

Artigo Original

<https://dx.doi.org/10.12662/1809-5771RI.132.5513.p37-41.2026>

Quantas garagens cabem em uma cidade?

RESUMO

Fortaleza tem aprovado edifícios residenciais por meio de outorga onerosa, com potencial construtivo e alturas inéditas, além de uma oferta exacerbada de vagas de carro. Parte destes ofertam apartamentos compactos, levando a altíssimas densidades. Atualmente, alguns bairros já contam com edifícios de 200 a 600 apartamentos, chegando a mais de 600 vagas em um único empreendimento. Sabendo da inexistência de estudos que estimem a demanda sobre o sistema viário, especialmente nos momentos de pico, este artigo lança uma reflexão sobre os impactos desses edifícios, em um contexto de dissociação entre o planejamento do uso e da ocupação do solo e o de mobilidade.

Palavras-chave: planejamento urbano; mobilidade urbana; outorga onerosa.

1 INTRODUÇÃO

Fortaleza, por meio do instrumento Outorga Onerosa de Alteração de Uso do Solo (OOAU), tem aprovado diversos empreendimentos imobiliários com parâmetros de ocupação acima dos definidos pelo zoneamento no Plano Diretor Participativo - PDP (Fortaleza, 2009). Apesar do nome, a OOAU não segue as diretrizes nacionais de política urbana, tampouco se restringe à alteração de uso, bastando que o empreendedor pague contrapartida financeira ao Município e o pleito seja aprovado na Comissão Permanente de Avaliação do Plano Diretor (CPPD), integrante da estrutura organizacional da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente - SEUMA (Fortaleza, 2015a; 2015b).

Assim, tais empreendimentos têm sido referidos como “superprédios”, com grandes volumes, chegando a mais de 160m de altura, porém o PDP impõe 72m. Na maioria, são exclusivamente residenciais de alto padrão (Aldigueri; Rosa, 2022), resultando em incremento inédito na oferta de vagas de veículos. Porém, pela flexibilização da fração do lote (Fortaleza, 2017a), produtores imobiliários usam a OOAU desde 2021 também na oferta de apartamentos compactos.

Como agravante, os “superprédios” residenciais não se classificam pela norma vigente como polos geradores de viagens, isto é, sua aprovação não se baseia em relatórios de impacto sobre o tráfego, remontando à baixa integração entre o uso e a ocupação do solo e o

Marcelo Mota Capasso

Doutor em geografia pela Universidade

Federal do Ceará.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4434-6778>.

E-mail: mm.capasso@gmail.com

Sara Vieira Rosa

Doutora em arquitetura e urbanismo pela

Universidade de São Paulo.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8281-8348>.

E-mail: saravrosa@yahoo.com.br

Luís Renato Bezerra Pequeno

Doutor em arquitetura e urbanismo pela

Universidade de São Paulo.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2385-8440>.

E-mail: renatopequeno@gmail.com

Autor correspondente:

Marcelo Mota Capasso

E-mail: mm.capasso@gmail.com

Submetido em: 07/10/2024

Aprovado em: 10/09/2025

CAPASSO, Marcelo Mota; ROSA, Sara
Vieira; PEQUENO, Luís Renato Bezerra.
Quantas garagens cabem em uma cidade?
Revista Interagir, Fortaleza, v. 26, n. 132, p.
37-41, 2026.

planejamento da mobilidade (Vasconcellos, 2018), questão reforçada, no caso específico de Fortaleza, por Cavalcante *et al.* (2020).

Para além do que estabeleça a norma, lança-se a hipótese de que a flexibilização se dá sem a mensuração correta da capacidade de infraestrutura, prejudicando o prognóstico de impactos urbanísticos, buscando-se aqui apresentar alguns resultados e reflexões iniciais sobre o problema.

Os resultados remontam ao monitoramento da legislação urbana de Fortaleza pelo Laboratório de Estudos da Habitação da UFC (LEHAB) desde 2016, compondo uma extensa base de dados da relação entre a produção imobiliária e os arranjos institucionais.

2 MÉTODOS

O recorte de casos são os empreendimentos imobiliários beneficiados pela OOAU, com protocolos de 2015 a agosto de 2024. Entre os principais procedimentos de pesquisa, destacam-se coleta de dados, sistematização e espacialização dos casos, elaboração de cartografia temática, análise e síntese.

Das fontes constam os documentos das reuniões da CPPD e as Análises de Orientação Prévia (AOP) emitidas pela SEUMA. As principais variáveis trabalhadas são data de aprovação, localização, tipologia construtiva (uso, implantação, altura, área construída, índice de aproveitamento, número e área construída de unidades autônomas e número de vagas de veículos), contrapartida financeira da OOAU, preço do solo e enquadramento na legislação. Destes se gerou uma base georreferenciada. Na seção a seguir, discute-se o recorte analítico deste artigo: empreendimentos residenciais multifamiliares com OOAU, exceto habitação de interesse social.

Quadro 1 - Empreendimentos com OOAU segundo o uso do solo

USO DO SOLO	Total geral de empreendimentos	%
COMERCIAL E SERVIÇOS	4	5,71%
HOSPEDAGEM / HOTELARIA	5	7,14%
INDUSTRIAL	2	2,86%
MISTO - HOSPEDAGEM E COMERCIAL	1	1,43%
MISTO - HOSPEDAGEM, COMERCIAL/SERVIÇO E RESIDENCIAL	1	1,43%
MISTO - RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR E COMERCIAL/SERVIÇOS	4	5,71%
MISTO - RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR E HOTEL	1	1,43%
MISTO - RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR, HOSPITAL, HOTEL, COMÉRCIO E SERVIÇOS	1	1,43%
RESIDENCIAL - CONJUNTO HABITACIONAL DE INTERESSE SOCIAL	3	4,29%
RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	46	65,71%
SERVIÇOS - SAÚDE	2	2,86%
Total geral	70	100,00%

Fonte: Fortaleza, 2024. Elaboração: autores, 2024.

3 RESULTADOS

Dentre os argumentos a favor dos superprédios estão o incremento da receita municipal, além de maior densidade populacional otimizando o uso da infraestrutura, citando-se o modelo de cidade compacta (Rogers; Gumuchdjan, 2014). Contudo, o escopo das AOP se restringe à implantação do edifício no lote, sem prognóstico de indução da demanda por infraestrutura fruto do adensamento.

De 2015 a 2020, os superprédios residenciais tinham apartamentos de áreas variando de 83 a 802m², com até dez vagas de carro por unidade. Sabe-se que dificilmente, nesses casos, a demanda sobre o espaço viário se efetivará conforme o alto número de vagas por apartamento, já que a maioria dos veículos ficará guardada. Porém, desde 2021, houve um aumento na oferta de empreendimentos com apartamentos tipo estúdio (de 20

a 35m²) e pequenos combinados com médios (acima de 35 a 100m²), todos com muitas unidades e número de vagas superior ao de habitações (Quadro 2). Inclusive, quanto aos estúdios, a oferta supera o mínimo previsto em lei, de apenas uma vaga a cada seis unidades residenciais (Fortaleza, 2017b).

Quadro 2 - Empreendimentos residenciais com OOAU, segundo tamanho das unidades ofertadas

BAIRRO	20-35m2	>35-60m2	>60-100m2	>100-150m2	>150-300m2	>300m2	SEM INFO.
ALDEOTA	1	1	0	1	1	0	0
COCÓ	0	0	1	1	6	0	0
DIONÍSIO TORRES	0	0	1	1	0	0	0
ENG. LUCIANO CAVALCANTE	0	1	1	0	0	0	0
GUARARAPES	0	0	0	0	0	1	0
MEIRELES	4	2	3	2	8	7	2
MUCURIBE	0	0	0	0	1	2	0
PAPICU	0	0	0	0	0	0	1
PARQUELÂNDIA	1	0	0	0	0	0	0
PRAIA DO FUTURO II	0	3	1	0	0	0	0
PRESIDENTE KENNEDY	0	2	2	0	0	0	0
RODOLFO TEÓFILO	0	0	0	0	0	0	1
Total de empreendimentos	6	9	9	5	16	10	4

Fonte: Fortaleza, 2024. Elaboração: autores, 2024.

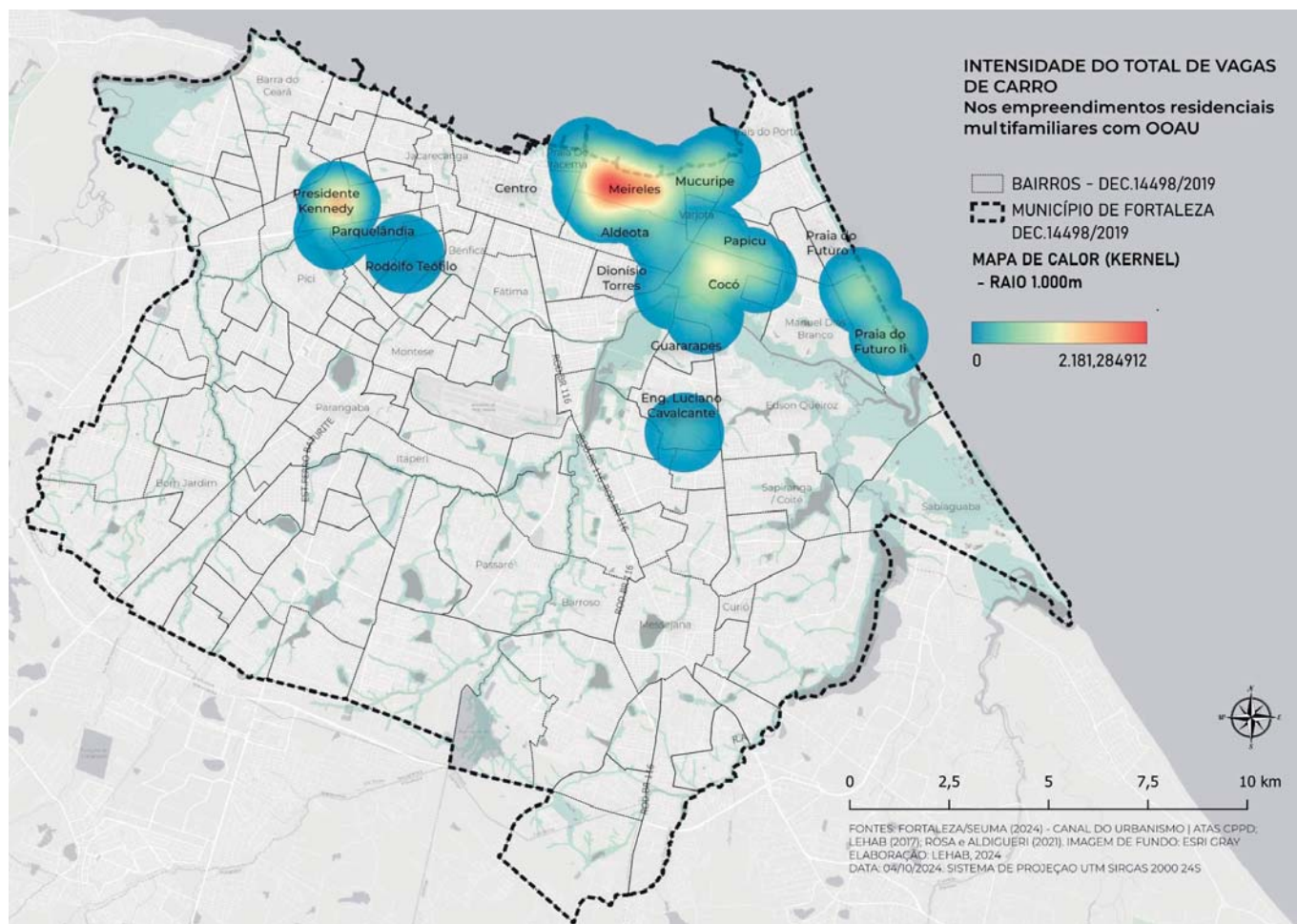
Em números gerais, dos 46 empreendimentos residenciais com OOAU, sete ofertam, individualmente, mais de 400 vagas, enquanto os demais, em torno de 150; destaca-se o BC Rui Barbosa, de mais de 600 apartamentos, alcançando sozinho 602 vagas! A maioria está no Meireles (Quadro 3; Mapa 1), o bairro de metro quadrado mais caro do Nordeste em 2023, chegando a R\$9.874,00 (Fonte: Ximenes, 2024).

Quadro 3 - Total de vagas e apartamentos para empreendimentos residenciais com OOAU

BAIRRO	EMPREENHIMENTOS RESIDENCIAIS MULTIFAMILIARES		UNIDADES AUTÔNOMAS		VAGAS DE CARRO	
	TOTAL	%	TOTAL	%	TOTAL	%
ALDEOTA	2	4,35%	549	8,27%	648	5,38%
COCÓ	7	15,22%	504	7,59%	1776	14,73%
DIONÍSIO TORRES	1	2,17%	92	1,39%	233	1,93%
ENG. LUCIANO CAVALCANTE	1	2,17%	140	2,11%	196	1,63%
GUARARAPES	1	2,17%	46	0,69%	244	2,02%
MEIRELES	22	47,83%	2369	35,68%	5339	44,30%
MUCURIBE	3	6,52%	185	2,79%	800	6,64%
PAPICU	1	2,17%	160	2,41%	320	2,65%
PARQUELÂNDIA	1	2,17%	90	1,36%	90	0,75%
PRAIA DO FUTURO II	3	6,52%	994	14,97%	1014	8,41%
PRESIDENTE KENNEDY	3	6,52%	1216	18,32%	1393	11,56%
RODOLFO TEÓFILO	1	2,17%	294	4,43%	SI	SI
Total geral	46	100,00%	6639	100,00%	12053	100,00%

Fonte: Fortaleza, 2024. Elaboração: autores, 2024.

Mapa 1 - Concentração de vagas de carros por empreendimentos residenciais com OOAU



Fonte: Fortaleza, 2024. Elaboração: autores, 2024.

4 DISCUSSÃO

A concentração espacial dos “superprédios” pode gerar uma sobrecarga significativa ao sistema viário que não está mensurada. Bairros onde se gera a maior demanda ao espaço viário não necessariamente são os de maior densidade populacional, mas sim aqueles onde moradores e usuários usam o carro como meio preferencial de deslocamento na realização de suas atividades, frações das classes média e alta.

Dentre as alternativas do Município na provisão de espa-

ço viário está a integração do tráfego de passagem às vias locais, comprometendo a qualidade ambiental e acentuando conflitos de mobilidade entre carros, pedestres e ciclistas. Mas não se considera o impacto do fluxo transversal dos veículos sobre as calçadas e ciclofaixas nos horários de pico. A questão toma maior importância pelo fato de os “superprédios” residenciais estarem espacialmente concentrados sobre um setor urbano que já tem problemas de fluidez.

Ainda, a cidade compacta não é argumento de defesa para

empreendimentos que ofertam um número enorme de vagas de carros, com aproveitamento intensivo do solo. A cidade compacta é um modelo sustentável que questiona o consumo de energia e espaço pelo uso do carro, ou seja, baseia-se no transporte coletivo público e na caminhabilidade, critérios que não se realizam nos superprédios, que têm até quatro pavimentos de garagem.

Em síntese, a própria flexibilização dos parâmetros urbanísticos já é questionável, pois deixa ao empreendedor a definição do porte do empreendimento segundo seu

próprio interesse. Ademais, as brechas na legislação inviabilizam um prognóstico, inclusive do impacto sobre o tráfego, ao não considerar a demanda induzida dos novos empreendimentos em escala espacial e temporal ampliada.

REFERÊNCIAS

ALDIGUERI, C.; ROSA, S. V. O instrumento da outorga onerosa em Fortaleza como estratégia de valorização imobiliária. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 24, n. 53, p. 337-362, jan./abr. 2022.

CAVALCANTE, C. B. *et al.* Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [s. l.], v. 12, local. e20190271, 2020.

FORTALEZA. Câmara Municipal de Fortaleza. Lei Complementar nº 62, de 2 de fevereiro de 2009. Institui o plano diretor participativo do município de Fortaleza e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Fortaleza, CE, ano 56, n. 14.020, 13 mar. 2009.

FORTALEZA. Câmara Municipal de Fortaleza. Lei Ordinária nº 10.335, de 1 de abril de 2015. Dispõe sobre a outorga onerosa de alteração de uso do solo de que trata o art. 222 da Lei Complementar n. 0062/09, que institui o plano diretor participativo, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Fortaleza, CE, ano 61, n. 15.499, 9 abr. 2015a.

FORTALEZA. Câmara Municipal de Fortaleza. Lei Ordinária nº 10.431, de 22 de dezembro de 2015. Altera e acrescenta dispositivos à lei n. 10.335/2015, que dispõe sobre a outorga onerosa de alteração de uso do solo de que trata o art. 222 da Lei Complementar n. 0062/2009, que institui o plano diretor participativo e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**. Fortaleza, CE, ano 61, n. 15.678, 30 dez. 2015b.

FORTALEZA. Câmara Municipal de Fortaleza. Lei Complementar nº 243, de 21 de dezembro de 2017. Altera o art. 313 da Lei nº 62, de 02 de fevereiro de 2009, Lei do Plano Diretor Participativo do Município de Fortaleza. **Diário Oficial do Município**. Fortaleza, CE, ano 63, n. 16.171, 21 dez. 2017a.

FORTALEZA. Câmara Municipal de Fortaleza. Lei Complementar nº 236, de 11 de agosto de 2017. Dispõe sobre o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no município de Fortaleza, e adota outras providências. **Diário Oficial do Município**. Fortaleza, CE, ano 63, n. 16.078s, 11 ago. 2017b.

FORTALEZA. Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente. Canal Urbanismo e Meio Ambiente - Reuniões da Comissão Permanente de Avaliação do Plano Diretor (CPPD). Fortaleza, 2024. Disponível em: <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/urbanismo-e-meio-ambiente/27-reunioes-da-comissao-permanente-de-avaliacao-do-plano-diretor-cppd>. Acesso em: 22 set. 2025.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta**. São Paulo: Gustavo Gill, 2014.

XIMENES, V. Fortaleza tem dois bairros entre os 10 mais caros do Nordeste em 2023; veja lista. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 10 jan. 2024. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/opiniao/colunistas/victor-ximenes/fortaleza-tem-dois-bairros-entre-os-10-mais-caros-do-nordeste-em-2023-veja-lista-1.3464786>. Acesso em: 10 out. 2025.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac São Paulo, 2018.