

Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto



**Acessibilidade e Direito à cidade: Uma análise do Plano
Diretor Municipal da cidade de Arcos/MG**

Camila Miranda Carvalho

Dissertação realizada no âmbito do
Mestrado em Planeamento e Projecto Urbano

Orientador: Professor Doutor Paulo Manuel Neto da Costa Pinho

Julho de 2019

MESTRADO EM PLANEAMENTO E PROJECTO URBANO

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Tel. +351-22-508 1901

Fax +351-22-508 1446

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Rua Dr. Roberto Frias

4200-465 PORTO

Portugal

Tel. +351-22-508 1400

Fax +351-22-508 1440

✉ feup@fe.up.pt

✉ <http://www.fe.up.pt>

Este documento foi escrito no idioma Português do Brasil.

Agradecimentos

Agradeço primeiramente à Deus, a base da minha perseverança e fé.

Aos meus familiares pelo apoio e dedicação, em especial meus pais, minha irmã e ao Lucas pelo companheirismo.

Meu agradecimento especial ao meu orientador, o Professor Doutor Paulo Pinho que com sua paciência, profissionalismo e conhecimento técnico, contribuiu para que este trabalho fosse finalizado da melhor forma possível, respeitando e me aconselhando quanto às decisões tomadas durante o processo produtivo.

Agradeço por fim, a Mary pelo carinho e principalmente por acreditar neste sonho.

Resumo

O presente trabalho tem como foco a análise do território urbano e sua relação com os conceitos de acessibilidade e direito à cidade. O objetivo principal da dissertação foi compreender o processo de expansão do território urbano da cidade de Arcos/MG desde os primeiros anos de ocupação até os dias atuais e buscar perceber se esta evolução contribuiu para a criação de um território equilibrado e acessível a todos usuários.

A medida de acessibilidade básica do tipo isócrona de oportunidades acumuladas foi escolhida para a identificação dos principais pontos positivos e negativos da evolução urbana arcoense, mostrando as condições gerais da apropriação do espaço urbano antes e após a criação do Plano Diretor Municipal.

Através do diagnóstico obtido no final do estudo, concluiu-se que os modelos mais recentes de planejamento urbano adotados no município, bem como o texto pertencente ao Plano Diretor Municipal, não contribuem ou favorecem a existência de espacialidades que fortaleçam a acessibilidade física e social que por consequência garante o direito à cidade a todos cidadãos. Finalmente, foi possível perceber a necessidade de revisão da lei municipal do PDM, buscando através da legislação, a melhora na espacialidade da cidade de Arcos e valorização dos espaços compactos e de ocupação mista.

Palavras-Chave: Acessibilidade, Direito à Cidade, Planejamento Urbano, Medidas de Acessibilidade, Uso misto do território, Evolução urbana.

Abstract

The present work focuses on the analysis of the urban territory and its relationship with the concepts of accessibility and the right to the city. The main objective of the dissertation was to understand the process of expansion of the urban territory of Arcos/MG from the first years of occupation to current days, aiming to understand if this evolution contributed to the creation of a balanced and accessible territory to all users.

In order to achieve this objective, one of the accessibility measures presented by Silva (2018) was used as an analysis methodology. The basic accessibility measure of the isochronous type of accumulated opportunities was chosen to identify the main positive and negative points of urban urban development, showing the general conditions of the urban space appropriation before and after the creation of the Municipal Master Plan.

Through the diagnosis obtained at the end of the study, it was concluded that the most recent urban planning models adopted in the city, as well as the text belonging to the Municipal Master Plan, do not contribute or favor the existence of spatialities that strengthen the physical and social accessibility that consequently guarantees the right to the city to all citizens. Finally, it was possible to perceive the need to revise the municipal law of the PDM, seeking through legislation, the improvement in the spatiality of the city of Arcos and valorization of compact spaces and mixed occupation.

Keywords: Accessibility, Right to the City, Urban Planning, Accessibility Measures, Mixed use of territory, Urban evolution.

Índice

Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vii
Índice de Figuras e Quadros.....	xi
1. Introdução	1
1.1. Tema e Justificação	1
1.2. Objetivos e Metodologia	2
1.3. Estrutura da Dissertação	2
2. Definição e Conceitos teóricos	5
2.1. Conceito de Acessibilidade	5
2.1.1. Medidas de Acessibilidade	8
2.1.2. Acessibilidade física x Acessibilidade Social	11
2.1.3. Acessibilidade e os Padrões de Ocupação e Uso do Solo.....	12
2.2. Conceito de Direito à cidade	18
2.2.1. Função Social da cidade	20
2.2.2. O direito à cidade e os novos modelos urbanos	21
2.2.3. Os instrumentos de legislação urbanísticas no Brasil	22
2.2.4. O Estatuto da Cidade	24
2.2.5. O Plano Diretor Municipal	26
2.2.6. As Leis de Uso e Ocupação do Solo Urbano	29
2.2.7. O direito à cidade e os instrumentos legislativos	30
2.3. A relação entre acessibilidade e o Direito à Cidade.....	32
3. Estudo de Caso: A cidade de Arcos	35
3.1. Arcos: Contexto histórico e dados gerais	35
3.2. Arcos: Aspectos morfológicos	39
3.2.1. Arcos e as primeiras décadas de ocupação	40
3.2.2. Arcos e a expansão urbana a partir do ano 2.000.....	50
3.2.3. Aspectos morfológicos gerais	57
3.3. O Plano Diretor Municipal.....	65
3.3.1. A estrutura do documento	65

3.3.2.	O Plano Diretor e o conceito de Direito à cidade	67
3.3.3.	O Plano Diretor e o conceito de Acessibilidade	69
3.3.4.	O Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Arcos.....	77
3.4.	Aplicação da Medida de Acessibilidade	81
3.4.1.	Aplicação da medida no contexto geral da cidade.....	82
3.4.2.	Aplicação da medida no contexto regional e de bairros na cidade de Arcos.....	85
3.5.	Discussão Final	92
4.	Conclusão	93
4.1.	A problemática no futuro.....	95
4.2.	Recomendações para continuidade do trabalho	95
4.3.	A morfologia do território associada à Acessibilidade e o Direito à Cidade.....	96
	Referências Bibliográficas	99
	Anexos	105

Índice de Figuras e Quadros

Figura 01: Acessibilidade e suas diferentes perspectivas.....	7
Figura 02: Componentes e Perspectivas da Acessibilidade.....	9
Figura 03: Indicadores básicos usados para caracterizar cada um dos conceitos.....	12
Figura 04: Medida Básica de Acessibilidade – Exemplo do indicador tempo do sistema de indicadores de acessibilidade usados no Reino Unido.....	15
Figura 05: Mapa de Uso do Solo de Ann Arbor, 2015.....	16
Figura 06: Temporalização das mudanças legislativas brasileiras quanto à reforma urbana.....	24
Figura 07: Mapa conceitual do Estatuto da Cidade.....	26
Figura 08: Mapa conceitual do Plano Diretor.....	28
Figura 09: Recorte de mapa de zoneamento urbano pertencente à Lei de Uso e Ocupação do Solo do município de Belo Horizonte/MG.....	30
Figura 10: Estrutura Conceitual	33
Figura 11: Arcos - Ponto central do comércio no início de sua história.....	36
Figura 12: À esquerda localização do município de Arcos no Brasil e à direita sua localização no estado de MG.....	36
Figura 13: Localização do município junto à região do Alto São Francisco.....	37
Figura 14: Panorama geral da região central da cidade no entorno da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo.....	38
Figura 15: Localização do Bairro Niterói no contexto urbano da cidade de Arcos.....	40
Figura 16: À esquerda Rua Olinto Fonseca em meados de 1850 e à direita seu calçamento em meados de 1950.....	41
Figura 17: Praça João Pessoa - Ponto central do comércio nos anos 1960.....	42
Figura 18: Primeira subestação de energia elétrica do município datada de 17 de novembro de 1924 instalada no Bairro Niterói.....	42
Figura 19: Imagem de satélite da área urbana de Arcos.....	43
Figura 20: Detalhe da Malha Urbana de Arcos.....	44
Figura 21: À esquerda a Zona Urbana de Arcos em 1992 e à direita detalhe da Região Central no mesmo ano.....	45
Figura 22: Planta Geral de Belo Horizonte pelo Plano do engenheiro Aarão Reis.....	48
Figura 23: Mapa novas áreas do município nos anos de 1990.....	51

Figura 24: Receitas Realizadas do município de Arcos entre os anos de 2005 e 2017.....	51
Figura 25: Mapa das Macrozonas Rurais de Arcos.....	53
Figura 26: Evolução da mancha urbana de Arcos entre os anos 1985 e 2011.....	54
Figura 27: Mancha urbana de Arcos entre 1992 e 2011.....	55
Figura 28: Adensamento territorial urbano e criação dos novos bairros a partir de 2010.....	56
Figura 29: Panorama geral da cidade de Arcos-MG.....	57
Figura 30: Área central e a localização dos principais edifícios e equipamentos públicos.....	58
Figura 31: Panorama da região central de Arcos mostrando seu uso misto.....	59
Figura 32: Vistas aéreas dos bairros Lourdes e Cidade Nova.....	60
Figura 33: Acima projeto urbanístico e bairro em fase de construção, abaixo o bairro e a realidade atual.....	61
Figura 34: Avenida Dr. João Vaz Sobrinho Trecho I e II no contexto morfológico urbano.....	62
Figura 35: Representação da linha férrea que corta o município de Arcos.....	63
Figura 36: Arcos e as quatro regiões esquemáticas.....	64
Figura 37: Bairro Castelo e a mancha urbana de Arcos/MG	68
Figura 38: Anexo II da Lei nº 2403 de Uso e Ocupação do Solo de Arcos de 08/04/2011.....	70
Figura 39: Extrato do Anexo II da Lei nº 2267 de Uso e Ocupação do Solo de Arcos/MG de 19/11/2009.....	71
Figura 40: Bairro Nova Morada II em primeiro plano e ao fundo a cidade de Arcos/MG.....	72
Figura 41: Mapa do Macrozoneamento Urbano da cidade de Arcos proposto pelo PDM de 2006.....	75
Figura 42: Mapa do Macrozoneamento Urbano do PDM de 2006 e as novas áreas ocupadas no território.....	76
Figura 43: Comparativo da evolução da mancha urbana entre 1985 e 2011.	77
Figura 44: Comparativo entre os anexos II da lei 2267 e da lei 2403 sobre o uso e ocupação do solo.....	79
Figura 45: Exemplo de Medida de Oportunidades Acumuladas na cidade do Porto, PT.....	82
Figura 46: Mapa de Isócronas de Tempo Pedonal no contexto central de Arcos/MG.....	83
Figura 47: Mapa de Oportunidades Acumuladas no contexto central de Arcos/MG.....	85
Figura 48: Mapa de Isócronas de Tempo Pedonal no contexto do Bairro Santo Antônio, Arcos/MG.....	86
Figura 49: Mapa de Oportunidades Acumuladas aplicado ao contexto do Bairro Santo Antônio, Arcos/MG.....	87

Figura 50: Mapa de Isócronas de Tempo Pedonal no contexto do Bairro Castelo	89
Figura 51: Mapa de Oportunidades Acumuladas aplicado ao contexto do Bairro Castelo, Arcos/MG.....	90
Figura 52: Realidade dos Bairros residenciais no contexto geral da cidade de Arcos/MG.....	91
Figura 53: Esquema explicativo entre os modelos de planejamento.....	96
Quadro 01: Distâncias de interação entre o indivíduo e o meio urbano.....	17
Quadro 02: Principais fatos que marcaram a história de Arcos.....	46

Capítulo 1

1. Introdução

1.1. Tema e Justificação

O modo como as cidades são produzidas varia conforme a localização, período e características do lugar e sua população. O contexto histórico e a evolução cultural também são pontos relevantes para compor a análise de como um aglomerado urbano possui determinada forma e elementos distribuídos ao longo de seu território. As cidades, antes de mais nada, surgiram para acomodar grupos de pessoas com objetivos e características específicas, organizando os espaços individuais para formar o coletivo. Para Lynch (1960, p. 103) a cidade é *“uma organização mutável com fins variados, um conjunto com muitas funções, criado por muitos, de um modo relativamente rápido.”* Desta forma, podemos dizer que, em um primeiro momento e nos primeiros anos de ocupação, as cidades são majoritariamente orgânicas, obedecendo as decisões, hábitos e características de sua população. Devido à esta organicidade, conceitos como Acessibilidade e Direito à cidade são quase sempre recorrentes nestas urbanidades, visto que os espaços foram criados em primeiro lugar para satisfazer e se adequar às necessidades humanas.

Com o passar do tempo, o contexto urbano ganha forma, agregando-se valor social e econômico ao território, o que atrai novas percepções e interesses diversos. A cidade passa a existir não somente com o intuito inicial mas torna-se um bem que pertence a muitos, vulnerável às suas decisões e valores. Por este motivo, percebe-se a importância de se analisar o território urbano, especificamente no contexto da cidade de Arcos, buscando-se perceber os critérios para consolidação urbana do município além da análise sobre sua expansão e as marcas que estão impressas na paisagem urbana. Os instrumentos de legislação urbanística, nomeadamente o Plano Diretor Municipal e seus instrumentos, instaurados na última década, contribuíram para a composição de cidade que vivenciamos hoje e, por este motivo entende-se que analisá-los de

forma crítica é parte fundamental para entendermos as motivações que levaram o município ao padrão morfológico urbano atual.

1.2. Objetivos e Metodologia

Procurou-se com este trabalho, entender e analisar os contributos do Plano Diretor Municipal e seus instrumentos legislativos para o aumento dos níveis de acessibilidade e direito à cidade em Arcos.

Para tanto, o trabalho foi dividido em duas principais etapas, sendo a primeira destinada a conceituação dos termos Acessibilidade e Direito à Cidade, e em sequência, a efetiva análise do território de Arcos e sua expansão, associada aos novos modelos urbanísticos propostos pela legislação municipal. A etapa de conceituação dos termos proporcionou-nos a base necessária para melhor entendimento e caracterização do que vem a ser espaços urbanos de qualidade e adequados à vivência humana. Os conceitos foram tratados em diferentes escalas e associados a outros quesitos que contribuem para a criação de cidades acessíveis e equitativas. O Capítulo 3, dedicado ao estudo de caso inicia-se com a descrição e apresentação histórica e geral da cidade de Arcos, seguido pela descrição da evolução morfológica do município e suas motivações.

Por fim, propôs-se a utilização de uma Medida de Acessibilidade Básica do tipo Isócrona de Oportunidades Acumuladas para aferição da qualidade dos espaços urbanos, nomeadamente a comparação entre dois bairros arcoenses, sendo o primeiro associado ao contexto urbano anterior ao Plano Diretor e o segundo associado ao período seguinte. Com isto, foi possível compor o diagnóstico final onde, através dos mapas de análise, foi possível perceber a realidade atual, claramente diversa dependendo da área e seu contexto de ocupação.

1.3. Estrutura da Dissertação

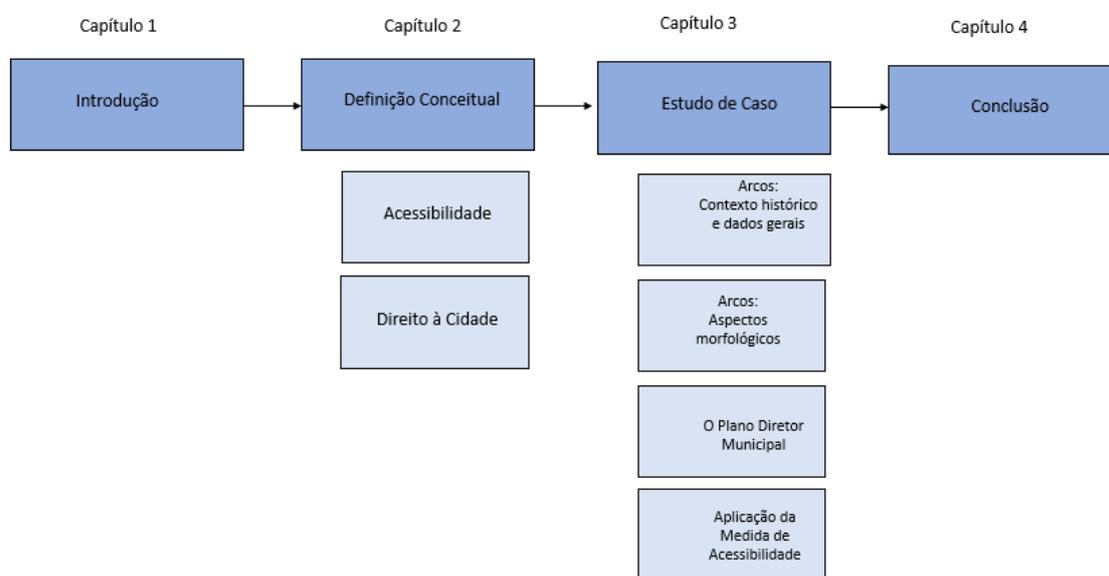
A estrutura adotada para este trabalho assenta em quatro capítulos, os quais são estruturados da seguinte forma:

O primeiro capítulo é dedicado à Introdução ao trabalho, compondo-se de sucinta descrição do tema e sua justificativa para estudo. Posteriormente são colocados os objetivos principais pretendidos com o presente estudo, apresentando em sequência a metodologia com a qual analisaremos o estudo de caso.

O segundo capítulo é composto pela definição dos dois principais conceitos tomados como base para análise do território da cidade de Arcos. A Acessibilidade e o Direito à Cidade são apresentados primeiramente em um contexto generalista e, à medida que o capítulo se estende, estes conceitos são contextualizados e associados à realidade brasileira, em nível nacional e posteriormente municipal. Os instrumentos de legislação urbanística também são apresentados neste capítulo, de forma a antecipar o conteúdo a ser encontrado no próximo capítulo da dissertação.

O Capítulo 3 compreende o ponto chave do trabalho, apresentando o estudo de caso e suas particularidades. Neste momento, a cidade de Arcos é caracterizada primeiramente em um contexto histórico, físico e social. Posteriormente é colocada a evolução morfológica do território associada aos principais instrumentos urbanísticos municipais, com foco direcionado ao Plano Diretor e à Lei de Uso e Ocupação do Solo. Na finalização do capítulo encontra-se a aplicação da metodologia escolhida, através do uso da Medida de Acessibilidade Básica do tipo Isócrona de Oportunidades Acumuladas, comparando algumas regiões do município a fim de averiguar se os modelos urbanos praticados favorecem ou não os conceitos de Acessibilidade e Direito à Cidade.

Finalmente, o quarto capítulo apresenta a conclusão do estudo e as percepções críticas adquiridas após a sua finalização. Adicionalmente, sugere-se algumas medidas para intervenção nos principais pontos negativos encontrados, de modo a circunstancialmente compor uma possível continuidade do trabalho.



Capítulo 2

2. Definição e conceitos teóricos

2.1. Conceito de Acessibilidade

Os primeiros registros científicos que buscam definir o termo *Acessibilidade* podem ser creditados a Gould que a descreveu como “um conceito escorregadio... um desses termos comuns que todos usam, até serem confrontados com o problema e a forma de medi-la” (Gould 1969, p.64; citado em Ingram 1971, p.101, tradução livre). Em outro âmbito, os autores Geurs e Eck relacionam o termo à morfologia do território e os meios de acesso quando ressaltam que a acessibilidade consiste “na facilidade que os usos do solo e o sistema de transporte permitem ao indivíduo (ou grupos de indivíduos) alcançar as atividades ou os destinos desejados através de um modo de transporte (ou da combinação entre muitos). ” (Geurs e Eck 2001, p. 36, tradução livre). Adicionalmente, acessibilidade é considerada por Koenig (1980) como sendo fundamental ao planejamento urbano quando o autor diz que este fator “exprime o que é, possivelmente, a função principal das cidades, isto é, oferece oportunidades para a fácil interação de trocas” (Koenig 1980, p. 169, tradução livre).

Podemos associar o termo acessibilidade à qualidade e ao desempenho dos sistemas de transporte e ainda, à localização das atividades urbanas. Deste modo, outra definição é apresentada por Bhat et al. (2000) onde acessibilidade é tratada como “uma medida que expressa a facilidade de um indivíduo poder participar num determinado tipo de atividade desejada, num local específico através de um modo e momento pretendidos.” (Bhat *et al.*, 2000, p. 1, tradução livre). Assim, um indivíduo precisa estar apto a atingir as oportunidades em um momento plausível, compatível com o investimento de recursos, que mais uma vez dependerá da distribuição das atividades ao longo do território. Este contexto vai ao encontro do que (Hansen, 1959; Litman, 2008) chamam de potencial de interação e de troca. Em Hansen (1959) a acessibilidade está diretamente relacionada à qualidade do sistema de transporte e do uso do solo urbano, interpretando e entendendo as interdependências entre o desenvolvimento de ambos. Sequencialmente, Handy (1997) compõe uma relação entre o termo e os aspectos geográficos do território, dizendo que acessibilidade decorre da interação entre as esferas social

e econômica, sendo ainda determinada pela distribuição espacial dos destinos potenciais¹, pela facilidade em alcançar cada destino baseando na amplitude, qualidade e carácter das atividades. Especificamente no contexto brasileiro, o termo acessibilidade é tratado de forma abrangente e, de certo modo, com foco direcionado ao público portador de algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. Através do Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004 acessibilidade é definida como:

Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. (Brasil, p.3 2004).

Sasaki (2009) nos lembra ainda que, por ser um conceito amplo e que pode ser observado a partir de diferentes eixos, a acessibilidade assume distintas modalidades, as quais o autor nomeia como: *Acessibilidade arquitetônica* que se refere a elementos ambientais ou físicos dos edifícios, espaços urbanos ou meios de transporte individuais ou coletivos; *acessibilidade comunicacional* que trata da comunicação interpessoal oral, gestual ou escrita, aplicando-se ainda em contextos analógicos ou digitais; *acessibilidade metodológica e instrumental* que abrange métodos, técnicas, instrumentos e ferramentas em vários domínios, nomeadamente na educação, trabalho, ação comunitária, desporto e lazer; a *acessibilidade programática* relacionada com políticas públicas, leis, normas e regulamentos quer de natureza institucional quer empresarial; a *acessibilidade atitudinal* que refere-se a preconceitos, estigmas, estereótipos e discriminações; e finalmente a *acessibilidade tecnológica* voltada a uma dimensão transversal a todas as anteriores, e na qual é integrada a acessibilidade digital (Pivetta et al. 2016, p. 168).

O termo acessibilidade deve, segundo Pivetta (2016) ser entendido como uma componente do conceito de usabilidade pois sendo um local, atividade ou serviço acessível, este permite então o correto uso (Passerino e Montardo, 2007). Com o passar dos anos, o conceito acessibilidade tem se tornado abrangente, o que faz com que outros ramos do planeamento urbano utilizem e estudem o termo, relacionando-o com os sistemas de transporte e o uso dos solos através do que entendemos por acessibilidade sustentável, um modo de planejar que incita a proximidade

¹ Destinos Potenciais podem ser definidos como os principais pontos de interesse entre os usuários de determinada área urbana. Estes locais tendem a receber maior fluxo de pessoas e veículos, além de despertarem atenção no mapa urbano. Exemplos de destinos potenciais são centros comerciais, shoppings centers, polos universitários e hospitalares, além de equipamentos de lazer como parques e praças.

de acesso e prioriza o uso dos modos não-motorizados para se alcançar bens, serviços, atividades e destinos (Bertolini *et al.*, 2005; Cervero, 2011; Chen *et al.*, 2007; Curtis, 2008; Farrington, 2007; Zaborowski, 2007). Mello e Portugal (2017) ressaltam a importância de tratar acessibilidade orientada à mobilidade sustentável para se construir e avaliar os cenários dos processos de decisão urbana, permitindo assim o mapeamento das diferentes realidades em uma mesma região. Também para Curl *et al.* (2011) e Litman (2015), acessibilidade deve ser incorporada às políticas que buscam um planejamento integrado de transportes, devido a multiplicidade de aspectos, melhor apresentados no esquema abaixo extraído de Mello e Portugal (2017):

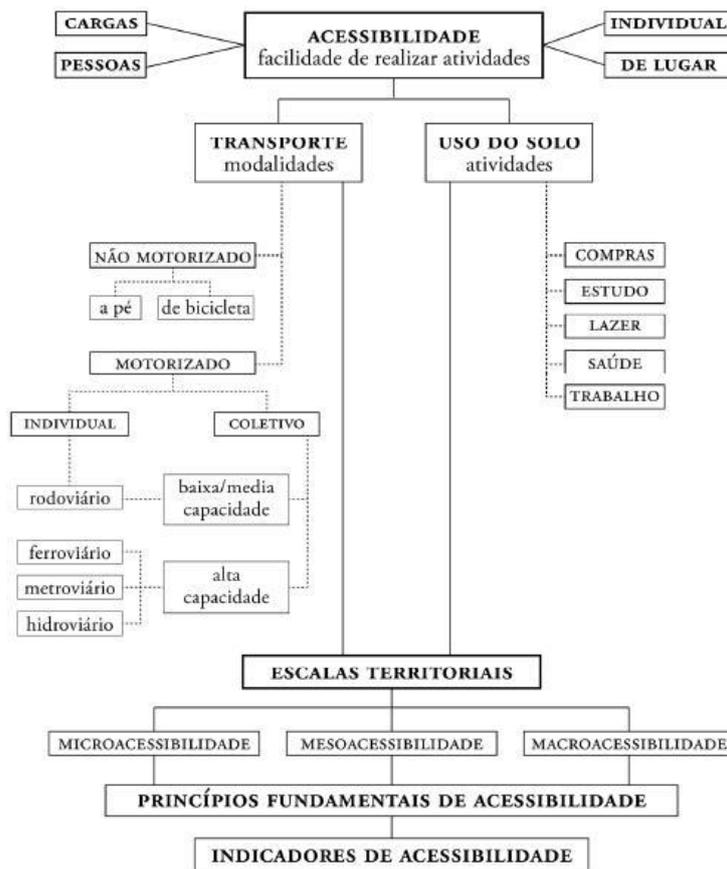


Figura 01: A acessibilidade e suas diferentes perspectivas.
Fonte: Mello e Portugal (2017)

Para Raia Jr. *Et al.* (1997) acessibilidade é uma medida de esforço para transpor-se a barreira da separação espacial. Através dela é possibilitado o acesso a locais de visita cotidiana como o trabalho, escolas, equipamentos públicos, dentre outros. Neste âmbito, acessibilidade vai além de alcançar um determinado destino, mas também se relaciona à facilidade com que o indivíduo executa o processo de acede-lo, tendo como referência o tempo e o custo, que quanto maiores menos acessível é o local. Tal conceito é mostrado nos estudos de Santos (2005, p. 05) onde acessibilidade é caracterizada “com as distâncias que os usuários caminham quando

utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de embarque até o destino final. ” Adicionalmente, Hansen (1959) citado por Cardoso (2007) afirma que acessibilidade está ligada à oportunidade de acesso para uma distinta finalidade. O autor afirma que o termo pode ser mensurado com base na quantidade de oportunidades distribuídas a uma distância específica. Finalmente, na conceituação de (Hansen, 1959 apud Cardoso 2007: p. 20-21) acessibilidade é "uma medida da distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustada à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial", sendo esta, uma das primeiras definições de caráter social do termo.

Neste contexto, acessibilidade torna-se mensurável e, através das *Medidas de Acessibilidade* mostradas a seguir, pode contribuir para a determinação dos efeitos da interação entre diferentes modais e a infraestrutura de transportes, além de estabelecer uma análise sobre a distribuição espacial das oportunidades urbanas. Para El-Geneidy et al. (2011) deve-se existir dois tipos de abordagens quando utilizamos medidas de acessibilidade como apoio aos instrumentos de planejamento: Em um primeiro momento, podem auxiliar os planos setoriais (como planos de transporte); ou em outra vertente podem mostrar os impactos existentes nas condições de acessibilidade em um nível estratégico, sendo útil tanto para o setor de transportes quanto para o dos usos do solo. Nesta dissertação, estas medidas, especificamente as que são baseadas na Localização, serão úteis, pois através delas será possível perceber se, a expansão urbana ocorrida nos últimos anos dez anos na cidade de Arcos, combinada com as legislações urbanísticas implantadas a partir do ano de 2006, proporcionam acessibilidade que, por consequência, viabilizada o direito à cidade para todos cidadãos.

2.1.1. Medidas de Acessibilidade

Segundo Amante (2011) não existe um modelo universal para medir acessibilidade, porém alguns trabalhos como Bhat *et al.* (2000; 2002), Baradan e Ramjerdi (2001), Handy e Niemeier (1997), Kwan (1998; 2003), Geurs e Eck (2001 e Geurs e van Wee (2004), Ben Akiva e Lerman (1979) nos apresentam diferentes formas de quantificar acessibilidade, conhecidas cientificamente como *Medidas de Acessibilidade*. Estas medidas são ferramentas que segundo Bertolini et al. (2005), Halden e McGuigan (2000) e Straatemeier e Bertolini (2008) fornecem um enquadramento conceitual fundamental para políticas integradas ao nível do uso dos solos e dos transportes. Segundo Silva (2018), o uso de medidas de acessibilidade salvaguardaria as preocupações de transportes no planejamento de uso do solo ao mesmo que salvaguardaria as preocupações de uso do solo no planejamento de transportes. Como exemplo, os autores Geurs e Eck (2001) generalizam as componentes e perspectivas básicas das medidas de acessibilidade

de acordo com uma ampla gama de critérios relevantes, tendo como base a teoria, a interpretação e comunicação, os requisitos de dados e usabilidade e por último as avaliações sociais e econômicas. A acessibilidade neste estudo tem sua avaliação condicionada à região analisada e aos grupos populacionais agrupados por características sociodemográficas e por rendimentos (Amante, 2011). Estes autores criam quatro componentes para locação das medidas de acessibilidade, sendo elas Transporte, Usos do Solo, Tempo e o próprio Indivíduo, além das perspectivas. Através do quadro a seguir, extraído de Amante (2011), é possível perceber que a componente transporte inclui medidas de acessibilidade como tempo e custo da viagem; a componente dos usos do solo trata da distribuição espacial das atividades, da oferta de potenciais utilizadores e da avaliação da procura competitiva das oportunidades; a componente temporal analisa as restrições de tempo dos indivíduos com relação aos seus padrões de atividades e disponibilidade de oportunidades de acordo com o trajeto diário, semanal ou anual; por fim, a componente Indivíduo possui um caráter socioeconômico e demográfico relativo às expectativas e oportunidades para cada utilizador.

Medida	Componente			
	Transporte	Usos do solo	Temporal	Individual
Baseada na Infraestrutura	Velocidade de viagem; Horas perdidas no congestionamento por veículo		Período de hora de ponta; período de 24h	Estratificação baseada na viagem, p.e. casa/trabalho, negócio
Baseada na Localização	Tempo de viagem e/ou custos entre locais de atividades	Quantidade e distribuição espacial da procura e /ou oferta de oportunidades	Tempo de viagem e os custos podem variar, p.e. entre as horas do dia, entre os dias da semana ou épocas	Estratificação da população (p.e. por rendimentos, escolaridade)
Baseada na Pessoa	Tempo de viagem entre locais de atividades	Quantidade e distribuição espacial de oportunidades fornecidas	Restrição temporal para as atividades e do tempo disponível para realizá-las	Acessibilidade é analisada a nível individual
Baseada na Utilidade	Custos de viagem entre locais de atividades	Quantidade e distribuição espacial de oportunidades fornecidas	Tempo de viagem e os custos podem variar, p.e. entre as horas do dia, entre os dias da semana ou épocas	Utilidade é derivada ao nível individual ou por grupo populacional homogêneo

Figura 02: Componentes e Perspectivas da Acessibilidade.

Fonte: Geurs e van Wee (2004), tradução livre.

Com o auxílio do quadro acima podemos perceber que as medidas de acessibilidade também podem ser divididas em quatro grupos (infraestrutura, localização, pessoa e utilidade) tendo em sequência uma visão geral de cada uma delas. As medidas que se baseiam na infraestrutura analisam basicamente a eficiência dos sistemas de transporte e são utilizadas na avaliação dos planos e políticas de transporte onde as principais medidas são a velocidade média

da rede² ou o nível de congestionamento³. As medidas relacionadas à localização analisam a distribuição territorial das oportunidades⁴ segundo sua localização, sendo utilizada principalmente para determinação do “tempo de viagem⁵”. As medidas se baseiam na pessoa focam no acesso do indivíduo através do elemento-chave “tempo específico⁶”, desde a origem até o destino. Por fim, as medidas com base na utilidade dependem dos benefícios econômicos ocasionados pela distribuição das oportunidades (Amante, 2011).

Com relação as vantagens e desvantagens das medidas de acessibilidade acima citadas pode-se dizer que dependerá das intenções e dos objetivos que os planos municipais e demais instrumentos de planejamento urbanístico tem por realizar. Porém, para diferentes autores as medidas de acessibilidade precisam ser simples de se perceber, além de fáceis de se implementar (Brömmelstroet e Bertolini, 2011; Makhrí, 2001; Straatemeier *et al.*, 2010). A acessibilidade urbana possui diferentes nuances e distintos propósitos, o que exige investigação e abordagens diversas para atenuação dos problemas da cidade. Bertolini *et al.* (2005) afirmam que uma medida de acessibilidade "Para ser útil para fins de prática de planejamento, (...) deve atender a duas exigências básicas: deve ser consistente com os usos e as percepções dos moradores, trabalhadores e visitantes de um espaço, e deve ser compreensível para aqueles que tomam parte no processo de tomada de decisão de um plano." (Bertolini *et al.*, 2005, p. 210, tradução livre).

Finalmente, percebe-se que acessibilidade é um termo importante e que possui diferentes significados, dependendo do contexto de aplicação e âmbito de investigação. A distribuição de destinos potenciais, os pormenores dos sistemas de transporte e as características dos indivíduos e suas atividades são questões a serem consideradas quando se trata de acessibilidade (Anderson *et al.*, 2011; Handy e Niemeier, 1997; Liu e Zhu, 2004; Muhammad, 2006; Wee e chorus, 2009).

² Velocidade Média da rede diz respeito a velocidade que, em dias normais os veículos circulam nas vias urbanas.

³ O nível de congestionamento mede o índice de saturação das vias, obtido através da relação entre o fluxo e a capacidade de determinado eixo viário (Técnicas de Transporte – Faculdade de Engenharia da Unicamp).

⁴ Oportunidades neste contexto podem ser entendidas como bens, serviços, atividades e destinos espalhados pelo tecido urbano.

⁵ O tempo de viagem diz respeito ao período de tempo necessário para se alcançar determinada atividade ou destino a partir do ponto inicial. Este dependerá de fatores como meio de transporte, condições e nível de serviço das vias além do uso por parte de outros usuários.

⁶ O tempo específico é efetuado desde a origem até o destino e é particular a cada indivíduo. Depende da amostra do número de atividades ou de pessoas (Amante, 2011).

2.1.2. Acessibilidade física x Acessibilidade Social

Sendo a acessibilidade um conceito amplo (Sasaki, 2009), ela abraça diversas áreas do estudo urbano e está diretamente ligada às possibilidades que os indivíduos ou grupos sociais tem de acessar determinado local, serviço ou atividade. Uma cidade acessível é também igualitária e oferece oportunidades similares à todos utilizadores. Para melhor estudá-la neste trabalho, propôs-se a separação do termo acessibilidade em dois principais âmbitos: Físico e social. A disponibilidade de equipamentos urbanos, os meios de acesso e sua qualidade, o desenho urbano e uso do solo em si estão relacionados à acessibilidade física ou tangível, que pode ser quantificada. Porém, podemos ainda tratar da acessibilidade social ou intangível que diz respeito ao equilíbrio entre as classes, a distribuição de renda, o acesso igualitário a bens e serviços e outros pormenores que equilibram o meio urbano e propiciam o que Jane Jacobs (1993 [1961]) defende como ideal urbano, sendo a cidade ideal aquela que é compacta e favorável a mistura de usos e de grupos sociais. Pode-se ainda fazer uma conexão entre acessibilidade social e o termo *Mix Social* que, segundo Alves (2010) refere-se às situações de mistura ou miscigenação social em contextos de habitação e regeneração urbana, envolvendo parâmetros de mistura de classes e etnias, de forma a regularizar os regimes de habitação e o uso do solo no planejamento territorial.

Tendo o presente trabalho um foco direcionado ao primeiro eixo – físico, buscaremos perceber o contexto brasileiro - mais precisamente na cidade de Arcos - que planeja e molda o território. Desta forma, trataremos de acessibilidade como um conceito tangível, referindo-nos ao seu estado físico e morfológico, através das estruturas de bairros, eixos viários, zoneamento territorial, dentre outros, que juntos propiciam a correta mobilidade urbana e o direito à cidade. Para tanto, é necessário neste momento propor a diferenciação entre os conceitos *Acessibilidade* e *Mobilidade*. Como reforçado por Silva (2018), há uma necessidade de mudança nos paradigmas do planejamento do território que, muitas vezes estão focados em planejar para mobilidade e não para a acessibilidade. *Mobilidade*, segundo a autora tem referência à forma e a facilidade como o sistema de transporte disponível no meio urbano é utilizado para aceder às oportunidades ao longo do território, enquanto *Acessibilidade* é caracterizada pela facilidade de chegada às oportunidades desejadas. O primeiro conceito está diretamente ligado à infraestrutura ou ao nível de serviço que esta oferece, enquanto o segundo enquadra-se no contexto do indivíduo e suas características. Analisando estas definições percebe-se a razão de constantemente acessibilidade estar relacionada ao melhoramento das vias de acesso, melhorias no sistema rodoviário e nas legislações de trânsito. Porém, é importante entender que acessibilidade vai além deste enquadramento. O termo tem conexão direta com o usuário

em si e as oportunidades disponíveis, principalmente no modo pedonal. Por fim, podemos citar os indicadores de transporte como última componente deste triângulo de conceitos tratados por Silva (2018) ilustrados na imagem a seguir. Há uma relação direta com a infraestrutura e suas características físicas, não podendo ser confundida com *Acessibilidade* e *Mobilidade*.

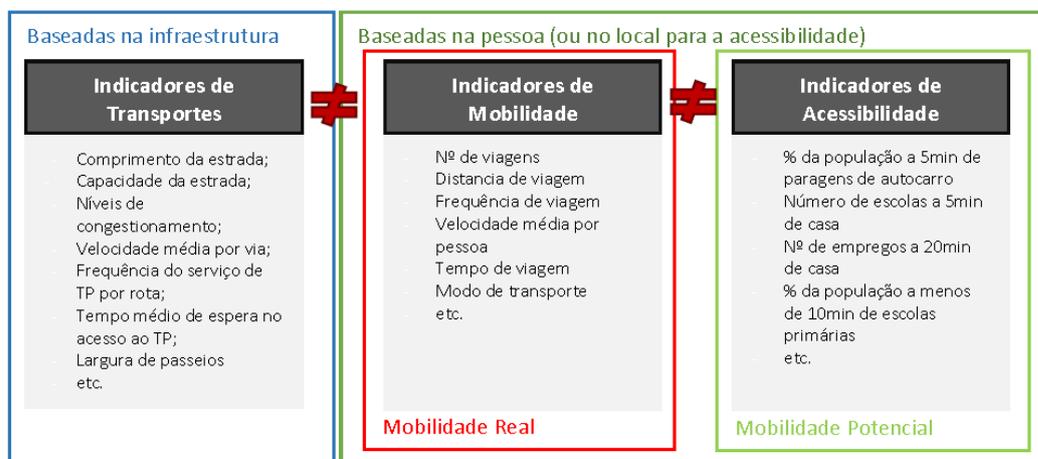


Figura 03: Indicadores básicos usados para caracterizar cada um dos conceitos
Fonte: Silva (2018)

Ao compararmos os três componentes podemos ver que acessibilidade está relacionada diretamente com a Mobilidade Potencial⁷ e não com a Mobilidade Real⁸. Os indivíduos tendem a utilizar os meios mais favoráveis para acessar um determinado destino e os modelos de planeamento e organização do território urbano devem tomar como base esta realidade, propondo solução que objetivem facilitar o acesso com base nos dados obtidos através da Mobilidade Real. Indicadores de transporte são baseadas na infraestrutura urbana e não devem ser o principal quesito para determinar padrões de planeamento.

2.1.3. Acessibilidade e os Padrões de Ocupação e Uso do Solo

Fazendo ainda referência à crítica proposta por Silva (2018) no que diz respeito ao planeamento que busca soluções baseadas na mobilidade e não na acessibilidade, podemos ressaltar as deficiências quanto ao desordenamento e dispersão do território que juntos contribuem para a criação de padrões urbanísticos não sustentáveis e condicionados às escolhas

⁷ Mobilidade Potencial pode ser identificada através dos indicadores de acessibilidade. Estes indicadores indicam as escolhas disponíveis ao utilizador frente às condições de uso do solo e transporte, além das condições individuais, os quais influenciam a mobilidade urbana (Silva, 2014).

⁸ Mobilidade Real diz respeito aos indicadores de mobilidade e às escolhas reais que cada indivíduo acaba por tomar entre as opções disponíveis. Mostra assim, como as pessoas fazem suas deslocações no dia-a-dia, podendo estes indicadores serem caracterizados pela distância, o tempo ou a frequência de cada viagem (Silva, 2014).

de caráter econômico e político. Estes padrões se relacionam ao problema encontrado no estudo de caso desta dissertação, onde os instrumentos e ferramentas de planejamento contribuíram para a alteração e expansão do território da cidade de Arcos e tem agravado a problemática da nova escala da cidade, sua morfologia e novos padrões de ocupação. Como qualquer outra urbanidade, à medida que há expansão da mancha e criação de novas regiões, sendo elas de qualquer ordem – residencial, comercial ou industrial – existe também a necessidade de se estabelecer uma conexão entre elas, criando ainda a possibilidade de acesso. No entanto, embora novas áreas tenham sido originadas durante os últimos dezessete anos (desde a implantação do Plano Diretor Municipal – a ser tratado no Capítulo 3), esta evolução não veio satisfazer este quesito. Com os novos loteamentos restritamente residenciais e a nova malha viária caracterizada por novas vias coletoras e arteriais⁹, o que temos são sub-regiões totalmente dependentes de uma centralidade global. A cidade mantém seus principais serviços e comércio localizados no centro e nos bairros limítrofes a ele, obrigando a população a deslocar-se para lá com uma frequência diária.

Outro fator a ser considerado nesta problemática da especialização de uso do solo nas novas áreas urbanas, é justamente a dependência que estes locais têm do setor público. Com a implantação de residências, comércio especializado e serviços dispersos e até mesmo isolados fisicamente da centralidade global, cria-se a necessidade de novas infraestruturas como vias de acesso e saneamento básico que venham atender estas localidades, aumentando a demanda por recursos econômicos e criando novas despesas que poderiam ser evitadas. Choay, (1965) já fazia alerta para a necessidade de reconstrução do espaço cotidiano devido ao surgimento deste novo modelo urbano¹⁰. O autor nomeia-o como uma cidade a pedaços, isolado, que não funciona pois há a necessidade de investimentos cada vez maior em tempo e energia que não soluciona ou facilita as necessidades básicas de acessibilidade, sociabilidade e qualidade de vida – que aqui podemos traduzir como o *Direito à Cidade* para todos seus habitantes.

Tendo como base os estudos de Handy e Neimeier (1997) e Stanilov (2003), podemos utilizar a medida de acessibilidade relacionada ao uso do solo para esclarecer questões ligadas

⁹ Vias coletoras e arteriais são dois tipos diferentes de vias definidas pelo Código Brasileiro de Trânsito (CBT). As vias arteriais são responsáveis pelas principais ligações entre os bairros da cidade, com velocidade média de 60km/h; são ainda caracterizadas pela presença de interseções em nível e podem ser auxiliadas por semáforos, dando acesso aos lotes lindeiros e também as vias secundárias e locais. As vias coletoras possuem uma velocidade mais baixa (40km/h) e tem por finalidade coletar e distribuir o trânsito através das regiões da cidade, facilitando o acesso às vias de trânsito rápido ou às arteriais.

¹⁰ O novo modelo urbano aqui mencionado diz respeito ao urbanismo defendido pela escola moderna. O ideário da Cidade Moderna criado em meados de 1940 buscou segregar os setores urbanos e subdividi-los em áreas especializadas residenciais, comerciais, industriais e de serviços. Um exemplo que nos ajuda a entender melhor este conceito é o da organização territorial da cidade de Brasília.

ao acesso, disponibilidade e distribuição dos destinos e atividades potenciais. Esta componente é normalmente medida pela quantidade e localização das oportunidades necessárias ao usuário. Este, tem necessidade diária de se deslocar, criando assim uma relação com o lugar que habita. Tal relação se desenvolve à medida que as oportunidades estão corretamente distribuídas, são atrativas e diversas. Quanto mais próxima esta oportunidade estiver do local de origem do usuário, mais rica e aproximativa será a experiência local. Ainda, o conforto e a facilidade de acesso são responsáveis pelo desenvolvimento de uma sub-região, contribuindo para reforçar-se o senso de pertencimento que, segundo Lynch (1981) é fundamental para que o usuário crie elos com uma região. Segundo o autor um bom lugar seria “aquele que, de algum modo adequado à pessoa e à cultura, consegue tornar essa pessoa consciente da sua comunidade”. A consciência e a noção de pertencimento estão diretamente ligadas aos dois temas principais desta dissertação. Acessibilidade contribui para o desenvolvimento da consciência e da imagem local de cada cidadão perante ao lugar que ele vive. Esta noção de pertencimento contribui para que o usuário exerça seu papel como cidadão e, através do seu direito à cidade, reforce a cidadania urbana. Lynch (1960) reforça ainda que a paisagem ideal é aquela visível, coerente e clara, que agrada a vista e organiza-se gradualmente no tempo e no espaço, de modo a representar a vida daqueles que vivem ali.

Como forma de compor uma análise sobre a morfologia do território, sua qualidade e nível de acesso podemos fazer uso da *Medida Básica de Acessibilidade* que mensura a distância ou tempo entre uma origem e um destino. Ela é utilizada pelo governo do Reino Unido (DfT, 2012 – Ver figura 04) como uma das ferramentas de suporte para planejamento do território. Mesmo sendo considerada uma medida básica, conseguimos obter bons resultados, pois através dela é possível analisar a diversidade de uma área pela presença ou não de atividades e serviços como escolas, centros de saúde, hospitais, pequenos comércios e outras centralidades. Neste caso, o tempo ou a distância qualificam uma região como diversa e acessível, contribuindo para a descentralização urbana e composição de sub-regiões independentes e aptas ao uso pedonal.

Average minimum travel time to nearest...
 ...medium centre of employment (500-4,999 jobs)

...town centre

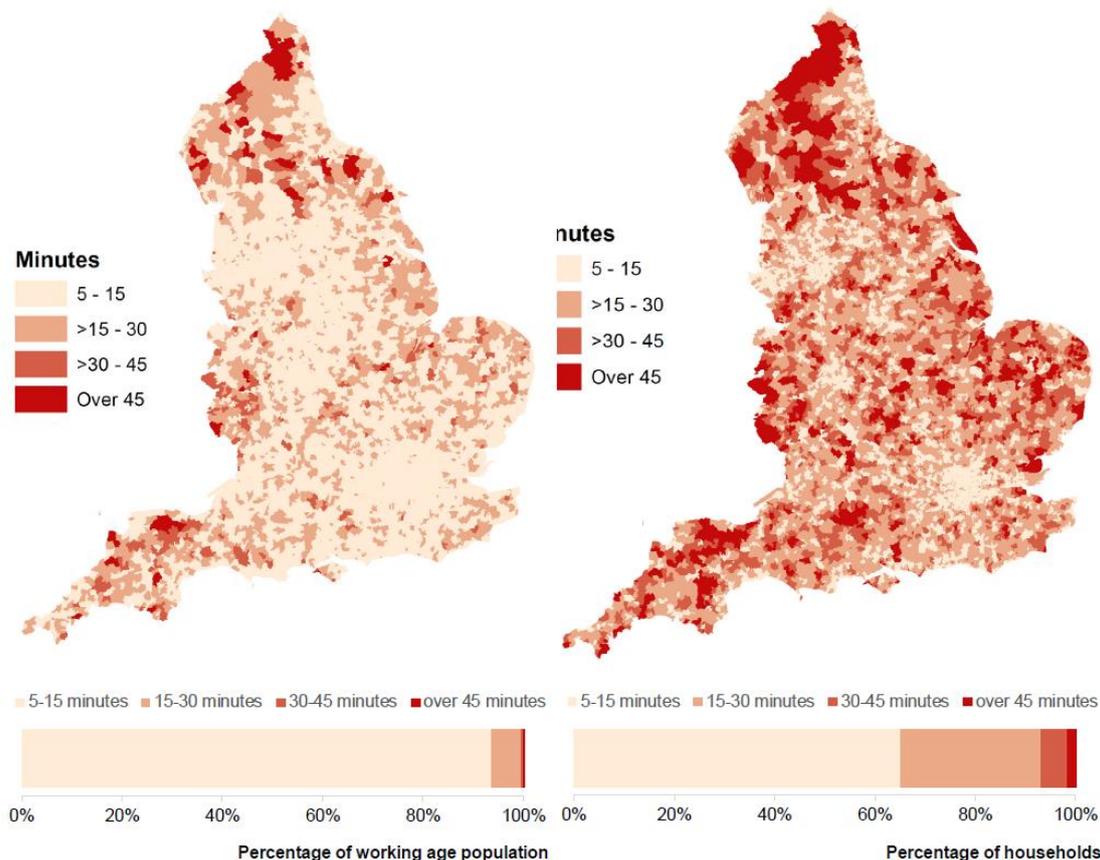


Figura 04: Medida Básica de Acessibilidade – Exemplo do indicador tempo do sistema de indicadores de acessibilidade usados no Reino Unido.

Fonte: DfT, 2014

Acessibilidade deve ser considerada não apenas quando tratamos dos acessos para portadores de necessidades especiais e pessoas com mobilidade reduzida mas para toda população. Para Gehl, (1987) quanto mais rica e variada e proporcional à escala humana for uma região, mais potencial ao uso pedonal ela será. As pessoas tendem a utilizar com maior frequência um espaço que seja atraente e diverso, criando assim uma rotina caminhável. Um exemplo que utiliza esta estratégia para composição das políticas de planeamento é novamente o Reino Unido, que considera dez minutos de caminhada um tempo confortável para deslocamentos até serviços e atividades e, andando por este período de tempo, o cidadão alcança oitocentos metros, segundo o Departamento de Transportes, Governo Local e as Regiões (DTLR, 2001). A mesma distância é ainda recomendada por Llewelyn-Davies (2000) para a localização de lojas locais, pontos de ônibus, centros de saúde e igrejas, baseando-se em adultos mais jovens. Porém, se considerarmos idosos e portadores de mobilidade reduzida, os mesmos dez minutos de caminhada alcançam em média quatrocentos e quinhentos metros de distância, sendo necessárias ainda algumas paragens estratégicas para descanso. (Instituto

Americano de Arquitetos (AIA), 1985; Carstens, 1985). A imagem a seguir, mostra uma intervenção proposta por uma arquiteta norte-americana no traçado urbano da cidade de Ann Arbor nos Estados Unidos. Com a introdução de serviços e atividades, a centralidade analisada tornou-se muito mais propensa à caminhabilidade¹¹, o que sem dúvidas reforça a acessibilidade, direito e vivência da cidade pelos cidadãos.

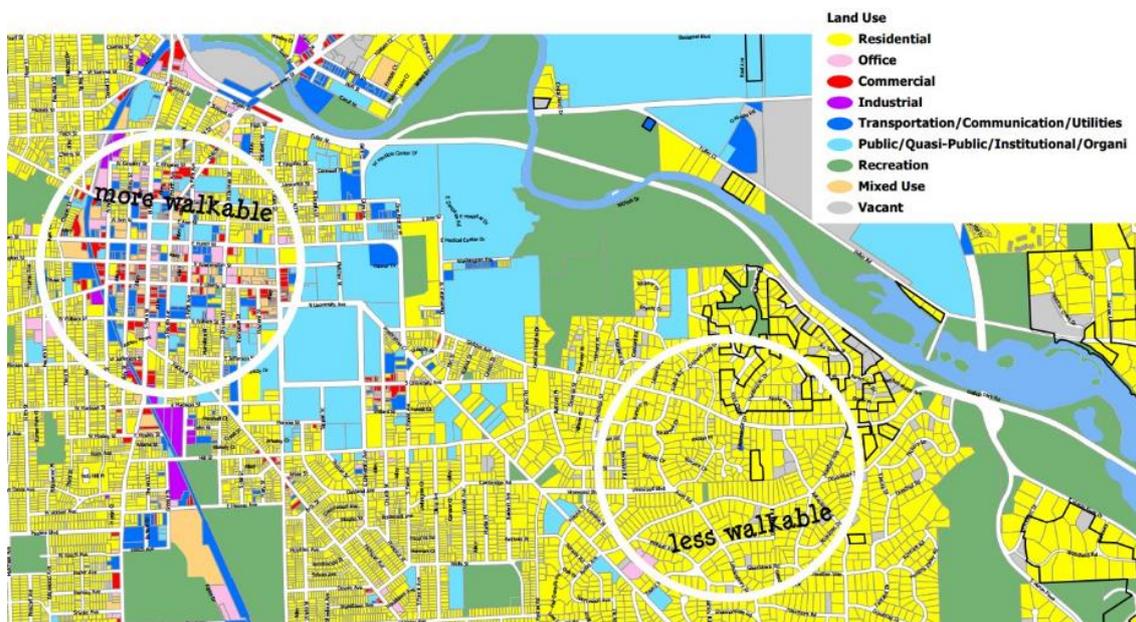


Figura 05: Mapa de Uso do Solo de Ann Arbor, 2015

Fonte: Mapa da cidade de Ann Harbour, EUA com intervenção da arquiteta e planeadora Liz Treutel

Outro aspecto a ser considerado é a interação das pessoas com o meio físico. As pessoas utilizam referências físicas como edifícios, marcos arquitetônicos e demais itens que reforçam a legibilidade¹² urbana para criar uma relação com o local. Segundo Gehl (1987), a distância até estes elementos é consideravelmente importante para o desenvolvimento da interação pessoal com o meio urbano. O autor divide estas distâncias entre distancia íntima, distancia pessoal, social e pública:

¹¹ Caminhabilidade diz respeito ao favorecimento do modo pedonal como meio de locomoção urbana. Quanto mais adaptada às necessidades humanas o sistema que constitui vias e localidades for, maior a interação do cidadão com meio onde ele vive. O caminho deve permitir ao usuário uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantido o direito de acesso à cidade a todos indivíduo.

¹² Legibilidade está diretamente ligada à imagem visual que um lugar transmite a seus usuários. Quanto mais sólida, estruturada e individual for esta imagem, melhor será também a experiência urbana de cada usuário. Esta qualidade é construída através do tempo, com base no acervo histórico, cultural e urbano de uma cidade. Uma imagem clara e legível contribui, como o próprio Lynch defende, para o crescimento do indivíduo, o que conseqüentemente contribuirá para o desenvolvimento do seu papel na sociedade, criando assim a memória coletiva, que desenvolve o senso de segurança física e emocional de cada um. (Lynch, 1960).

Tipo	Distância ideal
Distância Ítima	0 – 1,5 pés (0,457 metros)
Distância Pessoal	1,5 – 4,5 pés (0,914 metros)
Distância Social	4,5 – 12 pés (2,28 metros)
Distância Pública	12 pés – (3,65 metros)

Quadro 01: Distâncias de interação entre o indivíduo e o meio urbano

Fonte: Gehl, (1987)

Dada a diversidade conceitual de Acessibilidade, podemos concluir esta etapa de conceituação e caracterização entendendo que o termo se torna um fator qualitativo à medida que favorece o uso adequado do meio urbano. A essência de cidade é justamente a criação de um elo entre seus habitantes e o espaço urbano. Lynch (1960, p. 103) define cidade como sendo “uma organização mutável com fins variados, um conjunto com muitas funções, criado por muitos, de um modo relativamente rápido. ” A forma urbana neste contexto deve ser diversa, prazerosa e atraente, ao mesmo tempo que, devido à interação de seus habitantes com o meio, refletirá em muito os propósitos e percepções de seus habitantes. Quando são criadas condições para integração físico-social, o meio torna-se favorável ou acessível a seu público. Por fim, Lynch (1981) nos recorda sobre a necessidade de um espaço heterogêneo e equilibrado, onde heterogeneidade relaciona-se à diversidade e à mistura de usos, atividades e oportunidades. Em sua obra o autor nos recorda que os elementos urbanos (os quais entendemos como sendo os bairros e demais localidades) estão ligados através de uma rede de sistemas locais, que sobrepostos, fazem parte do tecido urbano como um todo e, de forma a tornar-se agradável e acessível precisa ser aberto, descentralizado, diversificado, adaptável e tolerante às diversas experiências de seus moradores e usuários citadinos.

2.2. Conceito de Direito à Cidade

Através da revisão bibliográfica é possível perceber que as primeiras considerações a respeito do direito à cidade são creditadas à Henri Lefebvre na segunda metade da década de 1960 em Paris, quando o autor propôs uma reflexão acerca do desinteresse, naquele momento, pela vida comunitária tradicional e alternativamente a este modelo, viu-se a introdução da lógica racionalista do planejamento que negava o cotidiano urbano habitual. Em Lefebvre (2006) é possível encontrar a identificação de três períodos que o autor nomeia como “*destruição prática e teórica (ideológica) da cidade*”, onde as pessoas são incentivadas a moldarem por si o local que habitam, o que faz distanciar dos princípios do direito à cidade porque coloca em segundo plano a coletividade. No primeiro período “*o social urbano é negado pelo econômico industrial*”; no segundo temos a aproximação da realidade urbana como realidade socioeconômica e por fim temos o “*urbanismo sem reflexão*” ou “*a cidade renovada*” baseada no consumo. Adicionalmente Harvey (2014, p. 15) comenta que “a ideia do direito à cidade não surge fundamentalmente de diferentes caprichos e modismos intelectuais, mas sim da busca, resgate ou conquista dos direitos fundamentais básicos que tem na cidade seu palco, fazendo-nos mais uma vez lembrar a função social urbana.”

O debate acerca do direito à cidade está diretamente ligado à análise da localização dos recursos ao longo do território, os quais segundo Marguti, B.O. *et al.* (2006) podem estar relacionados a moradia, as oportunidades de emprego, os serviços e os equipamentos urbanos que juntos definem os efeitos positivos ou negativos para diferentes grupos sociais, que respondem às mudanças e à posse dos recursos disponíveis, definindo assim as injustiças e desigualdades socioespaciais. Além disso, o debate mundial tem como destaque os diversos encontros e diálogos realizados em meados dos anos de 1990 pelas Conferências Globais das Nações Unidas como a Conferência do Meio Ambiente em 1992 no Rio de Janeiro e o Habitat II – Assentamentos Humanos em 1996 em Istambul. Através de diferentes documentos, nomeadamente cartas, tratados e acordos (como por exemplo a *Carta Mundial do Direito à Cidade* escrita pelos movimentos sociais reunidos na primeira edição do Fórum Social Mundial de Porto Alegre em 2001), tratam da problemática da vida nas cidades, explorando conceitos previamente tratados e que juntos compõem a noção prática do direito à cidade. Especificamente sobre o documento citado anteriormente, este merece destaque, pois, deriva do Fórum Social Mundial Policêntrico ocorrido em diversas cidades e que, segundo Marguti, B.O. *et al.* (2006) “*tem como princípios o fortalecimento dos processos e esforços em curso, a articulação de iniciativas e a continuidade da importante tarefa de internacionalização do*

conceito e prática do direito à cidade". A Carta Mundial do Direito à Cidade reforça que é necessário o ajuste das legislações municipais e dos tratados internacionais para que o direito à cidade possa ser posto em prática, legitimando assim os direitos civis e políticos. Adicionalmente, o documento traz a seguinte definição para o direito à cidade, como sendo:

(...) usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. (...) O Direito à Cidade é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, concebidos integralmente, e inclui, portanto, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais que já estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos (Instituto Pólis, 2006, parte I, Artigo I, item 2, p. 3).

Documentos como a Carta Europeia de Salvaguarda dos Direitos Humanos na Cidade originada do Fórum ocorrido na cidade de Saint Denis em 2000 ressaltou em seu Artigo I que "1 - a cidade é um espaço coletivo que pertence a todos os seus habitantes que têm direito a encontrar as condições pra sua realização política, social e ecológica, assumindo deveres de solidariedade"; e "2 - As autoridades municipais devem fomentar, por todos os meios de que dispõem, o respeito à dignidade de todos e a qualidade de vida de seus habitantes". Podemos citar ainda a Carta-Agenda Mundial dos Direitos Humanos na Cidade – Cidades e Governos Locais Unidos (CGLU, 2011) que, já incluindo a temática da participação popular, teve como objetivo a produção de instrumentos de suporte aos governos locais para a promoção de sociedades inclusivas, democráticas e solidárias, reforçando os direitos humanos dos habitantes de todas as cidades do mundo. Por último, e mais recentemente, podemos citar a Carta dos Direitos Humanos de Gwangju, Coreia do Sul em 2012 que buscou promover e defender a cooperação municipal transnacional, onde a cidade é um local onde o governo, a sociedade civil e as organizações do setor privado trabalham para a melhoria da qualidade de vida de todos os habitantes em um espírito de parceria baseado nas normas de direitos humanos. Entretanto, recentemente, houveram críticas por parte de estudiosos brasileiros que, através da *Carta do Rio de Janeiro nos Bairros e no Mundo, em Luta pelo Direito à Cidade, pela Democracia e Justiça Urbanas* (resultante do Fórum Social Urbano organizado no Rio de Janeiro em 2010), atentaram para a ausência de análises concretas por parte dos documentos internacionais para as causas da pobreza e da desigualdade, não combatendo assim os mecanismos que concentram renda e poder em mãos estratégicas.

Assim sendo, o direito à cidade é para Saule Junior (2016) *"um direito coletivo existente, como o direito dos habitantes presentes e das futuras gerações de ocupar, usar e produzir*

idades justas, inclusivas e sustentáveis como um bem comum, por meio de uma interpretação extensiva e analógica da proteção da cidade como bens culturais de acordo com as convenções internacionais anteriormente mencionadas”, devendo ser posto constantemente em agendas urbanas que busquem sua implementação e monitoramento. Segundo o mesmo autor, são necessários instrumentos para promoção de campanhas de sensibilização para o tema, a criação de um observatório internacional para o direito à cidade como ferramenta global para reunir informações e dar atenção às melhores práticas e estudos de caso, além da produção de relatórios periódicos sobre a nova agenda urbana nos âmbitos regionais e nacionais, a cada três anos (Saule Junior, 2016).

2.2.1. Função Social da cidade

As cidades são, antes de tudo, locais públicos de conexão entre diversas pessoas. Sua origem tem motivos e processos diferentes, dependendo de onde elas estejam localizadas ao redor do mundo. Algumas cidades surgiram por motivos relacionados à agricultura e à distribuição de alimentos como na região da antiga Suméria¹³, outras por motivos religiosos ou crenças de um determinado povo, como é o caso das primeiras cidades do Peru e do México¹⁴; outras ainda pelo fato de sua localização favorecer o fluxo industrial e mercantil, ou até mesmo questões políticas, como aconteceu com cidades norte-americanas¹⁵. Desde os primeiros registros, as cidades foram originadas para suprir a necessidade de socialização dos seres humanos, que antes viviam de certo modo isolados em propriedades particulares localizadas nas zonas rurais. Tomando como base a leitura de Lynch (1981) podemos perceber este fato quando o autor afirma que as cidades *“são aglomerados populacionais grandes e relativamente densos, de povos heterogêneos que organizaram um vasto território rural em torno de si próprios.”* O autor, neste trabalho trata da forma da cidade e sua influência nos modos de vida dos seres humanos. Segundo ele, a morfologia da cidade é resultado da organização espacial de elementos físicos como edifícios, ruas, rios, árvores, dentre outros, com o uso particular por parte das pessoas.

¹³ A região da Suméria, sul da Mesopotâmia (atualmente Iraque e Kuwait) teve seu desenvolvimento em torno do cultivo da terra e produção de alimentos. Como exemplo destas cidades Lynch (1981, p. 12) cita Ur, Erech, Uruk, Lagash, Kish e Nippur.

¹⁴ As cidades localizadas na antiga Meso-América abrigavam na antiguidade os povos Incas e Maias, os quais eram conhecidos pela sua dedicação à terra e às suas divindades. Segundo Lynch (1981, p.15) neste local, construiu-se verdadeiros impérios no que dizia respeito à dimensão e à intensidade de urbanização, como a cidade de Tenochtitlán (atualmente Cidade do México).

¹⁵ As cidades norte-americanas receberam influências inglesas após a Revolução Industrial e tiveram seu crescimento favorecido pelo setor mercantil, possuindo portos de trocas mundiais (como é o caso de Boston). Algumas destas cidades foram apoiadas ainda pela expansão ferroviária (Lynch, 1981, p.30)

A questão levantada por Lynch (1981) é útil para os estudos desta dissertação pois busca entender em que consiste a forma urbana, podendo esta ser influenciada não somente por objetos físicos, mas também por organismos vivos e a interação deles com o meio urbano. A medida que as pessoas se organizam em determinada área e formam a cidade, esta deve acomodar adequadamente cada um destes indivíduos e ser igualitária a todos. Ao aproximarmos os dois conceitos - Direito à cidade e a cidade em si como espaço físico - podemos dizer que o direito de acesso não trata de uma questão individual apenas ou relacionada à grupos sociais distintos, mas sim ao coletivo e, em sua origem, veio para solucionar problemas de interação social, sendo então, responsabilidade de cada cidadão que participa ativamente dos processos urbanos.

2.2.2. O Direito à Cidade e os novos modelos urbanos

A vida urbana é caracterizada por momentos onde cada habitante interage com lugares e pessoas diferentes. Facilitar e proporcionar este acesso torna-se essencial para criarmos uma urbanidade sadia e eficaz, o que contribui para o desenvolvimento e crescimento responsável das cidades ao longo dos anos. Tomando como base este pensamento, o que presenciamos atualmente no contexto mundial, porém notoriamente em países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, é que o direito à cidade adquirido através da correta distribuição ao longo do território das oportunidades e atividades urbanas, está condicionado e até mesmo restrito às decisões tomadas pela elite política e econômica destes países, sendo estes agentes os responsáveis por moldar as cidades e sua morfologia de acordo com os próprios gostos. Os modelos neoliberais¹⁶ adotados por diversos países a partir dos anos de 1970, poderiam ter contribuído para a mudança desta realidade, no entanto a descentralização das decisões e o apoio privado contribuíram para o desequilíbrio territorial, pois agravaram problemas relacionados ao desordenamento e distribuição injusta do território, responsáveis pela segregação urbana¹⁷. Esta segregação, que se apresenta em diversas escalas e setores da sociedade, desequilibra e interfere no uso dos espaços públicos, privilegiando alguns grupos e prejudicando outros.

¹⁶ O modelo Neoliberal criado na França, Alemanha e Estados Unidos na primeira metade do século XX tem como característica a exigência de um Estado regulador e assistencialista, que controla a economia e dita o funcionamento do mercado financeiro.

¹⁷ Segundo Villaça (2001, p.142), a segregação urbana *“é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole”*. A criação de condomínios fechados ou bairros restritamente residenciais são exemplos de segregação do espaço urbano.

Outro ponto a ser levantado quanto os novos modelos urbanos e sua capacidade de disponibilizar acesso aos seus usuários é quanto a morfologia que dita a localização e distribuição de serviços e atividades ao longo do território. Como se perceberá durante a análise do território da cidade de Arcos, à medida que o município foi desenvolvendo e expandindo em área e população, as novas regiões de adensamento e os novos bairros criaram aglomerados urbanos isolados e desconectados da centralidade inicial. Este processo pode ser visto em diversas cidades brasileiras e também em outros países como Estados Unidos, Inglaterra e França, principalmente após o fortalecimento do movimento moderno¹⁸. Ao relacionarmos esta nova forma de organização territorial ao *Direito à cidade* percebemos que o acesso e igualdade de uso ficam prejudicados, principalmente se analisarmos grupos específicos da população, como crianças, idosos, portadores de mobilidade reduzida e as parcelas mais carentes da população. Isto acontece pois quando há especialização de uso do território – como acontecem nos bairros majoritariamente residenciais – ou a expansão urbana que não acomoda corretamente atividades, serviços e áreas residenciais – como as periferias urbanas onde as populações expulsas dos centros foram acomodadas ali devido à especulação imobiliária, o direito de acesso à cidade de cada cidadão é prejudicado: Mesmo enquadrando-se demograficamente no contexto urbano, esta parcela da população não exerce seu papel junto à cidade, criando assim um desequilíbrio territorial.

2.2.3. Os instrumentos de legislação urbanística no Brasil

Quando analisamos o contexto brasileiro a partir do século XX percebemos uma tentativa de democratização do território através da criação de novas legislações que abrangiam além do âmbito urbanístico outras parcelas das políticas públicas. A plataforma intitulada Fórum Nacional de Reforma Urbana é um exemplo desta frente que teve sua origem no Movimento Nacional pela Reforma Urbana de 1985. Possuía como marcos referenciais a ética e a solidariedade, defendidas através de uma aliança entre organizações populares e a sociedade civil. O Fórum apoiou, através de um processo constituinte, a criação da Constituição Brasileira de 1988¹⁹, que quanto à reforma urbana, tinha como um dos objetivos principais o

¹⁸ O Modernismo pode ser entendido como um movimento artístico e cultural que teve seu início na primeira metade do século XX através de manifestos de vanguarda em aspectos sociais, tecnológicos, econômicos e artísticos. O movimento buscava a valorização da realidade e abandono das tradições, sendo iniciado no Brasil durante a Semana de Arte Moderna realizada em 1922 em São Paulo. Especificamente em relação às cidades o modernismo se manifestou nas construções em massa, separação e especialização de regiões e também no aumento da escala física urbana.

¹⁹ A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, ou Constituição de 1988, é a atual Carta Magna do Brasil. Ela é sétima constituição do país e a sexta de sua república, bem como a última a

reconhecimento do direito à cidade à todas pessoas que ali vivem, sendo este um direito fundamental²⁰. A função social da cidade tornou-se então um princípio constitucional e as políticas urbanas buscavam como ressaltado por Saule (2004, pág.4) garantir “*o uso socialmente justo do espaço urbano para que os cidadãos se apropriem do território, democratizando seus espaços de poder, de produção e de cultura, dentro de parâmetros de justiça social e da criação de condições ambientalmente sustentáveis*”. Além disso, a Constituição Brasileira de 1988, através da Ementa popular de Reforma Urbana, buscou a aplicação dos princípios das funções sociais da cidade e da propriedade, condicionando as atividades econômicas e de desenvolvimento e direito à propriedade urbana à uma política urbana que promovesse as funções sociais da cidade e da propriedade. Desta forma, podemos dizer que, usando destes instrumentos legislativos, buscou-se retomar ou recordar o objetivo inicial da cidade, enfatizado por Lynch (1981), como sendo prioritariamente conectar pessoas e suprir sua necessidade de socialização.

O Fórum Nacional de Reforma Urbana contribuiu ainda para a criação de um dos marcos legislativos para as políticas que tratam de interesses urbanos: O Estatuto da cidade, lançado em 2001. Ele é um dos pilares do direito urbanístico brasileiro e como lei nacional nº 10.257 oferece suporte através de importantes instrumentos, dentre eles o Plano Diretor Municipal, que será analisado no contexto da cidade de Arcos no Capítulo 3 desta dissertação. O Estatuto da cidade regulamenta o capítulo dedicado à Política Urbana da Constituição Federal nos Artigos 182 e 183, além de dedicar o capítulo IV do seu documento à Gestão Democrática da Cidade que propõe a construção e reconstrução do ambiente urbano considerando-se a participação dos cidadãos, estimulando o exercício da cidadania e conseqüentemente o direito à cidade.

Especificamente sobre o Plano Diretor, pode-se dizer que este instrumento tem contato direto com a escala municipal, sendo importante aliado para o desenho e morfologia urbana, além de abranger também questões sociais. O Plano diretor tem como objetivo principal determinar o controle de uso, ocupação, parcelamento e expansão do solo urbano dos municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes, abrangendo aspectos físicos, sociais e administrativos (Pereira, 2014). Trata-se de um instrumento básico que dirige de forma clara os rumos que o território deve tomar. Por este motivo, faz-se necessário analisá-lo, compreendê-lo e criticá-lo, como será feito no Capítulo 3 desta dissertação (especificamente no contexto da

consolidar a transição de um regime autoritário (Ditadura Militar, 1964-85) para um democrático (Nova República, 1985-atual) (InfoEscola.com).

²⁰ Os Direitos Fundamentais são também conhecidos como direitos humanos, direitos subjetivos públicos, direitos do homem, direitos individuais, liberdades fundamentais ou liberdades públicas. Ainda, os direitos fundamentais podem ser conceituados como a categoria jurídica instituída com a finalidade de proteger a dignidade humana em todas as dimensões. (Araujo, 2005, p.109-110).

cidade de Arcos) pois funcionando como um manual urbano que reconhece os problemas e potencialidades de cada município, torna-se potencial para garantia de cidades acessíveis e passíveis de uso a todos.

Posteriormente, no ano de 2003 foi criado o Ministério das Cidades que, aliado aos demais instrumentos demonstrados em figura abaixo (Ver Figura 06), buscou reforçar o modelo de política urbana que visava a interação dos diversos atores e representantes civis com o poder público objetivando a elaboração e execução das políticas urbanas em nível municipal. Através destas mudanças na legislação, foi possível a aproximação da população às decisões públicas que, em uma escala municipal, conseguiriam atender as demandas reais de determinada localidade.

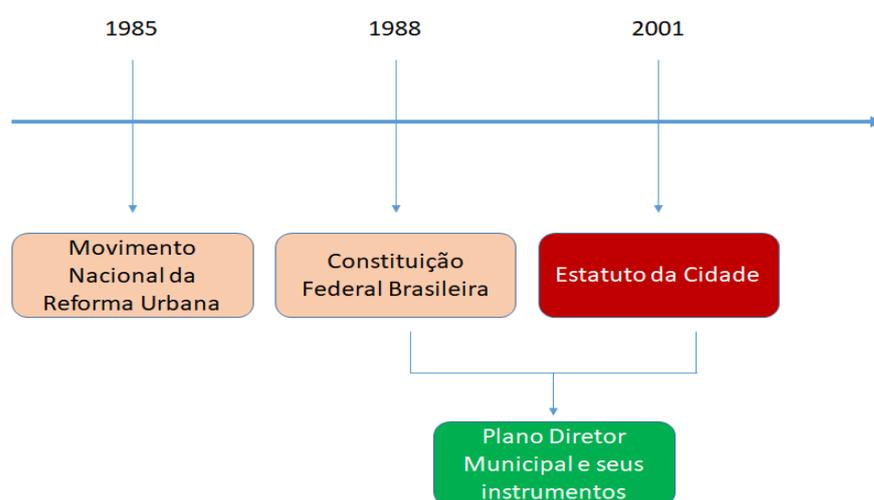


Figura 06: Temporalização das mudanças legislativas brasileiras quanto à reforma urbana
Fonte: Autora

2.2.4. O Estatuto da Cidade

O Estatuto da Cidade é a lei nacional nº 10.257 de 10 de julho de 2001, que nos artigos 182/183 da Constituição Federal de 1988, legisla no âmbito da política urbana no Brasil. Desde a sua criação vem transformando as experiências urbanísticas nas cidades brasileiras, podendo ser considerada um marco referencial legal para resolução de questões urbanas. Com o apoio deste instrumento, assentamentos informais espalhados por diversos municípios brasileiros têm obtido atenção quanto à participação popular na gestão urbana que, por consequência, incentiva o acesso e o direito à cidade.

Sendo o Estatuto da Cidade parte integrante do Direito Urbanístico²¹ brasileiro, consegue então atuar em diversos segmentos do planejamento e gestão das cidades. Em sua legislação o Estatuto possui importantes instrumentos urbanísticos como o Plano Diretor, o Direito de Superfície²², a Outorga Onerosa do direito de construir²³, o Estudo do Impacto de Vizinhança²⁴, dentre outros que dão suporte ao poder executivo para fiscalizar, administrar e corrigir problemas urbanos de diversos âmbitos. Adicionalmente, o Estatuto baseia-se na função social da propriedade que é, segundo Carvalho Filho (2018) *“um conceito jurídico aberto (ou indeterminado)”*, e que para Aronne, 2014 *“positiva o interesse supra individual na propriedade privada, sem que esta perca seu caráter individual de liberdade, mas relativizando-a em busca da igualdade social, como princípio estruturante de nossa ordem jurídica”*, para garantir o equilíbrio urbano, o que reforça o sentido de comunidade, onde cada cidadão tem seu espaço garantido e respeitado por lei, exercendo então a cidadania. Assim, os órgãos gestores, prefeituras e suas secretarias responsáveis devem, baseando-se no Artigo 45 do Estatuto da Cidade, incluir obrigatória e significativamente a participação da população e de seus representantes nas decisões a serem tomadas, de modo a garantir o controle direto de suas atividades e o pleno exercício da cidadania. Devem existir segundo o Estatuto, órgãos colegiados de política urbana nos níveis nacional, estadual e municipal, além de debates, audiências, consultas públicas e conferências sobre assuntos de interesse urbano e que objetivem o desenvolvimento e a consciência social.

²¹ Direito Urbanístico é introduzido por Diogo de Figueiredo Moreira Neto (Introdução ao Direito Ecológico e ao Direito Urbanístico – Forense – Rio de Janeiro/São Paulo – 1975) como sendo “o conjunto da disciplina jurídica, notadamente de natureza administrativa, incidente sobre os fenômenos do Urbanismo, destinado ao estudo das normas que visem a impor valores convivências na ocupação e utilização dos espaços habitáveis”.

²² De acordo com Venosa (2006, p.422) o Direito de Superfície é *“direito real de gozo ou fruição, direito de plantar ou edificar em terreno de propriedade alheia, chamado de direito de implante. De uma forma bem clara, trata-se de uma concessão do solo”*.

²³ A Outorga onerosa do direito de construir é segundo Cymbalista (2006) um dispositivo que reconhece a separação entre o direito de propriedade e o direito construtivo, e atribui ao poder público a propriedade sobre os direitos construtivos e a faculdade de vendê-los àqueles que desejarem exercê-la na propriedade urbana.

²⁴ O Estudo do Impacto de Vizinhança - EIV é um instrumento de planejamento e gestão urbana, instituído pelo Estatuto da Cidade que detalha os impactos positivos e negativos que um empreendimento gera ao seu entorno, em razão de seu porte e/ou atividades que serão exercidas (website Secovi, Paraná, 16/06/2014).

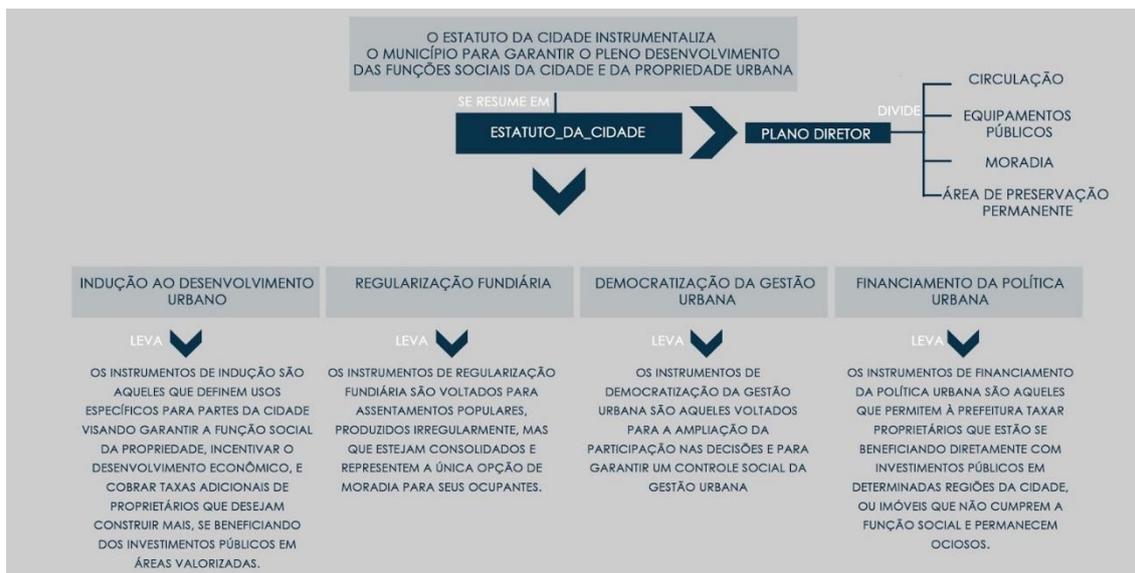


Figura 07: Mapa conceitual do Estatuto da Cidade
Fonte: Coleção Humanidades, 14 de agosto de 2016.

Por fim, especificamente no âmbito municipal, o Artigo 44 do Estatuto da Cidade prevê que a gestão orçamentária participativa de que trata a alínea “f” do inciso III do art. 4.0 desta lei deve promover a realização de audiências, debates, consultas públicas sobre as propostas do Plano Plurianual²⁵, da Lei de Diretrizes Orçamentárias²⁶ e do Orçamento Anual²⁷, como condição obrigatória pra sua aprovação pela Câmara Municipal.

2.2.5. O Plano Diretor Municipal

Como definido pela própria Constituição Federal Brasileira através do Artigo 182, parágrafo 1, o Plano Diretor é um “instrumento básico”, sendo reforçado ainda pelas normas do Estatuto da Cidade e pela Lei número 6.766/79 de Uso e Parcelamento do Solo.

²⁵ O Plano Plurianual (PPA), no Brasil, previsto no artigo 165 da Constituição Federal e regulamentado pelo Decreto 2.829, de 29 de outubro de 1998 é um plano de médio prazo, que estabelece as diretrizes, objetivos e metas a serem seguidos pelo Governo Federal, Estadual ou Municipal ao longo de um período de quatro anos (BRASIL, Decreto Lei nº. 2.829, de 29 de outubro de 1998)

²⁶ A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) estabelece quais serão as metas e prioridades para o ano seguinte. Para isso, fixa o montante de recursos que o governo pretende economizar; traça regras, vedações e limites para as despesas dos Poderes; autoriza o aumento das despesas com pessoal; regulamenta as transferências a entes públicos e privados; disciplina o equilíbrio entre as receitas e as despesas; indica prioridades para os financiamentos pelos bancos públicos (website Câmara dos Deputados – www.camara.leg.br).

²⁷ Orçamento Anual ou Lei Orçamentária Anual (LOA) é uma lei elaborada pelo Poder Executivo Municipal que estabelece as despesas e as receitas que serão realizadas no próximo ano. BRASIL, Constituição (1988).

Como citado anteriormente, o Plano Diretor é um instrumento legal que em termos práticos tem como objetivo legitimar o exercício da democracia em nível municipal. Sua criação e revisão são subordinados à lei federal do Estatuto da Cidade, sendo ambos pertencentes à chamada Democracia Participativa²⁸ no Brasil. Desta forma, o Poder Executivo através das prefeituras municipais e suas secretarias, tem acesso soberano e direto às decisões e definições públicas, podendo interferir diretamente no território urbano através de suas próprias legislações.

Trata-se de um documento individual onde cada município com mais de vinte mil habitantes deve possuir seu próprio Plano Diretor. No âmbito normativo, a Associação Brasileira de Normas Técnicas editou uma norma especificamente para a criação de Planos Diretores. Em seu conteúdo, a NBR 12.267 aprovada em 1992, diz no item 4.2.1 que “as diretrizes (do Plano Diretor) devem abranger pelo menos os aspectos relativos ao tipo e intensidade do uso do solo, ao sistema viário e respectivos padrões, à infraestrutura e aos equipamentos sociais e serviços urbanos, tendo em vista o atendimento das funções sociais da propriedade urbana e da cidade”. Desta forma torna-se importante a criação de uma legislação clara, funcional e que busque satisfazer exclusivamente interesses públicos da cidade em questão. Em um cenário contrário, onde existem falhas fundamentais quanto ao Direito Urbanístico, o Plano Diretor pode gerar prejuízos à cidade e aos seus habitantes, favorecendo por exemplo, parcelas interessadas na lucratividade gerada pelos imóveis urbanos, caracterizando a existência de especulação imobiliária²⁹ ou segregação urbana.

Quanto a aplicabilidade do Plano Diretor está dependerá do estado federativo brasileiro onde a cidade está localizada. Apesar de ser considerado autoaplicável pela Constituição Federal de 1988, isto irá depender da localização da cidade. Em estados como o Rio Grande do Sul e o Distrito Federal, o documento possui o caráter autoaplicável, contemplando os índices urbanísticos de parcelamento, uso e ocupação do solo. Porém, no caso de Minas Gerais - onde está localizada a cidade de Arcos - o Plano Diretor não possui aplicabilidade imediata, existindo então outros documentos adicionais para fornecer suporte, como a Lei de Uso e Ocupação do Solo. Assim, tendo cada município brasileiro a autonomia necessária para confeccionar sua lei

²⁸ Democracia participativa ou Democracia Deliberativa significa a possibilidade de intervenção direta dos cidadãos nos procedimentos de tomada de decisão e de controle do exercício do Poder (Democracia participativa, Dicionário dos Termos Europeus, por José Luís Moreira da Silva, em Carlos Coelho.eu, consulta em 28.08.2013).

²⁹ A Especulação imobiliária consiste na formação de estoques de bens imóveis na expectativa de que seu valor de mercado aumente futuramente. O Estatuto da Cidade regulamentou os artigos da Constituição de 1988 sobre a função social da propriedade e da cidade, estabelecendo limites à especulação imobiliária e condicionando o direito de propriedade ao interesse coletivo, entendendo a cidade como produção social (Estatuto da Cidade - Lei n° 10.257, de 10 de julho de 2001).

própria, baseada em aspectos que sejam importantes para si, não há um padrão ou modelo único, podendo gerar problemas quanto à execução e fiscalização de suas diretrizes.

Finalmente, é possível dizer que o Plano Diretor veio simplificar a legislação urbanística nesta nova fase do Direito Urbanístico brasileiro, tendo sua atenção na função social da propriedade e sendo a municipalidade responsável por “promover adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano” (art. 30, VIII). Como objetos práticos da lei podemos citar a definição de índices urbanísticos relativos a dimensões de lotes através do Artigo 2º, § 4º; a definição das zonas urbanas, de expansão urbana e de urbanização específica no Artigo 3º; e a previsão da densidade de ocupação admitida em cada zona encontrada no Artigo 4º, I).

Através de outro ponto de vista, o Plano Diretor não deve ser tratado como uma lei abstrata e sim como um manual que auxilia os responsáveis pela política urbana zelar pela forma e qualidade das cidades. Como enfatizado em Forsthoﬀ (1958) o plano não é lei, uma vez que não é abstrato, mas extremamente concreto e não é ato administrativo, porque não regula a situação do indivíduo, mas impõe uma ordem que ultrapassa o quadro dos interesses individuais. Ainda para Costa (2006) e Freitas (2006) o Plano diretor deve ser considerado uma lei de efeitos concretos, podendo ser impugnado pelos instrumentos processuais voltados para o controle dos atos administrativos, notadamente pelas vias do mandado de segurança, da ação popular e da ação civil pública.



Figura 08: Mapa conceitual do Plano Diretor
Fonte: Autora.

2.2.6. As Leis de Uso e Ocupação do Solo Urbano

A Lei de Uso e Ocupação do Solo é um dos instrumentos legislativos inseridos no Plano Diretor Municipal e que possui diferentes escopos e enfoques, dependendo das necessidades e particularidades de cada município. Este poder de decisão e a personalização legislativa foram garantidos às cidades através da Constituição Federal Brasileira de 1988 através dos artigos 23 e 24 que além da criação da lei que define o uso e a ocupação do solo legisla também através de outros documentos como o Licenciamento Ambiental³⁰, o Código de Obras³¹, o Código de Posturas Municipais³², entre outros. Com base no conteúdo da Cartilha dos Instrumentos do Plano Diretor desenvolvida pela Secretaria Municipal de Urbanismo da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro em 2013 a Lei de Uso e Ocupação do Solo define as normas gerais para o desenvolvimento da cidade, reunindo os princípios e orientações para a utilização e ocupação do espaço urbano, com o objetivo maior de garantir o desenvolvimento da cidade de forma equilibrada e sustentável. Segundo o mesmo documento, é importante planejar e ordenar o desenvolvimento das cidades pois, ao fazê-lo, a Prefeitura Municipal, como órgão legalizador e fiscalizador, tem condições de definir o que é mais adequado para cada área da cidade, levando em conta a infraestrutura existente, a infraestrutura planejada, as restrições de natureza ambiental, a paisagem e o ambiente cultural. São consideradas as características e as necessidades de cada parte da cidade, tudo para garantir a adequada utilização do solo, o desenvolvimento social e econômico, a proteção do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida da população (Cartilha da LUOS, 2013).

Em termos de conteúdo, a Lei de Uso e Ocupação do Solo tem como principais pontos a atualização, organização e padronização de definições e conceitos a serem utilizados posteriormente pelos agentes³³ envolvidos na produção do espaço urbano, de modo a facilitar sua aplicabilidade às legislações específicas. A lei toma como prioridade i) a criação de

³⁰ Licenciamento Ambiental é um instrumento gestão e controle que busca conciliar o desenvolvimento econômico com o uso dos recursos naturais de modo a assegurar a sustentabilidade dos ecossistemas em suas variabilidades físicas, bióticas, socioculturais e econômicas (IBAMA, 2017).

³¹ Código de Obras é o instrumento que permite à administração municipal exercer o controle e a fiscalização do espaço edificado e seu entorno, garantindo a segurança e a salubridade das edificações (IBAM, 2019).

³² Código de Postura Municipal é um instrumento legislativo que teve sua origem no período do Brasil colonial e que reúne regras e normas, as quais seguem padrões éticos, morais e culturais que objetivam facilitar a convivência dos habitantes de um mesmo local. Estabelece normas de polícia administrativa municipal e comina penas aos infratores, que, por ação ou omissão, infringirem a legislação e os regulamentos do Município (Câmara Municipal de Carazinho/RS, Lei Complementar nº03/85).

³³ Os agentes envolvidos são as secretarias municipais como a de Obras, Planejamento, Meio Ambiente, além de outros interessados na produção da malha urbana como arquitetos, urbanistas, sociólogos, associações de bairros, entre outros.

(2016) dizer que existe hoje um “déficit de cidade” e que, segundo Maricato (2016) as cidades brasileiras precisam de uma nova “distribuição de cidade”. Segundo Cafrune (2016), a institucionalização das políticas urbanas com participação social, que implicou a ampliação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, não se traduziu em transformações urbanas capazes de reverter os processos de urbanização dominantes. O distanciamento entre o processo de construção do espaço urbano e as necessidades das pessoas (Rolnik, 2016) ou, ainda, as novas demandas por cidade (Maricato, 2016) ou a reivindicação do exercício do direito à cidade (Cafrune, 2016) são fatores que fazem com que o Brasil ainda tenha que rever sua forma de propor políticas urbanas. As cidades passaram a vivenciar manifestações por direitos de viver, usar e produzir o espaço urbano, que, na visão de Cafrune (2016), representam expressões da luta urbana que trazem outra perspectiva do direito à cidade. Ainda, sendo as políticas urbanas subordinadas às decisões econômicas e políticas, é recorrente o planejamento para satisfação destes aspectos. As cidades tornam-se inacessíveis física e socialmente, pois selecionam de forma injusta quem usufruirá de determinados bens e espaços públicos urbanos. A partir do momento que as legislações urbanísticas dos Planos Diretores e das Leis de Uso e Ocupação do Solo Urbano permitem, por exemplo, tipologias de bairros e áreas restritas à determinada classe social ou mesmo o uso de solos urbanos inapropriados fisicamente ao uso humano, como terrenos com inclinações superiores ao que as normas de acessibilidade sugerem, o direito à cidade que cada cidadão deve gozar torna-se ameaçado. É neste momento que se faz necessário a reformulação das legislações urbanísticas, a fim de garantir o uso e acesso urbano em toda e qualquer circunstância.

Tomando como base o estudo de Saule (2004, p.64) é possível lembrar a função social da cidade que é: “A formulação de uma nova ética urbana voltada para a valorização do ambiente, cultura, cidadania e direitos humanos. Abarco o pleno exercício do direito à cidade; enquanto se fustigam as causas da pobreza, protegem-se o meio ambiente e dos direitos humanos, reduz-se a desigualdade social e melhora-se a qualidade de vida.” Sendo a cidade um ambiente dinâmico, é necessário manter-se o debate acerca do direito à cidade e seu acesso pois a cada surgem novas localidades e formas de apropriação do território. Ainda, as legislações urbanísticas devem ser diferenciadas e individuais à cada cidade, pois cada aglomerado urbano tem suas características e modos de vida, o que as difere uma das outras. Como lembrado por Pereira (2014), por ser dinâmica, a cidade deve conservar suas funções acompanhando suas transformações, sendo as funções intimamente ligadas aos direitos fundamentais (Bernardi, 2006, p. 119).

2.3. A relação entre Acessibilidade e o Direito à Cidade

O conceito Acessibilidade pode ser válido para qualificação do espaço urbano, classificando-o como apropriado ou não às necessidades humanas. As pessoas necessitam entender e compreender um lugar para conseguir utilizá-lo e extrair benefícios desta relação. De acordo com Ewing & Handy (2009), a percepção é o processo de alcançar consciência ou compreensão de informações sensoriais. O que se percebe é o resultado de interações entre as experiências do passado, a cultura e a interpretação do que se foi percebido. O quadro a seguir foi adaptado desta fonte, onde os autores relacionaram os fatores qualitativos do espaço público à caminhabilidade urbana - que pode ser aproximada de *Acessibilidade* pois possuem um contexto semelhante. Neste trabalho, o referido quadro contribui para se estabelecer uma conexão entre características físicas do espaço urbano e o termo *Acessibilidade* como meio para se obter o *Direito à Cidade*. Tal adaptação foi possível pois, entendemos que a partir do momento que o usuário interpreta o ambiente através da morfologia e seus detalhes, está apto a acessá-lo e considera utilizá-lo, desenvolvendo por fim, o seu direito à cidade. Considera-se ainda o papel das percepções humanas ao estabelecer uma mediação entre as características físicas do ambiente e o bom uso do espaço urbano. As características físicas tendem a influenciar na qualidade do ambiente e no seu acesso, direta e indiretamente, através das percepções e sensibilidade dos seus utentes. É importante esclarecer que, alguns fatores qualitativos³⁴ do desenho urbano são diferentes de qualidades como o senso de segurança, o senso de pertencimento e o nível de interesse, os quais refletem como um indivíduo reage a um lugar, ou ainda, como eles avaliam as condições de lá - dadas suas próprias atitudes e preferências.

³⁴ Os fatores qualitativos do espaço urbano são indicadores que dão suporte, norteiam e classificam o espaço público quanto a sua qualidade urbanística. Conceitos como *Permeabilidade, Variedade, Legibilidade, Robustez, Apropriação Visual, Riqueza, Personalização, Ruído* e por último um mais recente, o *Metabolismo Urbano* ajudam profissionais envolvidos no estudo da cidade a analisá-la de forma a tentar melhorá-la constantemente e adequá-la as necessidades humanas atuais.

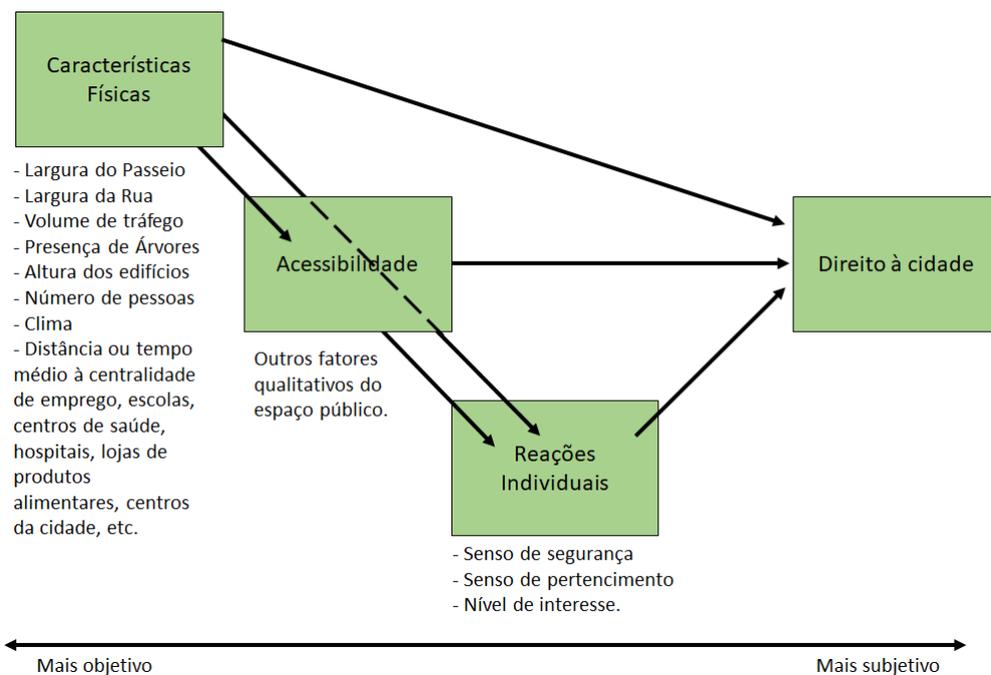


Figura 10: Estrutura conceitual

Fonte: Autora, adaptado de R. Ewing & S. Handy (2009).

Fatores, características físicas, qualidades do desenho urbano e as reações individuais, podem influenciar o modo como o usuário acessa e vivencia um lugar. Ao tentarmos mensurar essas variáveis, é possível perceber a realidade urbana e ainda tentar articular a relação entre as características físicas urbanas e o uso de seus espaços.

Capítulo 3

3. Estudo de Caso: A cidade de Arcos

3.1. Arcos: Contexto histórico e dados gerais

O município de Arcos tem seus primeiros registros de habitação datados no século XVIII, mais precisamente em 1769, quando o Coronel Inácio Correa Pamplona chegou à região para iniciar a exploração e a colonização das terras adquiridas através da divisão das sesmarias – estas advindas de terras doadas por Portugal às nobres famílias para serem submetidas à agricultura (Arcos-MG, 2019). Como o processo das sesmarias não obteve o êxito pensado, as terras em meados de 1800 começaram a ser vendidas a diferentes compradores e a vila de São Julião, com uma população de aproximadamente 1.175 pessoas, começou a se formar. No ano de 1839 Arcos passou a pertencer ao município de Formiga-MG que obteve a classificação de vila, deixando de ser distrito e mais tarde em 1858 tornou-se cidade.

O nome Arcos foi utilizado posteriormente e são várias as histórias que justificam sua origem. A mais conhecida e aceita delas é a de que os arcos de barris, deixados próximos ao rio pelos tropeiros e suas comitivas que passaram pelo local com destino ao estado de Goiás, serviam como sinalização e direção para as próximas tropas, o que reforçou e consolidou o nome ao longo dos tempos (Barreto, 1992).

Com o passar dos anos as primeiras residências foram sendo implantadas próximas a este rio, hoje intitulado Rio dos Arcos, sendo iniciada a expansão em termos físicos, na área que hoje é conhecida como Bairro Niterói. Segundo (Arcos-MG, 2019), o município pertenceu à cidade de Formiga até o Século XX, tendo sua emancipação em 17 de dezembro de 1938.



Figura 11: Arcos - Ponto central do comércio no início de sua história
Fonte: (Arcos, 2011)

Arcos está localizada afortunadamente em uma das regiões mais importantes do estado de Minas Gerais e também do Brasil. Possui reservas calcárias por toda sua extensão, sendo objeto de interesse de empresas multinacionais e nacionais como é o caso da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN e do grupo francês Lafarge Cimentos. Estas empresas são responsáveis por empregar grande parte da população arcoense e contribuir para o crescimento do PIB (Produto Interno Bruto Local) que era de R\$794.082 mil reais em 2011 (IBGE, 2011) e do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH-M) que era 0,749 em 2010 (PNUD, 2010), classificado como *alto* pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.



Figura 12: À esquerda localização do município de Arcos no Brasil e à direita sua localização no estado de MG.
Fonte: Website Wikipédia através do link: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Arcos_\(Minas_Gerais\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Arcos_(Minas_Gerais))

Geografia

O município está localizado na região do Alto São Francisco, centro-oeste de Minas Gerais, distante 211 quilômetros de Belo Horizonte, capital do estado. Segundo Arcos (2019) e IBGE (2017), o município possui atualmente uma população de 39.811 habitantes e área de 510.048km² sendo 5.023 km² pertencentes à zona urbana. Devido à sua proximidade com a capital apresenta características que potencializam seu desenvolvimento urbano e econômico, contribuindo junto à região com 10% do PIB (Produto Interno Bruto) do estado de Minas Gerais advindos dos setores têxtil, mineração e siderurgia (Costa, 2013).

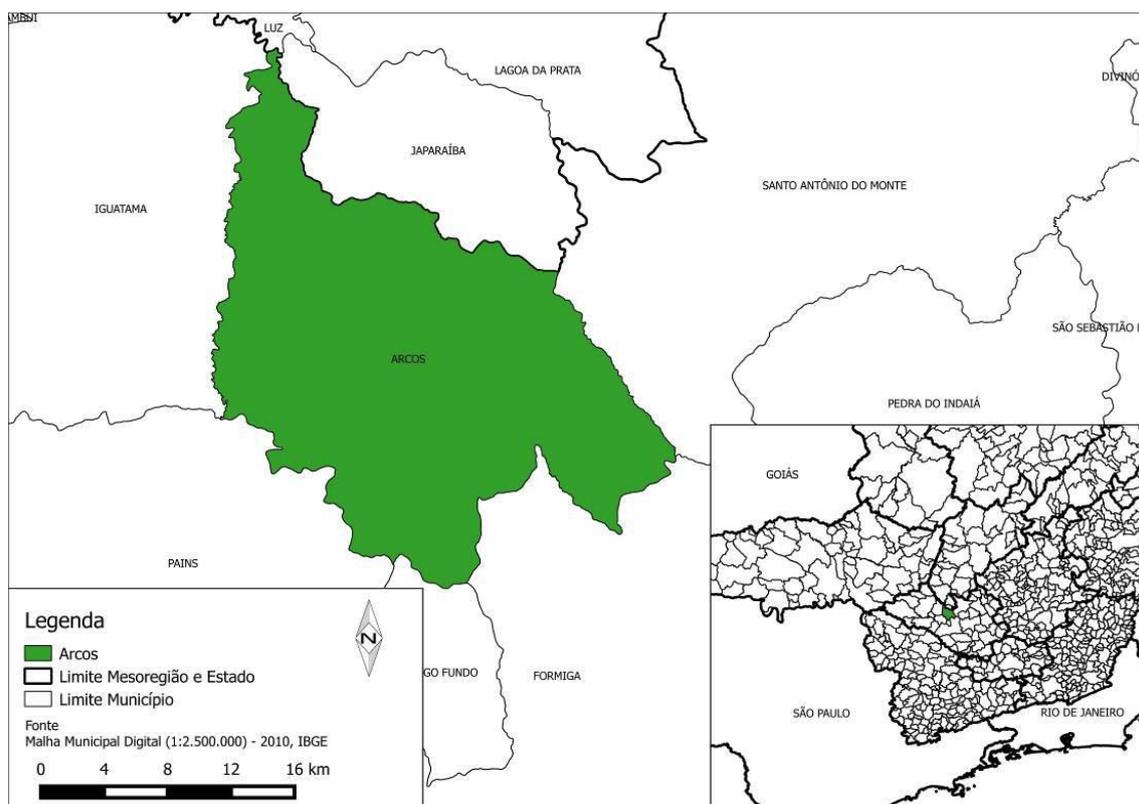


Figura 13: Localização do município junto à região do Alto São Francisco.

Fonte: Website Wikipédia através do link: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Arcos_\(Minas_Gerais\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Arcos_(Minas_Gerais))

Com relação aos aspectos físicos, o clima da cidade é classificado como temperado e úmido com inverno seco e verão quente, de acordo com a classificação de Köppen³⁵. As chuvas são razoavelmente distribuídas na região (Costa, 2013). Em relação à geologia, segundo (Costa, 2013) percebe-se a existência de três tipos principais de rochas (ígneas, metamórficas e

³⁵ A classificação climática de Köppen é o sistema de classificação global dos tipos climáticos mais utilizada em geografia, climatologia e ecologia. Na determinação dos tipos climáticos de Köppen-Geiger são considerados a sazonalidade e os valores médios anuais e mensais da temperatura do ar e da precipitação (Wikipédia, através do link: https://pt.wikipedia.org/wiki/Classificação_climática_de_Köppen-Geiger).

sedimentares), bem como faixas de rochas mistas. Várias formações, como arenitos, filitos, granitos, xistos e, também, o calcário, podem ser encontradas na região, os quais são úteis para o desenvolvimento dos setores agrícola, industrial e inclusive terciário. O relevo relaciona-se com as estruturas geológicas e podem ser encontradas em toda região formações como planaltos e depressões. Ainda, no que diz respeito à hidrografia, o estado de Minas Gerais é caracterizado por abrigar nascentes e uma vasta e complexa rede fluvial. O Rio São Francisco, um dos maiores rios do país tem sua nascente localizada a 120 quilômetros de Arcos, na cidade de São Roque de Minas, formando a Bacia do Rio São Francisco que junto à Bacia do Rio Grande formam as principais fontes hidrográficas da região centro oeste de Minas Gerais. Finalmente, quanto à vegetação, Arcos é caracterizada pela presença do cerrado, com manchas de floresta tropical, sobretudo sobre solos de origem calcária e nas margens dos cursos d'água. A medida que a região foi se desenvolvendo, a vegetação nativa foi sendo substituída por pastagens e agricultura que, junto às culturas da cana-de-açúcar e do milho, são outra fonte de renda para os habitantes da região (Costa, 2013).

Esta breve descrição é útil para o entendimento análise territorial da região onde está inserida o município de Arcos, pois permite-nos perceber que a geografia física é aliada na promoção e desenvolvimento urbano da cidade, principalmente se analisarmos o contexto da mesorregião, onde Arcos exerce considerável influência.



Figura 14: Panorama geral da região central da cidade no entorno da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo.
Fonte: Google Mapas, 2019.

O calcário arcoense é utilizado para a fabricação de aço e cimento e também é matéria prima de produtos agrícolas de correção do solo. O setor terciário, se comparado ao de cidades de mesmo porte, pode ser considerado dinâmico e sólido, sendo representado principalmente pelo comércio, lojas de vestuário, supermercados, bancos, restaurantes e outros serviços. No que diz respeito à educação, compõe o sistema de ensino escolas de ensino primário e secundário pertencentes ao sistema municipal e estadual de ensino, além de universidades que atendem o ensino superior. São exemplos institutos federais como o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – IFET e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI. Ainda, pode-se citar a Escola Técnica de Formação Gerencial – SEBRAE que faz parte de um método de ensino desenvolvido por uma escola austríaca, além da instituição mais importante localizada na cidade, a Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais que contribui para a formação superior disponibilizando diversos cursos.

Em termos relativos a relações comerciais e administrativas, segundo análise de Costa (2013), Arcos possui relações estreitas com algumas cidades de seu entorno, caracterizando uma aglomeração urbana descontínua³⁶. Segundo o autor, a cidade tende, ainda, a longo prazo, a conurbar com algumas cidades de sua Pains, Formiga, Iguatama e Córrego Fundo.

3.2. Arcos: Aspectos morfológicos

Com o objetivo de aproximar o objeto de estudo da análise proposta neste trabalho, propõem-se neste momento a caracterização morfológica da cidade de Arcos. Torna-se importante a colocação destes aspectos para a compreensão da evolução territorial que contribuiu para a realidade urbanística atual. Assim, esta caracterização será dividida em dois períodos: Primeiro, a cidade, sua expansão e características desde os primeiros anos de povoamento até meados dos anos 2000; depois, a cidade após a implantação do Plano Diretor Municipal e seus instrumentos de planejamento urbano em 2006. Através da coleta de dados

³⁶ Urbanização Descontínua é definida quando da presença de espaços vazios, *terrain vague*, que conformam espaços intersticiais entre ocupações centrais e periféricas, de forma que tanto a dispersão como a difusão tornam-se atores na produção de territórios descontínuos, seja na escala macro (metropolitana) ou micro (intraurbana) (Wassall e Schicchi, 2011).

históricos, mapas e documentação oficial do município buscaremos entender o contexto evolutivo morfológico da cidade, com foco direcionado à análise de pormenores que se relacionem à acessibilidade e ao direito à cidade.

3.2.1. Arcos e as primeiras décadas de ocupação

Como mencionado anteriormente, Arcos teve seus primeiros registros de desenvolvimento urbano na área que hoje encontra-se o Bairro Niterói. Esta região fica próxima ao leito do Rio dos Arcos, marco físico e histórico da cidade, onde passaram os tropeiros e comitivas dos desbravadores no início do século XVIII (Arcos, 2019).

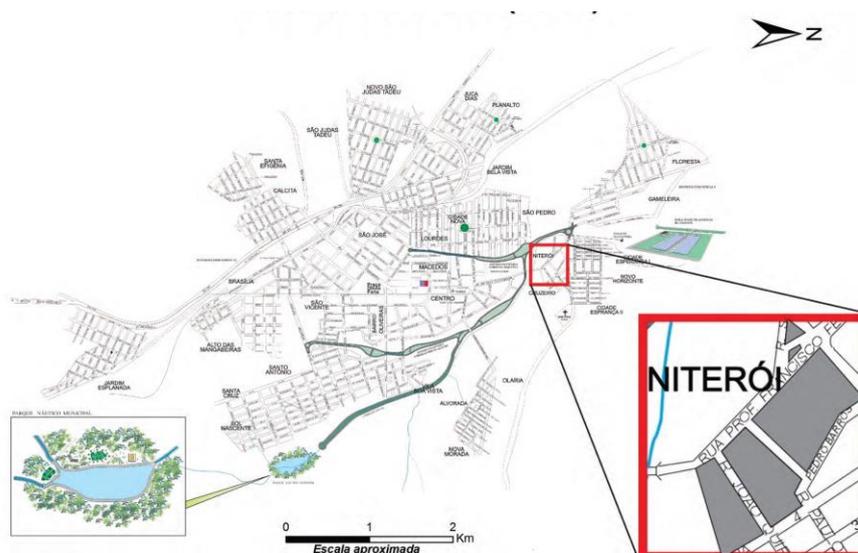


Figura 15: Localização do Bairro Niterói no contexto urbano da cidade de Arcos.
Fonte: (Costa, 2013)

Arcos teve sua fundação em meados de 1729 após a doação de terras de Manuel Ribeiro de Moraes e Antônio Joaquim da Silva, que, nas primeiras décadas do século XIX, as havia comprado dos sesmeiros³⁷ e outros colonizadores que passaram pela região, desbravando sertões em busca de ouro e diamantes, além da captura de índios e escravos (Barreto, 1992). De acordo com o mesmo autor, o território ocupado pela cidade de Arcos, juntamente com outros municípios vizinhos como Iguatama, Pains e Formiga, pertencia à área de atuação dos

³⁷ Os sesmeiros foram responsáveis pelas primeiras intervenções e expansão de diversas regiões do Brasil. A sesmaria foi um instituto jurídico português que normatizava a distribuição de terras destinadas à produção agrícola (Machado, 1977). Especificamente na região de Arcos, diversos sesmeiros possuíam terras, onde podemos destacar a pessoa de Ignácio Corrêa Pamplona, responsável por chefiar as expedições na região, em meados de 1764, a mando do governador da Província – Luiz Diogo Lobo da Silva (Barreto, 1992).

colonizadores advindos da Ilha dos Açores, a qual foi descoberta por Portugal em meados do século XV, antes mesmo do descobrimento do Brasil. Devido ao adensamento populacional da ilha no século XVIII foi incentivada a emigração para o Brasil, muitos deles para a Capitania de Minas (Barreto, 1992). Segundo o mesmo documento, o processo colonizador de Arcos não foi diferente dos outros povoados, distritos e municípios brasileiros. Em todo país, o número de vilas era muito limitado no período colonial. Na fase imperial o número de cidades cresceu, o que se repetiu no período republicano, quando a expansão povoadora instaurou-se nas regiões agrícolas, como é o caso de Arcos, deixando em segundo plano a região mineradora.

De acordo com Barreto (1992), em 1874 quando o território arcoense ainda era um distrito, a população urbana e rural somava 4.027 pessoas, existindo em torno de cinquenta casas. A criação do distrito se deu em 1842 quando Bernardo Jacinto da Veiga era o presidente da província de Minas Gerais. Pela Lei nº980 de 04 de junho de 1859, Arcos foi elevada à categoria de freguesia, desmembrando-se da cidade de Formiga (Casa de Cultura, Dados sobre o Município, documento avulso sem datação). Barreto (1992) enfatiza que até o ano de 1907, quando instalou-se a rede ferroviária na região, não houveram grandes evoluções e expansão urbana no município. A ferrovia, ativa até hoje, veio contribuir para o desenvolvimento de outras áreas do município, destacando-se a região sul. Como lembrado por Costa (2013), após este fato, aliado à construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, a expansão urbana, iniciou-se em direção sul, oposta ao Rio dos Arcos e ao Bairro Niterói. Outro aspecto que contribuiu para o reforço deste adensamento, foi a instalação da rodovia BR354 nesta direção, por onde acessa-se ainda hoje a cidade de Formiga e mais adiante a capital, Belo Horizonte.



Figura 16: À esquerda Rua Olinto Fonseca em meados de 1850 e à direita seu calçamento em meados de 1950. Via de acesso utilizada ainda hoje para acessar a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo a partir do Bairro Niterói.
Fonte: Arcos, 2011.

A cidade desenvolveu-se sobre o aspecto que Lynch (1960) caracteriza como um momento onde os elementos cresciam livres, sem uma estrutura ou inter-relação entre as partes. Devido a esta formação dispersa às margens do Rio Arcos, a expansão morfológica ocorreu de forma aleatória e sem planejamento. Uma das primeiras manchas urbanas comerciais da cidade, a qual desenvolveu-se no que atualmente conhecemos como Praça João Pessoa, segundo relatos de moradores do local, teve os primeiros comércios direcionados à venda de tecidos, utensílios domésticos, entre outros. O desenvolvimento desta região se deu também pela instalação da primeira usina hidrelétrica do município em 1924 na Rua Francisco Fernandes, concentrando e reforçando as atividades e serviços na região (Ver Figura 18).



Figura 17: Praça João Pessoa - Ponto central do comércio nos anos 1960.
Fonte: (Arcos, 2011)



Figura 18: Primeira subestação de energia elétrica do município datada de 17 de novembro de 1924 instalada no Bairro Niterói.
Fonte: Casa de Cultura (2019).

A partir deste período, o município desenvolveu-se em várias direções. Percebe-se mais uma vez um crescimento com base nas necessidades de seus habitantes. Como descrito por Barreto (1992, p.55) *“a vista geral da cidade é aprazível, o terreno sem acidentes, longas faixas em inclinações, muita luz e muita ventilação natural (...) As pessoas são cordiais, vivem numa comunhão feliz, ao que parece.”* Segundo Costa (2013) o formato da mancha urbana se deu em forma “estrelar” como pode ser visto na imagem de satélite a seguir, sendo os bairros Macedos, São Vicente e Brasília os próximos a se desenvolverem, visíveis mais à frente na Figura 20.



Figura 19: Imagem de satélite da área urbana de Arcos.
Fonte: Costa (2013)

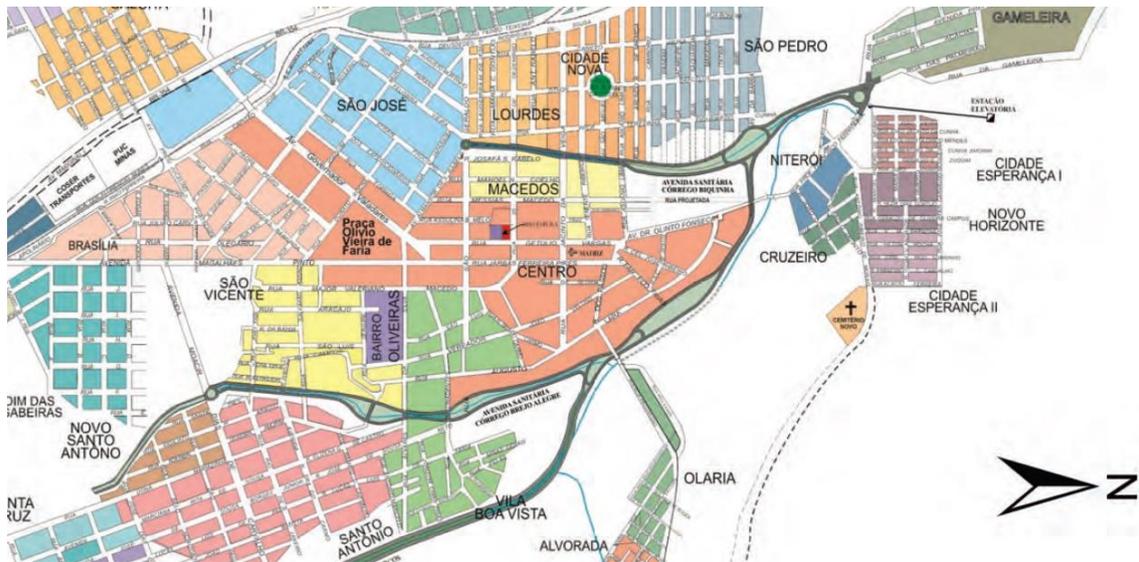


Figura 20: Detalhe da Malha Urbana de Arcos.
Fonte: (Google Earth, adaptado por Costa (2013))

A morfologia em forma deltoide da cidade é nítida, principalmente nos primeiros anos do povoamento e isto teve relação visual com a edificação das moradias no povoado. Porém a imagem do delta pode também se referir à ideia de muitas ilhas de aluvião³⁸ existentes na geografia regional (Barreto, 1992). Com relação aos bairros Macedos, São Vicente e Brasília podemos destacar algumas características que também são comuns a outros bairros existentes, principalmente os que estão localizados no entorno do centro e que contribuíram para a criação de uma ambiência típica de cidades de interior³⁹. O bairro dos Macedos localizado junto a região central, desde o início de sua ocupação em meados dos anos de 1930, tem por característica abrigar parcelas pertencentes às classes nobres da sociedade arcoense. Atualmente, devido a sua proximidade com a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e a presença dos primeiros comércios, tornou-se uma região valorizada e vulnerável à especulação imobiliária⁴⁰. O bairro recebeu também as primeiras manutenções da infraestrutura urbana, como instalação do sistema de água e esgoto, além da iluminação pública e calçamento das vias (Barreto, 1992). As

³⁸ Aluvião é um depósito de sedimentos clásticos (areia, cascalho ou lama) formado por um sistema fluvial no leito e nas margens da drenagem, incluindo as planícies de inundação e as áreas deltaicas, com material mais fino extravasado dos canais nas cheias (disponível em Wikipedia.com).

³⁹ As cidades localizadas no interior do país têm por característica serem pacatas, com recursos de infraestrutura urbana limitados e pouca variedade de comércios e serviços. Normalmente, as principais edificações, comércios e afins existentes no centro pertencem a determinadas famílias que passam o ponto de geração em geração, mantendo as tradições e tornando-se conhecidos por toda população.

⁴⁰ Especulação imobiliária é a compra ou aquisição de bens imóveis com a finalidade de vendê-los ou aluga-los posteriormente, na expectativa de que seu valor de mercado aumente durante o lapso de tempo decorrido (disponível em <https://www.urbe-me.com>).

residências, em sua maioria caracterizadas pelo estilo Protomoderno⁴¹ arquitetônico, estão ainda presentes na paisagem urbana. Barreto (1992) relembra que na década de 1930 muitas ruas eram escuras e esburacadas e muitas casas eram abastecidas por cisternas⁴². A luz elétrica foi instalada na região em 1938, ano em que se deu a confecção da primeira Planta Cadastral do Município de Arcos. Neste momento viam-se disseminadas as impressões do movimento moderno no território brasileiro e na década de 1930 o território arcoense cresceu em proporções territoriais concomitante com o movimento e suas ideias inovadoras. Baudelaire pela obra de Berman (1998, p.163) mostra sua preocupação com as ideias modernas quando diz que “a trágica ironia do urbanismo modernista é que seu triunfo ajudou a destruir a verdadeira vida urbana, que ele um dia almejou libertar”. No contexto arcoense, as ideias modernistas atreladas ao momento de desenvolvimento econômico e político que passava o Brasil durante o governo de Getúlio Vargas, trouxeram progresso e consolidou a cidade no cenário regional.

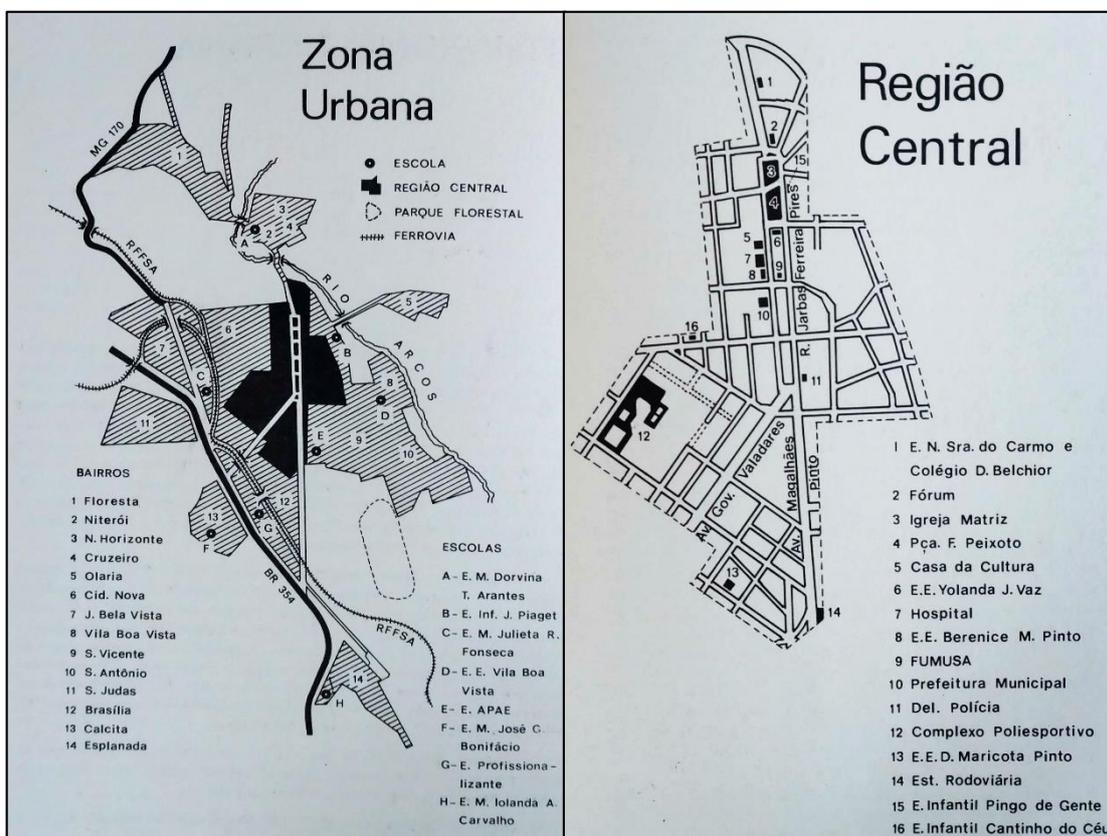


Figura 21: À esquerda a Zona Urbana de Arcos em 1992 e à direita detalhe da Região Central no mesmo ano.
Fonte: (Barreto, 1992).

⁴¹ O estilo Protomoderno é o nome dado à produção arquitetônica do fim do século XIX e início do século XX que prenuncia, seja pelo ideário ou pelo resultado formal, a arquitetura moderna. Entre os arquitetos protomodernos destacam-se Adolf Loos e Louis Sullivan (disponível em <https://www.wikipedia.com>).

⁴² Cisternas são os locais utilizados para armazenamento de água potável ou não. Podem ser armazenadas as águas pluviais e também as águas advindas dos lençóis freáticos para uso principalmente residencial. (Fonte: colegiodearquitetos.com.br)

A década de 1950 foi marcada por avanços urbanos no município. Segundo Barreto (1992) em 1954 Arcos possuía trinta e seis logradouros (dos quais vinte e sete eram iluminados), trezentas e vinte casas contendo água encanada e trezentas e vinte duas que possuíam energia elétrica. Existiam cinquenta automóveis, dois ônibus, dez caminhonetes e trinta e nove caminhões. O município continha setenta e sete casas comerciais e varejistas, uma casa atacadista, quatro agências bancárias, vinte e seis escolas com 1.818 alunos matriculados. Segundo o mesmo autor, em 1968 o comércio varejista, as ligações elétricas, o abastecimento de água, os terminais telefônicos e as matrículas escolares só ficavam atrás dos municípios de Divinópolis, Itapecerica e Formiga, maiores em densidade geográfica. Entre os anos de 1950 e 1970 Arcos teve um acréscimo demográfico de 271,6% (Barreto, 1992). O quadro a seguir resume os fatos marcantes desde o final do século XIX até o ano de 1992.

Ano	Evento
Fim do Século XIX	Instalação da primeira agência postal
1908	Instalação da ferrovia
1916	Linhas telefônicas começam a funcionar
1924	Instalada a primeira usina hidrelétrica
1938	Arcos é emancipada politicamente
1940	O primeiro hospital (Santa Casa) é inaugurado.
1950	Instalada a Comarca de Arcos, que havia sido criada em 1948.
1957	Concluída a primeira reforma da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, que havia sido construída em 1862.
1958	Inaugurada a segunda usina hidrelétrica – Usina do Santana
1962	Instalada a primeira estação repetidora de televisão
1966	A companhia hidrelétrica CEMIG instala-se no município
1972	Inaugurada a Biblioteca Municipal Jarbas Ferreira Pires
1977	Inaugurada a Fundação Municipal de Saúde (FUMUSA)
1980	Inaugurado o edifício da Prefeitura Municipal de Arcos e a companhia de saneamento urbano COPASA inicia os trabalhos.
1983	Inaugurado o Poliesportivo Municipal de Arcos
1987	Fundada a Academia Arcoense de Letras
1988	Inaugurada a Casa da Cultura
1992	Inaugurada a trincheira de Avenida Getúlio Vargas.

Quadro 02: Principais fatos que marcaram a história de Arcos

Fonte: Revista “A par”, edição 126, 04 de julho de 2009

Os bairros São Vicente e Brasília tiveram outro contexto de expansão na cidade de Arcos. Ambos são caracterizados por abrigarem parcelas mais carentes da população. O bairro São Vicente advém da extinta Vila Vicentina que era administrada pela Sociedade São Vicente de Paulo⁴³, ainda hoje influente e ativa no bairro. A região abrigou moradores que, a partir do êxodo rural⁴⁴ ocorrido no município por volta de 1970, vieram a residir na cidade de Arcos. Em sua maioria, os habitantes originaram de comunidades rurais dos arredores do município, mais precisamente da região São Domingos (Barreto, 1992). O bairro São Vicente encontra-se localizado próximo ao centro, porém, devido ao contexto de ocupação possui pouco valor imobiliário. Ainda, devido ao fato da região ser vizinha às áreas propensas a alagamentos e possuir algumas nascentes, recebeu o nome popular de “Brejo Alegre” pelos antigos moradores. O bairro tem se desenvolvido consideravelmente nos últimos anos devido às melhorias em infraestrutura urbana e construção de vias de acessos aos bairros vizinhos, adicionalmente à criação da Avenida Sanitária Trecho II instalada em meados de 2008 próximo ao local. Abriga ainda a sede de órgãos e serviços importantes para o município de Arcos como a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE), a Creche Pequeninos de Deus e o Asilo Pousada dos Bertos.

O bairro Brasília mesmo possuindo uma urbanidade e organização territorial similar ao Bairro São Vicente, teve suas origens e expansão baseadas em outros aspectos. O bairro, também conhecido como “Cipó Pau”, juntamente com o bairro Calcita desenvolveram-se próximos à sede da extinta Rede Mineira de Viação, anteriormente em 1908, ano de sua criação, conhecida como Estrada de Ferro de Goiás. As primeiras habitações se deram de forma espalhada e atendiam às demandas dos usuários e funcionários da ferrovia. Segundo Barreto (1992) essas regiões eram conhecidas como a zona de entretenimento noturno da cidade, onde era possível encontrar casas de dança, jogos e prostituição. Com a revitalização e reurbanização da área em 1977, esses locais foram desativados. O bairro Brasília fica próximo à área onde foi construída a primeira Estação de Tratamento de Água da cidade em 1980, pertencente à empresa Copasa (Companhia de Saneamento de Minas Gerais). Atualmente a sede da empresa

⁴³ A Sociedade de São Vicente de Paulo (SSVP), também conhecida por Conferências de São Vicente de Paulo ou Conferências Vicentinas, é um movimento católico que se dedica à realização de iniciativas destinadas a ajudar outras pessoas, em particular aqueles desfavorecidos social e economicamente (disponível em <https://www.ssvpglobal.org>).

⁴⁴ O Êxodo Rural caracteriza-se pela saída da população campesina em direção a cidade principalmente na segunda metade do século XX. Esse processo de migração ocorre devido a busca de qualidade de vida melhor nas áreas urbanas, por maior oferta de empregos, acesso aos serviços de saúde, serviços de educação, acesso a saneamento básico, entre outros fatores que influenciam no abandono da população das áreas rurais e se destinam a chegar nas áreas urbanas (disponível em <https://www.infoescola.com>).

encontra-se instalada no local, o que pode ser considerado outro aspecto incentivador do crescimento da região.

Partindo desta análise, percebemos que a cidade de Arcos se desenvolveu até o início dos anos 2000, como a maioria das cidades de pequeno e médio porte do Brasil - com base na localização das infraestruturas e equipamentos urbanos (Costa, 2013). Apesar de podermos considerá-la uma municipalidade recente (tendo sua emancipação administrativa e política datada no ano de 1938), o município não possui um plano urbanístico para sua expansão, como foi o caso da capital do estado de Minas Gerais. Belo Horizonte, desenvolveu-se com base no plano criado pelo engenheiro Aarão Reis entre os anos de 1894 e 1897 (Ver figura 22), objetivando ser a primeira cidade brasileira planejada. O plano tem como característica a criação de ruas e avenidas dispostas em formato diagonal e a implantação de quarteirões com dimensões regulares. O projeto, que teve inspiração nos modelos de outras cidades do mundo como Paris e Washington, foi dividido em três áreas urbanas – central, suburbana e rural (PBH, 2019).

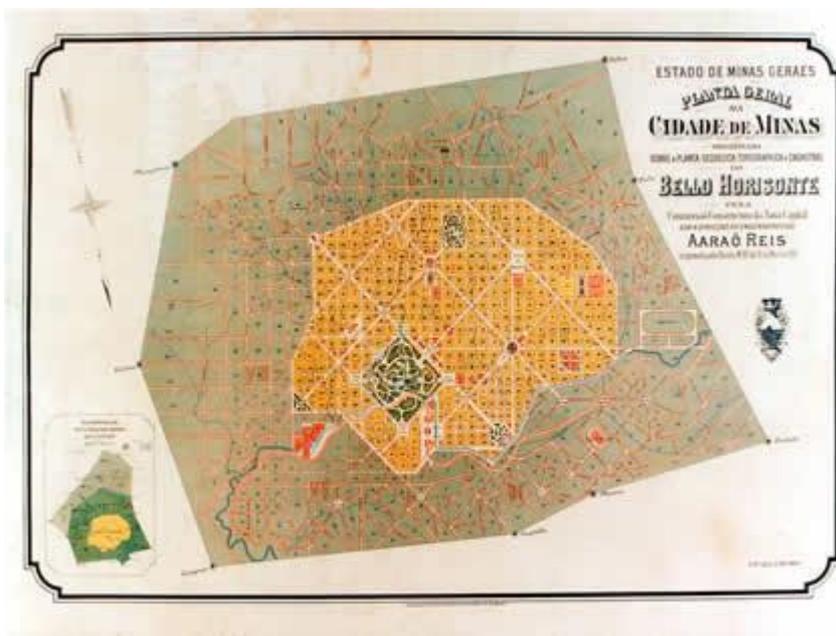


Figura 22: Planta Geral de Belo Horizonte pelo Plano do engenheiro Aarão Reis.
Fonte: PBH, (2019)

Barreto (1992) descreve a morfologia arcoense até o ano de 1992 (data que concluiu seu trabalho e o publicou) como sendo, de certo modo bucólico. Nas palavras do autor:

“Arcos não abdicou do existencialismo poético de suas estruturas urbanísticas. Bem haja, pois, como diria o ancestral português. A sua expansão territorial permite a descentralização balanceada da massa populacional, dando a impressão de baixa

densidade demográfica com a distribuição proporcional dos habitantes, proporcionando uma sensação de tranquilidade no visual descontraído e até bucólico. Há muito espaço vago em toda parte, as pessoas não têm pressa, esmeram-se no apuro comportamental, são limpas e bem vestidas – e o meio ambiente oxigenado, ventilado, aprazível – não polui, ou seja, não suja o corpo nem a mente dos transeuntes que, assim não precisam enfurnar-se dentro de casa diante dos cansativos aparelhos de televisão.

Lázaro Barreto, 1992.

Desta forma podemos concluir a análise deste primeiro período de expansão territorial dizendo que morfológicamente e culturalmente a cidade de Arcos, em seus primeiros anos de existência, satisfaz questões relacionadas à Acessibilidade e ao Direito à cidade. A medida que analisamos a ocupação e expansão urbana das primeiras décadas é perceptível um dimensionamento proporcional à escala humana⁴⁵. Como mencionado por Barreto (1992) a expansão horizontal da cidade permitiu a descentralização balanceada da massa populacional, acomodando oportunidades, infraestruturas e serviços de modo equilibrado. Com uma expansão baseada nas necessidades humanas e seus vínculos citadinos, viu-se a composição de um espaço urbano diverso. São exemplos disso os bairros São Judas Tadeu, Jardim Bela Vista, e Santo Antônio (Ver Figura 23) criados a partir da década de 1980. Estes bairros, apesar de não pertencerem à região central principal, são consideravelmente estruturados quanto às oportunidades e serviços, comportando áreas residenciais e outros serviços como escolas, igrejas, comércios diversos, unidades de saúde da família, áreas de lazer públicas, entre outros.

⁴⁵ A escala humana é uma medida de referência relativa, utilizada nas artes e na arquitetura e baseada no corpo humano. No planejamento urbano a escala humana é constantemente associada à Jane Jacobs que defende o zoneamento misto, edifícios com altura e gabaritos baixos, sustentando que "a presença na rua é a essência da vida e da segurança urbana" (Glaeser, 2011).

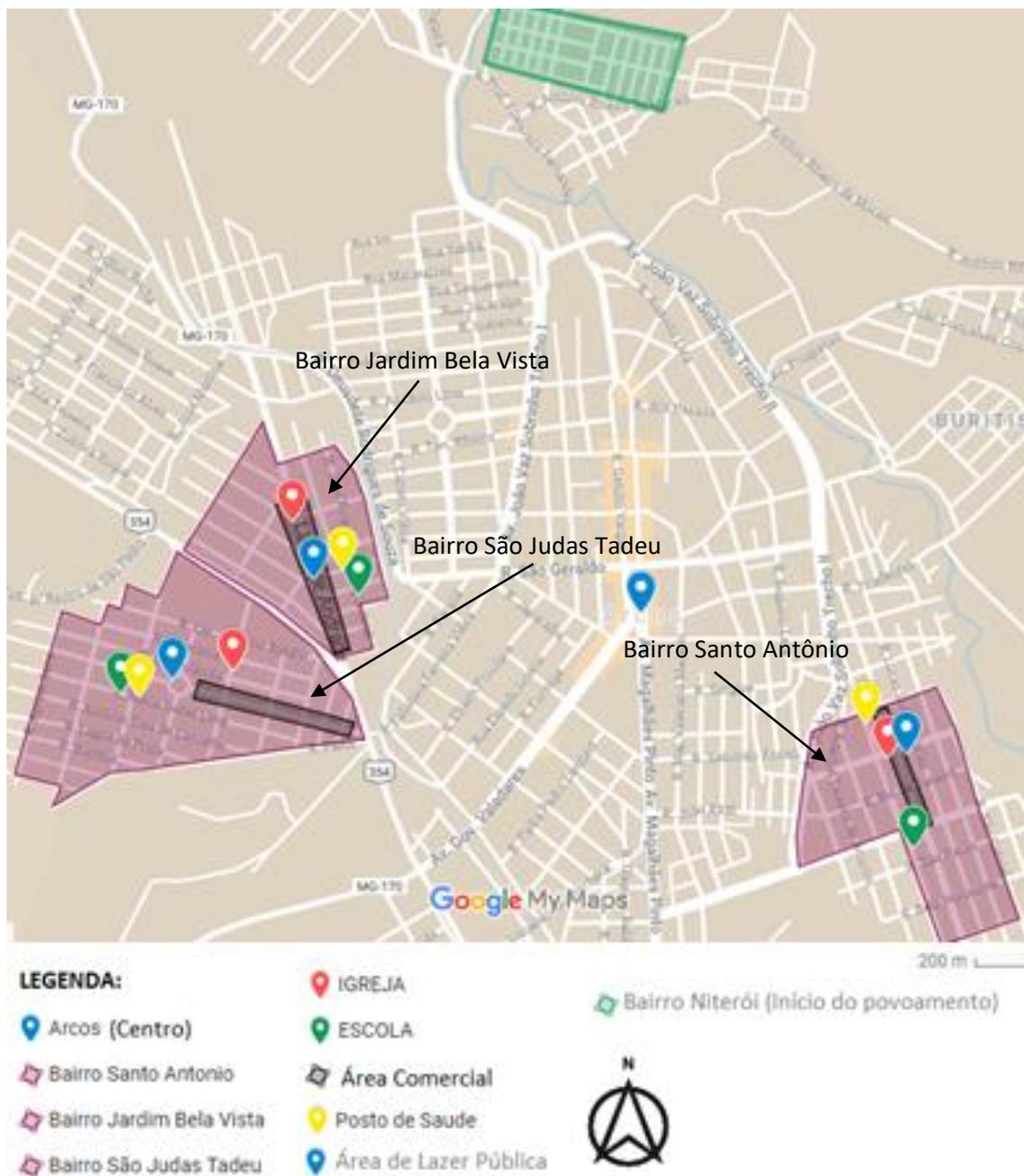


Figura 23: Mapa novas áreas do município nos anos de 1990.
Fonte: (Google My Maps, adaptação própria)

3.2.2. Arcos e a expansão urbana a partir do ano 2000

Através do gráfico a seguir, obtido do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em sua última análise territorial em 2017, é possível perceber que a partir dos anos 2000

Arcos teve seu período de maior desenvolvimento. Combinado à nova fase política do país⁴⁶, alguns municípios brasileiros destacaram-se devido a disponibilidade de recursos naturais que atraíram a atenção e o investimento de empresas nacionais e multinacionais.

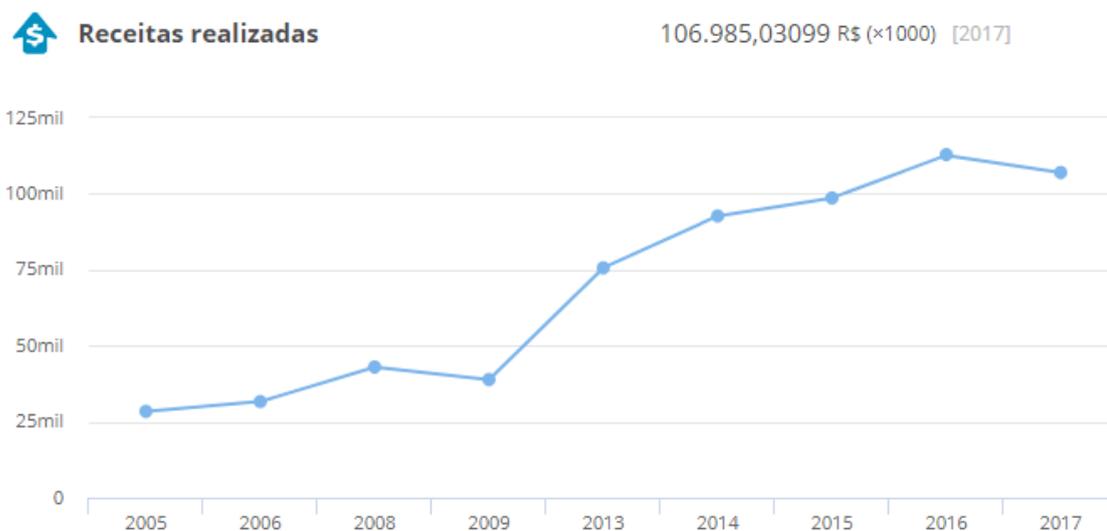


Figura 24: Receitas Realizadas do município de Arcos entre os anos de 2005 e 2017.
Fonte: IBGE, 2017.

Arcos, beneficiada pela presença do calcário e outros minerais, atraiu empresas como a multinacional Lafarge Cimentos, a Companhia Siderúrgica Nacional - CSN e outras que iniciaram suas atividades em escala reduzida e expandiram seus negócios (como é o caso das empresas arcoenses Calcário Cazanga, Agrimig, Calcinação Nossa Senhora da Guia, fundadas em meados de 1990 e que hoje representam economicamente Arcos em nível nacional) - (Revista A Par, edição 73, 14/07/2007). Estas empresas extrativistas estão localizadas nas áreas rurais do município e contribuem para a ampliação dos limites urbanos além de serem importantes mantenedoras da renda através do recolhimento de impostos pela prefeitura municipal, pelo governo do estado de Minas Gerais e também pelo governo federal (Revista A Par, edição 73, 14/07/2007). Morfologicamente, as áreas rurais representam a maior parcela de terras pertencentes ao município de Arcos, sendo atualmente 505.025km² dos 510.048 km² totais (IBGE, 2017). De acordo com Plano Diretor, “a interlocução e cooperação entre os setores

⁴⁶ A nova fase aqui referida diz respeito à criação do Plano Real. O Plano Real foi um programa brasileiro com o objetivo de estabilização e reformas econômicas, iniciado em 27 de fevereiro de 1994 com a publicação da medida provisória número 434, implantado no governo Itamar Franco. (Fonte:wikipedia.com)

agrícola e minerário devem ser fortalecidas nos marcos da gestão integrada do território e do uso sustentável dos recursos naturais, para promover o desenvolvimento territorial democrático.” O zoneamento proposto pelo Plano Diretor Municipal definiu seis macrozonas rurais, sendo elas:

- Macrozona Centro Norte Rural de Paineiras Pau Seco (MZRCN);
- Macrozona Centro Oeste Rural de Arcos – Boca da Mata (MZRCO);
- Macrozona Sudoeste Rural de Corumbá (MZRS): Esta zona tem por característica abrigar a Província Cárstica, citada no Plano Diretor (p.20) como patrimônio paisagístico e cultural municipal;
- Macrozona Rural Norte de Itaoca (MZRN);
- Macrozona Centro Leste Rural de São Domingos de Cima (MZRCL): Esta zona abriga a Unidade de Conservação⁴⁷ do bioma Cerrado. Estas unidades, segundo o Plano Diretor, buscam a preservação de exemplares dos principais biomas existentes no município;
- Macrozona Rural Fronteira Oriental (MZRFO): Segundo o Plano Diretor Municipal (p.12), esta zona “destina-se à constituição de um cinturão verde para a contenção da expansão urbana nessa direção e admite usos e ocupações de baixa densidade por serem definidos por lei municipal específica.” (Plano Diretor, 2006).

⁴⁷ Unidade de Conservação (UC) é a denominação dada pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) (Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000) às áreas naturais passíveis de proteção por suas características especiais. São "espaços territoriais e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção da lei" (art. 1º, I). (Fonte: <https://www.oeco.org.br>)

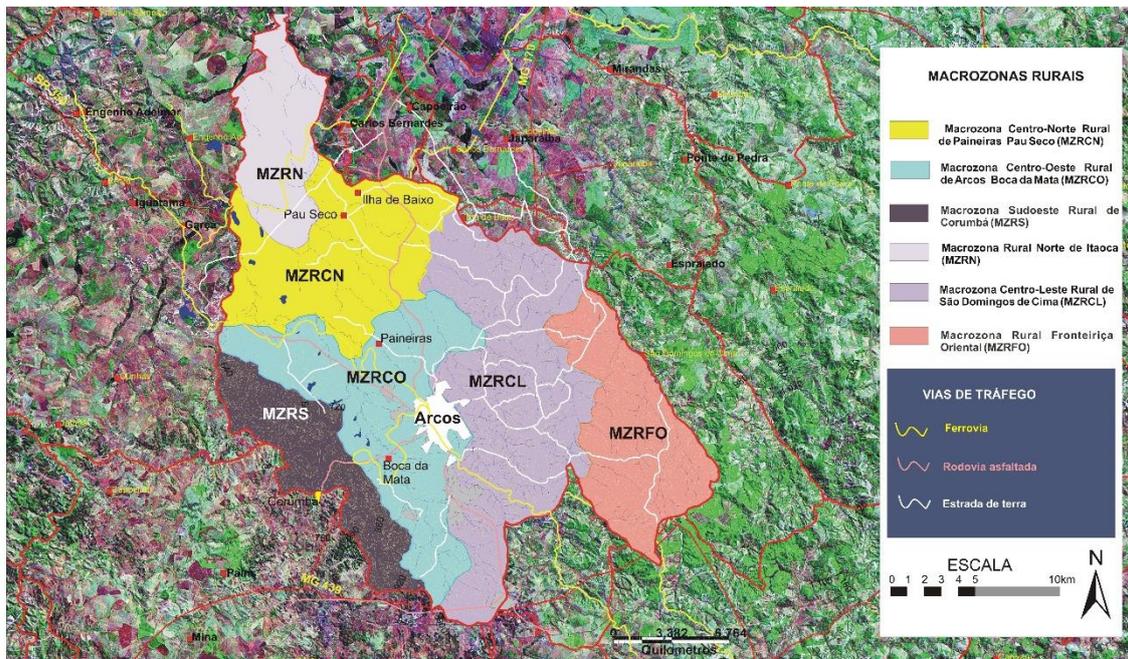


Figura 25: Mapa das Macrozonas Rurais de Arcos.

Fonte: Plano Diretor Municipal, 2006

Finalmente em termos de distribuição territorial rural, o Plano Diretor defende a organização da população rural e cita que a necessidade de um desenvolvimento apoiado pela criação de instrumentos de representatividade, do incentivo à construção de associações e cooperativas e da assistência técnica, material e de serviços (Plano Diretor, 2006, p.9).

É nítida a relação entre o desenvolvimento e expansão urbana territorial (Ver Figura 26) entre a indústria e o município. Esta relação contribuiu para o aumento significativo da população e das áreas urbanas a partir da década de 1990. Esta realidade pode ser associada aos pensamentos do filósofo francês Henri Lefebvre que, em seu livro *O Direito à cidade* de 1991, introduz outro vetor de urbanização, onde as aglomerações evoluem de um modo de vida agrário para o urbano, com tendência a 100% de urbanização. Em tal vetor, para Lefebvre, o ponto de partida da evolução urbana são as cidades políticas (polis), passando, na sequência, às cidades comerciais e industriais. Assim, a partir da expansão da industrialização e do tecido urbano frequentemente a ela associado, a realidade campo-cidade tende a ser superada (Costa,2013). Lefebvre (1991) preocupado com a “forma pura urbana” coloca ainda que o desenvolvimento das forças produtivas e a industrialização são agentes revolucionários da história: “Sem possibilidade de contestação, esse processo [de industrialização] é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade” (Lefebvre, 1991, p. 11).

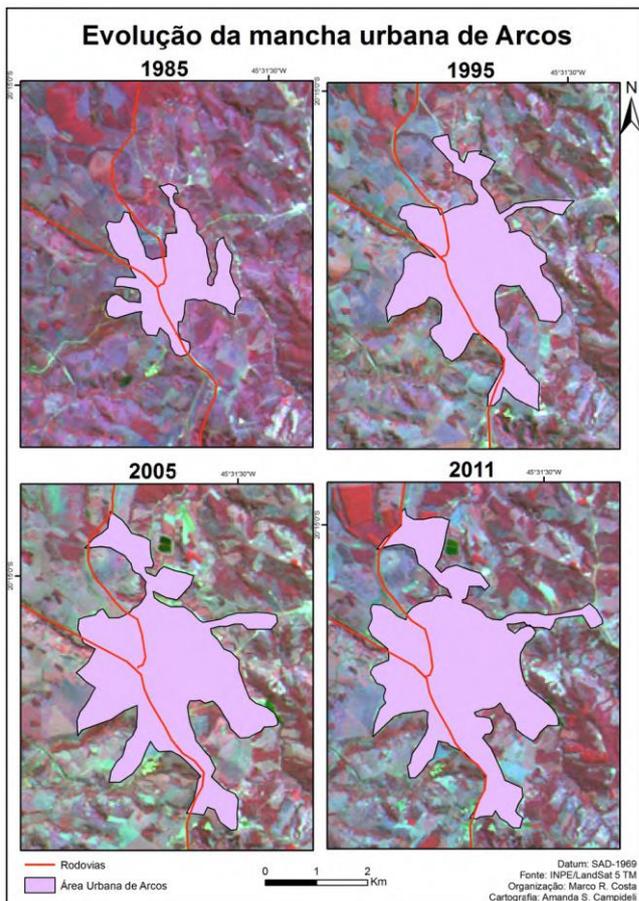


Figura 26: Evolução da mancha urbana de Arcos entre os anos 1985 e 2011.
Fonte: Costa, 2013

Com base na imagem acima podemos dizer que o município de Arcos obteve considerável crescimento territorial entre os anos analisados. Ainda, de acordo com Costa (2013), o tecido urbano sofreu um acréscimo de, aproximadamente, 30% de 1992 para 2011. Pode-se confirmar, mais uma vez, que a morfologia urbana é predominantemente “estrelar”, com o crescimento partindo do centro em direção às áreas periféricas. Há pontos de descontinuidade característicos das cidades médias com um desenvolvimento periférico chamado “polinuclear” (Amorim Filho, 1973).

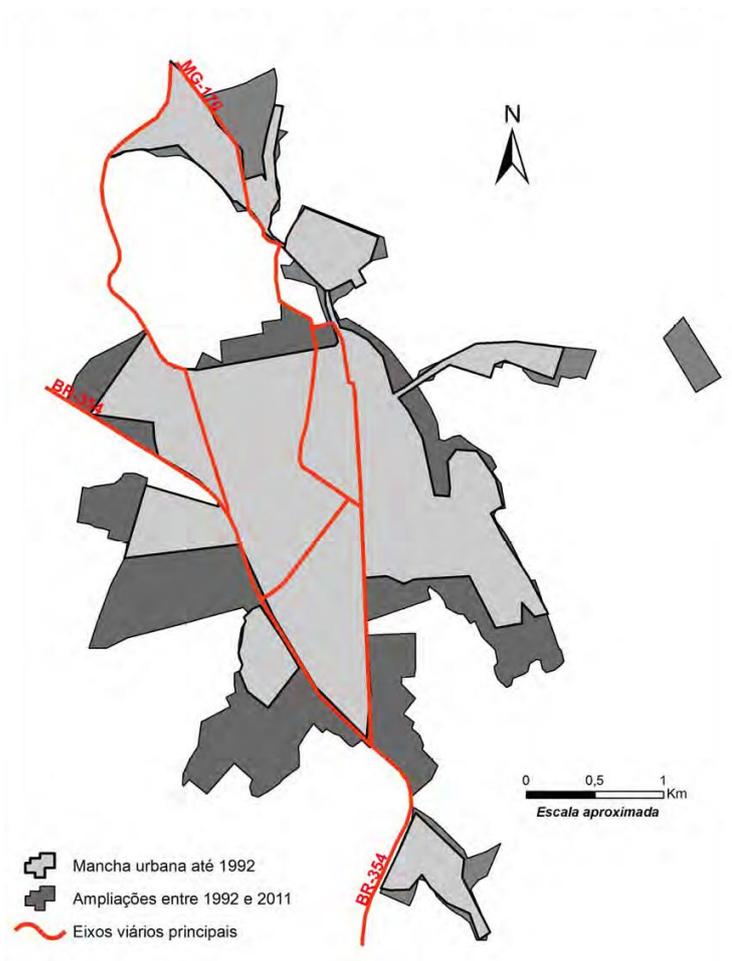


Figura 27: Mancha urbana de Arcos entre 1992 e 2011.
Fonte: Costa, 2013

Propondo a continuidade desta análise, veremos nas imagens seguintes a continuidade deste adensamento territorial em dias atuais. Com base na Planta de Zoneamento Urbano do Plano Diretor, percebe-se que os limites do município se mantiveram, porém, as áreas destinadas à ocupação e criação de novos loteamentos urbanos estão gradativamente sendo preenchidas. São exemplos deste adensamento os Bairros Novo Santo Antônio, Novo Sol Nascente, Castelo I e II na região sudeste. Adicionalmente, nas mediações da região noroeste percebemos o surgimento dos bairros Floresta e Pinheiros.

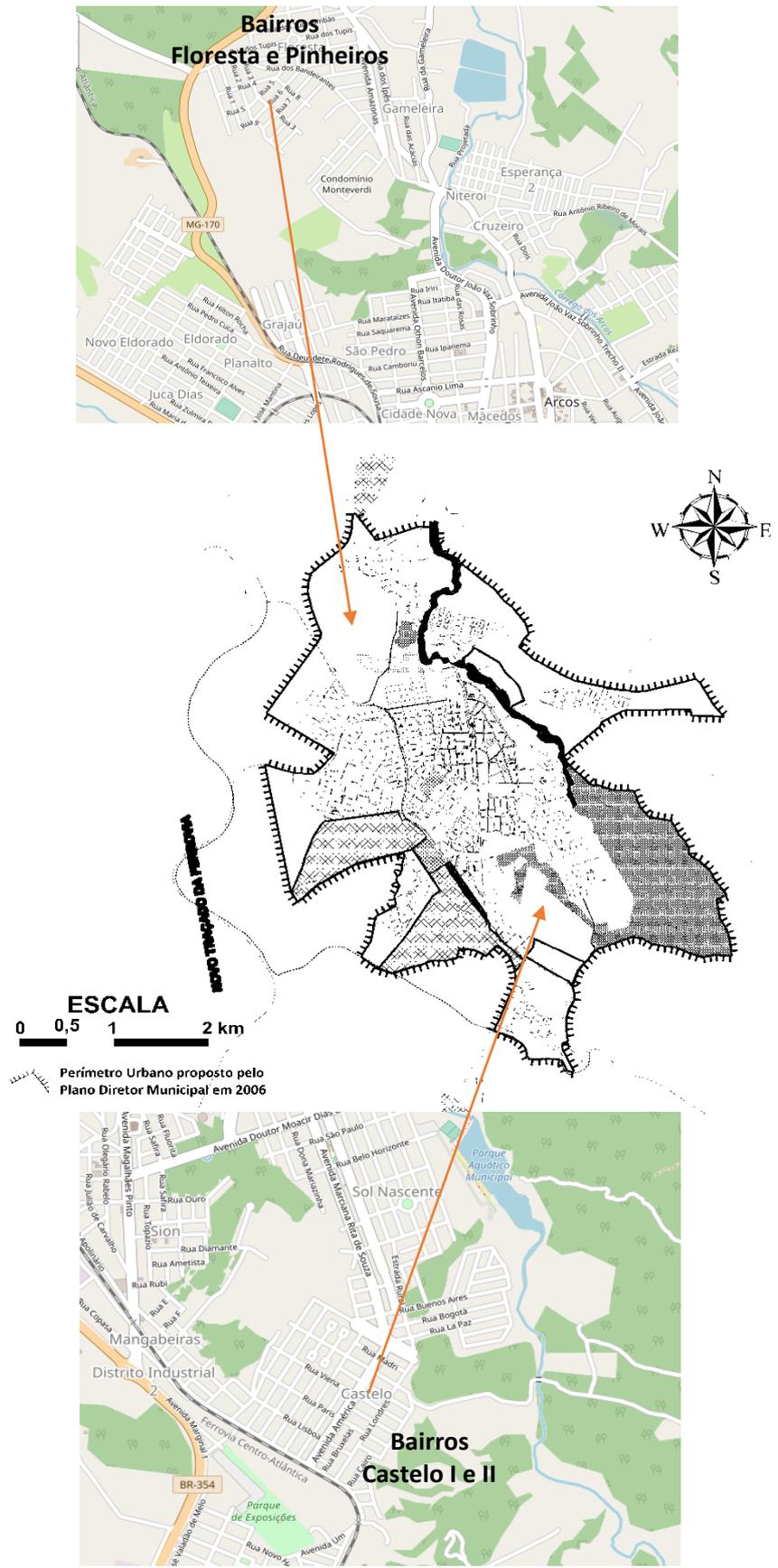


Figura 28: Adensamento territorial urbano e criação dos novos bairros a partir de 2010.
Fonte: autora com auxílio do Google Maps e Mapa de Zoneamento PDM (2006)

3.2.3. Aspectos morfológicos gerais

Propõe-se neste momento uma análise morfológica generalizada sobre a mancha urbana da cidade de Arcos e suas características. Com base na experiência e experimentação pessoal cotidiana do meio urbano é possível perceber como certos modelos de ocupação direcionam a cidade, ora à criação de espaços legíveis e homogêneos, ora à composição de espacialidades que segregam ou confundem o usuário.



Figura 29: Panorama geral da cidade de Arcos-MG.

Fonte: Prefeitura Municipal de Arcos-MG, 2011

Como na maioria dos territórios urbanos, a cidade de Arcos tem sua expansão a partir do centro. Esta área abriga uma estrutura urbana bem composta e que, apesar de contém um arranjo morfológico simples e até com irregularidades de ruas e acessos, tem uma relação coerente entre seus elementos e seu entorno imediato. Com o auxílio do mapa a seguir (Ver figura 30) é possível identificar a existência de diferentes usos localizados à uma distância caminhável, o que favorece o uso pedonal.

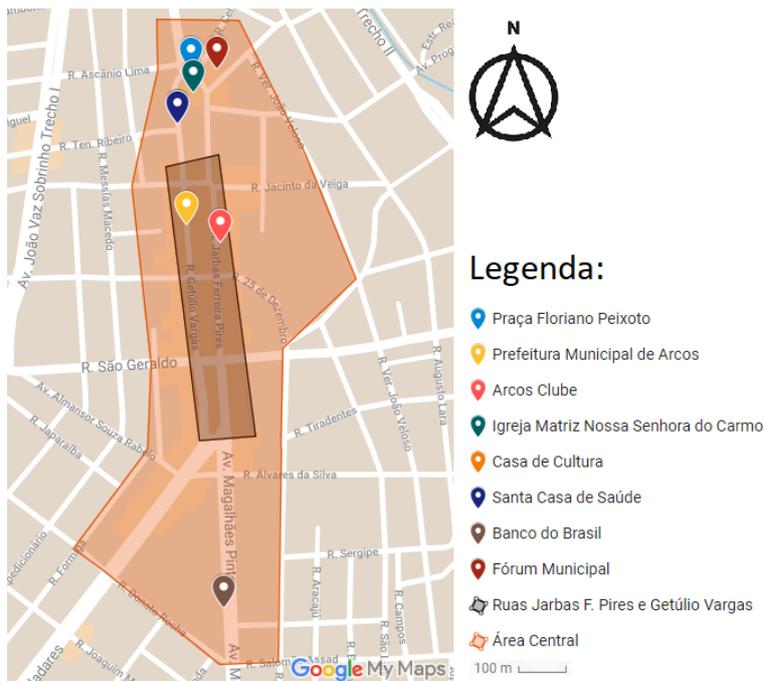


Figura 30: Área central e a localização dos principais edifícios e equipamentos públicos.
Fonte: Autora, utilizando a ferramenta Google My Maps.

A Praça Floriano Peixoto localizada junto à Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, pode ser considerada um dos elementos mais importantes da cidade pois como um local público aberto, favorece diferentes usos, do foro político ao lazer e entretenimento. As ruas Getúlio Vargas e Jarbas Ferreira Pires são infraestruturas consolidadas e reconhecidas pela população, as quais detém a concentração dos comércios e serviços, além de casas tradicionais dos primeiros anos de ocupação. Podemos citar ainda a presença de importantes elementos arquitetônicos encontrados nesta região como a Santa Casa de Saúde inaugurada em 1940, o edifício da Prefeitura Municipal de Arcos construído em 1980, a Casa de Cultura Municipal criada em 1988, além de outros edifícios tradicionais que contribuem para a criação de usos mistos para a área central como as sedes do Arcos Clube, do Banco do Brasil, o Fórum Municipal, e edifícios residenciais pertencentes às famílias tradicionais do município. Como lembrado por Lynch (1960, p.90) estes elementos *“funcionam como indicações absolutamente seguras do caminho a ser seguindo”*, criando referencias e auxiliando na formação do mapa mental urbano particular a cada habitante.

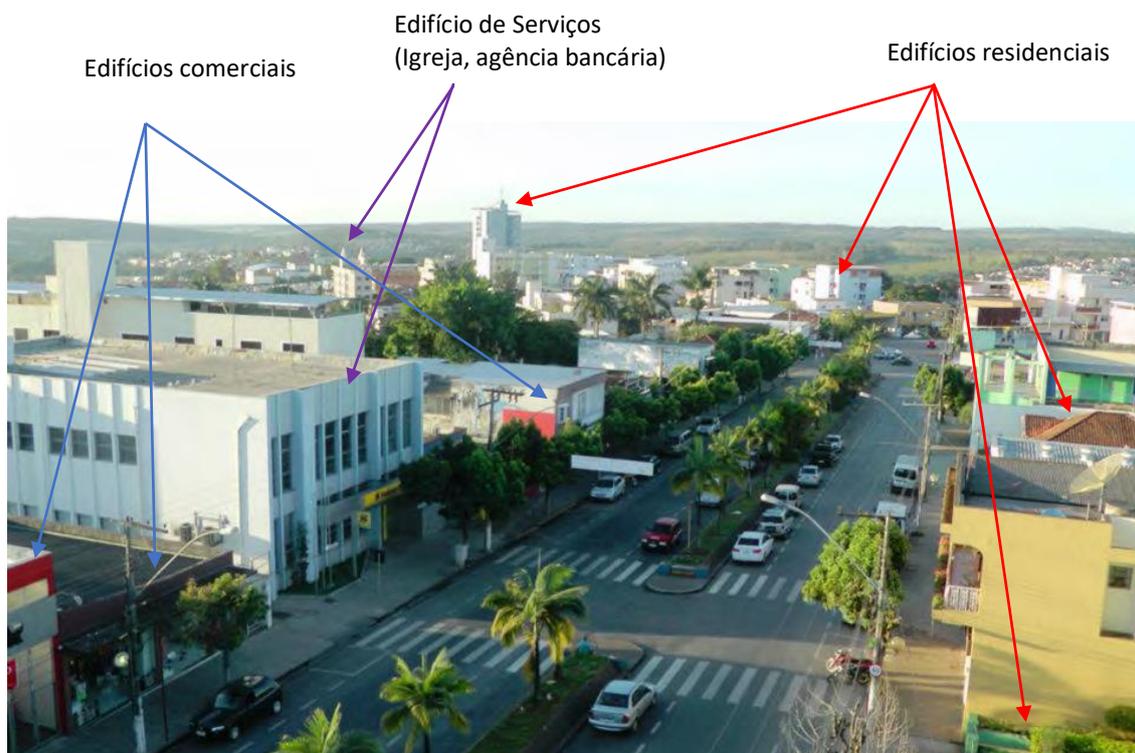


Figura 31: Panorama da região central de Arcos mostrando seu uso misto.
Fonte: Prefeitura Municipal de Arcos-MG, 2019

A topografia da cidade influencia na maneira como seus moradores deslocam-se através do território. As ocupações urbanas em topos de morro⁴⁸ tornam-se desafiantes àqueles que necessitam aceder outras áreas, principalmente caso optem por deslocarem-se à pé. São exemplos os bairros Lourdes, Cidade Nova e Castelo I e II, localizados em cota topográfica acentuada e que por serem majoritariamente residenciais e carentes em infraestrutura de comércio e serviços, desfavorecem o uso por parte de algumas parcelas da população como portadores de necessidades especiais, crianças e idosos. Devido a este fato, a maior parte de seus moradores desloca-se fazendo uso de automóveis particulares, sendo inexistente o transporte público nestas regiões, o que em termos de direito à cidade traz consequências relacionadas à segregação urbana e a falta de acessibilidade necessária a todos habitantes. Faz-se necessário questionar o modo como estes bairros foram sendo ocupados com o passar do tempo, principalmente se recordarmos os primeiros modelos de ocupação do território arcoense. Bairros, segundo Lynch (1960), em uma simples definição, *são áreas de caráter*

⁴⁸ A ideia de topo de morro, na legislação, surgiu em 1965 através do Código Florestal Brasileiro (Lei nº 4.771/65). Com a tendência de ocupação dos morros em áreas urbanas este código estabeleceu em seu Artigo 2º que independentemente do tipo de vegetação presente e da situação do terreno (se urbano ou rural), fica proibido o desmatamento nas encostas (ou parte destas) com declividades superiores a 45º (o equivalente a 100%) na linha de maior declividade e nos topos de morros, montes, montanhas e serras (Fonte: <https://abrampa.jusbrasil.com.br>).

homogêneo, reconhecidos por indicações que são contínuas. O sentido de homogeneidade aqui não está ligado a especialização e restrição de usos ou ainda à monotonia da imagem criada por bairros amplamente residenciais mas sim a capacidade que um lugar tem de absorver características completamente diferentes e organizá-las sobrepostas, de forma a conviver em harmonia, dando ao seu usuário plena espacialidade e uso consciente. Alexander (1965) também defende a sobreposição de estruturas urbanas para obtenção de territórios saudáveis e bem estruturados. Para o autor, a complexidade estrutural ocorre quando conseguimos desenvolver propostas urbanísticas do tipo *semilattice* onde os diversos conjuntos de elementos sobrepõem-se criando semi-regiões contidas umas nas outras, não se tornando isoladas como é o caso da estrutura *árvore*, muito utilizada nos modelos urbanísticos modernos, onde cada componente pertence ao todo, mas estão desconectados entre si. Partindo desta análise pode-se dizer que os novos bairros criados na década anterior e coincidentemente próximo da criação do Plano Diretor Municipal de 2006, funcionam como conjuntos isolados no território urbano, que se analisados pela ótica social, dão margem a existência de segregação social e econômica, prejudicando o direito à cidade e a acessibilidade urbana.



Figura 32: Vistas aéreas dos bairros Lourdes e Cidade Nova.

Fonte: Website Franco Imobiliária através do link: <http://www.francoimob.com.br/empreendimentos-realizados/visualizar/bairro-cidade-jardim-arcos>



Figura 33: Acima projeto urbanístico e bairro em fase de construção, abaixo o bairro e a realidade atual.
Fonte: Websites Franco Imobiliária e Daniela Franco corretora através dos links: <https://danielafranco.com.br/properties/bairro-castelo-ii-arcos-mg/> e <http://www.francoimob.com.br/lancamentos/visualizar/bairro-castelo-arcos>.

A medida que a mancha urbana foi sendo ampliada e a densidade populacional aumentou, foi necessário criar elementos que conectassem estas áreas. Entretanto, infraestruturas como o anel viário composto pela Avenida Doutor João Vaz Sobrinho - trecho I e trecho II (conhecida como Avenida Sanitária) tendem a separar subáreas urbanas que, quando analisadas quanto à escala física, não estão localizadas a grandes distancias, porém devido a instalação de um elemento consideravelmente imponente como o anel viário citado, tendem a perder relação e seus habitantes podem percebê-los mais distantes do que realmente são, devido à nova escala urbana, à criação de infraestruturas que fomentam o planejamento para a mobilidade e não para a acessibilidade - melhor explicado por Silva (2018) - e principalmente pela falta de elementos comuns e contínuos, que adensam a variedade urbana e tornam o ato de aceder a determinado local agradável e com certo grau de complexidade, essencial para que se desperte o interesse pelo uso do espaço público urbano.



Figura 34: Avenida Doutor João Vaz Sobrinho Trecho I e II no contexto morfológico urbano
Fonte: Website da Franco Imobiliária através do link: <http://www.francoimob.com.br/empreendimentos-realizados/visualizar/bairro-cidade-jardim-arcos>

As regiões da cidade de Arcos

Os bairros podem ser entendidos como espaços que comportam aspectos comuns entre o território e seus habitantes. É possível encontrarmos bairros com características individuais distribuídos pela cidade, sendo alguns conectados à história e outros que se consolidaram com base em influências e tendências urbanísticas de determinadas épocas, como é o caso das tipologias conhecidas como condomínios fechados residenciais, comuns em algumas regiões do Brasil, mas que, especificamente no contexto de Arcos, não obtiveram considerável aceitação. De modo a compor um mapa estratégico, a cidade de Arcos pode ser analisada em um contexto de regiões geográficas – norte, sul, leste e oeste – tendo cada uma delas suas características particulares de ocupação. A região norte, como apresentado anteriormente, é ligada aos

primeiros anos de formação do território urbano, possuindo ainda hoje, estas características. Ao Sul temos a região onde encontra-se o Bairro Esplanada, que com base no mapa mental urbano criado pela população, pode ser entendido como o limite do perímetro urbano arcoense nesta direção. A região leste onde insere-se o bairro Santo Antônio é consideravelmente jovem, tendo se desenvolvido a partir dos anos de 1990 através da divisão e loteamento das fazendas existentes ali. Apesar de não estar diretamente conectada ao centro da cidade, possui uma formação independente com ocupação mista, o que favorece o deslocamento interno de seus habitantes e cria vínculos entre a população e o lugar. A região oeste possui contexto parecido com a região leste, tendo destaque o Bairro São Judas Tadeu, altamente conectado às áreas de extração mineral próximas dali. Da mesma forma como o Bairro Santo Antônio e seus vizinhos tem a legibilidade urbana prejudicada pela existência da anel viário da Avenida Doutor João Vaz Sobrinho trecho II, a região leste perde conexão com o restante do território devido a existência de dois elementos de infraestrutura de transportes: a linha férrea que atravessa o município (representada na imagem a seguir) e a rodovia BR354 instalada paralelamente entre o Bairro São Judas Tadeu e o restante do perímetro urbano no sentido centro. Como citado por Lynch (1960, p.83) *“estas regiões parecem ser introvertidas, viradas para si e com pouca referência à cidade ao seu redor.”*



Figura 35: Representação da linha férrea que corta o município de Arcos.
Fonte: Google Earth, 2012 adaptado por Costa (2013)

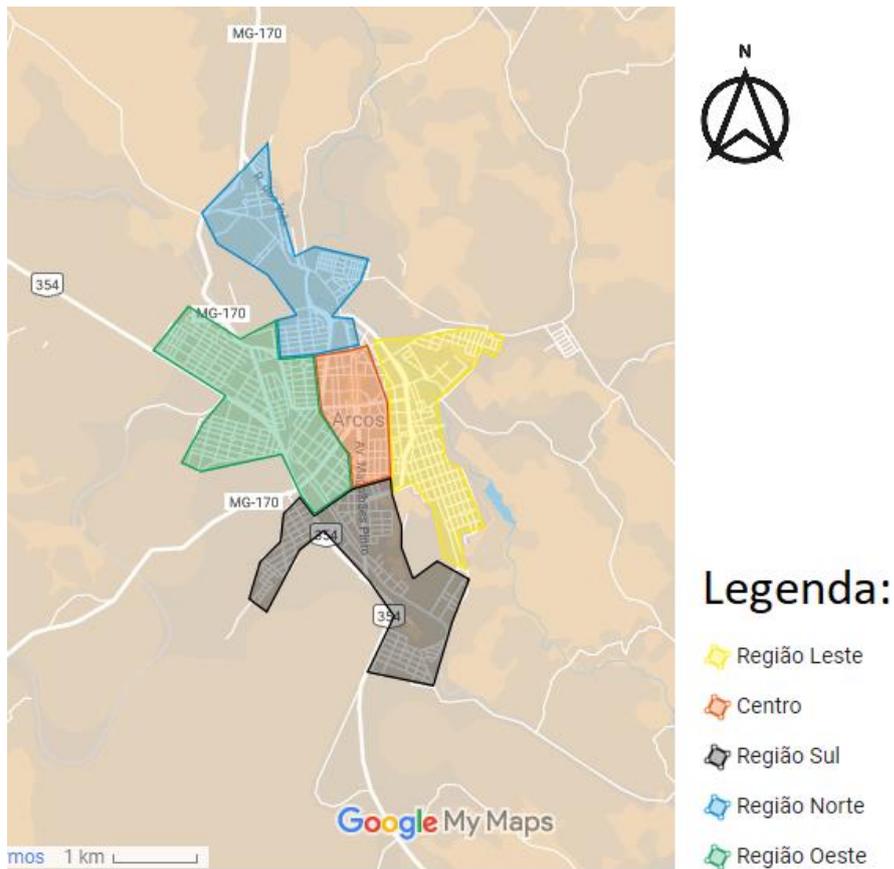


Figura 36: Arcos e as quatro regiões esquemáticas
Fonte: Autora, utilizando Google My Maps (2019).

A análise do território será continuada no próximo tópico deste capítulo, quando a relacionaremos com o Plano Diretor Municipal e suas particularidades, objetivando entender o contexto de ocupação e suas consequências para a cidade e seus habitantes.

3.3. O Plano Diretor Municipal

O Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento do Município de Arcos foi aprovado pela Câmara Municipal de Arcos e sancionado pelo prefeito Municipal Plácido Ribeiro Vaz no dia 09 de novembro de 2006 através da Lei Municipal nº 2.100. O documento referente ao plano original contém nove capítulos os quais descrevem, esclarecem e fornecem orientações necessárias para a aplicabilidade da lei. Anteriormente à aprovação do Plano Diretor, a cidade de Arcos possuía outros documentos contendo informações próximas ao que viria ser tratado no PDM de 2006, porém enquadravam-se no âmbito das legislações municipais não vinculadas ou subordinadas aos critérios exigidos pelas esferas estaduais e federais. Neste aspecto podemos citar o Código de Obras e Edificações do Município de Arcos - Lei 1048 de 13 de dezembro de 1983 que segundo seu Artigo 1º tem como objetivo a orientação e fiscalização de toda e qualquer construção ou reforma de iniciativa pública ou privada no município. Adicionalmente temos o Código Municipal de Posturas – Lei 2253 de 18 de setembro de 2009 que dá suporte ao Plano Diretor e, como citado no seu Artigo 1º destina-se a “promover a harmonia e o equilíbrio no espaço urbano por meio da disciplina dos comportamentos, das condutas e dos procedimentos dos cidadãos no Município de Arcos”.

A criação do Plano Diretor Municipal de Arcos foi incentivada através da Constituição Federal Brasileira de 1988 que, em seu artigo 182, parágrafo primeiro cita: “§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”. Ainda, como salientado pelo mesmo documento, a propriedade urbana apenas cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor (art. 182, § 2º da CF/88). Sendo assim, no ano de 2006 deu-se início a outra fase do planejamento e desenvolvimento urbanístico da cidade, que até este momento desenvolvia-se com base na organicidade aleatória e nas necessidades de seus moradores. O Plano Diretor foi criado com o intuito de suporte à tomada de decisões públicas, e em tese viria organizar o território e sua expansão.

3.3.1. Estrutura do documento

O Plano Diretor Municipal é constituído por nove capítulos os quais compõem o chamado *Instrumento básico da política de desenvolvimento do Município*, no Artigo 1º deste documento. Segundo o mesmo artigo, o documento busca orientar os agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão do espaço municipal e tem por objetivo, como citado

no Artigo 2º, *“garantir o pleno desenvolvimento do Município, o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território, de assegurar o cumprimento social da propriedade nos termos dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal Brasileira”*. Assim, com base neste trecho, justifica-se a análise do PDM de Arcos, tendo em vista que esta dissertação propõe a análise do território com base nos conceitos de Acessibilidade e Direito à Cidade. Os capítulos do Plano Diretor são subdivididos na seguinte ordem:

- Capítulo I: Trata das disposições gerais preliminares;
- Capítulo II: Trata da política de Desenvolvimento Municipal;
- Capítulo III: Trata dos Recursos Financeiros;
- Capítulo IV: Trata da Política de Transporte e Transito Urbanos;
- Capítulo V: Trata do Macrozoneamento urbano;
- Capítulo VI: Trata dos Instrumentos Urbanísticos;
- Capítulo VII: Trata do Meio Ambiente e do Turismo;
- Capítulo VIII: Trata da Participação Popular na Gestão da Política Urbana;
- Capítulo IX: Trata de Disposições gerais e transitórias.

Adicionalmente, o documento possui dois anexos além dos mapas de zoneamento urbanos que serão mostrados na sequência deste trabalho.

De modo a compor a base referencial teórica, serão destacados na sequência os principais pontos do texto do PDM que são interessantes à análise desta dissertação e que, viriam a contribuir para a composição de um modelo viável de planejamento urbano para cidades de médio porte brasileiras, baseado na legislação que, no caso de Arcos, não existia até o ano de 2006. Na teoria, o Plano Diretor Municipal e seus componentes viriam solucionar problemas urbanísticos, contribuir para uma expansão planejada e referenciar as novas formas de ocupação do território. Adiante, em análise do PDM juntamente com seus instrumentos urbanísticos, mais precisamente a Lei de Uso e Ocupação do Solo será percebido que um documento contrapõe o outro a partir do momento que a LUOS traz parâmetros urbanísticos a serem utilizados na expansão territorial e que não reforçam o texto do PDM.

3.3.2. O Plano Diretor e o conceito de Direito à cidade

O Plano Diretor e seus instrumentos de auxílio ao planejamento urbano foram criados segundo normatização do Estatuto da cidade, cujo texto direciona as políticas públicas de todas as cidades brasileiras com mais de vinte mil habitantes, garantindo que o direito à cidade, encontrado na Constituição Federal Brasileira, seja exercido, bem como a função social no meio urbano. Deste modo, podemos começar destacando o Parágrafo II do Artigo 3º do Capítulo I onde é citada a necessidade de ordenamento dos processos de adensamento e expansão urbana para elevar ao máximo a utilização da infraestrutura e dos equipamentos urbanos e orientar a adequada distribuição dos investimentos públicos. Adicionalmente a este parágrafo podemos citar o Parágrafo III que sequencialmente incita a necessidade de criação de condições para o estabelecimento de uma política habitacional que contemple a produção de novas habitações em localizações e condições dignas à população. Contrariamente aos princípios defendidos nos dois parágrafos, viu-se o surgimento de bairros e localidades isoladas ao longo do território. São exemplos desta realidade os bairros Castelo, Floresta e Pinheiros que contrariaram o disposto no Parágrafo II adensando áreas urbanas adicionais quando ainda existem glebas subutilizadas próximas às regiões centrais as quais disfrutaram de infraestrutura urbana suficiente e fornecem condições de acessibilidade e direito de utilização dignas à população, como defendido no Parágrafo III. Ao analisarmos as manchas de ocupação destes bairros fica claro o adensamento majoritariamente residencial e a inadequada distribuição de equipamentos urbanos e serviços, como pode ser percebido na imagem seguinte que mostra a localização do Bairro Castelo com relação à mancha urbana de Arcos:



Figura 37: Bairro Castelo e a mancha urbana de Arcos/MG
Fonte: Website Franco Imobiliária através do link: www.francoeng.com.br)

Os parágrafos VI, VII, VIII e X do Artigo 3º também tratam de questões próximas ao Direito à Cidade e acesso físico e social ao meio urbano. A inclusão social, compreendida como garantia do exercício efetivo dos direitos humanos fundamentais é citada no parágrafo VI, assim como o direito universal à cidade, compreendendo o direito à terra urbana, à moradia digna, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer são apresentados no parágrafo VII. Ainda, a função social da cidade pode ser lida no parágrafo VIII e o Artigo 4º cita que a propriedade urbana, pública ou privada, cumprirá sua função social quando, além de atender ao disposto no PDM, contribui para garantir o pleno acesso de todos os cidadãos ao bem-estar físico e ambiental em todas as zonas urbanas, através da utilização compatível do solo urbano com as normas urbanísticas.

O planejamento permanente e flexível é citado no parágrafo II do Artigo 6º quando o documento relembra a necessidade de adaptação contínua às mudanças exigidas pelo desenvolvimento do município. Neste aspecto vemos mais uma vez uma distorção nos padrões de adensamento territorial quando relacionados aos princípios do PDM. Em tese, os órgãos responsáveis da Prefeitura Municipal juntamente com os demais agentes do intitulado Sistema Municipal de Planejamento criado a partir do Artigo 6º e com apoio do próprio PDM teriam condições de interferir positivamente nas modificações territoriais necessárias ao desenvolvimento do município. O que vem acontecendo, em contraste, são situações como a que foi exemplificada na imagem anterior, onde os loteamentos são criados com base em uma

legislação generalista e que falha quanto aos aspectos relacionados à acessibilidade e ao direito à cidade. Os agentes integrantes do Sistema Municipal de Planejamento que tem por finalidade fiscalizar e orientar o desenvolvimento são citados no PDM como os órgãos de planejamento de outras secretarias do da Prefeitura, os órgãos de planejamento das entidades da administração indireta da Prefeitura, os conselhos criados por Lei além do CMDU (Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Arcos) e outras instituições públicas e privadas que interessem pelo espaço municipal de Arcos. Entre as atribuições dos órgãos citados anteriormente está, através do Parágrafo VIII do Artigo 9º do PDM “acompanhar o planejamento e a implementação da política de desenvolvimento urbano do município”.

3.3.3. O Plano Diretor e a Acessibilidade

O conceito de Acessibilidade enquanto fator que qualifica o espaço urbano, ao ser relacionado ao Plano Diretor Municipal, nos proporciona uma análise direcionada à morfologia do território e sua expansão. A medida que a cidade cresce, torna-se necessária a criação de meios e infraestruturas para conectar estes espaços, os quais formam, no contexto macro, as zonas de adensamento urbano, mostradas na sequência deste trabalho. O capítulo III do PDM trata das diretrizes para o desenvolvimento social e econômico no território municipal, nas áreas urbanas e rurais. Entre as diretrizes específicas para a área urbana podemos destacar as citadas nos parágrafos I e II do Artigo 26º onde: *“o uso e ocupação do solo devem ser submetidos à capacidade da infraestrutura urbana instalada, às condições do meio ambiente e ao princípio econômico-funcional da explicitação das áreas onde a ocupação pode ser intensificada e, outras, onde deve ser limitada.”* Especificamente sobre esta diretriz, podemos dizer que a Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente no município diverge completamente, pois como pode ser visto na imagem a seguir extraída do anexo II da LUOS, ela generaliza todas as zonas urbanas com os mesmos coeficientes e taxas de ocupação. Neste documento, os mesmos parâmetros são aplicados em todos os bairros de Arcos, diferindo-se apenas os números da categoria residencial para a comercial. Desta forma, independentemente da localização no município, todos os bairros podem expandir-se baseados em elevados índices de Coeficiente de Aproveitamento⁴⁹, Altura Máxima⁵⁰ e Número de Pavimentos.

⁴⁹ Coeficiente de Aproveitamento é entendido como a relação entre a área edificável e a área do terreno (PDM de Arcos, p.34).

⁵⁰ Altura Máxima é entendida como a distância máxima vertical, medida do ponto mais alto da edificação até a cota de nível de referência estabelecida de acordo com o relevo do terreno (<https://www.ecivilnet.com>).

ANEXO II - QUADRO DE PARAMETROS

Zonas Urbanas	Usos Permitidos	CRI	Taxa de ocupação	Nº de pavimentos	Coeficiente de aproveitamento	Altura máxima	
							(*)
Alto das Mangabeiras	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Alvorada	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Cruzeiro	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Eldorado	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Esperança I	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Esperança II	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Floresta	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Gameleira	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Jd. Bela Vista	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Jd. Mangabeiras	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Jd. Esplanada	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Jd. Esplanada II	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Juá	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Juca Dias	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
N.S. Aparecida	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Niterói	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75
Nova Morada	MANAP	Misto	R	0,7	25	17,5	75
			C	0,9	25	22,5	75

Figura 38: Anexo II da Lei nº 2403 de Uso e Ocupação do Solo de Arcos/MG de 08/04/2011.

Fonte: Prefeitura Municipal de Arcos/MG.

Com relação ao parágrafo II do Artigo 26º, o mesmo defende o uso misto, observadas as diferentes características e funções do sistema viário, as condições ambientais e de salubridade, as peculiaridades intrínsecas das atividades de comércio, serviços, indústria e as funções de habitação e lazer. Quanto a esta diretriz e ao conceito Acessibilidade, podemos novamente fazer uso da Lei de Uso e Ocupação do Solo, que em sua primeira versão na Lei nº 2267 de 19 de novembro de 2009 permite o uso restritamente residencial em alguns bairros da cidade, como mostrado na imagem a seguir (Ver Figura 39) nomeadamente os bairros Cidade Nova, Lourdes, Macedos, Geny Andrade, São Pedro, Cidade Jardim, Sion e o Residencial Monte

Verde. Desta forma e mais uma vez, um documento contrapõe o outro: O PDM que defende o uso misto do território encontra-se ameaçado pelas diretrizes e parâmetros defendidos na LUOS. Em termos urbanísticos e de qualidade do planejamento há de se reforçar a importância do uso misto para a criação de urbanidades acessíveis, autossuficientes e completas, que reforçam a relação entre os habitantes e o lugar, favorecendo a distribuição igualitária do tecido urbano e conseqüentemente o direito à cidade.

ANEXO II – QUADRO DE PARAMETROS

ANEXO II - PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO DE ARCOS											
Zonas Urbanas	Usos Permitted	CRI (*)	Lote mínimo	Testada mínima	Afast. frontal	Afast. laterais	Taxa de ocupação	No de pavimentos	Coefficiente de aprovação	Altura máxima	
Novo São Judas	MANA P	Misto	R	125	8	1,5	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	6	1,5	1,0	0,9	2	1,8	7
Novo Sto Antonio	MANA P	Misto	R	125	8	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
			C	125	8	2	1,5	0,9	2	1,8	7
Olaria	MANA P	Misto	R	125	8	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Oliveiras	MANA P	Misto	R	125	8	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Planalto	MANA P	Misto	R	125	8	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Santa Cruz	MANA P	Misto	R	150	10	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
São Judas	MANA P	Misto	R	150	10	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Sol Nascente	MANA P	Misto	R	150	10	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Sta Efigenia	MANA P	Misto	R	125	8	2	1,5	0,7	2	1,5	6
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Sto Antonio	MANA P	Misto	R	180	10	2	1,5	0,7	4	2,8	12
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Vila Boa Vista	MANA P	Misto	R	150	8	2	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	2	1,5	0,9	2	1,8	7
Brasília	ZEUP	Misto	R	180	12	3	1,5	0,7	8	5,5	24
			C	125	8	2	1,5	0,9	3	2,7	10
Cidade Nova	ZEUP	Residencial	R	200	12	3	1,5	0,7	3	1,5	8,5
Lourdes	ZEUP	Residencial	R	200	12	3	1,5	0,7	3	1,5	8,5
R. São Geraldo	ZEUP	Misto	R	200	12	3	1,5	0,7	3	2,1	9
			C	125	8	0,0	0,0	0,9	2	1,8	6
Macedos	ZEUP	Residencial	R	180	12	3	1,5	0,7	4	2,8	12
Geey Andrade	ZEUP	Residencial	R	200	12	3	1,5	0,7	4	2,8	12
São José	ZEUP	Misto	R	180	12	3	1,5	0,7	4	2,8	12
			C	125	10	2	1,5	0,9	2	1,8	7
São Pedro	ZEUP	Residencial	R	200	12	3	1,5	0,7	3	1,5	8,5
São Vicente	ZEUP	Misto	R	150	10	2	1,5	0,7	4	2,8	12
			C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Distrito Ind. I	ZI	Com/Ind.	C	350	10	3	1,5	0,9	2	1,8	7
Cidade Jardim	MANA P	Residencial	R	200	12	3	1,5	0,7	3	1,5	6
Sion	MANA P	Residencial	R	200	12	3	1,5	0,7	3	1,5	6
Centro	ZMC	Misto	R	125	5	1	1,5	0,9	8	7,2	24
			C	125	5	2	0,0	0,9	4	3,6	16
Av. Sanitária I	ZEUP	Comercial	C	200	12	3	1,5	0,9	3	2,7	10

Figura 39: Extrato do Anexo II da Lei nº 2267 de Uso e Ocupação do Solo de Arcos/MG de 19/11/2009.

Fonte: Prefeitura Municipal de Arcos/MG.

Destacando-se os parágrafos VI e VII e IX do artigo 26º recordamos o modelo de planejamento homogêneo, com oferta de serviços públicos e equipamentos de saúde, educação e ação social distribuído de forma igualitária ao longo do território. Estes parágrafos priorizam o uso pleno da infraestrutura existente nos bairros e a eliminação dos vazios urbanos, os quais, segundo o texto do documento, *“devem ser estimulados para evitar a fragmentação territorial da área urbana, com vistas na justa distribuição dos investimentos públicos entre os cidadãos.”* Esta diretriz pode contribuir para o desenvolvimento da resiliência urbana⁵¹ além de favorecer o conceito das cidades compactas defendido por Newman & Kenworthy (1989a e 1989b) e Næss (1995). Para estes autores as cidades espalhadas não podem ser consideradas econômicas e fatores ligados ao planejamento urbano direcionado ao uso misto do solo e associado a uma organização e gestão eficaz dos sistemas de transportes, que incentive o uso do transporte coletivo e não-motorizado, podem contribuir para o aumento da qualidade dos espaços urbanos. Podemos ainda lembrar o conceito da segregação urbana que favorece em consequência a segregação social. Quando o planejamento territorial prioriza em primeiro plano questões políticas e econômicas, podem ser criados problemas de ordem morfológica e social, ligadas à acessibilidade. Mesmo em urbanidades de pequeno porte, como é o caso de Arcos, os bairros localizados em regiões distantes da centralidade principal, mas dependentes dela, podem contribuir para a segregação espacial e, aliado à descontinuidade da mancha urbana o acesso da população residente ali é prejudicado. Especificamente sobre alguns bairros como o Nova Morada I e II além de estarem localizados a considerável distância do centro, abrigam população em vulnerabilidade econômica e social, o que tem relação com o conceito de segregação citado acima.



Figura 40: Bairro Nova Morada II em primeiro plano e ao fundo a cidade de Arcos/MG.

Fonte: Portal Arcos (www.portalarcos.com.br)

⁵¹ A Resiliência Urbana é a capacidade que uma cidade tem de resistir, absorver, adaptar-se e recuperar-se da exposição às ameaças, produzindo efeitos de maneira oportuna e eficiente, o que inclui a preservação e restauração de suas estruturas e funções básicas. Ou seja, resiliência urbana é um termo que está vinculado aos conceitos dinâmicos de desenvolvimento e crescimento urbano (Silva, Evander de Oliveira (2015) em <https://evanderoliveira.jusbrasil.com.br/artigos/152036518/cidades-resilientes-novos-rumos-para-uma-cidade-do-futuro>).

O capítulo IV traz o foco para as políticas de transporte e trânsito urbanos, as quais tem relação aproximada ao conceito de Acessibilidade. No parágrafo I do Artigo 27º é recomendada a priorização da circulação de pedestres em relação aos veículos e de veículos coletivos em relação aos veículos particulares. Ainda, no parágrafo seguinte é incentivada a elaboração de projetos de trânsito e transporte que estimulem o passear a pé, bem como a ampliação das calçadas e redução da velocidade dos veículos particulares e o disciplinamento do tráfego de veículos pesados. No entanto, o que presenciamos nos últimos anos, em coincidência com a criação do Plano Diretor, foi a criação de meios que priorizam o uso do automóvel, principalmente particular. Vias de trânsito rápido como a Avenida Sanitária trecho I e II funcionam no contexto urbano como anéis viários distribuindo o fluxo do trânsito para outras regiões além do centro. Entretanto, podem ser vistas como barreiras físicas para os cidadãos devido a sua dimensão na paisagem urbana e ao alto fluxo de veículos. O pedestre tende a não utilizar estes caminhos e as noções de escala e distância são alteradas, forçando-se o uso do automóvel para atingir locais antes visitados a pé. Adicionalmente, e no mesmo âmbito de priorização do veículo automotor, o asfaltamento de diversas ruas e avenidas pode ter contribuído para o aumento da velocidade média veicular, sendo obrigada a instalação de redutores de velocidade ao longo de diversas vias. O asfaltamento contribuiu também para criação de problemas como o mal escoamento das águas pluviais que antes permeavam o solo e que, com a presença do asfalto, colocam o sistema de esgoto urbano a trabalhar acima da sua capacidade, gerando enchentes e inundações nos períodos de chuva ao longo do ano.

O capítulo V é direcionado ao detalhamento e explicação da proposta de zoneamento urbano para o município. De acordo com o texto do Artigo 29º estas intervenções observariam *“os princípios da racionalidade dos usos e ocupações nas áreas rurais e do adensamento das áreas urbanas já ocupadas, com o objetivo de elevar ao máximo a utilização da infraestrutura e dos serviços implantados, bem como a correção de situações urbanísticas existentes e indesejáveis.”* Como mencionado anteriormente neste trabalho, a última década marcou o surgimento de novos loteamentos urbanos na cidade de Arcos, como por exemplo os bairros Grajaú, Buritis, Castelo I e Pinheiros. No entanto, o quesito levantado no Artigo 29º não se cumpriu em sua totalidade visto que os vazios urbanos nas áreas onde já existia infraestrutura urbana instalada não foram ocupados, em parte graças à especulação imobiliária. Assim, como mencionado no artigo 30º o Plano Diretor dividiu o território arcoense em Macrozonas Urbanas e Rurais, como pode ser visto em imagem a seguir extraída dos anexos da Lei do PDM. O Macrozoneamento Urbano da cidade de Arcos estrutura-se de acordo com três categorias principais: I) Macrozona de Adensamento Prioritário – (MAP); II) Macrozona de Adensamento

Não Prioritário – (MANAP) e III) Macrozona de Interesse Ambiental – (MIA). Segundo os Artigos 32º, 33º e 34º do PDM a MAP é destinada ao adensamento urbano imediato, a MANAP é destinada ao adensamento controlado mediante a adoção de procedimentos jurídicos, administrativos e técnicos, previstos em Lei e a MIA tem o objetivo de assegurar a qualidade ambiental da cidade através da preservação do patrimônio natural existente. Existem ainda as Zonas Urbanas inseridas nas macrozonas citadas acima. A MAP compreende a Zona Urbana de Máxima Centralidade (ZMC) E A Zona de Expansão Urbana de Planejamento (ZEUP). A MANAP compreende a Zona Urbana Especial 1 (ZE 1), a Zona Urbana Especial 2 (ZE 2), a Zona Industrial (ZI) e a Zona Especial de Interesse Social (ZEIS). Por último, a MIA assinala a Zona Urbana de Proteção Ambiental (ZUPA), a Zona de Esporte e Cultura (ZEC) e a Zona de Proteção dos Recursos Hídricos (ZUPAGUA). Cada uma das zonas citadas anteriormente possui características e funções próprias como a ZUPA que se destina a proteção, manutenção e recuperação dos aspectos ambientais, ecológicos, paisagísticos, históricos, arqueológicos, turísticos, culturais, arquitetônicos e científicos do município. A ZUPAGUA tem como função a proteção e recuperação das nascentes e matas ciliares para manutenção da qualidade da fauna e flora locais. Por último, a ZE 1 e ZE 2 destina-se ao reassentamento de segmentos populacionais em áreas de risco ou em vulnerabilidade social.

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DO MUNICÍPIO DE ARCOS-MG

PLANTA DO MACROZONEAMENTO URBANO

(Outubro de 2006)

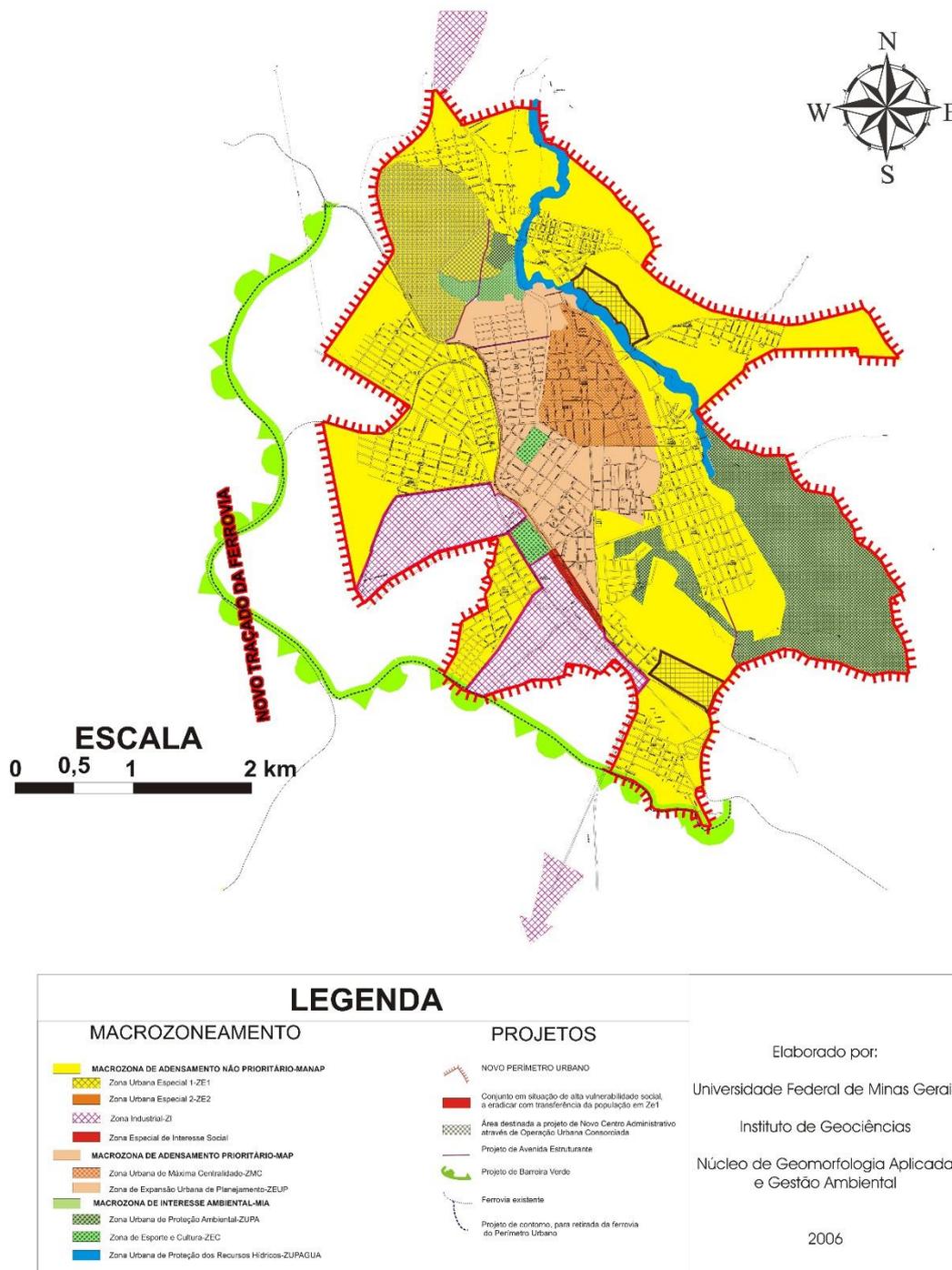


Figura 41: Mapa do Macrozoneamento Urbano da cidade de Arcos proposto pelo PDM de 2006.
Fonte: Prefeitura Municipal de Arcos, 2019.

Analisando o Mapa de Macrozoneamento Urbano acima, é possível perceber que o território arcoense é bem distribuído morfologicamente e possui vazios urbanos internos ao perímetro urbano passíveis de ocupação sem necessidade de criação de novas infraestruturas e loteamentos. Comparando este mapa com as imagens de satélite atuais é possível perceber que algumas regiões foram ocupadas com características diferentes das previstas no PDM de 2006:

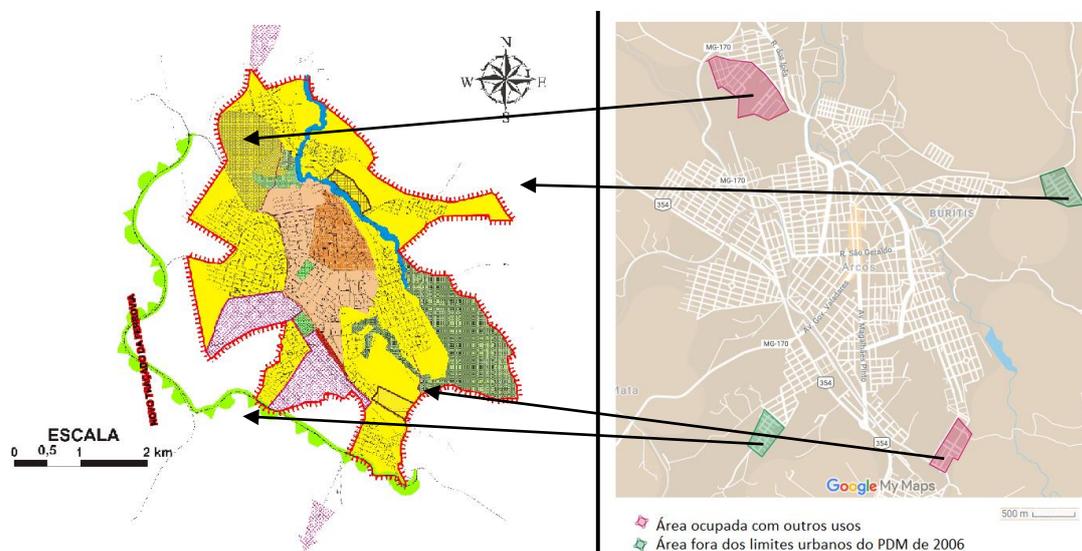


Figura 42: Mapa do Macrozoneamento Urbano do PDM de 2006 e as novas áreas ocupadas no território.
Fonte: Autora, utilizando PDM 2006 e Google My Maps 2019.

Especificamente sobre alterações, foi verificado que até a data da pesquisa para esta dissertação, o documento originalmente nomeado Lei 2100/06 foi alterado em três momentos. Primeiramente em 23 de março de 2010 tornando-se Lei 2287, em um segundo momento em 09 de julho de 2010 tornando Lei 2313 e por último em 14 de março de 2012 recebendo o nome de Lei 2481. Com relação às alterações, a Lei 2287 alterou o inciso VII do artigo 35 da Lei 2100/06 que trata da Zona Industrial (ZI) e suas particularidades, a Lei 2313 acrescentou o parágrafo 5º ao artigo 36 da Lei 2100/06 e a Lei 2481 acrescentou o parágrafo 6º a artigo 36 da Lei 2100/06. Todas estas alterações fogem do que foi estipulado na própria Lei do PDM de 2006 que em seu parágrafo VII do artigo 13º estipula um período mínimo de quatro anos para que se possa propor revisões de forma e conteúdo do documento.

3.3.4. O Plano Diretor Municipal e a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Arcos

A Lei de Uso e ocupação do Solo de Arcos sucede o Código de Obras e Edificações do município de Arcos, aprovado em 05 de dezembro de 1983 e que, como a LUOS legislava sobre as edificações e suas particularidades no perímetro urbano. O código de obras, por possuir um caráter normativo aplicado diretamente às edificações e sua relação com o meio urbano, não se ocupou de legislar sobre parâmetros urbanísticos relacionados aos loteamentos e parcelamento de glebas urbanas. Na altura de sua criação e aprovação, no ano de 1983, Arcos era vista como uma cidade de pequeno porte, com apenas 45 anos de emancipação política e área consideravelmente menor em relação à área ocupada em 2011, como pode ser visto a seguir. Este fato pode ter contribuído para a desatenção quanto a este quesito, já que neste momento não se tinha noção ainda da expansão urbana que viria acontecer nas próximas décadas.

Evolução da mancha urbana de Arcos

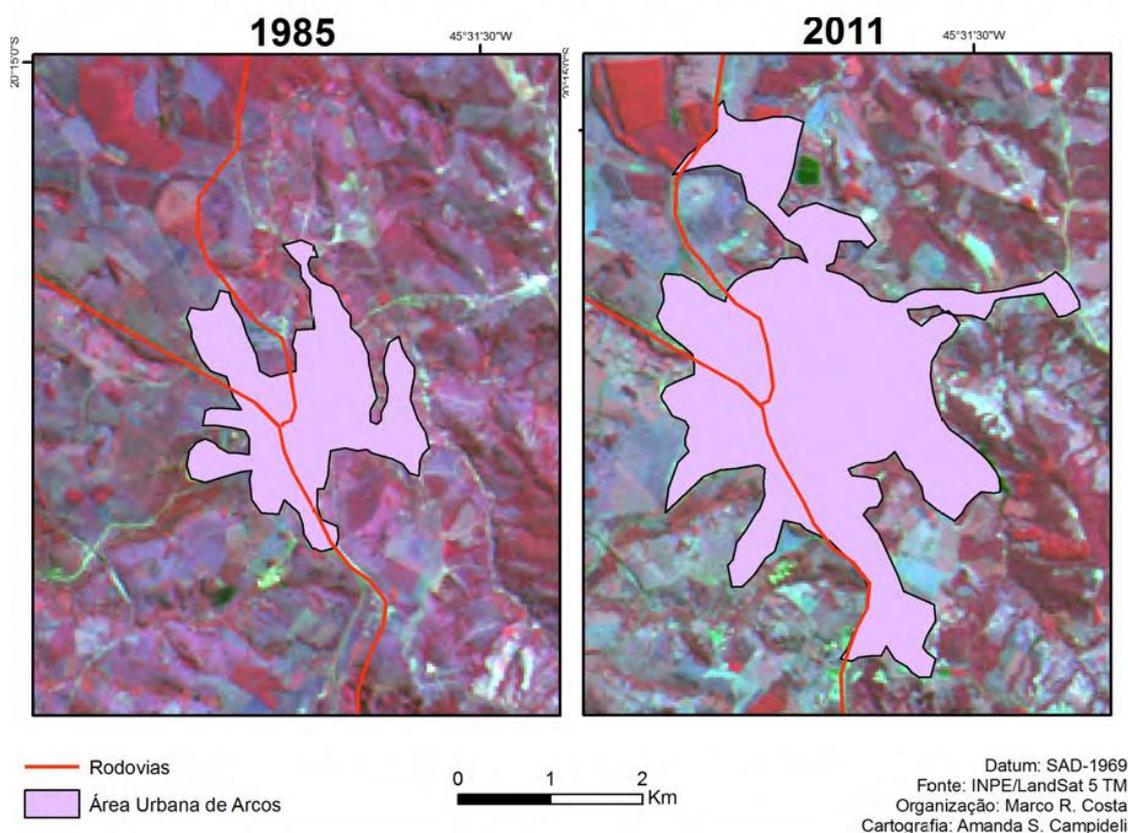


Figura 43: Comparativo da evolução da mancha urbana entre 1985 e 2011.
Fonte: Costa (2013), adaptado pela autora.

A Lei de Uso e ocupação do Solo, em contrapartida, trouxe em 2009 normas para aprovação e licenciamento de novos loteamentos e divisões de glebas localizadas no perímetro

urbano. Desde sua criação, a LUOS foi alterada seis vezes por motivos e âmbitos diferentes. A primeira Lei nº2267 de 19 de novembro de 2009 foi responsável pelas primeiras normatizações urbanísticas e possuía o Capítulo II exclusivamente direcionado ao Parcelamento do Solo Urbano. Em seu artigo 32º da Seção II pôs que:

“Nos loteamentos, é obrigatória a transferência ao Município de, no mínimo, 40% (quarenta por cento) da gleba, para instalação de equipamentos urbanos e comunitários, sistema de circulação, espaços livres de uso público.”
Artigo 32º da LUOS, nº2267

Adicionalmente, explicou nos parágrafos 1 e 2 seguintes que equipamentos urbanos eram compreendidos como os equipamentos públicos destinados a abastecimento de água, serviço de esgotos, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado; e equipamentos comunitários eram os equipamentos públicos destinados à educação, saúde, cultura, lazer, segurança e similares. No parágrafo 11 normatizou que áreas destinadas a equipamentos urbanos e comunitários, a sistema de circulação e a espaços livres de uso público deveriam constar no projeto de loteamento e no memorial descritivo. Finalmente, em seu artigo 36º a LUOS estabelecia que o poder público executivo poderia estabelecer padrões de ocupação e urbanização diferenciados, defendendo da finalidade do loteamento.

No ano seguinte, viu-se a primeira alteração desta lei, vigorando a partir do dia 14 de janeiro de 2010 a Lei 2279 que suspendeu por duzentos e quarenta dias a Lei 2267. Em sequência, no dia 13 de outubro do mesmo ano aprovou-se a Lei 2332 que continuou a suspensão anterior por mais cento e cinquenta dias. Finalmente no dia 08 de abril de 2011 foi criada a Lei 2403 que alterou vários parâmetros, índices e coeficientes da Lei 2267. Com respeito à esta lei pode-se destacar a falta de critério para a composição de índices urbanos, como pode ser visto na imagem a seguir. Notamos que os índices referentes à taxa de ocupação, número de pavimentos, coeficiente de aproveitamento e altura máxima foram completamente alterados, com números altamente superiores aos da lei anterior. Adicionalmente, alterou-se o artigo referente à porcentagem de área a ser transferida ao município pelos novos loteamentos, contendo nesta lei o seguinte texto em seu artigo 30º:

“Nos loteamentos é obrigatória a transferência ao Município de, no mínimo, 35% (trinta e cinco por cento) da gleba, para instalação de equipamentos urbanos e comunitários, sistema de circulação, espaços livres de uso público.”
Artigo 30º da LUOS, nº2403

LEI Nº2267 - 19/11/2009

LEI Nº2403 - 08/04/11

ANEXO II - QUADRO DE PARAMETROS

ANEXO II - PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO DE ARCOS										
Zonas Urbanas	Usos Permitidos	CRI (*)	Lote mínimo	Testada mínima	Alas. frontal	Alas. laterais	Taxa de ocupação	No de pavimentos	Coefficiente de aproveit.	Altura máxima
Alto das Mangabeiras	MANA P	R	125	8	2	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	5	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Alvorada	MANA P	R	125	8	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	1	0,9	4
Cruzeiro	MANA P	R	150	10	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Eldorado	MANA P	R	125	8	2	1,5	0,9	2	1,8	7
	Misto	C	125	8	2	1,5	0,9	2	1,8	7
Esperança I	MANA P	R	125	8	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Esperança II	MANA P	R	125	8	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	10	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Floresta	MANA P	R	125	8	1,5	1,5	0,7	3	2,1	9
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Gameleira	MANA P	R	125	8	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Jd. Bela Vista	MANA P	R	150	12	2	1,5	0,7	4	2,8	12
	Misto	C	150	10	2	1,5	0,7	2	1,8	7
Jd. Mangabeiras	MANA P	R	150	10	2	1,5	0,7	2	1,8	7
	Misto	C	150	6	1,5	1,0	0,9	2	1,8	7
Jd. Esplanada	MANA P	R	150	10	2	1,5	0,7	3	2,1	9
	Misto	C	125	8	1,5	1,0	0,9	2	1,8	7
Esplanada II	MANA P	R	150	10	2	1,5	0,7	2	1,8	7
	Misto	C	150	6	1,5	1,0	0,9	2	1,8	7
Juá	MANA P	R	125	10	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Juca Dias	MANA P	R	150	10	2	1,5	0,7	3	2,1	9
	Misto	C	125	8	1,5	1,0	0,9	2	1,8	7
N.S. Aparecida	MANA P	R	200	10	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7
Niterói	MANA P	R	200	12	3	1,5	0,7	4	2,8	12
	Misto	C	150	10	2	1,5	0,9	2	1,8	7
Nova Morada	MANA P	R	125	10	1,5	1,5	0,7	2	1,5	6
	Misto	C	125	8	1,5	1,0	0,9	2	1,8	7
Novo São Judas	MANA P	R	150	10	1,5	1,5	0,7	3	2,1	9
	Misto	C	125	8	1,5	1,5	0,9	2	1,8	7

Zonas Urbanas	Usos Permitidos	CRI (*)	Taxa de ocupação	Nº de pavimentos	Coeficiente de aproveitamento	Altura máxima
Alto das Mangabeiras	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Alvorada	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Cruzeiro	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Eldorado	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Esperança I	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Esperança II	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Gameleira	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Jd. Bela Vista	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Jd. Mangabeiras	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Jd. Esplanada	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Jd. Esplanada II	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Juá	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Juca Dias	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
N.S. Aparecida	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Niterói	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Nova Morada	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Novo Horizonte	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75
Novo São Judas	MANAP	R	0,7	25	17,5	75
	Misto	C	0,9	25	22,5	75

Figura 44: Comparativo entre os anexos II da lei 2267 e da lei 2403 sobre o uso e ocupação do solo. Fonte: Prefeitura Municipal de Arcos, 2019.

Com este novo critério, pode ser vista a priorização de áreas residenciais nos novos loteamentos, o que juntamente com os índices mostrados na imagem anterior, contribuíram para a criação de áreas urbanas altamente residenciais e especializadas, contrárias a realidade urbana que Arcos viveu até a aprovação das primeiras versões do Plano Diretor Municipal e da Lei de Uso e ocupação do Solo, respectivamente em 2006 e 2009. As próximas versões da lei intituladas Lei 2440 de 20 de outubro de 2011 e Lei 2478 de 14 de março de 2012 alteraram questões relacionadas ao zoneamento das áreas especiais e de interesse social, regularização fundiária e de assentamentos informais urbanos. Por último, a Lei 2571 de 15 de outubro de 2013 fez alterações relativas aos tamanhos de lotes e dimensões mínimos para desmembramento urbano.

3.4. Aplicação da Medida de Acessibilidade

Para compor a análise da expansão urbana do território de Arcos e seu impacto quanto a Acessibilidade e o Direito à Cidade, utilizaremos de uma das medidas de acessibilidade citadas no Capítulo 2 desta dissertação, mais precisamente a Medida Básica de Oportunidades Acumuladas (medida 'contour'). Como explicado por Silva (2018) esta medida recorre à medida de isócronas e acrescenta-lhe a contagem do número de oportunidades identificadas nessa isócrona. As isócronas, segundo a mesma autora, *"representam uma linha de equidistância (ou tempo) a partir de uma origem ou um destino escolhendo os diversos percursos possíveis nessa distância (ou tempo)."* Ainda, *"a representação espacial desta medida pode ser feita por linhas de equidistância determinadas pela distância pela infraestrutura (distância de rede) ou em linha reta (distância euclidiana), sendo a primeira opção mais rigorosa que a segunda, mas mais exigente em termos de capacidade computacional. Este tipo de medidas permite uma representação espacial simples das áreas com e sem acesso a uma determinada atividade por um determinado modo e assim permite fazer comparações entre atividades e modos ou ambos."* Assim, a medida escolhida para compor o diagnóstico desta dissertação nos permite, a depender do estudo, medir a quantidade de oportunidades acumuladas que se encontram em uma determinada distância, tempo ou preço de uma dada origem ou destino. A formulação geral da medida é apresentada a seguir:

$$A_i = \begin{cases} \sum_j O_j & \text{if } d_{ij} \leq L \\ 0 & \text{if } d_{ij} > L \end{cases}$$

Onde:

A_i – Acessibilidade na origem i ;

O_j – Oportunidades no destino j ;

d_{ij} – distância/tempo/preço entre a origem i e o destino j ;

L – Limite de acessibilidade em distância/tempo/preço

No estudo feito por Silva (2018) o número de escolas a menos de 5, 10 ou 15min uma deslocação pedonal a partir das 2 origens são representadas na figura a seguir:

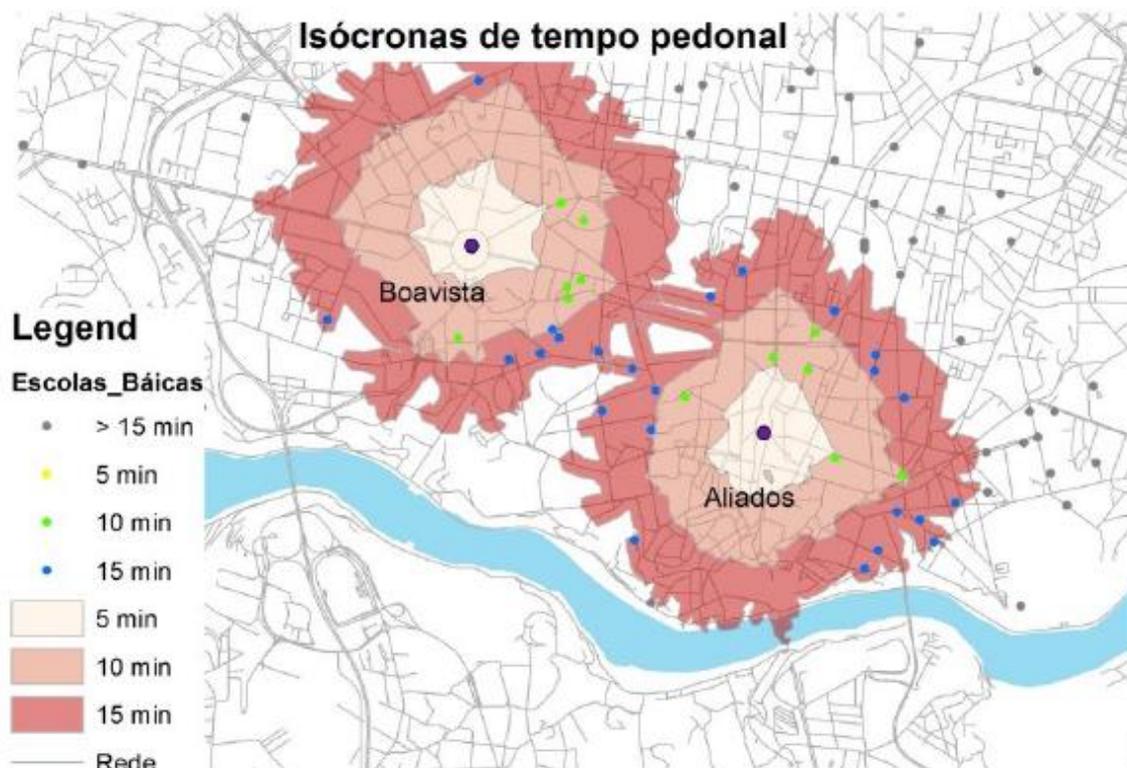


Figura 45: Exemplo de Medida Básica do tipo Isócrona aplicada à cidade do Porto, Portugal.
Fonte: Silva (2018).

Considera-se que dez minutos de caminhada é um tempo confortável para deslocamentos até serviços e atividades e, andando por este período de tempo, o cidadão alcança oitocentos metros (DTLR, 2012). A mesma distância é ainda recomendada por Llewelyn-Davies (2000) para a localização de lojas locais, pontos de ônibus, centros de saúde e igrejas, baseando-se em adultos jovens.

3.4.1. Aplicação da medida no contexto geral da cidade de Arcos

Propomos a seguir a análise sobre a morfologia urbana geral de Arcos, buscando perceber se o território tem se distribuído de maneira uniforme ou, se por outro lado, tem dificultado o acesso de determinados públicos a determinados lugares, atividades e serviços, bloqueando, inclusive, o direito à cidade necessário a todos cidadãos. É interessante para o contexto desta dissertação analisar a importância do centro em relação aos demais bairros pois a maioria da população depende da centralidade principal para desenvolver determinadas atividades como serviços bancários, visita a pronto-atendimentos de saúde 24 horas, algumas escolas de nível secundário além da maior variedade de comércios. Através da isócrona a seguir, definimos o ponto de partida na Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e com base na

infraestrutura (distância de rede) mostramos três manchas referentes a amplitude de caminhada em cinco, dez e quinze minutos, partindo deste ponto.

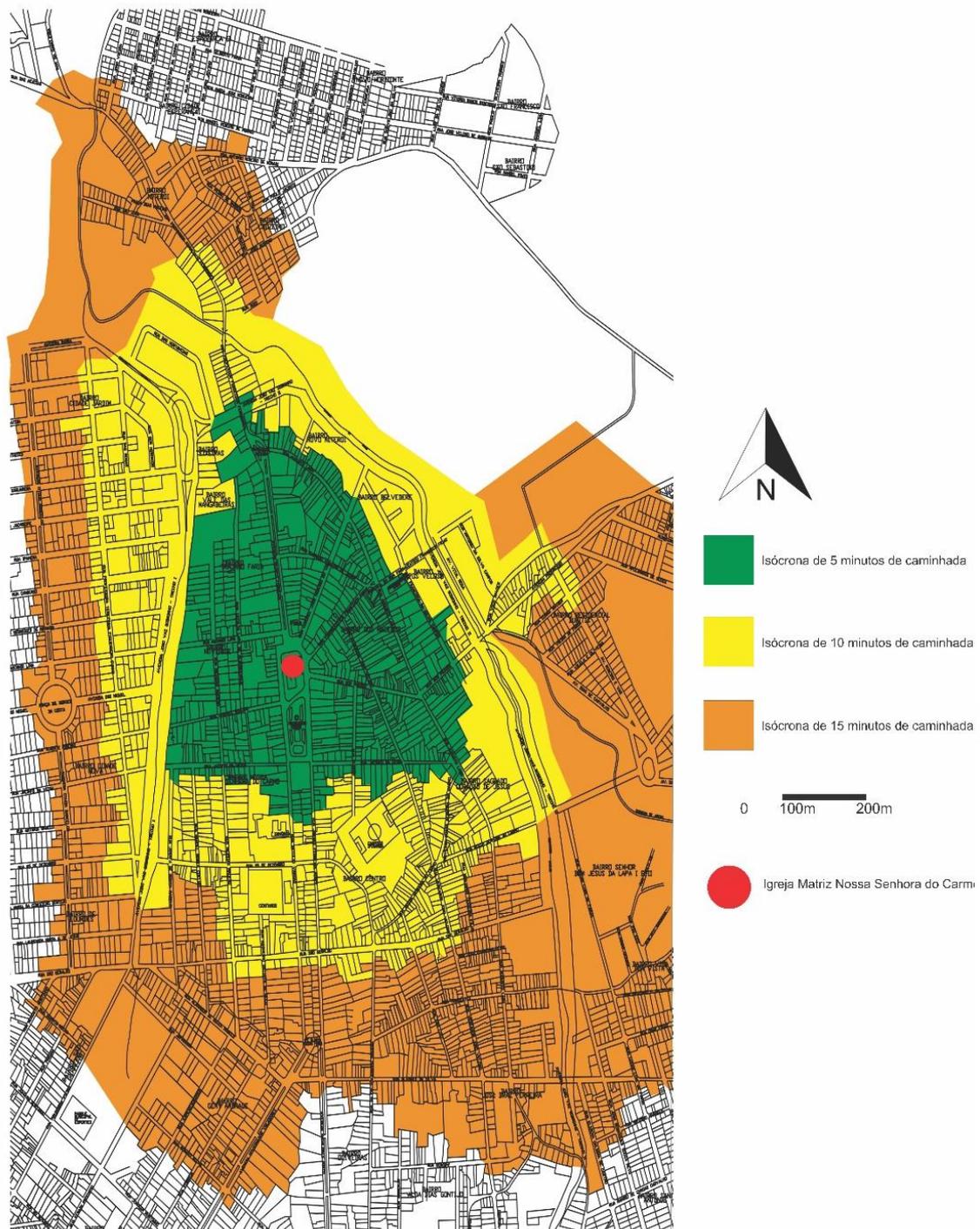


Figura 46: Mapa de Isócronas de tempo pedonal no contexto geral de Arcos/MG.
Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

Através do mapa anterior é possível perceber que a escala urbana de Arcos é consideravelmente reduzida, o que cria estreita relação entre as localidades. Vemos ainda que, caminhando de cinco a dez minutos o usuário atinge boa parte das regiões centrais e que se

caminhar quinze minutos terá atingido alguns bairros próximos, como é o caso do bairro Santo Antônio, localizado na região Leste da cidade, a ser analisado posteriormente. Percebe-se ainda, com a ajuda do próximo mapa de Oportunidades Acumuladas gerado a partir do mapa de isócronas da Figura 46, que a região pertencente à centralidade máxima do município é servida por um número considerável de serviços e comércios diversos, o que dá o direito de uso diversificado à população, garantindo inclusive a acessibilidade física e social. As manchas mais escuras mostradas no mapa representam as áreas mistas servidas por mais de sete tipos de oportunidades diferentes, onde podemos citar as lojas de departamento, lojas de roupas, supermercados, cafés, casas de carne, mercados e mercearias, bancos, consultórios e clínicas médicas, escritórios liberais de atividades diversas, igrejas, templos, entre outros. As manchas com tonalidade média representam áreas onde acumulam-se até cinco tipos de oportunidades, dentre as citadas anteriormente. Neste contexto, a população tem acesso a um bom número de serviços, mas precisará se deslocar para outra área para satisfazer outras necessidades. Em alguns casos a região comporta lojas de roupas, mercados, cafés e bares, mas não possui agências bancárias próximas dali, como é o caso da região que abrange a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, ponto de partida das isócronas da Figura 46. Neste caso, a região é definida como uma área de até cinco oportunidades distintas. Por último, a mancha mais clara representa áreas que comportam até três tipos de oportunidades diferentes, podendo ainda ser considerada acessível, porém obriga a população a buscar com maior frequência outras regiões, a fim de atingir outros serviços.

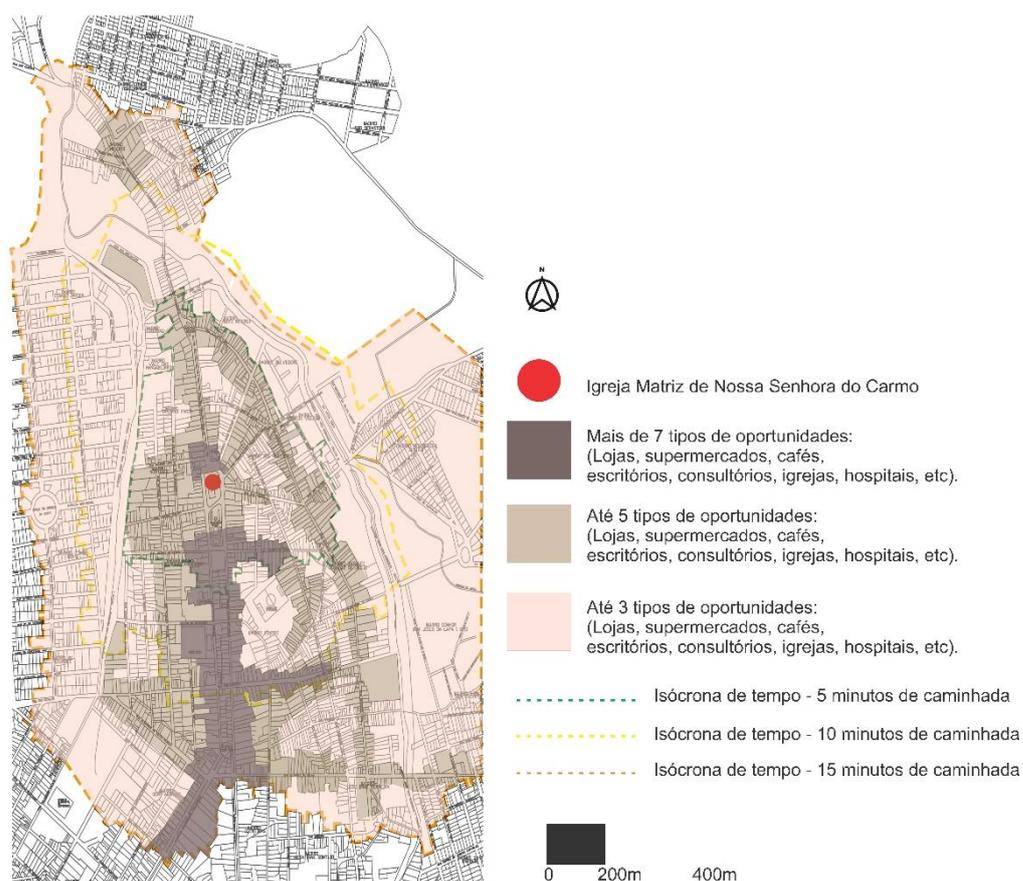


Figura 47: Mapa de Oportunidades Acumuladas da região central de Arcos/MG.
Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

3.4.2. Aplicação da medida em um contexto regional da cidade de Arcos

Partindo agora para uma análise a nível local, buscaremos comparar as realidades de dois bairros arcoenses, onde temos dois exemplos de urbanidade distintas: A primeira o Bairro Santo Antônio, ocupado antes das legislações propostas pelo Plano Diretor Municipal e a segunda o Bairro Castelo, com urbanização e ocupação recentes. Na imagem a seguir é mostrado o mapa de isócronas de cinco, dez e quinze minutos de caminhada do bairro Santo Antônio, partindo do ponto inicial localizado na Igreja Matriz de Santo Antônio:

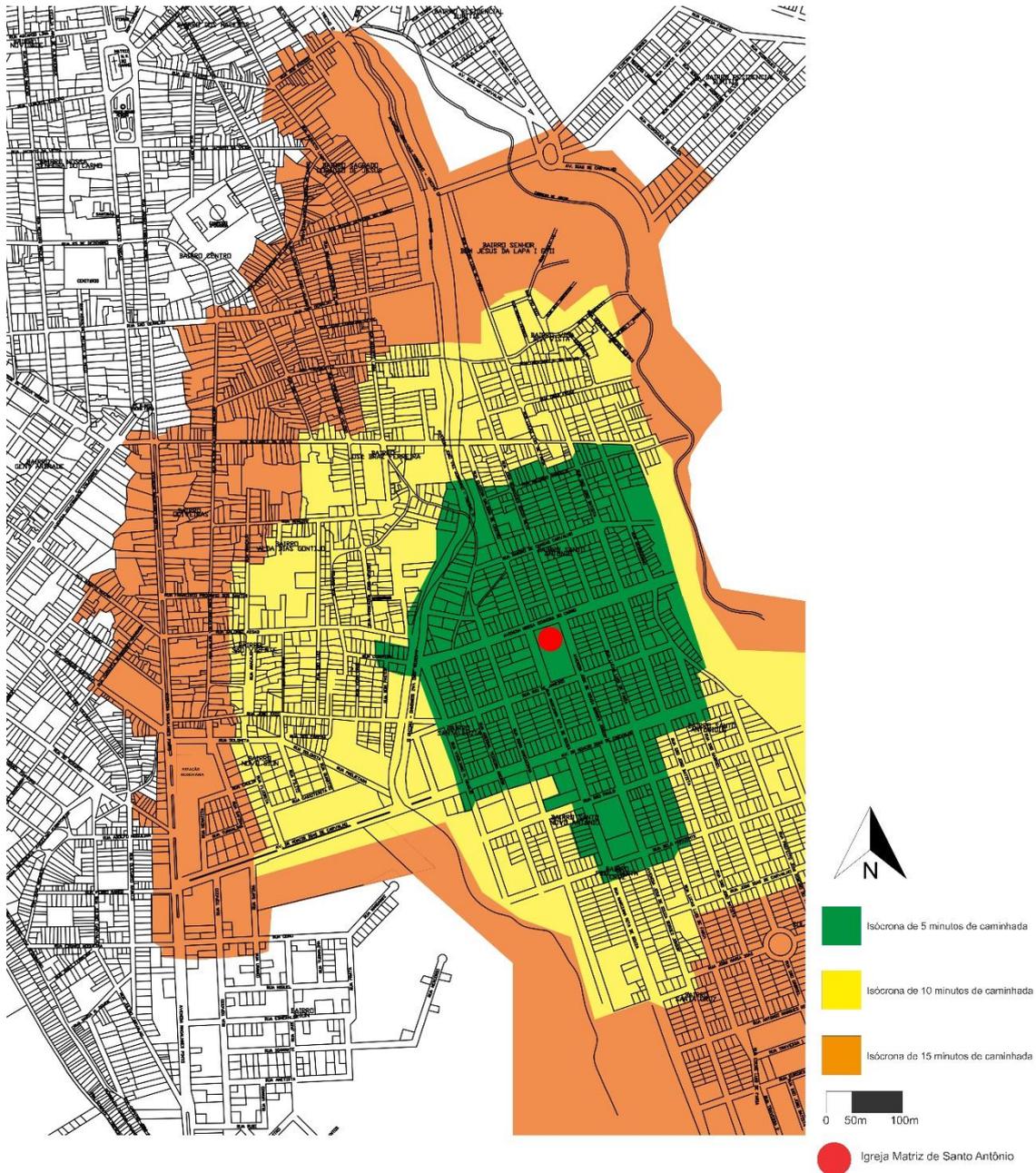


Figura 48: Mapa das isócronas de tempo pedonal aplicado ao Bairro Santo Antônio, Arcos/MG.

Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

Em cinco minutos de caminhada partindo da Igreja Matriz de Santo Antônio é possível atingir praticamente toda a extensão do bairro; em dez minutos de caminhada os usuários alcançam outras infraestruturas e regiões vizinhas as quais possuem serviços e oportunidades especializadas como é o caso do bairro Vila Boa Vista, São Vicente e Centro, que disponibilizam lojas de departamento, clínicas de saúde e escolas de nível secundário, acessíveis no modo pedonal. Em quinze minutos de caminhada pode-se atingir outras regiões do centro da cidade e também outros bairros vizinhos como o Bairro Buritis. O maior fluxo tende a ser no sentido

central, devido às oportunidades relacionadas a empregabilidade e serviços especializados, como as agências bancárias.

Através do mapa de oportunidades acumuladas mostrado a seguir, percebemos que o bairro Santo Antônio pode funcionar como uma localidade autônoma, estando dependente do centro da cidade em situações específicas, restritas à serviços especializados de saúde e serviços bancários, por exemplo. Analisando o mapa, percebemos através da diferenciação de cor e intensidade da mancha, a diversidade de comércios e serviços: Quanto mais escura a cor, mais variadas são as oportunidades encontradas. Um exemplo deste fato é a região que engloba as ruas Lucas Luís de Faria e a Avenida José Rodrigues de Souza Neto mostradas em mancha escura na região nordeste, onde é possível encontrar padarias, açougues, supermercados, lojas de artigos domésticos e presentes, clínicas de fisioterapia, escritórios de arquitetura e engenharia, além da Igreja Matriz de Santo Antônio, um dos equipamentos mais importantes da área. Desta forma, a população está apta, através da infraestrutura de comércios e serviços (além da baixa declividade dos acessos) a usufruir do meio urbano, desempenhando sua cidadania e favorecendo a função social da cidade.



Figura 49: Mapa das oportunidades acumuladas aplicado ao Bairro Santo Antônio, Arcos/MG.
Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

Por outro lado, o Bairro Castelo com urbanização recente localizada próximo ao Bairro Santo Antônio, não usufrui das mesmas facilidades. Enquadrado nas tipologias de bairro que priorizam o uso residencial, a área não disponibiliza infraestruturas urbanas e serviços à população residente, a qual satisfaz esta demanda utilizando a infraestrutura do Bairro Santo Antônio ou até mesmo do centro da cidade, localizado a considerável distância do local. Durante a fase de pesquisa e análise desta dissertação, foram localizados apenas alguns pontos de comércio em todo perímetro do bairro, estando os demais serviços como equipamentos de saúde, educação, lazer, entre outros, localizados a maiores distâncias. O mapa a seguir mostra as isócronas de cinco, dez e quinze minutos de caminhada partindo do eixo viário entre a Avenida América e a Avenida Ecológica, ponto central do bairro. Com auxílio deste mapa, percebemos a amplitude da área residencial e o contexto regional do bairro, que tem em suas margens leste, oeste e sul áreas de preservação e propriedades particulares com vastas áreas. Esta situação pode contribuir para a sensação de isolamento, comum aos condomínios fechados, dificultando a relação entre os moradores e o local, pois torna-se acessível somente em determinados horários do dia, por exemplo quando os moradores retornam do trabalho, localizado fora dali. Adicionalmente, os moradores tendem a utilizar o automóvel na maioria de suas viagens, visto que o bairro não possui rede de transporte público disponível.

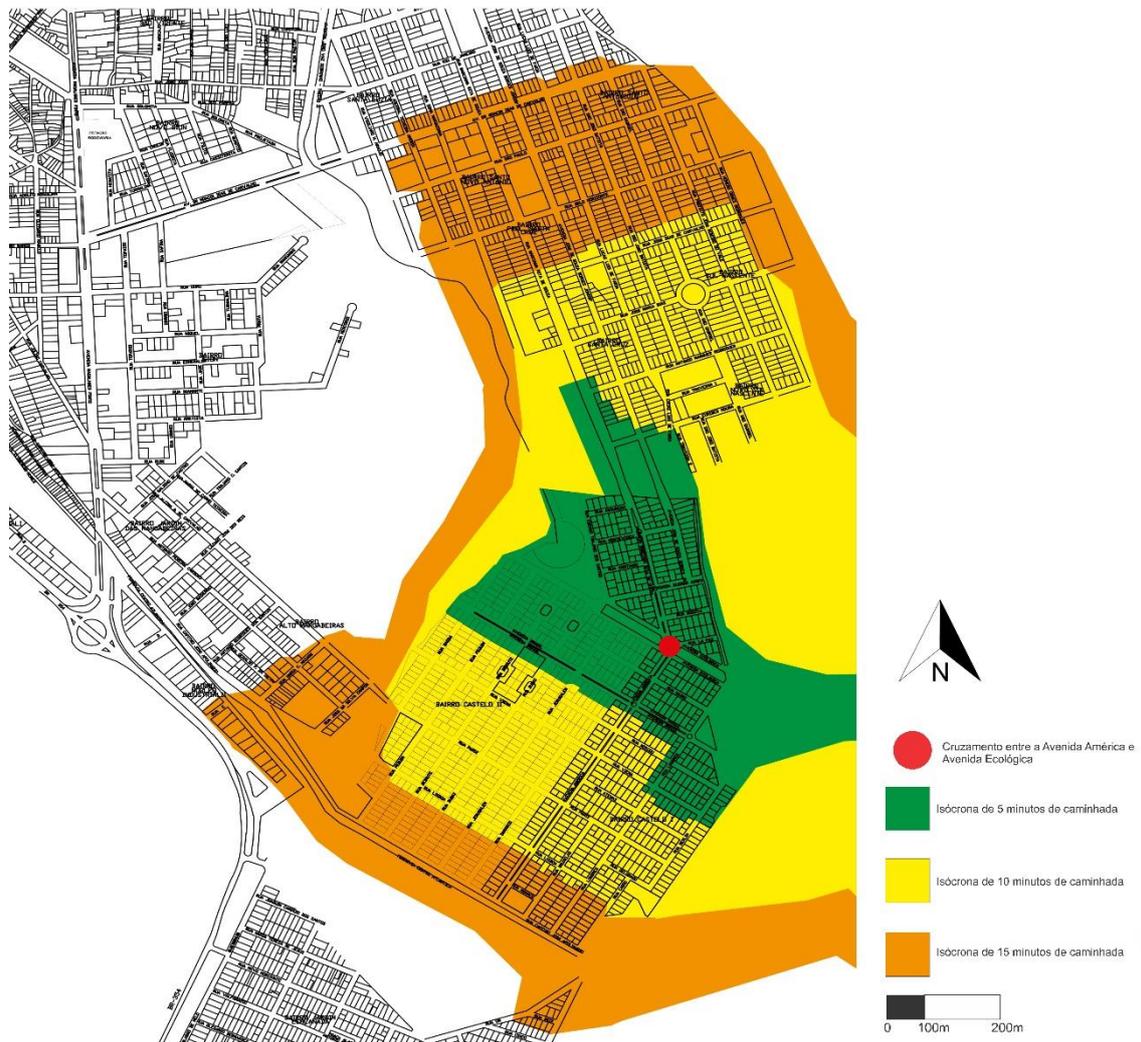


Figura 50: Mapa das isócronas de tempo pedonal aplicado ao Bairro Castelo, Arcos/MG.
Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

Com base no mapa de oportunidades acumuladas mostrado a seguir, reforçamos a percepção sobre a monotonia e baixo grau de diversidade existente no bairro. Se compararmos este mapa com a Figura 49 que mostra a realidade do Bairro Santo Antônio, percebemos que a variação de cores e tonalidades são inferiores, o que configura falta ou baixo acesso aos serviços e oportunidades necessárias, dificultando o uso pleno da cidade à população.

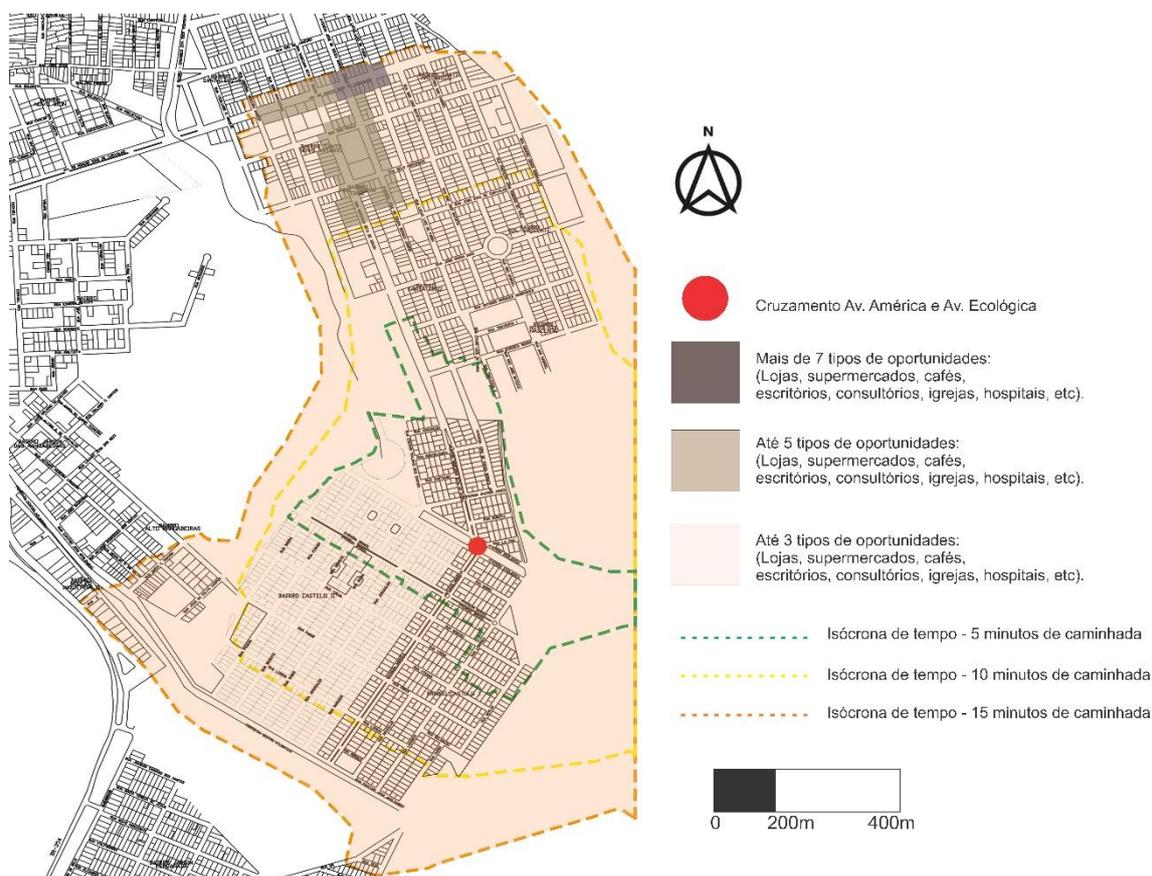


Figura 51: Mapa das oportunidades acumuladas aplicado ao Bairro Castelo, Arcos/MG.
Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

Por fim, ressalta-se que a realidade acima encontrada se aplica ainda a outros bairros do município de Arcos como Lourdes, Cidade Nova, São Pedro, Sion, Novo Sion, Grajaú, Buritis, Floresta e Pinheiros, que mesmo estando localizados a distância inferior ao centro se comparados ao Bairro Castelo, não desenvolveram autonomia quanto a equipamentos e serviços, podendo ser considerados dependentes da centralidade principal em todos os aspectos apresentados. A ocupação majoritariamente residencial foi observada em todos estes bairros, não estando diretamente ligada à fonte de renda, mas aparentemente a questões políticas, econômicas e de viabilidade financeira dos loteamentos, que quanto maiores e com mais unidades para venda disponíveis, mais lucráveis se tornam.

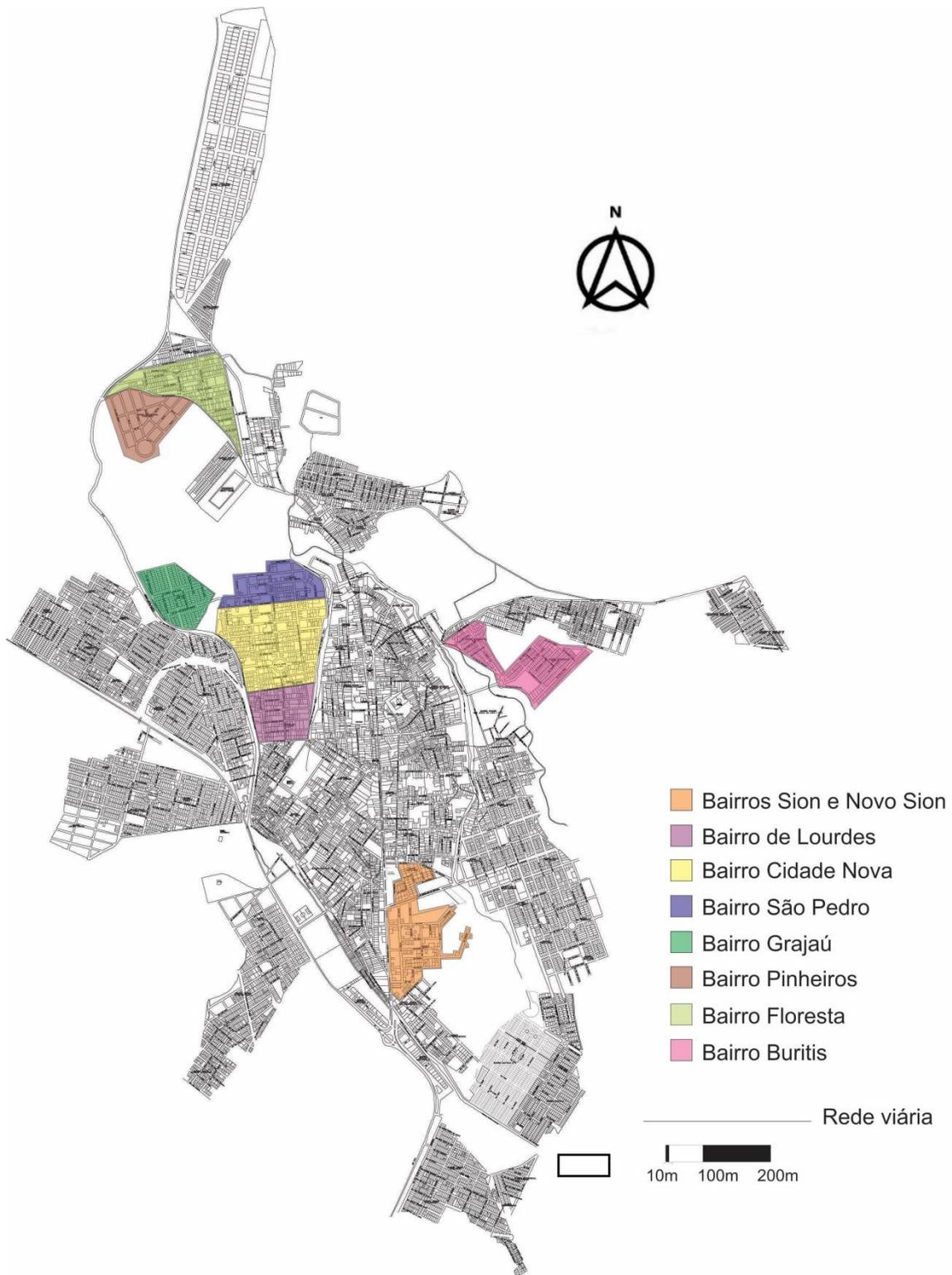


Figura 52: Realidade dos bairros residenciais no contexto geral da cidade de Arcos/MG.
Fonte: Autora, com base no mapa disponibilizado pela PMA, 2019.

3.5. Discussão final

Finalizada a análise proposta, percebemos através do diagnóstico anterior que, especialmente as novas áreas territoriais da cidade de Arcos, são caracterizadas pela tipologia majoritariamente residencial. Se analisarmos o contexto geral da cidade vemos que a problemática da falta de oportunidades localizadas a distâncias caminháveis da população é recorrente e acompanha a evolução e o crescimento urbano das últimas décadas. Em alguns casos, como os bairros São Pedro, Lourdes, Cidade Nova e Sion, vemos que a priorização de uma urbanidade exclusiva às classes mais alta da sociedade resultou em bairros que, mesmo inseridos no contexto urbano, possuem outra relação com a cidade. Os habitantes destes bairros tendem a isolar-se em suas próprias residências, não estabelecendo contexto de vizinhança com outros moradores. Adicionalmente, esta população necessita utilizar o automóvel diariamente, devido à busca por oportunidades em outras regiões da cidade e pelo fato de sua topografia não favorecer o uso pedonal. Ao analisarmos o mapa de isócronas referentes à região central é possível perceber que os bairros anteriormente citados estão localizados em até quinze minutos de distância da centralidade máxima do município, a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo, porém, a população não a acessa através do modo pedonal, mas com o suporte do automóvel.

A realidade acima descrita aplica-se aos outros bairros do município, como o Bairro Castelo, analisado no estudo de caso desta dissertação. Vemos que estes modelos de loteamento e expansão urbana tem foco principal no número de unidades a serem colocadas para venda e na lucratividade que estas novas áreas trarão aos investidores e também à municipalidade, através do recolhimento dos impostos e taxas. Por outro lado, outros loteamentos foram construídos para atender a parcela com menor poder aquisitivo do município de Arcos. Igualmente como aconteceu com outros bairros, estas áreas foram posicionadas em regiões afastadas da centralidade máxima, como é o caso do Residencial Nova Morada I e II, citado anteriormente neste capítulo.

Assim, percebe-se que não há uma única motivação para a criação destas áreas predominantemente residenciais, ficando seu desenvolvimento e expansão condicionados às prioridades e vontades das parcelas detentoras das decisões, no caso os investidores e a própria Prefeitura Municipal de Arcos, através da Lei de Uso e Ocupação do Solo e do Plano Diretor regentes no município. Vê-se a necessidade de revisão das leis para que os conceitos de acessibilidade e direito à cidade sejam efetivamente buscados nas propostas de expansão urbana e criação de novas áreas de loteamentos e bairros.

Capítulo 4

4. Conclusão

Concluído o presente trabalho, compreende-se que o objetivo geral de análise do Plano Diretor Municipal de Arcos e seus contributos para o aumento da acessibilidade e do direito à cidade foi alcançado. Percebeu-se antes de tudo que o documento, através de seus dispositivos, não contribuiu para a criação de uma legislação atenta aos dois conceitos. Através deste estudo foi possível perceber que o ambiente urbano é moldado, primeiramente com base nas necessidades e características de seus habitantes, e posteriormente pode ilustrar as escolhas econômicas e políticas de algumas parcelas da sociedade em determinados momentos. É interessante perceber como um território pode receber influências e alterações baseadas em modelos externos, praticados em contextos diferentes do local. O território brasileiro e sua urbanidade, de modo geral, sempre recebeu influências de outros países, desde os primeiros anos de colonização até os tempos atuais. Percebe-se que muito do que encontramos ligado à urbanização e seu planejamento foi adquirido e adaptado à nossa realidade física e social. São exemplos disto as primeiras cidades habitadas pelos colonizadores portugueses, holandeses e alemães, as quais importaram os modelos praticados nestes países através da distribuição das moradias, vias e outros equipamentos urbanos ao longo do território. Cidades como Ouro Preto e Mariana, localizadas no mesmo estado de Minas Gerais onde está Arcos, foram berço da colonização de Portugal no Brasil e transparecem os modos de habitar e fazer cidade daquela época. Lúcio Costa (1980) através de MORETT (2003) fez poesia sobre o fato:

“A arquitetura regional autêntica tem as suas raízes na terra; é produto espontâneo das necessidades e conveniências da economia e do meio físico social e se desenvolve, com tecnologia a um tempo incipiente e apurada, à feição da índole e do engenho de cada povo; ao passo que aqui a arquitetura veio já pronta e embora beneficiada pela experiência africana e oriental do colonizador, teve de ser adaptada como roupa feita, ou de meia confecção, ao corpo da nova terra.”

Lucio Costa, 1980

O território de Arcos foi explorado anos depois, porém por pessoas ligadas a este contexto, que trouxeram para a região, em um primeiro momento, características urbanas ligadas ao período, o que pode ser visto principalmente nas áreas centrais do município. Posteriormente, e dando continuidade ao raciocínio de uma urbanidade importada, nas últimas décadas percebemos a implantação de conceitos urbanos ligados a países como Estados Unidos, espalhados pelo território. Os condomínios fechados e os bairros majoritariamente residenciais ocupam área considerável do território urbano, gerando conflitos como os apresentados na análise de caso desta dissertação.

Os motivos, objetivos e contextos destes modelos de planejamento e urbanização podem divergir uns dos outros, porém de modo geral tem ligação com o interesse econômico e político pela lucratividade que a venda destas novas áreas e loteamentos gera para seus proprietários e para a municipalidade. Arcos possui atualmente considerável território não urbanizado e rural, parcelas de terra localizadas próximo ao município que abrigavam fazendas de produção agrícola e criação de gado, atualmente desativadas. Através do aumento populacional, da visibilidade pela implantação de indústrias de grande porte voltadas à extração mineral e da ascensão econômica que viveu o Brasil a partir dos anos de 1990, houve a necessidade de criação de novas áreas para habitação. As antigas fazendas localizadas nos limites urbanos de Arcos foram loteadas e bairros como Floresta, Pinheiros, Castelo I e II, entre outros foram sendo criados. Entretanto, a nova estrutura urbana do município considerou, em primeiro plano, a satisfação de aspectos econômicos, deixando em segundo plano aspectos sociais, entre eles o direito à cidade e à acessibilidade. Como mostrado ao longo da dissertação, as novas áreas apesar de serem licenciadas e aprovadas pelos órgãos municipais (os quais orientam através das legislações urbanísticas a disponibilização de infraestrutura mínima em todas as áreas urbanas), não oferecem possibilidades reais aos seus moradores. Especificamente sobre o Plano Diretor Municipal, pode-se dizer que desde sua primeira versão, o documento compromete a conexão entre as partes e contexto geral da cidade. Através das suas disposições sobre zoneamento urbano permitiu a criação de bairros restritamente residenciais, o que foi alterado nas próximas versões. Porém, esta medida não solucionou o problema, visto que as primeiras interpretações da lei já haviam sido incorporadas à mentalidade dos planejadores urbanos e da população em geral. Critica-se ainda que, mesmo alterando o modelo de zoneamento restritamente residencial para misto o Plano Diretor não acrescentou conteúdo referente a contenção das políticas de expansão urbana baseadas em termos econômicos. O referido documento, como instrumento de apoio ao planejamento político, econômico e social da cidade, deveria ter por obrigação intervir e legislar quanto as alterações do território e sua

expansão. Adicionalmente, poderia apresentar cláusulas dedicadas à orientação e fiscalização, com o intuito de zelar e prever as consequências geradas pelas novas áreas do município.

4.1. A problemática no futuro

Todas estas alterações encontradas ao longo do território podem gerar consequências que serão vivenciadas no futuro, porém, como planejadores e urbanistas, conseguimos visualiza-las e através disto propor soluções ou medidas de correção. O primeiro ponto a ser levantado é quanto à escala da cidade nos próximos anos. Devido à localização destes novos bairros com relação à centralidade máxima e os equipamentos e serviços necessários à população, notamos a dependência do automóvel. As distâncias praticadas, como mostrado no estudo de caso, não são caminháveis, o prejudica a relação da população com o meio onde residem. O segundo ponto pode ser relacionado ao primeiro pois trata do congestionamento gerado pelo alto uso do automóvel. Arcos atualmente é considerada uma cidade de pequeno porte, porém devido a esta expansão, pode apresentar no futuro problemas ligados à mobilidade e utilização além da capacidade de sua infraestrutura viária e de acessos. Os novos bairros não se encontram totalmente ocupados, porém a medida que a população se instala, o índice de utilização da infraestrutura aumenta e pode ficar comprometida. Finalmente, podemos destacar a baixa ou nula relação entre as partes com o todo, nomeadamente a falta de conexão entre os bairros, criando áreas isoladas no território que não valoriza a urbanidade total e isola algumas parcelas da população, como é o caso dos bairros Nova Morada I e II que abrigam população carente, instalando-a em área suburbana, distante da centralidade máxima.

4.2. Recomendações para continuidade do trabalho

Como forma objetiva de intervenção e auxílio quanto a problemática territorial, uma das formas práticas é a alteração da legislação municipal do Plano Diretor e seus componentes, criando parâmetros que reforcem a necessidade de existir espaços públicos de qualidade, baseados no pleno uso social, reforçando o direito à cidade e a acessibilidade urbana. Entre as alterações sugere-se:

- Nova proposta para zoneamento urbano, onde existam zonas de adensamento prioritário próximas à centralidade máxima, podendo disponibilizar incentivos, parcerias público-privadas e outras estratégias que visem adensar o uso destas áreas.

- Criação de um conteúdo direcionado a legislar sobre novos loteamentos, sua posição e infraestrutura, garantindo por exemplo a construção de equipamentos públicos como escolas, postos de saúde, praças e áreas de lazer, dentre outros, antes da iniciação das vendas dos lotes à população interessada.
- Obrigatoriedade de apresentação por parte dos investidores e interessados em construção de novos loteamentos de estudo de viabilidade e inserção social, bem como garantia de mobilidade urbana aos moradores destas áreas.

4.3. A morfologia do território associada à Acessibilidade e o Direito à Cidade

Finalmente, podemos concluir que os modelos de planejamento, aliados aos modos de habitar, influenciam diretamente o padrão e a qualidade dos dois conceitos base desta dissertação – acessibilidade e direito à cidade. É importante discutir estes dois conceitos pois como planejadores urbanos estamos aptos a intervir diretamente na forma como fazemos as cidades. As decisões tomadas pelas parcelas detentoras deste poder influenciam a rotina urbana de toda população. As subáreas urbanas pertencem ao todo e por este motivo precisam estar associadas, favorecendo o acesso e garantindo o direito igualitário a todos os usuários. Através do esquema abaixo, é possível perceber que o modelo de planejamento urbano que prioriza e favorece a acessibilidade, sendo ela física ou social, viabilizará e garantirá consequentemente o direito pleno à cidade, o que deve ser objetivado pelos profissionais envolvidos na produção do espaço urbano, desde os planejadores e urbanistas até a municipalidade e os poderes legislativos e judiciários.

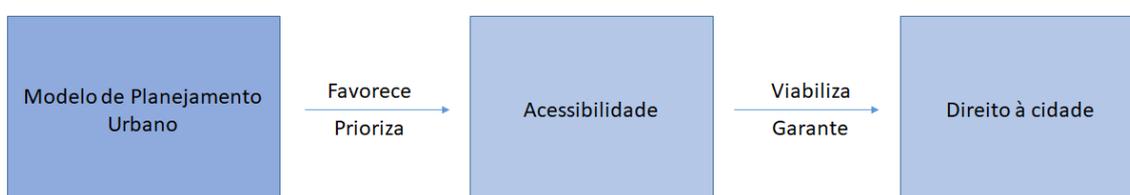


Figura 53: Esquema explicativo da relação entre os modelos de planejamento e a acessibilidade e o direito à cidade.
Fonte: Autora.

Fica explícita a necessidade de mudança dos paradigmas que tratam do direito à cidade no contexto brasileiro. Como mostrado no Capítulo 2 desta dissertação, atualmente o que vemos é sua associação às legislações e definições no âmbito jurídico, sendo ancorada na Constituição Federal Brasileira. No entanto, em um contexto mundial o direito à cidade trata de forma prática e dinâmica os conflitos cotidianos

urbanos, através de agendas específicas, relacionando o tema às decisões econômicas, sociais e políticas de determinada cidade ou país, ficando talvez mais próxima dos problemas vivenciados pela população urbana.

Referências Bibliográficas

AIA (American Institute of Architects). 1985. *Design for Aging: An Architect's Guide*. Washington, DC: AIA Press.

ALEXANDER, C. 1995. A City Is Not a Tree, in R. LeGates, and F. Stout (eds), *The City Reader*, London, Routledge, 118–31.

ALVES, S. 2010. *O social, o espacial e o político na pobreza e na exclusão: avaliação de iniciativas de regeneração de áreas urbanas em risco na cidade do Porto*, Tese de doutoramento, Lisboa, ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa.

AMANTE, A. 2011. *Medidas de Acessibilidade no Sistema de Planeamento Urbano português*, Tese de Doutoramento, Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

AMORIM FILHO, O. 1973. *Contribution à l'étude des villes moyennes au Minas Gerais: Formiga et le Sud-Ouest du Minas Gerais*. Tese de doutoramento, França, Institut de Géographie de Université de Bordeaux III.

ARAÚJO, L. A. D.; NUNES JÚNIOR, V. S. 2005. *Curso de Direito Constitucional*. 9. ed. São Paulo: Saraiva, p. 109-110.

ARONNE, R. 2014. *Propriedade e domínio: a teoria da autonomia: titularidades e direitos reais nos fractais do direito civil-constitucional*. 2 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado.

BARADAN, R. 2001. Performance of accessibility measures in Europe. *Journal of Transportation Statistics*, 4(2/3), pp. 31-78.

BARRETO, L. 1992. *História de Arcos*, Prefeitura Municipal de Arcos.

BERMAN, M. 1998. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras.

BEN-AKIVA, M., Boccara, B. 1995. Discrete choice models with latent choice sets. *International Journal of Research in Marketing*, 12(1), pp. 9-24.

BEN-AKIVA, M., Bowman, J., Gopinath, D. 1996. Travel demand model system for the information era. *Transportation*, 23(3), pp. 241-266.

BERNARDI, J. L. 2006. *Funções sociais da cidade: conceitos e instrumentos*. Dissertação de mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, p.119.

BERTOLINI, L., Clercq, F. e Kapoen, L. 2005. Sustainable accessibility: A conceptual framework to integrate transport and land use plan making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward. *Transport Policy* 12(3). 207-220.

BHAT, C. 2000. Urban accessibility index: literature review. *Austin: Texas Department of Transportation*.

Brömmelstroet, L. B. 2011. The Role of Transport-Related Models in Urban Planning Practice. *Transport Reviews* 31:2, pages 139-143.

BRASIL. *Decreto nº 5.296*, de 2 de dezembro de 2004.

CAFRUNE, M. E. 2016. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. *Revista Interdisciplinar de Direitos Humanos*, v. 4, n. 1, p. 185-206.

CARDOSO, L. 2007. *Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de belo horizonte*, Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais. 218p

CARSTENS, D. 1985. *Site Planning and Design for the Elderly: Issues, Guidelines and Alternatives*. New York: Van Nostrand Reinhold.

CARVALHO FILHO, J. S. 2018. *Manual de Direito Administrativo*. 32 Ed. São Paulo: Atlas, 2018.

CERVERO, R. 2011. State roles in providing affordable mass transport services for low-income residents, *International Transport Forum Discussion Paper*, No. 2011-17, International Transport Forum, Paris.

CHEN, A., Yang, C., Kongsomsaksakul, S., Lee, M. 2007. Network-based Accessibility Measures for Vulnerability Analysis of Degradable Transportation Networks. *Networks and Spatial Economics*, 7(3), pp. 241-256.

CHOAY, F. 1965. *L'Urbanisme, utopies et réalités Une anthologie*, Éditions du Seuil, Paris.

COSTA, M. R. 2013 *Arcos-MG: Contextos regionais e dinâmica interna*. Tese de doutorado, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte.

COSTA, R. H. 2001. O Estatuto da Cidade e os novos instrumentos da política urbana. *Revista de Direito Imobiliário*, São Paulo, v. 24, n. 51, p. 81-98, jul./dez. 2001.

CURL, A., Nelson, J. D. & Anable, J. 2011. Does accessibility planning address what matters? A review of current practice and practitioner perspectives. *Research in Transportation Business & Management* 2, 3-11. <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2011.07.001>

CURTIS, C. 2008. Planning for sustainable accessibility: The implementation challenge. *Transport Policy*, 15(2), pp. 104-112.

CYMBALISTA, R.; SANTORO, P. F. 2006. Entre a regulação e a arrecadação: A Outorga Onerosa do Direito de Construir no Brasil. In: *Seminário Projetos Urbanos Contemporâneos* - Univ. São Judas, São Paulo.

Department for Transport. 2014. *Acessibility Statistics 2013. Statistical release*. Department for Transport.

El-Geneidy, A., Cerdá, A., Fischler, R., Luka, N. 2011. The use of accessibility measures to evaluate the impacts of transportation plans: An application in Montréal, Québec. *Canadian Journal of Urban Research: Canadian Planning and Policy (supplement)*, 20(1), pp. 81-104.

FARRINGTON, J. 2007. The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), pp. 319-330.

- FREITAS, J. C. 2006. *Plano diretor como instrumento da política urbana*. Texto publicado em http://www.mpdft.gov.br/orgaos/PromoJ/Prourb/pl_dir_instr_pol_urb.htm.
- FORSTHOFF, E. 1958. Tratado de derecho administrativo. Tradução de Legaz Lacambra, Garrido Falla e Gómez de Ortega y Junge, *Instituto de Estudios Políticos*, Madrid.
- GEHL, J. 1987. *Life between buildings: using public space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- GEURS, K.T., Ritsema van Eck, J.R. 2001. Accessibility measures: review and applications. RIVM report 408505 006, *National Institute of Public Health and the Environment*, Bilthoven.
- GOULD, P. R. 1969. Spatial Diffusion. *Resource Paper 4*. Association of American Geographers, Washington.
- HALDEN, D., e McGuigan, D. 2000. Accessibility: review of measuring techniques and their application. *Scottish Executive Central reserach Unit*.
- HANDY, S. e Niemeier D. 1997. Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives. *Environment and Planning A* 29(7). 1175-1194.
- HANSEN, W. 1959. How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, v. 25, n. 2, p. 73-76.
- HARVEY, D. 2014. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: *Martins Fontes*.
- JACOBS, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House. [1993] Modern Library edition.
- KOENING, J. G. 1980. Indicators of urban accessibility: theory and application. *Transportation*, 9. doi: 10.1007/BF00167128 Kohli, S.; e Daly, A. (2006) The use of logsums in welfare estimation: application in PRISM.
- KWAN, M. 1998. Space-Time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-based Framework. *Geographical Analysis*, 30(3), pp. 191-216.
- LEFEBVRE, H. 2006. *La presencia y la ausencia: contribución a la teoría de las representaciones*, Fondo de Cultura Económica, México.
- LEFEBVRE, H. 1991. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Editora Ática, São Paulo.
- Llewelyn, D. 2000. Urban Design Compendium, *English Partnership/The housing Corporation*.
- LITMAN, T. 2008. Evaluating Accessibility for Transportation Planning, *Victoria Transport Policy Institute*. 49p. Disponível em: < <http://www.vtppi.org/access.pdf>>.
- LITMAN, T. 2015 Evaluating accessibility for transportation planning measuring people' ability to reach desired goods and activities, *Victoria Transport Policy Institute*, Victoria, Canadá.
- LIU, S., Zhu, X. 2004. Accessibility Analyst: an integrated GIS tool for accessibility analysis in urban transportation planning. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31(1), pp. 105-124.

- LYNCH, K. 1984. *Good City Form*, MIT Press, Cambridge MA and London 1981; 2ª ed.
- LYNCH, K. 1960. *The image of the city*. Cambridge, MA: Joint Center for Urban Studies.
- MAKHRÍ, M. 2001. Accessibility Indices. A tool for Comprehensive land-use Planning, *Paper presented at the Proceedings of the TLEnet 5th workshop*, Nynäshamn, Sweden.
- MARICATO, E. 2016. *The recent urban protests in Brazil*. Disponível em: <https://goo.gl/yfVjUF>.
- MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; GALINDO, Ernesto Pereira. 2006. *A trajetória brasileira em busca do direito à cidade: Os quinze anos do Estatuto da Cidade e as novas perspectivas à luz da nova agenda urbana*. 1ed. Brasília: Ipea, 2006, v.1, p.11-25.
- Mello A., Portugal, L. 2017. *Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de Planos Estratégicos de Mobilidade Urbana: o caso do Brasil – EURE*, Santiago.
- MUHAMMAD, S. 2006. New Meanings and Measures of Accessibility in the age of information and communication technologies. *Networks and Communication Studies (NETCOM)*, 20(1-2), pp. 69-90.
- NETO, D. F. M. 1975. *Introdução ao Direito Ecológico e ao Direito Urbanístico*. Forense. Rio de Janeiro/São Paulo.
- NEWMAN, P. W. G.; Kenworthy, J. R. 1989a. Gasoline consumption and cities: a comparison of U.S. cities with a global survey. *Journal of the American Planning Association*, v.55, n.1, p. 24-37.
- NEWMAN, P. W. G.; Kenworthy, J. R. 1989b, *Cities and automobile dependence: a source book*, Aldershot, England, *Gower Technical*, 388 p.
- PASSERINO, L. M.; MONTARDO, S. P. 2007. Inclusão social via acessibilidade digital: proposta de inclusão digital para pessoas com necessidades especiais. *Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação*, v. 8, abril 2007, p. 1-18.
- PEREIRA, D. Marques. 2014. Considerações teóricas do direito urbanístico contemporâneo e a função social da cidade. *Conteúdo Jurídico*, Brasília-DF.
- PETTER, N, Synnøve L. Sandberg & Per Gunnar Røe. 1996. Energy use for transportation in 22 Nordic towns. *Scandinavian Housing and Planning Research*, 13:2, 79-97.
- PIVETTA, E. M.; Pisco Almeida, A. M.; Satomi Saito, D.; Ribas Ulbricht, V. 2016. *Desafios da Acessibilidade no ensino superior: Estudo de caso da Universidade de Aveiro*. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84847029005> ISSN 0101-465X
- RAIA JR., A. A.; SILVA, A.N.R.; BRONDINO, N. C. M. 1997. Comparação entre medidas de acessibilidade para aplicação em cidades brasileiras de médio porte. *Associação Nacional de Ensino e Pesquisa em Transportes*, p. 541-552.
- ROLNIK, R. 2016. Nosso grande problema não é o déficit de moradia, mas sim o déficit de cidade. *Sul21*, 20 jun. 2016. Disponível em: <https://goo.gl/auMqvC>. Acesso em: 22 jul. 2016.
- R. Ewing & S. Handy. 2009. Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability, *Journal of Urban Design*, 14:1, 65-84.

- SANTOS, A. 2005. *Acessibilidade de habitações de interesse social ao cadeirante: um estudo de caso*. Porto Alegre, v. 5, n. 1, p.55-75.
- SASSAKI, R. K. 2009. Inclusão: acessibilidade no lazer, trabalho e educação. *Revista Nacional de Reabilitação (Reação)*. São Paulo, ano XII, p. 10-16.
- SAULE, N. Jr. 2016. O direito à cidade como centro da nova agenda urbana. *Boletim Regional, Urbano e Ambiental, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*, 15, 73-76.
- SAULE, N. J. 2004. A Proteção Jurídica da Moradia nos Assentamentos Irregulares, *Sergio Antônio Fabris*, p.64.
- SILVA, C.; Viana D.; Matias I.; Pinho P.; Batista L.; Azevedo R. 2018. *Planeamento Urbano: Investigação, Ensino e Prática Profissional*.
- STANILOV, K. 2003 Accessibility and Land Use: The Case of Suburban Seattle, 1960–1990. *Regional Studies*, 37(8), 783–794.
- STRAATEMEIER, T. e Bertolini, L. 2008. Joint Accessibility Design: a framework developed for and with practitioners to stimulate the integration of regional land-use and transport strategies in the Netherlands. *Proceeding of the TRB 2008*. Washington D.C.
- VENOSA, S. S. 2006. *Direito civil*. 6 ed. São Paulo. Atlas. p. 422.
- VILLAÇA, F. 2001. Espaço intra-urbano no Brasil, *Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute*.
- ZABOROWSKI, T. 2007. Model of Integrated Transport and Land Use Policy Objectives - Comparison of Hannover and Bristol Regions' Policies. *World Academy of Science, Engineering and Technology*, 33, pp. 235-241.
- WEE, B., chorus, C. 2009. Accessibility and ICT: A review of literature, a conceptual model and a research agenda. *Paper presented at the BIVEC-GIBET*, Brussels.

Anexos

Legislação do Plano Diretor Municipal de Arcos desde sua primeira versão até a atual.



Prefeitura Municipal de Arcos

Estado de Minas Gerais

Rua Getúlio Vargas, 228 - Centro - Cep 35588-000 Fone (37) 3359-7900
CGC: 18.306.662/0001-50 - Email: arcosprefeitura@arcos.mg.gov.br

LEI MUNICIPAL Nº 2.100 – 09/10/2006

Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento do Município de Arcos – MG e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Arcos, Estado de Minas Gerais, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS PRELIMINARES

Art. 1º - O Plano Diretor Participativo de Arcos é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do Município, bem como de orientação do desempenho dos agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão do espaço municipal.

Art. 2º - O Plano Diretor Participativo tem o objetivo de garantir o pleno desenvolvimento do Município, o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território, de assegurar o cumprimento da função social da propriedade nos termos dos artigos 82 e 183 da Constituição brasileira.

Art. 3º - Os princípios que asseguram o cumprimento dos objetivos expressos nos arts. 1º e 2º, desta Lei são:

I - preservação, proteção e recuperação do meio ambiente e de paisagens urbanas e rurais, com vistas em garantir a manutenção equilibrada dos recursos naturais, do patrimônio histórico e cultural da cidade e da qualidade de vida dos habitantes do Município;

II - ordenamento dos processos de adensamento e expansão urbana para elevar ao máximo a utilização da infra-estrutura e dos equipamentos urbanos e orientar a adequada distribuição dos investimentos públicos;

III - criação de condições para o estabelecimento de uma política habitacional que contemple tanto a produção de novas habitações em localizações e condições dignas, quanto à regularização e urbanização dos assentamentos informais e parcelamentos irregulares;

IV - garantia da participação popular no processo de desenvolvimento municipal;

V - justiça social e redução das desigualdades sociais e regionais;

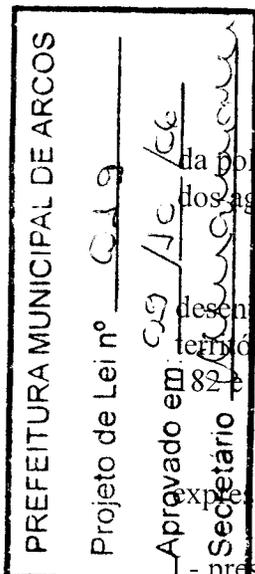
VI - inclusão social, compreendida como garantia do exercício efetivo dos direitos humanos fundamentais e de acesso a bens, serviços e políticas sociais a todos os munícipes;

VII - direito universal à cidade, compreendendo o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer;

VIII - realização das funções sociais da cidade e o cumprimento da função social da propriedade;

IX - transferência para a coletividade de parte da valorização imobiliária inerente à urbanização;

X - universalização da mobilidade e acessibilidade, conforme Lei Nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000;





- XI – prioridade ao transporte coletivo público de passageiros;
- XII - preservação e recuperação do ambiente natural e construído;
- XIII - fortalecimento do setor público, recuperação e valorização das funções de planejamento, articulação e controle;
- XIV - descentralização da administração pública;
- XV - participação da população nos processos de decisão, planejamento, gestão, implementação e controle do desenvolvimento urbano.

Art. 4º - A propriedade urbana, pública ou privada, cumpre sua função social quando, além de atender ao disposto nesta Lei, contribui para garantir o pleno acesso de todos os cidadãos:

- I – à moradia digna nas áreas urbanas e rurais;
- II – aos serviços públicos essenciais e aos equipamentos urbanos e comunitários;
- III – ao bem-estar físico e ambiental das zonas urbanas, através de sua utilização compatível com as normas urbanísticas.

CAPÍTULO II

DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL

SEÇÃO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 5º - Caberá ao Poder Executivo desenvolver a Política Municipal de Desenvolvimento e Expansão Urbana:

- I – promover ações para adequar a estrutura administrativa da Prefeitura à consecução das diretrizes preconizadas nesta Lei;
- II – cumprir e fazer cumprir as diretrizes e normas referentes ao ordenamento do solo na zona urbana do Município através do exercício do poder de polícia;
- III – cumprir e fazer cumprir as disposições legais referentes à proteção do meio ambiente nas zonas urbanas e rurais do Município, através da fiscalização e da observância das normas contidas na Constituição Federal e nas legislações Federal, Estadual e Municipal;
- IV – promover as ações necessárias para elevar a arrecadação dos tributos municipais;
- V – promover a ampliação e atualização do Cadastro de Bens Imóveis Municipais e a ampliação do estoque de terras públicas;
- VI – articular-se com os governos do Estado de Minas Gerais e da União para atrair investimentos que contribuam para o desenvolvimento do Município de Arcos, em conformidade com as diretrizes estabelecidas nesta Lei;
- VII – incentivar e apoiar a participação da população no processo de planejamento e gestão das áreas urbanas do Município.



SEÇÃO II

DO SISTEMA DE PLANEJAMENTO

Art. 6º – Fica instituído o Sistema Municipal de Planejamento que, para conferir maior eficácia às ações do Executivo Municipal, deve facultar:

I – a integração e coordenação do planejamento e dos projetos de desenvolvimento municipal por meio da articulação dos diversos agentes públicos e privados intervenientes na esfera municipal;

II – a integração e coordenação do planejamento dos órgãos da Prefeitura de Arcos, procurando transformar o planejamento em processo permanente e flexível, capaz de se adaptar continuamente às mudanças exigidas pelo desenvolvimento do Município;

III – a participação popular no planejamento através do pronunciamento e da deliberação da sociedade, tanto na elaboração e no controle quanto no acompanhamento e na avaliação da implementação das ações planejadas.

Art. 7º – Os órgãos responsáveis pela implantação do Sistema Municipal de Planejamento são a Secretaria Municipal de Planejamento e o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU), atendendo ao inciso XII do art. 29 da Constituição Federal.

Parágrafo Único – Os demais agentes integrantes do Sistema Municipal de Planejamento são:

I – os órgãos de planejamento de outras secretarias da Prefeitura;

II – os órgãos de planejamento das entidades da administração indireta da Prefeitura;

III – os conselhos criados por Lei, além do CMDU;

IV – outras instituições públicas e privadas que interferem no espaço municipal de Arcos.

SEÇÃO III

DO CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Art. 8º - Fica criado o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Arcos (CMDU), órgão colegiado de natureza consultiva e deliberativa e de apoio à fiscalização, que deverá se pronunciar sobre os diferentes aspectos de implementação das diretrizes de desenvolvimento contidas no Plano Diretor Participativo.

Art. 9º - São atribuições básicas do CMDU:

I – auxiliar o Poder Público nas questões urbanas e ambientais do Município, dirimir as dúvidas e deliberar sobre os casos omissos no Plano Diretor Participativo;

II – avocar a si a responsabilidade de examinar e opinar sobre qualquer assunto que julgar de importância para as políticas urbana e ambiental do Município;

III – opinar, previamente, sobre os planos e programas anuais e plurianuais de trabalho relativos às questões tratadas no Plano Diretor Participativo;

IV – receber denúncias da população e tomar as providências cabíveis nas questões relativas ao Plano Diretor Participativo;



- V - debater relatórios anuais de Gestão de Desenvolvimento Urbano;
- VI - analisar questões relativas à aplicação do Plano Diretor Participativo;
- VII - debater propostas e emitir parecer sobre proposta de alteração da lei do Plano Diretor Participativo;
- VIII - acompanhar a implementação dos objetivos e diretrizes do Plano Diretor Participativo e a execução dos planos, programas e projetos de interesse para o desenvolvimento urbano e ambiental;
- IX - debater as diretrizes e acompanhar a aplicação dos recursos do Fundo Municipal de Urbanização;
- X - acompanhar o planejamento e a implementação da política de desenvolvimento urbano do Município;
- XI - coordenar a ação dos conselhos setoriais do Município, vinculados às políticas urbana e ambiental;
- XII - debater as diretrizes para áreas públicas municipais;
- XIII - debater propostas sobre projetos de lei de interesse urbanístico;
- XIV - elaborar e aprovar regimento interno;
- XV - acompanhar e fiscalizar o cumprimento das cláusulas contratuais firmadas entre o Município e a empresa concessionária dos serviços de tratamento de água e as empresas concessionárias do transporte coletivo e eletricidade.

Art. 10 – O Executivo Municipal, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados do início da vigência desta Lei, editará decreto para regulamentar a composição e funcionamento do CMDU.

§ 1º – Na composição do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano será assegurada a participação dos diversos segmentos da sociedade civil, através de suas entidades representativas, composto no mínimo por 10 membros de entidades representativas.

§ 2º – Dos membros do Conselho, pelo menos 1/3 (um terço) deverão ter graduação em curso superior de gestão ambiental, urbanismo, engenharia, arquitetura e agronomia.

§ 3º - O presidente do CMDU será eleito por seus membros.

§ 4º - Os membros do Conselho não serão remunerados, sendo seus serviços de relevante interesse publico.

SEÇÃO IV

DO FUNDO MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO

Art. 11 - Fica autorizada a criação do Fundo Municipal de Urbanização (FMU), que se constituirá de receitas oriundas de:

- I. dotações orçamentárias e créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- II. repasses ou dotações de origem orçamentária da União ou do Estado de Minas Gerais a ele destinados;



- III. empréstimos de operações de financiamento internos ou externos;
- IV. contribuições ou doações de pessoas físicas ou jurídicas;
- V. contribuições ou doações de entidades internacionais;
- VI. acordos, contratos, consórcios e convênios.

Parágrafo único - Os recursos do Fundo de Urbanização serão utilizados para dar suporte financeiro a projetos voltados para a urbanização em áreas carentes de infra-estrutura, programas habitacionais e demais programas de cunho social.

Art. 12 - O Poder Executivo, juntamente com o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU), regulamentará a aplicação do Fundo Municipal de Urbanização (FMU).

SEÇÃO V

DO CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE

Art. 13 - O Conselho Municipal da Cidade de Arcos, por deliberação da 1ª Conferência Municipal da Cidade de Arcos, realizada no dia 31 de agosto de 2003, terá como finalidade:

- I. propor diretrizes para as políticas setoriais da cidade;
- II. identificar os principais problemas que afligem a cidade;
- III. indicar as prioridades da cidade para o planejamento das ações governamentais;
- IV. avaliar programas em andamento e legislações vigentes nas áreas de atuação do Governo Municipal;
- V. coordenar o processo de implantação e execução do Plano Diretor do Município de Arcos;
- VI. ser ferramenta de integração dos conselhos municipais no que se refere à Gestão Democrática Participativa;
- VII. acompanhar o prazo legal de execução do Plano Diretor que será de 10 anos, sendo que a cada 04 (quatro) anos poderá sofrer revisão circunstanciada de forma e conteúdo;
- VIII. ser instrumento para ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade em prol do bem coletivo, da segurança, do bem estar dos cidadãos, bem como o equilíbrio ambiental, observando a gestão dos agentes políticos no que determina o Plano Diretor Participativo e suas leis complementares.

SEÇÃO VI

DA COMPOSIÇÃO E FUNCIONAMENTO DO CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE

Art. 14 - O Conselho Municipal da Cidade de Arcos será integrado por 33 (trinta e três) membros efetivos e 33 (trinta e três) suplentes, eleitos na 1ª Conferência Municipal da Cidade de Arcos, além do Prefeito Municipal e do Secretário Municipal de Fazenda.

§ 1º - O Conselho Municipal da Cidade de Arcos será presidido pelo Prefeito Municipal e, em sua ausência, pelo Vice-Prefeito, que na ausência deste, será substituído pelo Secretário Municipal de Fazenda, ou por membro representante da sociedade civil.

§ 2º - O Secretário Municipal de Fazenda atuará como 1º vice-presidente, dando suporte técnico e logístico para o funcionamento do Conselho.



§ 3º - Os membros do Conselho, efetivos ou suplentes, serão voluntários não tendo direito a remuneração.

§ 4º - Na ausência do membro efetivo, o suplente assumirá automaticamente.

Art. 15 - Será eleito, entre os membros efetivos representantes da sociedade civil, um membro para assumir o cargo de 2º vice-presidente do Conselho Municipal da Cidade de Arcos.

Parágrafo único - O 2º vice-presidente terá a atribuição de representação do Conselho Municipal da Cidade de Arcos nos eventos em que houver algum impedimento do Prefeito Municipal, ou do Secretário de Fazenda, ou em outros nos quais o Conselho, o Presidente ou o Secretário de Fazenda requisitar a presença do 2º vice-presidente.

Art. 16 - O mandato dos representantes do Conselho será de 2 (dois) anos, permitida a recondução por mais um mandato de igual período.

Art. 17 - A falta injustificada dos membros efetivos a mais de três reuniões acarreta a perda da condição de membro efetivo e, em se tratando de suplente, o impedimento de sua efetivação.

Art. 18 - O Conselho Municipal da Cidade de Arcos atuará em comissões temáticas e Plenária Geral de deliberações.

§ 1º - Serão organizadas 11 comissões temáticas da seguinte forma:

- I - Agricultura;
- II - Assistência Social;
- III- Cultura;
- IV- Criança e Adolescente;
- V- Comércio e Indústria;
- VI - Esporte;
- VII- Educação;
- VIII- Saneamento e Meio Ambiente;
- IX- Urbanismo;
- X- Turismo e Lazer;
- XI- Saúde.

§ 2º - As Comissões temáticas estabelecerão sua própria forma de organização para o cumprimento de suas atribuições.

Art. 19 - O órgão de deliberação máxima do Conselho é a plenária.

Art. 20 - O Conselho reunir-se-á com a maioria simples dos seus membros, ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente por convocação do presidente ou da maioria de seus membros e deliberará pela maioria de votos dos presentes.



Prefeitura Municipal de Arcos

Estado de Minas Gerais

Rua Getúlio Vargas, 228 - Centro - Cep 35588-000 Fone (37) 3359-7900
CGC: 18.306.662/0001-50 - Email: arcosprefeitura@arcos.mg.gov.br

§ 1º - As decisões do Conselho serão tomadas por maioria simples, cabendo ao presidente o voto de desempate.

§ 2º - As decisões do Conselho serão substanciadas em resoluções.

§ 3º - As sessões plenárias ordinárias e extraordinárias do Conselho deverão ter divulgação ampla e o acesso assegurado ao público.

SEÇÃO VII

DA CONFERÊNCIA DAS CIDADES

Art. 21 - A Conferência das Cidades será realizada ordinariamente a cada dois anos e terá como objetivos a avaliação da implementação das políticas públicas municipais, a discussão e definição de diretrizes para o planejamento do próximo período e a eleição dos membros do Conselho Municipal da Cidade de Arcos.

Parágrafo único - O presidente ou a metade dos membros efetivos do Conselho Municipal da Cidade de Arcos poderá convocar a Conferência das Cidades em caráter extraordinário.

SEÇÃO VIII

DOS RECURSOS FINANCEIROS

Art. 22 - As despesas com a organização geral do Conselho Municipal da Cidade de Arcos e Conferências das Cidades correrão por conta de recursos orçamentários próprios da Secretaria Municipal de Fazenda.

SEÇÃO IX

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Art. 23 - O Conselho Municipal da Cidade de Arcos foi constituído e empossado pela Portaria Municipal nº 007/2003 pelo Prefeito Municipal.

Art. 24 - A elaboração e as devidas alterações somente poderão ser feitas mediante proposta de 1/3 (um terço) dos membros do Conselho, aprovada pela maioria absoluta de seus membros.

Art. 25 - Os casos omissos e conflitantes deverão ser decididos pela Plenária Geral da reunião do Conselho Municipal da Cidade.

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL E ECONÔMICO NO TERRITÓRIO MUNICIPAL

DAS DIRETRIZES GERAIS

Art. 26 - O Poder Público Municipal adotará as seguintes diretrizes gerais, baseadas nas recomendações aprovadas nas reuniões temáticas, em Audiências Públicas conforme Anexo 02, que orientarão o estabelecimento de políticas e a implementação de ações para o desenvolvimento social, econômico e físico-urbanístico do espaço territorial do Município de Arcos:

§ 1º - Na área urbana:



I – o uso e ocupação do solo devem estar submetidos à capacidade da infra-estrutura urbana instalada, às condições do meio ambiente, e ao princípio econômico-funcional de explicitação das áreas onde a ocupação pode ser intensificada e, outras, onde deve ser limitada;

II – o uso misto deve ser incentivado, observadas as diferentes características e funções do sistema viário, as condições ambientais e de salubridade, as peculiaridades intrínsecas das atividades de comércio, serviços, indústria e as funções de habitação e lazer e os impactos negativos dessa convivência;

III – os imóveis urbanos não edificadas, subutilizados ou não utilizados devem ser incorporados ao processo de desenvolvimento do Município;

IV – a produção de habitação de interesse social deve ser estimulada mediante o aumento da oferta e da disponibilidade de áreas urbanas reservadas para esse fim;

V – os instrumentos que permitem regularizar os assentamentos informais e parcelamentos irregulares ocupados por população de baixa renda serão utilizados de modo que seja evitada a segregação sócio-espacial e estimulada a diversidade de formas de ocupação na cidade;

VI – o uso pleno de infra-estrutura existente nos bairros e a eliminação de vazios urbanos devem ser estimulados para evitar a fragmentação territorial da área urbana, com vistas na justa distribuição dos investimentos públicos entre os cidadãos;

VII – os novos loteamentos devem ser aprovados exclusivamente em áreas dotadas de infra-estrutura ou onde for viável a extensão dos serviços públicos de saneamento básico e a oferta de equipamentos urbanos;

VIII – o sistema viário de loteamentos por serem implantados deve articular-se com o sistema viário pré-existente;

IX – a oferta de serviços públicos nos bairros deve priorizar a implantação de equipamentos de saúde, educação e ação social.

§ 2º - Na área rural:

I – o levantamento de dados físicos e socioeconômicos do Município deve ser realizado para contribuir com o incremento da produção rural, a melhoria das condições de vida dos munícipes, a economia e o abastecimento do Município;

II – a utilização racional dos recursos naturais de forma sustentada deve ser estimulada, pois contribui para a cooperação comunitária na preservação do meio ambiente, especialmente quanto à proteção e conservação do solo e da água, através de convênios com órgãos públicos, privados e instituições afins, tendo como base o macrozoneamento do Município;

III – a adoção de técnicas de conservação de solos nas áreas destinadas à agricultura e reflorestamento, bem como o florestamento com essências nativas para recuperar áreas degradadas constituem práticas ecologicamente sustentáveis e devem ser, por consequência, estimuladas;

IV – a produção rural de pequenas e médias propriedades deve ser apoiada por meio de assistência técnica e material, bem como pela facilitação do escoamento e comercialização da produção;

V – a iniciativa privada deve ser apoiada, pois ela contribui para a implantação de agroindústrias e para o crescimento econômico do Município;



VI – a organização da população rural favorece o desenvolvimento humano e deve ser apoiada por meio da criação de instrumentos de representatividade, do incentivo à constituição de associações e cooperativas, e da assistência técnica, material e de serviços;

VII – a dotação de serviços públicos e de equipamentos básicos para os núcleos rurais deve ser programada e deve estar associada à implantação do Cadastro de Estradas Rurais - Plano Rodoviário Rural;

VIII – a articulação de ações com as esferas de governo estadual e federal deve ser fortalecida para a implantação e a ampliação de serviços de telefonia e eletrificação rural;

IX – a interlocução e cooperação entre os setores agrícola e minerário devem ser fortalecidas nos marcos da gestão integrada do território e do uso sustentável dos recursos naturais, para promover o desenvolvimento territorial democrático e estimular parcerias público-privadas.

CAPÍTULO IV

DA POLÍTICA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO URBANOS

Art. 27 – A política de transporte e trânsito, que determina os planos e projetos do sistema viário, apresenta as seguintes recomendações:

I – Priorizar a circulação de pedestres em relação a veículos e de veículos coletivos em relação a veículos particulares;

II – Elaborar projetos de trânsito e transporte que estimulem o passear a pé, a ampliação de calçadas, a redução da velocidade de veículos particulares e o disciplinamento do tráfego de veículos pesados;

Art. 28 – O sistema de circulação e transporte é composto das seguintes categorias de vias, conforme mapa anexo:

I – Via Arterial – via de importância principal na articulação de diferentes regiões da cidade, adequada a grande volume de tráfego e altas velocidades;

II - Via Coletora – via de importância intermediária que articula internamente a malha urbana dos bairros com áreas centrais e periféricas; estabelece ligação entre as demais vias e alimenta as vias arteriais;

III - Via Local – via que dá acesso direto aos lotes residenciais, comerciais, industriais, adequada a reduzido volume de veículos e baixas velocidades.

Parágrafo Único - É especial a via que atende a deslocamentos específicos, tais como: via para pedestre, bicicleta, podendo ser exclusiva ou acoplada às vias de uso geral.

CAPÍTULO V

DO MACROZONEAMENTO

Art. 29 - A formulação de políticas, planos e programas e a execução de projetos para intervenção no Município de Arcos, observarão os princípios da racionalidade dos usos e ocupações nas áreas rurais e do adensamento das áreas urbanas já ocupadas, com o objetivo de elevar ao máximo a utilização da infra-estrutura e dos serviços implantados, bem como a correção de situações urbanísticas existentes e indesejáveis de acordo com essa Lei.



Art. 30 - O Macrozoneamento do Município de Arcos se encontra localizado no Oeste de Minas, conforme marcos limítrofes levantados pelo Instituto de Geociências Aplicada, divide-se em Macrozonas Urbanas e Macrozonas Rurais, conforme Mapas anexos integrantes desta Lei.

Art. 31 - O Macrozoneamento Urbano da cidade de Arcos estrutura-se de acordo com as seguintes categorias:

I – Macrozona de Adensamento Prioritário (MAP);

II – Macrozona de Adensamento Não Prioritário (MANAP);

III – Macrozona de Interesse Ambiental (MIA);

Art. 32 - A MAP é destinada ao adensamento urbano imediato, devendo ser objeto preferencial dos investimentos públicos, bem como da aplicação dos instrumentos constitucionais, de que trata o artigo 26 desta Lei, com vistas à ocupação de lotes e glebas vagos.

Parágrafo único – A MAP compreende a Zona Urbana de Máxima Centralidade (ZMC) e a Zona de Expansão Urbana de Planejamento (ZEUP).

Art. 33 - A MANAP, assinalada em planta anexa, apresenta características urbanísticas, ambientais e socioeconômicas diferenciadas cujo adensamento deve ser controlado, mediante a adoção de procedimentos jurídicos, administrativos e técnicos, previstos em lei, para a correção de situações urbanísticas indesejáveis.

Parágrafo único – A MANAP compreende a Zona Urbana Especial 1 (ZE 1); a Zona Urbana Especial 2 (ZE 2); a Zona Industrial (ZI) e a Zona Especial de Interesse Social (ZEIS).

Art. 34 - A MIA, assinalada em planta anexa, é composta por parte do sítio urbano destinada à urbanização restrita, tem o objetivo de assegurar a qualidade ambiental da cidade através da preservação do patrimônio natural existente, da proteção dos mananciais e da preservação de calamidades ocasionadas pelas intempéries.

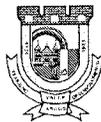
Parágrafo único – A MIA compreende a Zona Urbana de Proteção Ambiental (ZUPA); a Zona de Esporte e Cultura (ZEC) e a Zona Urbana de Proteção dos Recursos Hídricos (ZUPAGUA).

Art. 35 - As Zonas Urbanas, mencionadas no artigo anterior, admitem as seguintes finalidades:

I – A Zona Urbana de Proteção Ambiental (ZUPA) destina-se predominantemente à proteção, manutenção e recuperação dos aspectos ambientais, ecológicos, paisagísticos, históricos, arqueológicos, turísticos, culturais, arquitetônicos e científicos.

II – A Zona Urbana de Proteção dos Recursos Hídricos (ZUPAGUA) destina-se à proteção, preservação e a recuperação de nascentes e matas ciliares, com vistas no controle de processos erosivos, de assoreamento, de enchentes, de deposição de resíduos, da qualidade das águas e da fauna e flora locais.

III – A Zona Urbana Especial 1 (ZE 1), destina-se ao reassentamento de segmentos populacionais que ocupavam áreas de risco e/ou estavam em situação de vulnerabilidade social.



IV – Zona Urbana Especial 2 (ZE 2), área lindeira ao trecho da ferrovia que atravessa o perímetro urbano, destina-se à articulação viária, à criação de um projeto de renovação urbana, incluindo um corredor de lazer, recreação e turismo e à instalação de oficinas de artesanato local.

V – A Zona Urbana de Máxima Centralidade (ZUMC) destina-se à preservação, requalificação e fortalecimento de identidades, acervos culturais e condições de sociabilidade correspondentes ao centro da cidade e imediações, estando sujeita à elaboração de projeto de revitalização urbana que considere o adensamento controlado, a recuperação de elementos do patrimônio histórico e cultural e a predominância do uso misto.

– A ZUMC compreende áreas nas quais as condições do meio físico, a disponibilidade de infra-estrutura e a necessidade de diversificação de uso tornam possíveis densidades maiores do que no restante da cidade mediante a utilização dos instrumentos urbanísticos, previstos na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

VI – A Zona de Expansão Urbana Especial (ZEUE) destina-se à instalação de novo centro político, administrativo e comercial e admite o uso misto com áreas residenciais de densidades variáveis, conforme projeto posterior.

– A ZEUE compreende áreas nas quais as condições favoráveis do meio físico, a proximidade com a ZUMC e as necessidades de expansão urbana promotoras de compactação no interior do perímetro urbano favorecem o tratamento paisagístico e urbanístico.

VII – A Zona Industrial (ZI), localizada em área específica no interior do perímetro urbano conforme planta anexa destina-se exclusivamente à fixação e instalação controlada de estabelecimentos industriais de grande porte que ocupem áreas construídas superiores a 500 m², onde os impactos ambientais toleráveis pela população vizinha serão detalhados em legislação municipal específica.

Art. 36 - As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) caracterizam-se pela carência de infra-estrutura e por abrigarem habitações precárias que se encontram em situação de irregularidade.

§ 1º O Poder Executivo deverá elaborar projeto de urbanização e regularização fundiária para as ZEIS, que definirá padrões específicos de parcelamento, uso e ocupação do solo, preço e forma de transferência ou aquisição de unidades habitacionais para segmentos específicos da população de menor poder aquisitivo; critérios de controle ambiental; infra-estrutura adequada às características da área com cronograma físico-financeiro, orçamento das obras e indicação da fonte de recursos.

§ 2º - Será deferida a Concessão do Direito Real de Uso (CDRU) aos ocupantes de imóveis públicos localizados nas ZEIS, observados os seguintes requisitos:

- a) ser o beneficiário da concessão considerado membro da população de baixa renda, ou seja, deve ele perceber renda familiar de até 5 (cinco) salários mínimos;
- b) não ser o beneficiário de concessão de outro imóvel, urbano ou rural, no Município.

§ 3º - A Concessão do Direito Real de Uso (CDRU) vigorará pelo prazo de 05 (cinco) anos a contar da data de registro imobiliário do contrato no Cartório de Registro de Imóveis.

§ 4º - Aos concessionários da ZEIS é vedado:

- a) transferir a outrem o direito de uso de que são beneficiários;



b) quando se tratar de unidades imobiliárias construídas pela Municipalidade, efetuar obras tendentes a alterar o imóvel ou prédio, salvo as consideradas necessárias à manutenção ou à conservação da estrutura e dos equipamentos nela instalados.

Art. 37 - As Macrozonas Rurais subdividem-se em Macrozona Centro-Oeste Rural de Arcos – Boca da Mata (MZRCO), Macrozona Sudoeste Rural de Corumbá (MZRS), Macrozona Centro-Leste Rural de São Domingos de Cima (MZRCL), Macrozona Rural Fronteiriça Oriental (MZRFO), Macrozona Centro-Norte Rural de Paineiras – Pau Seco (MZRCN), Macrozona Rural Norte de Itaoca (MZRN).

§ 1º - A Macrozona Rural Centro-Oeste de Arcos–Boca da Mata incorpora a Zona Fronteiriça Oeste (ZFO);

§ 2º – A Zona Fronteiriça Oeste (ZFO) destina-se à constituição de um *cinturão verde* para a contenção da expansão urbana nessa direção e admite usos e ocupações de baixa densidade por serem definidos por lei municipal específica;

§ 3º – Diretrizes de uso e ocupação dos solos específicas às macrozonas rurais serão instituídas por Plano de Ordenamento Econômico-Ecológico, a ser elaborado com o objetivo de compatibilizar os diversos tipos de uso e ocupação do solo na área rural, observando-se os princípios técnicos e legais de proteção do meio ambiente.

Art. 38 - Ficam instituídas as Zonas do Esporte e Cultura (ZEC), consideradas de interesse público, as quais devem contemplar ao menos uma das seguintes funções: recreação, contemplação, socialização, esporte, manifestações culturais, conforto ambiental, educação ambiental, correspondendo aos seguintes espaços: praças, parques; áreas ajardinadas e arborizadas em logradouros, canteiros centrais do sistema viário e equipamentos públicos, áreas passíveis de projetos de arborização; hortos e bosques; paisagens notáveis.

Parágrafo único – As ZECs encontram-se localizadas, em áreas urbana e rural, como as MANAP e MFO, assinaladas em planta anexa.

CAPÍTULO VI

SEÇÃO I

DOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

Da Transferência do Potencial Construtivo

Art. 39 - O proprietário de um imóvel, impedido de utilizar plenamente o potencial construtivo, definido nesta Lei, por limitações urbanísticas relativas à proteção e preservação do Patrimônio Histórico, Cultural, Natural e Ambiental, definidas pelo Poder Público, incluindo tombamento, poderá transferir, parcial ou totalmente, o potencial não utilizável desse imóvel, mediante prévia autorização do Poder Público Municipal, com ou sem a transferência de titularidade do imóvel obedecidas as disposições desta Lei.

Art. 40 - A transferência total ou parcial de potencial construtivo também poderá ser autorizada pelo Poder Público Municipal, como forma de indenização, mediante acordo com o proprietário, nas desapropriações destinadas a melhoramentos viários, equipamentos públicos, programas habitacionais de interesse social, programas de recuperação ambiental.

Art. 41 - Poderão ser objeto de transferência, os terrenos situados em áreas de Proteção Ambiental, em áreas de Interesse Histórico e em áreas Interesse Social.



§ 1º - Os terrenos ou glebas em áreas de Proteção Ambiental que podem utilizar parcialmente seu potencial construtivo não se enquadram neste artigo.

§ 2º - A cada nova regulamentação das áreas de Proteção Ambiental do Município, as subzonas impossibilitadas de utilizar seu potencial construtivo serão imediatamente incluídas como áreas passíveis de utilização deste instrumento.

Art. 42 - A transferência do potencial construtivo será efetuada mediante autorização especial a ser expedida pelo órgão municipal de licenciamento e controle urbanístico e ambiental, previamente à emissão de alvará de construção, no qual a transferência é garantida ao proprietário, pela especificação da quantidade de metros quadrados passíveis de transferência atendidas as exigências desta Lei e dos demais diplomas legais.

Art. 43 - O imóvel objeto de transferência, cedente de potencial construtivo, passará ao domínio pleno do Município, torna-se patrimônio público e somente pode ser utilizado de acordo com os usos previstos em Lei.

Art. 44 - A transferência do potencial construtivo será averbada no registro imobiliário competente, à margem da matrícula do imóvel que cede e do que recebe o potencial construtivo.

Parágrafo único. No imóvel que cede o potencial, a averbação deverá conter, além do disposto no caput deste artigo, as condições de proteção, preservação e conservação, quando for o caso.

SEÇÃO II

Dos Instrumentos de Combate à Retenção de Terras no perímetro urbano

Art. 45 - De acordo com o dispositivo no § 4º do Artigo 182 da Constituição Federal e Artigos 5º, 6º, 7º e 8º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominado "Estatuto da Cidade", o proprietário de imóvel urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, deverá promover seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I – parcelamento ou edificação compulsórios;

II – imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressiva no tempo;

III – desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate até 10 (dez) anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

§ 1º - As áreas sujeitas à aplicação dos instrumentos previstos neste artigo, na cidade de Arcos, encontram-se delimitadas no Mapa do Macrozoneamento anexo desta Lei.

§ 2º - Os instrumentos de que trata este artigo não são aplicáveis:

I – a imóvel com área inferior a 200 m² (duzentos metros quadrados) que constitua única propriedade do morador;

II – a imóveis cobertos com vegetação nativa;

III – a imóveis voltados para ruas que não possuam serviços de infra-estrutura urbana de abastecimento de água, energia elétrica, rede de esgoto e meio-fio.



Art. 46 - O proprietário do imóvel será notificado pelo Executivo Municipal para o cumprimento da obrigação, notificação essa que deve ser averbada no cartório de registro de imóveis.

Art. 47 - Os prazos para o parcelamento e edificação compulsórios não poderão ser inferiores a:

I - 01 (um) ano, a partir da notificação, para que seja protocolado o projeto no órgão municipal competente;

II - 02 (dois) anos, a partir da aprovação do projeto, para iniciar as obras do empreendimento.

Art. 48 - O não cumprimento de obrigação de parcelar ou edificar acarretará a aplicação do imposto predial e territorial urbano progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de 05 (cinco) anos consecutivos.

§ 1º - A cobrança de IPTU progressivo no tempo será de acordo com o quadro abaixo:

1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	demais anos
2%	4%	8%	12%	15%	15%

§ 2º - Para o cumprimento de suas finalidades, o Poder Executivo providenciará a atualização da Planta Genérica de Valores Venais com base no cadastro unificado e na nova lei de zoneamento.

Art. 49 - Decorridos 05 (cinco) anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública.

SEÇÃO III

Do Direito de Preempção

Art. 50 - Fica instituído o Direito de Preempção, no município de Arcos para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares, conforme disposto nos artigos 25, 26 e 27, da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - "Estatuto da Cidade".

Parágrafo Único - As áreas sujeitas à aplicação do instrumento previsto neste artigo, encontram-se delimitadas no Mapa do Macrozoneamento anexo a esta Lei.

Art. 51 - Os imóveis definidos como alvo do Direito de Preempção deverão, necessariamente, ser oferecidos primeiramente ao Município, em caso de alienação onerosa de domínio.

§ 1º - O período de vigência da demarcação do Direito de Preempção não será superior a 05 (cinco) anos, contados a partir da promulgação da legislação específica, renovável por mais 01 (um) ano;

§ 2º - O Direito de Preempção poderá ser repetido para um mesmo imóvel, desde que respeitados os prazos acima descritos.

Art. 52 - O Direito de Preempção será utilizado pelo Poder Executivo sempre que necessitar de áreas para:



- I - Regularização Fundiária e Urbanística;
- II - A execução de Programas e Projetos Habitacionais de Interesse Social;
- III - A constituição de reserva fundiária;
- IV - O ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- V - A implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VI - A criação de espaços livres públicos de lazer e áreas verdes;
- VII - A criação de unidades de conservação ou proteção de áreas de interesse ambiental;
- VIII - A proteção de áreas de interesse histórico, cultural e paisagístico.

Art. 53 - O proprietário do imóvel, inscrito em área de Direito de Preempção, deverá, necessariamente, informar ao Município, por meio de ofício ou carta escrita, devidamente recebida pelo órgão competente, sua intenção de alienar seu imóvel.

§ 1º - O Município terá 30 (trinta) dias, após o recebimento da carta de intenção, para se pronunciar, informando ao proprietário seu interesse de compra.

§ 2º - No caso da existência de um terceiro interessado, o proprietário deverá anexar carta ou ofício, com proposta assinada por aquele, onde conste preço e condições de pagamento, referentes ao mesmo imóvel.

Art. 54 - Caso o Município não se pronuncie, no tempo estipulado no § 1º, do art. 40, acima, o proprietário fica liberado para alienar seu imóvel para terceiros.

§ 1º. A liberação para que o proprietário aliene seu imóvel para terceiros, conforme o caput deste artigo, dar-se-á de forma que não prejudique o Poder Público, estando o proprietário obrigado a alienar seu imóvel, para terceiros, pelo mesmo preço oferecido ao Município.

§ 2º. Atendendo o § 1º, acima, o proprietário deverá, após a venda de seu imóvel a terceiros, encaminhar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, cópia de instrumento público de alienação do imóvel, onde conste o preço final e as condições de pagamento.

§ 3º. Caso o proprietário não deposite a cópia de instrumento público de alienação do imóvel, conforme definido acima, passará a sofrer multa diária, a partir do fim de prazo, de 5 milésimos do valor final da alienação efetuada, até que venha a fazê-lo.

§ 4º. A alienação processada em condições diversas da proposta apresentada é nula de pleno direito.

§ 5º. Ocorrida a hipótese prevista no § 4º, o Município poderá adquirir o imóvel pelo valor da base de cálculo do IPTU ou pelo valor indicado na proposta apresentada, se este for inferior àquele.

SEÇÃO IV

DO CONSÓRCIO IMOBILIÁRIO

Art. 55 - O Poder Executivo ou o proprietário de imóvel localizado em Área Especial de Interesse Social ou Área Especial de Preservação Histórica poderá requerer o estabelecimento de Consórcio Imobiliário, para tornar viável plano de urbanização ou de recuperação de imóvel edificado para fins de habitação de interesse social.



Art. 56 - No Consórcio Imobiliário o proprietário entrega ao Poder Executivo seu imóvel e, após as obras realizadas por este, recebe como pagamento parte desse imóvel, devidamente urbanizado ou recuperado, de valor correspondente ao valor do imóvel original, antes da realização das obras.

SEÇÃO V

DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Art. 57 - Entende-se por Operação Urbana Consorciada (OUC) o conjunto integrado de intervenções e medidas urbanísticas que definem um projeto urbano para determinadas áreas da cidade, indicadas pelo Plano Diretor Participativo, coordenadas pelo poder público e definidas, através de Lei Municipal, em parceria com a iniciativa privada, instituições financeiras, agentes governamentais e proprietários, moradores e usuários permanentes, com a finalidade de preservar, recuperar e/ou transformar essas áreas, levando em consideração a sua singularidade.

Art. 58 - Operações Urbanas têm como objetivo promover melhorias urbanas, incentivar a Função Social da Propriedade e promover a justiça social, gerar habitabilidade digna, preservar valores histórico-culturais, cênico-paisagísticos e ambientais significativos para o patrimônio da cidade, promover adequação viária, produzir ou melhorar a infra-estrutura, os equipamentos coletivos e os espaços públicos.

Art. 59 - Poderão ser objeto de ações das OUC, a modificação de índices, taxas e coeficientes urbanísticos, regras sobre uso, ocupação e parcelamento do solo, procedimentos de regularização fundiária e urbanística, considerando o impacto ambiental delas decorrentes, e desde que, previamente discutidas e aprovadas em audiências públicas com os segmentos interessados.

SEÇÃO VI

DOS ESTUDOS DE IMPACTO AMBIENTAL E DE VIZINHANÇA

Art. 60 - A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades, que utilizam recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos e atividades capazes, sob qualquer forma, de causar significativa degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento do Poder Executivo Municipal, que receberá recomendação do CODEMA (de acordo com a Lei Municipal nº 1.944, de 23 de abril de 2003) e legislação federal e estadual pertinentes, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigidas.

§ 1º. A licença ambiental para empreendimentos ou atividades consideradas efetivas ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente, será emitida somente após a avaliação do prévio Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/RIMA).

§ 2º. Para os empreendimentos ou atividades cujos impactos ambientais, efetivos ou potenciais, tenham caráter menos abrangente, o Poder Executivo Municipal disporá sobre os procedimentos e critérios para o licenciamento urbanístico e ambiental com observância da legislação nacional e municipal, definindo:

- I. os empreendimentos e atividades, públicos e privados, referidos neste parágrafo;
- II. os estudos ambientais pertinentes;
- III. os procedimentos de licenciamento urbanístico e ambiental.



§ 3º. O estudo que deve ser apresentado para a solicitação da licença urbanística e ambiental deverá contemplar, entre outros, os seguintes itens:

- I. diagnóstico ambiental da área;
- II. descrição da ação proposta e das alternativas;
- III. identificação, análise e previsão dos impactos significativos, positivos e negativos;
- IV. definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como das que intensificam os impactos positivos.

§ 4º.- Até a aprovação de lei que defina os empreendimentos e atividades sujeitos ao licenciamento urbanístico e ambiental, bem como os procedimentos e critérios aplicáveis, deverão ser aplicadas as Resoluções n.º 001, de 23 de janeiro de 1986, e 237, de 22 de dezembro de 1997, do Conselho Nacional do Meio Ambiente, considerando especialmente o disposto no art. 6º desta última.

§ 5º. Para o licenciamento ambiental serão analisados os aspectos urbanísticos constantes nesta e em outras leis municipais, de modo que o fato administrativo decorrente seja único e produza igualmente todos os efeitos jurídicos urbanísticos e ambientais.

Art. 61 - Quando o impacto ambiental previsto corresponder, basicamente, a alterações das características urbanas da circunvizinhança, os empreendimentos ou atividades especificados em lei municipal estarão sujeitos à avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança e de seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (EIVI/RIV), por parte do Poder Executivo, previamente à emissão das licenças ou alvarás de construção, reforma ou funcionamento nos termos da legislação municipal.

§ 1º . A revisão da legislação ambiental definirá os empreendimentos e atividades, públicos ou privados, referidos no *caput* deste artigo, bem como os parâmetros e os procedimentos que serão adotados para sua avaliação, conforme disposto na legislação municipal.

§ 2º. O Estudo de Impacto de Vizinhança referido no *caput* deste artigo deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e em suas proximidades, bem como a especificação das providências necessárias para evitar ou superar seus efeitos prejudiciais, incluindo a análise, dentre outras, no mínimo, das seguintes questões:

- I. adensamento populacional;
- II. equipamentos urbanos e comunitários;
- III. uso e ocupação do solo;
- IV. valorização imobiliária;
- V. geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI. ventilação e iluminação;
- VII. paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- VIII. definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como das que intensificam os impactos positivos.



§ 3º. Os empreendimentos sujeitos ao Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente, no que couber, deverão contemplar também os aspectos exigidos no parágrafo segundo deste artigo para dispensa do Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança.

§ 4º. A elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (EIVI/RIV) não substitui a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente (EIA/ RIMA), quando este último for necessário.

Art. 62 - O Poder Executivo, com base na análise dos estudos ambientais apresentados, poderá exigir do empreendedor, a execução, às suas expensas, das medidas adequadas para evitar ou, quando for o caso, superar os efeitos prejudiciais do empreendimento, bem como as medidas atenuadoras e compensatórias relativas aos impactos decorrentes da implantação da atividade.

Art. 63 - O Poder Executivo colocará à disposição para consulta da população, por meio eletrônico e mídia local, pelo prazo mínimo de 30 dias, os documentos integrantes dos relatórios urbanísticos e ambientais.

§ 1º. Cópia do Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV será fornecida gratuitamente, quando solicitada pelos moradores da área afetada ou suas associações.

§ 2º. O órgão público responsável pelo exame dos Relatórios de Impacto Ambiental – RIMA e de Vizinhança – RIV deverá realizar audiência pública, antes da decisão sobre o projeto, sempre que sugerida, na forma da lei, pelos moradores da área afetada ou por suas associações.

CAPÍTULO VII

Do MEIO AMBIENTE E TURISMO

Do Meio Ambiente

Art. 64 - A organização do território municipal deverá ser disciplinada de modo que assegure o equilíbrio ambiental e contribua para o desenvolvimento sustentável;

Parágrafo único: Para este efeito, criar-se-á unidades de conservação de uso restrito visando a preservação de exemplares dos principais biomas existentes no Município, sendo eles:

I – Cerrado: área a ser delimitada na Macrozona Centro-Leste Rural de São Domingos de Cima (MZRCL) ou na Macrozona Rural Fronteiriça Oriental (MZRFO);

II – Mata de Pains: área a ser delimitada junto ao maciço calcário da Província Cárstica (Macrozona Sudoeste Rural de Corumbá (MZRS);

Art. 65 - O território municipal organizar-se-á de acordo com o Sistema Ambiental do Município de Arcos; que se compõe para os fins desta Lei:

I – do patrimônio natural do Município;

II – do patrimônio cultural do Município;

III – do sistema municipal de saneamento ambiental;

IV – do sistema municipal de meio ambiente.



Art. 66 - São elementos referenciais para o patrimônio natural do município de Arcos:

- I – a rede hidrográfica e as reservas subterrâneas de água, em especial as localizadas na área de ocorrência de rochas calcárias denominada Província Cárstica;
- II – Os remanescentes de Cerrados;
- III – os remanescentes de mata da Província Cárstica;
- IV – as cavidades em rochas carbonatadas da Província Cárstica, com seus acervos arqueológico, paleontológico e espeleológico;
- V – as paisagens rurais notáveis, em especial as lindeiras das rodovias na Província Cárstica;
- VI – as áreas de dolinas e uvalas que pontuam a Província Cárstica;
- VII – As matas ciliares e margens de cursos d' água, em especial as lindeiras do rio São Francisco;
- VIII – as unidades de conservação da natureza instituídas e por serem criadas, nas áreas urbana e rural.

Art. 67 - São elementos referenciais para o saneamento ambiental do Município de Arcos a melhoria das condições de vida da população no Município e a redução da degradação dos seus recursos naturais, conforme os seguintes sistemas:

- I. abastecimento de água;
- II. esgotamento sanitário e seu sistema de tratamento;
- III. drenagem das águas pluviais, gestão;
- IV. integrada de resíduos sólidos;
- V. controle da poluição ambiental;
- VI. recuperação e adequação de áreas ambientalmente frágeis e de preservação permanente, especialmente as nascentes e foz dos rios e riachos;
- VII. definição de zonas de interesse ambiental e paisagístico com padrões específicos para preservação e recuperação;
- VIII. implementação de um programa de proteção dos recursos hídricos.

Art. 68 - A implantação de qualquer projeto público ou privado, no Município, deverá obedecer às disposições e aos parâmetros urbanísticos e ambientais estabelecidos na legislação municipal vigente.

Art. 69 - O Município promoverá ações concretas com o objetivo de elaborar e implantar sua legislação ambiental, em consonância com a legislação federal e estadual, na qual será incluída a constituição e consolidação do CODEMA e do Fundo Municipal do Meio Ambiente destinado a apoiar as iniciativas de proteção do meio ambiente.

Do Desenvolvimento do Turismo

Art. 70 - São diretrizes para desenvolver a atividade turística de forma sustentável:

- I – a integração das ações de promoção ao turismo com programas de geração de emprego e renda e conscientização ambiental;
- II – o aproveitamento turístico do patrimônio natural e cultural de Arcos;



III – a proteção legal do patrimônio paisagístico de interesse turístico constituído pelos paredões calcários, matas associadas e seus entornos situados ao longo das rodovias que cruzam a Província Cárstica (Macrozona Rural Sudoeste de Corumbá –MZRS);

IV – o estímulo ao turismo ecológico, aproveitando os recursos naturais municipais, em particular na Província Cárstica;

V – a integração do turismo ao desenvolvimento da produção cultural local, especialmente ao artesanato e às manifestações folclóricas, para gerar trabalho e renda para a população e preservar a identidade cultural de Arcos;

VI – a integração das ações do Município aos programas federais e estaduais;

VII – a articulação com municípios vizinhos que oferecem atrativos turísticos complementares para implementar ações conjuntas;

VIII – a realização de estudos para impulsionar a atividade turística, pela elaboração do Plano Municipal de Desenvolvimento do Turismo;

IX – a constituição do Conselho Municipal de Turismo.

CAPÍTULO VIII

DA PARTICIPAÇÃO POPULAR NA GESTÃO DA POLÍTICA URBANA

SEÇÃO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 71 - É assegurada a participação direta da população em todas as fases do processo de gestão democrática da política urbana da cidade mediante as seguintes instâncias de participação:

- I. Assembléia de Desenvolvimento Urbano de Arcos;
- II. Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Arcos;
- III. Audiências públicas;
- IV. Conselhos reconhecidos pelo Poder Executivo Municipal;
- V. Iniciativa popular de projetos de lei, de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
- VI. Assembléias e reuniões de elaboração participativa do orçamento municipal;
- VII. Programas e projetos com gestão popular.

Art. 72 - Anualmente até 31 de março, o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano divulgará relatório de gestão da política urbana e plano de ação para o próximo período, o qual será publicado na Imprensa local do Município e divulgado por meio eletrônico.

SEÇÃO II

DOS ÓRGÃOS DE PARTICIPAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO URBANO

Art. 73 - As Assembléias de Desenvolvimento Urbano ocorrerão, ordinariamente, a cada dois anos e, extraordinariamente, quando convocadas e serão compostas por delegados eleitos nos bairros, nas entidades e associações públicas e privadas setoriais ou representativas de classe, por associações de moradores e movimentos sociais organizados da sociedade civil, coordenadas pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano.



Parágrafo único. Todos os munícipes poderão participar das assembléias e reuniões de bairros, sendo as demais igualmente abertas a todos.

Art. 74 - A Assembléia de Desenvolvimento Urbano, entre outras funções, deverá:

- I. apreciar e propor os objetivos e as diretrizes da política urbana;
- II. debater os Relatórios Anuais de Gestão do Desenvolvimento Urbano, apresentando críticas e sugestões;
- III. sugerir ao Poder Executivo adequações nas ações estratégicas destinadas à implementação dos objetivos, diretrizes, planos, programas e projetos;
- IV. sugerir propostas de alteração da lei do Plano Diretor Participativo, a serem consideradas no momento de sua modificação ou revisão.

Parágrafo único. As deliberações do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Arcos deverão articular e compatibilizar as dos outros conselhos setoriais do Município, buscando a integração das diversas ações e políticas responsáveis pela intervenção urbana, em especial as de transporte, habitação e meio ambiente, e garantindo a participação da sociedade em nível regional.

SEÇÃO III

DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Art. 75 - Serão promovidas pelo Poder Executivo as audiências públicas referentes a empreendimentos ou atividades públicas ou privadas em fase de projeto, de implantação, suscetíveis de impacto urbanístico ou ambiental com efeitos potencialmente negativos sobre a vizinhança no seu entorno, o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população, para os quais serão exigidos estudos e relatórios de impacto ambiental e de vizinhança nos termos que forem especificados em lei municipal.

§ 1º. Todos os documentos relativos ao tema da audiência pública, tais como estudos, plantas, planilhas e projetos, serão colocados à disposição de qualquer interessado para exame e extração de cópias, inclusive por meio eletrônico, com antecedência mínima de cinco dias úteis da realização da respectiva audiência pública.

§ 2º. As intervenções realizadas em audiência pública serão registradas por escrito e gravadas para acesso e divulgação públicos, e deverão constar no processo.

§ 3º. O Poder Executivo regulamentará os procedimentos para realização das audiências públicas e os critérios de classificação do impacto urbanístico ou ambiental.

SEÇÃO IV

Do plebiscito e do referendo

Art. 76 - O plebiscito e o referendo serão convocados e realizados com base na legislação federal pertinente e nos termos da Lei Orgânica Municipal.

SEÇÃO V

Da iniciativa popular

Art. 77- A iniciativa popular de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano poderá ser tomada por, no mínimo, 5% (cinco por cento) dos eleitores do Município em caso de planos, programas e projetos de impacto estrutural sobre a cidade.



Art. 78 - Qualquer proposta de iniciativa popular de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano e ambiental deverá ser apreciada pelo Executivo em parecer técnico circunstanciado sobre o seu conteúdo e alcance, no prazo de 120 (cento e vinte) dias a partir de sua apresentação.

§ 1º. O prazo previsto no *caput* deste artigo poderá ser prorrogado, desde que solicitado com a devida justificativa.

§ 2º. A proposta e o parecer técnico a que se refere este artigo deverão ser amplamente divulgados para conhecimento público inclusive por meio eletrônico.

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 79 - Os projetos que derem entrada no prazo de até 60 (sessenta) dias, após a publicação desta Lei serão analisados, no que couber, de acordo com a legislação anterior, quanto às densidades demográficas e prescrições urbanísticas para edificação.

Art. 80 - Este plano e sua execução ficam sujeitos a contínuo acompanhamento, revisão e adaptação às circunstâncias emergentes e será revisto a cada quatro anos, mobilizados para tanto os mecanismos de participação, previstos em legislação própria.

Parágrafo único – o prazo, constante no *caput* deste artigo, não é fator impeditivo para que sejam promovidas mudanças, quando houver interesse público, através de legislações específicas.

Art. 81 - Para garantir a aplicação desta Lei, a Prefeitura Municipal propiciará o treinamento dos funcionários municipais, cujas atribuições estejam relacionadas diretamente com a sua implantação, com a participação do grupo técnico de trabalho do Plano Diretor Participativo.

Art. 82 - O Executivo Municipal deverá promover ampla divulgação do conteúdo das propostas do Plano Diretor Participativo, junto à população local, através de meios de comunicação disponíveis ou da distribuição de cartilhas e similares, além de manter exemplares integrais do Plano Diretor Participativo no arquivo e biblioteca municipal.

Art. 83 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Arcos, 09 de outubro de 2006.

PLÁCIDO RIBEIRO VAZ

PREFEITO MUNICIPAL



ANEXO 1

Para os fins desta Lei são adotadas as seguintes definições:

- I. Área de Risco - Área passível de ser atingida por processos naturais e/ou antrópicos que causem efeitos adversos, situada em vertentes e em torno destas, áreas suscetíveis de inundação e/ou alagamento, baixios topográficos, faixas de domínio de linhas ferroviárias, faixas de servidão de linhas de transmissão de energia elétrica de alta tensão, áreas de instabilidade sujeitas a desabamentos e/ou soterramentos (encostas);
- II. Área Cárstica - área constituída por rochas carbonatadas (calcários e dolomitos), apresentando formas de relevo (paredões, torres, dolinas, uvalas), cavidades com valiosos acervos espeleológico, arqueológico e paleontológico e hidrologia específicos;
- III. Área Especial - porção do território municipal, delimitada por lei, que se sobrepõe às zonas em função de peculiaridades que exigem tratamento especial;
- IV. Atividades de interesse urbano - são aquelas inerentes à função de moradia, produção e comércio de bens, prestação de serviços, circulação e proteção ambiental, nas condições estabelecidas pelos instrumentos deste Plano Diretor Participativo.
- V. Concessão de Direito Real de Uso - o contrato com prazo determinado pelo qual a administração transfere o uso remunerado ou gratuito de terreno público a particular;
- VI. Conservação Ambiental - Compreende a proteção, a manutenção, a restauração e a recuperação do ambiente natural, garantindo algumas características originais de determinado ecossistema, sendo possível a utilização humana sob regime de manejo sustentável;
- VII. Dolina - depressão no solo gerada pela dissolução das rochas carbonatadas e assumindo importante função na hidrologia das áreas cársticas;
- VIII. Favela - assentamento habitacional com situação fundiária e urbanística, total ou parcialmente ilegal e/ou irregular, com forte precariedade na infra-estrutura e no padrão de habitabilidade, sendo considerada como consolidada a partir do quinto ano de sua existência;
- IX. Habitação de Interesse Social - aquela destinada à famílias que vivem em favelas, vilas ou loteamentos irregulares e demais áreas incluídas na Política Habitacional de Interesse Social do Município;
- X. Loteamento Clandestino - parcelamento do solo não aprovado pela Prefeitura nem registrado em cartório;
- XI. Loteamento Irregular - parcelamento do solo aprovado pela Prefeitura, não registrado em cartório ou não executado conforme projeto registrado;
- XII. Lotes ou Glebas Sub-Utilizados - áreas públicas ou particulares com edificação abandonada, ociosa ou utilizada por alguma forma de ocupação transitória ou móvel (trailer, barraca de acampamento e similares);
- XIII. "Mata de Pains" - mata adaptada ao ciclo hidrológico da Província Cárstica, assim denominada por estudiosos da geografia e geologia no século passado;
- XIV. Paisagem - porção de terreno vista num lance de olhar, incluindo suas características ambientais naturais e as marcas impressas pela atividade humana ao longo dos séculos.
- XV. Poluição ambiental - é a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que, direta ou indiretamente: prejudiquem a saúde, segurança e bem estar da população; crie condições adversas às atividades sociais e econômicas; afetem desfavoravelmente a biota; afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e, lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos na legislação pertinente;
- XVI. Preservação Ambiental - conjunto de métodos, procedimentos e políticas que visem à proteção, a longo prazo, das espécies, habitat e ecossistemas, garantindo suas características originais, sendo a ocupação humana incompatível com o mesmo;
- XVII. Sistema Viário - o conjunto de vias, logradouros, acessos e travessias, destinado à circulação de veículos e pedestres, suscetíveis de fiscalização, sinalização e controle de tráfego, sendo constituído pelas Vias Arteriais, Vias Coletoras e Vias Locais.

**Prefeitura Municipal de Arcos**

Estado de Minas Gerais

Rua Getúlio Vargas, 228 - Centro - Cep 35588-000 Fone (37) 3359-7900
CGC: 18.306.662/0001-50 - Email: arcosprefeitura@arcos.mg.gov.br

- XVIII. Taxa de Ocupação - o índice que se obtém dividindo a área correspondente à projeção horizontal da construção pela área total do lote ou gleba;
- XIX. Uvala - depressão resultando da coalescência de dolinas;
- XX. Zonas - porções do território do Município delimitadas por lei e caracterizadas por suas funções social e físico-ambiental diferenciadas;



ANEXO 2

Para os fins desta Lei, a consulta popular assinalou as seguintes diretrizes:

I – Na área de Cultura

- a) Criação de Fundação de Cultura;
- b) Desenvolvimento de parcerias;
- c) Elaboração de diagnóstico cultural do município;
- d) Criação de arquivo municipal;
- e) Criação de museu municipal;
- f) Criação de Lei municipal de incentivo à Cultura;
- g) Valorização dos bens do patrimônio histórico e cultural ;
- h) Incentivo ao trabalho voluntário.

II – Na área de Esportes

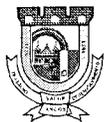
- a) Realização de ruas de lazer;
- b) Construção de quadras esportivas cobertas nos bairros;
- c) Programas especiais para portadores de necessidades especiais;
- d) Incentivo à prática de atividades esportivas para os componentes do Clube da 3ª idade;
- e) Projetos para atletismo, ginástica rítmica e artística;
- f) Criação e divulgação do calendário anual de jogos esportivos;
- g) Cursos de aperfeiçoamento do profissional desportivo;
- h) Reforma dos estádios de futebol;
- i) Construção de estádio municipal;
- j) Incentivo aos clubes para a criação de escolinhas de futebol;

III – Na área do Urbanismo:

- a) Revisão da legislação urbanista municipal vigente no município;
- b) Criar um programa de Engenharia, Arquitetura e Agronomia Públicas, conforme previsto no artigo 4º - item V - letra R do Estatuto da Cidade, onde salienta a assistência jurídica e técnica à população de baixa renda.
- c) Criação de políticas emergenciais em: regularização fundiária, trânsito, habitação popular, cadastramento de terrenos, áreas e lotes;
- d) Elaboração da lei municipal de uso e ocupação do solo urbano;
- e) Regularização de loteamentos clandestinos no prazo de 5 anos ;
- f) Implementação de projetos para o atendimento habitacional da população de baixa renda;
- g) Promover condições urbanísticas que facilitem a locomoção de pessoas portadoras de deficiência e idosos;
- h) Requerer ao Governo do Estado obras urgentes de recuperação das rodovias;
- i) Criação do Fundo municipal de segurança pública;
- j) Criação de guarda municipal para proteção dos espaços e equipamentos municipais;
- k) Promover consulta pública para retirada da rede ferroviária e rodovia federal dos limites do Perímetro Urbano;
- l) Criação da Redex- Rede Ferroviária com Terminal para Exportação;]
- m) Criação Centros Comunitários de Desenvolvimento Rural;
- n) Instalação de água potável nas comunidades rurais;
- o) Criação de Lei de Concessão de transporte Público.

IV – Na área da Assistência Social e Atenção à Criança:

- a) Elaboração de Diagnóstico Social para definição das prioridades e destinação de, no mínimo, 5% do orçamento municipal para a Assistência Social;
- b) Elaborar diagnóstico e criar banco de dados para avaliar a situação da criança e do adolescente;



- c) Financiamento para capacitação e fortalecimento das Associações de Bairros;
- d) Incentivo do trabalho em rede entre as entidades prestadoras de serviços na área da Assistência Social, os Conselhos e os Órgãos Municipais;
- e) Formação dos Conselhos Municipal do Idoso e da Pessoa com Deficiência;
- f) Melhor atendimento aos mais pobres e a ajuda aos necessitados;
- g) Comissão para pesquisar os trabalhos realizados sobre Assistência Social;
- h) Criação de banco de dados permanente para arquivo das informações referentes às doações feitas pelos órgãos públicos municipais;
- i) Criação de um centro de triagem e acompanhamento para menores infratores e em situação irregular para fins de atendimento a juventude e fiscalização da ação de menores;
- j) Ampliação dos horários de permanência de atendimento nas creches e idade máxima para 10 anos;
- k) Criação de programas sócio-educativos municipais que atendam crianças e adolescentes;
- l) Implantação de estudos sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente nas escolas municipais, estaduais, particulares e universidades;
- m) Criação de infra-estrutura nas escolas para funcionamento em período integral.

V – Na área de Educação:

- a) Criação de programa de formação contínua dos profissionais da Educação, em parceria com empresas e universidades locais;
- b) Reivindicação de aumento dos recursos do FUNDEF;
- c) Criação de centro de apoio ao professor em âmbito municipal oferecendo atividades de lazer, esporte, biblioteca, videoteca e outros;
- d) Treinamento didático- pedagógico específico para professores de alunos portadores de necessidades especiais;
- e) Ampliação do espaço físico para a adequação de programas pedagógicos com equipamentos, sobretudo para a Educação Infantil (0 – 6 Anos);
- f) Reativação da política de educação rural, com o objetivo de manter o homem do campo no campo;
- g) Transformação das bibliotecas escolares em bibliotecas comunitárias;
- h) Aplicação do Plano Decenal já aprovado em Audiência Pública.

VI – Na área da Saúde:

- a) Valorização dos profissionais de saúde, através de reestruturação do plano de cargos e salários e de cursos de capacitação profissional;
- b) Inclusão de equipes da saúde bucal em todas unidades P.S.F.;
- c) Fortalecimento das microrregiões de saúde para realização de exames especializados;
- d) Manutenção de parceria com a Santa Casa de Arcos, ampliando e reestruturando os atendimentos prestados à comunidade;
- e) Criação de setor de zoonoses dentro da vigilância epidemiológica;
- f) Criando mecanismos de auto-gestão da Saúde ;
- g) Criação do código municipal de saúde;
- h) Proporcionar aos estudantes da área de saúde estágio remunerado;
- i) Promover atendimento especial aos idosos;
- j) Informatização da rede de serviço da saúde municipal;
- k) Criação de programa de farmácia solidária;
- l) Implantação de colônia de férias para a população;
- m) Reestruturação do núcleo psicossocial para atendimento a pacientes em tratamento psicológico e psiquiátrico;
- n) Criação do Pronto Socorro Municipal;
- o) Criação de Programa de Segurança Alimentar e Nutricional.
- p) Implantar programa de doenças do homem conforme Lei Municipal nº 1.793 de 05/04/2000.



VII – Na área do Turismo e Lazer

- a) Melhorar a infra-estrutura e o acesso aos pontos turísticos;
- b) Maior divulgação da cidade, inclusive através de sites na Internet ;
- c) Processo de urbanização melhorando o visual da cidade (jardins, praças, etc);
- d) Criação de mecanismos que garantam o compromisso das empresas extratoras de minérios com o meio ambiente;
- e) Promover melhorias na qualidade da limpeza urbana;
- f) Criação de um guia turístico (com nome de hotéis, restaurantes, etc);
- g) Efetivar a qualificação técnica de guias e profissionais para o ecoturismo;
- h) Elaborar diagnostico turístico;
- i) Criação de parques ecológicos municipais;
- j) Criação do Projeto trem turístico;
- k) Criar projeto paisagístico na Rodovia MG170 sentido Corumbá e adjacentes;
- l) Desenvolvimento de disciplinas sobre preservação do meio ambiente nas escolas.

VIII – Na área de Emprego, Indústria e Extração

- a) Criação de escolas para especialização na área da produção têxtil (mão de obra básica);
- b) Criação de novas facções;
- c) Fortalecimento do Sebrae/Senac/Senai em parceria com a Associação Comercial;
- d) Incentivo às parcerias entre as empresas;
- e) Criação de um pólo industrial;
- f) Elaboração de tópicos no plano diretor para o desenvolvimento da extração de calcário;
- g) Viabilização do desenvolvimento do sistema viário;
- h) Incremento à parceria das microempresas com as universidades e as escolas profissionalizantes;
- i) Melhorar os tipos de combustível (gasoduto regional);
- j) Diagnostico Municipal das atividades inerentes ao emprego, comércio e industria;
- k) Criação de oficinas de trabalho urbano;

IX – Na área da agricultura e infra-estrutura de apoio:

- a) Implantação de armazéns para grãos no município;
- b) Criação de uma Secretaria de Agricultura e Pecuária;
- c) Desenvolvimento de programa de conservação de estradas através de parcerias;
- d) Implantação de ‘barraginhas’ em áreas rurais e de bacias de captação de águas pluviais em estradas municipais e vicinais com a devida aprovação do Conselho Municipal de Meio Ambiente;
- e) Incentivar a implantação de florestas de rápido crescimento nas propriedades rurais para suprimento de suas próprias necessidades e gerar novos recursos econômicos;
- f) Recuperação de estradas através de obtenção de resíduos de brita e pedra com as empresas mineradoras;
- g) Incentivo na área de energia elétrica;
- h) Treinamento de mão-de-obra;
- i) Criação de patrulha mecanizada para os agricultores;
- j) Incentivo à criação do cooperativismo e associativismo;
- k) Implantação do seguro agrícola para o produtor;
- l) Criação de um supermercado rural;
- m) Incentivar a criação de agroindústrias com a implantação da fruticultura, expansão da olericultura e laticínios ;
- n) Criação de oficinas de trabalho com treinamento gratuito;
- o) Desenvolvimento de conscientização sobre a necessidade da preservação ambiental;
- p) Disponibilização de linhas de crédito para as cooperativas de crédito rural; Revisão das normas e dos programas de crédito rural;
- q) Incentivo ao transporte rural e à saúde no campo tanto para o homem quanto para os animais;
- r) Criação de banco de alimentos e cooperativas especializadas;
- s) Elaboração de projetos de fontes alternativas de energia para o produtor rural.

**X – Na área do Meio Ambiente e Saneamento:**

- a) Ampliação do abastecimento de água tratada e promoção de campanhas para seu uso racional;
- b) Fiscalização de áreas de preservação permanente, tais como matas ciliares;
- c) Ampliação das microbacias e proteção das nascentes e reordenamento fundiário junto às margens dos corpos d'água;
- d) Fomento da arborização urbana;
- e) Gerenciamento dos resíduos sólidos e controle de vetores;
- f) Promoção do gerenciamento integrado dos resíduos sólidos com uma política de responsabilização das fontes geradoras, incentivando a reciclagem e/ou a reutilização;
- g) Incentivo à manutenção da permeabilidade do solo urbano;
- h) Criação de programa de educação ambiental;
- i) Incentivo à adoção de tecnologias alternativas de geração de energia;
- j) Regulamentação da implantação de florestas de rápido crescimento nas propriedades rurais para suprimento de suas próprias necessidades;
- k) Incentivo à criação de brigada voluntária de combate a incêndio no município;
- l) Promover o zoneamento ecológico municipal;
- m) Criar normas de licenciamento ambiental para a utilização das águas superficiais e subterrâneas no município;
- n) Mapeamento das nascentes e reservas florestais do perímetro urbano e rural;
- o) Estimular a extensão dos serviços de saneamento ambiental ao meio rural e às pequenas localidades urbanas;
- p) Formação de fundos municipais de habitação, transporte, público, saneamento ambiental e desenvolvimento urbano e social, geridos com controle social;
- q) Remoção de obstáculos para utilização do FGTS pelo setor público para habitação de baixa renda;
- r) Criação de um horto florestal municipal.