FACULDADES INTEGRADAS DE ARACRUZ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JARDEL SOLDINE CANDIDO

A DINÂMICA URBANA DA SEDE DE ARACRUZ

ARACRUZ-ES
2020

JARDEL SOLDINE CANDIDO

A DINAMICA URBANA DA SEDE DE ARACRUZ

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Aracruz - FAACZ, como requisito final a obtenção do título de bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

Prof. Orientador: Ma. Andrea Curtiss Alvarenga

ARACRUZ – ES
2020

JARDEL SOLDINE CANDIDO

A DINÂMICA URBANA DA SEDE DE ARACRUZ

Trabalho Final de Graduação apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Integradas de Aracruz - FAACZ, como requisito parcial a obtenção do título de bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

COMISSÃO EXAMINADORA

_____
Prof. Ma. Andrea Curtiss Alvarenga
Prof. Orientador
Faculdades Integradas de Aracruz

_____
Prof. Me Fabiano Vieira Dias
Faculdades Integradas de Aracruz

_____
Ivana Souza Marques
Convidado Externo

Aracruz, _____ de _____ de 2020.

RESUMO

A introdução de investimentos oriundos de novos empreendimentos industriais sequenciais no município de Aracruz influenciou de forma direta o crescimento acelerado do município. Aliado a isto a ausência de práticas que regulem o ordenamento urbano com a finalidade de um planejamento estratégico local, trouxe uma realidade de município que se expande sem considerar seu adensamento. Frente a essa realidade já estabelecida, o Município encontra-se em processo de elaboração de um novo Plano Diretor Municipal, o qual pode reduzir tais efeitos.

O presente trabalho busca analisar, a primeiro momento, quais possíveis práticas para combater esse ritmo acelerado expansionista com o intuito de adensar o núcleo já urbanizado do distrito Sede pelo novo PDM e quais áreas que interfiram nesse mesmo aspecto ficaram omissas na nova redação e a partir delas propor possíveis alterações em seu projeto, por meio de uma revisão bibliográfica abordando as principais questões do tema, tais como o *urban spraw*, adensamento, estudos de caso com o intuito de trazer a uma realidade os preceitos abordados enquanto teoria, uma análise sobre a legislação urbanística municipal e sobre suas potencialidades e carências atuais e uma proposição final.

Palavras Chave: Espraiamento, Cidade Compacta Sustentável, Plano Diretor Municipal.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1: Gravura de Gustave Doré 1872 16

Figura 2: As Consequências Físicas da Dispersão Urbana na Cidade De Detroit (EUA) 18

Figura 3: Visão Aérea de Los Angeles 22

Figura 4: Vista do Subúrbio de Salvador 27

Figura 5: Esquema de Funcionamento da Cidade Compacta 29

Figura 6: Planta de Paris em 1853 (Antes do Plano de Haussmann) 32

Figura 7: Paria Atual (Visão Aérea) 33

Figura 8: Evolução da Malha Urbana de Bogotá 34

Figura 9: Malha Urbana Atual de Bogotá 35

Figura 10: Projeto Apresentado por Lúcio Costa 39

Figura 11: Visão Atual de Brasília 39

Figura 12: Plano de Zoneamento Proposto por Agache 43

Figura 13: Plano de Avenidas de Prestes (1935) 44

Figura 14: Plano Doxiadis (1965) 45

Figura 15: Mission Bay Antes da Revitalização 54

Figura 16: Projeto de revitalização de Mission Bay 57

Figura 17: Visão Atual de Mission Bay 58

Figura 18: Planos Parciais de Medellín 61

Figura 19: Divisão política do Espirito Santo em destaque o Município de Aracruz 63

Figura 20: Evolução Urbana Distrito Sede 67

Figura 21: Densidade Demográfica 69

Figura 22: Uso e Ocupação do Solo de acordo com predominância de quadra. . 75

Figura 23: Zonas de Projeção Expansionista 82

Figura 24: Nível de intensidade de Tráfego automotor nas vias municipais..... 83

Figura 25: Hierarquia Viária Geral 85

Figura 26: Hierarquia Viária Centro – Norte de Aracruz 86

Figura 27: Hierarquia Viária Centro – Sudeste de Aracruz. 87

Figura 28: Proposta de Desafogamento da Região Central. 88

Figura 29: Nós de Acesso Conflitivo..... 89

Figura 30: Eixos Estruturantes ao crescimento 90

Figura 31: Perimetro Urbano 2008 x Perimetro Urbano 2020 106

Figura 32: Avanços imobiliários Norte de Aracruz 107

Figura 33: Avanços imobiliários Sul de Aracruz 109

Figura 34: Eixo Expansionista Leste 110

Figura 35: Macrozonas, Recorte Perímetro Urbano 113

Figura 36: Eixo Norte de Expansão x Equipamentos Públicos 124

Figura 37: Eixo Sul de Expansão x Equipamentos Públicos 124

Figura 38: Destaque “A” possível zona de expansão..... 127

Figura 39: Destaques B e C 128

Figura 40: Destaque C 129

MAPAS

Mapa 01: Divisão dos distritos de Aracruz e arredores 72

Mapa 02: Setores dinâmicos da Cidade de Aracruz..... 73

Mapa 03: Perímetro ocupado x Perímetro Ocioso 76

Mapa 04: Uso e Ocupação - destaque à parte central de Aracruz..... 78

Mapa 05: Gabarito..... 79

Mapa 06: Diretriz de Delimitação do Perímetro Urbano 126

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 9
2. COMPORTAMENTO E DESENVOLVIMENTO DA MALHA URBANA 12
2.1 CRESCIMENTO ESPONTÂNEO 12
2.2 DISPERSÃO URBANA 17
2.3 CRESCIMENTO ESPONTÂNEO X DISPERSÃO URBANA 24
2.4 CONCEITOS RELEVANTES 25
2.4.1 Suburbanização 25
2.4.2 Espraiamento 27
2.5 MANIFESTAÇÕES POSSÍVEIS DA MALHA URBANA 28
2.5.1 Cidade Compacta, Ordenada e Sustentável 28
2.5.1.1 PARIS 31
2.5.1.2 BOGOTÁ 33
2.5.1.3 BRASÍLIA 35
2.6 PRIMEIRAS MEDIDAS DE ORDENAÇÃO URBANA NO BRASIL 40
2.7 DIREITO URBANÍSTICO 47
3 ESTUDO DE CASO 53
3.1 CONCEITO 53
3.2 MISSION BAY, SÃO FRANCISCO (EUA) 54
3.3 PLANOS PARCIAIS DA COLÔMBIA 59
4 CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL 63
4.1 MANCHA URBANA – DISTRITO SEDE 72
4.1.1 Ocupação Urbana 76
4.2 PLANO DE MOBILIDADE DE ARACRUZ 2014 (PLANMOB 2014) 80
4.2.1 Rede Viária 84
5 PLANO DIRETOR MUNICIPAL 92
5.1 PDM DE 2008 DE ARACRUZ (LEI 3.143/2008) 98
5.2 REVISÃO DO PLANO EM 2020 103
6 DIRETRIZES PROJETUAIS 122
6.1 DELIMITAÇÃO DO QUE É URBANO 123
6.2 O TRATAMENTO URBANO X RURAL 130
6.3 ZONEAMENTO E A CERTIFICAÇÃO DA FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE 132

6.4 SÍNTESE DAS PREPOSIÇÕES..... 135

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS 138
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 INTRODUÇÃO

O processo de formação urbana, que outrora era determinado por condicionantes físicas da localidade, culminou em cidades e ambientes urbanos sem uma organização prévia, reflexo das relações capitalistas entre classes sociais bem delimitadas nesse sistema econômico. Capitalismo este que já deixava suas fortes marcas nas cidades quando os primeiros planos urbanos modernos eram pensados e implantados, além dos novos serviços públicos que se tornaram fundamentais para a vida em cidade com as novas descobertas e rumos que essa evolução seguia.

Seguindo padrões europeus, segundo Villaça (1999), a aplicação do planejamento urbano no Brasil, seguiam em práticas que consolidaram em leis, porém a princípio pouco condiziam com a realidade local, inicialmente como planos de melhoramento e embelezamento urbano, sendo a cultura do zoneamento a que mais se permeou neste cunho, contudo com a regulamentação em lei do Estatuto da Cidade em julho do ano 2001 fez emergir o poder da pluralidade sobre o da individualidade e a noção do bem-estar coletivo urbano.

Entretanto, sua vigência não garantiu uma eficácia plena na aplicação de seus instrumentos, o que acentua a desorganização das cidades e de sua expansão, como no caso do distrito Sede em Aracruz, que segue expandindo-se ao limite delimitado de sua zona Urbana e expansão, sem consolidar-se por completo no seu núcleo já parcialmente ocupado, trazendo o ônus de sua expansão a administração local, a que fica encarregada de levar os serviços públicos básicos até tais locais.

Atualmente a lei que definiu os rumos do traçado urbano nos últimos 12 anos bem como os zoneamentos foi a lei nº 3.143 de 2008, que regulamenta o Plano Diretor Municipal, todavia havendo uma atualização realizada pela lei nº 4317/2020. Portanto partindo dessas premissas, e, considerando os cenário urbano definidos pela lei municipal que estava em vigor e das influencias da mesma sobre a gestão urbana local, de que forma a atualização do Plano Diretor Municipal propõe uma política expansionista saudável e condizente com o distrito da sede?

A escolha do tema surgiu da necessidade de se pensar em planejamento urbano de forma holística e de maneira mais racional no município de Aracruz, visto sua dimensão atual e que seus rumos de expansão não se faz de maneira gradual, mas

é marcado por uma ocupação repleta de vazios urbanos ou zonas subutilizadas, que associado a falta de aplicação de instrumentos indutivos ao desenvolvimento, gera especulação imobiliária, mercantilização exacerbada e principalmente uma cidade maior do que a administração local é capaz de gerir.

Aliados a isto, esta expansão sem um planejamento adequado acaba por trazer outros impactos a população local, que se vê em meio a uma malha urbana fragmentada com elevados custos dos terrenos urbanos regularizados e que possuam equipamentos comunitários adequados, e, nos bairros mais antigos, sem a mínima infraestrutura básica. Por esses fatores, minha afinidade com o tema, bem como pela falta de debate sobre ele é que o mesmo foi definido.

Sendo assim, o objetivo geral desta pesquisa é identificar de que forma a atualização do Plano Diretor Municipal de Aracruz sana a problemática da relação entre a ocupação e a expansão do distrito Sede, omissa na legislação vigente anteriormente, e a proposição de medidas para um melhor relacionamento do meio urbano ocupado.

Para isto, foi realizada uma revisão da literatura acerca dos critérios para definição dos limites urbanos espontâneos e dos produzidos pelo PDM, questões inerentes ao espraiamento urbano e a compactação, abrangendo o início da urbanização dos grandes centros do país e de que forma eles seguiram ordenados ou não por legislações pertinentes ao longo das décadas. Partiu-se de uma pesquisa bibliográfica descritiva e exploratória tendo como base publicações de artigos, dissertações de mestrado e teses de doutorado, com a finalidade de conhecer e interpretar quais são esses fatores.

Dando sequência, foi elaborada uma análise de legislações inerentes a territorialização urbana e práticas de sua gestão, enquanto estudos de caso, de situações análogas, a fim de embasar possíveis propostas e identificar a que nível essas políticas interferem nas realidades estudadas. Sendo objetos desse estudo os planos parciais da Colômbia e o a revitalização de uma faixa litorânea de Mission Bay, São Francisco EUA.

Após essa primeira análise, foi identificado os impactos dos territórios da sede relacionado a sua ocupação atual na sua gestão e desenvolvimento, considerando os fatores socioeconômicos e espaciais, além do ordenamento e adensamento da

cidade, tendo como base os dados fornecidos pela administração pública legislações e publicações locais.

Por fim, foi elaborado uma análise sobre de que maneira o novo PDM, atualmente em vigor desde agosto de 2020, define novas diretrizes que reflitam a realidade local, sanem os problemas de espraiamento urbano e outros referentes a uma legislação de ordenamento omissa em detrimento ao PDM anterior, e , quais fatores ainda não foram considerados nessa nova redação com a preposição dessas diretrizes pelo autor desse trabalho como produto final.

2. COMPORTAMENTO E DESENVOLVIMENTO DA MALHA URBANA

Neste capítulo será apresentado os fatores de crescimento e adensamento urbano, considerando seus aspectos positivos e negativos, buscando identificar quais são os indutores e influenciadores de cada um, analisando tanto as teorias envolvidas quanto o histórico.

2.1 CRESCIMENTO ESPONTÂNEO

Ao perquirir o motivo do surgimento ou até mesmo do crescimento de uma cidade, chega-se a uma conclusão lógica, a de que assentamentos humanos sempre foram frutos de acontecimentos historicamente relevantes.

Como fora bem pontuado por Aristóteles no passado “o homem é um ser que necessita de coisas e dos outros, sendo, por isso, um ser carente e imperfeito, **buscando a comunidade para alcançar a completude**. E a partir disso, ele deduz que o homem é naturalmente político.” (CABRAL *apud* ARISTÓTELES, acesso em 31 de ago. de 2020, **grifos nossos**).

Ante a exposição acima não é equívoco a afirmação de que a plenitude humana, em regra, só é encontrada quando o indivíduo se percebe inserido em sociedade e, atualmente, tão inserção se materializa no mundo fático na forma de assentamentos urbanos ou rurais.

Quando se pontua a necessidade humana de se viver em comunidade ou ao menos próximo a uma, está, de forma menos elaborada, sendo pontuado que é imprescindível a proximidade do homem a uma determinada malha urbana.

Malha urbana, para o professor Érico Cândido trata-se “das ruas, avenidas, casas e prédios. Ou seja, é toda a infraestrutura que compreender o aspecto construtivo da cidade das áreas urbanas”. (CÂNDIDO, 2020, acesso em 31 de ago. de 2020).

Superado o entendimento desse conceito, que é tão central para a continuidade lógica dessa produção acadêmica, bem como da plena compreensão da

importância da vivência em cidade, é preciso pontuar quando essa aglomeração se deu e de que forma tal movimento modificou para sempre o rumo da história mundial.

Inicialmente, é preciso que se saiba que tudo começou com uma revolução, a agrícola. Apesar deste esse nome, deve ser suscitado que neste momento o que está em voga é a primeira revolução agrícola.

“A 1ª Revolução Agrícola se deu a aproximadamente 10 mil anos a.C., ainda no Período Neolítico. Foi quando o ser humano deixou de ser nômade e de apenas caçar e coletar, para se dedicar à agricultura.” (CURADO, 2019, acesso em 31 de ago. de 2020).

Essa escolha, a de se concentrar em na atividade agrícola em detrimento da caça e coleta, fez com que o ser humano começasse a se amontoar em um determinado espaço geográfico e a modificá-lo conforme sua necessidade, surgindo assim, a primeira malha urbana.

> Os novos territórios agrícolas eram não só muito menores que os dos antigos caçadores-coletores como também muito mais artificiais. Com a exceção do uso do fogo, os caçadores-coletores faziam poucas modificações deliberadas na terra por onde perambulavam. Os agricultores, por outro lado, viviam em ilhas artificiais que eles talhavam laboriosamente a partir da natureza ao redor. Eles derrubavam florestas, cavavam canais, limpavam campos, construíam casas, sulcavam a terra e plantavam árvores frutíferas em fileiras ordenadas. O habitat artificial resultante era destinado apenas aos humanos e seus animais, sendo muitas vezes delimitado por muros e cercas. (HARARI, 2018, p. 108)

A citação acima dispõe de forma clara o que se entende por crescimento espontâneo de uma malha urbana, contudo, a fim de não deixar que surja nenhuma margem para dúvida, se mostra prudente a apresentação de um conceito próprio para tal fenômeno.

Na análise da produção acadêmica sobre o tema tem-se a notória percepção da correlação entre os conceitos de crescimento espontâneo e de falta de planejamento urbano. A apresentação de um artigo acadêmico denominado “Impactos socioambientais ocasionados pelo crescimento espontâneo: um estudo da cidade de Manhuaçu-MG” elaborado pela graduanda em Arquitetura e Urbanismo Joelma Aparecida Araújo e pela mestre, na mesma área de conhecimento, Fernanda Cota Trindade, deixa claro a máxima: “o presente artigo pretende debater questões acerca do crescimento espontâneo (...) da cidade de Manhuaçu-MG, que assim como grande

parte dos municípios brasileiros se expandiu sem um planejamento adequado, sentindo hoje os efeitos desse processo (…)" (ARAÚJO; TRINDADE, 2019, p.01)

Para fins de comprovação teórica vale a pena citar Thaynara Breder Lomeu Rampi e Lidiane Espíndula, para essas acadêmicas há uma clara correlação entre crescimento espontâneo e desordem urbana (no sentido de planejamento estruturante de uma cidade).

> No que diz respeito à constituição espacial das cidades, ainda de acordo com Sposito e Silva (2013), a evolução dos centros urbanos pode ocorrer devido ao crescimento demográfico, geográfico, e nesse se engloba, na maioria das vezes, as **ocupações indevidas** e a **segregação espacial**, **interesses particulares**, **valorização da matéria-prima** local e principalmente a **falha no planejamento urbano** prévio por vezes em decorrência do crescimento espontâneo. (RAMPI; ESPÍNDOLA, 2020, acesso em 31 de ago de 2020).

A citação acima elenca uma série de causas que podem ensejar um crescimento espontâneo e por conseguinte o surgimento de uma cidade desordenada. Contudo, apesar de ser objeto de aprofundamento de outro tópico, é importante que se diga que o ato de se planejar uma cidade não é algo restrito a sociedades contemporâneas, muito pelo contrário, desde do Egito antigo que já se tem menção de cidades que foram completamente planejadas antes de serem construídas.

> **Fundada por Akhenaton, Aketaton foi a primeira cidade planejada do Egito (1352 a 1336 a.C) e estima-se que no seu auge abrigou cerca de 30 mil pessoas**. O faraó a criou para que além de nova capital do país ela se tornasse um local de paz e harmonia e era isso o que ele descrevia em seus textos. Contudo, a realidade apresentada pela arqueologia feita na região mostrou um quadro bastante diferente: enquanto a elite vivia em pleno luxo, a população comum sofria com os trabalhos pesados e a má alimentação.

A cidade de Aketaton deixa claro que planejar uma cidade não é o mesmo que torná-la inclusiva, durante a história da humanidade, e no decorrer deste trabalho científico, se verá que raras foram as vezes em que tal objetivo fora o norte daqueles que detinha o poder de ordenar, de forma consciente, a construção de um assentamento urbano.

Superado a exposição desta vasta base teórica inicial é coerente apresentar casos de crescimento espontâneo que ocorreram no decorrer do tempo e as causas que os motivaram. De forma exordial, já na idade moderna, pode-se apresentar o caso da primeira revolução industrial.

Segundo Daniel Alves e Rafaela Souza, a revolução industrial foi o período de grande desenvolvimento tecnológico que teve início na "Inglaterra a partir da

segunda metade do século XVIII. O nascimento da indústria causou grandes transformações na economia mundial, assim como no estilo de vida da humanidade, uma vez que acelerou a produção de mercadorias e a exploração dos recursos da natureza.” (NEVES; SOUZA, acesso em 31 de ago de 2020).

Antes de narrar como a revolução industrial modificou a forma como a Inglaterra se organizava enquanto cidade é preciso expor, mesmo que de forma superficial, os motivos que permitiram a gênese de tal revolução.

> (…) a formação social inglesa constituiu, ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII, as condições necessárias à ocorrência da Revolução Industrial, pois antecipou, em relação aos outros países europeus, a acumulação primitiva de capital (meios de produção, comércio e finanças) nas mãos de poucos, fundamental para o pesado investimento necessário para incrementar a montagem da fábrica e a colocação de força de trabalho livre (expropriado dos instrumentos e meios de produção) para ser submetido à exploração em troca do salário (relembrar aula anterior). Além desses dois fatores fundamentais juntaram-se outros como a unificação e formação do Estado Nacional, que, com a derrubada dos reis absolutistas e ascendência política da burguesia ao poder, a partir das revoluções ocorridas no século XVII, o Estado inglês passou a adotar políticas que favoreceram o domínio do mercado internacional e a intensificação das transformações na estrutura agrária via edição dos “Decretos Anexos” (Enclosure Acts), que vigorou de 1760 a 1830 (HOBSBAWM, 1977), ampliando o movimento de cercamento e consequentemente a expulsão do camponês em direção à cidade, aumentando a disponibilidade de força de trabalho à disposição dos proprietários capitalistas. Além de possibilitar o uso da terra com a finalidade de atender às demandas do mercado. (SANTOS; ARAÚJO, acesso em 31 de ago de 2020).

Como exposto acima, a partir do século XVIII toda sociedade humana, inicialmente apenas a britânica, mudou, e uma das primeiras consequências disso, foi o êxodo rural forçado, os grandes senhores de terra começaram a utilizar o seu patrimônio voltado única e exclusivamente para a produção de lã, e tal fato se mostrou crucial para a criação de uma grande quantidade de possíveis trabalhadores. “Sem terra para trabalhar, os camponeses tiveram que procurar outras atividades nos emergentes centros urbano, ou seja, tornaram-se mão de obra abundante para as fábricas”. (GARCIA, 2002, p.197).

É obvio que esse êxodo imposto, sem nenhum tipo de política social que se ampara a chegada de tantos indivíduos, de uma única vez, em certas localidades não poderia trazer resultados positivos.

Um pouco mais de um século após do início da revolução industrial, essa tornou a Inglaterra num verdadeiro amontoado de gente, onde aqueles que detinham

riquezas viviam de forma abastada e os que não as possuem, às vezes, não tinham nem mesmo onde morar.

> Em 1850, na Inglaterra, as pessoas mais pobres viviam como podiam. **Aglomeravam-se à margem, em subúrbios, moradias antigas e sem o menor conforto, além de enfrentarem a insalubridade.** A diferença entre a vida na urbe e a vida no campo era basicamente, que as choupanas saíam de cena, dando a vez aos ratos, esgoto, ruas esburacadas e falta de água encanada. Em meio à miséria da população mais pobre, via-se, paradoxalmente, o surgimento de modas, inovações nos bens de consumo e a formação de uma elite industrial. (ARAÚJO, acesso em 31 de ago de 2020).

Figura 1 – Gravura de Gustave Doré 1872

Fonte: Benevollo (1999)

A imagem acima se consubstancia na visualização material de como a falta de planejamento pode ser nociva para uma cidade e para os indivíduos que a ocupam. O crescimento espontâneo que se deu na Inglaterra, mais precisamente em Londres, durante os séculos XVIII e XIX foi ocasionado por um motivo econômico que posteriormente apresentou ter consequências sociais.

A forma de vivência que os londrinos mais pobres percebiam era diretamente relacionada com a falta de uma organização de estrutura física da cidade, é claro que não se sustenta aqui que uma modificação espacial seria o suficiente para elevar por completo sua qualidade de vida, mas é notório que tal prática se apresentaria com um alívio agradável para esses seres humanos.

2.2 DISPERSÃO URBANA

Coaduna-se extremamente temerário elaborar uma sequência teórica do desenvolvimento da malha urbana e não citar o fenômeno da dispersão.

De acordo com Carolina Pescatori, a dispersão urbana pode ser considerada "uma ruptura no processo histórico de urbanização. (…) que implica degradação da cidade e de suas configurações tradicionais, deformadas nas/pelas expressões espaciais da cidade dispersa." (PESCATORI, 2015, p. 40).

Sabe-se que uma das consequências da situação fática analisada é a degradação das configurações tradicionais da cidade, contudo tal máxima trata-se de um resultado da dispersão, mas não possui o condão de conceituá-la, uma vez que a natureza do ser e a consequência do existir são coisas distintas.

Dito isso, em termos práticos, definiu urbanização dispersa como sendo:

> (…) a criação de descontinuidades das partes edificadas no território, geralmente com baixas densidades construtivas, em áreas originalmente rurais ou naturais, mantendo interstícios em relação aos núcleos de urbanização contínuos adjacentes e decorrentes da difusão do modo de vida urbano, de forma interconectada funcionalmente. (COELHO, 2016, acesso em 01 de set de 2020).

Ou seja, descrever a dispersão urbana nada mais é do que relatar o movimento, muito característico na atualidade, de êxodo do centro da cidade para os seus entornos. Trata-se em verdade da criação de uma malha urbana no entorno da cidade. É interessante pontuar que os motivos desse fluxo pouco têm a ver com a falta de espaço.

Ricardo Ojima, em seu artigo "Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de *urban sprawal* e os desafios para o planejamento regional e ambiental", elenca uma das características da dispersão urbana, a fragmentação, e com isso acaba por permear a própria conceituação do termo.

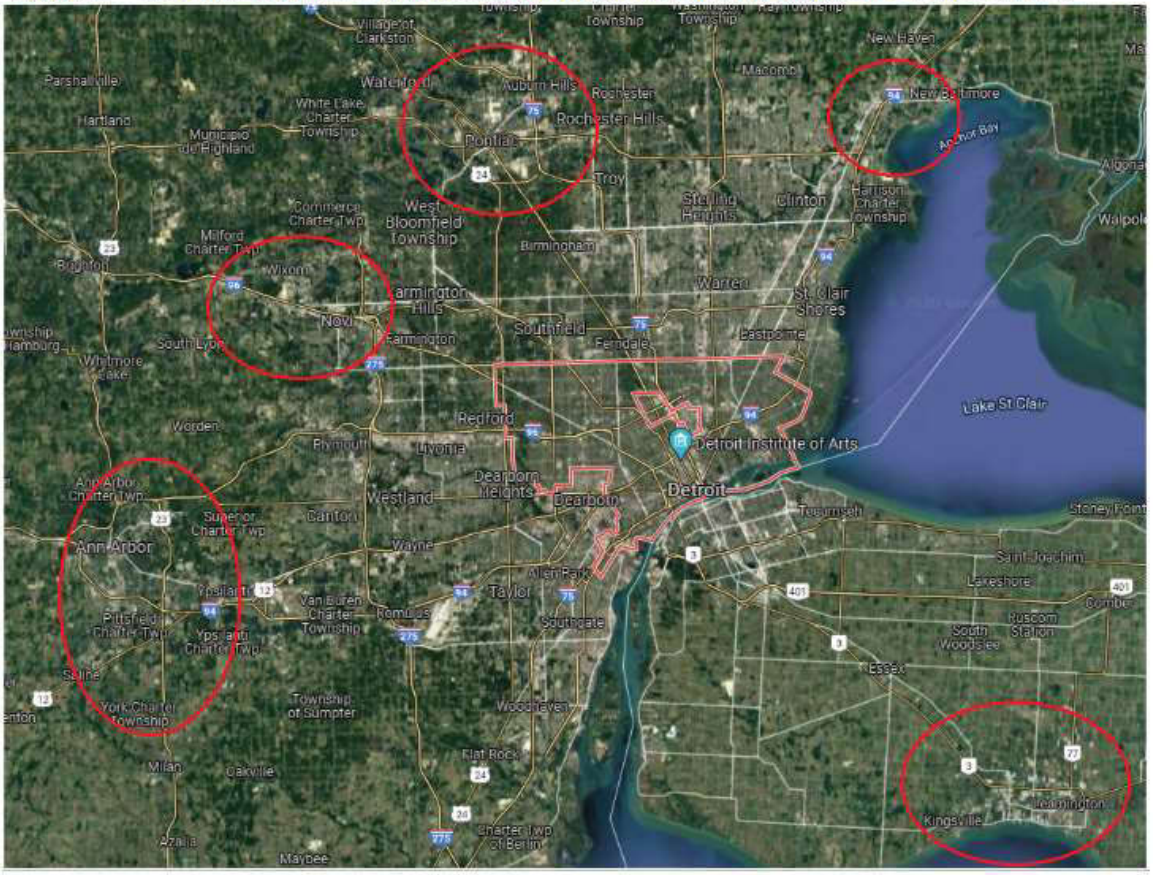
> Assim, uma característica discutida pela bibliografia sobre o *sprawl* é o desenvolvimento urbano não-conurbado (*leapfrog development*). Este modelo se remete basicamente à questão da **forma e alocação fragmentada da mancha urbanizada** para além do conceito de cidade, pois está se configura cada vez mais sob os contornos de uma região, uma cidade-região. Trata-se do **aumento das distâncias entre os núcleos de desenvolvimento urbano de uma mesma dinâmica regional**. Neste contexto, uma das questões envolvidas na expansão urbana e no conceito de urban sprawl é a crescente mobilidade espacial da população e uma

> relativa autonomia destes deslocamentos urbanos diários. (OJIMA, 2008, acesso em 01 de set de 2020).

Em síntese, o que Ricardo Ojima sustenta é que a dispersão urbana faz como que o crescimento de uma cidade não se dê de forma orgânica, mas sim de forma segmentada, modificando assim todo o trato usual da cidade, uma vez que novas localidades dentro de uma região já urbanizada requererão do Estado, enquanto provedor da coletividade, uma série de prestações que são inerente ao convívio em sociedade, como escolas, transportes públicos, redes de saúde, entre outros.

A título de visualização prática, cabe trazer à tona imagens de satélite da cidade de Detroit, nos Estados Unidos, para que se comprove visualmente as características físicas da dispersão urbana.

Figura 2 – As Consequências Físicas da Dispersão Urbana na Cidade De Detroit (EUA)



Fonte: Google Maps (2020)

Ante a figura acima exposta é possível apontar duas características centrais do fenômeno estudado nesse tópico, quais sejam: a presença de espaço sem nenhum tipo de urbanização no interior da cidade e o crescimento de assentamentos urbanos totalmente desconectados do centro da cidade.

O processo natural seria o de somente após a urbanização todo o interior da cidade é que essa deveria começar a se expandir, e essa expansão deveria se dar respeitando uma gradação lógica a fim de que todos pudessem acessar o centro da forma mais simples e rápida possível. Ocorre que, ao analisar as imagens de satélite de Detroit fica claro que tais parâmetros não foram observados.

É coerente explicar, de forma breve, o que se deu na cidade acima mencionada que ocasionou esse tipo de dispersão urbana tão acentuada. O que se deu fora, em termos simples, a falência da cidade de Detroit, essa, que antes era conhecida como “capital do automóvel nos EUA” (GAETE, 2016, acesso em17 de out de 2020), não conseguiu lidar com o surgimento da concorrência frenética nem com o surgimento de diversas crises.

> A capital do motor está em queda livre desde os anos 90. Más gestões de prefeitos, unidas à crise financeira de 2008, acabaram condenando à moratória uma cidade que foi o símbolo do poder industrial dos EUA. Detroit perdeu 60% de sua população desde os anos 50, cerca de 700 mil habitantes, e entre 2000 e 2010 viveu a saída de um quarto de seus moradores, tendo regiões inteiras transformadas em bairros fantasmas. Além da queda de contribuintes e de receita, o desemprego, a saída de negócios e empresas impediu que a cidade conseguisse arcar e manter seus compromissos e as despesas de serviços públicos. (EFE, 2013, acesso em 17 de out de 2020).

O que se deu em Detroit pode ser apresentado como um clássico caso de oferta e demanda, onde a oferta apresenta-se como as oportunidades de emprego e qualidade de vida e a demanda, materializa-se nas pessoas (força pungente obra capaz de girar a economia), a partir do momento em que a cidade não coloca à disposição nenhum tipo de oferta, a demanda não se apresenta, e logo, não há motivos claros de permanência. Por isso que, ao analisar o mapa da cidade de Detroit, averigua-se claramente a presença de diversos assentamentos urbanos extremamente distantes da cidade ‘principal’, isso se deve ao fato de que o centro, por mais peculiar que possa parecer, não oferecia nenhum tipo de atrativo aos moradores da cidade.

Superado o entendimento do conceito de dispersão urbana e a apresentação do caso prático da derrocada da cidade de Detroit, é necessário apontar quando tal movimento ficou claro na história moderna da sociedade.

Para alguns estudiosos do tema esse fenômeno começou a ser possível pois as inovações tecnológicas “na comunicação e no transporte foram tão radicais no século XX que expandiram a escala da sociedade urbana para relações cada vez mais

independentes da cidade, em um processo que reduziu a importância do lugar e do espaço físico" (WEBBER, 1968, p. 471).

Carolina Pescatori ao analisar o pensamento de Webber deixa claro que a utilização das tecnologias como forma de se afastar dos centros urbanos sem deixar de fazer parte da malha urbana denota, de forma notória, a discrepância entre ricos e pobres.

> É fato que a ampliação das comunicações e a facilidade de mobilidade por meio de diferentes tecnologias, especialmente do automóvel, flexibilizaram profundamente a relação de distâncias e interdependência entre os lugares de trabalho, moradia, e consumo no século XX; igualmente, é fato que essa flexibilização foi ainda maior para as classes ricas, que possuíam os meios econômicos para acessar as novas tecnologias. Webber compreende essa relação de privilégios, afirmando que as revoluções na comunicação e nos transportes permitiram que uma classe afluente vivesse em qualquer lugar – nos subúrbios, nos distritos rurais, nas montanhas, que seja – mantendo-se minuciosamente 'urbanas', participando completamente da vida intelectual, profissional e econômica. Por sua vez, os mais pobres foram conservados à margem do processo, "tornando-se cada vez mais 'rurais' no sentido de que eles são não participantes nas questões da comunidade global. (PESCATORI, 2015, p. 43)

É importante expor que a ideia de dispersão urbana, assim como a do crescimento espontâneo, também fora influenciada por inovações dos modelos de produção industrial. Enquanto a 1ª Revolução Industrial foi um marco para a ocorrência do crescimento espontâneo na Inglaterra, o surgimento do fordismo foi essencial para que o começo da cidade dispersa pudesse ser vislumbrado.

"O fordismo foi um modelo de produção industrial utilizado amplamente nos Estados Unidos e revolucionou a produção de automóveis, sendo adaptado para outras indústrias ao longo dos anos" (MATIAS, acesso em 01 de set de 2020).

Assim como na revolução industrial, o surgimento dessas fábricas, impulsionadas pelo fordismo, fez surgir um fluxo migratório que modificou consideravelmente as cidades.

O nascimento das indústrias de Henry Ford foi relevante para a dispersão da malha urbana no decorrer do século XX pois "a fabricação em massa de veículos permitiu que muitas pessoas tivessem acesso aos automóveis. Tamanha foi sua massificação que houve o início das cidades dos automóveis, um marco na história do desenvolvimento urbano." (AMARO, 2016, acesso em 02 de set de 2020).

> A implantação de sistemas de transporte urbano, primeiramente por trilhos (bondes e trens suburbanos, seguidos pelo metrô) e depois, o de matriz

> automotiva (ônibus, carros, caminhões, motos etc.) geraram condições técnicas e funcionais para uma cidade mais expandida. (SPOSITO, 2010, p. 72).

Contudo, é importante que se diga que essa expansão somente se consolidou após a segunda guerra mundial.

“As cidades fordistas pré Segunda Guerra Mundial” eram burocráticas e inflexíveis, desenroladas em torno de áreas industrializadas, favorecendo o trânsito entre os operários e, nesta direção, as grandes aglomerações urbanas.” (BARROS, 2019, acesso em 01 de set de 2020).

Entretanto, quando se direciona o prisma da análise para as cidades do pós-guerra, verifica-se uma realidade completamente distinta.

> A estrutura da metrópole fordista do segundo pós-guerra mudou por completo a estrutura da cidade. Com o modo de produção em massa das fábricas e o fim da Segunda Guerra Mundial, deu-se início a uma dualidade centro/subúrbio. Houve uma clara separação das áreas urbanas e suburbanas e a criação de centros industriais longe dos centros urbanos junto com o avanço da indústria automobilística incentivaram o crescimento e a ocupação de periferias. (CABRAL, 2016, p. 12).

Percebe-se então que com o fim do período bélico tem-se uma movimentação para os entornos da cidade fazendo que ida para os subúrbios fosse algo não mais restrito das camadas baixas da sociedade.

A dispersão urbana faz com a palavra subúrbio ganhe uma conotação completamente distinta da que se tinha antes do século XVIII. De acordo com Paula Freire Santoro:

> “(…) se nos séculos anteriores ao sec. XVIII, a imagem de subúrbio esteve associada a uma cena urbana de degradação, hábito desregrados, à um território inferior (…) os subúrbios de uma cidade pré-moderna como Londres são bem diferentes, mostram uma movida para os arredores de uma população com um bom padrão de renda e níveis sociais mais altos.” (SANTORO, 2012, acesso em 01 de set de 2020).

Em questões geográficas esse movimento foi notado de forma inicial nos Estados Unidos, ao expor sobre a dispersão urbana, Ricardo Ojima defende que esse fenômeno “surge em meados da década de 1960 como uma designação pejorativa para expressar a expansão descontrolada das aglomerações urbanas norte-americanas, sobretudo pela disseminação do padrão suburbano de urbanização”.(OJIMA, 2008, acesso em 02 de set de 2020).

Uma das cidades norte-americanas onde a suburbanização (causada pela dispersão urbana) foi mais visível foi em Los Angeles.

> O automóvel e o sistema de rodovias estão no cerne das mudanças de padrão do subúrbio ferroviário para o rodoviário, cujo primeiro exemplo clássico é a cidade de Los Angeles, nos EUA. Se antes o subúrbio era um elemento subordinado à cidade, Los Angeles dos anos 1920 estrutura-se em um sistema viário de massa que permite um desenvolvimento urbano quase ilimitado. É o surgimento de uma nova forma urbana tida como "a nova cidade", "amorfa", extensa, com tamanho "monstruoso". Nota-se aqui o que será o posicionamento americano frente o tema da expansão urbana: é preciso liberar o crescimento. (SANTORO, 2012, acesso em 02 de set de 2020).

Paula Freire Santoro, mais uma vez, aponta, de forma brilhante, a importância do desenvolvimento da indústria automobilística para o crescimento da malha urbana através da dispersão. Em Los Angeles e esse movimento foi algo tão emblemático que até hoje é possível ver as características físicas de uma cidade dispersa quando se analisa sua estrutura de forma global.

Figura 3 – Vista Aérea de Los Angeles

Fonte: Site 'Outra Cidade' – Foto: Joe Mabel (2015)

No Brasil é possível identificar duas formas de dispersão urbana, aquelas direcionadas as camadas 'superiores' da população e a pertencentes as classes menos favorecidas.

"Segundo diversos autores, um dos primeiros condomínios (…) do Brasil foi construído em Alphaville, localizado na região metropolitana de São Paulo, nos municípios de Barueri e Santana do Parnaíba, e inaugurado em 1973". (PESCATORI, 2015, p. 47).

Esses condomínios fechados vão muito além de uma simples expansão da malha urbana através da dispersão, tratam-se de verdadeiros recantos cercados que possuem, de forma limitada, quase tudo o que se é necessário para viver integrado com a cidade. Portanto é possível dispor que a principal característica desses assentamentos é o planejamento.

> (…) não se resume aos condomínios residenciais; na verdade, desde o início e como elemento principal de seu projeto urbanístico, incorpora áreas destinadas a indústrias não poluentes, comércio e serviços, constituindo-se como um importante exemplo de formas complexas de organização espacial da dispersão urbana no Brasil. (REIS, 2006, acesso em 02 de set de 2020).

Em um espectro diametralmente oposto tem-se as favelas, a forma de dispersão urbana característica dos brasileiros menos abastados.

> No Brasil, a origem das favelas remonta ao período da abolição da escravatura, quando muitos ex-escravos, então libertos, passaram a ocupar as áreas mais afastadas das cidades, fruto da discriminação racial e também da realidade econômica em que viviam. No Rio de Janeiro e São Paulo, as primeiras favelas surgiram de contextos mais específicos, como a Guerra de Canudos e outros eventos históricos. (PENA, 2020, acesso em 02 de set de 2020).

Ao processo de gênese das favelas dá-se o nome da favelização, que se trata de um “processo que se passa no espaço da cidade e do campo em que há a transformação desse espaço em áreas sem infraestrutura e recursos para os sujeitos que ali vivem”. (GARCIA, 2020, acesso em 02 de set de 2020).

Ultrapassada a questão histórica é importante entender que, atualmente, com a elevada onda migratória presente na Europa, é possível perceber o surgimento de uma nova dispersão urbana neste continente, segundo Nestor Goulart Reis, professor titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP), elenca que: “na Europa a dispersão é praticamente toda da classe média. Os problemas sociais estão basicamente ligados aos imigrantes (…), há grande número de aldeias e povoados rurais (…). A população ali se transforma e adota padrões metropolitanos”. (REIS, 2009, acesso em 02 de set de 2020).

Por fim é necessário pontuar algumas consequências da suburbanização ocasionada pela dispersão urbana, para Ricardo Ojima essas localidades podem apresentar “dificuldade de proporcionar a infraestrutura que só se torna viável em áreas residenciais mais densas como, por exemplo, um sistema de transporte coletivo, segurança pública, educação e serviços de saúde.” (OJIMA, 2008, acesso em 02 de set de 2020).

Carolina Pescatori ao citar o estudo de Aldo Paviani sobre as cidades satélites de Brasília (uma localidade fruto da dispersão urbana, logo suburbanizada), afirma que tais assentamentos apresentam uma “profunda precarização da vida nos núcleos periféricos (tanto nas cidades satélites quanto nos municípios do entorno), causada pela permanente carência de infraestrutura, transporte, serviços e emprego nessas localidades”. (PESCATORI, 2015, p. 50).

Ante todo o exposto é possível sustentar que a dispersão urbana, assim como o crescimento espontâneo são realizações fáticas essenciais para o crescimento da malha urbana. Contudo, como qualquer tipo de conduta humana esses fenômenos trazem para os indivíduos consequências que podem ser benéficas ou não, tudo dependerá do nível de planejamento, esse, conforme se denotará abaixo é uma das principais diferenciações entre o crescimento espontâneo e a dispersão urbana.

2.3 CRESCIMENTO ESPONTÂNEO X DISPERSÃO URBANA

Como visto acima, o crescimento espontâneo possui como característica central a ocupação da cidade de forma desordenada, não há um planejamento e as pessoas não se fixam em localidades distantes do centro, muito pelo contrário, o que identifica um assentamento como fruto desse fenômeno, e não de outro, é justamente o fato de que este se dá dentro da cidade, enquanto aquele, ocorre em seus entornos.

O Brasil, mais precisamente o Rio de Janeiro, teve um emblemático exemplo de crescimento espontâneo na virada do século XIX para o XX, os cortiços. Essas localidades encontravam-se no centro da cidade do Rio de Janeiro e foram ocupadas por pessoas de baixa condição financeira, pois, tais imóveis, que antes eram as residências dos burgueses da região, na data acima, encontravam-se decadentes e em ruínas, sendo financeiramente acessíveis aos menos afortunados.

> Houve uma grande vontade por parte da elite de ocupar os espaços dos centros urbanos, mas esses espaços não eram apropriados, pois eram ocupados por pobres que estavam em sua rotina de trabalho além de não ter uma estrutura física adequada à posição social que eles ocupavam o que fermentou a vontade ainda mais da elite de ver um país moderno segundo os parâmetros da Europa. Os membros do poder público tinham um obstáculo no caminho em direção ao moderno, os cortiços, que eram grandes casarões, anteriormente ocupados pela elite carioca. Os cortiços como uma forma barata de habitação eram ocupados pelos pobres, localizado em sua maioria no centro da cidade, sendo que lá estavam concentradas as oportunidades de emprego. (SILVA, 2018, acesso em 02 de set de 2020).

Com a destruição dos cortiços a elite carioca conseguiu ter acesso novamente ao centro da cidade. Por sua vez, a classe menos abastada se viu obrigada a sair desse espaço e se acomodar nos entornos da malha urbana da capital fluminense, esse foi um dos principais motivos que deu origem as favelas do Rio de Janeiro.

Conforme especificado pode-se perceber, claramente, que a situação supramencionada se caracteriza como uma dispersão urbana forçada para a periferia da cidade. Não obstante houvesse localidades desocupadas no centro urbano, essas não estavam, por motivos econômicos e sociais, disponíveis para os mais pobres.

> Com a destruição dos cortiços, parte das pessoas foi para a periferia da cidade e a outra parte subiu o morro, formando favelas. (…) Nos cortiços, os moradores sofriam com a falta de higiene, que causava várias doenças. A situação continuou ruim no morro, sem saneamento básico ou qualquer auxílio do governo. (GLOBO, acesso em 02 de set de 2020).

É coerente que se denote que, diferentemente do crescimento espontâneo, que, em regra, não há planejamento, a dispersão urbana pode ou não ser planejada. Diz-se que há planejamento quando, por exemplo, surge um condomínio fechado nos entornos de uma grande metrópole.

Entretanto, quanto a esses tipos de empreendimentos, há parte da acadêmica que os classificam como: “juridicamente ilegais e urbanisticamente desfavoráveis (além de estimularem) a autossegregação, a exclusão social, e a rupturas nas cidades em que são instalados”. (OLIVEIRA; OLIVEIRA, acesso em 02 de set de 2020).

É preciso que se entenda que a forma como uma cidade cresce, seja ela por crescimento espontâneo ou por dispersão, deve sempre estar atrelada com a conformidade legislativa e tendo como objetivo central o ganho da qualidade de vida.

2.4 CONCEITOS RELEVANTES

Uma vez que os termos centrais desse tópico já foram, exaustivamente, analisados é coerente que se apresente alguns conceitos que são centrais para um entendimento completo do desenvolvimento da malha urbana.

2.4.1 Suburbanização

A suburbanização é uma das formas pela qual a dispersão urbana se manifesta. É verdade que durante muito tempo esses conceitos foram vistos como sinônimos, mas com o passar do tempo estão, paulatinamente, se diferenciando.

> (…) suburbanização cresceu nos Estados Unidos e passou a se expandir também em outros lugares do mundo, provocando novos estudos e revisão do conceito do sprawl. Nesse sentido, se antes o sprawl era considerado o padrão urbanístico suburbano, passa a ser entendido como um processo que pode assumir diferentes formas e que adquire um rigor quantitativo passível através da comparação ao longo do tempo, de distintas dimensões, combinadas ou não, entre elas: densidade, continuidade, concentração, agrupamento, centralidade, nuclearidade, usos mistos e proximidade. (SILVA, 2014, acesso em 03 de set de 2020).

Portanto, a suburbanização, atualmente, apresenta-se como um fenômeno que dá origem a localidades que podem ser descritas como ambientes que “não são rurais nem urbanos, acabam por integrar elementos de ambos.” (INFOPÉDIA, acesso em 03 de set de 2020).

Já feita a devida conceituação é importante indicar que uma das principais formas de caracterizar a suburbanização trata-se do motivo que a origina. Larissa Caroline Silva Jordão, aduz que essa, trata-se da “migração da população, que mudar de lugar na busca de melhor qualidade de vida (e com isso) faz a cidade se expandir”. (JORDÃO, 2014, acesso em 03 de set de 2020).

Todavia essa busca pela qualidade deve ser analisada através de um recorte bem delimitado de classes sociais, pois os “subúrbios influentes recebem mais subsídios para o *sprawl* (dispersão) (…), (enquanto os bairros destinados as pessoas mais pobres são) antigos, deteriorados e a infraestrutura pública (encontra-se) em declínio”. (SANTORO, 2012, acesso em 03 de set de 2020).

“(…) o surgimento de condomínios e loteamentos faz parte de um novo padrão de segregação espacial e desigualdade social na cidade, substituindo aos poucos o padrão dicotômico centro-periferia (rico-pobre)”. (CALDEIRA, 2000, p. 55).

Ante todo o exposto é notório a afirmação de que a suburbanização é o presente a futuro do desenvolvimento da malha urbana brasileira, a título de exemplificação, em 2015, “10% da população da capital Baiana, cerca de 3 milhões de pessoas vivem em subúrbios” (G1, 2015, acesso em 03 de set de 2020).

Figura 4 – Vista do Subúrbio de Salvador

Fonte: G1 – Foto Henrique Mendes (2015)

Portanto, é mais do que o urgente a necessidade dessas pessoas de serem tuteladas pelo Estado, pois a consequência desses indivíduos estarem tão longe do centro, e por conseguinte, distante dos serviços essenciais como, escola, posto de saúde e transporte público, decorre da falta de planejamento urbano, o qual, segundo a Constituição Federal de 1988 é competência do município.

“Art. 30. Compete aos Municípios: (…) VIII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (…)”. (BRASIL, 1998, acesso em 03 de set de 2020).

2.4.2 Espraiamento

O espraiamento nada mais é do que uma forma que a academia especializada encontrou para caracterizar a expansão horizontal das cidades, a dispersão urbana. Segundo o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil foi graças a esse fenômeno que nasceram os **bairros-dormitório**, que surgem a uma maior distância do centro do que o resto da cidade. Futuramente, esses bairros podem até se tornar **cidades-dormitório**”. (CAU/BR, acesso em 03 de set de 2020, grifos nossos).

Esses tipos de localidade são assim denominados pois “não possuem uma oferta mínima de empregos e serviços gerando um deslocamento diário de boa parte dos seus moradores até a área urbana central.” (PATRÍCIO, 2008, acesso em 03 de set de 2020).

Há uma verdadeira “inexistência de uma esfera social autônoma que exige que seus moradores saiam da cidade durante a maior parte do dia para buscar trabalho, educação e lazer em outros lugares e voltem apenas de noite e/ou nos fins de semana para suas casas”. (AMORIM, 2016, acesso em 03 de set de 2020).

É importante deixar ressalvado que a necessidade de deslocamento para que os indivíduos consigam ter acesso as funcionalidades da vida urbana ficam restrita aos que não possuem recursos financeiros para se alocarem nos subúrbios de luxo, os chamados condomínios fechados. Em determinados empreendimentos desse tipo é possível perceber a existência de uma verdadeira cidade particular.

Superada a disposição teórica do espraiamento, é relevante que esse seja diferenciado da suburbanização. Equivocado é o raciocínio que pressupõe que assim como a suburbanização o espraiamento seria uma consequência da dispersão urbana, o correto é manifestar que a dispersão é o espraiamento e a suburbanização sua consequência.

> Uma característica relacionada ao espraiamento urbano é a periferização da população. Sejam as classes de baixa renda, sejam as de alta renda (atraídas por promessas de maior segurança), as famílias moradoras das zonas geograficamente periféricas tendem a despender maior tempo em seus deslocamentos pendulares (casa-trabalho) e a ter menos acesso à infraestrutura urbana. Em termos sociais o problema é relevante, pois a maior parte do movimento de periferização cabe à população de baixa renda, o que gera desigualdade social espacial. (NADALIN, 2015, acesso em 03 de set de 2020).

2.5 MANIFESTAÇÕES POSSÍVEIS DA MALHA URBANA

2.5.1 Cidade Compacta, Ordenada e Sustentável

Conceitualmente é possível afirmar que a cidade compacta se apresenta como o oposto da cidade dispersa, isso porque, enquanto essa se caracteriza pela falta de uma ocupação coesa do seu território geográfico, aquela tem como ponto central possuir uma “densidade equilibrada”. (MALERONKA, 2018, acesso em 04 de set de 2020).

Esse tipo de configuração, que uma cidade pode adotar, resolve um dos principais problemas da dispersão urbana, a falta ou a dificuldade de acesso as funcionalidades e serviços básicos para a percepção de uma vivência urbana plena.

> O adensamento planejado no conceito das cidades compactas também otimiza a infraestrutura, onde a mesma rede de energia elétrica ou de água, por exemplo, em vez de servir a 10 casas, atenderia, em uma cidade compacta, a um número muito maior de pessoas. O mesmo raciocínio vale para os serviços de educação e saúde, por exemplo. A verticalização reduziria a necessidade de ampliação da rede para regiões cada vez mais distantes. Em um centro urbano adensado, mais pessoas teriam acesso aos mesmos postos de saúde e às mesmas escolas. (FARKASVOLGYI, 2014, acesso em 04 de set de 2020).

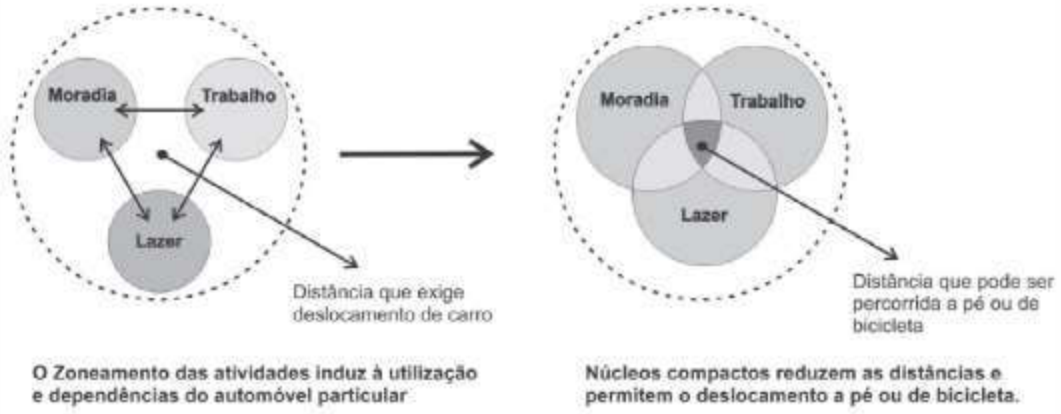
O conceito de cidade compacta surge justamente para que não se caia na armadilha da dispersão urbana. É necessário que se procure sempre otimizar o espaço urbano de forma a tornar o mais fácil e agradável possível a vida nesta localidade. Fernando Tadeu de Araújo ao citar o que Rogers e Gumuchdjian entendem por uma cidade compacta, salientou que essa:

> (…) exige a rejeição do modelo de desenvolvimento multifuncional e a predominância do automóvel. (…) O foco da questão reside em como pensar e planejar cidades que permitam uma mobilidade urbana eficiente, menor emissão de CO2, uma maior dinâmica entre espaços multifuncionais, espaços públicos e os cidadãos. (ARAÚJO, *apud* ROGERS e GUMUCHDJIAM, 2014, acesso em 04 de set de 2020).

Ainda citando o brilhante trabalho de Fernando Tadeu de Araújo, vale indicar o esquema que ele produziu para explicitar visualmente as diferenças entre a cidade dispersa e a compacta.

Segue abaixo o esquema:

Figura 5 – Esquema de Funcionamento da Cidade Compacta



Fonte: Araújo *apud* Rogers e Gumuchdjian (2014)

No entanto, a utilização desse modelo, sem a análise de outros quesitos o torna devassado e, em certos aspectos, até mesmo prejudicial. É o que se dá quando o equilíbrio de densidade defendido por Camila Marelonka é posto de lado em razão de motivos econômicos, dando lugar a uma densidade intensa e assoberbada. Nessa situação fática, começam a surgir uma série de problemas.

> Entre os críticos da cidade compacta, um dos argumentos mais utilizados tem sido o da suposta baixa qualidade de vida urbana, motivada por uma possível escassez de espaços abertos e naturais no espaço intraurbano. Há quem sustente que em uma cidade compacta o ambiente seria mais "sufocante". (MALERONKA, 2018, acesso em 04 de set de 2020).

Entretanto tal ocorrência somente se dará se a base que caracteriza uma cidade compacta, o planejamento, não for respeitada. De fato há percepção de uma alta taxa de densidade populacional nestes tipos de cidade, contudo essa não ocorre de forma espontânea, muito menos dispersa, o que se dá é o esforço de um conjunto de vários profissionais para que a delimitação territorial daquele assentamento possa ser utilizado da melhor forma possível a fim de que a população tenha acesso a uma experiência urbana agradável.

É exatamente isso que pode ser encontrado na coletânea de artigos organizada por Adir Ubakdi Rech, em um dos artigos é citado o entendimento de Carlos Leite, o qual afirmar que não obstante a alta densidade seja uma característica da cidade compacta essa se dá "com adequado e planejado uso misto do solo onde há a mistura das funções urbanas que são a habitação, o comércio e os serviços". (RECH apud LEITE 2012, acesso em 04 de set de 2020).

Ou seja, é possível afirmar que:

> (…) com infraestrutura correta e incentivo ao uso misto, onde as pessoas moram, trabalham e se divertem sem a necessidade de grandes deslocamentos, (a cidade compacta) representam melhorias na qualidade de vida, da mobilidade urbana, bem como melhorias no uso dos serviços e recursos públicos, que ali empregados, podem atender a mais pessoas e de forma mais racional. (FARKASVOLGYI, 2014, acesso em 04 de set de 2020).

Já uma cidade ordenada nada mais é do que uma cidade que respeita determinada organização prática. Geralmente quando se fala que uma cidade é ordenada nada mais é do que uma cidade compacta com parâmetros de organização bem acentuados. "O modelo de cidade compacta oferece uma forma estrutural de utilização do subsolo urbano, facilita a ordenação pela proximidade e pela sua maior regularidade formal." (SILVA; ROMERO, 2011, acesso em 27 de set de 2020).

Uma cidade sustentável, diferentemente do que pensa o senso comum, vai muito além de ser um assentamento urbano que respeita o meio ambiente. De acordo com Juliana Bezerra, para ser sustentável a cidade deve “prevê uma série de diretrizes para melhorar a gestão de uma zona urbana e prepará-la para as gerações futuras. (Além de considerar) três pilares essenciais: responsabilidade ambiental, economia sustentável e vitalidade cultural.” (BEZERRA, acesso em 27 de set de 2020).

O que pode ser suscitado, portanto, que o principal objetivo de uma cidade sustentável é proporcionais aos seus habitantes condições para uma sobrevivência longa, continua e de qualidade dentro dos seus limites geográficos.

Superado o entendimento do que vem a ser uma cidade compacta, ordenada e sustentável, bem como quais são os prós e os contras de sua implementação é relevante suscitar um pequeno histórico da sua trajetória, a partir momento em que ganhou notoriedade até os dias de hoje, além de citar as principais cidades do mundo que foram pensadas de acordo com os parâmetros da compactação urbana.

2.5.1.1 PARIS

Sem sombra de dúvidas uma das cidades mais emblemáticas de todo o globo é a cidade luz, o berço da *belle epoque*, Paris. Todavia é preciso que se elenque que a Paris que se conhece no século XXI é fruto do esforço de um homem em específico, George-Eugène Haussmann.

> Administrador público sem nenhum treinamento em arquitetura ou planejamento urbano, Haussmann transformou Paris em um enorme canteiro de obras por 20 anos. Apesar de ter sido forçado a deixar o cargo em 1870, quando o imperador enfrentava críticas por excesso de gastos públicos, seus projetos continuaram sendo seguidos até o final dos anos 1920. (GLANCEY, 2016, acesso em 04 de set de 2020).

Antes de Haussmann Paris era um grande labirinto e emaranhado de ruas e vielas, pode-se afirmar que pouco havia mudado “da Paris medieval até a metade do século XIX. (…) O Iluminismo provocara uma significativa alteração nas mentalidades (…) mas o que ainda imperava no **traçado urbano da capital era enredado labiríntico (…) tempos góticos**.” (SCHILLING, acesso em 04 de set de 2020, **grifos nossos**).

Figura 6 – Planta de Paris em 1853 (Antes do Plano de Haussmann)

Fonte: GABOO (2012)

Apesar do aparente ar de esclarecimento e um avançado olhar para o planejamento urbano, o que motivou Haussmann e reformar Paris não fora sua preocupação com o melhor uso possível para o espaço urbano parisiense, mas sim a utilização dos pequenos e apertados logradouros em revoltas e ataques. Pode-se sustentar, portanto, que o aspecto urbano que Paris possui hoje existe graças a uma organização militar da cidade.

“O principal objetivo da reforma urbana idealizada por Haussmann para Paris, é o de liberar o tecido urbano para facilitar manobras militares.” (ARQUITETANDO, 2009, acesso em 04 de set de 2020).

Por fim, é preciso salientar que o plano de Haussmann foi extenso e Paris, praticamente, foi destruída e reconstruída nesse ínterim.

> O plano incluía a demolição de cerca de dezenove mil prédios históricos e a construção de outros trinta e quatro mil novos, aproximadamente. As antigas ruas foram substituídas por amplas vias, de arquitetura eclética e neoclássica, em tons pastéis, alinhados e dentro de proporções uniformizadas. Foram construídos grandes parques, um novo sistema de esgoto, um novo aqueduto para a água doce, rede de gás subterrâneo para iluminação pública e privada, fontes e banheiros públicos. Novas estações de trem foram construídas, bem como o ícone do ecletismo mundial, a Opera de Paris. As avenidas radiais, saindo do Arco do Triunfo, caracterizam o plano de Haussmann. (ALBUQUERQUE, 2018, acesso em 04 de set de 2020).

Dito isso é de fácil percepção, quando se analisa a malha urbana parisiense, que essa cidade obteve um vasto planejamento urbano tornando ainda mais justo e coerente o posto de cidade que mais recebe turistas a cada ano, pois é isso que um planejamento urbano de qualidade traz a cidade que o possuí, ou seja, notoriedade e

relevância, fora é claro, uma considerável qualidade de vida percebida por seus moradores.

Figura 7 – Paris Atual (Visão Aérea)

Fonte: Google Maps. Foto: Dhiraj Lehru (2019)

Conquanto a inexorável notoriedade dos planos de Haussmann, um ponto em específico não pode ser deixado de lado, qual seja, a gentrificação da capital francesa. “A gentrificação, (parisiense) relega as classes populares para as cidades de seu entorno, especialmente ao norte e leste de Paris.” (GONÇALVES, 2017, acesso em 17 de out de 2020).

E para Haussmann, essa questão não era algo de suma importância, o objetivo central era romper com a estética anterior, se para tal feita fosse necessário, de certa forma, tornar Paris menos acessível, seria um pequeno preço a se pagar.

2.5.1.2 BOGOTÁ

A capital da Colômbia se mostra como um grande exemplo de transformação urbana através da utilização de um planejamento acertado de reorganização da malha urbana.

Assim como boa parte das cidades, Bogotá se viu em uma situação na qual sua delimitação geográfica não se mostrava-se suficiente para dar conta do expressivo ganho demográfico que percebeu a partir de 1940.

> Embora tenha tido períodos pontuais de adequada gestão urbana desde sua fundação no ano 1539, Bogotá lidava com o déficit no processo de desenvolvimento urbano, que se aprofundou com o grande aumento

> demográfico a partir dos anos 1940. Dificuldades de regulação da vida pública se aprofundaram durante os anos 1970 e 1980. O processo de desinstitucionalização administrativa teve como consequência o uso de práticas clientelistas e corrupção administrativa generalizada. (CEBALLOS; MARTIN, 2004, acesso em 05 de set de 2020).

Fora o entendimento suprapartidário que possibilitou a gênese de uma nova Bogotá, isso porque diferentemente do que se deu na França, mais precisamente em Paris, a reforma da capital da Colômbia não ocorrera sob a égide de um estado monárquico, mas sim sob o bastião da democracia.

"Bogotá era considerada uma das cidades mais perigosas do mundo. Hoje, ostenta o título de Cidade da Paz, segundo a Unesco, e de Melhor Cidade, conforme a Bienal de Arquitetura de Veneza." (ARANTES, 2007, acesso em 05 de set de 2020).

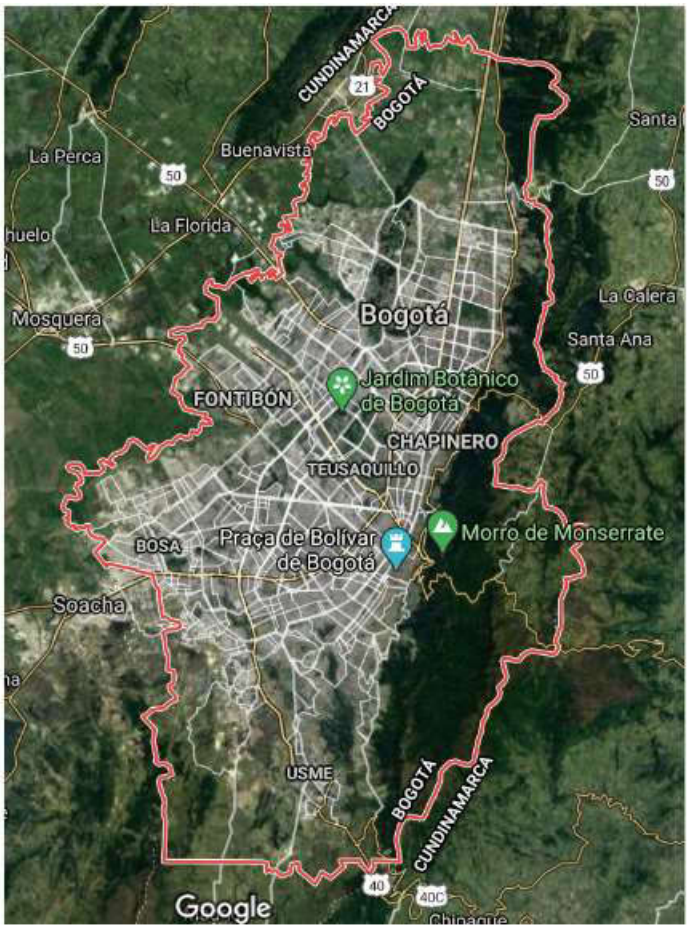
A conquista desses títulos pode ser creditada, sem receios, aos prefeitos de Bogotá, que entenderam a relevância e os benefícios que um planejamento urbano pode proporcionar a uma cidade.

> A partir do ano de 1995 a história de Bogotá é marcada (e redirecionada) durante o exercício de quatro mandatos de governo consecutivos no âmbito municipal. Antanas Mockus Sivickas vence as eleições de 1994 e inicia um trabalho com ênfase na cultura cidadã. As eleições de 1997 foram vencidas por Enrique Peñalosa. Trouxe para sua equipe profissionais com expertise no setor privado, o que lhe ajudou a avançar com sua visão orientada por metas durante sua gestão, na qual trabalhou com a idéia de projeto de cidade. Antanas Mockus venceu as eleições de 2000 e deu continuidade aos projetos em andamento do governo anterior. Dentre as marcas de seu governo estão a aborgadem da questão ambiental e da redução da violência. Luis Eduardo Garzón venceu as eleições em 2004, a ênfase de governo esteve em políticas sociais como redução de pobreza e combate à fome. Deu continuidade, em ritmo menor, às ações dos governos anteriores. Trabalhou com a abordagem de cidade-região quanto à gestão urbana. (ABULATIF, 2015, acesso em 05 de set de 2020)

Figura 8 – Evolução da Malha Urbana de Bogotá

Fonte: ABULATIF (2015)

Figura 9 – Malha Urbana Atual de Bogotá



Fonte: Google Maps (2020)

2.5.1.3 BRASÍLIA

Falar de cidade compacta é falar de Brasília. “A Construção de Brasília ocorreu entre os anos de 1956 a 1960. A mudança da capital do Brasil, do Rio de Janeiro para o Planalto Central, requereu uma enorme quantidade de recursos financeiros, materiais e humanos.” (BEZERRA, acesso em 27 de set de 2020).

É preciso ser dito de que a ideia de mudar a capital do Brasil para uma região no interior do território nacional, tirando a sede do poder central do litoral, não data da década de 50 do século XX, “a cidade começou a ser gestada no imaginário brasileiro ainda no período colonial, quando as ideias que defendiam a interiorização do poder central já constavam da pauta dos principais movimentos emancipacionistas (…)” (SOUZA, acesso em 27 de set de 2020).

O desejo abstrato de construção de Brasília somente saiu do papel a partir da proclamação da república, no final do século XIX.

> Ela (a cidade) começou a ser viabilizada somente em 1891, quando a determinação de sua área foi incluída na primeira Constituição da República brasileira. No ano seguinte, um grupo de cientistas foi enviado para explorar o Planalto Central e demarcar a área. Chefiada por Louis Ferdinand Cruls, a expedição ficou conhecida como "Missão Cruls". Médicos, geólogos e botânicos compunham a equipe que fez um levantamento sobre a topografia, o clima, a geologia, a flora, a fauna e os recursos materiais da região. A área ficou conhecida como Quadrilátero Cruls, a primeira versão do "quadradinho", como todo brasiliense chama o mapa da cidade. (DISTRITO FEDERAL, acesso em 27 de set de 2020).

Ao analisar o exposto acima já é possível denotar que desde de sua gênese Brasília é uma cidade extremamente pensada. Todos os detalhes de seu surgimento seguem os requisitos básicos que caracterizam uma cidade compacta, quais sejam: uma cidade planejada, que visa proporcionar aos cidadãos uma dispersão equilibrada com o melhor aproveitamento possível do espaço urbano.

O plano piloto de Brasília é materialização fática da relevância que se deu a planificação da construção da capital do Brasil. Inicialmente é preciso dispor que ele surge fruto de um concurso internacional, divulgado através de um edital.

"Foram inscritos 26 projetos, tendo sido classificado em primeiro lugar o projeto apresentado pelo arquiteto e urbanista Lúcio Costa, fortemente embasado pelos princípios da Carta de Atenas de 1933 (…)". (KUBITSCHEK, 1975, acesso em 27 de set de 2020).

A título de conhecimento A Carta de Atenas de 1933, é um documento que "trata as cidades sob o ponto de vista de arquitetos, que reunidos, buscam responder aos problemas urbanísticos causados pelo rápido crescimento das cidades. (GALBIERI, 2008, acesso em 27 de set de 2020).

Retornando para a questão do plano piloto vencedor, tem-se a curiosa história de que, por pouco, Lúcio Costa não apresentou o seu projeto. Caso de fato tivesse permanecido inerte, atualmente, Brasília não teria a sua peculiar forma de avião.

Segundo Flávio Calvalcanti:

> Lúcio Costa afirma que não pretendia participar do concurso para escolha do "Plano Piloto" da nova capital, e partiu em viagem aos Estados Unidos. Só ao final do prazo de inscrições teria sentido necessidade de se desvencilhar de uma ideia que — segundo suas palavras — tinha surgido, quase pronta, em sua mente, durante a viagem de volta ao Brasil. Mandou comprar algumas

> folhas de papel de desenho, alguns lápis de desenho, uma caixa de lápis de cor, e esboçou a ideia — um texto escrito à mão, com 15 desenhos simples e um plano geral de cores. Foi entregue minutos após o encerramento do prazo oficial. Logo nas primeiras linhas desculpava-se pela apresentação — perante trabalhos cuidadosamente elaborados por equipes dos maiores escritórios de arquitetura do país — e propunha, singelamente, a [piedosa?] ficção de estar não concorrendo, mas apenas apresentando uma ideia, que não havia procurado, e quase que só por desencargo de consciência. Declarava, de início, não ter pretensão de desenvolver o projeto, colocando-se apenas à disposição, como mero consultor eventual, caso sua proposta viesse a ser adotada. As primeiras reações do júri do concurso, aparentemente, foram de perplexidade. Sir William Holford, [arquiteto ou urbanista?] britânico [responsável etc.] afirma ter lido, relido, e — lá pela terceira leitura — finalmente compreendido, maravilhando-se. Os relatos e depoimentos dos membros do júri — dos dois lados de um conflito com direito a denúncia insinuando verdadeiro escândalo — dão a entender que, a partir dali o julgamento já estava decidido para a maioria (menos um). (CAVALCANTI, 2012, acesso em 27 de set de 2020).

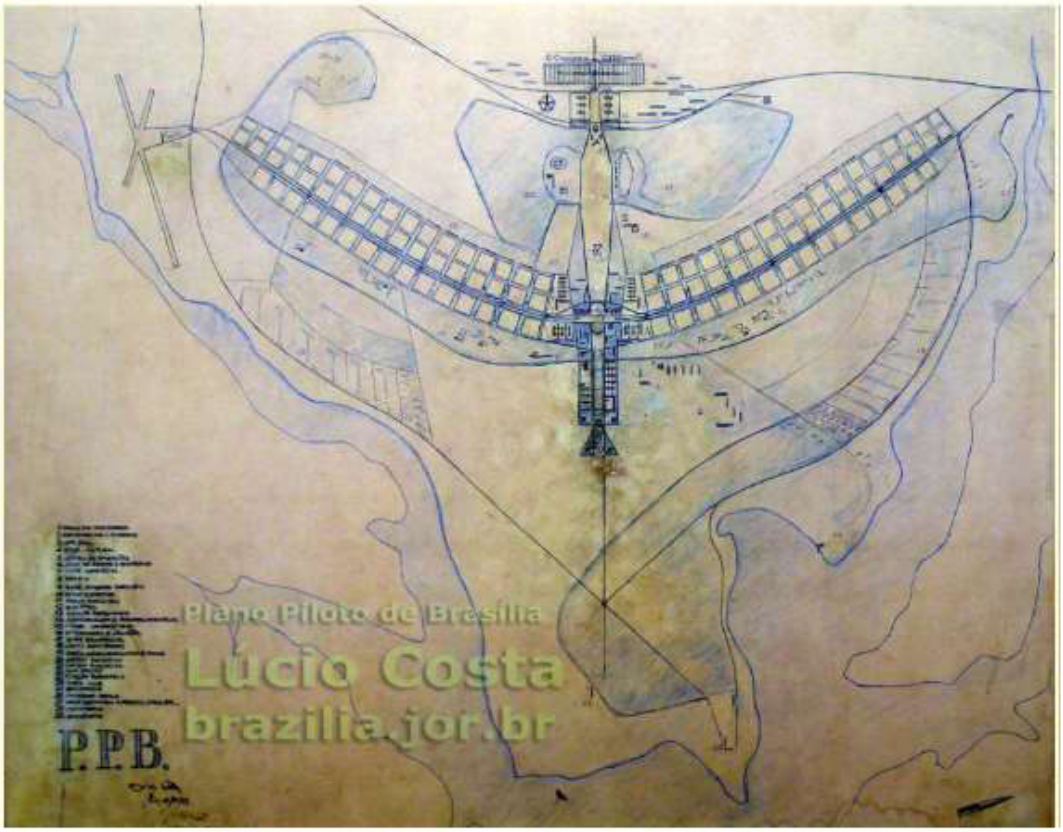
Há época o plano piloto de Brasília, de Lúcio Costa, foi visto com perfeito para a situação fática, pois a sua proposta fora a “única a levar em consideração que a cidade deveria estar funcionando em apenas três anos. Isto deu à Novacap a agilidade necessária para assumir o gerenciamento da implantação, sem alterar a imagem projetada da cidade.” (IPHAN, 1990, acesso em 27 de set de 2020).

Vale pontuar também o que apontou a apreciação do jure no momento de avaliação do projeto de costa. “Seus elementos podem ser prontamente apreendidos: o plano é claro, direto e fundamentalmente simples – como o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres feito por Wren e o de Paris de Louis XV”. (CANEZ; SEGAWA, 2010, acesso em 27 de set de 2020).

Superado todo o fascínio com o brilhantismo e com a forma de Brasília, atualmente, a organização da cidade já encontra críticas.

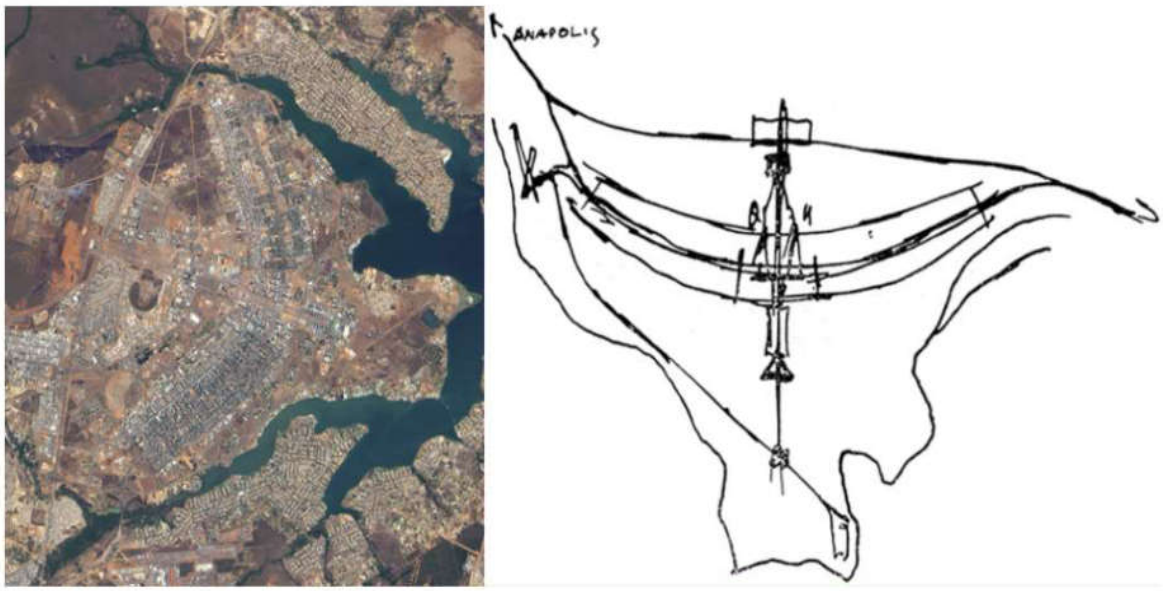
Nas figuras segue o projeto apresentado por Lúcio Costa e a sua comparação com a estrutura urbana atual de Brasília.

Figura 10 – Projeto Apresentado por Lúcio Costa (1957)



Fonte: Cavalcante (2012)

Figura 11 – Visão Atual de Brasília



Fonte: Viva Decora (2018)

Para Leonardo Finotti, fotógrafo de arquitetura e ator do livro ‘Ensaios sobre Brasília’:

> Brasília parou na inauguração. A cidade, no entanto, por ser uma Capital Federal, teria tido condições de se abrir para diversos outros arquitetos, por concursos públicos. Essa flexibilidade geraria uma dinâmica essencial para que a sua arquitetura continuasse boa. O urbanismo, acredito, funciona bem, mas a arquitetura é horrível, ou por falta de cultura, ou por erros políticos. Lucio Costa ganhou um concurso; Niemeyer era amigo de JK. O que se desenhou em 1980 é de mesma autoria daquilo que foi desenhado na década de 1950. Em Brasília, as deficiências que mais chamam a atenção do observador são seu contingente populacional e sua carência de meios de transporte. Hoje, o automóvel não precisa ser necessariamente o meio mais importante e, apesar de a cidade ter ciclovias, seu uso não é observado. Se o planejamento urbano é pensado de forma dinâmica desde o conceito, ele estará sempre aberto a mudanças que deverão ser mantidas e, ao mesmo tempo, adaptadas a novas alterações que tempos futuros exigirão. (FINOTTI, 2010, acesso em 27 de set de 2020).

Ao analisar o exposto por Finotti é possível chegar a uma conclusão quanto a capital do Brasil. Apesar de, na sua gênese, ter sido respeitado os parâmetros básicos de uma cidade compacta, na manutenção desses princípios basilares Brasília pecou. É de extrema importância que a cidade possa mudar fisicamente, para acompanhar as alterações que se dão no seu entorno.

Ser uma cidade compacta, por óbvio, pede que haja um pouco de ordenação urbana, ocorre que, se tal ordem for tão rígida a ponto de impedir a sua evolução, esse assentamento urbano não pode ser mais chamado de cidade compacta, no máximo lhe será atribuído o título de “ex-cidade compacta”.

Tal fato se dá pois, para uma cidade ser chamada de compacta, não basta ser minimamente planejada, ter todos os seus espaços urbanos catalogados e separados, ter sua densidade demográfica calculada para adequar da forma mais equilibrada possível cada um dos cidadãos que nela morarão, para de fato ostentar esse título é necessário que a cidade seja sustentável.

Sustentável ambientalmente falando e mais importante ainda, ser sustentável no sentido de ter a capacidade de se manter eficaz para os seus habitantes pela maior quantidade de anos possíveis. Esse deve ser o alvo de uma cidade, permanecer, todavia ela somente perdurará se adquirir a habilidade de se atualizar constantemente. E foi exatamente essa habilidade que Brasília não aprendeu.

2.6 PRIMEIRAS MEDIDAS DE ORDENAÇÃO URBANA NO BRASIL

De acordo com o que já foi posto no presente texto acadêmico é possível que, a essa altura, o leitor já tenha a capacidade necessária para entender que a ordenação urbana se trata de um movimento focado na estruturação geográfica de um assentamento urbano.

Essa ordenação, atualmente, é focada no ganho de conforto e bem-estar para os cidadãos, todavia, nas primeiras medidas de ordenação no Brasil, mais precisamente no Rio de Janeiro, além da melhora da qualidade de vida da população, a estética e a implementação de um modo de vida dito 'civilizado' eram os objetivos mais perseguidos pelos responsáveis da execução do planejamento urbano.

O Rio de Janeiro é uma das cidades brasileiras mais conhecidas nacional e internacionalmente, e muito dessa relevância deve-se a exuberância da cidade 'maravilhosa'. Apesar de estonteante o Rio de Janeiro precisou de muitas reformas e de uma série de direcionamentos urbanísticos para chegar na estrutura que hoje é conhecida mundialmente.

No início do século XX a cidade do Rio de Janeiro dispendia de uma remodelação drástica, isso porque apesar de sua deslumbrante paisagem natural, "(a cidade) era em muitos aspectos um lugar difícil para se viver. Fruto de uma urbanização acelerada e sem planejamento, suas vielas (…) sujas e mal iluminadas eram foco permanente de doenças." (FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ, acesso em 29 de set de 2020).

A primeira grande reforma que a capital fluminense conheceu foi pensada por Francisco Pereira Passos e se deu em 1903.

> O propósito da reforma urbana iniciada em 1903, que ficou conhecida como "o bota-abaixo" – nome estendido ao prefeito que comandaria o processo – era, (…) ambicioso. Não se tratava apenas – e já seria muito – de remodelar e sanear o (o Rio de Janeiro). O que a série de decretos e posturas municipais então vigentes deixa perceber é o intuito de modificar o modo de vida da população carioca, introduzindo novos hábitos e costumes. Durante a administração de Pereira Passos, foram baixadas várias medidas restritivas em relação ao comportamento do cidadão nos espaços públicos. Ficavam proibidos: o exercício de qualquer forma de comércio ambulante; a venda de bilhetes de loteria; a ordenha de vacas leiteiras nas ruas; a prática da medicina pública; os atos de urinar fora de mictórios, de cuspir nas ruas, de soltar fogos de artifício; a existência de cães soltos pela cidade. Todo esse

> esforço convergia para o objetivo de tornar a capital republicana uma "cidade civilizada", condição indispensável para a inserção do Brasil no mundo do progresso, bem ao gosto do século que se iniciava. A chamada Reforma Pereira Passos foi um marco na urbanização carioca. Houve uma verdadeira reconstrução do Centro da cidade, a partir de novos traçados mais compatíveis com o uso de trens e bondes, em vez de animais e carruagens. Foram então abertos grandes eixos de circulação viária, como as avenidas Passos, Mendes Sá e Salvador de Sá. A principal obra dessa reforma, no entanto, foi de responsabilidade do governo federal: a abertura da avenida Central – posteriormente, avenida Rio Branco –, que uniu o Rio de Janeiro de "mar a mar", isto é do porto, na então Prainha, até a recém-construída avenida Beira-Mar. A União realizou ainda obras de ampliação do porto do Rio de Janeiro, além de abrir as avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho. Iniciada em fevereiro de 1903, com a demolição do prédio nº 27 da rua da Prainha, a avenida Central foi inaugurada em 15 de novembro de 1905, por ocasião da comemoração dos 16 anos da proclamação da República. (MOTTA, 2016, acesso em 29 de set de 2020)

Por fim, é preciso dizer que a grande inspiração de Pereira Passo foi a Reforma feita por Haussmann em Paris, a qual já fora exposta no presente trabalho. Segundo Bárbara Carvalho Rossi, Pereira Passos se propôs a construir um Rio de Janeiro "nos moldes da capital francesa. Paris também serviu como instrumento de autopropaganda de Pereira Passos, como a própria expressão denota, *Haussmann tropical* e o Rio de Janeiro sustentava a ideia ilusória de ser *Paris na América.*" (ROSSI, 2017, acesso em 29 de set de 2020)

Não obstante a grande importância para a história do Rio de Janeiro, para muito, a reforma instituída por Passos "(tratou-se de uma) intervenção excludente (…) A geografia da cidade passou a ser forjada pelo poder público e pelo capital monopolista de tal maneira que modernidade, segregação e exclusão fariam parte da (sua) lógica." (SANTANA; SOARESM, acesso em 29 de set de 2020).

Ressalvadas outras questões, como a volta dos soldados que lutaram na revolta de canudos e a abolição da escravatura, para certos estudiosos do tema, a reforma em cometo foi uma das grandes causas da densa ocupação dos morros cariocas. "Com as demolições dos cortiços do Centro pelo Prefeito Pereira Passos, entre 1902 e 1906, sem indenização, seus moradores passam a ocupar os morros mais próximos." (MAGALHÃES, 2010, acesso em 29 de set de 2020).

Por derradeiro, para André Nunes de Azevedo professor de história na Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e escritor do livro 'A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso', Pereira Passos deixou para a cidade maravilhosa um legado que se materializa em obras públicas em pleno uso até os dias de hoje.

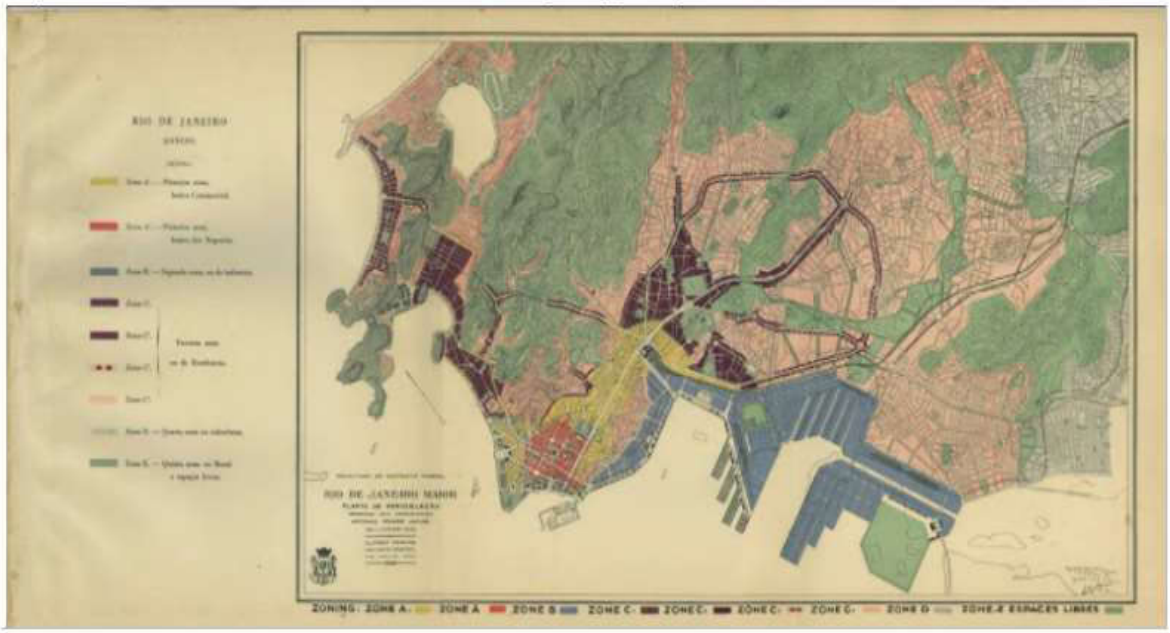
> “Passos fez o bonde, veículo moderno à época, passar por cima de um monumento histórico tradicional, obra de um governante português do século XVIII. Construiu o acesso ao Corcovado, para que a população tivesse uma vista superior da cidade, criou a avenida Atlântica, em Copacabana, e fez a beira-mar. Essas obras são, até hoje, cartões-postais do Rio.” (QUEIROZ *apud* AZEVEDO, 2018, acesso em 29 de set de 2020).

Como exposto acima, a reforma de Passos não foi a única que a cidade banhada pela baia de Guanabara percebeu. “O Plano Agache foi a primeira proposta de intervenção urbanística na cidade do Rio de Janeiro com preocupações genuinamente modernas. Concluído em 1930, introduziu no cenário nacional algumas questões típicas da cidade industrial.” (CAU, acesso em 29 de set de 2020). “Anterior a Agache (…) o planejamento (era) traçado com os objetivos de ampliar a infraestrutura e proporcionar o embelezamento à cidade.” (ALMEIDA, 2005, acesso em 29 de set de 2020).

A expressão ‘Agache’ faz menção ao arquiteto francês Alfred Hubert Donat Agache responsável pela criação e implementação do plano que leva sua alcunha.

> A contratação de Agache foi promovida pelo Sr. Francisco Guimarães, diplomata brasileiro em Paris que fazia campanha por um plano para o Rio de Janeiro desde 1919. Em 22 de maio de 1927, o prefeito do Rio de Janeiro, Prado Júnior, anunciou a vinda do arquiteto para organizar estudos de remodelação da cidade, abrangendo serviços indispensáveis a uma grande capital. (DIAS, 2019, acesso em 29 de set de 2020).

Figura 12 – Plano de Zoneamento Urbano Proposto por Agache



Fonte: Dias (2019)

Apesar de o plano desenvolvido por Agache ser “o primeiro plano diretor para o Rio de Janeiro” (COSTA, 2000, p.150), as mudanças realizadas por ele, assim como as promovidas por Pereira Passos, são destinatárias de algumas críticas. A título de ganho intelectual deve-se salientar que, de acordo com o estatuto das cidades, o plano diretor, trata-se em síntese do “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (BRASIL, 2001, acesso em 30 de set de 2020)

> A contratação de Alfred Hubert-Donat Agache (arquiteto e urbanista francês, fundador e secretário geral da Sociedade Francesa dos Urbanistas), pelo prefeito Antônio Prado Junior, resultou na elaboração do Plano de Remodelação da Cidade em 1926, e a materialização de novos instrumentos necessários para viabilizar o referido projeto político de controle simultâneo da expansão da cidade e das "classes perigosas", consideradas responsáveis pela desordem urbana. Além disso, o Plano Agache denominado Cidade do Rio de Janeiro, extensão, remodelação e embelezamento, realizava, no plano discursivo, o ideário modernizador das classes dirigentes que concebiam o espaço urbano carioca como um lugar privilegiado de realização dos ideais de modernização do País. A Reforma Passos, ao expressar a intenção do Regime Republicano de fazer da Capital Federal o cartão postal do país, representa o paradigma do esforço de construção de uma cidade "civilizada “nos trópicos8, através da modernização da área central da cidade do Rio de Janeiro de acordo com um modelo europeu arquetípico, que orientava a maneira de pensar das classes dominantes (expulsando os pobres das áreas da cidade consideradas nobres). Posteriormente, o Plano Agache, apresenta uma nova etapa na busca da modernização da cidade, mantendo o mesmo viés segregacionista a partir do ordenamento territorial e embelezamento da cidade, de acordo com critérios funcionais e de estratificação social do espaço, gerando-se áreas funcionalmente diferenciadas, onde o centro da cidade concentraria funções bancárias, administrativas e diplomáticas, e a zona sul localizaria as residências das classes dominantes. (SANTANA; ALMEIDA, acesso em 30 de set de 2020).

Não obstante as críticas direcionadas a Agache, ele obteve muito prestígio no cenário nacional, a ponto de fazer parte da elaboração de outro plano diretório, o da cidade de Curitiba, no Paraná. “O Plano Agache, que foi desenvolvido para Curitiba em 1943, embora parcialmente implantado, deixou suas marcas na cidade. Setores especializados, como o Centro Cívico, continuam claramente definidos em nossa paisagem.” (PREFEITURA DE CURITIBA, acesso em 30 de set de 2020).

Noutra cidade, porém no mesmo período histórico, isto é as décadas de 30 e 40 do século XX, surge o “Plano de Avenidas”, mais conhecido como Plano Prestes, o qual tinha por objetivo adequar a estrutura da cidade de São Paulo com o número de moradores que esta possuía. “(…) a ideia central do plano (era a de que) estrutura que São Paulo apresentava era insuficiente para o número de paulistanos da época e, com certeza, não daria conta no caso da cidade crescer espetacularmente.” (TOOGE, 2014, acesso em 30 de set de 2020).

> O Plano de Avenidas um dos momentos cruciais em que se optou pelo transporte individual. Maia defende abertamente a prioridade para abertura das avenidas e o adiamento do metrô, pois achava difícil reformular o centro depois de implantado. Julgava a intervenção no centro indispensável para o desenvolvimento da cidade e, embora não recusasse o metrô, priorizou as avenidas quando teve recursos para obras, no Estado Novo. O Plano de Avenidas antecipou necessidades que este modelo de cidade teria e elaborou uma estrutura, baseada em anéis concêntricos, avenidas radiais e perimetrais, que ainda orienta o atual sistema viário. Quando se fala em anel metropolitano ou se implantam avenidas de fundo de vale, utiliza-se a concepção do Plano de Avenida. (BONDUKI, 1997, acesso em 30 de set de 2020).

Figura 13 – Plano de Avenidas de Prestes (1935)

Fonte: Sato, 2004.

O plano de Prestes deu início e consolidou a fase do planejamento urbano, a qual foi denominada de ‘período do urbanismo e Plano Diretor”. Segundo Flávio Villaça esse tempo foi marcado pela passagem “do planejamento que era executado para o planejamento-discurso. Nascem expressões como caos urbano, crescimento descontrolado, e necessidade de planejamento, para tentar justificar a falta de soluções para os problemas urbanos”. (VILLAÇA, 1999, p. 206).

Alguns anos depois, mais especificamente a partir de 1965 surge um novo modo de se pensar a ordenação urbana e é denominado de planejamento integrado ou superplano, esse tipo de visão tem no plano Doxiadis (ou policromático), seu principal expoente.

> As importantes transformações ocorridas ao longo das décadas de 1950-60 no Rio de Janeiro, como a perda da função administrativa de capital do país, fizeram com que a cidade se adaptasse a um novo papel e buscasse uma

> nova identidade. O primeiro governador do recém-criado (e singular) estado da Guanabara, Carlos Lacerda, encomendou um Plano de Desenvolvimento Urbano à firma grega Doxiadis Associates, que foi entregue no ano de 1965. (JUNIOR, 2011, p. 2).

A grande ousadia deste plano encontrava-se na modificação considerável do sistema viário. “Seriam 403 quilômetros de vias expressas e mais 517 de vias principais no município, que seriam complementados por 80 quilômetros de linhas de metrô (…).” (ACERVO GLOBO, 2013, acesso em 30 de set de 2020).

“O foco principal (do Plano Doxiadis) era o deslocamento do tráfego, privilegiando os transportes coletivos (ônibus) e individuais (automóveis), em detrimento daqueles considerados de massa, como o trem e o metrô.” (MULTIRIO, acesso em 30 de set de 2020).

Entretanto, apenas “parte do Plano foi concretizado através das conhecidas autoestradas denominadas com as cores sugeridas no trabalho: linhas Vermelha, Amarela, Lilás, etc. e parcialmente implantadas.” (CAU/RJ, 2013, acesso em 30 de set de 2020).

Figura 14 – Plano Doxiadis (1965)

Fonte: CAU/RJ (2013)

Não há como falar sobre a história do planejamento urbano no Brasil sem citar como a ditadura militar entendia tal tema.

> No contexto do Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (durante a ditadura), (…) o processo de modernização do Estado brasileiro foi marcado pela predominância da tecnocracia o que nunca contribuiu para a efetivação de uma administração pública transparente, eficiente e voltada para o interesse público. (USP, 2019, acesso em 17 de out de 2020).

"Entende-se como tecnocracia um sistema social em que o poder político e a gestão da sociedade, em seus diversos aspectos, encontra-se na mão de especialistas, técnicos e cientistas." (BETONI, acesso em 17 de out de 2020).

Todavia, no caso brasileiro, o direcionamento técnico, durante a ditadura estava desassociado da busca pela qualidade de vida e pelo valor cultural da cidade.

Por fim, antes das diretrizes do planejamento urbano serem consolidadas com a promulgação do Estatuto das Cidades em 2001, durante toda a década de 90 vigorou no Brasil um movimento reformista que tinha como norte as disposições sobre urbanismo elencadas na constituição federal.

A máxima acima pode ser comprovada pela simples leitura do art. 50 das disposições finais da Lei 16.290, a qual data de 1997 e tem como objetivo apresentar a sociedade o plano específico de revitalização da zona especial de preservação do patrimônio histórico-cultural do bairro do Recife, estabelecendo condições especiais de uso e ocupação do solo, além de criar mecanismos de planejamento e gestão.

> Art. 1º O Plano de Revitalização da Zona Especial do Patrimônio Histórico-Cultural 09 – ZEPH 09 – Sítio Histórico do Bairro do Recife – obedecerá às condições estabelecidas nesta Lei, em consonância com as diretrizes contidas na Lei Orgânica do Município do Recife - LOMR e no Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife. (…) Art. 2º O Plano de Revitalização de que trata esta Lei tem por objetivo nortear as ações públicas ou privadas que impliquem em mudanças urbanísticas ou a instalação de usos e atividades na ZEPH – 09 (…). **Art. 50. As condições de uso e ocupação do solo na ZEPH-09 deverão guardar conformidade com a função social da propriedade, estabelecida no Art. 4º do PDCR, cujo descumprimento ensejará a aplicação das penalidades estabelecidas nos Artigos 30 e 31 do PDCR, em consonância com o Artigo 156, § 1º, da Constituição Federal**. (RECIFE, 1997, acesso em 30 de set de 2020, **grifos nossos**).

"Mesmo sem ter uma regulamentação dos artigos, várias cidades, dentre as quais destacamos Recife e Porto Alegre, tentaram pôr em prática os princípios estabelecidos por essa nova ordem urbanística estabelecida pela Constituição de 1988." (SNDU, 2017, acesso em 30 de set de 2020).

Em 2001, o momento em que cada ente federado podia legislar de forma separada sobre o seu planejamento urbano, desde que respeitado as diretrizes da

Constituição Federal de 1988, ficou para trás, o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) mudara isso.

Para Talissa Maldaner e Janaína Rigo Santin, o referido Estatuto “constitui um dos maiores avanços legislativos, (sendo)sem dúvida um símbolo de inovação e progresso, no que tange a construção de cidades sustentáveis.” (MALDANER; SANTIN, acesso em 30 de set de 2020).

Com a entrada do Estatuto das Cidades no conjunto normativo nacional, passam a haver diretrizes específicas e detalhadas a serem seguidas, surgindo assim um norte para todo gestor com aspirações de reformas urbanísticas, bem como todo um ‘novo’ ramo do direito.

2.7 DIREITO URBANÍSTICO

Diz-se que o direito urbanístico é recente pois se faz uma clara distinção entre este o urbanismo, este, como já fora posto nesta produção acadêmica, encontra-se presente na história da humanidade a partir do momento em que ela decidiu se reunir em comunidade, aquele, por sua vez, passa a integrar a realidade somente quando balizas direcionadoras a respeito da urbanização urbana movem-se no sentindo de integrar o ordenamento jurídico de um país.

Sônia Letícia de Mello Cardoso, em seu artigo denominado “Direito Urbanístico”, elucida a questão da diferenciação acima mencionada da seguinte forma:

> O urbanismo, portanto, é uma ciência metajurídica que apreende os fatos sociais gerados pela urbanização, enquanto o Direito Urbanístico, é o conjunto de normas disciplinadoras do ordenamento urbano. Além disso, o Direito Urbanístico pode ser conhecido sob dois aspectos: o objetivo, que é o conjunto de normas jurídicas reguladora da atividade urbanística, e como ciência jurídica, que é o conhecimento sistematizado daquelas normas e princípios reguladores da atividade urbanística. (CARDOSO, 2013, acesso em 1 de out de 2020).

Uma vez ultrapassada essa questão, é coerente apontar quais são os princípios que regulam a devida aplicação desta seara jurídica. Um dos primeiros princípios que podem ser salientados trata-se da função pública do urbanismo, segundo esse, “o urbanismo é função pública (…) pelo qual o poder público atua no

meio social e no domínio privado, para ordenar a realidade no interesse coletivo, sem prejuízo do princípio da legalidade.” (COSTA, 2010, acesso em 01 de out de 2020).

A incidência de normas de direito público é tão salutar que no maior texto legislativo do país, a Constituição Federal de 1988, é possível perceber uma série de normativos que vão no sentido de expor a importância de uma urbanização consciente e que respeite direitos básicos individuais.

A título de comprovação, segue, algumas, as disposições constitucionais de matéria urbanística.

A primeira delas trata-se do direito à moradia, o qual fora elevado ao status de direito social no art.6º da Carta Magna, “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, **a moradia**, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.” (BRASIL, 1988, acesso em 01 de out de 2020, **grifos nossos**).

Outra disposição importante encontra-se no 21, inciso IX, o qual trata da competência da União para “elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.” (BRASIL, 1988, acesso em 01 de out de 2020).

Tem-se também a apresentação da competência municipal para “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano”. (BRASIL, 1988, acesso em 01 de out de 2020).

Por fim, é relevante sinalizar a presença da do artigo 182, o qual direciona o desenvolvimento da política urbana no âmbito municipal, segundo esse artigo, a política de desenvolvimento urbano, “executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.” (BRASIL, 1988, acesso em 01 de out de 2020).

Frentes tais manifestações fica notório que, no sentir dos legisladores que criaram a Constituição Federal de 1988, a questão urbana não foi tida como algo simplório ou de pequena relevância a ponto de que se deixasse cada município

confeccionar seus planejamentos urbanos sem nenhum tipo de máxima reguladora. A considerável quantidade de artigos que norteiam o planejamento urbano, na lei maior do Brasil, deixa claro que o direito urbanístico é, antes de tudo, um direito público.

Outro princípio que vale apena ser suscitado é o da planificação urbana, de acordo Francisco Luciano Lima Rodrigues, este princípio "ressalta (que) o planejamento urbanístico (é) o instrumento normativo básico para a ordenação urbana, o mecanismo principal de realização das metas do urbanismo." (RODRIGUES, 2007, p. 75).

Uma vez que o assunto dos instrumentos de planejamento urbano fora introduzido pela citação acima, se mostra coerente começar a exposição sobre tal tema, todavia, não há como iniciar a elucidação de tal celeuma sem denotar alguns apontamentos quanto ao Estatuto das Cidades, isso pois tais instrumentos encontram-se previsto neste normativo.

Inicialmente é possível sustentar que a referida legislação se trata de "um dos instrumentos de efetivação da política urbana, sobretudo pela sua dupla função: normatização de políticas urbanas e planejamento urbano." (OLIVEIRA, PEREIRA, acesso em 02 de out de 2020).

> A aprovação do Estatuto da Cidade é uma conquista dos movimentos populares, que se mobilizaram por mais de uma década na luta por sua aprovação. Esta luta foi conduzida a partir da ativa participação de entidades civis e de movimentos sociais em defesa do direito à cidade e à habitação e de lutas cotidianas por melhores serviços públicos e oportunidades de uma vida digna (PÓLIS, 2002, p. 15)

Em síntese é possível afirmar que o surgimento do Estatuto das Cidades é fruto de uma tentativa "de minimizar os graves problemas observados, que são decorrentes da rápida e desordenada ocupação do espaço, como por exemplo, a formação de periferias, e também é uma tentativa de democratizar a gestão das cidades brasileiras." (MALDANER; SANTIN, acesso em 02 de out de 2020).

Quanto os princípios norteadores desta legislação, é possível apontar a existência de um rol principiológico muito parecido com o presente na Constituição Federal, quais sejam, "(…) função social da propriedade, (…) participação popular, (…) A gestão democrática da cidade, (…) sustentabilidade, o planejamento ambiental, a cooperação intergovernamental e a colaboração entre estado e particulares." (FILHO, 2004, acesso em 02 de out de 2020).

Com essa gama de princípios fica claro que o desejo do legislador, ao editar a Lei 10.257/2001, era evidenciar a importância da “gestão democrática municipal como um mecanismo implementador do princípio da dignidade da pessoa humana.” (SANTIN; MARAGON, 2008, acesso em 02 de out de 2020).

Quanto a estrutura do Estatuto das Cidades, Caroline Faria, gestora ambiental pela UNIS-MG, pontua que este encontra-se segmentado da seguinte forma:

> No primeiro capítulo o Estatuto traz as diretrizes gerais para a execução da política urbana, que segundo ele, tem como objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.” Dentre as diretrizes gerais para a execução da política urbana podemos destacar a gestão democrática, cooperação entre governos, planejamento das cidades e a garantia do direito a cidades sustentáveis. Em seguida o Estatuto traz os instrumentos da política urbana como, por exemplo, o plano diretor, disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo, zoneamento ambiental, plano plurianual, gestão orçamentária participativa, diretrizes orçamentárias e orçamento anual, etc. (FARIA, acesso em 02 de out de 2020).

Tendo a estrutura e os princípios do Estatuto das Cidades devidamente salientados, chega-se no momento de apresentar os instrumentos (ou ferramentas) de política urbana.

> O art. 4º da lei que institui o Estatuto da Cidade define como instrumentos da política urbana, os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e do desenvolvimento econômico e social; planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; planejamento municipal, em especial, o plano diretor, a disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo, zoneamento ambiental, plano plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual, além dos institutos tributários e financeiros, jurídicos e políticos, estudo de impacto ambiental e estudo de impacto de vizinhança. (OLIVEIRA, PEREIRA, acesso em 02 de out de 2020).

Um dos instrumentos mais importantes e o que mais encontra-se próximo ao cidadão, sem dúvidas, é o Plano Diretor. Para Bruno André Blume, este plano está intimamente ligado a qualidade de vida das pessoas. Para que ofereça qualidade de vida para todos, “o ideal é que uma cidade cresça de maneira equilibrada, é para esse fim que foi criada a exigência de elaboração do Plano Diretor, (este) trata-se do documento-base de orientação da política de desenvolvimento dos municípios brasileiros.” (BLUME, 2016, acesso em 02 de out de 2020).

O plano diretor é tão relevante que tem a responsabilidade de definir a aplicação de certos instrumentos de política urbana, previstos no Estatuto da Cidade, é o caso do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios (PEUC). “Esse instrumento impõe a obrigação de que o imóvel seja parcelado, edificado ou utilizado”

(SNDU, 2017, acesso em 02 de ou de 2020), ocorre que “cabe ao Plano Diretor a delimitação das áreas urbanas onde o instrumento poderá ser aplicado.” (LIBÓRIO, JÚNIOR, 2017, acesso em 02 de out de 2020).

É importante dispor também que caso não haja cumprimento do PEUC, um outro instrumento de política urbana entra em cena, sendo este o IPTU Progressivo. Antecipadamente, tem-se que o IPTU é o “imposto sobre propriedade predial e urbana” o qual é de competência específica do Município. Quando as obrigações do PEUC não são observadas o IPTU Progressivo, em tese, é utilizado.

> Em suma, o poder público notifica os proprietários para que, no prazo de um ano, apresente projeto de edificação no terreno, ou ainda de ocupação da construção, quando esta já existe. Não cumprida tal obrigação, aí então entra em cena o IPTU progressivo, até que ela seja atendida. A progressividade se dá na alíquota; em outras palavras, se considerarmos um imóvel cujo valor venal seja de $1.000.000,00, e a alíquota de 1%, o IPTU exigido seria de $10.000,00. Entretanto, notificado o proprietário e este não dando um uso ao imóvel, no ano seguinte a alíquota subirá para 2% e o resultado é uma cobrança de $20.000,00; no 2º ano, alíquota de 4% e $40.000,00 devidos, até o limite de cinco anos ou alíquota de 15%. O desejável, entretanto, é que o proprietário cumpra a obrigação, o que fará interromper o processo e retroceder a alíquota àquela original. (GESTÃO URBANA SP, acesso em 02 de out de 2020).

Percebe-se então, ante todo o salientado que o Plano Diretor, com seus instrumentos de ordenação urbana, devidamente previstos no Estatuto das Cidades, se constituí como uma manifestação do Estado Brasileiro pela observância de pontos centrais extremamente relevantes para todo gestor público.

Apesar de toda a força normativa o Plano Diretor este não pode ser entendido sem a devida correlação com a lei orgânica municipal. Não obstante a clara “inconstitucionalidade de uma lei orgânica que vedasse a elaboração do Plano Diretor, (…) este deve respeitar, estritamente, processo legislativo municipal, previsto na Lei Orgânica do Município e no Regimento Interno da Câmara de Vereadores.” (GASPARINI, acesso 02 de out de 2020).

A saber, é na Lei Orgânica que os municípios exercem o poder, “em torno do interesse local, (bem como exprimem) suas práticas legislativas e administrativas. Cabe destacar que diretamente exerce as funções de promover o ordenamento territorial e de executar as políticas de desenvolvimento urbano.” (LUFT, 2010, acesso em 02 de out de 2020).

Ante essa proximidade com a população e a extensa construção normativa que o Estatuto das Cidades apresentou no ordenamento jurídico nacional, não é surpresa que diversos planos de planejamento urbano surgiram no país, pautados nessa nova égide legislativa a qual visa promover a construção de uma cidade sustentável, inclusiva e, principalmente, ordenada.

Contudo, uma vez que a premissa central do presente trabalho trata-se justamente de efetuar uma análise entre as previsões do Estatuto das Cidades e sua correlação prática com a estrutura física do município de Aracruz/ES, tem-se que, objetivando uma percepção completa da forma como as cidades estão sendo ordenadas no ínterim que vai do final da década de 90 e se prolonga durante todo o século XXI, o estudo de caso no próximo capítulo, não abordará municípios nacionais, para que com isso seja possível o exercício de comparação entre o planejamento urbano brasileiro e o internacional.

3 ESTUDO DE CASO

3.1 CONCEITO

Inicialmente é preciso salientar, de forma clara, o que vem a ser um estudo de caso, para os alunos da Unicamp, Regina Meyer Branski, Raul Arelano Caldeira Franco e Orlando Fontes Lima Junior, “o estudo de caso é um método de pesquisa que utiliza, geralmente, dados qualitativos, coletados a partir de eventos reais, com o objetivo de explicar, explorar ou descrever fenômenos atuais inseridos em seu próprio contexto.” (BRANSKI; FRANCO; JUNIOR, acesso em 03 de out de 2020).

Não há como prosseguir de forma lógica sem citar o que vem a ser dados qualitativos e como estes são utilizados dentro de um estudo de caso.

“O conceito dados qualitativos faz referência aos dados que são exteriorizados por palavras ou textos e que nos leva a compreender certas ações e efeitos.” (QUESTION PRO, acesso em 03 de out de 2020). Em geral, os dados qualitativos dão origem a pesquisas qualitativas.

> A pesquisa qualitativa preocupa-se, portanto, com aspectos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais. (…) A pesquisa qualitativa trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis. Aplicada inicialmente em estudos de Antropologia e Sociologia, como contraponto à pesquisa quantitativa dominante, tem alargado seu campo de atuação a áreas como a Psicologia e a Educação. A pesquisa qualitativa é criticada por seu empirismo, pela subjetividade e pelo envolvimento emocional do pesquisador (ENGEL; TOLFO, 2009, acesso em 03 de out de 2020).

Visto isso é notório dispor que “a pesquisa qualitativa (também pode ser) conhecida como estudo de campo (ou de caso)”. (LARA; MOLINA, 2015, acesso em 03 de out de 2020).

Entretanto é importante pontuar que seria leviano afirmar que as pesquisas de cunho qualitativo são dotadas de um escopo emocional elevado, dando entender que a veracidade das mesmas é questionável, visto que, como disse Uwe Flick em seu livro, Introdução a Pesquisa Qualitativa “Os conceitos estudados são influenciados por um conhecimento teórico anterior, (...) o conhecimento e a prática são estudados”. (FLICK, 2008, p. 480).

3.2 MISSION BAY, SÃO FRANCISCO (EUA)

A primeira manifestação de planejamento urbano a ser apresentada trata-se de um esforço efetuado pelos norte-americanos com o intuito de revitalizar uma área esquecida dentro dos limites geográficos de São Francisco, essa área encontrava-se na parte portuária da cidade e recebia o nome de Mission Bay. Em síntese, foi um plano para tornar efetiva a ocupação urbana na orla da cidade.

> São Francisco funciona como um porto desde sua fundação em 1863 após a Corrida do Ouro na Califórnia. A finalização de um quebra-mar em 1914 garantiu seu futuro como orla e evitou que a baía virasse um terreno. Desde então, a transformação da cidade em uma grande metrópole deve-se, em grande parte, a seu excelente porto e sua orla. Entretanto, as demandas mudaram ao longo dos anos e, em 1997, o Porto de São Francisco embarcou em um projeto de longo prazo para sua revitalização. O desafio era permanecer fiel a seu passado e ao papel central que desempenhou no crescimento de São Francisco, mas, ao mesmo tempo, modernizá-lo para ficar alinhado ao século 21 e às necessidades atuais da cidade. (G1, 2019, acesso em 03 de out de 2020).

O que se deu em São Francisco foi que a área do Mission Bay esta estava "há 10 anos totalmente abandonada, apesar de imediatamente vizinho ao centro (da cidade)." (FRACALOSSI, 2012, acesso em 03 de out de 2020).

Figura 15 – Mission Bay Antes da Revitalização

Fonte: Simas, 2015.

Este tipo de abandono urbano causa, na grande parte dos casos, ocupações equivocadas e nenhum um pouco sustentáveis para a cidade. O abandono de áreas foi algo muito corriqueiro em São Francisco pois essa cidade virou polo de uma indústria que não precisa de extensas áreas, a da tecnologia.

“O Vale do Silício, dominando toda a área da baía de São Francisco. (trata-se de) um polo de tecnologia de ponta, sendo alvo de um forte ecossistema de startups atraindo, aproximadamente, 43% do financiamento de capital de risco americano (…).” (EY, 2017, acesso em 03 de out de 2020).

Todavia, é importante que se diga que o surgimento de tal indústria, apesar dos seus claros benefícios, traz graves prejuízos para o status quo da cidade. É a essa conclusão que a cofundadora e vice-presidente do Nubank, Cristina Junqueira, chegou, segundo ela a injeção intensa “de capital nas startups transformou seus fundadores e funcionários em bilionários e milionários. Uma das consequências da inundação de dinheiro é a forte alta no preço do aluguel e dos imóveis na região do Vale, em cidades como São Francisco.” (SALOMÃO; RIVEIRA *apud* JUNQUEIRA, 2019, acesso em 03 de out de 2020).

Esse posicionamento é conformado pela Elizabeth Pinkham, vice-presidente global para a área imobiliária da Salesforce, pois para ela “São Francisco é a melhor localização para nossa sede mundial porque atrai os melhores e mais diversificados talentos de toda a região.” (STEFANO, *apud* PINKHAM, 2017, acesso em 03 de out de 2020). Entretanto, esse movimento fez com que “dezenas de companhias digitais expandissem a presença na cidade, alimentando a bolha imobiliária em torno da indústria de tecnologia.” (STEFANO, 2017, acesso em 03 de out de 2020).

Tal situação fático, por óbvio, apresentaria desfechos negativos, a necessidade de um alto poder aquisitivo fez o centro de São Francisco ser muito caro e com isso, os menos abastados foram ‘expulsos’ das localidades ‘nobres’ da cidade.

Inês Pedrosa e Melo, jornalista da Abril que se mudou para São Francisco em 2017, afirma que “minorias econômicas, raciais, étnicas foram a pouco e pouco expulsas da cidade por falta de poder econômico – a sua presença, quando existe, é minoritária, ou limitada geograficamente, em bairros (afastados).” (MELO, 2020, acesso em 03 de out de 2020).

Superada toda base histórica, chega-se no ponto fulcral do plano Mission Bay. “A industrialização e o desenvolvimento no centro trombaram com o crescimento das periferias. O Mission Bay surgiu para reagir a esse movimento e se baseou na conexão dessas áreas com o Vale do Silício por meio (de medidas de integração).” (SECOVI, 2010, acesso em 03 de out de 2020).

Para Tom Cardoso, colunista da Revista Valor Econômico, o “Mission Bay, bairro da região portuária de São Francisco, tem, como princípio básico, ocupar a região com moradias e universidades, não apenas durante uma parte do dia, estabelecendo assim, um elo efetivo entre a região e o resto da cidade”. (CARDOSO, 2013).

> O projeto para transformar a área, anteriormente violenta e degradada, contempla 6 mil condomínios (dos quais 1700, são de moradias com preços acessíveis). Uma nova escola pública, postos de bombeiros e policiais, a primeira filial da Biblioteca Pública de São Francisco, mais de 20 mil m² de espaço público aberto, um hotel, meio milhão de m² de área para comércio local e mais de seis milhões m² de espaço comercial e de biotecnologia. A revitalização urbana de Mission Bay, em São Francisco, na Califórnia, teve início em 1998 e, em 20 anos, fez com que o bairro se tornasse referência em urbanismo nos EUA, além de um importante centro nacional de biotecnologia. (G1, 2019, acesso em 03 de out de 2020).

A transformação que a área do porto sofreu foi a tal nível que o subúrbio de Mission Bay, não apenas voltou a ser ocupado, mas passou a ser uma localidade onde as pessoas, antes oriundas do centro, vinham fixar moradia em busca de uma qualidade de vida mais benéfica. Foi exatamente isso que, em 2010, o então secretário das cidades de São Paulo, Alexandre Cordeiro Macedo, expôs no 1º Fórum Internacional de Mudanças Climáticas de Baixo Carbono, em Porto Alegre.

“O local, segundo o secretário, estava abandonado e foi transformado a partir da sustentabilidade, levando as pessoas a quebrarem um paradigma e a deixarem os grandes centros para morar no subúrbio.” (DUARTE *apud* MACEDO, 2012, acesso em 03 de out de 2020).

O projeto de revitalização da orla de São Francisco tem como “princípio básico, ocupar a região com moradias e universidades – e não apenas durante uma parte do dia –, estabelecendo, portanto, um elo efetivo entre a região e o resto da cidade.” (VALOR ECONÔMICO, 2013, acesso em 17 de out de 2020).

O projeto do Mission Bay deixa claro o quão presente foi a junção do concreto e do verde, buscando assim a criação de uma verdadeira área ambientalmente agradável no meio do porto de São Francisco.

Figura 16 – Projeto de revitalização de Mission Bay

Fonte: G1, 2019.

O responsável pelo planejamento e designer urbano de São Francisco, de 1993 até os dias de hoje, Dan Hodapp, tece uma séria de apontamentos a respeito da importância de uma orla urbanizada para a cidade, segundo ele:

> Uma boa orla deve ser semelhante a uma boa cidade. Deve ter várias utilidades, oportunidades e ser capaz de atender à forma que a cidade funciona – além de ser democrática, permitindo o acesso de todos para utilizar seus espaços públicos. O Porto de São Francisco é uma coleção diversificada de finalidades concentrada em um estreito trecho de terra. Outros portos têm muitas das mesmas utilidades e problemas, e o desejo do público de estar perto da água na cidade continua a crescer em todo o mundo. Cada cidade precisa estudar o que (seu porto) possui que oferece um sentimento único do local dentro da cidade e aprender como seus habitantes gostariam de presenciar seu desenvolvimento. As orlas vão mudar drasticamente em qualquer cidade perto de um oceano e cada uma precisa entender o que isso vai significar para elas. (URBAN HUB *apud* HODAPP, 2017, acesso em 03 de out de 2020).

Apesar do inegável impacto urbano que a revitalização de Mission Bay trouxe para a cidade de São Francisco, ela não pode ser vista de forma unitária, a ordenação de um único bairro não alterará a conjectura física global de uma cidade. Além disso, Igor Fracalossi, enumera algumas das principais críticas direcionadas ao plano em comento.

> Críticas? Inevitáveis em transformações urbanas deste porte, em qualquer parte do mundo. “Gentrificação”: neste caso praticamente não havia população local residente a “ser expulsa”, mas houve um enorme aumento no valor do solo que, parcialmente amenizada pela diretriz governamental de

> oferecer uma parcela de habitação subsidiada (affordable housing). “Falta de senso de lugar” (sense of place ou public realm): ainda falta a sempre desejável dimensão urbana nas ruas e praças que só o tempo e o uso darão. “Rompimento com a tradição urbanística” dos bairros de São Francisco: como construir novo território equivalente a 122 quarteirões com a arquitetura contemporânea? A grande questão que se coloca é: O que é mais sustentável – econômica, ambiental e socialmente – na transformação das metrópoles contemporâneas: refazer os seus imensos territórios centrais rarefeitos com os paradigmas contemporâneos ou deixar a cidade crescer de modo difuso ocupando áreas distantes e pouco urbanizadas (urban sprawl)? Acredito que o desenvolvimento urbano sustentável impõe o desafio de refazer a cidade existente, reinventando-a. De modo inteligente e inclusivo. (FRACALOSSI, 2012, acesso em 03 de out de 2020).

Para que não fique nenhuma dúvida durante a leitura do presente escrito acadêmico, é coerente dispor que gentrificação, é um conceito criado para descrever “processos de mudança das paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas e/ou populares das cidades que apresentam sinais de degradação física, passando a atrair moradores de rendas mais elevadas.” (ALCÂNTARA, 2018, acesso em 03 de out de 2018). Dito isso, o que Fracassoli salienta é que, não obstante Mission Bay tenha surgido justamente por conta da valorização extrema dos terrenos no centro de São Francisco, após de finalizada as obras revitalizadoras, a orla se tornou tão cara quanto o centro.

Mesmo com a coerência de tais críticas a visão atual da baia de Mission Bay denota que, de certa forma, o plano inicial, que consistia em revitalizar a área, fora extremamente bem concluído.

Figura 17 – Visão Atual de Mission Bay

Fonte: Getty Imagens, 2020.

3.3 PLANOS PARCIAIS DA COLÔMBIA

A segunda, e talvez mais emblemática, manifestação de planejamento urbano a ser apresentada trata-se dos Planos Parciais, em tese, executados em toda Colômbia, mas a título de apresentação teórica este trabalho acadêmico restringir-se-á a cidade de Medellín.

> A Colômbia, vem sendo marcado por um grande desenvolvimento no planejamento urbano e no âmbito de instituir leis urbanísticas, que vêm estimulando a reversão de um cenário marcado por violência e exclusão social nas suas cidades. De certa forma, parte desse processo guarda semelhanças com os acontecimentos ocorridos no Brasil, desde a promulgação da CRF em 1988. A Colômbia aprovou a Lei n° 388/97, denominada Ley de Desarrollo Territorial. Os princípios dessa lei possuem semelhanças com os estabelecidos pelo Estatuto da Cidade. Como um dos instrumentos jurídico-urbanístico para o ordenamento e o planejamento do espaço. Medellín, que era uma cidade internacionalmente conhecida pela associação entre pobreza e violência, tem procurado erradicar estes problemas. Diversas áreas da cidade estão passando por ampla transformação devido aos Planos Parciais utilizados pelo governo municipal. Planos Parciais têm o objetivo comum de desenvolvimento urbano através de intervenções urbanísticas desenvolvidas em parte da cidade. (ALMEIDA, NIZZA, DINIZ, 2018, acesso em 04 de out de 2020).

Inicialmente é preciso se aprofundar nas razões que levaram o governo da cidade de Medelín se movimentar para alterar a estrutura da cidade, não só fisicamente, mas em todos os aspectos possíveis.

“A Cidade era sede do cartel do famoso Pablo Escobar, Medellín viveu tempos sem lei, onde a violência reinava. Civis, policiais e até mesmo juízes eram assassinados por traficantes e desapareciam da noite para o dia sem deixar rastros.” (PEREIRA, 2018, acesso em 04 de out de 2020).

“Durante as décadas de 1980 e 1990, Medellín foi considerada a cidade mais violenta do mundo: eram 395 homicídios por 100 mil habitantes. As cifras assustadoras brotavam de uma disputa entre traficantes e Estado.” (GARCIA, 2019, acesso em 04 de out de 2020).

Todavia, da mesma forma como a violência de Medellín ficou mundialmente conhecida, os seus esforços para se tornar uma cidade sustentável na qual houvesse prazer em se viver também foram atestados por todo o globo.

> Em 2013, Medellín recebeu o título de “Cidade Mais Inovadora do Planeta”, segundo o Wall Street Journal e o Urban Land Institute. Tudo graças a parcerias do governo com empresas e instituições que vêm fomentando a inovação e criando soluções para problemas clássicos da região. (ENDEAVOR, 2016, acesso em 04 de out de 2020).

Essa guinada ao desenvolvimento se deve em grande parte a participação popular na escolha, implementação e execução de políticas públicas que tem por objetivo tornar mais agradável a vivência dos paisas. “Na Colômbia, os de Medellín os de são conhecidos como paisas.” (FARNOS, 2019, acesso em 04 de out de 2020).

“Medellín apostou na transformação da cidade popular mediante a implementação de processos de planejamento urbano participativos, a favor da garantia de direitos, da competitividade e da imagem de cidade modelo.” (MAZO, 2017, acesso em 04 de out de 2020).

Nessa tomada tem-se que um planejamento urbano participativo pode ser conceituado como um processo onde “o associativismo civil é peça fundamental (…) no sentido da criação de uma multiplicidade de atores coletivos que se articulam, discutem, questionam temas e problemas na esfera pública.” (BATISTA, 2017, acesso em 04 de out de 2020).

Portanto não é nenhum impropério a máxima de a intervenção urbana faz parte da história recente de Medellín, “que conta novas ideias e fatos para construir a cidade a várias mãos; dela ainda se extraem aprendizagens que permitem entender as implicações, na vida da população, da política e do planejamento.” (ZUQUIM; MAZZO, 2014, acesso em 04 de out de 2020).

Foi neste cenário de envolvimento da população, nos rumos do planejamento urbano de Medellín, que os planos parciais surgiram.

De acordo com Garcia González, o plano parcial pode ser conceituado como um “instrumento de planejamento urbano e gestão complementar, que desenvolve as disposições gerais dos Planos de Ordenamento do Território de cada Município, para certas partes da terra urbana.” (GONZÁLEZ, 2016, acesso em 04 de out de 2020).

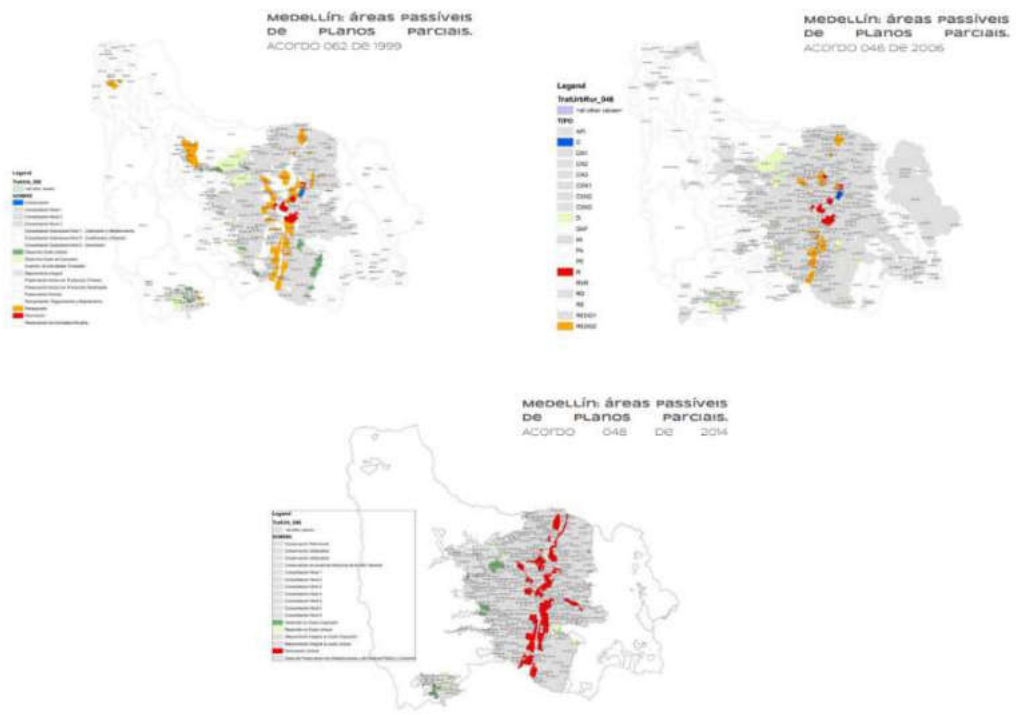
A Lei Federal 388/1997 da Colômbia prevê que os planos parciais são:

> (…) instrumentos através dos quais as disposições dos planos de planejamento são desenvolvidas e complementadas, para certas áreas da terra urbana e para as áreas incluídas na terra de expansão urbana, além daquelas que devem desenvolver através de unidades de ação urbanas, macroprojetos ou outras operações urbanas especiais, de acordo com as autorizações emanadas das normas gerais de planejamento urbano, nos termos previstos nesta lei. (COLÔMBIA, 1997, acesso em 04 de out de 2020).

Quando a legislação colombiana fala especificamente em “certas áreas” já deixa claro que, diferente de outros planos de planejamento urbano que tinham como

premissa básica a reformulação de toda a cidade, na Colômbia o objetivo principal é partir do micro, para que com o tempo se alcance o macro. Tal constatação pode ser alcançada quando se analisa a implementação de planos parciais em épocas distintas, quando se analisa isoladamente é possível que a impressão que fique seja de uma intervenção de pequeno impacto dentro da cidade, contudo, quando se aglutina todas as áreas de atuação dos planos parciais, fica claro o qual significativo e abrangentes estes são para os moradores de Medelin.

Figura 18 – Planos Parciais de Medellín



Fonte: GONZÁLEZ, 2016.

Frente ao exposto, é possível suscitar a máxima de os plano parciais foram executados onde a população mais precisava, nas periferias. Um exemplo prático disso foi a implementação do teleférico, um meio de transporte pensado justamente para facilitar o deslocamento de pessoas que vivem nessas áreas.

> Para melhorar a qualidade de vida da população, algumas iniciativas foram tomadas. Uma delas foi a criação de um teleférico para transporte dos bairros menos favorecidos. O sistema entrou em operação em 2004 e hoje é composto por diversas linhas ligadas ao metrô e outros pontos. Medellín foi a

> primeira cidade da América Latina a utilizar teleférico como meio de transporte de massa.

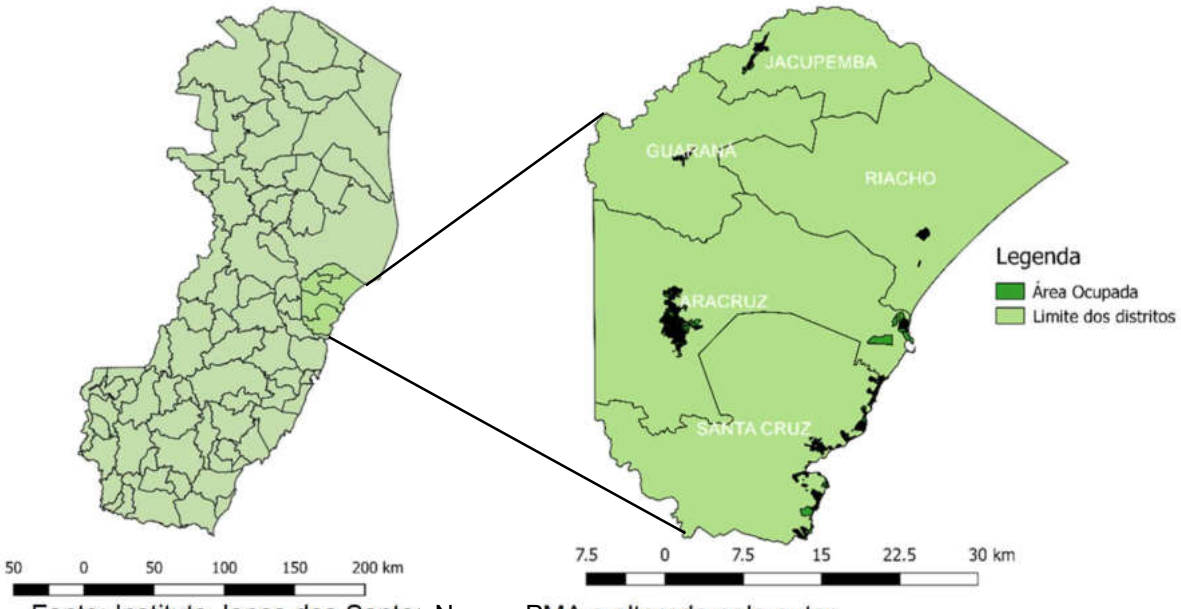
Portanto quando se fala em planejamento urbano participativo, deve-se pontuar sobre os planos parciais colombianos, pois além de serem uma demonstração clara da democracia, denota que a população, destinatária final de qualquer medida de ordenação urbana tem plena capacidade de integrar o processo de reformulação da cidade. Isso se dá pois, são os indivíduos que vivem a realidade crua do subúrbio, da periferia, do bairro longe do centro que, verdadeiramente, sabem o que lhes falta na cidade e o que dificulta o seu viver. (CARVALHO, 2019, acesso em 04 de out de 2020).

4 CARACTERIZAÇÃO DO LOCAL

O presente capítulo tem como objetivo realizar uma análise sobre os fatores socioespaciais da zona de objeto deste trabalho, o distrito Sede de Aracruz, e uma análise sucinta das legislações urbanísticas que implicam em seu ordenamento urbano.

O município de Aracruz está situado na região norte do estado do Espirito Santo (figura 19) possuindo 1.423,874 km²de área, e é subdivido em 5 distritos: Sede, Santa Cruz, Jacupemba, Guaraná e Riacho, sendo o primeiro o objeto de estudo deste trabalho. O município é ligado ao norte com o município de Linhares, a noroeste com os municípios de João Neiva e Ibiraçu, ao sul Fundão e a leste o oceano Atlântico, e está a 80 km da capital do estado vitória.

Figura 19: Divisão política do Espirito Santo em destaque o Município de Aracruz



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves, PMA e alterado pelo autor

Considerando sua subdivisão distrital, atualmente a capital administrativa do município de Aracruz situa-se no distrito Sede, anteriormente denominado Sauaçú, devido a influência da implementação da rodovia estadual ES 010 que cruza o município vizinho, Ibiraçu, tornando assim, uma das principais rotas comerciais entre a zona norte e a capital do estado. Esta implementação ocorre entre as décadas de

1940 e 1950, e induz essa troca, uma vez que a rodovia inferioriza a importância da rota naval existente na antiga capital administrativa, o distrito de Santa Cruz.

Tal mudança foi marcada pela resistência dos moradores da antiga capital, Santa Cruz, sendo denominado o evento como *"o roubo da Sede"* e trazendo algumas revoltas aos moradores da época, conforme informações da prefeitura. Orrico (2010) destaca que devido a este fator o distrito de Santa Cruz seguiu perdendo força econômica enquanto os investimentos tornaram-se progressivos na Sede, possibilitando a entrada de novos investimentos partidos da capital capixaba.

Ainda segundo Orrico (2010) a evolução urbana do município de Aracruz na segunda metade do século XX está relacionada com a introdução de investimentos oriundos da inserção de grandes empresas no território municipal e de investimentos do estado; que propulsiona a transformação da economia local de agrícola para industrial e gera um crescimento de infraestrutura local e populacional. Esta revolução da economia se dá com o início das atividades da antiga Aracruz Florestal, atual Suzano, em 1968 e aliado a esta empresa seguiram outras prestadoras de serviço da mesma, como a Portocel, que atua na área de transporte marítimo de celulose.

Além da guinada comercial produzida pela Suzano, é de sua responsabilidade o surgimento de dois bairros na malha urbana de Aracruz, Coqueiral no distrito de Santa Cruz e Morobá na Sede, sendo opostos em sua configuração de ocupação e atual situação, tendo em vista que o primeiro era destinado para trabalhadores de categorias mais altas na indústria e o segundo para a parcela mais baixa de trabalhadores, conforme Orrico (2010), tornando-se atualmente um bairro mais bem estruturado e um mais precário, respectivamente.

Seguindo a onda de investimentos que surge no século XX, durante o início do século XXI, novos investimentos, em cunho industrial, foram trazidos ao solo municipal, como a extração de petróleo, que se encontra em um enorme crescimento no estado neste período (ORRICO 2010). E mais recentemente observa-se uma nova injeção de investimentos locais com a implantação do Estaleiro Jurong que segue estimulando esse aumento econômico-populacional aracruzense.

Vale elencar, que todos esses avanços industriais, são gerados a partir da implementação de empresas de grande porte que atraem prestadores de menores, para atender a sua demanda de produtos e serviços, o que potencializa o efeito

causado por elas, tornando este um fenômeno natural e exponencial de crescimento e investimento no ramo da economia e indústria local.

E este cenário de investimento constante trouxe também um aquecimento do mercado imobiliário local, e com isso uma configuração de evolução urbana na qual veremos a seguir, tendo como base os dados fornecidos pelo setor de Geoprocessamento municipal. Mas antes, é valido elencar, que a subdivisão dos bairros da Sede do município de Aracruz foi realizada apenas em 2009, estando a mesma em vigor desde então, portanto usaremos essa delimitação oficial pela lei nº 3240, de 22 de novembro de 2009.

Portanto essa injeção de estímulo financeiro no solo municipal, deu-se de forma constante e gradativa, e quando houve sua alternância de capital administrativa, o distrito da sede era um povoado com sua “malha urbana” majoritariamente desordenada, sofrendo suas primeiras intervenções de parcelamento pontualmente em seu território.

Entre a década de 1970, destaca-se a implementação de loteamentos nos bairros Bela Vista, Itaputera, Segatto, Guaxindiba, Centro e De Carli, seguido pela consolidação dos mesmos, e uma onda de investimentos paralelo a ela para a Orla municipal. Na década seguinte houve a proliferação dos núcleos urbanizados pela COHAB, pontualmente, que serviu de ensejo à criação de novos bairros, como o Novo Jequitibá, circundando o Conj., Cohab 03 (atualmente bairro Jequitibá), o Segatto nas proximidades do Centro (COHAB 02) e ainda a comunidade do bairro Limar circundante dos bairros De Carli e Vila Rica (Cohab 01).

Ainda nos anos de 1980, houve um aumento na malha urbana dos bairros Guaxindiba, Vila Nova, Centro e Bela Vista, além de outrem situados em outros distritos que não fazem parte do foco deste trabalho.

Fato curioso, é que nessas duas décadas o número de movimentação de terras oficiais, seja desmembramento, loteamento ou desdobro, ocorrem de mesma intensidade, e assim como a intensificação de investimentos do setor privado na década de 1990, conforme dito anteriormente, e o aumento populacional conforme vamos discorrer posteriormente, essas movimentações se intensificam e aumentam cerca de 50%, contudo, a mesma ocorre de forma similar; parcelamento dos bairros já ocupados parcialmente e inserção de uma nova COHAB.

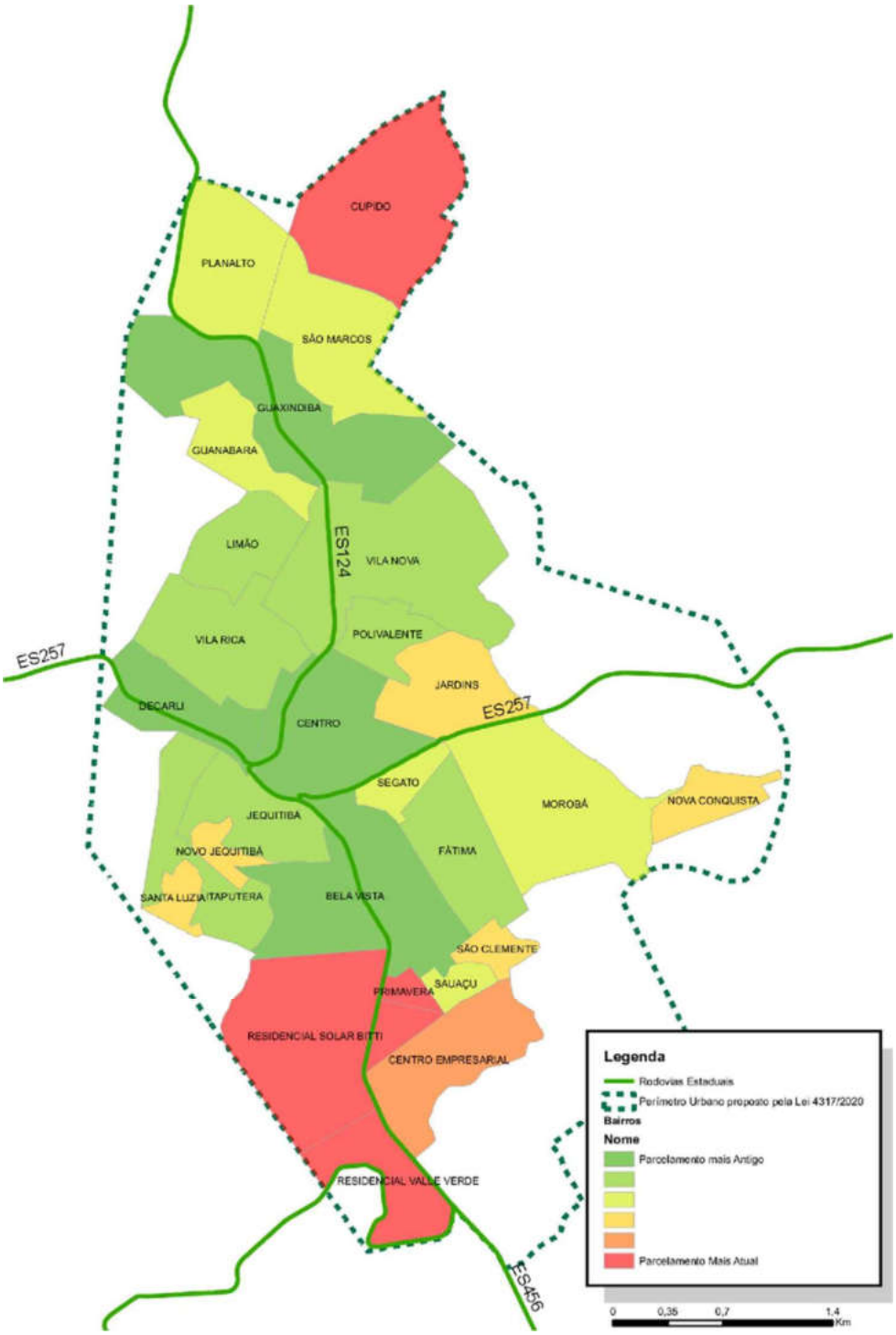
Nota-se que estas introduções de núcleos ordenados serviram como pontes conectoras à malha urbana existente, como o ocorrido com os bairros De Carli e Vila Rica, estimulando o surgimento do Limão, e O Centro e Bela Vista, o do Segatto, além da posterior implementação no Loteamento Nova Aracruz, que hoje é o conector entre os bairros Vila Nova e Segato, sendo parte deste último bairro e parte do bairro Jardins. Ao ponto que os assentamentos subnormais viriam a agir também como conectores, todavia às margens da área já urbanizada.

Todo esse avanço de território urbanizado, seguiu crescendo após os anos 2000, contudo com uma leve redução de ritmo, sendo as décadas de 1990 e 2000 as mais conturbadas, uma vez que áreas oficiais não tiveram suas obras concluídas ou ainda passaram a ser irregulares e que até hoje apresentam falhas na rede de melhorias públicas urbanas, aliado a isso o surgimento de assentamentos subnormais como as comunidades denominadas Santa Luzia, circundando o Novo Jequitibá, e as Comunidades da Portelinha e parte do bairro Clemente, nas proximidades do Bairro Sauaçú.

Portanto, saindo da área central do distrito da Sede e indo em direção ao norte, ocorreram os bairros frutos de loteamentos ordenados, não aprovados e assentamentos Subnormais, como aponta os dados obtidos pelo sistema de Geoprocessamento Municipal, fornecido pela PMA. Outro aspecto que chama a atenção, é o afunilamento da malha urbana no encontro desses dois núcleos anteriormente destacado, a zona central e a zona adjacente ao se conectarem.

Em resumo, a figura 20 tenta exprimir o que até aqui foi dito, em caráter ilustrativo, essa cronologia de ocupação e parcelamento do solo do distrito da sede, considerando a consolidação dos bairros realizadas em 2009, e os dados obtidos com o setor de Geoprocessamento Municipal.

Figura 20: Evolução Urbana Distrito Sede



Fonte: PMA, Alterado pelo autor

Em se tratando de demografia, segundo dados do último censo IBGE, o município contava com 81.832 habitantes em 2010, estimados em 103.101 atualmente, e com uma densidade demográfica de 57,47 habitantes por quilometro quadrado, sendo o décimo município mais populoso do estado.

Conforme exibe os dados da tabela 1, houve um aumento populacional considerável entre os anos de 1991 e 2010, cerca de 55,79%, sendo mais significativo no âmbito urbano, representando aproximadamente 97% desse aumento da população da cidade. Logo, é notório a influência que a onda de investimento trazidos pelos empreendimentos privados torna-se um vetor de crescimento urbano do município em se tratando de população, aliados aos novos investimentos públicos ocorridos neste período conforme Orrico (2010).

Tabela 1: Evolução Populacional ao longo dos anos

População	*1991*	*2000*	*2010*
Urbano	43.030	54.458	71.451
Rural	9.496	10.179	10.381
Total	52.526	64.637	81.832

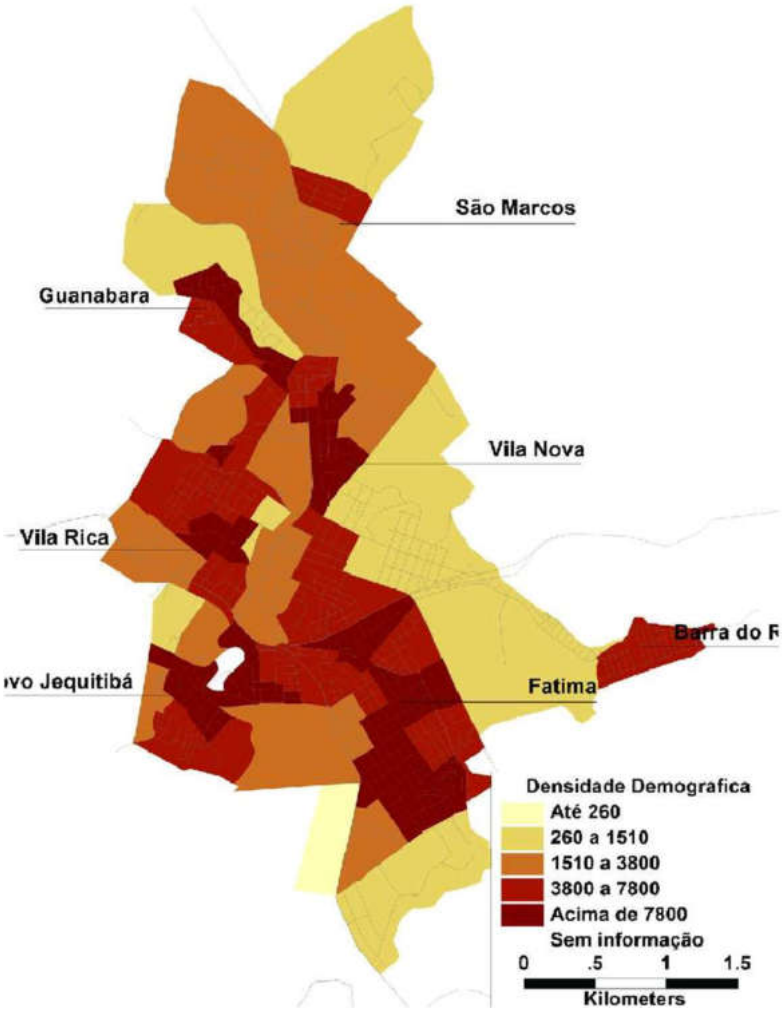
Fonte: ATLAS BRASIL

A Tabela 01 exibe os números de seu crescimento entre as décadas do contingente populacional de Aracruz, que se mostram maiores que os apresentados no país durante o mesmo período, conforme dados do portal Atlas Brasil, sendo 2,33% na primeira década e 2,39% entre os munícipes, em contrapartida a 1,63% e 1,17% nacionalmente, o que explicita ainda mais a interferência do setor industrial, previamente exposto.

No que Tange a Densidade Demográfica, o grupo Logit em 2014, responsável pela publicação do Plano de Mobilidade de Aracruz, publicou uma análise, conforme exibe a figura 21, analisando os níveis de adensamento do solo Municipal.

Nela é possível observar que a idade dos bairros não interfere em si no seu adensamento, uma vez que o bairro De Carli, mesmo que sendo um dos primeiros não possui seu núcleo adensado, e vale o destaque para os bairros de Fatima, Vila Rica, Guanabara, Morobá, Vila Nova e novo Jequitibá como os mais adensados.

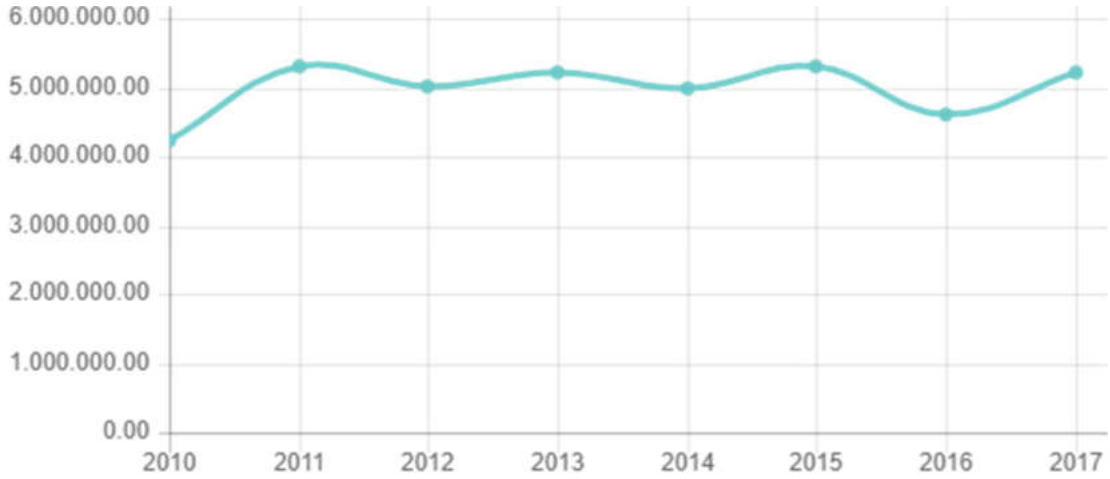
Figura 21: Densidade Demográfica



FONTE: Plano de Mobilidade de Aracruz, 2014.

Quanto ao Produto Interno Bruto (PIB) de Aracruz, segundo dados do IBGE, sofreu um superávit em 2011, se comparado ao ano anterior, e nos anos seguintes, seguiu em oscilações até sua pior marca em 2016, dentre os registrados, que foi a de R$ 4.609.679,08, e em 2017, seguindo o ritmo de subida dados aos anos anteriores e permanecendo em R$ 5.205.061,24, conforme exibe Gráfico 01.

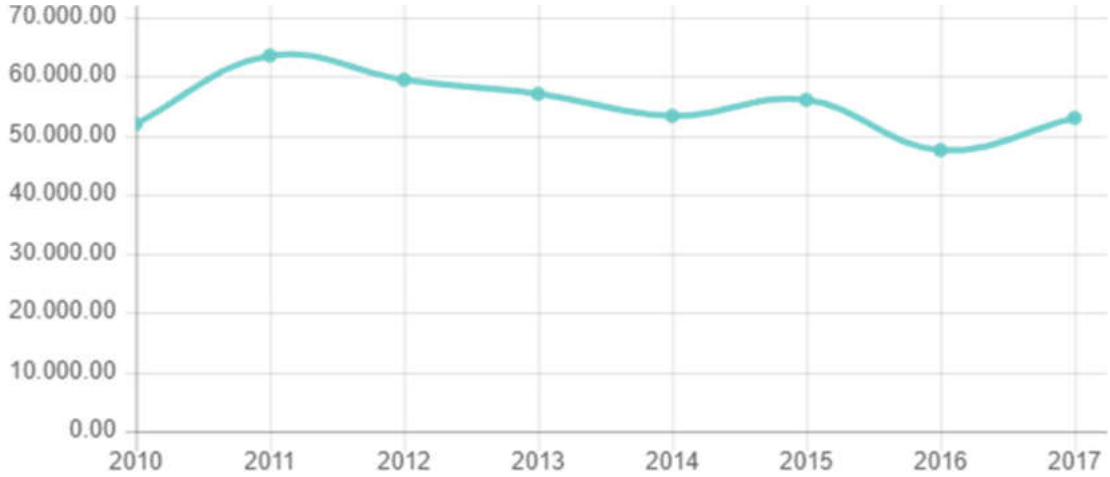
Gráfico 1: Histórico de Registo de PIB de Aracruz



Fonte: IBGE

Oscilante e tendencioso a queda, quando se trata do PIB per capita, ou seja, por habitante, o de Aracruz apresenta um suave decréscimo entre os anos de 2011 a 2014, com um suave crescimento em 2015, e uma queda em 2016 e uma nova crescente em 2017, conforme gráfico 2, totalizando R$ 52.900,73 registrados pelo IBGE para o ano de 2017, sendo o 4º maior do Espirito Santo, e o maior da região norte do estado .

Gráfico 02: Evolução do PIB per capita Aracruz



Fonte: IBGE

Esses gráficos nos mostram que a população seguiu em um crescimento em um ritmo acelerado, ainda que o PIB não tenha seguido, pois mesmo em anos que o PIB bruto apresentou uma subida, o per capita sofreu queda, voltando a subir apenas

em 2015, porém ainda abaixo do apresentado em 2011, enquanto o PIB mais recente se mostra superior se comparado os mesmos anos, com base nos dados do IBGE.

Segundo o portal *Atlas do Desenvolvimento do Brasil*, que é uma realização do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Fundação João Pinheiro, sendo um mecanismo que traz uma série de informações sobre densidade demográfica e demais Índices de Desenvolvimento Urbano, no que tange a renda média dos munícipes de Aracruz:

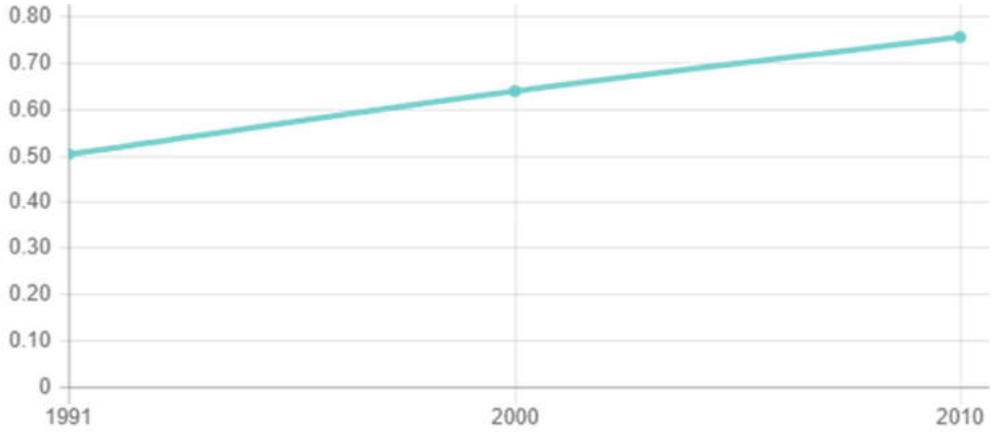
> "A renda per capita média de Aracruz cresceu 64,15% nas últimas duas décadas, passando de R$ 423,54, em 1991, para R$ 497,72, em 2000, e para R$ 695,25, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período de 2,64%. A taxa média anual de crescimento foi de 1,81%, entre 1991 e 2000, e 3,40%, entre 2000 e 2010. A proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 33,04%, em 1991, para 26,91%, em 2000, e para 9,67%, em 2010. A evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,58, em 1991, para 0,59, em 2000, e para 0,50, em 2010."

Ainda conforme informações do Atlas do Desenvolvimento do Brasil, o índice Gini é um instrumento utilizado para medir a desigualdade social das localidades, indo de 1, sendo a total desigualdade, a 0, uma total igualdade. Como podemos observar o município em questão está a caminho de uma melhora neste lado social.

Outro dado socioeconômico municipal relevante é o Índice de desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), medido a partir dos dados do IBGE pelo PNUD e que leva em consideração fatores como educação, Renda e Longevidade para seu cálculo, indo de 0 a 1. O último IDHM registrado em Aracruz, conforme dados do censo 2010, é de 0,752, resultado considerado alto dentro dos parâmetros nacionais para tal medição, sendo o 3º maior apresentado no estado do Espirito Santo.

Outro aspecto interessante sobre o IDHM do município é que o mesmo se demonstra em constante crescimento conforme dados do IBGE sobre os censos de 1991,2000 e 2010, conforme mostra o gráfico 3, apresentando um aumento de aproximadamente 50% ao longo das décadas, e um percentual de acréscimo de 2,5% ao ano, sendo até superior ao IDH nacional apresentado em 2010 conforme dados do PNUD.

Gráfico 03: Evolução do Índice de Desenvolvimento Humano de Aracruz.



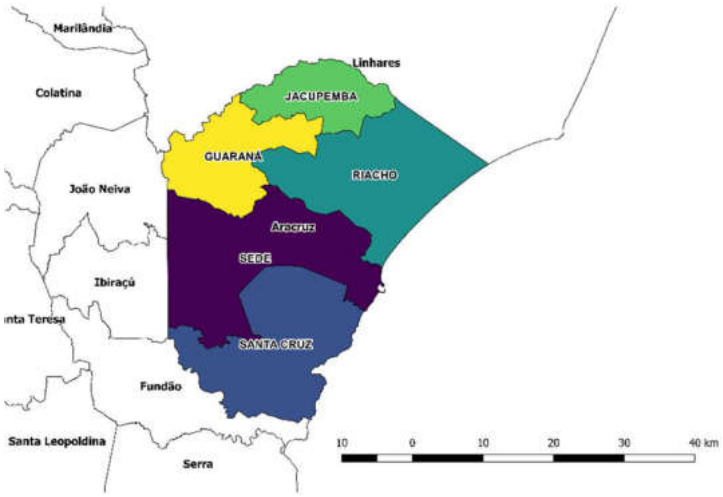
Fonte: IBGE

Todo esse panorama socioeconômico é significativo na ocupação, expansão e adensamento municipal, contudo por mais positivo que pareça, tal especulação por parte industrial aliado ao rápido crescimento populacional acaba por trazer uma série de dilemas municipais em contraste com a realidade atual, conforme veremos a seguir

4.1 MANCHA URBANA – DISTRITO SEDE

O Distrito Sede Aracruz, anteriormente denominado de Sauaçú, compreende a parcela interiorana central do município até a orla, conforme mapa 01 ilustra, e é circundado ao norte pelos distritos de Guaraná e Riacho, a oeste às cidades de Ibiraçu e João Neiva, a leste o Oceano Atlântico e a sul com o distrito de Santa Cruz.

Mapa 01: Divisão dos distritos de Aracruz e arredores

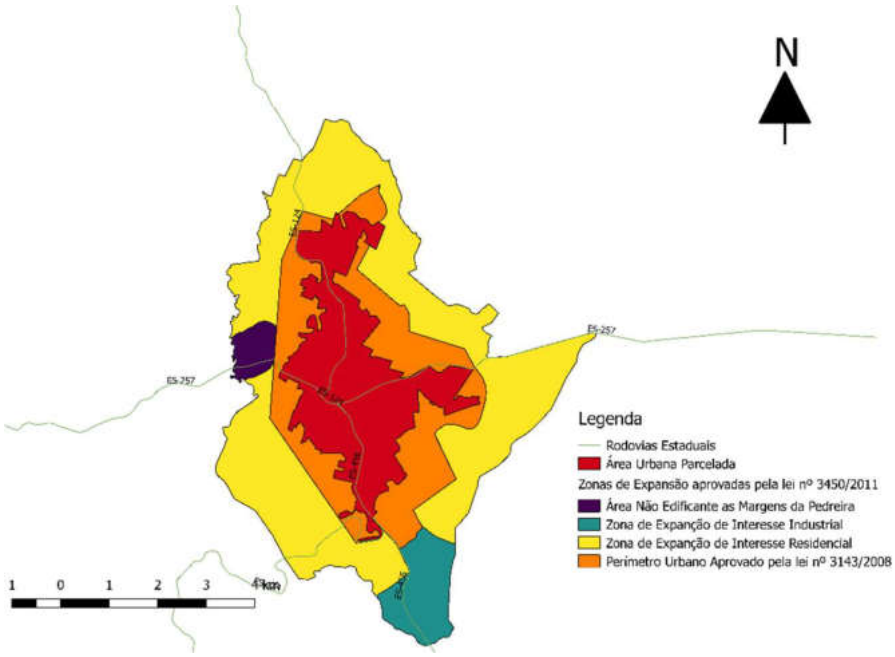


Fonte: PMA alterado pelo autor.

Entretanto o foco do trabalho é o núcleo urbanizado do distrito Sede, desconsiderando sua parcela rural. Vale ressaltar que durante a elaboração deste trabalho foi aprovado um novo PDM para o município de Aracruz, lei nº 4.317 de 05 de agosto de 2020, contudo como não houve tempo hábil para sua aplicabilidade em uma escala de planejamento urbano, portanto, a princípio neste trabalho lidaremos com a resolução da lei nº 3.143 de 2008 e suas marcas de 12 anos de aplicação.

Como exibe mapa 02, o município é recortado por 3 rodovias estaduais, a ES-124, ES-456 e ES-257, enquanto que a lei nº 3.143 de 2008, anteriormente em vigor, divide o município entre perímetro urbano e rural, conforme destacado em laranja no mapa, e, posterior, em 2011, foi elaborado uma zona de Expansão e amortecimento de rural para urbana, Lei nº 3450 de 2011.

Mapa 02: Setores dinâmicos da Cidade de Aracruz



Fonte: PMA 2020, editado pelo autor

O Mapa 02 também exibe um cenário qual o perímetro parcelado, ou seja subdivido em lotes, é compreendido pelo perímetro urbano elaborado pela lei nº 3143/2008, em se números, essa discrepância ressalta aos olhos, uma vez que a área consolidada chega a cerca de 9.56 km², enquanto que a disponível à urbanização é de 18,9 km². Este valor é relevante ao trabalho, pois é importante frisar que a lei que propôs tal zonas, vigorou por aproximadamente 12 anos, permitindo a expansão do perímetro urbanizado.

Contudo ainda que haja áreas consideradas urbanas e sem parcelar, houve uma elaboração de legislação específica para um perímetro de transição de rural para urbano na sede, que é posterior à proposta do perímetro urbano, entretanto ainda que não seja o principal objetivo da redação da lei, a mesma abre margens a expansão dessa gleba parcelada e de novos empreendimentos imobiliários nas regiões propostas, a já mencionada lei nº 3450/2011, em destaque no mapa 02.

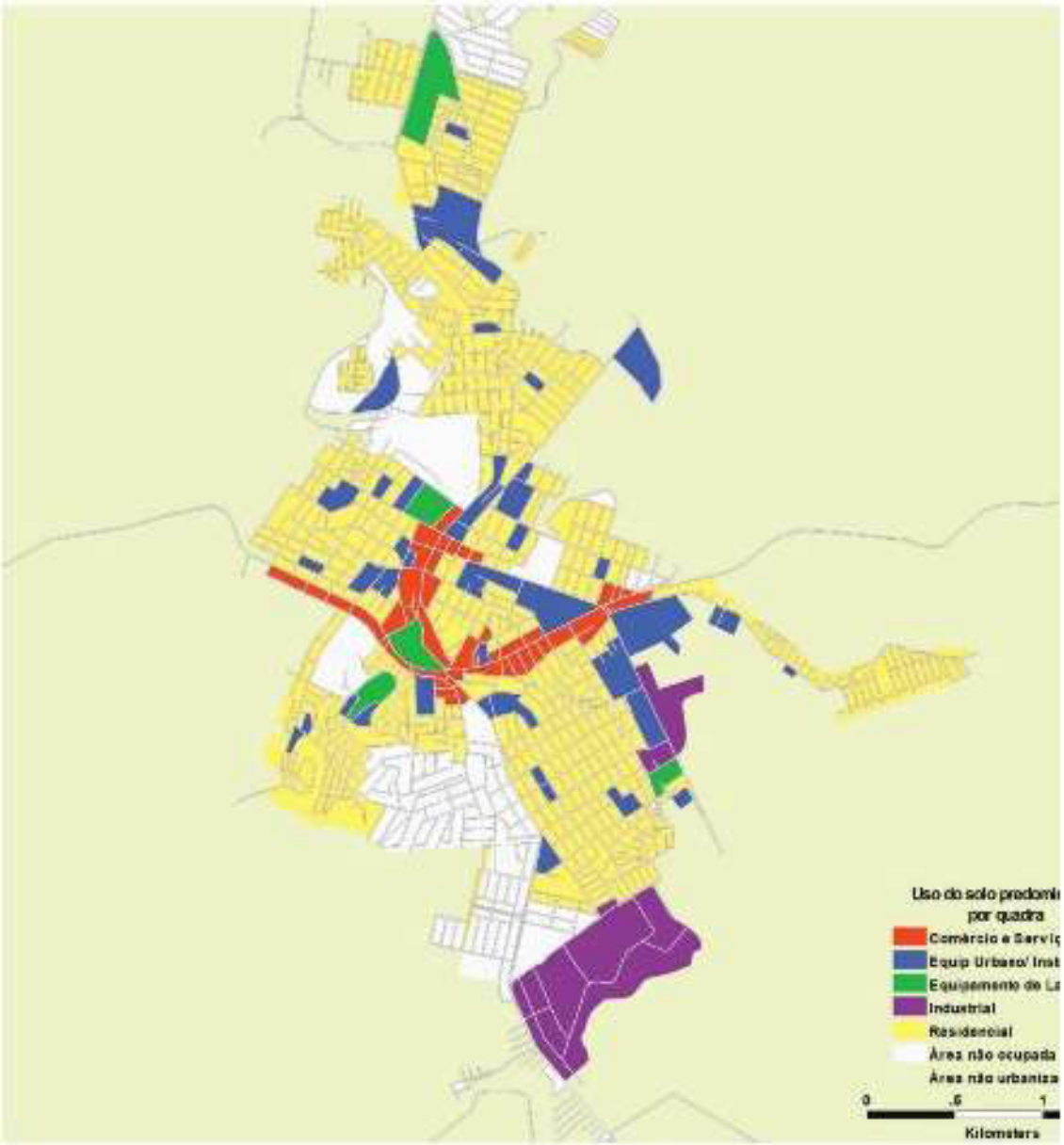
A intenção principal da elaboração da lei supramencionada foi justamente causar um amortecimento na paisagem natural do município, trazendo uma zona transitória e com regulamentação própria e distinta da zona urbana para tal feito. Contudo sua elaboração se torna ineficaz devido sua regulamentação que possibilita a expansão da área parcelada do município, como o surgimento de novos loteamentos e condomínios, sem que haja no solo municipal a aplicação de indutores de adensamento em suas áreas subutilizadas, uma vez que estas ferramentas são mencionadas na lei de 2008, contudo não são regulamentadas.

Essas legislações anteriores ainda sofreram algumas alterações pela lei nº 3915/2015, entretanto os zoneamentos seguem conforme propostos anteriormente, sendo alterados apenas as questões legais para aprovação de movimentos de terra municipal, questões de mobilidade, permanecendo permissível ao espraiamento da cidade, tendo em vista a falta de fatores mais incisivos em se tratando de controle de crescimento e adensamento urbano.

Neste cenário, temos uma área consolidada de aproximadamente, metade da passível a ocupação, adicionada a uma área em que a ocupação é permitida, além do fator do município ser cortado por 3 eixos de mobilidade, as rodovias, que difundem o adensamento municipal visto seu interesse econômico e comercial.

Aprofundando no perímetro parcelado do município, de acordo com informações do plano de mobilidade municipal de 2014, há uma predominância de edificações de uso residencial em seu interior conforme figura 22, onde observa-se que há uma diversificação de usos maior nas margens das rodovias estaduais, reforçando-as como forma motriz da expansão urbana do município de Aracruz, sendo elas eixos de dinamização de uso municipal, mostrando ainda uma carência em espaços dedicados a pratica de lazer e esporte.

Figura 22: Uso e Ocupação do Solo de acordo com predominância de quadra.



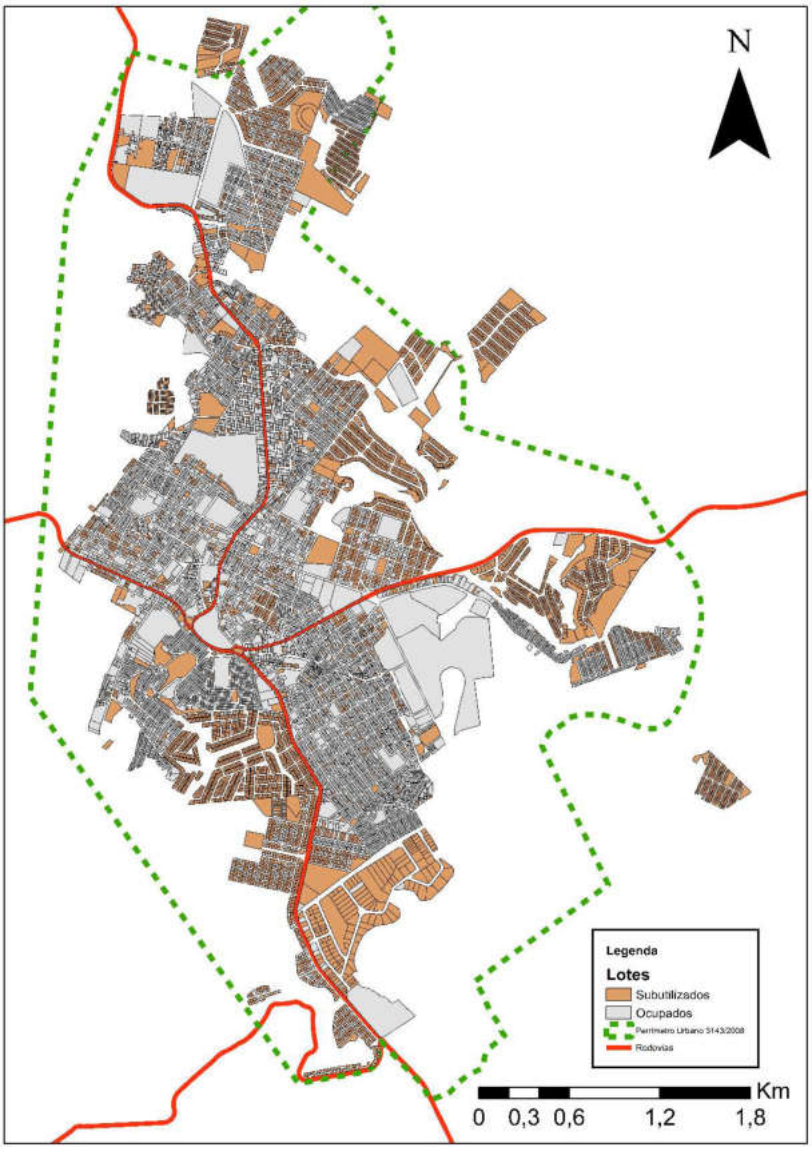
Fonte: PlanMOB, Aracruz 2014.

Entretanto, ressalta que posterior a elaboração do PlanMob Aracruz, houveram a inserção de novos empreendimentos imobiliários na cidade, como os loteamentos São Dimas, Parque das Castanheiras, Royal Garden, Green Park, entre outros, que ainda estão em estágio de implantação ou ocupação, contudo aumentam de forma significativa suas áreas parceladas e não ocupadas. E a partir deste ponto, o presente trabalho irá caracterizar de maneira mais específica o perímetro parcelado do distrito sede de Aracruz

4.1.1 Ocupação Urbana

Complementando os dados apresentados, e, tendo como base as informações fornecidas pelo setor de Geoprocessamento municipal, foi elaborado um mapa especificando os setores subutilizados e ocupados dentro do núcleo urbanizado de Aracruz, relacionando-o com o perímetro urbano anteriormente proposto, como destaca o mapa 03.

Mapa 03: Perímetro Ocupado x Perímetro Ocioso



Fonte: PMA 2020, editado pelo autor

O mapa deixa explicito a forma que as rodovias não permitem que o município crie eixo expansionista do município, uma vez que é notório que o encontro delas está

ocupado, enquanto que os vazios urbanos tornam-se mais frequentes ao se distanciarem deste eixo.

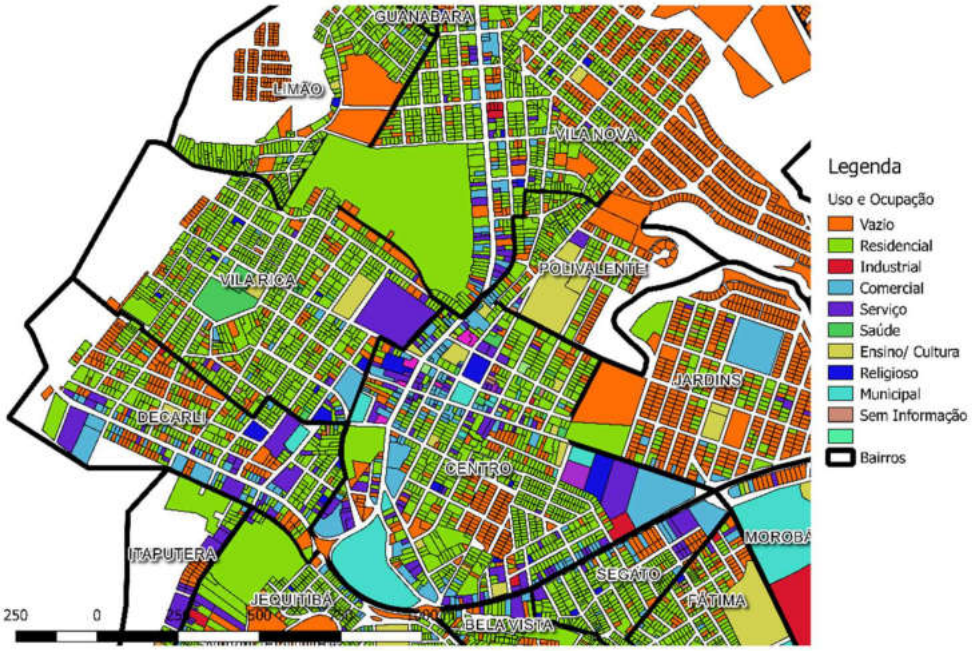
É valido destacar que as áreas correspondentes aos vazios urbanos nos setores Sul e Norte, são de empreendimentos aprovados posterior a implementação do primeiro PDM de Aracruz (228), contudo anterior a implementação da Zona de Amortecimento Rural (ZEUAR), enquanto que os vazios na direção centro-leste surgem posterior a eles. Portanto, não se pode sugerir que a ZEUAR interfira nos rumos expansionistas do município na mesma medida que a negligencia ao se traçar o perímetro urbano.

Ainda sobre o mapa 03, é valido mencionar que, mesmo não sendo o principal fator do aumento do parcelamento do solo urbano, a ZEUAR possibilitou a implementação de novos loteamentos fora do Perímetro Urbano até então vigente, ainda que houvessem zonas vazias em seu eixo central, o que nos leva a perceber que além da permissividade da lei de 2008, outro fator de relevância foi o interesse do mercado imobiliário e especulativo no município, que seguia recebendo novos indutos advindos da indústria e possuía vasto território a ser loteado.

Outro fator interessante a ser levantado por este presente trabalho é a tipificação do uso, ou seja, qual a finalidade que estas ocupações possuem no município, que é interessante para traçar os eixos mais dinâmicos e as áreas mais monofuncionais, com a finalidade de conhecer e distinguir as zonas ocupadas do mesmo.

Para isto, foi elaborado o mapa 04, um recorte, da parte central do município para uma análise mais profunda. Nele, está demonstrado a dinâmica urbana do eixo central da sede. Pode-se observar indiscutivelmente a predominância do uso residencial como um todo, e destaca-se a maior variação de usos no bairro Centro e De Carli.

Mapa 04: Uso e Ocupação - Destaque à parte central de Aracruz



Fonte: PMA editado pelo autor.

Além dos bairros supramencionados, pode é evidenciado o surgimento de um eixo dinamizador de usos as margens das rodovias, conforme dito anteriormente, e nos eixos circundantes dos bairros mais dinamizados.

Outro dado importante de ser salientado, é que mesmo nos bairros com usos mais diversos existem áreas ociosas, sendo o caso do De Carli o de maior incidência e oposição, visto que o mesmo possui uma diversificação de uso no mesmo passo que possui território subutilizado.

Diante disto, se vê que o espraiamento municipal se torna cada vez mais evidente, e com ele favorece o surgimento uma especulação imobiliária nesses terrenos vazios nas áreas mais próximas ao centro dinamizado, considerando sua proximidade com a rede de serviços oferecidos no município e traz o ônus a administração de levar tais serviços básicos a estas zonas, pois ainda que seja dever do loteador dar a infraestrutura básica aos loteamentos, fica a encargo da municipalidade levar equipamentos comunitários como praças e escolas aos locais.

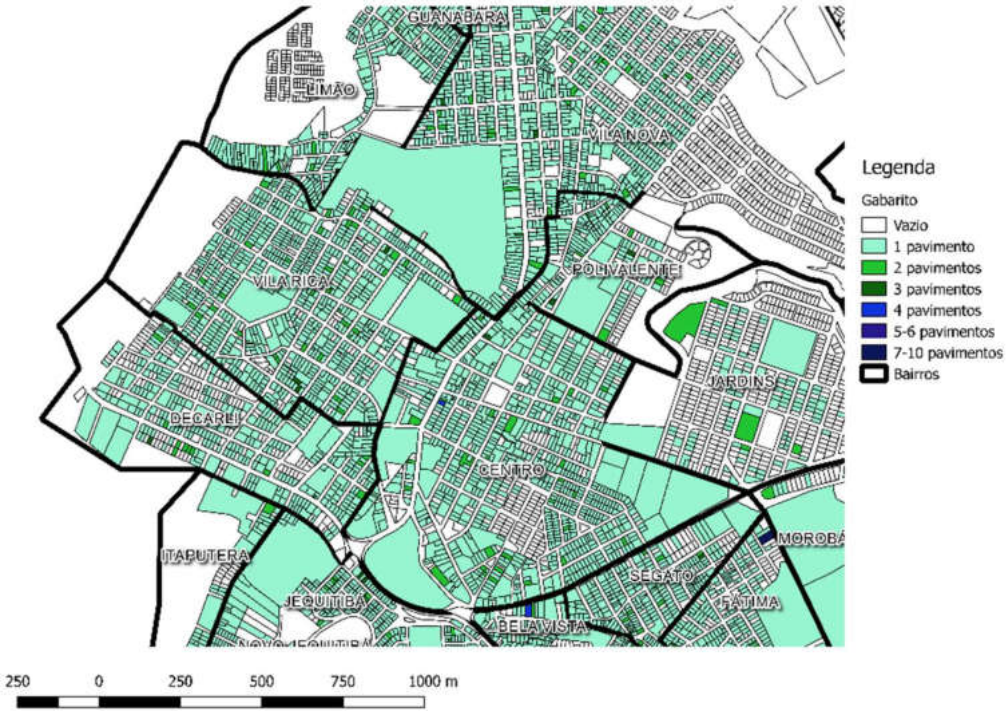
Outra consideração que se faz em relação ao mapa 04, é o evidente surgimento do fenômeno denominado Suburbanização, conforme aponta Menezes (2014) apontado na revisão bibliográfica, presente nos bairros a margem do Centro que por predominância tem em seu solo a utilização residencial, implicando em uma

dependência do centro para a oferta de serviços e empregos, portando, bairros pouco diversificados e com um baixo fluxo de pessoas durante os dias.

Há a ressalva que este recorte contempla a parte mais ocupada e antiga do território em análise, portanto deveria a mesma possuir uma baixa incidência de vazios além de uma dinamização maior de ocupação, o que não se espelha na realidade, e perpetua esse alargamento espraiado do território.

Espraiamento este que é confirmado se levarmos em consideração a característica de ocupação municipal, exemplificado no mapa 05, onde a grande maioria dos lotes possui gabarito 1 pavimento, sendo raros as aparições de edificações mais altas, em concordância de dados da prefeitura do ano de 2020, portanto, ao conectarmos o que foi apresentados nos mapas até aqui, nota-se a realidade de edificações horizontalizadas e de pouca variação de ocupação, o que pode ser um indicio de possuírem um baixo teor de adensamento.

Mapa 05: Gabarito



Fonte: PMA 2020 alterado pelo autor.

É importante frisar, que a verticalização de cidades não está relacionada com seu adensamento, e que esta constatação se deu através da sobreposição dos dados apresentados: baixa verticalização + pouca diversidade + aparição de vazios urbanos

na área central. Contudo, em sua proposta, ela permite uma redução do parcelamento horizontal em favorecimento a ocupação vertical.

No município de Aracruz possui apenas poucas modalidades desta ocupação, sendo as de maior relevância, a implementação, o edifício Alfa no bairro centro, possuindo 10 pavimentos, o edifício Villaggio, possuindo 3 torres e 18 pavimentos, sendo uma delas comercial e seu térreo uma galeria aberta de lojas, e mais recentemente o Residencial Alegria, que, por mais que possua um gabarito relativamente baixo, sua forma de implantação permitiu um adensamento significativo no local, uma vez que se trata de 6 torres com 16 apartamentos em cada, subdividos em 4 andares.

Outro dado que se salta aos olhos é a resistência do munícipe aracruzense frente a verticalização de edifícios, uma vez que esses empreendimentos citados, em sua maioria, se originaram de investimentos externos em território municipal.

4.2 PLANO DE MOBILIDADE DE ARACRUZ 2014 (PLANMOB 2014)

Uma das características de ocupação do solo urbano de Aracruz já ressaltadas anteriormente são os seus principais núcleos urbanos que se desenvolvem ao longo de seu sistema viário.

Segundo o PlanMob Aracruz 2014:

> "[...] O sistema viário é o espaço público por onde as pessoas circulam, tanto a pé ou por meio de algum veículo (motorizado ou não), para realizar suas atividades. O espaço viário disponível é um recurso limitado – muitas vezes escasso – que está sujeito à disputa entre os diferentes usuários. E, tal como afirmado anteriormente, essa disputa historicamente privilegiou o automóvel, com inúmeros exemplos cotidianos: calçadas estreitas, com desníveis e descontinuidades; pouca ou nenhuma prioridade para cruzamento dos modos mais vulneráveis: pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, ou mesmo ciclistas; permissão quase indiscriminada do uso da via pública para estacionamento; poucas ou nenhuma medida de priorização para meios de transporte coletivo (mais eficientes para a cidade como um todo)."

Dito isto, cabe elencar que a área urbana da sede se desenvolve a partir do entroncamento dos eixos viários das rodovias estaduais ES-124, ES-257 e ES-456, e o sistema viário se acomoda em torno desses eixos, em uma sobreposição de

loteamentos e assentamentos implantados em diferentes fases do crescimento urbano, os quais possuem traçados comumente ortogonais, organizados em terrenos levemente acidentados.(PlanMob 2014)

De acordo com o PlanMob Aracruz 2014, A área central é estruturada pelo cruzamento dos eixos rodoviários, nos quais se desenvolvem os setores de comércio, serviços, equipamentos urbanos e institucionais, o qual se concentram ao longo da Rodovia Luiz Theodoro Musso (eixo leste-oeste) e Avenida Cel. Venâncio Flores (eixo norte-centro), e, em segundo momento, a Avenida Castelo Branco, que em menor escala dinamiza o eixo Centro-Sul (ES-456). Essas mesmas áreas mistas assentam-se ao longo dessas vias estruturantes e interligam-se as áreas majoritariamente residenciais.

Verifica-se também uma concentração de edifícios institucionais e equipamentos urbanos no limite leste, ao longo do eixo da Rod. Demócrito Moreira e Rua Prof. Lobo, que apesar de não apresentar características físicas para cumprir a função, é atualmente o eixo de conexão mais ágil das regiões leste e oeste com a área central.

À vista disso, torna-se necessária a organização do território com eixos que estruturem previamente novas áreas e garantam a conectividade da rede de serviços às rodovias, além das mencionadas acima, considerando o abarrotamento de tais vias durante os horários de pico.

Nesse sentido, o poder público detém o poder de mediar essa disputa para promover um uso igualitário e seguro do espaço e dar condições adequadas de circulação aos modos de maior vulnerabilidade nesse conflito, e sanar as mazelas referente a mobilidade urbana (PlanMob 2014).

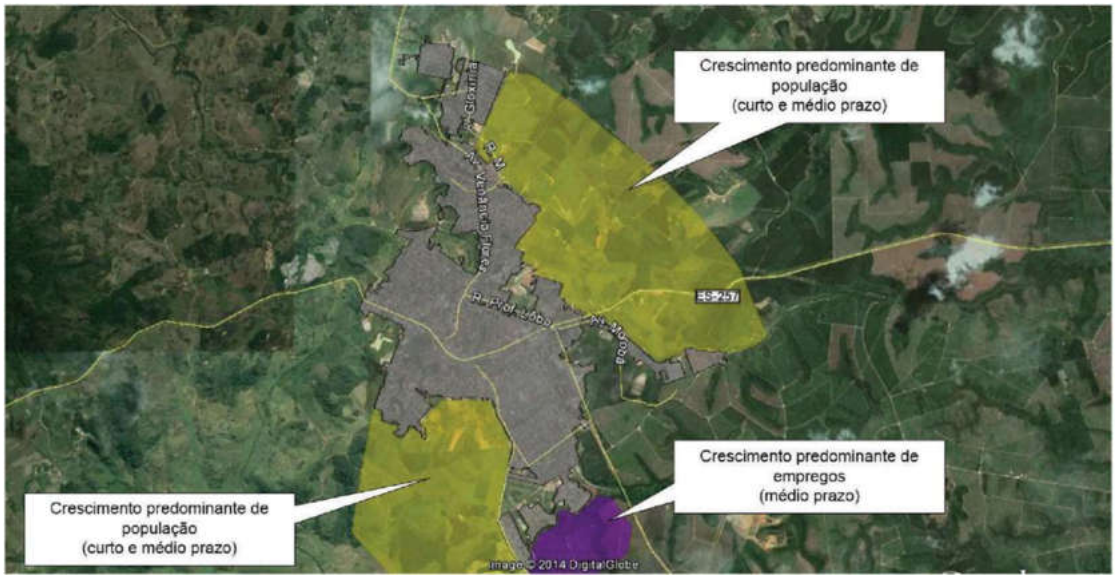
Diante disso, foi sancionado a Lei Federal nº 12.587 de 2012 na qual regulamenta-se esta obrigatoriedade à realização de um estudo com a finalidade de fornecer aos municípios e estados ferramentas de controle e gestão de seu sistema viário, como forma de descentralização de eixos de dinamização e desenvolvimento, por meio de melhor conexão entre as zonas de uma cidade, e, a relação com as demais de um Estado. No Espirito Santo esta implementação iniciou-se em 2013, concluindo sua análise em 2014 em Aracruz.

Ressalta-se que a premissa deste estudo visa atender a finalidade de conceber "[...] instrumentos que melhoram a mobilidade como um todo, sendo determinado, com base no Estatuto da Cidade, que cidades com mais de 20.000 habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana de forma integrada aos seus planos diretores municipais." (PlanMob 2014). Tendo como objetivo final a proposição de diretrizes elaboradas para integrar seu diagnostico às políticas de desenvolvimento urbano, habitacional, infraestrutura básica e gestão do solo.

Além dos tópicos já mencionados, o Plano de Mobilidade, também apresenta um cenário de possível crescimento e expansão urbana realizado sob a análise e crivo da empresa Logit, responsável pelo estudo. Estas preposições são geradas a partir da criação de cenários de desenvolvimentos definidos pelas informações compiladas no município, considerando tais mudanças em curto, médio e longo prazo, possuindo como referência os anos de 2018, 2023 e 2028.

A figura 23 apresenta as zonas de crescimento propostas pelo PlanMob, com uma mancha de crescimento na parte nordeste do município, sendo cortada pela Rodovia ES-257, o que segundo histórico de ocupação municipal apontado por este estudo é um importante fator para ocupação e dinamização de uma região, e uma outra, na parte Sudoeste, circundado pelos empreendimentos Solar Bitti e Vale Verde, além, de uma zona de crescimento de empregos na parte sudeste municipal, onde se está localizado o bairro Industrial da municipalidade.

Figura 23: Zonas de Projeção Expansionista

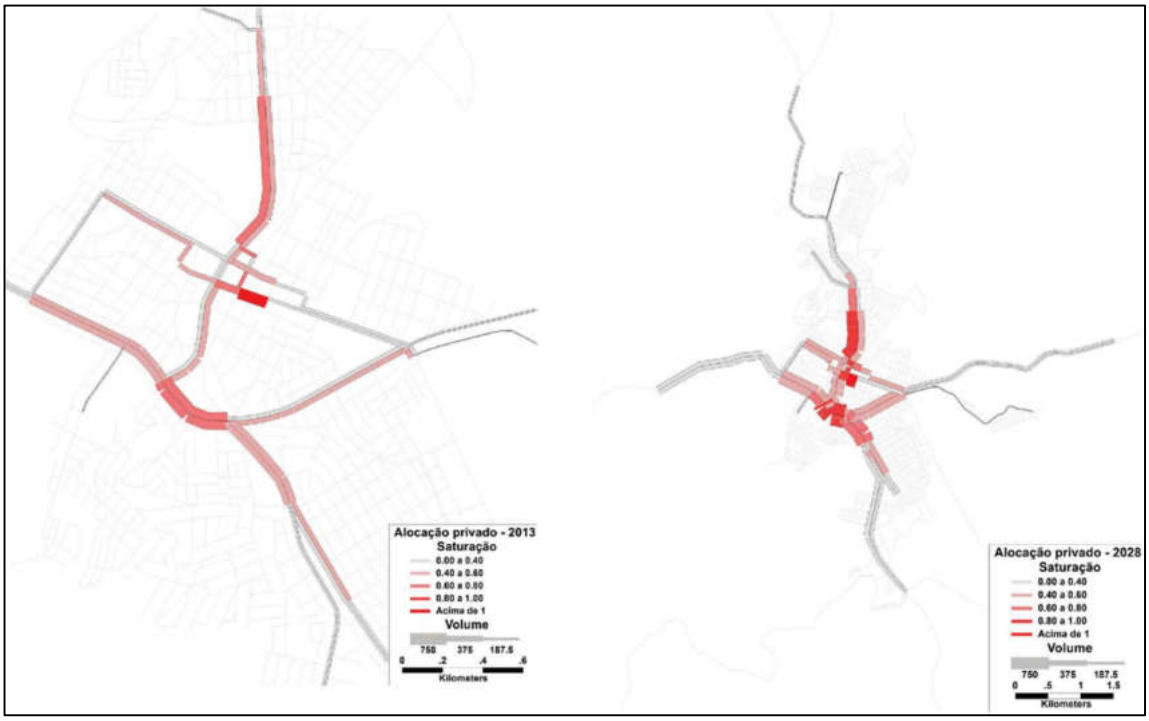


Fonte: PlanMob 2014

A princípio, percebe-se que a Zona de Possível Expansão na região nordeste se mostra bastante assertiva com a realidade a curto prazo, considerando que posterior a publicação do PlanMob houveram a implementação de 7 empreendimentos imobiliários nela, ao passo que não houve o mesmo interesse expansionista na zona sudoeste neste mesmo período, enquanto que o Polo Industrial, passou por uma regularização e estímulo para uma melhor ocupação das empresas lá instalada em 2015.

Outro fator a receber destaque previamente pelo Plano de Mobilidade de Aracruz, é o abarrotamento de suas vias principais, com a projeção do passar dos anos.

Figura 24: Nível de intensidade de Tráfego automotor nas vias municipais



Fonte: PlanMob 2014

Quanto a figura acima, o PlanMob discorre:

> [...] pode-se verificar o que é constatado na prática, ou seja, um grande volume de tráfego principalmente no eixo da Av. Venâncio Flores e da ES-257 próximos a região central, o que gera um elevado nível de saturação e, consequentemente, grande congestionamento na região central. (Plano de Mobilidade, 2014, p. 35).

É valido elencar que a Rua Professor Lobo não está dentre as vias de maior saturação indicada pelo plano, contudo na prática o intensivo fluxo de movimentação

que ela recebe aliado a sua capacidade de ser o principal elo conector entre a rota de comercio do centro (região central e shopping), dá a ela o status de dinamizadora ao ponto que cria mais um ponto de possível engarrafamento nos horários de pico em Aracruz.

4.2.1 Rede Viária

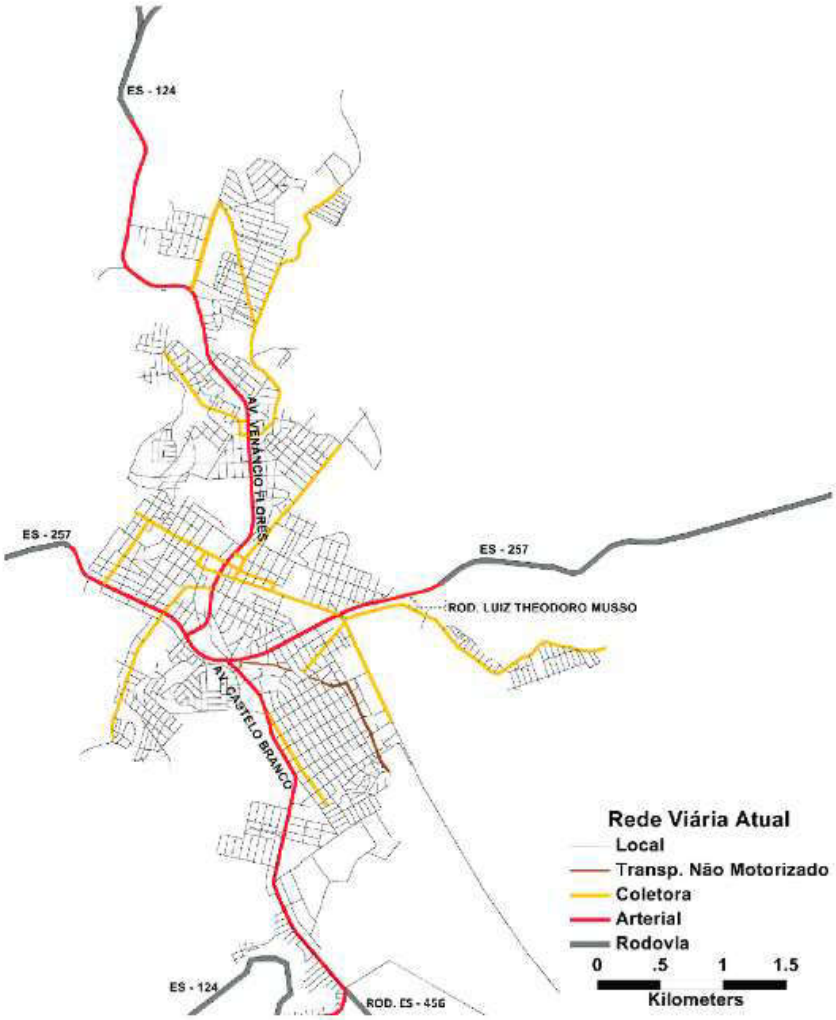
Dadas as análises prévias acima expostas, o PlanMob segue mediante a estes fatores de ocupação, expansão e fluxo viário e suas projeções futuras como medida para a catalogação de vias, onde, de acordo com sua finalidade e função, classifica os logradouros como locais, coletores e artérias, que seriam:

> As **vias arteriais** são vias urbanas estruturais de maior capacidade, em relação às coletoras e locais, que possibilitam a ligação entre diferentes regiões da cidade. Devem ter prioridade de fluxo sobre as outras vias urbanas aqui definidas por se tratarem de vias de hierarquia superior. Devem possuir seção transversal tal que comporte preferencialmente:
>
> - Duas faixas de rolamento por sentido;
> - Calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em ambos os lados da via;
> - Travessias de pedestres em nível devidamente sinalizadas e semaforizadas;
> - Possibilidade de implantação de ciclovia bidirecional segregada e faixas exclusivas para o transporte coletivo.
>
> As **vias coletoras** têm como função coletar e distribuir o tráfego entre os bairros da cidade e as vias arteriais, ou entre bairros ou regiões contiguas. Devem possuir seção transversal tal que comporte desejavelmente:
>
> - Duas faixas de rolamento por sentido;
> - Calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em ambos os lados da via;
> - Travessias de pedestres devidamente sinalizadas, ciclovia ou ciclofaixa em pelo menos um dos lados da via;
> - Possibilidade de implantação de faixas preferenciais para o transporte coletivo.

> As **vias locais** são aquelas que distribuem o tráfego internamente aos bairros e se destinam ao acesso local. Podem operar com sentido duplo de direção para facilitar o acesso dos moradores, uma vez que o tráfego é bastante reduzido e constituído predominantemente de automóveis com velocidades baixas. Devem possuir calçadas com espaço adequado ao passeio e à implantação de mobiliário urbano em pelo menos um dos lados da via e travessias de pedestres em nível devidamente sinalizadas. (PlanMob 2014, pág. 37).

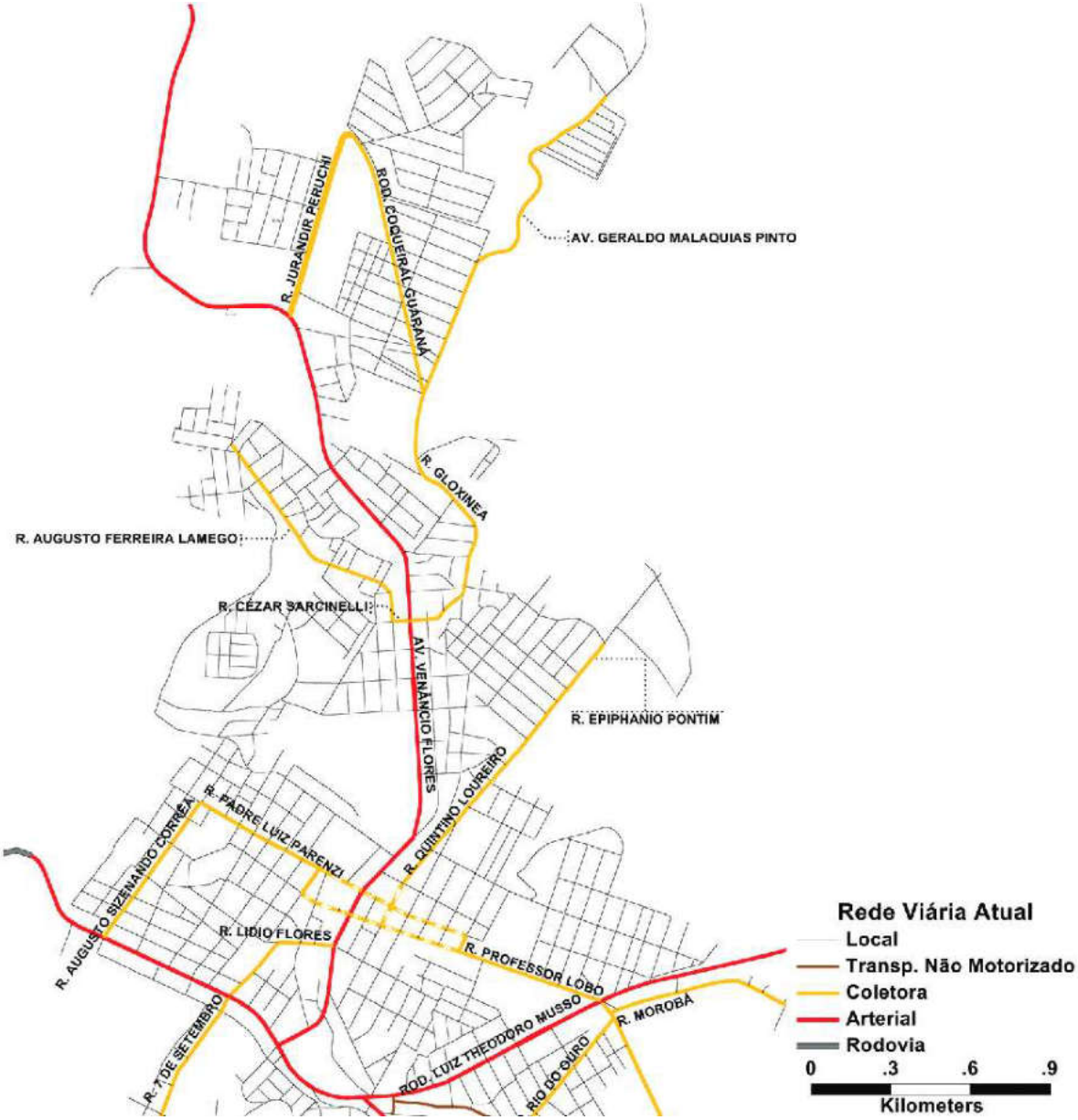
Partindo desses dados, os logradouros foram classificados de forma hierárquica, segundo exibe figura 25, e em maior detalhe as 26 e 27.

Figura 25: Hierarquia Viária Geral



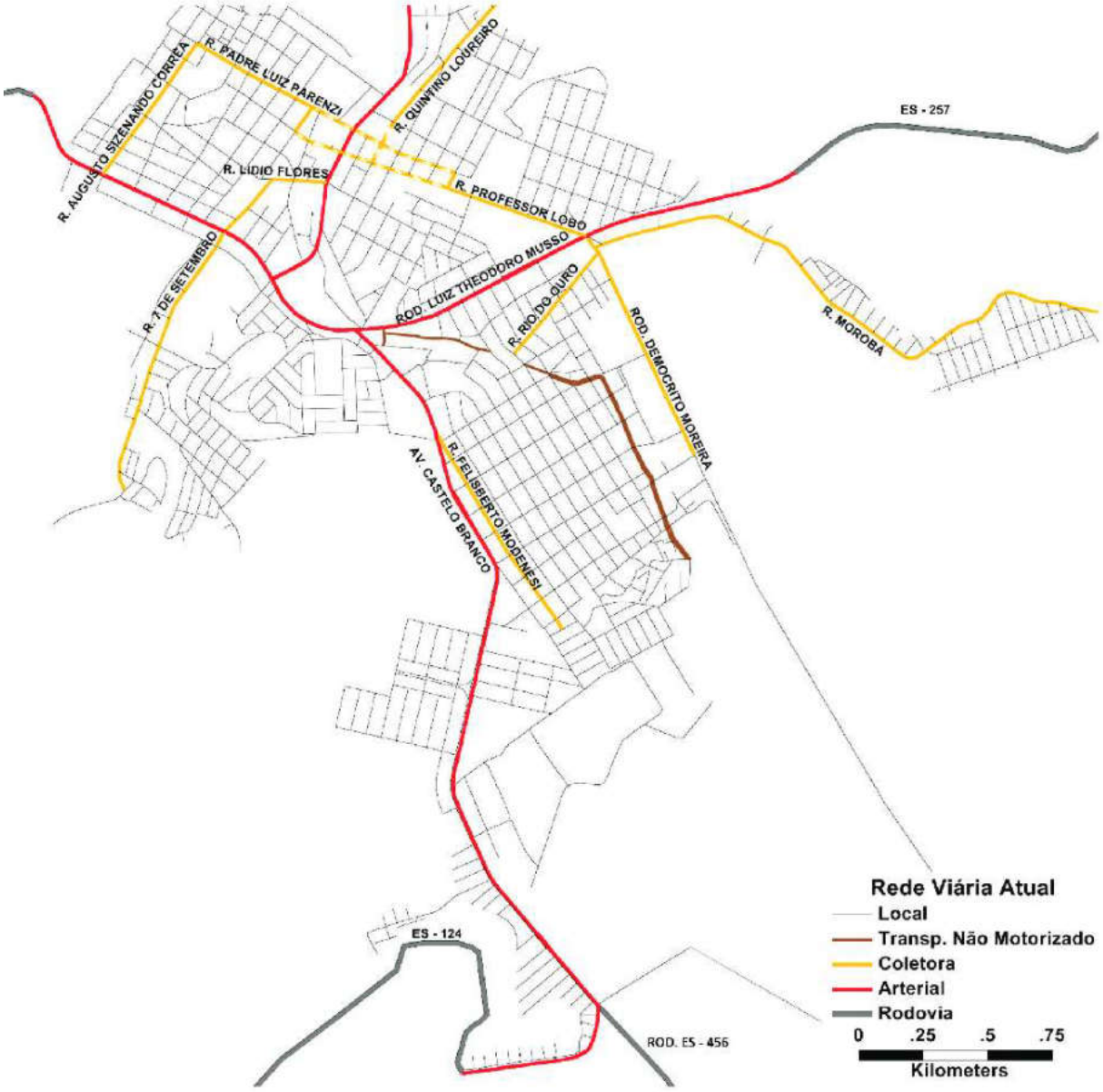
Fonte: PlanMob 2014

Figura 26: Hierarquia Viária Centro – Norte de Aracruz.



Fonte: PlanMob 2014

Figura 27: Hierarquia Viária Centro – Sudeste de Aracruz.



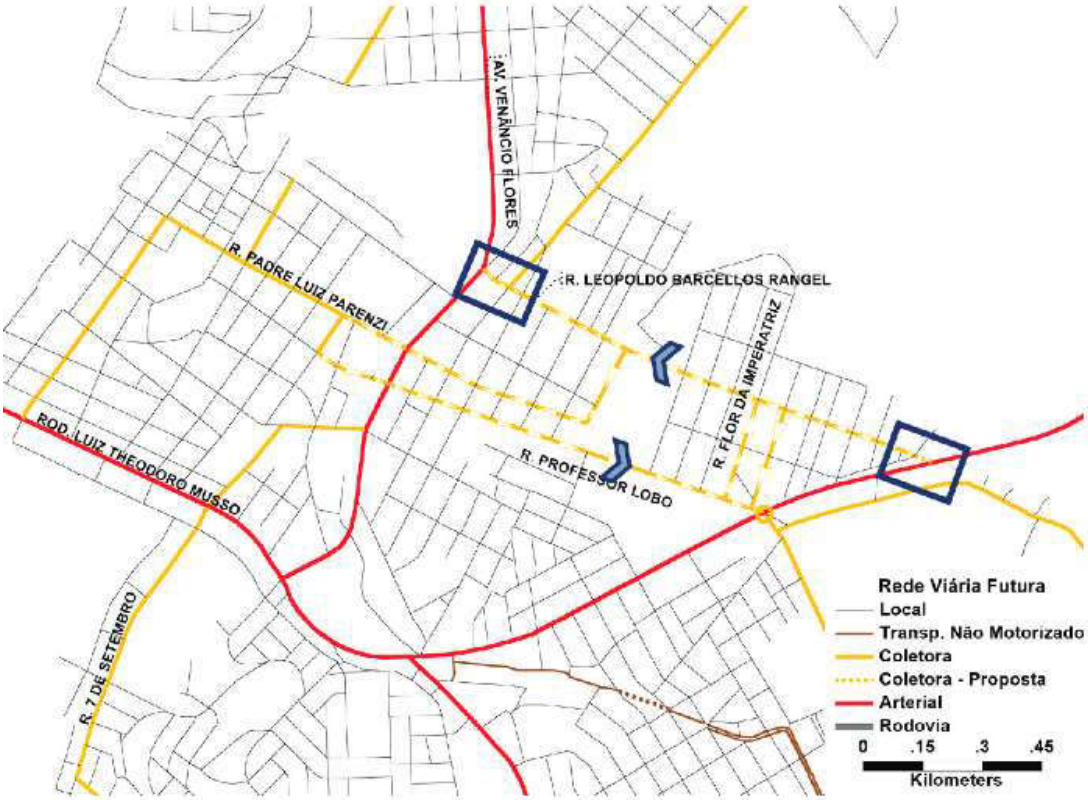
Fonte: PlanMob 2014

Indo em concordância com o até agora exposto, o PlanMob 2014 também explícita a importância das rodovias existentes no núcleo urbano de Aracruz, caracterizando-as como arteriais, bem como revelando que as vias de maior diversidade de usos tornam-se as coletoras, reafirmando que a diversificação dos usos está ligada com a importância e frequência de tráfego das vias.

Uma vez exposto a hierarquia viária do distrito Sede, o Plano de Mobilidade traz em si propostas para a reestruturação do sistema viário, tendo como foco a solução para o desafogamento das vias principais. Sendo assim, a solução proposta

foi um binário na região central, entre a Rua Professor Lobo, a Rua Leopoldo Barcelos Rangel e a Padre Luiz Parenzi, que teria a finalidade de reorganizar o tráfico no centro e diminuir a lotação do trânsito em horários de pico, assim como demonstra figura 28.

Figura 28 – Proposta de Desafogamento da Região Central.



Fonte: PlanMob 2014

Neste cenário, considerando o que até aqui fora apresentado, é valido destacar que o binário poderá se tornar, também, um indutor à diversificação e ocupação de seu eixo que liga a região do bairro Jardins com o Centro, uma vez que este primeiro bairro ainda é pouco ocupado e passaria a existir uma via coletora em seu interior enquanto conectora da parte leste ao centro do município.

Outra situação conflitante exposta pelo Plano de Mobilidade, segundo a hierarquia viária, são as problemáticas quanto aos acessos de bairros realizados pelas avenidas principais, uma vez que há uma ruptura bruta, que a área de seu interior possui um tráfego diferente ao da rodovia, em se tratando de modal e intensidade.

Nesse sentido, o plano vem a propor um tratamento para essas situações onde rodovias ou vias de forte fluxo como Av. Cel. Venâncio Flores na parte centro-norte, e Av. Luiz Theodoro Musso na parte centro-leste, que servem de principal acesso aos

bairros, precisem atender a requisitos mínimos, para que não haja prejuízos no que tange a segurança de transito. Sendo assim, o plano identifica 5 pontos cruciais para esse tratamento, os quais serão exibidos na figura 29:

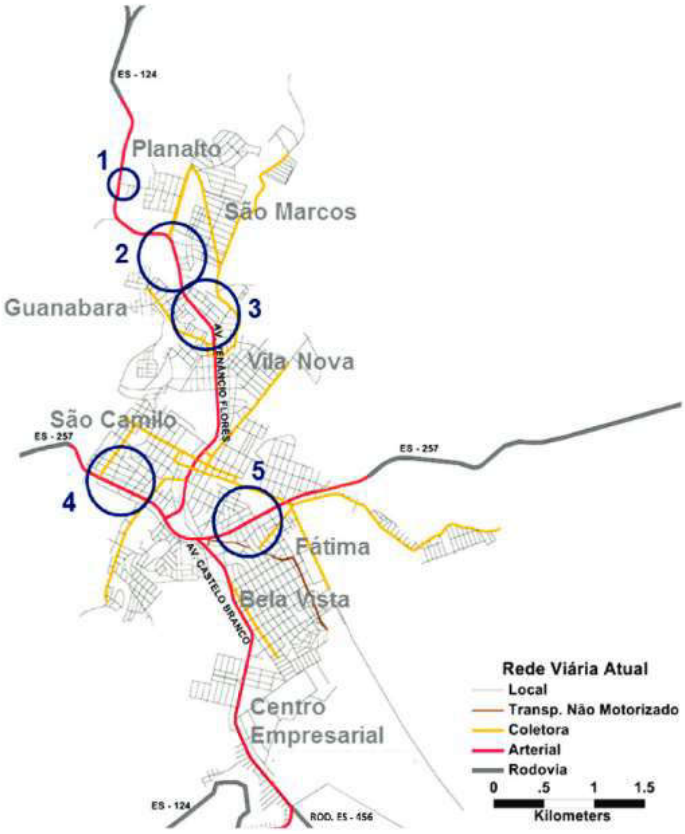
• 1 – Acesso ao bairro Planalto;

• 2 e 3 – Acessos a vários bairros, como São Marcos e Guanabara, ao longo da Av. Venâncio Flores;

• 4 – Acesso a vários bairros, como São Camilo;

• 5 – Acesso a vários bairros, como Fátima e Bela Vista.

Figura 29 – Nós de Acesso Conflitivo



Fonte: PlanMob 2014

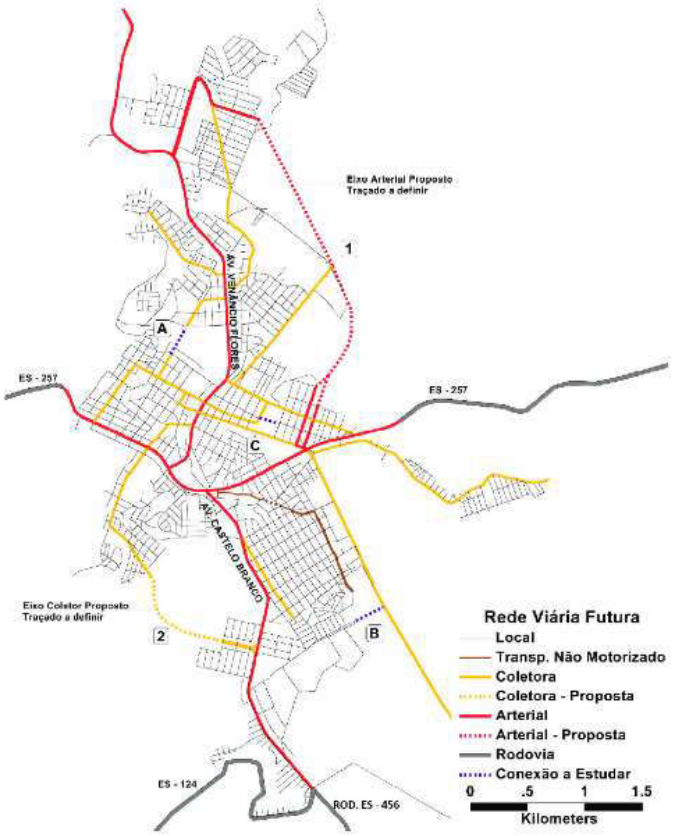
Segundo Cabral,

> Além de diagnosticar os acessos conflitivos, o plano de mobilidade prevê uma rede viária de longo prazo. Essas vias foram embasadas em dois níveis de propostas segundo o PlanMob (2014):

> • Propostas de traçados de vias arteriais e coletoras onde existe condições iniciais para estudar a viabilidade desses traçados;
>
> • Propostas de interconexão desejáveis entre os trechos de vias ou entre zonas onde é preciso identificar possíveis traçados e estudar a sua viabilidade para efetivamente implantar essas conexões. (CABRAL, 2016 p. 95)

Nesta lógica, uma vez traçado as propostas, o Plano de mobilidade tem como proposição a implementação de novos eixos viários às zonas projetadas de expansão urbana de maneira a estruturá-las, considerando cenários distintos de crescimento. A figura 30 exibe a disposição desses eixos enquanto estrutura das zonas de crescimento.

Figura 30 – Eixos Estruturantes ao crescimento



Fonte: PlanMob 2014

Nesta configuração, observa-se que esta implementação visa acrescer uma via arterial (Eixo 1), ligando a região centro norte, e uma coletora (Eixo 2), ligando o sul ao oeste. Sendo assim, o Eixo 1 torna-se uma variante da rota da Av. Cel. Venâncio Flores, entre o centro e os bairros do norte, uma vez que o mesmo é distribuído de

maneira paralelo a ela, portanto distribuindo o tráfego da mesma; e reforça a indução de adensamento e consolidação da região composta pelo centro até sua margem, coligado ao sistema binário previamente mencionado.

Enquanto que o Eixo 2, “Conecta as regiões sul e oeste e estrutura o crescimento dos bairros Nova Esperança, Santa Luzia e Parque Tropical, que estão passando por processo de expansão e adensamento populacional.” (Plano de Mobilidade, 2014, p. 48).

O Plano de Mobilidade ainda propõe alterações no Anel Rodoviário projetado pelo DER, uma vez que o considera como um possível influencia a um crescimento desornado que facilmente o “engolirá”; aponta algumas conexões a serem realizadas dentro do solo municipal referente a bairros que não estão conectados atualmente ainda que próximos, e, realiza um escopo de planejamento de um sistema ciclo viário com a finalidade de pluralizar os modais de transporte dentro do território de Aracruz. Todavia, como este capitulo tem o caráter expositivo das condicionantes existentes e das propostas a curto prazo, tais fatores não foram considerados para uma análise mais intrínseca.

É válido salientar, que o Plano de Mobilidade, como o próprio nome já diz, visa analisar e propor medidas na malha viária do município, embora não obstante, o mesmo entenda que tais medidas interfiram no desenvolver do território e que esses melhoramentos podem ser utilizados como indutores expansionistas, mesmo que indiretamente. É do poder dos Planos diretores tal capacidade, e cabe ao mesmo as medidas de ordenamento urbano, como será apresentado no capítulo a seguir.

5 PLANO DIRETOR MUNICIPAL

O meio ambiente urbano, entendido como o meio alterado pelo homem, é representado pela cidade (MARQUES, 2010), enquanto espaço de convivência dos indivíduos, dotada de toda uma infraestrutura composta por bens e serviços públicos, que têm por objetivo o bem-estar de seus habitantes. De acordo com Celso Antônio Pacheco Fiorillo (2013, p. 79), o meio ambiente artificial “está diretamente relacionado ao conceito de cidade”, entendido, portanto, como espaço urbano de convivência social, materializador das atividades humanas e garantidor de direitos fundamentais.

É nesse sentido que a cidade é compreendida como o habitat natural do homem, onde os indivíduos exercitam suas capacidades. Em razão de sua essencialidade à existência digna de todos os indivíduos, a cidade demanda um arcabouço normativo especial, motivo pelo qual o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) foi editado com o objetivo maior de garantir o pleno desenvolvimento sustentável do meio urbano, dispondo em seu artigo 2°, I:

> Art. 2o A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: I. Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 2001).

A cidade revela-se como o centro da vida humana, que demanda atenção especial do Estado no que diz respeito ao desenvolvimento das capacidades de cada um dos indivíduos, revelando-se como meio necessário a garantir os direitos básicos do povo, entendido, assim, como o próprio direito à cidade.

É no meio urbano que também se verifica a importância da função social da propriedade direcionada ao bem-estar de todos, à medida que o próprio Estatuto traça as diretrizes na regulamentação do uso da propriedade urbana em benefício dos interesses coletivos, dispondo de instrumentos tributários e jurídicos, como impostos sobre a propriedade e desapropriação, respectivamente, na consecução do desenvolvimento urbano sustentável.

Observa-se, de fato, uma crescente desconsideração das questões socioambientais diante do desenvolvimento urbano, principalmente no que tange às irregularidades do parcelamento e da ocupação do solo, da degradação da natureza, do consumo exacerbado e da ausência de planejamento das próprias políticas

públicas, que hoje se voltam, primordialmente, em atenção ao crescimento econômico, com o acirramento da crise ambiental e das desigualdades sociais, implicando, consequentemente, na deterioração da qualidade de vida na cidade. Nesse sentido, evidencia-se que a relação entre meio ambiente e desenvolvimento socioeconômico apresenta-se fraturada, conforme asseverado por Henrique Leff (2011), em decorrência de um avanço econômico e tecnológico desconhecedor dos problemas ambientais e sociais.

Sobre a desconsideração das questões sociais e ambientais, José Roberto Marques (2010, p. 91) sustenta que “a cidade criada para suprir as necessidades do homem e proporciona-lhe bem-estar e segurança acabou revelando-se um importante elemento que contra ele age, deteriorando sua qualidade de vida”. Diante de tal quadro e no que diz respeito ao desenvolvimento das cidades e a necessária proteção do meio ambiente e garantia de direitos sociais, impõe-se uma alteração de postura, tanto dos indivíduos, por meio de uma educação ambiental, quanto da administração pública, mediante políticas públicas efetivas, que garantam o bem-estar de todos.

Mostra-se evidente que as políticas públicas de desenvolvimento urbano devem atentar-se a essas implicações, corroborando tal afirmativa a lição de Édis Milaré (2011, p. 345), segundo a qual “uma vez aceito o caráter holístico do meio ambiente como produto das interações e relações da sociedade humana com o mundo natural, o meio ambiente construído, ou artificial, passa a ser objeto das políticas ambientais.”

Dessa forma, a cidade não mais pode ser concebida como um meio gerador de impactos ambientais e sociais, em razão da supervalorização dos direitos individuais sobre os direitos sociais e do homem em relação à natureza, mas deve ser entendida como meio garantidor do direito à vida digna, emergindo, daí a função social da cidade. (FIORILLO, 2013).

Corroborando, ainda, a função social da cidade, enquanto garantia de direitos fundamentais, o legislador, ao regular os Arts. 182 e 183, da Constituição Federal, editou a Lei 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), conforme destacado anteriormente, objetivando a compatibilização entre desenvolvimento urbano e proteção da natureza.

O Estatuto da Cidade, enquanto instrumento jurídico das políticas públicas direcionadas à persecução do desenvolvimento urbano sustentável, consagra a participação popular e a atuação do poder público, como garantidores da função social da cidade, nos termos destacados por Cláudia do Amaral Furquim: Essas

características da legislação geral urbanística demonstram que o planejamento urbano atua em todas as direções de convivência social. Muito mais do que simplesmente uma acomodação de interesses patrimoniais, é uma tentativa de acomodar a fixação da sociedade sobre um território de maneira responsável, dando a cada um mais do que a oportunidade de explorar a sua riqueza dominial, mas sobretudo a de contribuir para a melhoria da qualidade de vida da cidade. (FURQUIM, 2012, p. 75).

O Estatuto da Cidade, portanto, evidenciou um avanço da legislação brasileira em relação à proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado em detrimento do crescimento desordenado das cidades, considerando que, por muito tempo, a questão ambiental e social foi relegada, diante do inerente desenvolvimento econômico. Partindo de tais premissas, verifica-se que a cidade, espaço de convivência humana, pressupõe ampla compatibilização entre desenvolvimento econômico, proteção dos recursos naturais e garantia de direitos individuais e difusos. É nesse sentido que a transformação da cidade depende, primordialmente, de políticas públicas eficientes, que garantam o bem-estar de todos, conforme destaca Fiorillo:

> "A política urbana estabelece como um dos princípios o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. A plenitude vislumbrada pela norma encontra-se satisfeita quando do efetivo respeito aos preceitos trazidos pelos arts. 5º e 6º da Constituição Federal. Isso significa dizer que a função social da cidade é cumprida quando esta proporciona a seus habitantes o direito à vida, à segurança, à igualdade, à propriedade e à liberdade (CF, art. 5º,caput), bem como quando garante a todos um piso vital mínimo, compreendido pelos direitos sociais à educação, à saúde, ao lazer, ao trabalho, à previdência social, à maternidade, à infância, à assistência aos desamparados, entre outros encartados no art. 6º." (FIORILLO, 2013, p. 557).

Cabe ao Poder Público, portanto, através de políticas urbanas devidamente planejadas, viabilizar a observância efetiva da função social da cidade, garantindo aos indivíduos condições de vida com dignidade. Nesse contexto, torna-se essencial a compreensão do processo de urbanização ocorrido no Brasil, primordialmente a partir da década de 1930 (MURAD, 2010), que transformou por completo o quadro socioambiental do país.

O art. 30, da Constituição Federal, ao estabelecer a competência dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local, corrobora a importância da atuação do gestor municipal pautada em uma legislação eficiente, que corresponda aos anseios da população local. O próprio texto constitucional, ao dispor sobre a

política de desenvolvimento urbano, asseverou, em seu art. 182, §1°, que ao Município compete ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, utilizando-se, para tanto, do principal instrumento de planejamento da política de desenvolvimento e expansão urbana: o plano diretor, que, na lição de Paulo Affonso Leme Machado:

> "[...]é um conjunto de normas obrigatórias, elaborado por lei municipal específica, integrando o processo de planejamento municipal, que regula as atividades e os empreendimentos do próprio Poder Público Municipal e das pessoas físicas ou jurídicas, de Direito Privado ou Público, a serem levados a efeito no território municipal." (MACHADO, 2007, p. 389).

O planejamento das ações do ente municipal afigura-se imprescindível na busca eficiente de sua função, qual seja, o bem-estar dos indivíduos. Tal planejamento deve direcionar a atuação do gestor público de forma mais eficiente possível, na garantia de condições de vida digna aos cidadãos. Para tanto, destacam Benedicto de Vasconcellos Luna Gonçalves Patrão e Rosângela Maria de Azevedo Gomes:

> "Para alcançarmos o ideal de qualidade de vida imposto por nosso ordenamento jurídico, fundado no Princípio da Dignidade humana (art. 1°, inc. III, da CF/88), é de suma importância compreender a nova ordem jurídico-urbanística nacional, desenvolvida através da democratização do processo decisório, em que a descentralização das políticas públicas, com o fortalecimento dos Municípios, ganha relevante destaque." (GOMES; PATRÃO, 2014, p. 46).

No que diz respeito ao plano diretor, concebido como principal instrumento da política de desenvolvimento e expansão urbana, ressalta-se a essencialidade dele na gestão eficiente da cidade, compatibilizando crescimento econômico e desenvolvimento socioambiental, eis que direciona a atuação do Poder Público municipal em atenção às peculiaridades do município e região a qual está integrado, diante da atuação local do ente federativo.

> "O Plano Diretor caracteriza-se como o principal instrumento utilizado para garantia de desenvolvimento e sustentabilidade urbana, criando um sistema de planejamento e gestão da cidade no sentido de orientar as políticas públicas a serem desenvolvidas nos próximos anos em todas as áreas da administração pública municipal. (...) Portanto, o Plano Diretor é o melhor instrumento para garantir a qualidade de vida, mantendo de forma sustentável o equilíbrio da sociedade." (JESUS; FERREIRA, 2010, p. 01).

De fato, é com a edição da Lei 10.257, de 2001, que foram definidas as bases para a elaboração dos Planos Diretores, que passaram a ser denominados "planos

diretores participativos" (PINTO, p. 103), enquanto parte integrante do processo de planejamento municipal, a teor da lição de Adilson Abreu Dallari e Sérgio Ferraz:

> "O plano diretor é o mais importante instrumento de planificação urbana previsto no direito brasileiro, sendo obrigatório para alguns Municípios e facultativo para outros; deve ser aprovado por lei e tem, entre outras prerrogativas, a condição de definir qual a função social a ser atendida pela propriedade urbana e de viabilizar a adoção dos demais instrumentos de implementação da política urbana." (DALLARI; FERRAZ, 2006, p. 324).

É através do plano diretor que serão elaboradas as bases para uma gestão eficiente da cidade, em atenção aos anseios sociais por uma cidade sustentável e integradora, que vai muito além da mera previsão de interesses privados, mas sim está em consonância com sua função social de resguardar e equilibrar os interesses de todos os cidadãos, a teor do disposto no art. 39, da Lei 10.257, de 2001:

> "Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2o desta Lei." (BRASIL, 2001).

A obrigatoriedade da elaboração do plano diretor está prevista no art. 41, do Estatuto da Cidade, impondo-se a previsão de certos conteúdos mínimos (art. 42), necessários ao efetivo atendimento das diretrizes estabelecidas pela Lei 10.257/2001, entre eles a delimitação das áreas urbanas, onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsória, considerando, ainda, a existência de infraestrutura essencial para o atendimento das diretrizes, bem como instrumentos específicos para proteção ambiental. Os planos diretores emergem, de fato, como mecanismo hábil a direcionar a atuação do gestor municipal, abarcando as diversas perspectivas da cidade, conforme leciona Victor Carvalho Pinto:

> "De um modo geral, os planos elaborados nesse contexto abordaram principalmente temas propriamente urbanísticos, como zoneamento, gestão do uso do solo, sistema viário, habitação e patrimônio histórico. Em menor medida, foram incorporados também os temas de saneamento ambiental, da mobilidade urbana e do meio ambiente." (PINTO, 2014, p. 103).

Ainda sobre a essencialidade do plano diretor na gestão sustentável das cidades, destaca SAYAGO e PINTO:

> "É por meio do plano que se define o melhor modo de ocupar um município ou região, prever as áreas onde se localizarão os pontos de lazer, as atividades industriais e todos os usos do solo, não somente no

> presente, mas também no futuro. Isso permitirá a consolidação de valores com vistas à qualidade de vida urbana." (SAYAGO; PINTO, 2005, p. 07).

Dito isso, o plano diretor deve ser concebido como uma ferramenta do poder público municipal na gestão eficiente e sustentável da cidade, sendo certo que esta gestão deve compreender a participação de todos os munícipes, enquanto atores sociais, nos termos asseverados por Edson Ricardo Saleme e Solange Teles da Silva:

> "O Estatuto da Cidade foi inovador ao instituir as diretrizes de política urbana prevendo a necessidade da ampla participação popular na formulação do plano diretor, como também a garantia à gestão democrática da cidade (...). Isso é o que se denomina planejamento participativo, o qual conta com a contribuição e fiscalização popular para ser definitivamente implementado." (SALEME; SILVA, 2007, p. 1509).

Destaca-se que o próprio Estatuto da Cidade, em seu art. 40, prevê os mecanismos indispensáveis na garantia dessa participação popular na elaboração e fiscalização do plano diretor, evidenciando a essencialidade da promoção de audiências públicas e debates, eis que o planejamento urbano incumbe não só ao poder público, mas também aos indivíduos, "haja vista que ambos são co-responsáveis pela sustentabilidade das cidades". (SAYAGO; PINTO, 2005, p. 12).

Os princípios que norteiam o plano diretor estão contidos no Estatuto da Cidade, onde esse plano está definido como instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município. É obrigatório para os municípios: com mais de 20 mil habitantes; integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; com áreas de especial interesse turístico; situados em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental na região ou no país.

A gestão urbana, a gestão municipal e os munícipes podem utilizar os potenciais e limites do seu meio físico, as potencialidades abertas pela existência de redes de transporte e logística em seus territórios. Planejar democraticamente o futuro da cidade incorporando nessa discussão os diversos agentes sociais, econômicos e políticos que a compõem, buscando compromissos e definindo ações prioritárias; esse é o desafio que o Estatuto da Cidade impõe aos planos diretores.

Os problemas do plano diretor municipal estão mais relacionados com as temáticas territoriais: desenvolvimento econômico; reabilitação de áreas centrais da cidade e sítios históricos; avaliação e atividades em áreas rurais; políticas habitacionais; regularização fundiária; transporte e mobilidade; saneamento ambiental; estudos de impactos de vizinhança; instrumentos tributários e de indução

de desenvolvimento; desenvolvimento regional; e outras questões de ocupação do solo. Essas temáticas podem ser abordadas em quatro etapas: elaborar leituras técnicas e comunitárias para identificar, mapear e entender a situação do município; formular e pactuar propostas com perspectiva estratégica; definir instrumentos de viabilidades dos objetivos e estratégias municipais; e sistema de gestão e planejamento do município (Cidades, 2004).

Essas questões de ocupação do solo ou estudos físico-territoriais podem contemplar ainda: concentração/descentralização de funções; formas espaciais urbanas; circulação urbana, transporte coletivo; uso e ocupação do solo; distribuição dos serviços públicos; e, sobretudo, propostas de apropriação mais coletiva do capital da cidade. Todas as questões pertinentes a esse plano têm se constituído em dilemas por décadas, envolvendo múltiplos conceitos e interesses nem sempre coerentes, extrapolando temáticas físico-territoriais (Villaça, 1999).

5.1 PDM DE 2008 DE ARACRUZ (LEI 3.143/2008)

Aos 30 de Setembro de 2008, o município de Aracruz implementou sua primeira versão do Plano Diretor Municipal (PDM), em acordo com as exigências estabelecidas pelo Estatuto das Cidades, tendo por finalidade promover a ordenação, o uso e ocupação do solo, baseando-se nas característica sociais, econômicas e ambientais do município, buscando garantir sustentabilidade à cidade, de forma a corrigir e refrear as distorções provocadas pelo crescimento urbanístico e garantir a distribuição fundiária equilibrada, com acesso a todos os mecanismos e equipamentos necessários para garantir uma boa qualidade de vida a população. Nessa primeira proposta atentou-se somente ao cumprimento do básico exigido pelo Estatuto das Cidades, prevendo exigências de cumprimento da função social da cidade e da propriedade, bem como seus mecanismos reguladores e de ordenação.

Ao se tratar de PDM, uma das principais analises a ser feita consistirá no estudo do seu zoneamento (Anexos I e II), sendo estes um plano que divide um determinado espaço (cidade) em zonas territoriais e determina, para cada uma delas, as regulamentações pertinentes quanto ao uso e ocupação do solo.

Essa divisão da cidade em zonas leva em consideração diferentes fatores. Como exemplo pode-se citar a função predominante pretendida para a região

(comercial, industrial, residencial, mista, etc.), a pretensão de preservar patrimônios naturais ou áreas de interesse cultural e a manutenção de centros históricos.

Assim posto, o plano de 2008 propôs as seguintes zonas, de acordo com a Lei 3.143:

> "Art. 123. O zoneamento urbanístico do município de Aracruz é integrado pelas seguintes zonas de uso, [...]:
> I. Zonas Residências (ZR);
> II. Zonas Comerciais (ZC);
> III. Zonas Portuárias (ZP);
> IV. Zonas Industriais (ZI);
> V. Zonas de Interesse Ambiental (ZIA);
> VI. Zona Especial de Interesse Social (ZEIS);
> VII. Zonas de Preservação Permanente (ZPP);
> VIII. Zonas Não Edificante (ZNE)."

Ainda de acordo como PDM de Aracruz (2008), tanto a Zona Residencial quanto a Zona Comercial possuem subdivisões em ZR1 e ZR2, e ZC1 e ZC2. A primeira caracteriza-se pela predominância de áreas de uso residencial, e a segunda pela concentração de atividades urbanas diversificadas, em sua maioria de comércio e serviços. Essas duas áreas tipificam a preponderância do uso e ocupação do solo predominante na malha urbana da sede, com pequenas áreas que possuem outros usos em entorno.

As Zonas Portuárias qualificam-se pelas áreas de ocupação em trechos litorâneos da orla no município, tanto para carga e descarga de produtos e prestação de serviços ligados a atividades marítimas, quanto para desembarque de passageiros.

Outra Zona proposta pelo PDM de Aracruz é a Zona Industrial, com a dominância de edificações para fins de atividade industrial. Além dessa área, nota-se a determinação de duas áreas ligadas a proteção ambiental: A Zona de Interesse Ambiental (ZIA) e a Zona de Preservação Permanente (ZPP). Enquanto a ZPP restringe a ocupação da área para a preservação ambiental e paisagística, a ZIA atua como uma área de amortecimento para as ZPP, permitindo um uso restrito da área para manutenção do ecossistema e paisagem da localidade.

As Zonas Especiais de Interesse Social são porções do território caracterizadas pela fragilidade socioeconômicas ou de estrutura urbana, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas habitações de interesse social a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes e comércios e serviços locais de pequeno porte, situadas na zona urbana.

Segundo a Lei Federal Nº 6.766/79, as Zonas Não Edificantes (ZNE) destina o uso dessas áreas de reserva após a faixa de domínio para garantir duplicações ou expansões, além de apoiar operações de redes de equipamentos urbanos e ambientais. Portanto não é permitido moradia, invasões ou edificar nas áreas laterais. O proprietário pode utilizar essa faixa para fins agrícolas ou pastoris, por exemplo, apenas não é possível edificar.

A Lei ainda propõe uma Zona de Interesse Turístico (ZIT), aplicada à orla do município, contudo pelo presente trabalho tratar do núcleo da sede, não há o interesse de uma descrição mais detalhada da mesma.

Durante a abordagem das análises de Aracruz, verifica-se que são passiveis há algumas alterações no perímetro urbano e no zoneamento são realizadas durante a vigência do PDM de 2008, como descrito no Art. 133:

> "Os limites entre as zonas de uso poderão ser ajustadas quando verificada a conveniência de tal processo, com a vistas a:
>
> I. Maior precisão de limites:
>
> II. Obter melhor adequação, no sítio onde se propuser a alteração;
>
> a) À ocorrência de elementos naturais e outros fatores biofísicos condicionantes;
>
> b) Às divisas dos imóveis;
>
> c) Ao sistema viário."

É interessante destacar que este artigo abre brechas para que interesses imobiliários e empresariais induzam uma alteração no traçado urbano e a diretriz expansionista do município (modal-expansionista). Esse fato pode ser observado de forma clara durante anos decorrentes de vigor do PDM, onde o perímetro urbano ocupado era menor do que o previsto em lei, atendendo aos interesses do setor privado, acrescidos de mudanças como uma área de amortecimento do território rural, mesmo que o centro da cidade possuísse grande parcela de terrenos subtilizados.

Outrossim, deve ser enfatizado que o Zoneamento Urbano determina as diretrizes que regulamentam aspectos construtivos e urbanísticos específicos para cada uma das zonas supracitadas, com a tipologia/função da edificação possível de se implementar na zona (Residencial, comercial, industrial, portuária, etc.). Algumas funções são proibidas na zona, outras são permitidas e algumas toleráveis em situações específicas. Determina também as seguintes condicionantes:

- Tamanho mínimo do lote: Além do tamanho do mínimo do lote em si, estabelece também a menor medida possível de sua testada;

- Taxa de ocupação máxima permitida (TO): Expressa sob a forma de porcentagem, a taxa de ocupação refere-se a área máxima de um determinado lote que pode ser ocupada por uma edificação;
- Coeficiente de aproveitamento (CA): Determina a área construída máxima possível para uma edificação em um dado lote;
- Taxa de permeabilidade (TP): Expressa em porcentagem, a taxa de permeabilidade representa a relação entre a área permeável e a área total do lote;
- Gabarito: Corresponde à distância do pavimento térreo até o ponto mais alto da edificação. O número máximo de pavimentos também é estipulado em substituição ou complementação a altura máxima;
- Afastamentos mínimos frontal, laterais e fundos: Compreende as distâncias mínimas frontal, lateral e fundos em relação aos limites de um terreno.

Quanto a aplicação dessas condicionantes, mostra-se uma restrição mais severa aplicada as ZEIS, que em analises aos índices, exprimem uma contradição com o proposto da elaboração dessa zona, pois os usos e edificações sendo limitados a poucos serviços dificultam o acesso da população com menor poder aquisitivos os recursos básicos, pois o afastamento desses serviços propicia tanto a desigualdade quanto a possibilidade de construções irregulares para sanar a falta de espaços adequadas e que atendam a tais necessidades.

Em relação ao gabarito, em verificação aos anexos do PDM, constatou-se não às determinações especificas de verticalização ao zoneamento, exceto nas Zonas de Interesse Ambiental, onde são estabelecidos 02 pavimentos para construções residenciais. Essa constatação elucida o fato de que, o crescimento vertical pode vir a ser uma forma adensar a cidade, uma vez que não há restrições para o mesmo no núcleo da sede, porém, salientando o que outrora fora exposto, a população de Aracruz apresenta resistência de cunho cultural a essa perpendicularização.

Ainda se tratando do zoneamento, determina-se ainda, o número de vagas de garagem ou estacionamento de veículos e a área destinada para carga e descarga.

Vale registrar que os índices urbanísticos estão intrinsicamente relacionados com a proporção de terra destinada a área a ser ocupada, o lote.

Quanto as normativas de parcelamento de solo urbano categoriza as modalidades de loteamento, desmembramento, remembramento e desdobro. Quanto ao loteamento, entende-se como a divisão de gleba em lotes com destinação específica, a saber, a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

Compreende-se como desmembramento a subdivisão de gleba em lotes, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou amplificação dos já existentes, simular ao desdobro, que trata-se da divisão de lotes em parcelas de lotes, sendo a diferenciação entre os termos que para ser considerado desdobro o terreno há de ser oriundo de um loteamento prévio. Quanto a remembramento, trata-se da unificação de parcelas de lotes ou de lotes.

Segundo o PDM de Aracruz:

> "Art. 76 - O Modelo de Parcelamento 1 (MP1) aplica-se às glebas a serem parceladas para edificação residencial, serviço ou comercial e deverá atender aos seguintes requisitos:
>
> I - quanto as dimensões mínimas dos lotes:
>
> a) área de 300,00 m² (trezentos metros quadrados);
>
> b) testada mínima de 50% (cinquenta por cento) da dimensão da profundidade; c) nos lotes de esquina, a testada mínima deve ser de 60% (sessenta por cento) da dimensão da profundidade.
>
> Art. 77 - O Modelo de Parcelamento 2 (MP2) aplica-se às glebas a serem parceladas para a implantação de loteamento ou conjunto habitacional de interesse social nas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e devem ter:
>
> I - quanto às dimensões mínimas dos lotes:
>
> a) área de 125,00 m² (cento e vinte cinco metros quadrados);
>
> b) testada mínima de 50% (cinquenta por cento) da dimensão da profundidade; c) nos lotes de esquina, a testadas mínima deve ser de 60% (sessenta por cento) da dimensão da profundidade.
>
> Art. 78 - O Modelo de Parcelamento 3 (MP3) aplica-se às glebas a serem parceladas para sítios de recreio e chácaras ou àquelas situadas nas ZIA e deverão atender aos seguintes requisitos:
>
> I - quanto às dimensões mínimas dos lotes:
>
> a) área de 1.000,00 m² (mil metros quadrados);
>
> b) testada mínima de 50% (cinquenta por cento) da dimensão da profundidade; c) nos lotes de esquina, a testada mínima deve ser de 60% (sessenta por cento) da dimensão da profundidade.
>
> Art. 79 - O Modelo de Parcelamento 4 (MP4), aplica-se às glebas a serem parceladas para a implantação de loteamentos destinados a uso predominantemente industrial ou empresarial e deverá atender aos seguintes requisitos:
>
> I - Quanto às dimensões mínimas dos lotes:
>
> a) área de 600,00 m² (seiscentos metros quadrados);
>
> b) testada mínima de 50% (cinquenta por cento) da dimensão da profundidade; c) nos lotes de esquina, a testada mínima deve ser de 60% (sessenta por cento) da dimensão da profundidade.

> § 1º - Na implantação de loteamentos destinados a uso predominantemente industrial ou empresarial, deve-se prever uma via principal em todo o perímetro com faixa de área verde para arborização, de no mínimo 12,00 m (doze metros). § 2º - Quando os lotes tiverem dimensão superior a 15.000,00 m² (quinze mil metros quadrados), a porcentagem de áreas públicas poderá ser inferior a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba, mantida a proporção mínima estabelecida no inciso II deste artigo e após manifestação do CPDM.
>
> § 3º - A aprovação dos parcelamentos, na forma deste artigo dependerá da apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, o qual será apreciado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e pelo Conselho do Plano Diretor Municipal, que poderão recomendar ou não a aprovação do empreendimento."

No que concerne aos institutos tributários e financeiros, a lei homologada constitui os mecanismos necessários para garantir o cumprimento da função social da cidade e da propriedade, como a instituição do IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) Progressivo no Tempo, o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, a desapropriação com pagamento de títulos da dívida pública, entre outros. Não obstante, apesar de dispor de tais recursos, os mesmos não tiveram aplicabilidade durante sua vigência uma vez que possuíam caráter apenas expositivo, sem delimitação de zonas passíveis a sua aplicação.

Vale reforçar que o zoneamento poderia ser alterado para comtemplar esses instrumentos, conforme exposto anteriormente, porém, tal revisão não foi efetivada, propiciando à amplificação do espraiamento da sede municipal, além da necessidade da criação de novas normativas para efetivamente regulamentarem tais indutos.

5.2 REVISÃO DO PLANO EM 2020

A princípio, diferença notável nos eixos norteadores do PDM de Aracruz do plano lançado em 2008 e da sua revisão vigorada em 2020 torna-se visível em seu primeiro trecho onde no capítulo 04, se estabelece os "DOS EIXOS PRIORITÁRIOS E DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO DE ARACRUZ", diz no Art.13.:

> "Com base nas características locais, na integração regional e nos objetivos da política de ordenamento territorial do Município ficam definidos os seguintes eixos prioritários do Plano Diretor Municipal de Aracruz:

> I. Da Cidade Compacta;
> II. Da Cidade Sustentável;
> III. Da Urbanidade: Cidade Inclusiva e Acolhedora;
> IV. Da Cidade Acessível;
> V. Da Cidade Democrática e Digital."

Enquanto o primeiro plano buscava estabelecer a normativa da Lei 10.257, de 2001, de forma simplória e suscinta, contudo abstendo-se a totalidade da garantia do cumprimento da função social do território urbano e da propriedade, a sua revisão busca expandir o crescimento da cidade estabelecendo formas de desenvolvimento fundamentadas na responsabilidade social, ambiental, econômica, cultural e política de maneira a contemplar as gerações presentes e as futuras, respeitando as especificidades locais e buscando a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida a todos.

Um dos planeados pelo Plano Diretor dentro dos seus eixos prioritários é da Cidade Compacta, onde se propõe medidas para assegurar a compactação urbana e a otimização de sua malha, conforme dispõe o artigo abaixo.

> "Art. 15. São diretrizes para a Cidade Compacta:
> [...]
> II. articular na redefinição dos perímetros urbanos, a contenção da expansão urbana especulativa e desnecessária, as propostas de mobilidade e acessibilidade contidas no Plano de Mobilidade do Município de Aracruz - PLANMOB, a proteção, conservação e preservação dos recursos naturais, com especial atenção aos mananciais e bacias de captação, áreas de amortecimento de cheias e Áreas de Preservação Permanente;
> III. ocupar vazios urbanos para otimizar a infraestrutura instalada, minimizar os impactos sobre a expansão urbana e atuar sobre a retenção e especulação da terra urbanizada;
> IV. adequar as áreas de expansão urbana e o seu desenho urbano aos eixos estruturadores de mobilidade projetados no Plano de Mobilidade do Município de Aracruz - PLANMOB, à capacidade e disponibilidade da infraestrutura urbana já existente a uma ambiência urbana mais qualificada;"

Outro eixo com caráter fomentador do ideal proposto pelo atual PD é da Cidade Sustentável, onde se propõe medidas para garantir a proteção ambiental da cidade. Dessa forma:

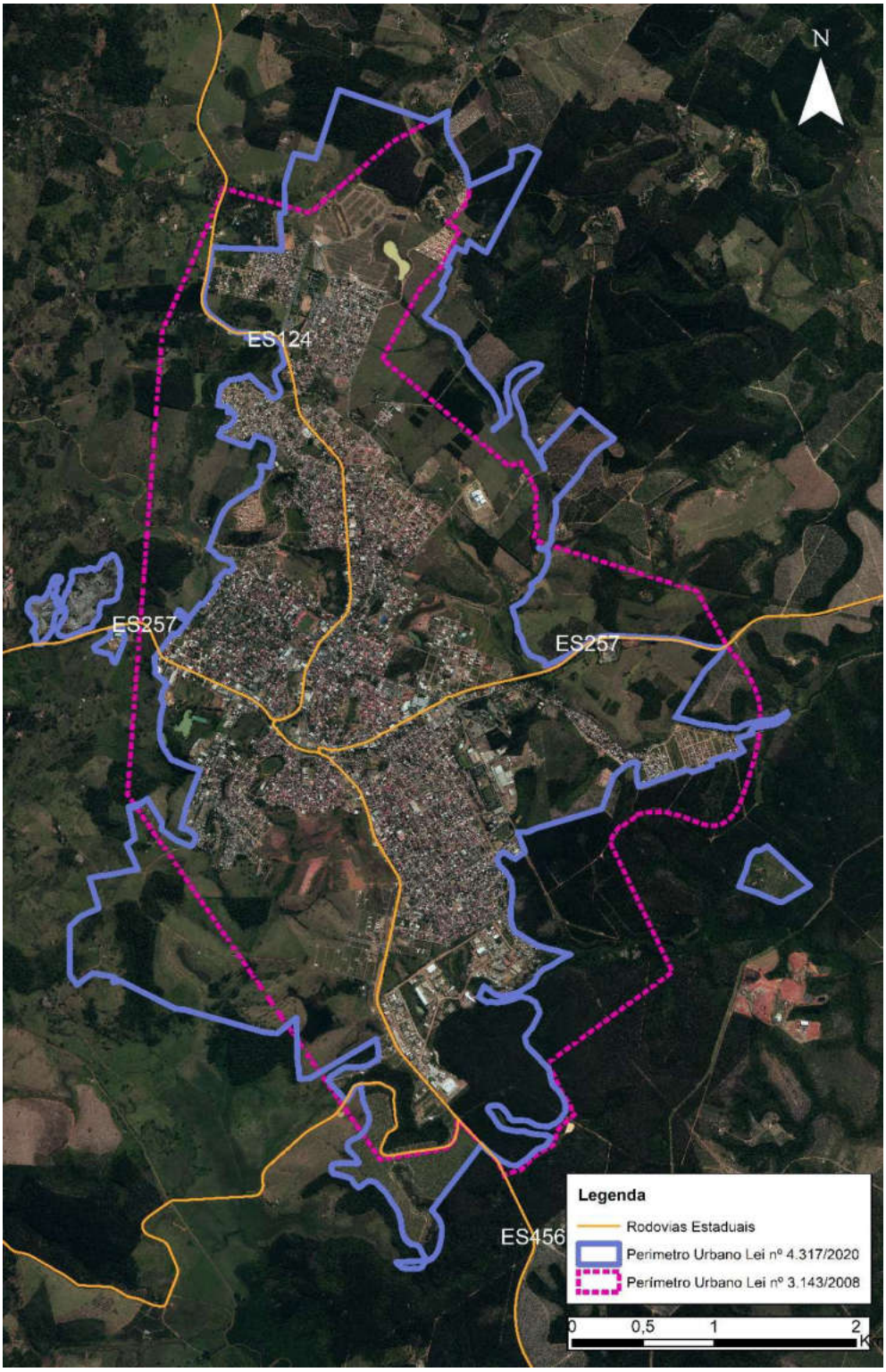
> "Art. 16. A noção de cidade sustentável procura incluir as questões ambientais e rurais relevantes para pensar o desenvolvimento territorial de Aracruz, integrando nesse eixo as questões relativas às áreas verdes municipais, o saneamento ambiental e à estrutura produtiva do Município, visando o desenvolvimento do território articulado a infraestrutura urbana, a preservação do patrimônio ambiental e ao pressuposto de que o crescimento econômico mais inclusivo e sustentável do Município somente pode ocorrer a partir de mudanças qualitativas e o tratamento de sua relação e seus impactos socioambientais.

> Art. 17. São diretrizes para a Cidade Sustentável:
> I. adequar e compatibilizar as áreas de expansão e adensamento urbano com a infraestrutura de saneamento ambiental existente e planejada;
> II. delimitar e adequar as Zonas de Proteção Ambiental (ZPA) do Plano Diretor Municipal de Aracruz (PDM) ao novo código florestal e restringir os processos de descaracterização destas Zonas visando a ocupação urbana;
> III. integrar na política de preservação ambiental do Plano Diretor Municipal de Aracruz (PDM) as bacias e sub-bacias e estimular as propostas de recuperação ambiental de áreas degradadas, as conexões e infraestruturas verdes, tais como corredores ecológicos, parques lineares, parques naturais, lagoas de drenagem, parque urbano e o tratamento e regulação das ocupações litorâneas em consonância com o Projeto Orla;
> [...]
> VI. adotar dentro da política de incentivo aos empreendimentos econômicos critérios especiais para estimular a atração de empreendimentos de menor impacto ambiental, tecnologicamente avançados e com forte geração de emprego e renda;"

A contração significativa do perímetro urbano anterior, que como abordado previamente, representava quase o dobro da malha urbana parcelada e evidenciava um grande índice de vazios urbanos em subutilização e não utilizados, torna-se notoriamente perceptível. Os eixos expansionistas mantidos são as áreas de previsão de crescimento proposta no PlanMob de 2014, nos eixos Sudoeste, Nordeste e às margens da Rodovia ES-256, no eixo leste do munícipio, onde durante o decorrer da implementação do PDM até sua revisão em 2020, receberam diversas implantações imobiliárias.

A Figura 31, mostra um comparativo entre os perímetros urbanos, anterior e o em vigor, com destaque as áreas que sofreram significativa alteração em seu traçado.

Figura 31: Perímetro Urbano 2008 x Perímetro Urbano 2020



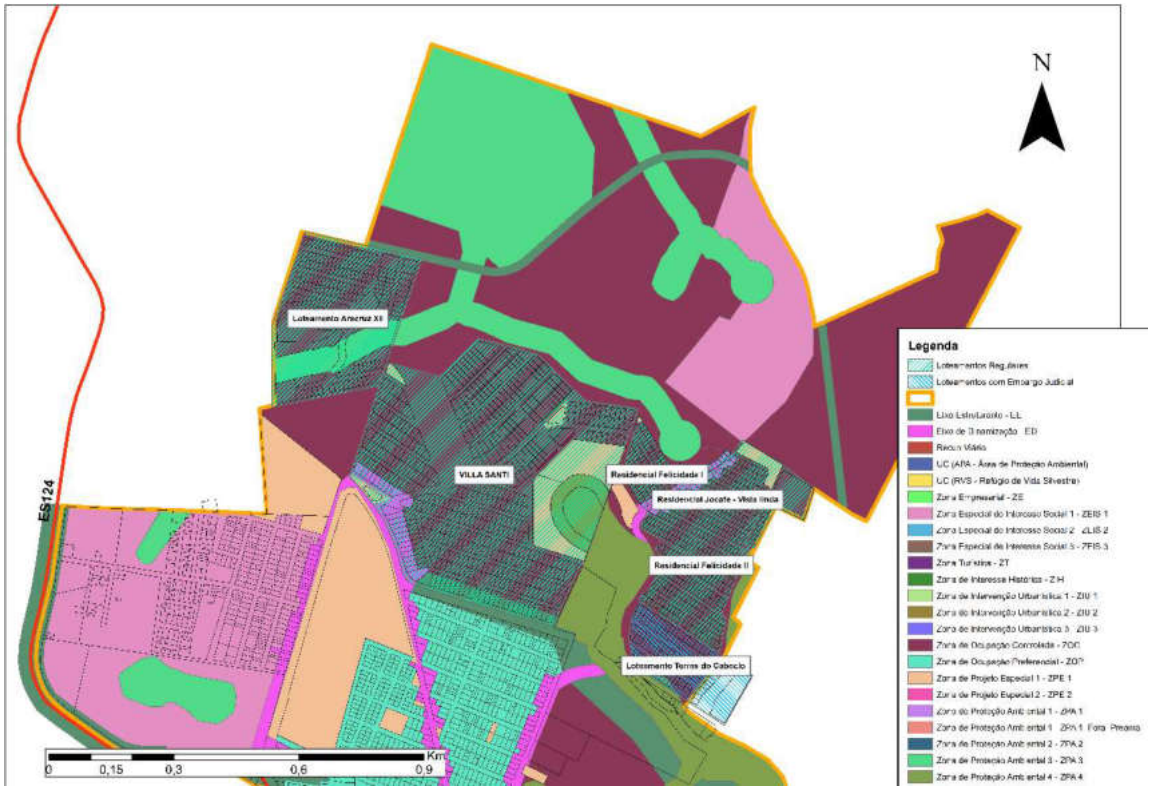
Fonte: PMA 2020, Alterado pelo Autor.

O ponto 01 destaca as áreas que foram expandidas em concordância com a tendência do mercado imobiliário voltada às regiões Norte e Sul, que, conforme visto anteriormente, representa a parcela do distrito que teve seu território parcelado por

último e com a implementação de constantes empreendimentos, sendo que o Norte, atualmente, possui cerca de 03 empreendimentos em fase de finalização.

A figura 32, trata de um recorte da região norte da malha urbana do distrito sede de Aracruz, com destaque os loteamentos que foram implantados nos últimos 12 anos e em detalhe os zoneamentos urbanos propostos nesta lei que será explorado mais adiante neste trabalho. Com ela é notório que a região se tornou um forte polo imobiliário, se considerarmos que está situado no bairro Cupido que anteriormente era de predominância rural, tornando bastante plausível o acréscimo de perímetro urbano ocorrido na região.

Figura 32 – Avanços imobiliários Norte de Aracruz



Fonte: PMA, alterado pelo autor

A área destacada como 02, na figura 31, corresponde aos eixos de expansão contidos na proposta do PlanMob 2014, que também sofre um acréscimo de território, contudo para uma otimização da rede de serviços e comércios que circundam tais áreas caso sejam implementados novos loteamentos na região.

Já as áreas ao sudeste e noroeste destacadas como 03, sofrem um decréscimo territorial, ao ponto que a área 04, as margens norte da rodovia ES-254 também são diminuídas para que a mancha urbana não se estenda até os limites do

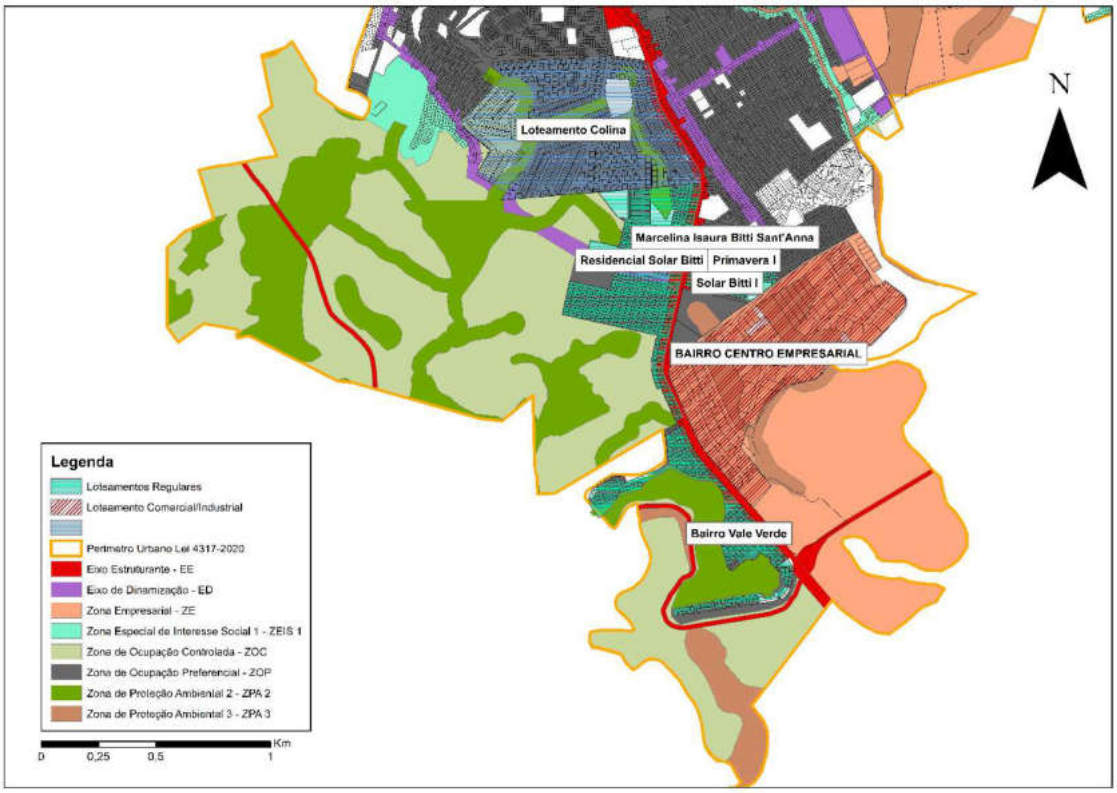
anel viário outrora proposto. Sendo assim duas medidas para tornar mais evidente os rumos de expansão e o modal expansionista proposto pelo novo PDM.

A partir deste ponto pode se avaliar que, durante as análises para revisão do PDM, foi pontuada a redução do perímetro urbano de acordo com a ocupação da malha urbana consolidada e os rumos do mercado imobiliário, para impulsionar a ocupação desses vazios urbanos e manter as áreas de crescimento em uma que já apresenta uma tendência de ocupação, garantindo o acesso aos recursos e equipamentos básicos, além de reduzir custo para instalação e manutenção dos mesmos. Essa medida expecta a limitação do eixo expansionista e a consolidação urbana, além de um melhor aproveitamento da rede de equipamentos públicos.

Não obstante, necessita-se efetivar maior avaliação dos setores de expansão, uma vez que, o setor sudoeste, não apresentou um crescimento posterior, na região prevista, após à instalação dos loteamentos Vale Verde e Solar Bitti e redondeza, denotando ser uma área que não aparente grandes atrativos para a ocupação no momento.

A região em questão está contida em trechos das Zona de Proteção Ambiental e Zonas de Ocupação Controlada (Figura 33), o que poderia ser um fator para loteadores não possuírem interesse pela instalação de projetos nos terrenos, uma vez que a construção nesses locais torna-se restritivas devido as determinação dos zoneamento em que se enquadra. Outro possível fator é a presença de um empreendimento embargado com processo em tramitação na Justiça devido a questões ambientais, o que reforça essa tese.

Figura 33 – Avanços imobiliários Sul de Aracruz



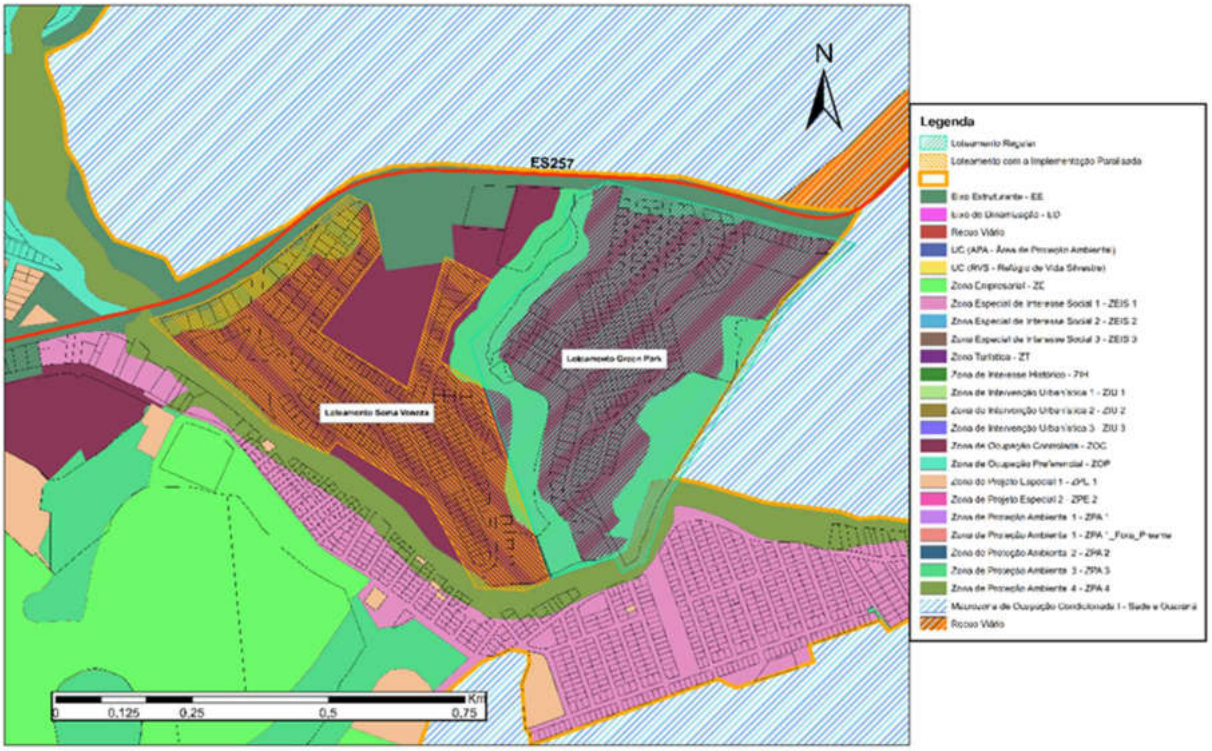
Fonte: PMA, alterado pelo autor

A figura anterior exemplifica melhor o que foi anteriormente dito, nela se destaca as zonas definidas pela redação da lei atualmente em vigor, além de estar em grifo o território correspondente aos loteamentos surgidos na região nos últimos 12 anos. Neste cenário, conseguimos observar que, se considerar que o primeiro loteamento neste recorte temporal, é o Colina, que atualmente está sob embargos judiciais, segundo informações fornecidas pela PMA, o rumo de expansão dessa região se mostra voltado ao Sul e não a Sudoeste.

Observa-se, também, uma nova área de crescimento detectada no sentido leste, na Rodovia ES-256, onde loteamentos tem se instalado e valorizando o local, tornando-se um ponto de interesse para novos projetos imobiliários futuros. Como o exposto, historicamente a cidade organizou sua consolidação ao redor de eixos estruturantes, as rodovias, sendo essa uma nova área organizada em uma via de acesso com grande fluxo e localizada próxima as áreas comerciais de maior movimentação e dos equipamentos urbanos de Aracruz. Até a presente data do trabalho, foram implementados dois empreendimentos, estando um em fase de

ocupação, e o outro apresentar estar com a implementação paralisada, conforme demonstra figura 34.

Figura 34 – Eixo Expansionista Leste



Fonte: PMA, alterado pelo autor

Conclui-se que apesar da redução efetiva do perímetro e a consideração às projeções do PlanMob, a revisão do PDM de 2020 necessitava ainda de uma análise mais intrínsica, avaliando os reais interesses e vetores de crescimento, a existência de equipamentos urbanos, espaços públicos e comercial nessas microrregiões, para assim ser possível estruturar uma proposta de expansão em algum setores, a fim de evitar mais uma área para possíveis vazios urbanos e especulações imobiliárias, afim de cumprir o que discorre sobre o Art. 15 do Lei Municipal 4.317 de 2020 :

> “I. ocupar o solo de forma compacta, em consonância com as características de cada região da cidade, estimulando densidades populacionais e construtivas compatíveis com a infraestrutura instalada, para diminuir os custos da cidade, o impacto ambiental, as distâncias intramunicipais e viabilizar o transporte coletivo e modais não motorizados;”

Ademais, uma das adjunções apresentadas nesta atualização do PDM foi o Macrozoneamento, sendo ele o primeiro nível de definição das diretrizes espaciais do Plano Diretor, estabelecendo “um referencial espacial para o uso e a ocupação do

solo na cidade, em concordância com as estratégias de política urbana" (BRASIL, 2002, p. 41). Ele é um referencial geral para o Município, conferindo uma coerência para sua lógica de desenvolvimento. Por esse motivo, é um instrumento utilizado para superar o caráter de desalinho presente em grande parte dos zoneamentos tradicionais, que dificultam a dedução dos índices e demais diretrizes atribuídos a cada uma das zonas.

O Macrozoneamento deve, conforme já dissemos acima, incluir toda a área do Município, já que o Estatuto da Cidade instituiu essa exigência. Por esse motivo, deve também contemplar a diferenciação entre área urbana e rural, ou seja, entre as porções do território que podem ser parceladas e utilizadas para fins urbanos, e aquelas onde isso não é possível.

> [...]
> Art. 88. Compõem o macrozoneamento do Município de Aracruz as seguintes macrozonas:
> I.Macrozona de Uso Sustentável I - Rio Riacho;
> II.Macrozona de Uso Sustentável II - Rural;
> III.Macrozona de Uso Sustentável III - Piraqueaçu;
> IV. Macrozona Agroindustrial e de Interesse Ambiental;
> V. Macrozona Território Indígena;
> VI. Macrozona de Desenvolvimento Econômico e Socioambiental;
> VII. Macrozona Urbana de Adensamento Prioritário;
> VIII. Macrozona de Ocupação Condicionada I – Sede e Guaraná;
> IX. Macrozona de Ocupação Condicionada II – Litoral.

Por esse mapa é possível perceber a lógica pretendida para o município: quais áreas devem ser adensadas, e em que ordem de prioridade, e quais áreas devem permanecer pouco densas, delimitando a área urbana, a de expansão urbana e a rural, estabelecendo um referencial para o uso e a ocupação do solo, e para a aplicação dos projetos contidos nessas regiões.

Isto posto, é importante que cada macrozona traga explicitamente e de maneira clara os critérios utilizados para sua definição e os objetivos desejados para ela. Os critérios de definição que coaduna cada macrozona, tornam mais difíceis modificações que venham a distorcer ou prejudicar o funcionamento das diretrizes e dos instrumentos do plano diretor. Além disso, uma definição clara dos critérios de delimitação e dos objetivos de cada macrozona conferem aos cidadãos uma base legal para contestar, na Justiça, ações e obras públicas que estejam em desacordo com os objetivos pretendidos, facilitando o controle social. Por exemplo, se uma área tem como diretriz o controle do crescimento e a manutenção da baixa densidade,

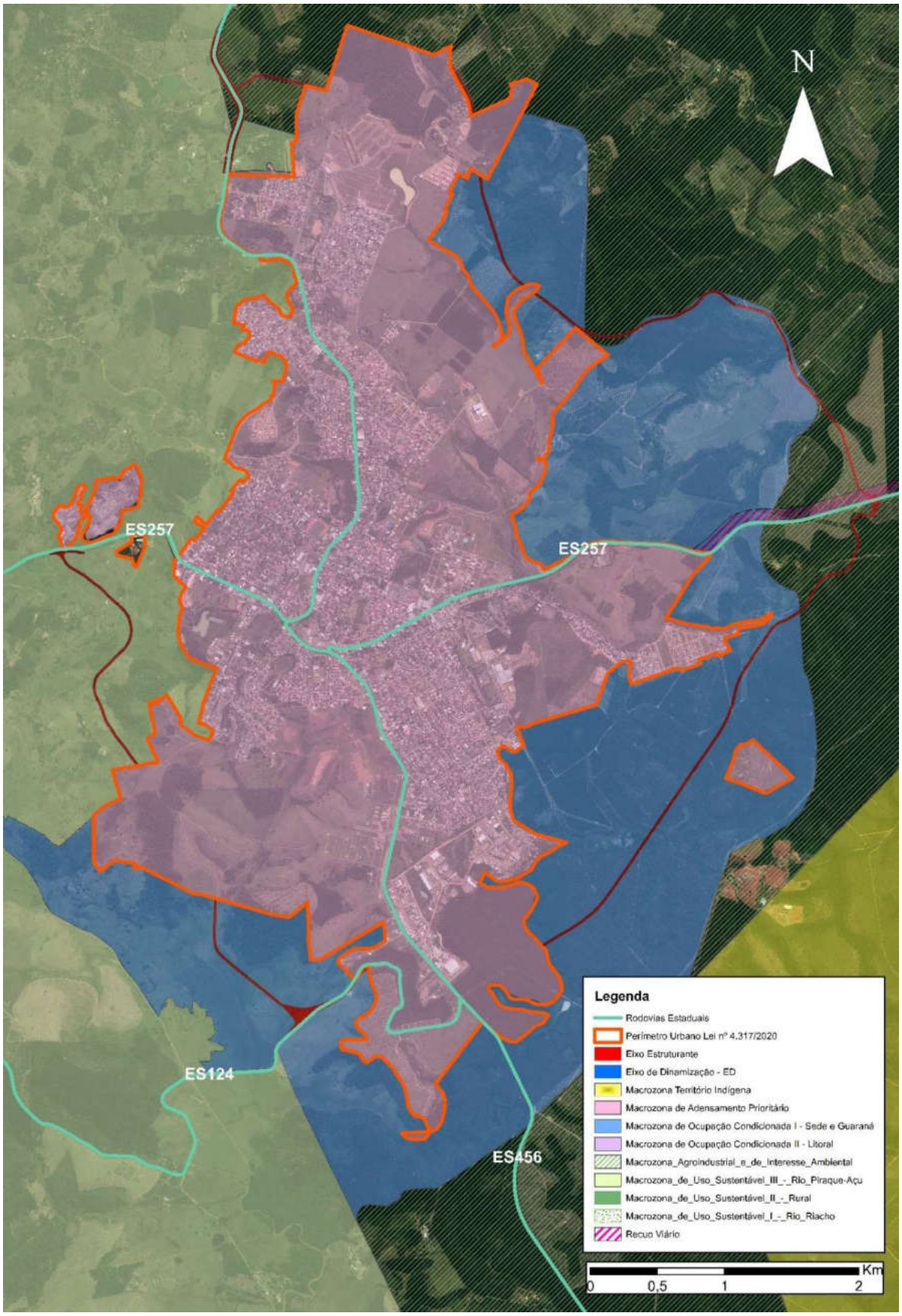
qualquer tentativa de modificação para aumentar o índice de aproveitamento poderia ser contestada.

Mais importante ainda, entretanto, é o fato de que o macrozoneamento deve ser utilizado como base espacial para os demais instrumentos do plano. Dessa forma, uma vez definidos e explicitados os objetivos específicos de cada área através do macrozoneamento, todos os demais instrumentos e diretrizes devem estar em harmonia como esses objetivos. Isso inclui os instrumentos legais oferecidos pelo Estatuto da Cidade (outorga onerosa, transferência do direito de construir, IPTU progressivo, etc.), que devem estar em harmonia com o macrozoneamento, mesmo que possuam seus próprios mapas e definições espaciais.

Sob essa ótica, o macrozoneamento atua como um grande organizador das diretrizes e dos instrumentos do plano, trabalhando no sentido de garantir que todos eles estejam em harmonia entre si e atuando em conjunto para alcançar os objetivos definidos.

Neste âmbito, é valido elencar que, ainda que muito importante em cunho de gestão municipal, sob a ótica deste trabalho tal instrumento cabe apenas como ilustração, uma vez que a área em análise esta contida dentro de uma mesma macrozona, conforme exibe figura 35. Todavia deve-se apontar que, as áreas de expansão e de amortecimento rural, que outrora foram permissivas a flexibilização, hoje possuem regulamentação própria e parte dela encara uma realidade diferente uma vez que encontram-se em uma macrozonas voltada para o Agroindustrial, Interesse Ambiental e Uso Sustentável.

Figura 35 – Macrozonas, Recorte Perímetro Urbano



Fonte: PMA, alterado pelo autor

Durante essa mesma atualização da Lei também foi ampliada a especificidade de uso do solo de acordo com a característica urbanística de cada microrregião da sede no município, sendo reformulados os zoneamentos municipais. Consoante ao PDM:

> "Art. 119. O Zoneamento do Município de Aracruz orientado pelas diretrizes de ordenamento territorial dispostas nesta lei fica dividido em 12 (doze) tipos de zonas e 13 (treze) subdivisões, [...]:
>
> I. Zona de Proteção Ambiental – ZPA 01, 02, 03 e 04;
> II. Zonas de Interesse Histórico – ZIH
> III. Eixo Estruturante - EE
> IV. Eixo de Dinamização - ED
> V. Zona de Ocupação Preferencial - ZOP
> VI. Zona de Ocupação Controlada – ZOC
> VII. Zona Turística – ZT
> VIII. Zona Especial de Interesse Social – ZEIS 01, 02, 03 e 04;
> IX. Zona de Projeto Especial – ZPE 01 e 02
> X. Zona Empresarial - ZE
> XI. Zona de Intervenção Urbanística – ZIU – 01, 02, 03
> XII. Zona de Mobilidade Urbana e Transporte – ZOMUT"

Uma das mudanças notáveis é o tratamento proposto para com as ZPA's (Zonas de Proteção Ambiental). Enquanto sua versão anterior propunha um área de proteção única, sem avaliar as características da fauna e flora local, generalizando todas as áreas de ZPP e ZIA, denominadas ZPA previamente, o atual zoneamento conta com subdivisões, que restringem mais ou menos a ocupação local, de acordo com a tipificação da recursos naturais e hídricos, e tenta salvaguardar as populações animais de cada zona, bem como assegurar o bem-estar da população humana que se localizam nessas áreas de preservação permanente (APP's).

Como abordado outrora, com medidas mais limitantes das ZPA's, alguns possíveis empreendimentos que poderiam vir a ser instalados, são puníveis, na forma da Lei, observado o Código Municipal do Meio Ambiente, devido as possíveis supressões de vegetação nativa, bem como a promoção, nessas áreas, de qualquer modificação, destruição, dano ou descaracterização, no todo ou em parte. Esse exposto pode ser observado no eixo sudoeste de ocupação, como apresentado a pouco.

Outro fator que está diretamente ligado à redução do perímetro urbano é a possível instalação de um anel viário, conforme já abordado. Esse projeto foi proposto inicialmente a fim de sanar à problemática da mobilidade da sede municipal e mais tarde implementado à revisão do PDM com a criação da Zona de Mobilidade Urbana e Transporte (ZOMUT). De acordo com o arts. 190 e 191:

> Art. 190. A Zona de Mobilidade Urbana e Transporte - ZOMUT é um instrumento urbanístico integrado ao Plano de Mobilidade Urbana - PLANMOB com a finalidade de garantir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados.
> Art. 191. A Zona de Mobilidade Urbana e Transporte - ZOMUT se sobrepõe as zonas de uso descritas anteriormente e são formadas por áreas definidas pelo PLANMOB como prioritárias para a implantação de projetos visando à melhoria da mobilidade urbana no Município.

A mobilidade urbana é, simultaneamente, causa e consequência do desenvolvimento econômico e social, da expansão urbana e da distribuição espacial das atividades dentro desta cidade. Sua estrutura viária e rede de transporte público têm especial participação na configuração de seu desenho. Por isso diz-se que elas são estruturantes, visto que, o desenvolvimento de Aracruz, deu-se as margens de sua rodovia, conforme exposto no capítulo 04.

O Plano de Mobilidade de Aracruz entende a rede de mobilidade urbana como um complexo sistema, composto por infraestrutura urbana, normas jurídicas, organizações e procedimentos de fiscalização e controle do uso da infraestrutura, por serviços de transporte de passageiros e cargas, por mecanismos institucionais, regulatórios e financeiros de gestão estratégica.

Neste cenário, torna-se o PlanMob um dos principais órgão reguladores desse zoneamento, onde os projetos a serem efetuados nessa zona deverão estar previsto no estudo de 2014, além do PD. Outrossim, essa coligação de estudo com a legislação vista atender um de seus eixos prioritários, conforme previsto no art. 21:

> Art. 21. São diretrizes para a Cidade Acessível:
>
> [...]
>
> II. integrar as propostas do Plano de Mobilidade do Município de Aracruz - PLANMOB ao Plano Diretor priorizando as ações de incentivo ao transporte coletivo, aos modos não motorizados e a integração socioespacial da cidade;
>
> III. articular o uso e ocupação do solo à capacidade viária, a disponibilidade de transporte, aos eixos estruturadores da mobilidade e as centralidades e pólos geradores de tráfego, emprego e renda da cidade;

Seguindo o tratamento dado as vias pelo PDM, existem também duas zonas destinadas às principais vias de fluxo conforme relatado pelo PlanMob 2014, bem como os imóveis voltados a elas, sendo os Eixos de Dinamização, e o Eixo Estruturante.

Ambos tem como motivação de existência, o incentivo a pluralidade de usos, contudo em escalas diferentes, visto que um trata das rodovias e áreas destinadas aos anéis viários que seguem em preposição para implementação, ou seja, trata das principais rotas comerciais e de interesses dentro do município e do mesmo para os outros, sendo este, o Eixo Estruturante.

Já, quando se trata do Eixo de Dinamização, sua finalidade é trazer a vitalidade para dentro dos bairros, incentivando a diversificação dos usos, implementação de comércios locais, e de serviços, sendo situado nas vias de maior fluxo ou de estímulo dessa intensificação de fluxo entre os bairros. Ou seja, enquanto um refere-se aos caminhos entre bairros e entre municípios, o outro está na mesma proporção e ideia para as ruas que relacionam o perímetro no interior de cada bairro.

Destoando da lógica hierárquica das zonas e na confluência entre os Eixo de Dinamização e o Eixo Estruturante, no Bairro Centro, é proposta Zona de Interesse Urbanístico (ZIU), que compreende uma área dotada de grande potencialidade econômica e ambiental, contudo possui incompatibilidades de uso e ocupação do solo, sendo propícia para proposição de uma requalificação urbana, uma vez que detém equipamentos e serviços públicos, comércio, prestação de serviços e oportunidades de trabalho, com importância municipal e regional, com problemas na mobilidade e acessibilidade urbana.

A ZIU pormenoriza os projetos requalificação das calçadas e implantação de ruas exclusivas para pedestres em conformidade com o Plano de Mobilidade Urbana, afora objetivar ações de melhoria para o transporte público.

Como garantia para implementação desses planos, o PD prevê para essa área a elaboração de um Plano de Intervenção Urbana Integrada, prevista no Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais do Governo Federal, assegurando o cumprimento da função social da cidade, a funcionalidade e pluralidade de usos, a atração da população com atividades de cunho social, cultural

e ambiental, tal como garantir a vitalidade econômica e a sustentabilidade do município, sendo entregue em período de até 24 meses.

Com o intuito de propiciar um melhor tratamento de equipamentos urbanos, espaços públicos, e áreas com características ambientais e paisagísticas relevantes, tencionando o equilíbrios entre as zonas propostas anteriormente, criou-se a ZPE (Zonas de Projetos Especiais), localizadas dentro de áreas consolidadas, com locação estratégicas, sendo de domínio público ou privado, possibilitando a recepção de projetos especiais de interesse público, privado ou por Parcerias Público-Privadas.

De acordo com o Art. 169 do PDM de 2020:

> "A Zona de Projeto Especial [..] apresenta como objetivos principais:
>
> I. identificar as áreas que funcionam ou podem vir a servir como espaços livres de uso público, equipamentos urbanos e comunitários;
> II. realizar a identificação futura das Zonas de Equipamentos Especiais nos demais distritos do Município;
> III. planejar e debater democraticamente uma distribuição mais igualitária e justa destes espaços e equipamentos no Município de Aracruz; IV. flexibilizar os índices urbanísticos para a implantação de projetos especiais de interesse público."

Tal qual a ZIU, essa Zona possui um período 24 meses, a partir da data de publicação da Lei, para efetivar-se o levantamento e mapeamento dos equipamentos especiais dispostos nestas zonas, para garantir a distribuição igualitária de recursos de uso público pelo município.

Vale ressaltar que os usos, atividades e índices urbanísticos permitidos nessas zonas deverão ser avaliadas e aprovadas pelo CPDM e seguidamente apresentadas a sociedade civil, a fim de ser consentida por meio de audiências públicas, garantindo a gestão democrática da cidade.

Outra Zona que depende de regulamentação própria no Plano Diretor aracruzense são as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), sendo um instrumento urbanístico que define, em sua maioria, áreas da cidade destinadas para construção de moradia popular e regularização fundiária. São uma categoria de zoneamento que permite o estabelecimento de um padrão urbanístico próprio com regras especiais, mais permissivas, para determinadas áreas da cidade, podendo ser

admitida, por exemplo, sistemas viários compostos por vias mais estreitas, adoção de lotes menores, recuos diferenciados que se adaptem às ocupações existentes.

Essa zona visa reconhecer, incluir e regularizar, por meio de um planejamento específico, parcelas da cidade construídas a quem das normativas municipais, permitindo a introdução de serviços de infraestrutura e equipamentos básicos, melhorando as condições de vida da população.

Possibilita ainda assegurar “a integração entre as ações e projetos urbanísticos, socioeconômicos, ambientais e jurídicos;” (PDM 2020). A definição de porções do território no Plano Diretor destinadas prioritariamente às ZEIS significa o reconhecimento da diversidade de ocupações existentes nas cidades, possibilitando sua legalização de forma que corresponda às especificidades destes assentamentos.

Em Aracruz, tratam-se de 4 subdivisões de ZEIS, a 01 destinada a assentamentos subnormais, com massa populacional de baixa renda, em ocupação de áreas de risco, que demandam uma prioridade em ações de reestruturação urbana, enquanto que a ZEIS 2 são áreas nas proximidades dessa área de risco, dotadas parcialmente de estruturas urbanas.

Já as ZEIS 03, tratam de áreas com as mesmas configurações urbanas da ZEIS 02, contudo dentro de comunidades já historicamente estruturadas, como o bairro Irajá. Em tempo que a ZEIS 04, por sua vez, trata de áreas com vocação a implementação de Condomínios de Habitação Social, em conformidade com o Plano de Habitação Social de Aracruz, sendo assim, sem uma demarcação fixa no zoneamento municipal.

Sobre as ZEIS, apenas duas demarcam territórios da sede, sendo elas a 01 e a 02, onde seu plano de ações depende da instauração de regulamentação própria e externa ao PDM, no prazo de 36 meses para as áreas mais cruciais, ZEIS 01 e 03, e de 48 meses para as zonas parcialmente contempladas com equipamentos públicos, ZEIS 02.

E, por fim, dentre as zonas reguladoras do território da sede, temos a Zona Empresarial, quem tem seu surgimento mais vinculado com as áreas existentes majoritariamente industrial/comercial do município, com o objetivo de regulamentar seu uso e propiciar um melhor aproveitamento dessa teia, do que propor novas áreas

à indústria. Sendo assim sendo fomentativa ao uso nessas determinadas áreas e permitindo seus usos afim de atender tais empresas.

Cabe elencar, entre as zonas descritas anteriormente, que duas delas não atingem a área em questão do trabalho, portanto, não receberam um enfoque no mesmo, sendo elas a Zona de Interesse Histórico e a Zona Turística, onde ambas contemplam parcelas litorâneas o Município.

Associado ao Zoneamento, outra ordenação urbana que sofreu significante alteração são as normativas que tangem o parcelamento do solo; ainda que não sofressem ressignificação na sua nomenclatura e definição, houve uma flexibilização de seus condicionantes, principalmente relacionado a evolução urbana e as zonas.

Uma vez que fica regulamentado o desmembramento de lotes com cerca de 42% porcento do permitido anteriormente; de 300m² para o mínimo de 125 m² em loteamentos e áreas regularizadas antes do ano do vigor do último Plano Diretor, 2008. Altera-se também o mínimo nas antigas Zonas Residenciais, que passam de 300m, para 200 m², e sofrendo ligeiro acréscimo nos Eixos de Dinamização e Estruturante, entre 20% a 50% do que anteriormente era estabelecido.

No que tange a asseguração do princípio da Função Social da Propriedade, a atual revisão determina em quais zonas da cidade cabem as ferramentas para tal fim, conforme veremos de maneira mais detalhada na Tabela 2.

Instrumentos Indutores	Definições segundo o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.	Zonas de Aplicação
Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios (PEUC)	• Imóveis subutilizados: aqueles cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente (Art. 5º, parágrafo 1º, inciso I). • Prazo mínimo, a partir da notificação, para apresentação de projeto: um ano (Art. 5º, parágrafo 4º); • Prazo mínimo, a partir da aprovação do projeto, para iniciar as obras: dois anos (Art. 5º, parágrafo 4º); • No caso de descumprimento da obrigação de parcelar, edificar ou utilizar, o município deverá aumentar a alíquota do IPTU por cinco anos consecutivos até o limite de 15% (Art. 7º).[1]	• Zonas de Ocupação Preferencial; • Zonas de Ocupação Controlada; • Zonas Turísticas; • Zonas de Intervenção Urbanística; • Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 02 e 03); • Eixos Estruturantes e de Dinamização.

1 – É importante que as leis específicas do PEUC e do IPTU progressivo no tempo estejam em harmonia com o Código Tributário Municipal para evitar qualquer questionamento sobre a legalidade do instrumento;

Instrumentos Indutores	Definições segundo o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.	Zonas de Aplicação
Imposto Predial e Territorial Urbano Progressivo no tempo	• Utilizar a redação do Estatuto da Cidade, na previsão das alíquotas, estabelecendo que seu aumento será correspondente ao dobro da alíquota do ano anterior; • Compatibilizar a lei específica do PEUC e do IPTU progressivo no tempo com as leis tributárias municipais; • Monitorar os imóveis notificados de forma a identificar a resposta do proprietário e a necessidade de aplicação da sanção (IPTU progressivo no tempo); • Articular institucionalmente os setores de planejamento urbano (responsável pela coordenação da aplicação do PEUC) e de finanças municipais para aplicar, monitorar e, quando couber, suspender a aplicação da sanção; • Monitorar o proprietário que apresentou projeto após a aplicação do IPTU progressivo no tempo, pois, nesse caso, a sanção ficará suspensa até que esse comprove o cumprimento da obrigação;	• Zonas de Ocupação Preferencial; • Zonas de Ocupação Controlada; • Zonas Turísticas; • Zonas de Intervenção Urbanística; • Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 02 e 03); • Eixos Estruturantes e de Dinamização.
Desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública	O Art. 8º discorre: "Decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública".	• Zonas de Ocupação Preferencial; • Zonas de Ocupação Controlada; • Zonas Turísticas; • Zonas de Intervenção Urbanística; • Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 02 e 03); • Eixos Estruturantes e de Dinamização.
Direito de Preempção	• "Art. 385. O direito de preempção confere ao Poder Público Municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares. • § 2º O direito de preempção fica assegurado durante o prazo de vigência de 05 (cinco) anos, renovável a partir de um ano após o decurso do prazo inicial de vigência, independentemente do número de alienações referentes ao mesmo imóvel." (PDM Aracruz, 2020)	• Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS 01 a 04).
Outorga Onerosa do Direito de Construir	Também conhecida como "solo criado", refere-se à concessão emitida pelo Município para que o proprietário de um imóvel edifique acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário.	• Adotado para todas as Zonas de Uso

Com base nos dados do diagnóstico, percebe-se que é de fundamental importância a aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade no Município diante de seu zoneamento, visto suas características, a primeiro plano a implantação de zonas passíveis ao parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, aliados ao IPTU progressivo no tempo e da desapropriação com pagamento de títulos.

Tal medida visa reduzir consideravelmente o número de vazios urbanos dentro do núcleo central do município, abrangendo bairros como Centro, De Carli, Polivalente e Jardins.

Contudo tal medida isolada não garante o freio do espraiamento, logo aliado a essa proposta vê-se a necessidade de se trabalhar com os índices urbanísticos propostos pelo PDM municipal para que garanta tal ação.

Sendo assim estipular um Coeficiente de Aproveitamento (CA) básico e máximo em concordância com as zonas, sendo maior o CA básico entre o núcleo municipal indo em ordem decrescente até as margens, podendo este ser excedido mediante a pagamento de outorga onerosa do direito de construir.

Resumindo e exemplificando, bairros como centro e De Carli possuírem CA básico de 2,5, enquanto bairros como Cupido possuírem CA básico de 1,5, enquanto que o máximo ser 4 em todo território municipal.

Afim de promover uma diversificação de uso junto ao adensamento, propor zonas em que há uma flexibilização de índices urbanísticos para edificações de uso misto, acarretando assim em uma maior disseminação de comércios e serviços aos longos dos bairros.

6 DIRETRIZES PROJETUAIS

O presente estudo, sintetiza e expõe o fenômeno que as cidades passam em seu interior, em se tratando de expansão, sendo ela natural ou induzida e como cada uma cria seu modal de relação entre espaço urbano x habitantes. Tornando explícito como forças até então aquém, têm o poder de mudar o desenho da mancha urbana, bem como as políticas públicas podem e devem ser a maneira de intervir para um bem estar social, ainda que em seu histórico nem sempre tenha sido referência para tal.

Não obstante, revela que uma ocupação racional é a chave para um bom desenvolvimento urbano, mas que a racionalização deve caminhar coligada a participação popular, e que o pensar urbano deve ser contínuo, considerando a constante evolução Humana.

Em seu terceiro capítulo nos mostra, de maneira suscinta, dois exemplos de que é possível realizar essa intervenção urbana de maneira prática e realista para mudar um cenário de abandono, para uma “cidade ideal”, contudo, tanto idealismo se não alinhado aos anseios da população, pode tornar apenas uma réplica daquilo que se opõe a esse princípio, negando aos cidadãos o direito a cidade, cabendo apenas praqueles mais abastados.

Dito isto, é valido destacar que alguns pontos do objeto físico deste trabalho, o perímetro urbano do distrito sede de Aracruz é aumentando por uma lente de análise, no capítulo 04, bem como as leis urbanas que nortearam um ordenamento jurídico sobre tal área são colocadas em comparação, pelo capítulo anterior, para entender essa dinâmica Urbana proposta e existente no município.

Outro adendo a ser colocado em foco, é que uma das legislações entrou em vigor esse ano, portanto ainda não obteve tempo hábil para que sua implementação ocorra de maneira a ordenar o perímetro urbano, não obstante ainda houveram pontos contraditórios no decorrer de seu texto, ao quais trataremos para que seus ordenamentos jurídicos reforcem seus ideais.

O presente capítulo tem como objetivo traçar diretrizes para que legislação atual em vigor, o PDM de 2020, trabalhe de uma melhor forma com seus eixos norteadores: a compactação urbana, bem como sua sustentabilidade, sua acessibilidade, sua acessibilidade; vir a ser inclusiva e acolhedora, e ainda, democrática e digital, conforme já exposto.

Portanto, seguindo a ordem que as análises foram apresentadas, listaremos a seguir preposições referentes ao traçado do Perímetro Urbano, Densidade construtivas e habitacionais, diversificação de usos e ocupação e mobilidade urbana, partindo da principal ferramenta de produção urbanística no Brasil, o zoneamento, segundo Villaça (1999), e neste caso também o macrozoneamento, para que as medidas melhor se alinhem aos ideais.

6.1 DELIMITAÇÃO DO QUE É URBANO.

Logo a princípio, é notório a redução do perímetro urbano, se comparado a legislação em vigor atualmente e sua antecessora, conforme melhor explorado na seção 5.2, bem como a interferência do mercado imobiliário e do plano de mobilidade de 2014 em seu traçado, sendo responsáveis pelo corte de, aproximadamente, 1,8 km² dos atuais 17,19km² de parcela urbana.

Contudo por mais que houvesse essa redução, ocorreu também, um esticamento em seus polos, acompanhando uma tendência de mercado, logo, o perímetro encolheu suas margens, mas esticou ao sul e ao norte. O que de cara, já indica que sua compactação demanda de um olhar mais cauteloso.

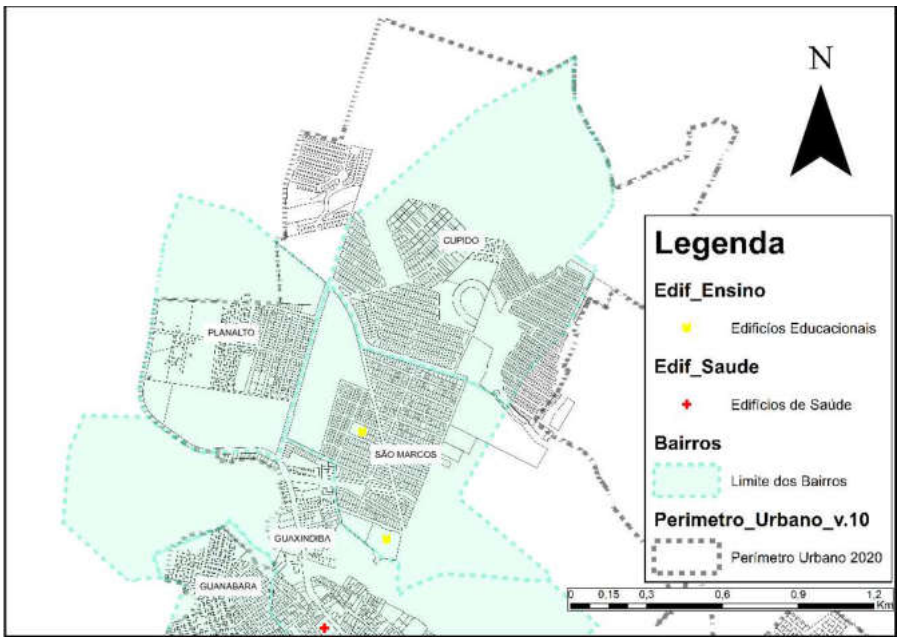
Um ponto a ser destacado nesta parte do trabalho é a atual configuração de utilização desses bairros que surgem nestas regiões, que atualmente é majoritariamente residencial, e, portanto, dependente dos equipamentos urbanos, comércio e serviços de bairros em suas proximidades, além do percurso de trabalho x moradia que esses habitantes fazem, e com isso o inchaço dos veículos nas ruas.

Partindo desse princípio então, podemos classificar que esses bairros que estão em processo de expansão, são dependentes de bairros mais consolidados e diversificados, e paralelo a esta produção, existem também assentamentos subnormais nas proximidades que também vivem essa relação de dependência dos mesmos equipamentos.

Ou seja, compreende-se que o processo de expansão de territórios não está caminhando em conjunto com a inserção de escolas, Unidades de Pronto atendimento, tampouco estimulando essa produção de uma ocupação diversa. Sendo assim, uma das medidas cabíveis para esse conflito de usos seria um perímetro ainda mais restritivo, e um zoneamento, quiçá macrozoneamento que estimule tal variação de usos.

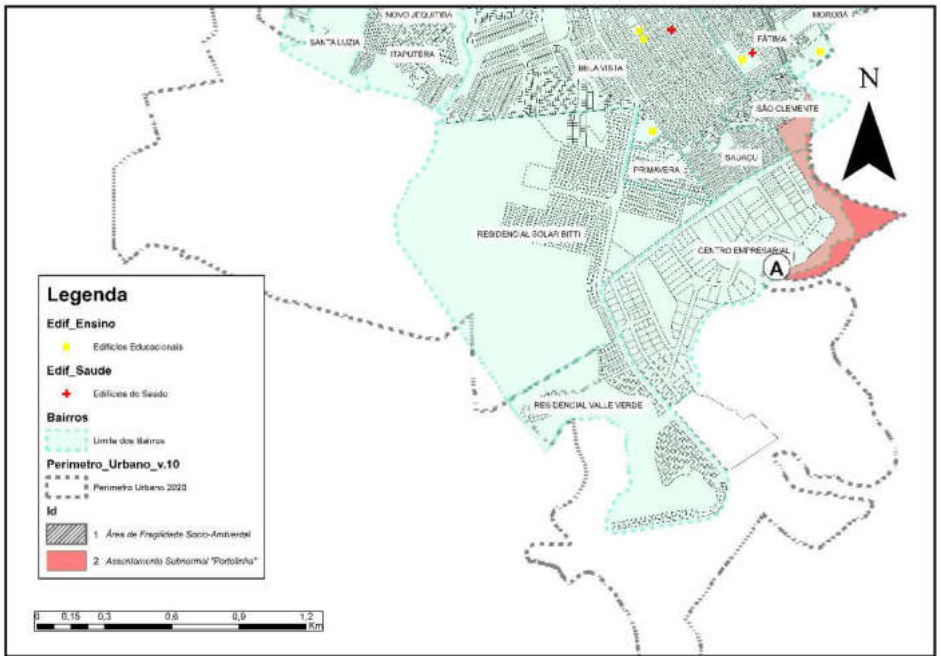
As figuras 36 e 37, vêm expor essa realidade da disposição dos equipamentos de saúde e educacional, como exemplo de equipamento público, e a relação deles com as novas áreas em atual ocupação.

Figura 36: Eixo Norte de Expansão x Equipamentos Públicos



Fonte: SINGEO, modificado pelo autor.

Figura 37: Eixo Sul de Expansão x Equipamentos Públicos



Fonte: SINGEO, modificado pelo autor

Portanto, é notório essa realidade que os equipamentos seguem na parte mais central do distrito, e que os rumos do mercado imobiliário podem amplificar esse problema ainda mais, considerando seu vasto território a ser expandido, todavia, deve-se evidenciar que estar no perímetro urbano não é o único fator que torna a área passível a ser parcelada, entretanto é um fator de grande influência.

Então, há de se destacar então a importância de se eleger um medidor para a demarcação de um perímetro; ou os rumos do mercado imobiliário, ou os propostos pelo PlanMob, ou ainda uma síntese dos dois, já que esta atual configuração traz à tona um ônus a municipalidade que seria a implementação de novos equipamentos em pontos opostos de seu território, e uma gestão de uma cidade com vias de espraiada, justamente o contrário que o novo PDM prevê em seu texto.

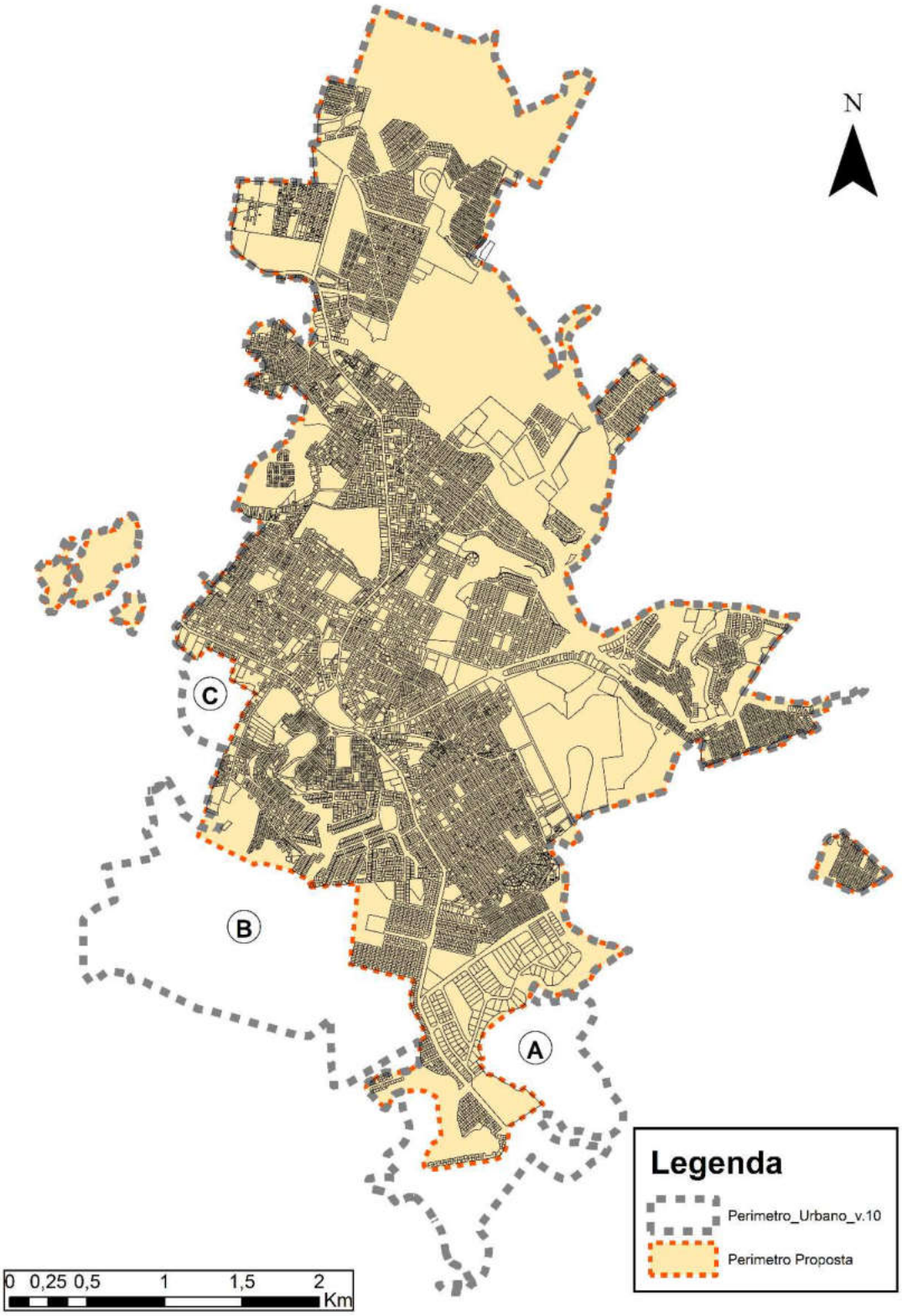
Salienta-se ainda, que em momento nenhum da redação do PD nos é exposto a interferência do mercado imobiliário nos rumos da definição do que é rural e urbano no município, contudo, se observamos a quantidade de novos loteamentos implantados nos polos onde houveram acréscimo de área urbana, tal informação salta aos olhos, conforme já abordado por este trabalho. Sendo assim, é interessante para esta delimitação de perímetro a síntese dos fatores influenciadores o atual mercado imobiliário, as projeções do Plano de Mobilidade, ou ainda a proximidade dessas áreas para com os eixos de diversificação e adensamento municipal, as rodovias.

Neste ponto, tanto ao sul, quanto ao norte, é cortado por uma rodovia, porém há a previsão da implementação do binário no centro e de um anel viário que circule o município pela parte leste-norte, o que indica um possível interesse maior em se pensar e ordenar a parte norte do município, visto que, segundo propostas do PlanMob o mesmo receberia maiores indutos de investimento no âmbito de ruas.

Ainda neste tema, é interessante destacar que as leis de mercado seriam as mais danosas a serem consideradas, visto a possibilidade de réplica da logística expansionista, mas se levadas em consideração, pode ser uma oportunidade de aplicação de instrumentos e indutos para uma melhor ocupação, além é claro de definir um eixo de expansão condizente com os rumos já tomado; mas desta vez, sendo ordenado pela máquina pública.

Sendo assim foi elaborado uma nova proposta de delimitação de Perímetro Urbano, de uma maneira mais contida, para que foquem os investimentos locais, tanto do setor público quanto privado, para uma melhor gestão urbana da municipalidade, como se observa no Mapa 06.

Mapa 06: Diretriz de Delimitação do Perímetro Urbano



Fonte: PMA, acervo pessoal.

Antes de mais nada, cabe explanar, que o mapa 6 tem caráter puramente expositivo, que sua delimitação não está de maneira a ser aplicada, funcionando mais como uma diretriz subjetiva do que uma proposta conclusiva, considerando que não é este o objetivo deste trabalho.

Voltando ao mapa, é notório a redução do perímetro, passando a medir 14,25 km², uma redução maior entre ele e o de 2020, se comparado os anos de 2008-2020. Nesta configuração, mais do que nunca, a rota de expansão se evidencia, traz à tona os fatores mais relevantes ao crescimento de Aracruz, acima destacados, e, desta ruptura de limites, se torna interessante a delimitação de 3 áreas, sendo A, B e C, como se exibe no mapa.

O ponto A, seria uma zona de expansão Urbana que seria entre os Bairros Centro Empresarial ao Vale Verde, tendo como vizinhos o assentamento subnormal “Portelinha”, que nesta proposta seria uma área cortada do meio urbano, conforme exibe figura 38.

Figura 38: Destaque “A” possível zona de expansão.

Fonte: Google Earth 2020, Alterado pelo autor.

Nela podemos ver em destaque roxo o assentamento subnormal e em Azul o limite urbano segundo o PD 2020, percebe-se que nesta área duas de suas regiões circundantes, o Bairro Empresarial e a Portelinha, são localidades que dependem de uma estruturação Urbana, considerando que nem todos os melhoramentos públicos

foram implantados no Bairro Empresarial até a presente data, além do fato de ser uma zona em direção posta aos rumos ditado pelo Plano de Mobilidade, que partiria do Sudoeste a caminho do Nordeste, sendo assim, uma zona na qual poderia reduzir esse perímetro.

Outro destaque, o ponto B, conforme já destacado por este trabalho, é indicado por estudos aqui apresentados como uma zona de ocupação interessante, todavia sem essa mesma visão do mercado imobiliário, que poderia ser explicado pelos zoneamentos urbanos que caracterizam a área, possuindo nascentes e áreas de APP.

O fato concreto, é que sua localização hoje é pouco estratégica para expansão visto que seus arredores, nas proximidades da rodovia, estão todos em processo de ocupação ainda, possuindo áreas em processo judicial, além de possuir em seu interior uma área de ocupação irregular, o Santa Luiza, que precisaria de uma atenção maior antes de se conectar a uma malha urbana mais densa, para que sua ocupação seja regularizada e garantido o direito de uma cidade verde a seus moradores.

Deste modo, caso esta área fosse parcelada e ocupada, ainda teríamos vazios urbanos no Loteamento Colinas, além de toda horizontalidade e monofuncionalidade dos bairros vizinhos, Res. Solar Bitti e Vale Verde, indo em oposição as propostas principais do novo PD. A figura 39 destaca, tanto da zona “B” quanto da “C”, e exibirá além do que foi dito acima, a caracterização rural da parcela “B” que atualmente foi considerada como urbana.

Figura 39: Destaques B e C

Fonte: Google Earth 2020, Alterado pelo autor.

Por fim, a Zona “C” apresenta uma configuração um pouco diferente das já apresentadas, visto que, enquanto as áreas “A” e “B” contemplam áreas em seu interior que precisariam de uma requalificação urbana para melhor se unir a malhas urbanas futuras, nas imagens estão marcados em magenta, a área “C” possui uma parte irregular com finalidade Industrial, destacado em roxo, conforme veremos em mais detalhes na figura 40.

Figura 40: Destaque C

Fonte: Google Earth 2020, Alterado pelo autor.

E neste caso além de contemplar esta parcela Empresarial irregular, tem sua maior parte de território destinado a atividades rurais, portanto sem a necessidade de vir a ser urbano, deste modo, sua caracterização como rural viria mais a calhar visto a predominância de seu uso.

Nesta configuração, deve se destacar que o perímetro, bem como o zoneamento, são territorializações flexíveis, e nesta parte ser rural é estratégico a municipalidade que pode propor uma zona mais rigorosa em sua parte de amortecimento urbano, induzindo a estas empresas a solicitarem a fazer parte do perímetro urbano, e deixando a incumbência dela, a regularização fundiária do local, bem como a incidência de impostos sobre tal operação para que se possa angariar fundos e reverter na própria comunidade ao seu redor que sofre com os impactos dessas empresas.

Neste caso a melhor diretriz encontrada para se aplicar nesse tópico seria:

- Definição de apenas um eixo de expansão, trazendo consigo a redução do perímetro, e tornando sua gestão mais facilitada a municipalidade, levando em consideração o entorno dessa área que é urbana e da rede de equipamentos pré-existentes no município.
- A possibilidade de alteração na demarcação de perímetro urbano, para contemplar os assentamentos subnormais já instalados por parte do interessado, sendo responsabilidade do mesmo arcar com os custos da regularização, bem como a apresentação de um estudo sobre o impacto de tal produção a comunidade as margens da área.
- Maior rigorosidade entre as atividades empresariais passíveis em perímetro rural, bem como das proximidades com a mancha urbana, para evitar uma maior propagação de industriais em áreas irregulares, e induzir a regularização das que estão nesta configuração.

6.2 O TRATAMENTO URBANO X RURAL.

Seguindo a ordem das informações apresentadas por este trabalho, no ano de 2020, o município de Aracruz não somente mudou seu zoneamento urbanístico, bem como ganhou a delimitação de Macrozonas, em concordância com o apresentado no capítulo XX.

Dividas em nove, este subcapítulo pretende apresentar propostas de mudanças somente àquelas que interfiram no meio urbano do distrito sede, bem como as que o circundam, sendo elas : Macrozona de Uso Sustentável III – Piraqueaçu, Macrozona Agroindustrial e de Interesse Ambiental, Macrozona de Ocupação Condicionada I – Sede e Guaraná e Macrozona Urbana de Adensamento Prioritário.

Partindo das zonas circundantes, no norte temos a Macrozona Agroindustrial e de Interesse Ambiental, a de provável menor interferência no objeto do trabalho visto sua conexão pequena com o mesmo, todavia, no corpo da lei, similar ao ocorrido com a elaboração do PDM 2008, sua literatura é bem simplória e traz basicamente sua consolidação.

Deste modo, sua existência passa por ser apenas ilustrativa, uma vez que não fora incumbido a ela qualquer exigência ou regulamentação específica de ordenamento de solo, posto isto, as possíveis medidas cabíveis a esta macrozona seriam:

- Definir a escala das ações incumbidas a municipalidade, iniciativa privada, e ação conjunta, de maneira que sejam complementares ao mesmo tempo que funcionem de maneira unitária.
- Definir um calendário oficial para tal atitudes, além de uma multa referente ao não cumprimento do mesmo, bem como incentivos fiscais direcionados à medidas tomadas no cunho prático que proponham uma melhora e preservação do meio ambiente.

No que tange a Macrozona de Uso Sustentável III – Piraqueaçu, sua redação se mostra condizente com a sua nomenclatura, tendo como objetivo a preservação e requalificação da área, respeitando as comunidades rurais ali instalados tal qual sua bacia hidrográfica e mata atlântica remanescente. Consequentemente, a ela falta apenas uma orientação contra a produção urbana em seu interior, e uma lei própria para definir medidas práticas de sua aplicabilidade, bem como uma redução da lista de atividades passíveis de serem exercidas em seu interior, deixando favorável apenas para atividades com finalidade de produção rural e escoamento.

Quanto a Macrozona de Ocupação Condicionada I - Sede e Guaraná, seu ordenamento jurídico alinha-se com a compactação urbana que o PDM 2020 traz como objetivo, além de regulamentar a aplicação de instrumentos do EC muito importantes para o desenvolvimento sustentável da Cidade. Dito isto, não restam grandes preposições a serem realizadas a esta macrozona, uma vez que a mesma, mais uma vez, segue seu raciocínio com a proposta, neste caso a alteração seria territorial, passando ela a englobar as áreas apontadas no subcapítulo anterior para deixarem de ser urbanas na parte sul da malha urbana aracruzense.

Esta dinâmica até aqui apresentada, ainda que não faça parte diretamente do objeto do trabalho, tem grande influência considerando que trata-se das margens do mesmo, portanto caso essas zonas não condissessem com essa compactação urbana e os demais princípios do atual regulamentador do solo municipal, geraria um conflito, visto que poderiam abrir brechas para o espraiamento urbano mediante a implementação de novos empreendimentos em seus territórios.

Diante do exposto, resta um maior detalhamento sobre a Macrozona Urbana de Adensamento Prioritário, que nada mais é do que um apanhado geral das ações que o município prevê em sua legislação. Entretanto, não há uma especificação de

sua aplicabilidade, passando a ser regulamentação das Zonas Urbanísticas, as quais veremos a seguir.

Mas ressalta-se, que os Planos Parciais da Colômbia nos exibem que quanto melhor o detalhamento das propostas, no sentido de partirem de um meio reduzido até um macro, têm seu potencial de mudança majorado. Partindo dessa premissa, vê-se a necessidade do bom relacionamento entre as Macro e as Zonas, para que sejam condizentes com a realidade local, ainda que procurem estabelecer um parâmetro de desenvolvimento mais generalizado que as atuais Zonas, e mais específico do que o texto trata atualmente.

Deste modo, traremos a análise as preposições das zonas, bem como proposições para possíveis mudanças para um melhor planejamento e gestão urbana no subtópico a seguir.

6.3 ZONEAMENTO E A CERTIFICAÇÃO DA FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE

Seguindo o exposto nas análises do capítulo 05, a primeira zona a ser levantada são as ZPAs, que em conformidade com o já exposto, sofreram grandes alterações que as qualificaram de maneira a atender a realidade, considerando aspectos de fauna, flora e preservação pertinente a cada uma delas.

Todavia foi observado a similaridade entre a ZPA 4 e a ZPE 2, que possuem quase o mesmo intuito mas são abordados de maneira diferentes, considerando que uma prevê a possibilidade da implementação da parques urbanos e zonas propensas a essas requalificação e readequação de áreas urbanas em relação a preservação do meio, já a outra prevê a implementação de tais projetos, entretanto ambas apresentam a necessidade de regulamentação externa num período de 12 e 36 meses a contar da publicação da lei.

Outo fator que torna interessante essa fusão dessas zonas, são os responsáveis por cada uma, visto que as ZPA são de ordenamento da Secretaria de Meio Ambiente, e as ZPE do Planejamento, portanto, diante do exposto vê-se como uma possibilidade de melhor regulamentação:

- A União da ZPA 4 e ZPE 2, em Zonas de interesse ambiental, paisagístico e urbano I, sendo regulamentada pela união das Secretarias de Planejamento Urbano, Meio Ambiente e Desenvolvimento urbano,

com a finalidade de proposição de Parques Urbanos e Parques Lineares em meio a malha urbana para melhor conceber a relação do espaço urbano ocupado x espaço urbano preservado.

Na sequencia de tratamento, seriam objetos os Eixos Estruturante e De Dinamização, contudo é importante destacar que os mesmos recebem vias de eixo central do município, parte por seu histórico, e parte pelo exposto pelo Plano de Mobilidade de Aracruz, mas a este ponto cabe realçar o ano de realização do estudo, que neste caso é de 2013, e ele ainda é responsável pelo tratamento da ZOMUT, nesta configuração vê-se a necessidade de :

- Definição de um período para a elaboração de um Novo Plano de Mobilidade, ou ainda a revisão do vigente, quiçá um estudo com os mesmos objetivos, para melhor embasar as medidas nessas áreas, sendo imprescindível para a elaborações de estudos específicos.

Logo, a concretização dessa proposta passaria a ser a base da contagem de tempo para os demais estudos, de modo que este seja redigido em um período de até 12 meses posterior a publicação da lei vigente, e após isso, iniciar a contagem para os estudos complementares.

Estas publicações se faz necessário pontualmente nas ZEIS, ZPE e ZIU, enquanto que não há menção dos mesmos para as ZOC e as ZOP, e dentre essas é de se salientar que a ZEIS possui uma regulamentação própria sugerida pelo Plano Municipal de Habitação de Interesse Social, de publicação no mesmo ano que o PDM, portanto, considerando que a mesma já tem regulamentação externa para seus estudos, não serão abordados preposições a ela, a não ser pelos prazos.

Posto isso, em concordância com o explorado no estudo de caso, e apresentado sobre o PDM, é interessante que essa periodicidade de emissão desses atos regulamentadores seriam interessantes ser alinhados de maneira a um contemplar um outro, bem como a definição de uns àquelas zonas que não os possuem, portanto as medidas de tratamento seriam:

- Relação temporal entre o lançamento de propostas, e medidas tratadas de forma periódica; sendo um período de até 12 meses para as medidas emergenciais e de interior de bairro (ZEIS 1 e 3, ZOC E ZOP), 18 meses para os Eixos Estruturantes, de Dinamização, ZEIS 02 e ZPE, e 24 meses para o ZIU, a contar da revisão do PlanMob.

- A vigência deste estudo levando em consideração medidas práticas que contemplem o planejamento a curto, médio e longo prazo, além de prever uma revisão periódica para tais publicações.
- A elaboração de um plano de caráter interbairro com participação popular, de forma a nortear como se dará a relação dessas zonas mais residenciais com as diversificadas, bem como a relação entre a implementação de medidas de dinamização e de implantação/manutenção de equipamentos públicos nessas áreas. Dentre as Denominadas ZOC E ZOP.
- A edição de um calendário de obras dentro da ZPE, definindo a prioridade de implementação de novos equipamentos públicos, considerando a expansão e zonas com a inexistência dos mesmo, priorizando a implementação nas proximidades das ZEIS.

Outro ponto salientado durante toda a leitura do PDM e de sua exposição do tópico 5 deste trabalho, foi observado como é colocado de maneira principal seu caráter de assegurar o cumprimento da função social e, diferentemente do ocorrido na lei anterior, deu-se enfim sua normatização em uma vertente aplicável, definindo as zonas passíveis de cada instrumento.

Deveras um avanço ao planejamento urbano municipal, contudo é interessante destacar que sua plena implementação dependeria de normativas extra PDM, e neste ponto deve-se trazer a tona que várias zonas possuíram cronograma para sua regulamentação posterior, contundo não foi o caso ocorrido com esse tratamento.

Outra inconsistência apresentada quanto as ferramentas propostas pelo EC, é na aplicabilidade da Outorga Onerosa na Mudança de Uso, que como destacado anteriormente é a peça central da funcionalidade da Macrozona de Ocupação Condicionada I, todavia não apresenta regulamentação específica.

Portanto, ainda que tenha caminhado em prol de seus eixos idealizadores, a falta de ordenamento jurídico e de um prazo para sua realização, deixa tais ferramentas sem sua funcionalidade. Sendo assim, em que pesa tal situação, não haveria outra medida a se tomar, a não ser :

- A determinação de um prazo legal para a apresentação de projetos de leis complementares ao PDM 2020 à Câmara Municipal de Vereadores para que torne tais ferramentas efetivas.
- A implementação de maneira efetiva da Outorga Onerosa na Mudança de Uso, contendo artigos que melhor identifiquem do que se trata e a forma de ação da mesma.

Expostos que foi dito acima, nota-se que, caso fossem aplicadas tais correções, não seria necessária uma alteração do macrozoneamento, visto que a partir disso tal ferramenta teria apenas o caráter expositivo, e não regulamentador.

Não obstante, ainda cabem revisar o atual Plano Diretor no que tange aos desmembramentos e afins, uma vez que, seguindo novos modelos de pensar o solo urbano, o tamanho do lote mínimo fora reduzido, em se tratando em novos empreendimentos, de maneira racional, no entanto quando diz a respeito de desdobros de áreas que tiveram seu parcelamento anterior ao ano de 2008, seu tamanho se dá de maneira precipitada, considerando seu formato bastante reduzido.

Para reforçar a temeridade do artigo, deve-se levar em consideração que a grande maioria da malha urbana de Aracruz se fraciona antes do período estipulado, e que nem todos esses bairros estão contemplados por uma rede completa de serviços e equipamentos públicos, e que tal funcionalidade visa o adensamento das regiões já parceladas.

Nesta conjuntura, o adensamento poderia vir a acontecer de maneira alógico ao ideal de cidade compacta, visto que tal medida favorece a ocupação apenas residencial, consequentemente, o núcleo de áreas afetadas em grande escala por esta medida seria de um adensamento puramente residencial e poderia ser associado não somente a falta de diversidade de usos, mas também a não implementação de novos equipamentos urbanos, dessa maneira uma proposta idealizada seria:

- Zoneamento próprio para a delimitação de medidas e normas básicas para atos como desdobro e remembramento, de maneira a se levar em consideração a característica de usos e de disposição de equipamentos públicos nas redondezas para evitar zonas puramente residenciais e indo de encontro aos ideais propostos pelo PDM.

6.4 SÍNTESE DAS PREPOSIÇÕES

Como síntese do que foi elaborado neste capítulo, foi criado uma tabela para distribuir as medidas em conformidades com os ideais norteadores propostos pelo PDM, vide tabela 3.

Tabela 03 – Preposições X Eixos Norteadores

EIXOS NORTEADORES	PREPOSIÇÕES
Cidade Compacta	Multifuncionalidade de usos do macrozoneamento e do zoneamento.
	Delimitação de Perímetro Urbano mais reduzido, para enfoque investimentos locais, tanto do setor público quanto privado, e para a gestão urbana mais facilitada.
	Sugestão de uma zona mais rigorosa de amortecimento urbano, com incentivo fiscal para instalações do setor empresarial, com taxas a serem reinvestidas em regularização fundiária.
	A implementação de maneira efetiva da Outorga Onerosa na Mudança de Uso, contendo artigos que melhor identifiquem do que se trata e a forma de ação da mesma.
	Melhor definição da legislação relativa aos Macrozoneamentos, pois as mesmas só possuem regulamentação que possam aplicáveis nos zoneamentos.
	Zoneamento próprio para a delimitação de medidas e normas básicas para atos como desdobro e remembramento, de maneira a se levar em consideração a característica de usos e de disposição de equipamentos públicos nas redondezas para evitar zonas puramente residenciais e indo de encontro aos ideais propostos pelo PDM.
Cidade Sustentável;	Melhor definição das atividades permitidas na Macrozona de Uso Sustentável III.
	A união da ZPA 4 e ZPE 2, em Zonas de interesse ambiental, paisagístico e urbano I, sendo regulamentada pela união das Secretarias de Planejamento Urbano, Meio Ambiente e Desenvolvimento urbano, com a finalidade de proposição de Parques Urbanos e Parques Lineares em meio a malha urbana para melhor conceber a relação do espaço urbano ocupado x espaço urbano preservado.
	Adequar e compatibilizar as áreas de expansão e adensamento urbano com a infraestrutura de saneamento ambiental existente e planejada.
	Preservar e desestimular a ocupação urbana intensiva e industrial de grande impacto em direção às áreas com potencial paisagístico e ambiental.
Cidade Inclusiva e Acolhedora;	Garantia da revisão do PlanMob, que garantirá medidas efetivas para requalificação do Bairro Centro da Sede Municipal, que estimulem uma maior qualidade dos locais já existentes e inserção dos espaços públicos planejados e a integração paisagística e urbanística com o entorno.
	Ampliar e qualificar os espaços urbanizados prioritários para pedestres.
Cidade Acessível;	Implementação do binário no centro e de um anel viário que circule o município pela parte leste-norte, de acordo com o PlanMob
	Definição de um período para a elaboração de um Novo Plano de Mobilidade, ou ainda a revisão do vigente, quiçá um estudo com os mesmos objetivos, para melhor

	embasar as medidas nessas áreas, sendo imprescindível para a elaborações de estudos específicos.
	Requalificação urbana de bairros já consolidados, bem como dos assentamentos subnormais, para melhor união às malhas urbanas futuras.
Cidade Democrática e Digital.	A elaboração de um plano de caráter interbairro com participação popular, de forma a nortear como se dará a relação dessas zonas mais residenciais com as diversificadas, bem como a relação entre a implementação de medidas de dinamização e de implantação/manutenção de equipamentos públicos nessas áreas.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto ao decorrer do trabalho, nota-se que o espraiamento urbano e o fenômeno da suburbanização, bem como a compactação urbana são causados considerando a influencia exercida sobre o solo municipal, seja regulamentações legais, ou interesses de terceiros.

De modo que as diretrizes do PD e zoneamento são mecanismos legais para um controle e gestão urbana, e principalmente agentes de transformação da cidade, contudo seu idealismo há de andar alinhado com suas práticas, potencializando seu caráter regulamentador.

Quando não ocorre tal elo, sua prática se torna ineficaz trazendo uma série de dilemas e problemas urbanos a serem sanados. Problemas estes que são reflexo da realidade do município de Aracruz, o que demonstra a real necessidade de um planejamento urbano local coerente com a necessidades apresentadas pelo município.

Coube ao PDM 2020 lidar com tal realidade já instaurada na municipalidade, por insuficiências do plano anterior, e sendo assertivo em meio a seus ideais e propostas, mas ainda deixando certos conflitos a serem tratados, que por sua vez podem deixar suas marcas em meio a malha urbana existente e a que virá a existir sobre sua vigência

Durante o presente trabalho foram apresentadas medidas para um melhor aproveitamento do ideal já proposto e uma nova perspectiva a ser explorada dentro da legislação vigente. Portanto, tentou-se entender a dinâmica urbana de Aracruz, explaná-la e buscar meios de torna-la compacta, visando seus habitantes e por propostas aplicáveis, a fim de transformar o idealizado na realidade local.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

_____Decreto nº 5.790, de 25 de maio de 2006. Dispõe sobre a composição, estruturação, copetência e funcionamento do Conselho das Cidades – ConCidades e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/Decreto/D5790.html. Acesso em: 15 out. 2020.

_____Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providencias. Vade Mecum. São Paulo: Saraiva, 2020.

ABULATIF, Lisandro. A transformação de Bogotá. Universidade Nacional de Bogotá, 2015. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:qlvaJBnC_nAJ:https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/49734/html+&cd=15&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 05 de set de 2020.

ACERVO GLOBO. Plano Doxiadis previa criação de mais de 400 quilômetros de vias expressas. Acervo Globo, 2013. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/plano-doxiadis-previa-criacao-de-mais-de-400-quilometros-de-vias-expressas-10405668> Acesso em 30 de set de 2020.

ALMEIDA, Daniel. Plano Agache: Cidade do Rio de Janeiro como palco do 1º Plano Diretor do país e a consolidação do urbanismo no Brasil. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/02.pdf> Acesso em 29 de set de 2020.

ALMEIDA, Reginaldo; NIZZA, Juliana; DINIZ, Amanda. Participação Popular nos Instrumentos de Planejamento Urbano: o Caso Belorizontino das Operações Urbanas e o de Medellín dos Planes Parciales. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo | Paranoá 21, 2018. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/24053/22211> Acesso 04 de out de 2020.

AMARO, Aurélio Bandeira. O processo de dispersão urbana e a questão ambiental: uma comparação da literatura estrangeira com o fenômeno no Brasil. Revista Formação – Vol. 04. n.23, set-dez/2016. p. 107-136. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/download/4303/3700> Acesso em 02 de set de 2020.

AMORIM, Tomaz. Cidade Dormitório. Revista Berro, 2016. Disponível em: <https://revistaberro.com/literatura/cronica/cidade-dormitorio/> Acesso em 03 de set de 2020.

ARACRUZ (ES). Lei nº 3915/2015 de 22 de maio de 2015. Altera a lei nº 3.143 de 30 de setembro de 2008 e dá outras providencias.

ARACRUZ (ES). Lei nº 4317/2015 de 05 de agosto de 2020. Altera a lei nº 3.143 de 30 de setembro de 2008, que dispõe sobre o desenvolvimento municipal de aracruz, institui o Plano Diretor Municipal e dá outras providencias.
ARACRUZ (ES). Lei nº 3.143, de 30 de setembro de 2008. Dispõe sobre o desenvolvimento municipal de Aracruz e institui o Plano Diretor Municipal e dá outras providências.
ARACRUZ (ES). Lei nº 3.450 de 12 de julho de 2011. Dispõe sobre a criação da Zona da Expansão Urbana e Amortecimento Rural da Sede do município de Aracruz e das outras providências.
ARACRUZ (ES). PlanMob – Plano de Mobilidade de Aracruz. 2014

ARANTES, José. O homem que reinventou Bogotá. Diplomatique Brasil, 2007. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/o-homem-que-reinventou-bogota/> Acesso em 05 de set de 2020.

ARAÚJO, Fernando. A parametrização do conceito de cidade compacta: Uma abordagem “pós-moderna” para centros urbanos contemporâneos sustentáveis. Oculum ens: Campinas, 2014. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:lGKORU5jeccJ:periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/2545+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 04 de set de 2020.

ARAÚJO, Joelma; Trindade, Fernanda. Impactos socioambientais ocasionados pelo crescimento espontâneo: um estudo da cidade de Manhuaçu-MG. V Seminário Científico do UNIFACIG, 2019. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:dTMYHSBc_UsJ:pensaracademico.facig.edu.br/index.php/semiariocientifico/article/download/1303/1124+&cd=5&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 31 de ago de 2020.

BATISTA, Flamissiano. Educação e Planejamento Urbano Participativo: limites e possibilidades de ação do professor de geografia na educação pública de Santa Catarina. Pesquisar – Revista de Estudos e Pesquisas em Ensino de Geografia, 2017. Disponível em: <http://stat.intraducoes.incubadora.ufsc.br/index.php/pesquisar/article/view/4962/5068> Acesso em 04 de out de 2020.

BETONI, Camila. Tecnocracia. Infoescola. Disponível em: <https://www.infoescola.com/politica/tecnocracia/> Acesso em 17 de out de 2020.

BONDUKI, Nabil. Plano de Avenidas. Folha de São Paulo, 1997. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1997/2/14/caderno_especial/15.html> Acesso em 30 de set de 2020.

BRANSKI, Regina; FRANCO, Raul; JUNIOR, Orlando. Metodologia de estudos de caso aplicados à lógica. Unicamp. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/searchq=cache:0quBIbMuncQJ:www.lalt.fec.unicamp.br/scriba/files/escrita%2520portugues/ANPET%2%2520METODOLOGIA%2520DE%2520ESTUDO%2520DE%2520CASO%2520-%2520COM2520AUTORIA%2520-%2520VF%252023-10.pdf+&cd=25&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 03 de out de 2020.

BRASIL. Constituição Federal. 1998. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/43957/planejamento-urbano-e-zoneamento-municipal> Acesso em 03 de set de 2020.

BRASIL. Estatuto das Cidades. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm> Acesso em 30 de set de 2020.

CABRAL, João Francisco Pereira. "O conceito de animal político em Aristóteles"; Brasil Escola. Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/filosofia/o-conceito-animal-politico-aristoteles.htm. Acesso em 31 de agosto de 2020.

CABRAL, Roberto. A Expansão Urbana do Município de Aracruz. Aracruz, 2016.

CABRAL, ROBERTO. A expansão urbana do município de Aracruz: diretrizes e plano de ordenamento territorial. Trabalho Final de Graduação – FAACZ, 2016.

CALDEIRA, T. P. R. (2000) Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo, São Paulo: Editora34/Edusp.

CÂNDIDO, Érico. O que é urbanização? veja como o tema pode ser abordado no vestibular? Stoodi, 2020. Disponível em: <https://www.stoodi.com.br/blog/geografia/como-urbanizacao-pode-ser-abordada-no-vestibular/> Acesso em 31 de ago de 2020.

CARDOSO, Sônia. Direito Urbanístico. Revista Jurídica Cesumar – v.3, n. 1 – 2003. Disponível em: < https://webcache.googleusercontent.com/searchq=cache:CuFuszBrdZ4J:htperiodicos.unicesumar.edu.br/index.php/revjuridica/article/download/390/395/+&cd=3&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 1 de out de 2020.

CARDOSO, Tom. Projetos do programa de revitalização da zona portuária tentam repetir modelos bem-sucedidos. Portos e Navios, 2013. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/projetos-do-programa-de-revitalizacao-da-zona-portuaria-tentam-repetir-modelos-bem-sucedidos> Acesso em 03 de out de 2020.

CARVALHO, Isabela. Medellín: da cidade mais violenta para a mais inovadora do mundo. StartSe, 2019. Disponível em: <https://www.startse.com/noticia/ecossistema/medellin-da-cidade-mais-violenta-para-a-mais-inovadora-do-mundo> Acessoe m 04 de out de 2020.

CAU/BR. Espraiamento. Conselho de Arquitetura e Urbanismo Brasileiro. Disponível em: <https://arquiteturaurbanismotodos.org.br/espraiamento/> Acesso em 03 de set de 2020.

CAU/RJ. Planos Urbanos do Rio de Janeiro. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://planourbano.rio.rj.gov.br/> Acesso em 29 de set de 2020.

CAU/RJ. Região Metropolitana: Mobilidade, Transportes públicos e Planejamento Integrado. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, 2013. Disponível

em: <https://www.caurj.gov.br/retratos-da-arquitetura-4/> Acesso em 30 de set de 2020.

COELHO, Leonardo Lyolla. Os conceitos de dispersão e fragmentação urbana sob a abordagem da paisagem. IV enanparq, 2016. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2030/S30-01-COELHO,%20L.pdf> Acesso em 01 de set de 2020.

COLÔMBIA. Lei 388. 1997. Disponível em: <http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0388_1997.html#:~:text=El%20establecimiento%20de%20los%20mecanismos,prevenci%C3%B3n%20de%20desastres%20en%20asentamientos> Acesso em 04 de out de 2020.

COSTA, Karla. Noções Introdutórias sobre Direito Urbanístico. Jus.com, 2010. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/18108/nocoes-introdutorias-sobre-direito-urbanistico> Acesso em 01 de out de 2020.

COSTA, Lúcia. Paisagem e Cultura: Agache e a Entrada do Brasil. São Paulo n. 13 p. 147 157 dez. 2000, p. 150.

COSTA. Beatriz Souza; Rios, Mariza. A cidade: o contexto urbano e os impactos ambientais. In: RIOS, Mariza. et al. (Coord.). A cidade real e a cidade ideal: em uma reflexão transdisciplinar. Belo Horizonte: Del Rey, 2013.

CURADO, Adriana. Revolução Agrícola – o que é, contexto histórico, causas, características. Conhecimento Científico, 2019. Disponível em: <https://conhecimentocientifico.r7.com/revolucao-agricola/> Acesso em 31 de ago de 2020.

DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. Estatuto da cidade: comentários à lei federal 10.257/2001. 2ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

DIAS, Vera. Alfredo Agache e o plano urbano para a Cidade do Rio de Janeiro. As Histórias dos Monumentos do Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <http://ashistoriasdosmonumentosdorio.blogspot.com/2019/02/alfredo-agache-e-o-plano-urbano-para.html> Acesso em 29 de set de 2020.

DUARTE, Cristina. Centros Urbanos precisam ser remodelados. Jornal do Comércio, 2012. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=102105> Acesso em 03 de out de 2020.

EFE. Detroit declara maior falência municipal da história dos EUA. Gazeta do Povo, 2013. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/detroit-declara-maior-falencia-municipal-da-historia-dos-eua-4eqjcsb05z22skeoehwqznxam/> Acesso em 17 de out de 2020.

ENDEAVOR. Medellín: de cidade mais violenta do mundo à mais inovadora. Época Negócios, 2016. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Empreendedorismo/noticia/2016/03/medellin-de-cidade-mais-violenta-do-mundo-mais-inovadora.html> Acesso em 04 de out de 2020.

ENGEL, T. TOLFO, D. Métodos de pesquisa. Rio Grande do Sul: UFRGS Editora. 2009.

EY. O que as empresas podem aprender com o sucesso do Vale do Silício? Endeavor, 2017. Disponível em: <https://endeavor.org.br/ambiente/o-que-empresas-podem-aprender-com-o-sucesso-vale-silicio/> Acesso em 03 de out de 2020.

FARIA, Caroline. Estatuto da Cidade. Info Escola. Disponível em: <https://www.infoescola.com/administracao_/estatuto-da-cidade/> Acesso em 02 de out de 2020.

FARKASVOLGYI, Bernardo. Cidades Compactas. Blog Logística, 2014. Disponível em: <https://www.bloglogistica.com.br/opiniao/cidades-compactas/ > Acesso em 04 de set de 2020.

FARNOS, Luis. O que são gentílicos em espanhol? The Fools, 2019. Disponível em: <https://www.thefools.com.br/blog/post/o-que-sao-os-gentilicos-em-espanhol> Acesso em 04 de out de 2020.

FILHO, João. O Estatuto da Cidade. Jus.com, 2004. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/5370/o-estatuto-da-cidade> Acesso em 02 de out de 2020.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. Curso de Direito Ambiental Brasileiro. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

FRACALOSSI, Igor. Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes [Parte 1] / Carlos Leite. Archdauly, 2012. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-65181/cidades-sustentaveis-cidades-inteligentes-parte-1-carlos-leite> Acesso em 04 de out de 2020.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Reforma Pereira Passos. FOC. Disponível em: <http://oswaldocruz.fiocruz.br/index.php/biografia/trajetoria-cientifica/na-diretoria-geral-de-saude-publica/reforma-pereira-passos> Acesso em 29 de set de 2020.

FURQUIM, Cláudia do Amaral. Aspectos jurídicos do planejamento urbano no Brasil. In: RIOS, Mariza. et al. (Coord.). A cidade real e a cidade ideal: em uma reflexão transdisciplinar. Belo Horizonte: Del Rey, 2014.

G1. Com 15 bairros e 10% da população, subúrbio une beleza e estrutura falha. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/09/com-15-bairros-e-10-da-populacao-suburbio-une-beleza-e-estrutura-falha.html> Acesso em 03 de set de 2020.

G1. Urbanismo sustentável: entenda o conceito que estimula a criação de espaços para o convívio humano. Socialismo Criativo, 2019. Disponível em: <https://www.socialismocriativo.com.br/urbanismo-sustentavel-entenda-o-conceito-que-estimula-a-criacao-de-espacos-para-o-convivio-humano/> Acesso em 03 de out de 2020.

GAETE, Constanza. Como Detroit passou de capital do automóvel à cidade que mais usa a bicicleta nos EUA. Archaily, 2016. Disponível em:

<https://www.archdaily.com.br/br/780941/como-detroit-passou-de-capital-do-automovel-a-cidade-que-mais-usa-a-bicicleta-nos-eua> Acesso em 17 de out de 2020.

GARCÍA GONZÁLEZ, Javier Iván, Evolución Y Balance de los Planes Parciales En Medellín 1999-2016. Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín Facultad de Arquitectura Escuela de Planeación Urbano-regional, Mayo de 2016. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:_54ZkLy8OMcJ:bdigital.unal.edu.co/55916/1/15436485.2016.pdf+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 04 de out de 2020.

GARCIA, Divalte. Figueira. História – 1ª Edição. São Paulo. Editora Àtica. 2002.

GARCIA, Valéria. BORTOLUCCI, Maria. Ordenação Urbana. Flacondes.edu. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:OKUotVQf7zwJ:https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files1223994248.versaofinal_ordenacao_urbana_garcia_bortolucci_2.pdf+&cd=6&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 28 de set de 2020.

GARCIA. Cecília. Cidade como ferramenta de equidade: 4 estratégias de Medelín (COL) para combater a violência. Portal Aprendiz Uol, 2019. Disponível em: <https://portal.aprendiz.uol.com.br/2019/03/29/cidade-como-ferramenta-de-equidade-4-estrategias-de-medellin-col-para-combater-violencia/> Acesso em 04 de out de 2020.

GASPARINI, Diogenes. Aspectos Jurídicos do Plano Diretor. Revista de Direito da Faculdade Metodista. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:xARvUfS3GfUJ:https://www.metodista.br/revistas/revistas-ims/index.php/RFD/article/viewFile/488/486+&cd=2&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 02 de out de 2020.

GESTÃO URBANA SP. IPTU Progressivo. Prefeitura de São Paulo. Disponível em: < https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/2179-2/> Acesso em 02 de out de 2020.

GLANCEY, Jonathan. O homem que construiu a Paris que conhecemos hoje. BBC, 2016. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/02/160203_vert_cul_criador_paris_lab> Acesso em 04 de set de 2020.

GLOBO. Reforma Urbanística de Pereira Passos, o Rio com cara de Paris. Disponível em: <http://educacao.globo.com/artigo/reforma-urbanistica-de-pereira-passos-o-rio-com-cara-de-paris.html> Acesso em 02 de set de 2020.

GOBBO, Antonella Arcoverde. Plano de Paris: Contribuições para o Planejamento Urbano Contemporâneo. Iniciação Científica – Pesquisa Voluntária (2012) – Universidade Federal do Paraná. Disponível em: <http://grupothac.weebly.com/uploads/6/8/3/8/6838251/ufpr2012_apres_antonella.pdf> Acesso em 04 de set de 2020.

GONÇALVES, Eloísa. Paris sem o povo: a gentrificação da capital. Rev. Direito Práx. vol.8 no.1 Rio de Janeiro Jan./Mar. 2017. Disponível em: < https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2179-89662017000100777> Acesso em 17 de out de 2020.

HARARI, Yuval. Uma breve história da humanidade. 34ª ed. Porto Alegre, RS: L&PM, 2018.

INFOPÉDIA. Porto Editora. Porto. 2003-2008. Disponível em: <http://www.infopedia.pt/$%c3%a1rea%20> Acesso em 03 de set de 2020.

INSTITUTO PÓLIS. Estatuto da Cidade: guia para implementação pelosmunicípios e cidadãos. 2. ed. Brasília: s. n., 2002.

JESUS, Iago Santana de; FERREIRA, Gabriel Luis BonoraVidrih. Participação da sociedade civil no Plano Diretor. Revista Anais do Sciencult. V. 1, n° 3. 2010. Disponível em: http://periodicos.uems.br/novo/index.php/anaispba/article/viewFile/256/188. Acesso em 08 out. 2020.

JORDÃO, Larissa Alberto. [Sub]urbanização: a expansão urbana de São Carlos por meio dos condomínios. Unb, 2014. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:M-8ZGoWCwr8J:https://repositorio.unb.br/handle/10482/17987+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 03 de set de 2020.

JUNIOR, Whashington. Considerações sobre o Plano Doxiadis. Revista Geográfica de América Central Número Especial EGAL, 2011 – Costa Rica. II Semestre, 2011.

LARA, Ângela; MOLINA, Adão. Pesquisa Qualitativa: apontamento, conceitos e tipologias. UFSC,2015. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BuQTFC2ykW8J:https://gepeto.paginas.ufsc.br/files/2015/03/capitulo-angela.pdf+&cd=3&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso 03 de out de 2020.

LEFF, Enrique. Complexidade, Interdisciplinaridade e Saber Ambiental. In PHILIPPI JR, Arlindo et al. Interdisciplinaridade em Ciências Ambientais. São Paulo: Signus, 2000. p. 19-51. Disponível em: https://scholar.google.com.br/scholar?q=Complexidade,+interdisciplinaridade+e+saber+ambiental&hl=ptBR&as_sdt=0&as_vis=1&oi=scholart&sa=X&ei=qgQ9VeOPHoSigwToo4CABw&ved=0CBoQgQMwAA#. Acesso em: 08 out. 2020.

LIBÓRIO, Daniela; JÚNIOR, Nelson. Princípios e instrumentos de política urbana. Tomo Direito Administrativo e Constitucional, Edição 1, Abril de 2017. Enciclopédia Jurídica da PUCSP. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/76/edicao-1/principios-e-instrumentos-de-politica-urbana> Acesso em 02 de out de 2020.

LUFT, Rosângela. Questões pontuais na elaboração do plano diretor. UERJ, 2010. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:j6cBPaxXopYJ:https://w

ww.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rfduerj/article/viewFile/1374/1164+&cd=3&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 02 de out de 2020.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 15° ed. atual. ampl. São Paulo: Malheiros, 2007.

MAGALHÃES, João. Histórico das favelas na cidade do Rio de Janeiro. Ipea, 2010. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1111:catid=28&Itemid=23> Acesso em 29 de set de 2020.

MALDANER, Talissa. SANTIN, Janaína. A importância do Estatuto da Cidade na Busca por Cidades mais Justas. Unisc. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Jabt_YeadagJ:https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidspp/article/download/13065/2281+&cd=2&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 30 de set de 2020.

MALERONKA, Camilia. Cidade compacta, cidade dispersa: entenda o que é a forma urbana. Wri brasil, 2018. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/cidade-compacta-cidade-dispersa-entenda-o-que-e-forma-urbana> Acesso em 04 de set de 2020.

MARQUES, José Roberto. Meio Ambiente Urbano. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

MATIAS, Átila. "Fordismo"; Brasil Escola. Disponível em: https://brasilescola.uol.com.br/geografia/fordismo.htm. Acesso em 01 de setembro de 2020.

MAZO, Liliana. Medellín: Uma cidade construída a “várias mãos”? Participação e política urbana na transformação da cidade popular contemporânea. UUSP, 2017. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16137/tde-05072017-112601/publico/LilianaMariaSanchezMazo.pdf> Acesso em 04 de out de 2020.

MELO, Inês. São Francisco: uma cidade de desigualdades. Abril, 2017. Disponível em: <https://www.abrilabril.pt/internacional/sao-francisco-uma-cidade-de-desigualdades> Acesso em 03 de out de 2020.

MILARÉ, Édis. Direito do Ambiente: a gestão em foco: doutrina, jurisprudência, glossário. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

MOTTA, Marly. Pereira Passo. Fundação Getúlio Vargas, 2016. Disponível em: <https://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos> Acesso em 29 de set de 2020.

MURAD, Samir Jorge. O Estatuto da Cidade e a proteção ambiental. In: BRAGA FILHO, Edson deOliveira et al. (Coord.) Mecanismos Legais para o desenvolvimento sustentável. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

NADALIN, Vanessa. Espraiamento urbano e periferização da pobreza na região metropolitana de São Paulo: evidências empíricas. EURE (Santiago) vol.41 no.124 Santiago set. 2015. Disponível em:

<https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000400005> Acesso em 03 de set de 2020.

NEVES, Daniel; SOUSA, Rafaela. Revolução Industrial. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/historiag/revolucao-industrial.htm> Acesso em 31 de ago de 2020.

OJIMA, RICARDO. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de Urban Sprawl e os desafios para o Planejamento Regional e Ambiental. UFF, 2008. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:9jRADjSFJdUJ:https://periodicos.uff.br/geographia/article/vi3552+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 01 de set de 2020.

OLIVEIRA, Juliana Campos; OLIVEIRA, Rafaela Campos. Reflexões acerca da dissonância entre condomínios fechados de luxo e as cidades. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:GLzzJ91fgh0J:www.publicadireito.com.br/artigos/%3Fcod%3Da5ee6457150a2d96+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 02 de set de 2020.

OLIVEIRA, Lizziane; PEREIRA, Eddla. O planejamento urbano e a utilização de dos instrumentos de política pública urbana na efetivação do desenvolvimento sustentável. Publica Direito. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=da6dfa42744e1e42> Acesso em 02 de out de 2020.

ORRICO, C. M. B. A urbanização recente de Aracruz. Universidade Federal do Espírito Santo. Espírito Santo, Vitória. 2010

PATRÃO, Benedicto de Vasconcellos Luna Gonçalves; GOMES, Rosângela Maria de Azevedo. O direito à cidade sob a perspectiva do direito de família: o direito à convivência comunitária e a proteção jurídica da criança e do adolescente no contexto urbano. IN: AIETA, Vania. (coord). Cadernos de direito da cidade: estudos em homenagem à professora Maria Garcia: série I. Rio de Janeiro: Lumem Juris, 2014.

PATRÍCIO, Luis. Espraiamento das cidades. Transporte Humano, 2008. Disponível em: < https://transportehumano.wordpress.com/2008/12/20/espraiamento-de-cidades/> Acesso em 03 de set de 2020.

PENA, Rodolfo. Favelização. Prepara Enem, 2020. Disponível em: <https://www.preparaenem.com/geografia/favelizacao.htm> Acesso em 02 de set de 2020.

PEREIRA, Tuka. O que fez de Medellín a cidade incrível que você precisa conhecer. Catraca Livre, 2018. Disponível em: <https://catracalivre.com.br/viagem-livre/o-que-fez-de-medellin-a-cidade-incrivel-que-voce-precisa-conhecer/> Acesso em 04 de out de 2020.

PESCATORI, Carolina. Cidade Compacta e Cidade Dispersa: Ponderações sobre o projeto do Alphaville Brasília. R. B. ESTUDOS URBANOS E REGIONAIS V.17, N.2, p.4 0 - 62 , AGOSTO 2015.

PINTO, Victor Carvalho. Direito Urbanístico: plano diretor e direito de propriedade. 4°. ed. rev. E atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

PLATÃO. A República. Trad. Enrico Corvisieri. São Paulo: Nova Cultural, 2000.

PREFEITURA DE CURITIBA. Zoneamento: Histórico. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/historico/2763> Acesso em 30 de set de 2020.

QUEIROZ, Christina. Prefeito ambivalente. Pesquisa – FAPESP, 2018. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/prefeito-ambivalente/> Acesso em 29 de set de 2020.

QUESTION PRO. Dados qualitativos. Disponível em: <https://www.questionpro.com/pt-br/dados-qualitativos.html> Acesso em 03 de out de 2020.

RAMPI, Thaynara; ESPÍNDULA, Lidiane. Crescimento espontâneo de cidades de pequeno porte e seus efeitos: o caso de Martins Soares. Revista Pensar Acadêmico, 2020. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bakyh5OEfSwJ:pensaracademico.unifacig.edu.br/index.php/pensaracademico/article/view/1011+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 31 de ago de 2020.

RECHE, Adir. Instrumentos de Desenvolvimento e sustentabilidade urbana. Educs: Caxias do Sul, 2014. Disponível em: <https://www.ucs.br/site/midia/arquivos/Instrumentos_de_Desenvolvimento_e_Sustentabilidade_Urbana.pdf> Acesso em 04 de set de 2020.

RECIFE. Plano de Revitalização da Zona Especial do Patrimônio Histórico-Cultural 09 - ZEPH 09 - Sítio Histórico do Bairro do Recife. 1997. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pe/r/recife/lei-ordinaria/1997/1629/16290/lei-ordinaria-n-16290-1997-aprova-o-plano-especifico-de-revitalizacao-da-zona-especial-de-preservacao-do-patrimonio-historico-cultural-09-sitio-historico-do-bairro-do-recife-estabelece-condicoes-especiais-de-uso-e-ocupacao-do-solo-cria-mecanismos-de-planejamento-e-gestao-e-da-outras-providencias?q=16290> Acesso em 30 de set de 2020.

REIS, Nestor. A urbanização dispersa ainda não é devidamente compreendida. Eco Debate, 2009. Disponível em: <https://www.ecodebate.com.br/2009/04/29/a-urbanizacao-dispersa-ainda-nao-e-devidamente-compreendida-entrevista-com-o-urbanista-nestor-goulart-reis/> Acesso em 02 de set de 2020.

REIS, Nestor. Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano. São Paulo: Via das Artes, 2006. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2045/S45-00-GOULART%20REIS,%20N;%20GAMA%20BENTES,%20J.pdf> Acesso em 02 de set. de 2020

RODRIGUES, Francisco Luciano Lima (Org.). Estudos de Direito Constitucional e Urbanístico. São Paulo: RCS, 2007.

SALEME, Edson Ricardo; SILVA, Solange Teles da. Plano Diretor, Participação Popular e Responsabilidades. In: XVI CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI. Belo Horizonte, 2007. Disponível em: http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/bh/edson_ricardo_saleme.pdf. Acesso em 15 out. 2020.

SALOMÃO, Karin; RIVEIRA, Carolina. O lado Sombrio do Valei do Silício, segundo cofundadora do Nubank. Exame, 2019. Disponível em: <https://exame.com/negocios/o-lado-sombrio-do-vale-do-silicio-segundo-a-cofundadora-do-nubank/> Acesso em 03 de out de 2020.

SANTANA, Fábio; ALMEIDA, Luciano. Plano Agache: Um Projeto de Ordenamento Territorial na Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:TJMPKPnLKi4J:https://azslide.com/download/i-plano-agache-um-projeto-de-ordenamento-territorial-na-cidade-do-rio-de-janeiro_59f8a2731723dd83fe009504.html+&cd=8&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=br> Acesso em 30 de set de 2020.

SANTANA, Fábio; SOARES, Marcus. Reforma Passos: Cem anos de uma Intervenção Excludente. Observatório Geográfico da América Latina. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/156.pdf> Acesso em 29 de set de 2020.

SANTIN, Janaína; MARAGON, Elizete. O estatuto da cidade e os instrumentos de política urbana para proteção do patrimônio histórico: outorga onerosa e transferência do direito de construir. História vol.27 no.2 Franca, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742008000200006> Acesso em 02 de out de 2020.

SANTORO, Paula Freire. Planejar a Expansão Urbana: Dilemas e Perspectivas. USP, 2012. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16137/tde-06062012-143119/publico/Tese_all_menor.pdf> Acesso em 01 de set de 2020.

SANTOS, Lourival Santana; ARAÚJO, Ruy Belém. A Revolução industrial. CESADUFS. Disponível em: <https://www.cesadufs.com.br/ORBI/public/uploadCatalago/10264518102016Historia_economica_geral_e_do_brasil_Aula_03.pdf> Acesso em 31 de ago de 2020.

SATO, Inessa. Transporte Urbano. AUP-272 Organização urbana e planejamento 2° semestre de 2004. Disponível em: <https://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0272/6t-alun/2004/m2-sato/index.html> Acesso em 30 de set de 2020.

SAYAGO, Doris; PINTO, Mariana Oliveira. Plano Diretor: instrumento de política urbana e gestão ambiental. VI Encontro Nacional da ECOECO - Brasília (DF) – 2005. Disponível em: http://www.ecoeco.org.br/conteudo/publicacoes/encontros/vi_en/artigos/mesa3/des_urbano_meioambiente.pdf. Acesso em: 08 out. 2020.

SCHILLING, Voltaire. A Paris de Haussmann, o artista da destruição. Terra.com. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/educacao/historia/a-paris-de-

haussmann-o-artista-da-destruicao,21083ba2262ea310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html> Acesso em em 04 de set de 2020.

SECOVI. 1º Fórum Urbanístico Internacional apresenta iniciativas de sucesso na área de desenvolvimento urbano. Sindicato da Habitação, 2010. Disponível em: <http://www.secovi.com.br/noticias/1-forum-urbanistico-internacional-apresenta-iniciativas-de-sucesso-na-area-de-desenvolvimento-urbano/2484> Acesso em 03 de out de 2020.

SILVA, Maria. Antigos processos e novas tendências da urbanização norte-americana contemporânea. Cad. Metrop. vol.16 no.32 São Paulo Nov. 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962014000200365&script=sci_arttext&tlng=pt> Acesso em 03 de set de 2020.

SILVA, Samara Santana. Os cortiços e a cidade do Rio de Janeiro durante seu processo de modernização na virada para o século XX. Encontro Estadual de História, 2018. Disponível em: <http://www.encontro2018.bahia.anpuh.org/resources/anais/8/1535059482_ARQUIVO_Corticosfinalanpuh.pdf> Acesso em 02 de set de 2020.

SILVEIRA, Maísa. Direito Feudal: o que é isso? 4ª Aula de História do Direito. Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, mar. 2004. Disponível em: <https://www.sedep.com.br/artigos/direito-feudal-o-que-e-isso/> Acesso em 28 de set de 2020.

SIMAS, Tarciso. Cluster Urbano como estratégia de redesenvolvimento na avenida Brasil – Rio de Janeiro. Escola de Contas e Gestão – ECG/TCE-RJ. Prêmio Ministro Gama Filho, 2015. Disponível em: <https://slideplayer.com.br/slide/8833078/> Acesso em 03 de out de 2020.

SNDU. Curso a distância de autoinstrução – Reabilitação Urbana com Foco em Áreas Centrais – Turma 1/2017. Secretaria Nacional de Desenvolvimento Urbano – SNDU, 2017. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/evento/660/curso-a-distancia-de-autoinstrucao---reabilitacao-urbana-com-foco-em-areas-centrais---turma-12017> Acesso em 30 de set de 2020.

SPOSITO, M. Encarnação Beltrão. Segregação sócio-espacial e dispersão urbana. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. (Orgs.) A Cidade Contemporânea: Segregação espacial. São Paulo: Contexto. 2010.

STAFANO, Fabiane; A capital do Vale do Silício tem cultura de inovação sem paralelo. Exame, 2017. Disponível em: <https://exame.com/revista-exame/a-capital-do-vale-do-silicio/> Acesso em 03 de out de 2020.

TOOGE, Rikardy. Uma Ideia de Prestes Maia: O Plano de Avenidas da Cidade de São Paulo. São Paulo In Foco, 2014. Disponível em: <http://www.saopauloinfoco.com.br/plano-avenidas/> Acesso em 30 de set de 2020.

URBAN HUB. Orlas Urbanas: O planejamento de Dan Hodapp para um trecho de 12 km de São Francisco. 2017. Disponível em: <https://www.urban-hub.com/pt-

br/sustainability/desenvolvendo-a-orla-de-sao-francisco/> Acesso em 03 de out de 2020.VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169–243. WEBBER, M. M. The Post-City Age. Daedalus, v. 97, n. 4, p. 1091-1110, 1968.

USP. A tecnocracia se sobrepõe à democracia na gestão do Estado. USP, 2019. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/a-tecnocracia-se-sobrepoe-a-democracia-na-gestao-do-estado/> Acesso em 17 de out de 2020.

VALOR ECONÔMICO. Projetos do programa de revitalização da zona portuária tentam repetir modelos bem-sucedidos. Disponível em: <http://www.sindaport.com.br/conteudo-pesquisa.php?id=5684> Acesso em 17 de out de 2020.

ZUQUIM, Maria; MAZO, Liliana. A democracia na construção de cidade: participação social na política urbana brasileira e na colombiana. XIII Seminário da Red Ibero-Americana de Investigadores sobre a Globalización y Territorio (RII). Salvador, 2014. Disponível em: <http://www.favelasaopaulomedellin.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/11/ZUQUIMMAZO_RII.pdf> Acesso em 04 de out de 2020.