppings, comércios especializados, grandes prestadores de serviços e condomínios residenciais fechados. Desde 1998 a cidade é o polo de uma região metropolitana, hoje composta por 26 municípios, contudo, como demonstrado por Rodrigues, Godoy e Souza (2015), a maior parte deles apresentam pouco vínculo funcional com Maringá.

Para avaliar o processo de implantação dos loteamentos horizontais fechados em Maringá e os impactos decorrentes, mapeou-se estes espaços na cidade de Maringá, classificando-os por ano de implantação, porte e tipologia, com auxílio do software Google Earth Pro e com base nos dados cadastrais cedidos pela Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo (SEPLAN) da Prefeitura Municipal de Maringá (PMM). Estes dados foram confirmados e complementados com base na análise visual de imagens de satélite e visitas *in loco* para levantamento fotográfico. Este levantamento foi classificado em quatro tipologias, com base na revisão da literatura, apresentadas no item 2. Enquadrou-se os condomínios nestas, com base na dimensão do condomínio, dimensão média dos lotes e análise visual das imagens de satélites de sua estrutura física. Posteriormente foram selecionados alguns exemplos de condomínios representativos de cada tipologia e para cada um deles analisou-se as seguintes características: estruturas de lazer e métodos de segurança, obtidos através de catálogos de vendas e dos anúncios dos próprios empreendimentos; área total do condomínio, dimensão média dos lotes e dimensão média das quadras, fornecidos no cadastro da PMM; relação com a mobilidade e deslocamento urbano, com aferição da distância até o centro de Maringá e o tempo médio de deslocamento por transporte individual motorizado e por transporte coletivo, considerado através da estimativa do *Google Maps* para dias da semana e horários de pico (8:00h, 12:00h e 18:00h). Por fim, verificou-se impacto causado na paisagem urbana, que foi analisado considerando a relação estabelecida com o pedestre, o estímulo à vitalidade e as conexões viárias interrompidas.

## 2 CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS: ANÁLISE CRÍTICA DO CASO BRASILEIRO

A produção de “enclaves fortificados”, é uma marca cada vez mais visível nas cidades contemporâneas. Em comum, estas novas estruturas privadas e de uso coletivo, valorizam e “ênfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade” (CALDEIRA, 2000, p. 258). No caso dos condomínios horizontais fechados brasileiros, a demarcação física dos grandes muros e aparatos de segurança produzem um espaço voltado ao seu interior, rejeitando a articulação com o espaço público.

Esta nova forma de habitar busca, por meio da forte influência do marketing do mercado imobiliário, transformar o isolamento, o enclausuramento, a restrição e a vigilância em símbolos de *status*. Neste sentido, promoveu uma ressignificação da periferia para os grupos de maior classe social, se pautando no exemplo dos subúrbios norte-americanos onde a distância ao centro, se tornou sinônimo de qualidade de vida. Em geral, estes espaços são socialmente homogêneos, habitados por pessoas que valorizam a convivência dentro do seu grupo social – lê-se econômico -, evitando as interações indesejadas, a heterogeneidade e a imprevisibilidade da cidade (CALDEIRA, 2000).

A tipologia dos condomínios fechados varia entre classes de média e alta renda, comportando, a depender de sua tipologia, além do uso residencial, usos de lazer, comércios e serviços. Com base nos estudos de Caldeira (1997; 2000), Freitas (2008), e Melgaço (2012) destacamos quatro tipologias recorrentes de loteamentos fechados no contexto brasileiro: os condomínios de casas geminadas; os loteamentos inicialmente abertos e fechados à posteriori; os loteamentos fechados do tipo *prestige communities*; e os do tipo *lifestyle communities*. As principais características destas tipologias são descritas abaixo:

- Condomínios de casas geminadas: geralmente localizadas em bairros, ou em regiões mais afastadas do centro urbano, são tipologias de pequeno porte, com padrão de ocupação compatível com estratos médios de renda, e que, em sua maioria, são constituídos apenas por residências unifamiliares, com tipologia arquitetônica replicadas;
- Loteamentos fechados à posteriori: consiste no fechamento de um loteamento convencional, ou porção deste, através do requerimento dos moradores alegando, quase sempre, motivos relacionados à segurança;

- *Prestige communities*: em sua maioria estão inseridos em áreas afastadas dos centros urbanos e possuem padrão de ocupação compatível com estratos de alta renda. Seu público busca a teórica segurança proporcionada pelo seu fechamento, sistema de monitoramento e segurança, além de desejar ocupar um espaço com homogeneidade social. Este tipo de condomínio geralmente apresenta estruturas voltadas ao lazer, prática de esportes e sociais em suas áreas comuns, ainda que as residências unifamiliares também disponham de áreas de lazer no espaço intra lote. Evidenciam fortemente o enclausuramento, produzindo grandes espaços fechados e murados;
- *Lifestyle communities*: ocupam em geral áreas periféricas do perímetro urbano ou mesmo as áreas rurais do município. Possuem tipologia construtiva e oferta de serviços compatíveis com estratos de alta renda, ofertando grandes lotes unifamiliares, grande estrutura voltada ao lazer e ampla gama de serviços, podendo conter até escolas e mercados para que os indivíduos necessitam cada vez menos se deslocar para fora de seus limites. Buscam enfatizar um novo estilo de vida, isolado do “caos” urbano, evidenciando as qualidades de morar em meio ao verde.

A tipologia mais frequente, no Brasil, são as *prestige communities*, promovidas por incorporadores que aliam o medo do crime ao desejo de status e prestígio, almejados principalmente pela classe média brasileira (FREITAS, 2008). A ideia do condomínio é oferecer uma alternativa a hostilidade das cidades oferecendo segurança, exclusividade, contato com a natureza e aproximação de pessoas com o mesmo padrão social, tendo assim, uma condição de *status*, por ter a opção de escolher morar afastados da mancha urbana da cidade.

O principal argumento utilizado para a vida em condomínio é a segurança, proporcionada pelo fechamento dos espaços, controle dos acessos, sistemas de monitoramento e vigilância atraindo, cada vez mais, moradores de bairros tradicionais de alta renda. Além da teórica segurança proporcionada, seu distanciamento geográfico dos centros urbanos também remete à ideia de afastamento dos problemas e contradições do espaço urbano, indo de encontro ao desejo da elite de afastamento da realidade pobre e desigual das cidades brasileiras (CALDEIRA, 1997; FREITAS, 2008).

Tendo em vista esses fatores, é possível perceber que os processos de mudança na estrutura da cidade também desencadearam mudanças sociais, uma vez que esses novos ideais urbanos de moradia não se limitam mais a casa como propriedade particular, mas se estendem à privatização

de seu entorno. Essa nova configuração espacial amplia o contraste da desigualdade social, principalmente nas grandes metrópoles, onde o contraste nas áreas periféricas entre habitações e loteamentos precários e os condomínios de alta renda é uma realidade cada vez mais presente.

Os condomínios negam a cidade ao mesmo tempo em que dependem dela, uma vez que não podem estar nem perto, nem longe demais dos centros urbanos. O resultado é a diminuição do contato social, motivo de existência das cidades, uma vez que se troca a noção de cidade aberta, heterogênea e coletiva, por um ideal de exclusividade, acessível apenas aos cidadãos que podem pagar por esta (MELGAÇO, 2012).

Como observado por Caldeira (1997, p. 175), esta tipologia de moradia acarreta um profundo impacto na socialização do espaço urbano, uma vez que:

Uma das condições necessárias para a democracia é que as pessoas reconheçam os membros de grupos sociais diferentes dos seus como concidadãos, isto é, como pessoas que têm os mesmos direitos. Se isso é verdade, é claro que as cidades contemporâneas segregadas por enclaves fortificados não são ambientes que gerem condições que conduzam à democracia.

Ao negar a rua, os condomínios horizontais se tornam um claro desestímulo à vitalidade urbana, com suas grandes áreas muradas gerando espaços ociosos e perigoso ao pedestre. A dispersão residencial das classes de alta renda só foi possível devido ao aumento do poder de mobilidade, reflexo do uso massivo do transporte individual. Nos bairros dispersos, no qual o fluxo é pensado para o transporte individual e cuja densidade, muitas vezes, não atrai diversidade de usos, as ruas têm repellido cada vez mais a apropriação, pela falta de diálogo destes enclaves com seu entorno e pela monofuncionalidade do espaço urbano, fomentando a desigualdade e a separação. Ademais, esta lógica de urbanização dificulta a atuação dos sistemas de transportes coletivos, uma vez que impõe novas demandas em áreas dispersas e fragmentadas que, por vezes, não justificam o investimento econômico para o atendimento.

Outros impactos negativos dos condomínios horizontais fechados – comuns a outras formas de enclaves fortificados - estão ligados ao fomento da urbanização dispersa. Por demandarem uma grande área, estas estruturas não encontram viabilidade nas áreas consolidadas, devido ao valor do solo, instalando-se nas franjas urbanas. A concentração de população de alta renda nestes locais acaba por atrair novos usos e demandas de transporte, esgarçando o tecido urbano e ampliando os custos sociais. A urbanização extensiva do território é negativa também do ponto de vista ambiental, pois altera os ecossistemas naturais, reduz as áreas agricultáveis e impactam o meio

ambiente com suas soluções de saneamento.

Por fim, há que se destacar o impasse jurídico que os condomínios horizontais fechados apresentam no Brasil. A lei que versa sobre a ocupação na forma de condomínio, Lei nº 4591/1964, baseou, erroneamente, a ação de loteadores para viabilizar os condomínios fechados, gerando um impasse jurídico de sua legalidade, uma vez que a supracitada lei não dispõe sobre o parcelamento do solo, mas sim sobre o sistema de condomínio efetivado em uma área já parcelada. As gestões municipais também possuem papel preponderante na proliferação desta forma de ocupação pois, em muitos casos, os condomínios horizontais fechados são concebidos e aprovados como parcelamentos abertos, seguindo o disposto na Lei nº 6766/1979 no que tange a doação de áreas públicas para o sistema viário, praças e equipamentos, recebendo posterior autorização municipal para o fechamento do espaço (FREITAS, 2008).

Desta forma, ao município ceder autorização para o fechamento do loteamento aprovado ele está, na prática, fomentando a privatização do espaço público, uma vez que as áreas por exigência doadas à municipalidade passam a ser inacessíveis à população. Ainda que a manutenção destes espaços - sistema viário e áreas destinadas à equipamentos - fique a cargo do loteamento fechado, esta prática traz profundos impactos no contato social urbano e afeta em muitos casos a articulação e mobilidade urbana, pois conformam grandes enclaves. Ressalta-se ainda que a Lei nº 6766/1979 não prevê nenhuma forma de fechamento para loteamentos, enquanto a Lei nº 4.591/1964, destina-se apenas para condomínios de unidades habitacionais, ou seja, pressupõe a execução das unidades em uma área já parcelada. Assim, a autorização de fechamento concedida por diversas municipalidades não encontra respaldo na legislação federal.

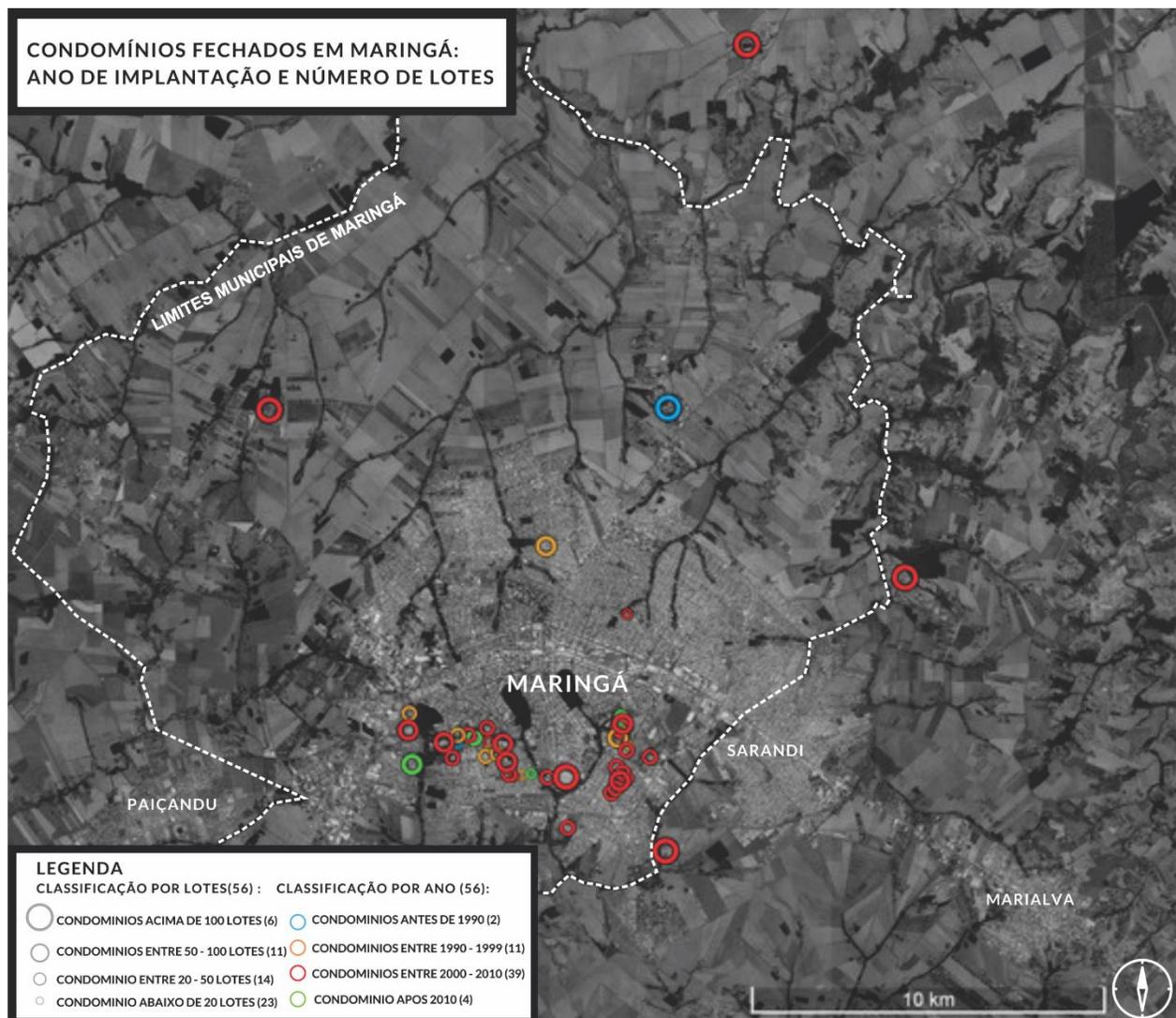
Mais recentemente, após a aprovação da Lei nº 13.465/2017, cujo foco é a regularização fundiária, abriu-se uma nova possibilidade legal para os condomínios fechados, através da figura dos condomínios de lotes, não exigindo assim, a construção das unidades habitacionais para a configuração do condomínio. A lei regulamenta a possibilidade de áreas de lote de uso exclusivo e áreas compartilhadas por meio da fração ideal. Exige ainda que toda a infraestrutura fique a cargo do empreendedor. Contudo, da mesma forma do anteriormente colocado para condomínios pela Lei nº 4.591/1964, a viabilização do condomínio de lotes deve se dar em uma área já parcelada - que cumpriu exigências legais de parcelamento no que tange infraestrutura e doação de áreas públicas -, sendo, portanto, um dispositivo de subdivisão de lotes e não de parcelamento de glebas.

### **3 A PRODUÇÃO OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM MARINGÁ-PR E SUA RELAÇÃO COM A MOBILIDADE URBANA**

A proliferação dos condomínios horizontais fechados em Maringá é relativamente recente, uma vez que do total de 56 condomínios levantados, 54 deles (96,4%) foram implantados após o ano de 1990. A maior produção deste tipo de loteamento ocorreu entre os anos de 2000 e 2010, quando se produziu 39 novos condomínios em Maringá (69,6% do total existente) sendo que, após o ano de 2010, apenas 4 novos condomínios foram implantados. Esta recente diminuição, como será demonstrado, parece estar atrelada a mudanças na legislação municipal de parcelamento do solo, ocorridas no ano de 2011.

Em termos de porte (quantidade de lotes) o universo é bem variado, prevalecendo os de pequeno porte (com até 20 lotes residenciais) num total de 23 condomínios (41,1%); seguidos pelos condomínios entre 20 e 50 lotes, com 16 condomínios (28,6%); logo após os condomínios entre 50 e 100 lotes, com 11 condomínios (19,6%); e, por fim, os de grande porte, com mais de 100 lotes, sendo estes apenas 6 condomínios (10,7%). A figura 1 mostra o mapeamento e classificação dos condomínios de acordo com seu porte e ano de implantação.

Esta tipologia residencial guarda uma intrínseca relação com o transporte individual motorizado, sendo este primordial para garantir a viabilidade de moradia de alta renda em áreas periféricas. Como demonstrado por Rodrigues (2016), até a década de 1970 o automóvel era tido como um objeto de luxo, acessível apenas para as classes de maior renda. Sua popularização coincidiu com o progressivo abandono da classe média dos modais coletivos, consolidando como o principal meio de transporte desse grupo social na década de 1990. Assim, desde os anos 2000, observa-se um progressivo aumento no tempo de deslocamento nas principais regiões metropolitanas do Brasil (RODRIGUES, 2016).



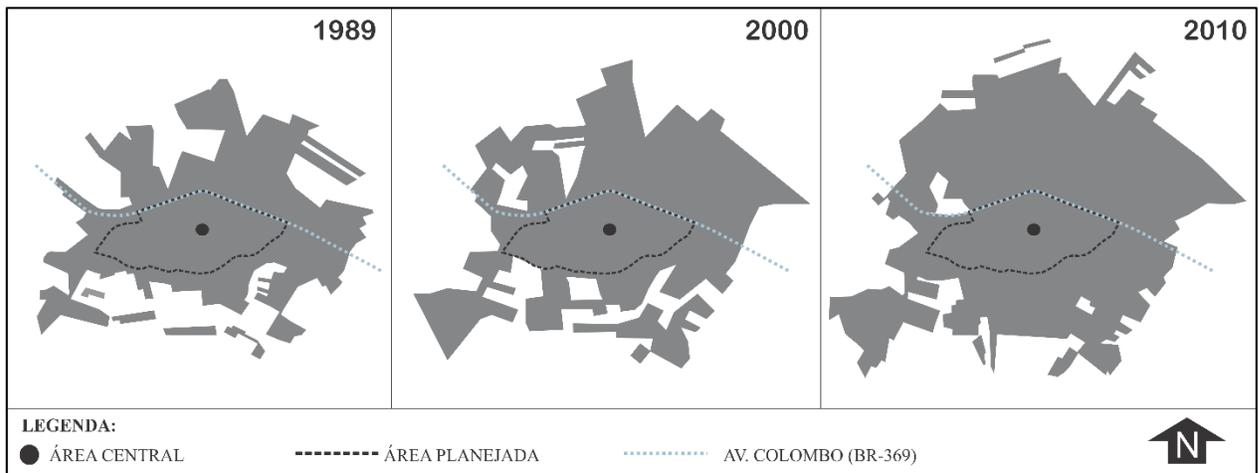
**Figura 1: Classificação dos condomínios fechados em Maringá quanto ao ano de implantação e número de lotes**

Fonte: SEPLAN, 2020 – adaptado pelos autores.

A cidade de Maringá apresenta índices bastante elevados de motorização individual, sendo a segunda maior do estado do Paraná, atrás apenas da capital Curitiba. Como demonstrado por Cordovil e Barbosa (2019) o aumento do número de veículos individuais – o que excetua veículos coletivos e de carga – tem apresentado índices muito mais elevados do que o crescimento populacional tendendo, cada vez mais, ao índice de um habitante por veículo. Para exemplificar, em 2008, a relação era da ordem de 1,87 hab./veículo, passando para 1,47 hab./veículo em 2018 (CORDOVIL; BARBOSA, 2019) e, com base na frota de abril de 2020, este índice está em 1,44 hab./veículos (DETRAN-PR, 2020). Esta realidade, além dos inevitáveis impactos na qualidade de

vida da população, pelo aumento do tempo dos deslocamentos, viabiliza a tendência de dispersão urbana.

É notório como a produção dos condomínios horizontais fechados se concentrou na porção sul da cidade. Dos 56 condomínios levantados, apenas 6 (10,7%) se encontram na região norte, sendo que 4 destes localizam-se na zona rural. Esta lógica de implantação é resultado do processo histórico de expansão urbana da cidade, pois desde sua formação inicial, agentes ligados à companhia colonizadora produziram loteamentos particulares em suas propriedades rurais na porção ao norte da área planejada, atraindo o crescimento urbano e consolidando este espaço muito antes, quando comparado a porção ao sul do plano (NUNES, 2016). Desta forma, no momento de maior produção dos condomínios fechados na cidade, entre 1990 e 2010, a área ao sul da porção planejada oferecia maior estoque de terras e maior facilidade de conexão com o centro. A figura 2 evidencia a área urbanizada em Maringá nos anos de 1989, 2000 e 2010.



**Figura 2: Área urbanizada de Maringá em 1989, 2000 e 2010**

Fonte: Levantamento Aerofotogramétrico de 1989; Google Earth Pro, 2020 – adaptado pelos autores.

Outro fator relevante diz respeito ao menor tempo de deslocamento até a área central, das expansões ao sul, quando comparadas às expansões ao norte. Dois fatores contribuem para isso: o primeiro é a maior densidade habitacional da área norte, gerando maior fluxo pendular bairro-centro e centro bairro, saturando os principais eixos de conexão em horários de pico; o segundo fator é a necessidade de travessia da Av. Colombo, eixo de conexão regional (BR-369), de fluxo intenso pelas conexões regionais que estabelece, pelo fluxo pendular com as cidades vizinhas e pelo fluxo intra-urbano em razão da sua grande conexão urbana em sentido leste-oeste. Como

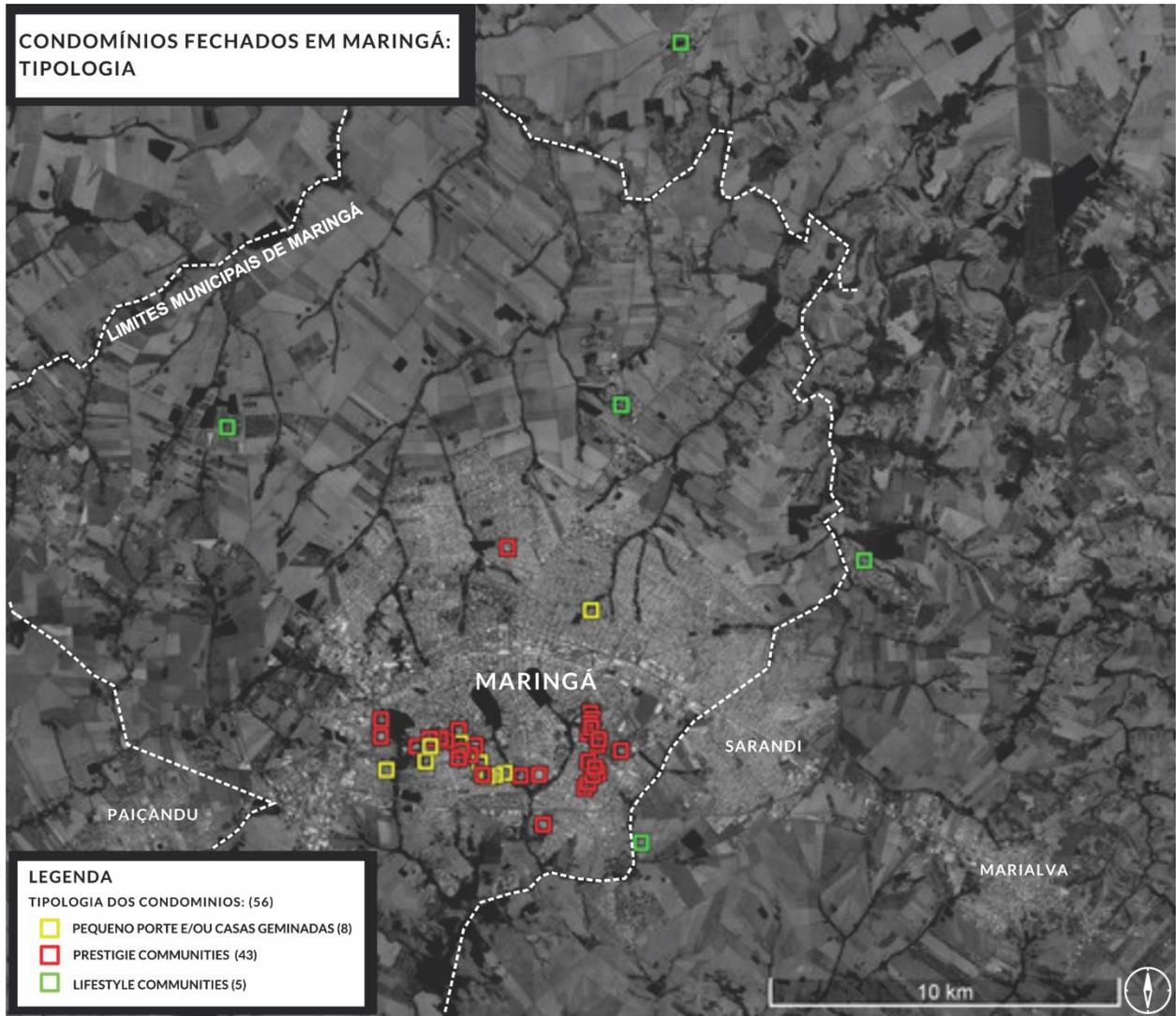
salientado por Villaça (2001), o tempo de deslocamento é a variável de maior importância na valorização das localidades urbanas, assim, tal fato pode ter contribuído para a concentração dos condomínios fechados na região sul de Maringá.

A ideia de “prestígio da vizinhança”, item sempre explorado pelo mercado de alta renda, é outro fator a ser considerado na preferência do setor sul para implantação dos condomínios horizontais fechados. Diversas pesquisas (MENEGUETTI, 2009; NUNES, 2016; BARBOSA 2016) demonstraram o fato de os loteamentos produzidos fora da área planejada, até a década de 1980, implantados em sua maior parte na região ao norte do plano inicial, destinavam-se à população de menor poder aquisitivo. Desta forma, apresentavam padrões urbanísticos inferiores (dimensão de lotes, disponibilidade de espaços livres, equipamentos e infraestrutura) quando comparados à área planejada. Esta tendência de ocupação histórica materializou-se no território na forma de poder aquisitivo da população, revelados pelos censos do IBGE (2000; 2010), onde nota-se concentração de estratos de alta renda bastante superior na porção ao sul do plano, quando comparado com a porção ao norte.

A classificação por tipologia dos condomínios na cidade, confirma o fato de estes espaços serem destinados, principalmente, por camadas de alta renda. Das quatro tipologias apresentadas no item 2, não identificamos em Maringá o caso de loteamentos inicialmente abertos, fechados *a posteriori*. A classificação apresentada na figura 3, mostra amplo predomínio do tipo *prestige communities* (43 no total ou 76,8%), condomínios com área média de lote entre 300 e 600m<sup>2</sup> e com estruturas voltadas ao lazer/recreação como quadras, *playgrounds* e salões de festas. Estes condomínios, também dispõem de grande sistema de segurança e monitoramento, evidenciando grandes muros, cercas elétricas, concertinas, câmeras de monitoramento, controle de acesso por estágios e por vezes cabines blindadas.

Os condomínios de tipo *lifestyle communities* são apenas 5 no total (8,9%), tendo em comum, o fato de estarem inseridos em áreas isoladas, sendo que 4 destes estão localizados na área rural, ou seja, fora do perímetro urbano. Sua implantação extrapola os limites do município de Maringá, com 2 destes implantados no município de Sarandi e 1 no município de Iguaraçu. Esta implantação periférica é explicada pelo porte e estratégia de venda desta tipologia de condomínio, que busca vender um “modo de vida” aos seus habitantes valorizando o afastamento do “caos urbano”, valorizando a vida em meio à natureza e, por isso, apresentam baixa taxa de ocupação, com amplas áreas livres de lazer e contemplação. Por vezes, para compensar o afastamento da área

urbana, oferecem serviços de transporte particular, aulas de modalidades esportivas, e outros, buscando facilitar o cotidiano dos moradores nestes espaços. A pouca incidência desta tipologia em Maringá e a baixa consolidação dos casos implantados, é um indício de que a sociedade maringaense ainda não aderiu a este modo de vida.



**Figura 3: Classificação dos condomínios fechados em Maringá quanto à sua tipologia**

Fonte: SEPLAN, 2020; Google Earth Pro, 2020 – adaptado pelos autores.

Por fim, há os condomínios de pequeno porte (até 20 lotes) ou de casas geminadas, num total de 8 casos em Maringá (14,3%). Estes condomínios, de maneira geral, destinam-se a estratos de renda médios, uma vez que sua estrutura física quase sempre se limita ao lote e a via de acesso, sem estruturas de lazer. No caso dos condomínios de casas geminadas, as edificações ocupam área

de lote sempre inferiores a 300m<sup>2</sup>, com pouca área livre intra lote. A padronização das construções é um indício de que estes espaços não são destinados à alta renda, uma vez que, como observado por Caldeira (2000), esta tipologia remete no imaginário burguês aos conjuntos habitacionais populares. Outra característica destes condomínios é a presença de sistemas de segurança menos evidentes, quando comparados às demais tipologias, com sistemas de acessos simplificados, muitas vezes sem guaritas e sistema de vigilância.

Evidencia-se assim, uma grande atração das camadas de alta renda para este modelo habitacional, principalmente quando estes conseguem se inserir em áreas consolidadas, com acesso facilitado ao centro por automóvel e ofertar sistemas de lazer e segurança em seus espaços. A produção desta tipologia habitacional, concentrada nas décadas de 1990 e, sobretudo, de 2000, só apresentou uma desaceleração devido às mudanças na legislação municipal, que deixou este tipo de empreendimento menos atrativo para o mercado.

A referida mudança veio através da aprovação de Lei Complementar n°889/2011, que dispõe sobre o parcelamento do solo, e extinguiu da lei a nomenclatura “condomínio horizontal” passando a adotar o termo “loteamento fechado com controle de acesso”. Na prática, a maior diferença foi a necessidade de os loteamentos fechados passarem a doar áreas públicas ao município<sup>5</sup>, em área externa ao empreendimento, num total de 4% para equipamentos comunitários, 3% para áreas de interesse público e 3% para espaços livres públicos, mesmos índices requeridos dos loteamentos abertos. Desta forma, os arruamentos internos constituem via pública, cujo condomínio passa a ter direito de uso, devendo arcar com os serviços de manutenção das vias e coleta dos resíduos em sua área interna. Estes empreendimentos não podem interromper vias arteriais, coletoras ou de interesse do município, previstas na Lei do Sistema Viário Básico, evitando assim quebra nas articulações viárias.

A nova legislação, apresenta ainda preocupações relativas à paisagem e vitalidade urbanas, dispondo de mecanismos para evitar a produção de grandes espaços murados junto ao passeio público. Assim, passou-se a exigir uma faixa de lotes externa ao empreendimento, voltados à via pública e, nos casos em que o fim do empreendimento não coincide com via pública, a implantação,

---

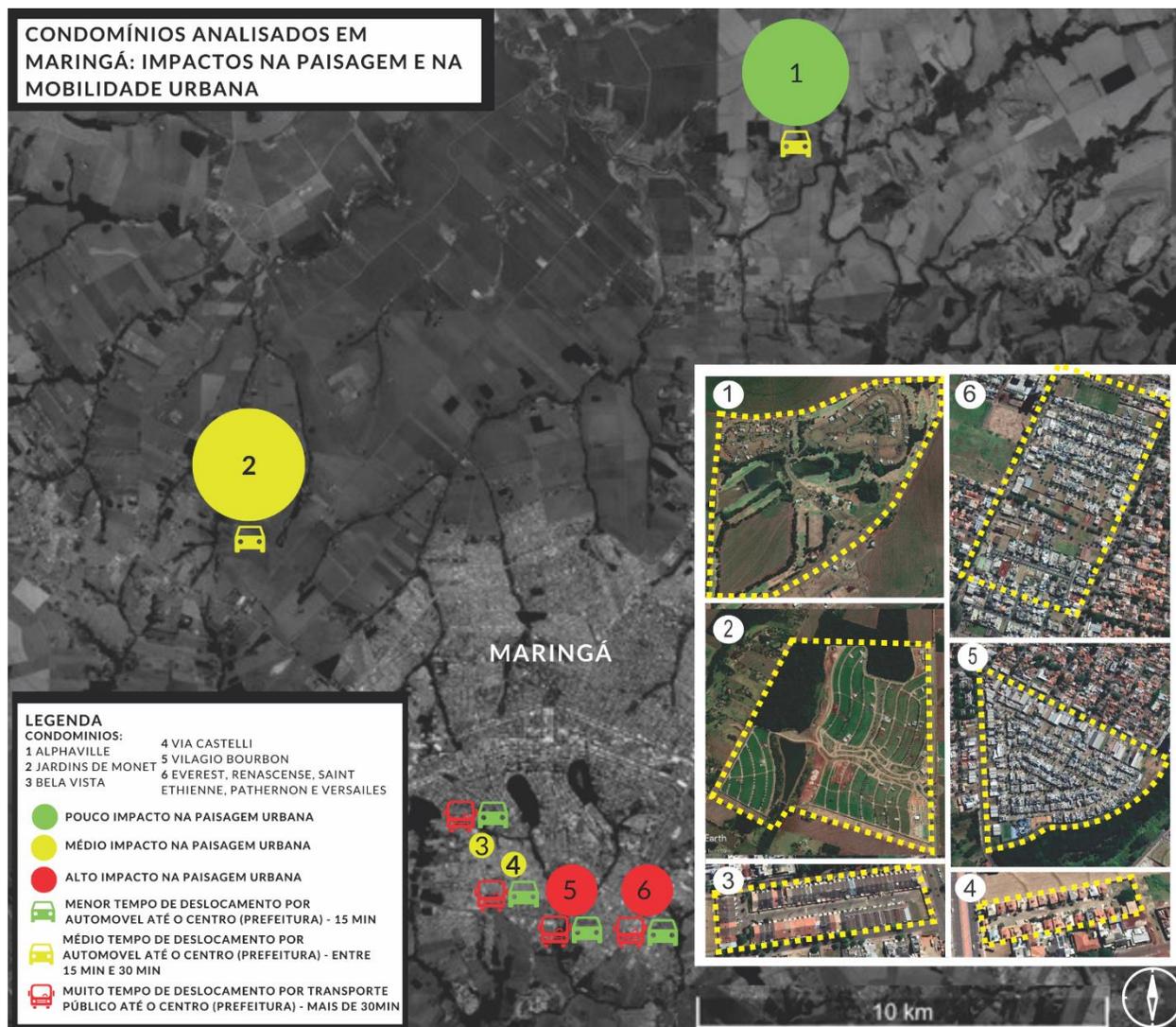
<sup>5</sup> A lei de parcelamento anterior, vigente no município de Maringá – L.C. 334/1999 –, além de equivocadamente admitir os condomínios horizontais como forma de parcelamento do solo, não exigia doação de áreas públicas para estes casos, se limitando à exigência de 5% da área do empreendimento para área de lazer, o que beneficiava apenas os moradores do local.

por parte do loteador, de uma via pública, doada ao município, com faixa de lotes externa ao empreendimento, voltada para a respectiva via.

Este maior rigor com esta categoria de empreendimentos, aparentemente, impactou o mercado imobiliário, pois houve uma clara desaceleração da produção de condomínios após a referida lei. Contudo, também se nota retrocessos com a aprovação desta lei de parcelamento. Ela autorizou a implantação de loteamentos fechados na zona rural do município, possibilidade esta inexistente na lei de parcelamento anterior, o que levava a implantação dos condomínios do tipo *lifestyle communities* à municípios adjacentes à Maringá. Ainda que a lei preveja baixa densidade de ocupação para estes casos, limitando a área líquida de lotes a 1/3 da área total da gleba, isto não os isenta de uma série de impactos negativos, que serão abordados a seguir.

### 3.1 APONTAMENTO DOS IMPACTOS NO TERRITÓRIO E NA MOBILIDADE URBANA DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM MARINGÁ

Para analisar os impactos que os condomínios horizontais fechados têm produzido no território e sociedade maringaenses, foram selecionados alguns casos emblemáticos – por sua dimensão, grau de consolidação ou impacto gerado – de cada tipologia levantada. Buscou-se identificar, para cada caso, as seguintes características: área total do condomínio; dimensão média dos lotes; dimensão da quadra em que se insere; estruturas de lazer; mecanismos de segurança; distância até o centro de Maringá e o tempo médio de deslocamento por transporte individual motorizado e por transporte coletivo; e o impacto na paisagem urbana, considerando a relação do empreendimento com o pedestre, o estímulo a vitalidade e as conexões viárias interrompidas. Os empreendimentos selecionados, suas características e os impactos analisados podem ser observados na figura 4 e nas tabelas 1, 2 e 3.



**Quadro 1: Condomínios do tipo *lifestyle communities* analisados**

	<b>Alphaville</b>	<b>Jardins de Monet</b>
Lazer	Sede social, quadra poliesportiva, quadra de tênis, campo de futebol, campo de golfe, academia, piscinas, salão de eventos, capela ecumênica, <i>playground</i> , bar na piscina	Campo de futebol, churrasqueira, espaço <i>goumert</i> , espaço <i>kids</i> , academia, piscinas, pista de caminhada, <i>playground</i> , quadra poliesportiva, quadra de tênis, de <i>beach</i> tênis, de squash, salão de festas, salão de jogos, sauna, spa
Segurança	Câmeras, software de triagem, cerca elétrica, portaria blindada e 24 horas, rondas internas e externas	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas, rondas internas e externas, guarda armada
Área total	1.500.000m <sup>2</sup>	1.170.300m <sup>2</sup>

Dimensão média dos lotes	600m <sup>2</sup>	500m <sup>2</sup>
Distância até o centro de Maringá (ponto de referência Prefeitura Municipal)	23km	12,4km
Tempo médio de deslocamento: Veículo/Transporte público	29min. / inexistente	21min. / inexistente

Fonte: PMM, 2020; GOOGLE EARTH, 2020; GOOGLE MAPS, 2020 – adaptado pelos autores.

**Quadro 2: Condomínios do tipo *prestige communities* analisados**

	<b>Villagio Bourbon</b>	<b>Evereste</b>	<b>Renaissance</b>	<b>Saint Etienne</b>	<b>Pathernon</b>	<b>Versailles</b>
Lazer	Salão de festas, churrasqueiras, academia, quadra de tênis, piscinas, sauna, quadra poliesportiva, campo de futebol, <i>playground</i>	Bicicletário, brinquedoteca, churrasqueira, piscina, playground, salão de festas, salão de jogos	Quadra esportiva, churrasqueira e <i>playground</i>	Quadra de tênis, <i>playground</i> , quadra poliesportiva, salão de festas	Quadra poliesportiva	Salão de festas, <i>playground</i> , quadra poliesportiva
Segurança	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas	Câmeras, cerca elétrica, portaria 24 horas
Área total	157.087m <sup>2</sup>	9.187 m <sup>2</sup>	37.920m <sup>2</sup>	39.036m <sup>2</sup>	36.060m <sup>2</sup>	26.450m <sup>2</sup>
Dimensão média dos lotes	360m <sup>2</sup>	600m <sup>2</sup>	1200m <sup>2</sup>	450m <sup>2</sup>	800m <sup>2</sup>	500m <sup>2</sup>
Distância até o centro de Maringá (ponto de referência Prefeitura Municipal)	4,9km	5km	6km	5,3km	4,4km	4,5km
Tempo médio de deslocamento: Veículo/Transporte público	10min. / 18min	10min. / 24min.	10 min. / 25min.	10min. / 29min.	10 min. / 28 min.	10 min. / 29min.

Fonte : PMM, 2020; GOOGLE EARTH, 2020; GOOGLE MAPS, 2020 – adaptado pelos autores.

**Quadro 3: Condomínios do tipo pequeno porte e/ou casas geminadas analisados**

	<b>Bela Vista</b>	<b>Via Castelli</b>
Lazer	inexistente	Playground, churrasqueira, quadra, salão de festas
Segurança	Portão eletrônico e câmeras	Cerca elétrica, interfone, portão eletrônico
Área total	16.250m <sup>2</sup>	6.100m <sup>2</sup>
Dimensão média dos lotes	150m <sup>2</sup>	120m <sup>2</sup>
Distância até o centro de Maringá (ponto de referência Prefeitura Municipal)	3,7km	4,3km
Tempo médio de deslocamento: Veículo/Transporte público	9min. / 33min.	8min. / 34min.

Fonte: PMM, 2020; GOOGLE EARTH, 2020; GOOGLE MAPS, 2020 – adaptado pelos autores.

Os condomínios do tipo *lifestyle communities* analisados – Alphaville e Jardins de Monet – possuem problemáticas comuns. Ambos se encontram inseridos em áreas rurais, distantes da área consolidada de Maringá, sendo inacessíveis via transporte coletivo, o que representa um problema para os trabalhadores dos empreendimentos e fomenta ainda mais o transporte individual. Por ocuparem a área rural, não há impacto visível na paisagem urbana, contudo, isto não os isentam de impactos negativos, pois consomem áreas agricultáveis, exercem pressão sobre a expansão urbana e abrem a possibilidade de conflitos entre uma ocupação residencial em uma área de produção rural, como o uso de defensivos agrícolas, por exemplo. Ademais, suas infraestruturas sanitárias geram uma série de impactos ambientais, como o consumo não planejado das águas subterrâneas; aumento dos escoamentos superficiais com potencial geração de erosão pela impermeabilização do solo; e a poluição do solo devido à grande concentração de fossas sépticas.

O caso do Jardins de Monet se mostra ainda mais problemático pois está situado à cerca de 4km da BR-376, o que gerou a necessidade de construção de um viaduto de acesso na rodovia e a pavimentação da estrada rural que lhe dá acesso. Esta estrutura criada é um potencial vetor de atração da expansão urbana, tensionando o crescimento e perímetro urbanos para áreas não planejadas, gerando uma forma urbana dispersa. Este fenômeno já é notado pois em seu entorno já está sendo empreendido outro provável condomínio, cujo cercamento por muros já está edificado

e é visível o início do parcelamento.

Os dois casos analisados do tipo *lifestyle communities* encontram-se pouco consolidados, com amplo predomínio de lotes vazios. Este fato é um indicativo de que, a alta renda maringaense, ainda não possui muito interesse em habitar áreas longínquas das porções urbanas, considerando tempos de deslocamento diário acima dos 20 minutos excessivos. Assim, estes consumidores parecem valorizar mais as facilidades de acesso aos serviços urbanos do que as amplas estruturas de lazer que compõem esta modalidade de empreendimento, levando-os a preferir os condomínios do tipo *prestige communities* ou utilizá-los como segunda residência.

Como demonstrado, este tipo de condomínio – *prestige communities* – são os de maior incidência na cidade de Maringá e, com base nos seis casos aqui analisados, é possível afirmar que são a tipologia de maior impacto no espaço urbano. Ainda que possuam área total bastante inferior ao do tipo *lifestyle communities*, ao ser implantado dentro do perímetro urbano, se tornam problemáticos enclaves, impedindo uma série de conexões viárias e de infraestruturas urbanas. Este fato é evidente tanto no caso do Villagio Bourbon, o condomínio deste tipo de maior porte em Maringá, que gera uma quadra triangular onde cada uma das faces superam os 600m de extensão; quanto no caso do conjunto formado pelos condomínios Everest, Renaissance, Saint Etienne, Pathernon e Versailles, implantados de forma contínua, gerando uma quadra irregular com faces que chegam a quase 1km de extensão. A produção destas grandes faces muradas – apenas dois destes possuem lotes comerciais voltados para as vias adjacentes – geram espaços de baixa vitalidade, sendo pouco atrativas para o pedestre pelo aumento do percurso, falta de atrativos e a consequente insegurança. Outra característica comum é a ostentação dos aparatos de segurança, com amplos muros, cercas elétricas, câmeras de vigilância, acesso controlado em dois estágios e portarias sem contato visual – pelo vidro fumê ou espelhado, sendo em alguns casos blindadas. Tais características deixam claro a intenção de seleção de público para acesso.

Sua intensa produção no espaço urbano maringaense nas décadas de 1990 e 2000, quando amplas glebas ainda se encontravam disponíveis na porção ao sul da área planejada, fizeram com que hoje, estes ocupem áreas consolidadas do espaço urbano, com facilidade de acesso à área central. Pela legislação vigente à época não exigir doação de áreas públicas para sua aprovação, podemos afirmar que tiveram um impacto bastante significativo na privatização do espaço público neste setor de Maringá.

Verificou-se uma ampla diferença de tempo de acesso destes para a área central, quando

comparado o acesso via transporte individual – 10 min. em média –, com o acesso via transporte coletivo – 25,5 min. em média. Esta constatação evidencia dois pontos: o primeiro é a lógica de implantação deste tipo de condomínio horizontal, sempre atrelada à facilidade de deslocamento pelo transporte individual; o segundo é a baixa eficiência do transporte coletivo em Maringá, cujo tempo de deslocamento comparado ao automóvel, em alguns casos, chegou a ser 290% superior.

Por fim, temos os casos dos condomínios de casas geminadas, cuja análise se centrou nos condomínios Bela Vista e Via Castelli. Estes casos são uma tentativa de reprodução dos *prestige communities* em menor escala, focados a atender uma população de renda média. Nos dois casos existe a padronização das edificações, sendo assim, autênticos modelos de condomínio, pois oferecem as unidades habitacionais e fração ideal do espaço ao invés de lotes. Desta forma se mostram mais adequados ao disposto na Lei nº 4591/1964 comparados às demais tipologias o que, contudo, não os isenta de ter que se localizar em uma área já parcelada. De maneira geral, estes condomínios produzem menores impactos no espaço urbano do que os *prestige communities*, sobretudo em função do seu menor porte, não alterando a morfologia das quadras adjacentes e não impedindo conexões viárias. Ainda assim, geram grandes áreas muradas, como o caso do Bela Vista, onde têm-se extensões de muro em duas faces da quadra que chegam a 250m. Estes condomínios chamam a atenção também por sua alta taxa de ocupação, com poucos recuos entre as edificações – no Bela Vista não existem recuos laterais e no Via Castelli não existe recuo de fundo – e área livre que praticamente se limita à via de acesso às unidades.

#### 4 CONCLUSÃO

Os condomínios horizontais fechados têm sido uma marca frequente no espaço urbano contemporâneo, alinhando-se com a lógica de outros tipos de “enclaves fortificados”, ao promover um espaço intramuros de seleção de seu público, negando a diversidade e o espaço público, ampliando assim a segregação socioespacial. É uma forma de urbanização que se articula com a hegemonia do transporte individual e tem fomentado o crescimento urbano disperso, em razão de necessitarem de grandes áreas, inviabilizando sua locação nos tecidos urbanos consolidados. Após sua locação em áreas periféricas, são potenciais atratores da expansão urbana e, na medida em que a cidade se consolida em seu entorno, os impactos na paisagem urbana intensificam-se, como a

quebra de articulações viárias - aumentando a distância de conexões e implantação de infraestruturas - e insegurança nos deslocamentos dos pedestres.

No caso de Maringá, notou-se ampla prevalência do modelo chamado *prestige communities*, com padrão de empreendimento que remete à alta renda, ostentando sistemas de segurança e estruturas de lazer. A clara demarcação territorial destes espaços, com amplos muros, monitoramento e restrições ao acesso, produzem uma clara distinção social, o que aumenta a segregação socioespacial. A permissividade da legislação de parcelamento do solo para este modelo de ocupação, até o ano de 2010, em conjunto com a ação mercado imobiliário local, produziu uma grande leva de condomínios horizontais fechados, principalmente no setor ao sul da área planejada, acarretando a perda da qualidade urbana do ponto de vista da mobilidade e da vitalidade urbanas. Ademais, a falta de exigência de doação de áreas públicas até a aprovação da Lei de Parcelamento de 2011, é um claro exemplo de privatização do espaço público.

A referida lei trouxe inegáveis avanços no controle de implantação dos condomínios horizontais, diminuindo significativamente a incidência destes, após sua promulgação. Contudo, a liberação de loteamentos fechados na área rural do município é um claro retrocesso, pois estas estruturas impactam o meio natural ao consumir áreas naturais, terras agricultáveis e águas subterrâneas, sendo ainda potencialmente danosos ao solo pela concentração de fossas sépticas e aumento dos escoamentos superficiais, que podem desencadear processos erosivos. Sua localização em espaços distantes das áreas consolidadas tensionam a expansão urbana para um crescimento disperso, com dificuldade de atendimento por meio de transporte coletivo, impactando o cotidiano dos trabalhadores do local. Ainda que, aparentemente, a sociedade maringaense ainda não se mostre disposta em residir em áreas muito distante da área consolidada, este cenário pode se alterar frente ao crescimento populacional e territorial da cidade que, somados a atual tendência de hegemonia do transporte individual motorizado, podem fomentar uma indesejável fragmentação do espaço urbano.

## 5 REFERÊNCIAS

ANDRADE, C. R. M. de et al. **O urbanismo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira**. Painéis da Exposição. IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, São Paulo, 1999.

BARBOSA, L. C. **As redes técnicas sanitárias na estruturação do território: análise da cidade de Maringá-PR, entre 1947-1980.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.

BARBOSA, L. C. As redes técnicas sanitárias como reflexo de poder na sociedade capitalista: apontamentos com base na ação da CODEMAR em Maringá, Paraná, Brasil, entre 1962-1980. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.13, p. 33-58, 2018.

BRASIL. **Lei Federal nº 4591, de 16 de dezembro de 1964, que dispõe sobre o condomínio em edificações e incorporações imobiliárias.** Brasília, 1964.

BRASIL. **Lei Federal nº 6766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.** Brasília, 1979.

BRASIL. **Lei Federal nº 13465, de 11 de julho de 2017. Dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal.** Brasília, 2017.

CALDEIRA, T. P. R. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. **Novos Estudos Cebrap**, n.47, 1997.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros. Crime, segregação e cidadania em São Paulo.** São Paulo: Edusp, 2000.

CMNP - COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná.** São Paulo: CMNP, 1975.

CORDOVIL, F. C. S. A formação urbanística do engenheiro Jorge de Macedo Vieira e o plano inicial de Maringá, PR. **Urbana - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade**, v. 5, p. 1-23, 2013.

CORDOVIL, F. C. de S.; BARBOSA, L. C. **Dos lampiões na clareira à eletricidade: aspectos da formação da rede elétrica na cidade de Maringá, Paraná, Brasil, de 1942 a 1967.** In: III Simposio Internacional. Historia de la electrificación: estrategias y cambios en el territorio y la sociedad, 2015, Ciudad de Mexico. Actas del ..., 2015.

CORDOVIL, F. C. de S.; BARBOSA, L. C. Dispersão e mobilidade urbana no Brasil: estudo de um aglomerado urbano. **Bitácora Urbano Territorial**, v.29, n.3, p.21-30, 2019.

DETRAN-PR. Frota por tipo de veículo e município. 2020. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/Pagina/Estatisticas-de-transito>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

FREITAS, E. L. H. de. **Loteamentos Fechados**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2008.

IBGE. **Censos demográficos de 1950; 1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010**.

IBGE. **IBGE Cidades – Maringá-PR**. 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/maringa.html>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

MARINGÁ, P. M. **Lei Complementar nº 334/1999 – Dispõe sobre o parcelamento do solo no município de Maringá**. Maringá, Paço Municipal, 1999.

MARINGÁ, P. M. **Lei Complementar nº 889/2011 – Substitui a LC nº 334/1999 que dispõe sobre o parcelamento do solo no município de Maringá**. Maringá, Paço Municipal, 1999.

MARICATO, E. T. M. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo-IEA USP, v.17, n.48, p.151-167, 2003.

MELGAÇO, L. A cidade de poucos: condomínios fechados e a privatização do espaço público em Campinas. **Boletim Campineiro de Geografia**, v.2, n.1, p.81-105, 2012.

MENEGUETTI, K. S. **Cidade Jardim, Cidade Sustentável. A Estrutura Ecológica Urbana e a Cidade de Maringá**. Maringá: EDUEM, 2009.

NUNES, L. A. **Para Além do Plano de Jorge de Macedo Vieira: a expansão urbana de Maringá de 1945 a 1963**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2016.

REGO, R. L. O desenho urbano de Maringá e a idéia de cidade-jardim. **Acta Scientiarum** (UEM), Maringá, v. 23, n. 6, p. 1569 –1577, 2001.

RODRIGUES, A. L.; GODOY, A. M. G.; SOUZA, W. F. A Região Metropolitana de Maringá na rede urbana brasileira e sua configuração interna. In: RODRIGUES, A. L. (Org.). **Maringá: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrôpoles, 2015.

RODRIGUES, J. M. Qual estado da mobilidade no Brasil? In: M. De Paula e D. D. Bartelt (Orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, pp. 12-23, 2016.

SECCHI, B. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista (1978). In: MARICATO, E. (Org.). A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial. São Paulo: Ed. Alfa-omega, 1982.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

*Data de recebimento: 22 de dezembro de 2020.*

*Data de aceite: 15 de março de 2022.*