

ANDERSON SACCOL FERREIRA  
ORGANIZADOR

# INTRODUÇÃO AO PLANEJAMENTO URBANO

FOTO: LUCIANA PARIZOTTO

editora  
unoesc

PISCINA

**Editora Unoesc**

**Coordenação**

Tiago de Matia

Agente administrativa: Caren Scalabrin  
Revisão metodológica: Bianca Regina Paganini  
Projeto Gráfico e capa: Simone Dal Moro

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

l61	Introdução ao planejamento urbano / organizador Anderson Saccol Ferreira ; foto Luciana Parizotto. – Xanxerê, SC: Unoesc, 2019. 124 p. : il. ; 23 cm.  ISBN: 978-85-8422-210-0  1. Planejamento urbano. 2. Espaço (Arquitetura). 3. Planejamento regional. I. Ferreira, Anderson Saccol, (Org.). II. Parizotto, Luciana, (foto).
-----	--

CDD 711.4

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca da Unoesc de Joaçaba

**Universidade do Oeste de Santa Catarina – Unoesc**

Reitor  
Aristides Cimadon

Vice-reitores de Campi  
Campus de Chapecó  
Ricardo Antonio De Marco  
Campus de São Miguel do Oeste  
Vitor Carlos D'Agostini  
Campus de Videira  
Ildo Fabris  
Campus de Xanxerê  
Genesio Téio

Pró-reitora de Graduação  
Lindamir Secchi Gadler

Pró-reitor de Pesquisa,  
Pós-graduação e Extensão  
Fábio Lazzarotti

Diretora Executiva da Reitoria  
Cleunice Frozza

**Conselho Editorial**

Fabio Lazzarotti  
Tiago de Matia  
Andréa Jaqueline Prates Ribeiro  
Jovani Antônio Steffani  
Lisandra Antunes de Oliveira  
Marilda Pasqual Schneider  
Claudio Luiz Orço  
Ieda Margarete Oro  
Silvio Santos Junior  
Carlos Luiz Strapazzon  
Wilson Antônio Steinmetz  
Maria Rita Chaves Nogueira  
Marconi Januário  
Marceli Maccari  
Daniele Cristine Beuron

**A revisão linguística é de responsabilidade dos autores.**

As cidades são como as estrelas; é preciso amá-las para entendê-las.

Flávio Villaça





# Sumário

APRESENTAÇÃO .....	9
PARTICIPAÇÃO POPULAR EM CIDADES PLANEJADAS .....	11
Ariane Karine Rigo	
A ANÁLISE MORFOLÓGICA DO MEIO URBANO .....	15
Brenda Nayara Santos Araujo	
CIDADES CAMINHÁVEIS: UMA EXPECTATIVA PARA MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA .....	17
Camila Mertz Sousa	
A CIDADE CAMINHÁVEL .....	21
Claudine Machado Badalotti	
O ATO DE PLANEJAR A CIDADE .....	27
Daniela Andressa Saling	
PLANEJAMENTO URBANO NO CONTEXTO ATUAL .....	31
Danieli Basso Frozza	
OS ASPECTOS DA MORFOLOGIA URBANA APLICADOS NA CIDADES NÃO PLANEJADAS .....	35
Danieli Lemes Marques Baggio	
WHITETOPPING E A MOBILIDADE .....	41
Geovana Suchara	
O USO DE TICs COMO INSTRUMENTO DE PLANEJAMENTO URBANO .....	43
Inara Pagnussat Camara	



PARALELO ENTRE A CIDADE DA MESOPOTÂMIA E A CIDADE  
CONTEMPORÂNEA.....47  
Jaison Strapassola

VERTICALIZAÇÃO URBANA: O CASO DE SÃO MIGUEL DO OESTE  
- SC.....49  
Jaqueline Taube

PLANEJAMENTO URBANO E A QUALIDADE DE VIDA.....53  
Jeferson Eduardo Suckow

SUSTENTABILIDADE URBANA: ECOSSISTEMA CIDADE.....59  
João Felipe de Farias de Oliveira

O PAPEL DA SOCIEDADE NO DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES.....63  
Kelly Rodrigues

O PLANEJAMENTO DAS CIDADES COMO INSTRUMENTO PARA  
REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE.....67  
Marcelo de Wallau da Silva

A LÓGICA DO MERCADO: A FORMAÇÃO DE VAZIOS URBANOS E O  
USO SOCIAL DO SOLO NO BRASIL.....71  
Marcelo Ferreira da Silva Salla

MOBILIDADE URBANA: ESTUDO DAS IMPLICAÇÕES COM A FALTA  
DE PLANEJAMENTO DAS CIDADES.....77  
Mayane Haack

PLANEJAMENTO URBANO.....81  
Monica Deffaveri

MOBILIDADE URBANA PARA A CONSTRUÇÃO DE CIDADES  
SUSTENTÁVEIS.....85  
Pâmela Cristina Hermes Blon



O LUGAR E A PAISAGEM: A IMAGEM COMO POSSIBILIDADE DE FONTE DE ESTUDO ..... 89  
Patrícia Dalmina de Oliveira

PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO PARA CIDADES..... 95  
Poliana Maria Gregolin

MORFOLOGIAS PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL E O QUALITATIVO DE UM VIVER SAUDÁVEL..... 99  
Sidney Milton Kuntze

MORFOLOGIA URBANA E SUA CONTRIBUIÇÃO AO PLANEJAMENTO URBANO ..... 103  
Suélen Cristina Mazzardo

A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO URBANO NA PAISAGEM..... 109  
Talita Marques Pacheco

CIDADES CAMINHÁVEIS..... 113  
Tatiane Bedin Pott

SUSTENTABILIDADE NAS CIDADES..... 117  
Vanessa Mara Zandonai

PLANEJAMENTO URBANO: UM PROCESSO A SER COMPREENDIDO ..... 119  
Maria Luzia Gomes







# APRESENTAÇÃO

O planejamento das cidades é o processo que visa a melhoria da qualidade de vida da população em áreas dentro do perímetro do município. Trata dos processos de estruturação e apropriação do espaço e das dimensões sociais, culturais, econômicas, políticas e ambientais. Nesse contexto, a Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc) vem contribuindo significativamente para o desenvolvimento de estudos relacionados com os mais variados projetos de ensino, pesquisa e extensão. Este olhar está evidenciado em 25 textos produzidos pelos alunos na pós-graduação de planejamento urbano da Unoesc virtual, os quais traduzem a valorização da produção científica, apontando os resultados de uma atividade acadêmica acerca de conceitos e definições do planejamento das cidades.

Boa leitura!

Prof. Anderson Saccol Ferreira





# PARTICIPAÇÃO POPULAR EM CIDADES PLANEJADAS

Ariane Karine Rigo

Engenharia Civil pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc)

arie.nane95@gmail.com

Segundo Biff e Rego (2015), as cidades foram construídas e ocupadas, primeiramente perto de rios, devido à facilidade de obtenção de alimentos. No decorrer do tempo, houve o crescimento das cidades e seus desenvolvimentos, tornando-se emancipadas e conseqüentemente, iniciando os processos eleitorais e assim as primeiras leis urbanas foram criadas. Corroborando com Vettori (2016), os investimentos em infraestrutura favorecem as condições de desenvolvimento social e econômico em algumas regiões, enquanto a ausência e deficiência em infraestruturas acabam por restringir as possibilidades de desenvolvimento em outras. Deste modo, a qualidade das infraestruturas e as quantidades destas, qualificam e condicionam o desenvolvimento das regiões, sendo consideradas melhores as cidades com maiores investimentos em infraestrutura.

De acordo com Gouvea (2017), o governo brasileiro não conseguiu acompanhar as expansões das cidades, as quais dobraram o número de habitantes e triplicaram a quantidade de moradias em 40 anos. Deste modo, a ausência de auxílio do Estado e de planejamento, corroboraram para que houvesse uma segregação social e perdas de oportunidades de crescimento econômico. Saboya (2013) comenta que, as ações do planejamento e gestão das cidades, são decorrentes de decisões, das quais interferem no espaço e na dinâmica de cada uma das cidades. A construção de um edifício, uma nova avenida, instalação de um comércio e assim por diante, interferem diretamente na vida das pessoas que habitam a região. As decisões, públicas ou privadas, produzem e reproduzem a cidade em sua magnitude, com diferentes graus de coordenação entre os agentes e buscando amenizar os impactos, formando assim ruas, parques, densidades populacionais, valores e assim sucessivamente. Visto isso, uma ferramenta que auxiliaria



na eficácia de um bom planejamento é a preocupação com as necessidades de futuras gerações (SABOYA, 2013).

O Brasil desenvolveu novos métodos e ideias relacionando os setores estatais, privados, comunitários e voluntários, melhorando os aspectos socioeconômicos de algumas cidades. Sendo que, houve a idealização de programas com foco na qualidade política desses novos processos, encorajando a participação da sociedade em áreas como a definição de políticas públicas, plano diretor, leis que beneficiam a população em geral (VETTORI, 2016). A participação da sociedade no desenvolvimento do Plano Diretor de sua cidade é de suma importância, pois, segundo o Estatuto da Cidade (2001), o Plano Diretor faz parte da realidade da cidade, as quais envolvem os aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais de cada uma. Tratando desta forma, uma cidade como um todo, porém de forma individual. O objetivo do Plano Diretor é de, além de resolver os problemas da cidade, ser uma ferramenta e um auxiliador nas estratégias para futuras modificações a curto, média ou longo prazo. Desta forma, embasando uma gestão democrática na cidade, onde todos são ouvidos e respeitados.

Sendo assim, uma cidade precisa possuir como novo conceito de planejamento, a inclusão das comunidades através de leis e aberturas em congressos e debates. Uma sociedade participativa deve possuir espaço para poder expressar as insatisfações e conseguir encontrar uma melhor forma de se resolver os problemas da cidade. Segundo Gouvea (2017), a melhor forma de desfazer a segregação social é unificar a qualidade da cidade, como infraestrutura e o estímulo de polos de desenvolvimento econômico, gerando assim, para a população, uma melhor oportunidade de emprego e prosperidade econômica na proximidade de sua residência, diminuindo, desta forma, a polarização de “centros”.

A gestão pública precisa tratar a cidade como um todo, cuidando para não favorecer apenas uma determinada região mais desenvolvida, deixando outras regiões com menos investimentos para melhorias, tanto em infraestruturas quanto sociais, como escolas, parques e restaurantes. A participação popular é a melhor maneira para conseguir atender as necessidades da cidade, em determinadas regiões. Recomenda-se, como trabalho futuro, as diferenças sociais entre uma cidade planejada e uma não planejada,



as vantagens de uma cidade planejada, o histórico de cidades planejadas no Brasil e o que motivou este planejamento.

## REFERÊNCIAS

BIFF, Nádia Wardani; REGO, Renato Leão. **As cidades novas planejadas e a legislação urbana inicial. O caso de Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas e Aricanduva.** Maringá: Universidade Estadual de Maringá, set. 2015.

DISTRITO FEDERAL. Câmara dos Deputados. **Estatuto da Cidade, Guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** 2. ed. Brasília, DF: [s. n.], 2002.

GOUVEA, Camila. Planejamento é caminho para cidades garantidas pela Constituição. **Jornal Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 6 abr. 2017. Disponível em: [http://jornaldapuc.vrc.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?from\\_info\\_index=19&infoid=5125&sid=48](http://jornaldapuc.vrc.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?from_info_index=19&infoid=5125&sid=48). Acesso em: 14 jan. 2019.

SABOYA, Renato T. de. Fundamentos conceituais para uma teoria do Planejamento urbano baseada em decisões. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 5, n. 2, p. 81-95, jul./dez. 2013.

VETTORI, Luiz Augusto. **A distribuição espacial dos equipamentos comunitários e o atendimento ao princípio social da cidade.** 2016. 94 p. Pesquisa de Estágio Supervisionado II – Universidade do Oeste de Santa Catarina, Joaçaba, 2016.





# A ANÁLISE MORFOLÓGICA DO MEIO URBANO

Brenda Nayara Santos Araujo

Engenharia Civil pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc)

eng.brendaaraujo@outlook.com

A análise morfológica consiste no estudo da estrutura exterior, na qual o objeto é caracterizado, analisando suas formas e estabelecendo conexões com os fenômenos históricos que lhes originaram. No urbanismo, o estudo morfológico implica na divisão do meio urbano em partes, as quais necessitam de identificação e definições claras dos elementos morfológicos que as compõem, aliando dados recolhidos por outras disciplinas, a fim de explanar a cidade como um fenômeno físico construído (LAMAS, 2014). De certa forma, praticamente unânime, a Morfologia Urbana é definida, basicamente, como o estudo da forma das cidades. Mesmo havendo o consenso a respeito do objetivo e da complexidade da forma urbana, os métodos de estudo geram debate acerca de como e quais devem ser devidamente aplicados, uma vez que a diversidade na formação e cultura dos estudiosos resulta em formulações teóricas distintas (GAUTHIER; GILLILAND, 2006).

A forma urbana poderia ser definida como um conjunto de objetos arquitetônicos que são interligados entre si por relações espaciais, somando a materialidade dos aspectos organizacionais funcionais, qualitativos e figurativos (LAMAS, 2014). Lamas (2014) define os aspectos necessários para o entendimento da forma urbana como: quantitativos, organização funcional, qualitativos e figurativos. Os aspectos quantitativos se referem a todos os elementos urbanos que podem ser quantificáveis. As atividades humanas, uso e ocupação do solo, são abrangidos no aspecto de organização funcional. Os aspectos qualitativos se referem à forma como o espaço é tratado, levando em consideração o conforto e à comodidade do cidadão. Os aspectos figurativos implicam essencialmente na comunicação estética do meio urbano.

As primeiras modificações urbanas se dão no uso do solo, que demandam em alterações na tipologia arquitetônica e nas ocupações dos lotes, resultando em transformação da forma urbana, sendo que os elementos que tendem a possuir maior permanência no tempo são os expressos no sistema viário. A organização do espaço urbano



de forma temporal indica que em cada divisão do período morfológico são representados os fatos históricos e as inovações materializadas na paisagem urbana inerentes à determinada época, os quais resultam em características formais temporais (AMARAL, 2017).

Mesmo com as várias abordagens existentes para análise e definição da forma das cidades, ressalta-se que a maior parte dos pesquisadores utiliza de abordagens “internas”, nas quais percebem e interpretam a forma urbana a partir de lógicas próprias, sendo a análise da forma física um denominador comum (REGO; MENEGUETTI, 2011). Os estudos morfológicos, independente das divisões ocasionadas nas formas de análise, apresentam facilidades no entendimento da forma característica do meio urbano, bem como uma maior clareza com relação às transformações ocorridas ao longo da linha do tempo (REGO; MENEGUETTI, 2011).

A busca pela análise morfológica de cada forma urbana, bem como cada uma de suas individualidades é a base para as transformações necessárias para melhorar a funcionalidade das nossas cidades. Diante de todos os modos de análise utilizáveis, que exigem um estudo e detalhamento aprofundado, objetivando a definição de parâmetros a serem seguidos e quem sabe assim formular um padrão de análise básica para servir de norte. Para futuros estudos sugere-se comparar os métodos de análise morfológica e os métodos de definição da forma urbana.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, Rubens do. **Morfologia urbana**: Conceitos e aplicações. Brasília, DF: SEGETH, 2017.

GAUTHIER, P; GILLILAND, J. Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form. **Urban Morphology**, v. 10, n. 1, p. 41-50, 2006.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. [S. l.]: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. **Acta Scientiarum**, Maringá: Universidade Estadual de Maringá, v. 33, n. 2, 2011.





# CIDADES CAMINHÁVEIS: UMA EXPECTATIVA PARA MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA

Camila Mertz Sousa

Engenheira Civil pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (Unijuí)

camilamertzsousa@gmail.com

A expansão urbana ocorrida após o processo de industrialização fez com que as cidades passassem por transformações políticas, econômicas, sociais e ambientais. Este encadeamento ocasionou um crescimento acelerado dos centros urbanos, os quais necessitaram de mudanças em suas infraestruturas, como, por exemplo, o desenvolvimento dos serviços de saneamento, comunicação, transporte e energia (SANTOS, 2005). Segundo Speck (2016), uma das prioridades para o desenvolvimento das cidades foi arrumar uma solução para o tráfego urbano, o que resultou em avenidas largas e estacionamentos vastos, onde ninguém quer estar. De acordo com Jacobs (2011) a falta de planejamento urbano congestionou os centros urbanos devido ao grande número de automóveis nas ruas, o que causou impactos ambientais e piorou a qualidade de vida da população.

A função da cidade é servir como local de encontro para os habitantes, priorizando a cidadania, a cultura e o meio ambiente. Porém, essa atribuição foi prejudicada com a urbanização, que diminuiu as áreas para os pedestres, gerou espaços limitados, falta de acessibilidade, ruídos e poluição (GEHL, 2013). Partindo deste proposto, este artigo visa apontar soluções viáveis para as cidades considerando em sua concepção o antropocentrismo, ou seja, o homem como parte integrante dos fatores ambientais, sociais e econômicos. Através de premissas de espaços equilibrados voltados para o bem-estar das pessoas, pretende-se descrever alternativas para os ambientes urbanos visando o deslocamento a pé pelos usuários.

De acordo com Duarte *et al.* (2007) o modo como as pessoas se deslocam pela cidade afeta a qualidade de vida da população, e que através do planejamento urbano pode-se priorizar sistemas de transportes coletivos e não motorizados que melhorem a sustentabilidade urbana e tragam vida aos ambientes que foram desumanizados pelo uso intenso dos veículos. Gehl



(2013) descreve que “o homem foi criado para caminhar e todos os eventos da vida ocorrem quando caminhamos entre outras pessoas.” O mesmo autor menciona que o ato de caminhar não deve ser considerado apenas como uma maneira de deslocamento, mas como uma forma de união entre os cidadãos que utilizam os espaços públicos.

Speck (2016) cita que as cidades devem ser planejadas visando o bem-estar do pedestre e que para isto ocorra deve-se adotar a Teoria da Caminhabilidade. O autor explica que para uma caminhada ser vantajosa é necessário satisfazer quatro princípios: ser proveitosa (atendendo as exigências cotidianas do cidadão), segura (sem causar dano à integridade física do morador), confortável (apresentando compatibilidade entre as construções e a paisagem) e interessante (demonstrando indícios de humanidade). Para que a cidade se torne caminhável, primeiramente é necessário adequar as calçadas para os usuários. Os passeios precisam ser largos, ter acabamento plano e declividades transversais permitidas, apresentar piso tátil e rampas acessíveis e possuir iluminação adequada e arborização para criar conforto aos pedestres.

Além das calçadas, é fundamental investir em recursos de segurança para os transeuntes, como, por exemplo, semáforos com tempo apropriado para a travessia, faixas de pedestres e placas de orientação (sinalização vertical). E para diminuir os acidentes de trânsito e garantir a proteção dos pedestres, é preciso empregar redutores de velocidade para os veículos, bem como diminuir o limite de velocidade nas vias urbanas (BRASIL, 1997). A confiança é um fator essencial para incentivar e criar uma cultura de andar a pé. A confiança nasce de pequenos contatos casuais, como em uma conversa na padaria, um conselho do garçom do bar, opiniões do jornalista ou um cumprimento ao farmacêutico, que resultam em uma rede de respeito e que podem tornar-se uma convivência pública familiar, transformando as calçadas em um lugar seguro de se caminhar (JACOBS, 2011).

Conforme Gehl (2013) essa convivência diária comprova a necessidade do uso de edificações mistas com fachadas ativas, porque faz a caminhada ser atrativa e interessante. O autor também cita a importância de incorporar os recursos naturais aos projetos urbanos através da criação de praças e parques, pois estes espaços permitem o contato com a natureza e a realização de atividades físicas e de lazer, o que reduz os índices de sedentarismo e de estresse dos habitantes. Jacobs (2011) descreve que a criação



de quadras curtas é de extrema importância para definir o traçado urbano das cidades, porque proporcionam maior permeabilidade e percursos alternativos. Ela também cita que as quadras pequenas formam uma diversidade urbana, pois é devido aos diferentes caminhos que as pessoas possuem maiores oportunidades de conhecer novos lugares e outros cidadãos, trazendo mais vitalidade para os bairros urbanos.

Também é preciso utilizar as áreas subterrâneas para os serviços de infraestrutura e estacionamentos, assim os espaços da superfície podem ser mais bem planejados visando à “mobilidade verde”. Este termo segundo Duarte *et al.* (2007) visa o deslocamento a pé, por transporte público ou de bicicleta, promovendo benefícios ao meio ambiente e à economia, mediante a redução do consumo de recursos naturais, de emissões de gás carbônico e do nível de ruídos.

Gehl (2013) descreve que é necessário conceder vias para cada modalidade verde: calçadas definidas, faixas de ônibus e ciclovias protegidas, e menciona que “melhores condições para os ciclistas convidam mais pessoas a pedalar, mas ao melhorar as condições para os pedestres, não só reforçamos a circulação a pé, mas também reforçamos a vida na cidade”. É preciso cobrar dos especialistas para remodelarem os espaços urbanos, visando desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Mas também é necessário convencer a população a caminhar, através de propagandas e intervenções políticas que incentivem o deslocamento a pé e reeduquem os cidadãos para uma nova relação com os transportes motorizados individuais, fazendo com que este meio só seja utilizado em longas distâncias (SPECK, 2016).

O deslocamento a pé retorna ao meio urbano através de diversos benefícios, dentre eles: ambientalmente (diminuição das taxas de emissão de carbono e do consumo de recursos naturais), economicamente (deslocamento não oneroso), sadiamente (melhoras significativas na saúde dos usuários), democraticamente (promove igualdade social, pois todos são pedestres), socialmente (favorece a interação entre as pessoas) e urbanisticamente (melhora a percepção do usuário sobre o seu entorno). Conforme o que foi apresentado, percebe-se o quão urgente é a necessidade de olhar a cidade sob a visão do pedestre e que é fundamental adequar os ambientes urbanos visando o deslocamento a pé dos usuários. Segundo Speck (2016) há uma relação direta entre as



Cidades Caminháveis e a qualidade de vida dos habitantes, e andar a pé desperta o senso de comunidade, além de tornar os espaços urbanos mais seguros o que deixa as pessoas mais felizes.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997. Dispõe sobre Código de Trânsito Brasileiro – CTB. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997. 81 p.

DUARTE, Fabio *et al.* **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2007. 108 p.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 276 p.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 532 p.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005. 176 p.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016. 278 p.



# A CIDADE CAMINHÁVEL

Claudine Machado Badalotti

Arquiteta e Urbanista, Mestre em História pela Universidade de Passo Fundo (UPF) arquiteta.  
claudine@gmail.com

Caminhar é a forma de transporte mais comum que existe, representa inúmeros benefícios a saúde, além de ser sustentável. As cidades contemporâneas de forma geral não são atrativas para a mobilidade pedonal urbana, a maioria não oferece passeios acessíveis, conforto e segurança, elas privilegiam o carro em detrimento de quem as habita. Para se circular a pé, é necessário entre outras coisas, a facilidade de se deslocar sem esbarrar no outro ou em obstáculos, portanto calçadas mais largas e avenidas mais estreitas favoreceriam a caminhabilidade.

Quando se olha para as cidades brasileiras, surge como primeiro pensamento que a maioria das pessoas se locomove de carro, porém, a maioria dos deslocamentos são realizados a pé. Portanto deveria ser proibido criar avenidas cada vez mais largas e muito mais vagas para veículos ao invés de espaços para as pessoas, uma vez que isso atende a uma minoria que vai ocupar a maioria dos lugares (GARCIA, 2013). Dentro desse pensamento pretende-se compreender o que torna as cidades caminháveis, entender quais são os critérios que devem ser adotados de forma a se fazer um convite para as pessoas ocuparem os espaços públicos, partindo do princípio que a caminhabilidade traz compensações físicas e sociais. Lerner (2010) enfatiza que as pessoas, muitas vezes, para fazer uma simples travessia de um cruzamento, devem atravessar passagens subterrâneas, subindo e descendo, enquanto aos carros é destinado um asfalto perfeito, como se o veículo deslizasse elegantemente, reforçando outra vez que o privilégio da cidade fica para os carros.

Muitas cidades antigas se estabeleceram como cidades para pedestres, uma vez que suas ruas estreitas e sem calçadas tornaram impossível o tráfego para veículos (DIAS; MEIRELES; CITÓ, 2017). Veneza é um exemplo, com suas pontes estreitas sobre os canais que impedem o acesso dos carros, suas ruas encontram-se sempre lotadas de pessoas.



É um modelo de cidade que foi pensada na Idade Média, onde não existiam veículos e que atende a dimensão humana. Assim, “a conclusão é inequívoca: se as pessoas, e não os carros, são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumentam na mesma proporção.” (GEHL, 2017, p. 13).

A Fotografia 1 demonstra a estrutura viária das ruas de Veneza, onde é possível percorrer curtas distâncias a pé, usufruindo de espaços com diversos usos, a maioria voltados ao turista, dentro da escala humana, carros não circulam de forma que a vida urbana é intensa, um convite a caminhar e viver a urbe, rica em cores e texturas, com fachadas diversificadas, ela oferece condições tanto a movimentação das pessoas como a lugares de permanência, de contemplação ou de trocas sociais; assim é Veneza, um lugar de memória, localizada entre

A materialidade de seus prédios históricos, conservados pelo valor arquitetônico, imiscuem-se etéreas lembranças de acontecimentos do passado da cidade, evocadas por locais que conectam as edificações históricas à memória dos feitos comuns da gente comum em lugares comuns. (CASTELLO, 2007, p. 22).

Fotografia 1 – Ruas de Veneza



Fonte: o autor.

Mas o que torna as cidades caminháveis? Há muito se sabe como tornar as cidades mais habitáveis e mais humanas, porém pouco se trabalha nesse sentido. Segundo Speck (2016), alguns esforços e investimentos financeiros foram utilizados para deixar as cidades mais bonitas, melhorar seus passeios e iluminação pública, mas o questionamento no quanto isso convence as pessoas a caminhar ainda não foi balizado.

## PRINCÍPIOS DA CAMINHABILIDADE

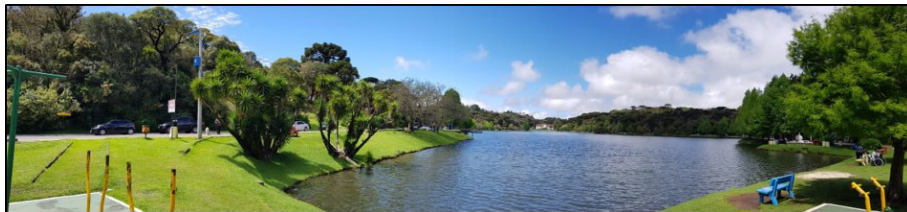
Uma boa caminhada precisa atender a quatro condições principais para ser convidativa as pessoas, deve ser proveitosa, interessante, segura e confortável, nunca de forma isolada, mas sempre atentando para esses quatro quesitos. É o que Speck (2016) chama de Teoria Geral da Caminhabilidade.

Uma caminhada proveitosa deve primeiramente atender as necessidades do morador, essas podem variar de pessoa para pessoa, mas de forma geral elas procuram os espaços públicos como uma forma de promoção de encontros sociais, espaços de troca ou prática de atividades físicas. Em cidades pequenas do interior de Santa Catarina, como é o caso de Itapiranga, localizada no extremo oeste catarinense, é muito comum observar nos finais de semana as calçadas da avenida Uruguai ocupadas por cadeiras com pessoas tomando chimarrão e comendo pipoca, correndo ou caminhando nas ruas em busca de qualidade de vida, as trocas sociais são intensas e quase uma obrigação para essa população.

Uma cidade interessante geralmente apresenta espaços de contemplação, arquitetura singular ou prédios históricos dotados de memória. É segura quando se tem segurança no tráfego e baixos índices de criminalidade (essa é mais difícil de atender, vai de encontro às desigualdades sociais) e é condição necessária para manter as pessoas nas ruas. Finalmente uma cidade confortável deve ser dotada de espaços públicos que convidam a permanecer, para caminhar, descansar ou apenas socializar, devem ser espaços de interação e de trocas sociais.



Fotografia 2 – Lago São Bernardo em São Francisco de Paula, RS



Fonte: o autor.

A Fotografia 2 apresenta as margens do lago São Bernardo, arborizadas e coloridas no outono, dentro de uma pequena cidade da serra gaúcha, no noroeste do Rio Grande do Sul. Ela atende as condicionantes apontadas por Speck, tem uma diversidade de cores e aromas, pistas para caminhadas, academia ao ar livre, possibilidade de aluguel de triciclos e pôneis para a locomoção, é segura e confortável, os veículos transitam nesse espaço de forma mais lenta, pois a própria paisagem convida o motorista a observar. Gehl (2017) aponta que cidades onde não é possível caminhar não são muito interessantes, pois a vida a 5km/h possibilita vivenciar todas as percepções sensoriais, já um passeio a 60 km/h é uma experiência sensorial empobrecedora, muitas vezes até cansativa.

Espaços com mais qualidade, que priorizam o caminhar ou pedalar, além de tornarem a cidade ambientalmente sustentável são sempre cheios de vida, o que de certa forma deixa a cidade mais segura, pela ocupação das pessoas nesses lugares. É necessário esse diálogo entre o urbano e o natural, isso traz as pessoas para ocuparem essas áreas, convida a caminhar. Uma cidade que apresenta apenas uma das condicionantes apontadas por Speck pode ser interessante, mas dificilmente é convidativa a caminhar, Dubai, por exemplo, com sua arquitetura arrojada e diversificada, que encanta até leigos no assunto não faz esse convite, ela é fria, não é humana, não está dentro da escala do homem, como é possível observar na Fotografia 3, é uma cidade para os carros, com avenidas largas, de trânsito muito rápido, mesmo com baixíssimos índices de criminalidade, as pessoas não tem interesse em circular a pé por suas avenidas. A cidade não convida a caminhar, apenas a contemplar sua arquitetura, de longe; e somente isso.



Fotografia 3 – Dubai e sua escala “desumana”



Fonte: o autor.

Como argumenta Gehl (2017), trabalhar com a escala humana de forma geral significa atender a todos os sentidos do homem, de forma a criar espaços urbanos para pedestres, considerando as limitações do corpo humano. Por exemplo, mesmo um pedestre alerta, que olha para cima e para baixo, tem seu campo de visão mais limitado no olhar para cima, pois levantar a cabeça é mais difícil que olhar no nível dos olhos. Quanto mais alta a edificação, mais difícil é de enxergar, é necessário recuar mais para contemplar o todo, e quanto mais se recua, menos se percebe.

De um modo geral, entende-se que é difícil atender aos interesses da coletividade, pois a individualidade humana condiciona as pessoas a serem diferentes e pensarem de forma diversa. Mas de forma geral, o que convence as pessoas a buscar as cidades para caminhar, além do anseio por uma vida saudável é o sentir-se seguro, saber que podem caminhar dentro de um risco mínimo de acidentes ou violência, que é possível durante a caminhada usufruir de espaços agradáveis ao olhar, onde se possa contemplar e parar para

descansar quando necessário, lugares dotados de mobiliário pensado para as pessoas, boa iluminação pública noturna, que seus passeios ou pistas de caminhadas sejam confortáveis. Cidades que tenham a dimensão humana como ponto de partida universal. As experiências bem-sucedidas tornam-se modelos a serem seguidos, uma forma de repensar aquilo que não está funcionando nas cidades, assim a proposta do *paper* é a reflexão sobre quais atitudes podem e devem ser seguidas ou aprimoradas, sem contudo esgotar o tema aqui trabalhado, mas fomentar a reflexão do que se quer para as cidades, de forma que elas se tornem caminháveis, um olhar para a cidade sob a ótica do pedestre.

## REFERÊNCIAS

CASTELLO, Lineu. **A percepção do lugar**: repensando o conceito de lugar em arquitetura e urbanismo. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS, 2007. 328 p.

DIAS, Lucas; MEIRELES, Isis; CITÓ, Lara. A reutilização do patrimônio promovendo a vitalidade urbana: o caso do antigo prédio do inss, no centro de teresina. *In: FÓRUM HABITAR*, 4., 2017, Belo Horizonte. **Anais** [...] Belo horizonte, 8-10 nov. 2017.

GARCIA, Natália. **Cidades para pessoas no Tedtalking**. Florianópolis: [s. n.], 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=GNaovn4ta7M>. Acesso em: 9 dez. 2018.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2017. 262 p.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2010, 126 p.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016. 278 p.



# O ATO DE PLANEJAR A CIDADE

Daniela Andressa Saling

Engenheira civil

danielasaling@hotmail.com

A maneira como se desenvolve uma cidade não é a mesma em todos os lugares. Segundo Miyazaki (2013), na produção do espaço urbano há um “conjunto de realidades muito distintas e inúmeras combinações de contextos espaciais e temporais.” As cidades possuem características únicas. De acordo com Lamas (2004), estudar a cidade para compreender sua paisagem e estrutura implica em considerar suas características econômicas, históricas, geográficas e arquitetônicas. Miyazaki (2013) confirma isto quando afirma que a “a análise das formas espaciais engloba elementos para além da forma em si.”

Por vezes, o processo de urbanização passa por mudanças na sua forma de condução. Carlos (2007) explica que ao considerar o espaço urbano como produto social é preciso pensar na ação humana enquanto obra continuada, onde o espaço público e o entendimento da cidade mudam de sentido periodicamente. De acordo com Bonduki (2018), “o protagonismo municipal é indispensável para a formulação da política urbana”, uma vez que o Estatuto das Cidades estabelece competências legislativas e fiscalizadoras aos municípios, inclusive no que se refere ao ordenamento territorial. Sabendo que a etapa de formulação das leis é de extrema importância no planejamento urbano, uma vez que tem por objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 2001), de que forma os municípios devem conduzir o processo de criação ou de reformulação das leis de urbanização municipais?

Decisões estão no cerne de todo processo de planejamento, de acordo com Saboya (2013), mas não são tomadas com base em estudos aprofundados na maioria das vezes. Se torna clara a dificuldade política de se avançar em cada município em temas como a função social da propriedade (BONDUKI, 2018) e, em consequência, se torna importante tomar conhecimento de medidas que auxiliem a tomada de decisões na criação das leis



e diretrizes do planejamento urbano. O resultado deve gerar consequências importantes para uma grande quantidade de pessoas e ainda que não se tenha clareza de todos os fatores que envolvem a decisão, devem ser tomadas de forma consciente e coletivamente (SABOYA, 2013). Na etapa de planejamento urbano, Saboya (2013) indica que se deve “conhecer os valores daqueles envolvidos e/ou afetados de alguma maneira pelas decisões, os condicionantes, a dinâmica urbana, as alternativas disponíveis e todos os outros aspectos considerados relevantes para o problema.” É por isso que tanto o saber científico quanto o saber informal ou popular são considerados na tomada de decisão. Geralmente, as ações serão planejadas tendo como base uma situação existente, com recursos limitados e com todas as condicionantes de natureza social e política (ABIKO; ALMEIDA; BARREIROS, 1995).

Articular os recursos humanos, financeiros, institucionais, políticos e naturais para garantir o atendimento das necessidades individuais e coletivas dos vários setores de sua população compreende o processo de gestão urbana (ABIKO; ALMEIDA; BARREIROS, 1995). Cabe ao município elaborar as políticas públicas e viabilizar a execução dos projetos. A fim de evitar a arbitrariedade nas decisões, deve estar inclusa no processo de planejamento uma ampla gama de participantes e interesses diversos (SABOYA, 2013). A partir da tomada de decisão feita em conjunto, a execução dos planos se dá mais facilmente, uma vez que os agentes executores dão mais importância do que àqueles definidos sem essa transparência.

Assim, conforme Bonduki (2018), “os atores sociais e políticos que atuam em cada município, entre os quais os arquitetos e urbanistas, precisam estar capacitados para encontrar caminhos capazes de garantir os direitos urbanos e enfrentar os desafios presentes para as cidades brasileiras.” O serviço de pensar a cidade de maneira que atenda os anseios da coletividade não é algo simples. É preciso reconhecer a complexidade do processo do planejamento urbano para que sejam consideradas as diversas variáveis envolvidas, com o objetivo de planejar cidades melhores e mais justas (SABOYA, 2013).



## REFERÊNCIAS

ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antonio Plácido de; BARREIROS, Mário Antônio Ferreira. **Urbanismo**: História e desenvolvimento. São Paulo: EPUSP. 1995. 47 p.

BONDUKI, Nabil (org.). **A luta pela reforma urbana no Brasil**: Do Seminário de Habitação e Reforma Urbana ao Plano Diretor de São Paulo. São Paulo: Instituto Casa da Cidade, 2018. 244 p.

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2011. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007. 123 p.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3. ed. Lisboa, Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian. 2004. Cap. 2.

SABOYA, Renato T. de. Fundamentos conceituais para uma teoria do planejamento urbano baseada em decisões. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Florianópolis, v. 5, n. 2, p. 81-95, jul./dez. 2013.





# PLANEJAMENTO URBANO NO CONTEXTO ATUAL

Danieli Basso Frozza

Arquiteta e Urbanista pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc)

danieli.frozza@hotmail.com

O êxodo rural que ocorreu em meados dos anos de 1960, e fez com que o crescimento das cidades se desse na sua maioria de forma desordenada, segundo Mota (1999, p. 17), “O aumento da população e a ampliação das cidades deveria ser sempre acompanhado do crescimento de toda a infraestrutura urbana, de modo a proporcionar aos habitantes uma mínima condição de vida.” Esta ocupação ocorre quase sempre de maneira desordenada e sem a infraestrutura básica. O planejamento urbano lida diretamente com o crescimento das cidades incluindo as preocupações ambientais e de zoneamento, busca controlar o desenvolvimento das cidades por meio de intervenções diretas organizando suas construções e melhorando a qualidade de vida das pessoas que as utilizam.

Conforme Souza (2004), planejar significa buscar estruturar o futuro das cidades, na busca de precauções para evitar problemas a fim de ganhar possíveis benefícios. Isto é buscar conforme a realidade atual com recursos que se consegue viabilizar, preparar estratégias e ações futuras de ordenamento do campo estudado. Nos últimos 40 anos, as cidades brasileiras passaram por um rápido processo de urbanização, que não foi acompanhado por um bom processo de planejamento, na qual se busca de forma sustentável o equilíbrio das cidades, equilíbrio este que se perde em meio a aspectos como segurança, transita e desequilíbrio social. Um exemplo são as grandes metrópoles que não seguiram um planejamento e em sua maioria possuem uma área central quase toda comercial, onde a noite e nos fins de semana ficam à mercê da falta de segurança pública, pois com o comércio fechado estes locais ficam praticamente abandonados.

Muitas vezes acaba tendo um *playground* para as crianças ao lado de uma estação de tratamento, não é o que as pessoas buscam para seus filhos, por isso, a localização dos edifícios, juntamente com a designação de certas áreas de uma cidade



para fins específicos como, zonas residenciais, áreas comerciais e setores industriais, são extremamente importantes no **planejamento urbano**. A cidade e sua formação, dentro do planejamento, nada mais é que o resultado entre o espaço, o lugar e o tempo, um palco de transformações, em cada cidade existe um antes e um depois, onde cada momento pode ter seu resumo, conforme Rossi (1966), “[...] de um modo geral o sítio mantém-se, alterando-se a forma, o desenho urbano.” As cidades começaram a crescer muito rapidamente perdendo suas características iniciais, para Filippo e Goudart (2004, p. 59), “como consequência natural, a população cresceu abrangendo áreas em torno das cidades, porém de forma bastante desordenada pela falta de planejamento [...]”; em síntese dentro do planejamento urbano de uma cidade são colocados alguns aspectos como delimitar qual é a área urbana do município, para então planejar sua infraestrutura para que não ocorram problemas futuros, perdendo as características iniciais. Além da expansão urbana outras problemáticas são bem conhecidas por uma falta de planejamento urbano com o saneamento, a mobilidade urbana e a habitação que são os eixos norteadores que encaminham um crescimento sustentável.

A preocupação do poder público juntamente com a sociedade sobre a problemática do planejamento urbano fica cada vez mais evidente tanto na divulgação e campanhas realizadas acerca do assunto quanto na criação dos planos diretores dos municípios, segundo Silva (1995, p. 123) “O Plano Diretor é um plano urbanístico geral, entre os instrumentos fundamentais do processo de planejamento local.” Adequar diretrizes e encaminhar a construção de cidades mais eficientes exigem aplicação e gestão ativa do poder público. Ainda, cabe à população monitorar e exigir que as políticas previstas sejam de fato implementadas, cidades melhores dependem desse equilíbrio.

Além de ampliar o conhecimento sobre o planejamento urbano e seus conceitos, neste estudo ainda fica clara a necessidade de renovar as práticas de planejamento para obter um desenvolvimento urbano sustentável e socialmente inclusivo, oferecendo habitação adequada, a mobilidade e transporte eficientes, resultando em cidades mais justas. Superar os desafios do planejamento urbano é uma tarefa árdua que envolve ainda a integração de políticas e programas nas esferas municipal, regional, estadual e federal. Houve um avanço lento, porém significativo, quanto a métodos, técnicas e processos de





planejamento, propiciando a participação da sociedade e seus representantes para a discussão, tendo em vista o desenvolvimento dos municípios

### REFERÊNCIAS

MOTA, Suetônio. **Urbanização e Meio Ambiente**. Rio de Janeiro: ABES, 1999.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 2. ed. rev. e atual. 2. tiragem. São Paulo: [s. n.], 1995.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: Unesp, 2004.





# OS ASPECTOS DA MORFOLOGIA URBANA APLICADOS NA CIDADES NÃO PLANEJADAS

Danieli Lemes Marques Baggio

Arquiteta e Urbanista

danielilemesmarques@hotmail.com

## INTRODUÇÃO

O *paper* tem como temática principal, um entendimento da relação entre o estudo da morfologia urbana para auxiliar no Planejamento Urbano e territorial das cidades. Uma das maneiras de se compreender a evolução das cidades, e poder propor intervenções que caracterizem o meio onde será desenvolvida, pode ser melhor elaborada através da análise e estudo da forma urbana, em levantamentos com abordagens sobre o estudo da morfologia urbana.

De acordo com Lamas (2004) e Del Rio (1990), tais abordagens visam o entendimento das cidades que vai além da compreensão da forma de uso e ocupação do solo, um estudo da morfologia urbana, é o estudo do 'todo', o meio urbano, aspectos físicos externos, articulados entre si com todo conjunto, que ao longo do tempo se produziram e se transformaram, configurando o que são atualmente as cidades.

## DESENVOLVIMENTO

Os instrumentos de planejamento urbano atuais, como os Planos Diretores, têm sido dificilmente aplicados, junto aos desafios urbanos encarados e os que ainda estão em progressão nas cidades, problemáticas que foram surgindo desde a segunda metade do século XX, como a densificação e dispersão espacial, que afetam sobretudo grandes centros urbanos.

Os planos diretores das cidades, atribuem uma função exclusiva a cada parcela do território, muitas vezes replicados em métodos universais, outrora incoerentes com os



dados de um município e por vezes desatualizados com os dados atuais, que segundo José Lamas produzem cidades monótonas e pouco estimulantes. Vale ressaltar que o estudo da forma urbana não se ocupa da produção de urbanização, como também por fatores sociais, históricos, econômicos que se traduzem nas configurações que as cidades assumem.

Portanto, de que forma o estudo da morfologia urbana, pode produzir entendimentos e confrontações, que auxiliem na implementação de um planejamento em sintonia com o meio urbano e todos os elementos morfológicos?

De fato, na maioria das cidades de um lado existe os vazios urbanos subutilizados, onde a malha urbana foi apenas parcialmente planejada e ao longo do tempo sem planejamento foram moldadas pelo mercado formal e informal, juntamente com as residuais redes de ruas geradas que são meramente, responsáveis por integrar o espaço edificado e seus diferentes tecidos, infelizmente marcadas por baixa acessibilidade, segregação, sem mobilidade e interatividade com os elementos urbanos.

Segundo Kevin Lynch, a representação social e imagética sobre o espaço da cidade é vista como um conhecimento que possibilita aos ambientes urbanos visibilidades como cidades únicas. Desta forma torna-se relevante avaliar e estudar as preferências dos usuários das áreas das cidades que irão sofrer intervenções e projetos urbanos. Pois embora, os indivíduos dessas áreas não representem toda a cidade, tais indivíduos compartilham situações semelhantes no tempo e no espaço, que vivenciam ou vivenciaram as mesmas experiências perceptivas e que por isto tendem a formar imagens mentais semelhantes, que possam justificar as decisões tomadas no meio urbano ao longo do tempo.

Para Kevin Lynch, parece haver uma imagem pública de qualquer cidade que é coletivo, e foi gerada por várias imagens individuais. Portanto, o objetivo em levantar um estudo morfológico urbano, está em compreender como as mudanças no desenho e na formação de uma área urbana influenciaram na percepção e imagem da cidade, e de que forma as mudanças moldaram os elementos morfológicos. Considerando os níveis ou momentos de produção do espaço, que refletiram o comportamento dos usuários, e consequentemente possam justificar a formação urbana das cidades. Nesses aspectos, ressalva-se que, antes de promover mudanças nas áreas urbanas é necessário avaliar o



tipo de relação que o usuário estabelece com este espaço, a memória e seus significados segundo as imagens e representações daqueles que circulam no lugar.

Segundo, José Lamas, um estudo de morfologia urbana, parte da divisão do meio urbano em partes (elementos morfológicos) e da articulação destes. Os elementos morfológicos do espaço urbano, englobam o solo, edifícios, fachada, o lote, o quarteirão, a rua, a fachada, o logradouro, o traçado da rua, a praça, o monumento, a árvore e vegetação, o mobiliário urbano, etc. Ainda segundo Lamas, um estudo do morfológico parte do nível de desenho urbano, para a arquitetura dos edifícios, pois a forma da cidade corresponde à maneira como se organiza e se articula a sua arquitetura.

O modo como se organizam os elementos morfológicos que formam e definem o espaço urbano, no que se refere à materialidade dos aspectos de organização funcional quantitativa: densidades e zoneamentos, e dos aspectos qualitativos e figurativos: tratamento dos espaços e a comunicação estética. Definindo os aspectos de organização, quantidade e qualidade, aos elementos morfológicos, pode-se definir um modo de utilização e comunicação para a arquitetura da cidade, como descreve Lamas.

Nos vários contextos históricos esses elementos são semelhantes, as diferenças resultam do modo como esses elementos se posicionam, se organizam e se articulam entre si para constituir o espaço urbano, que embora bem ou malsucedidas, refletem diretamente na identidade de determinada sociedade.

A compreensão das formas urbanas coloca-se a diferentes níveis, Aldo Rossi, reforça para a importância em desenvolver as escalas urbanas, pois apesar de dividir o todo em partes, consegue-se referenciar os limites para as análises. Assim como em aspectos territoriais das cidades, as escalas de leitura esclarecem a leitura do território, articulando-a com os diferentes níveis de produção do espaço.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ênfase no estudo morfológico urbano, contribuí para uma melhor compreensão do papel do espaço da cidade na vida social, com intuito de abandonar uma postura monótona para as cidades, com base em teorias normativas na arquitetura e no urbanismo,



as reflexões apontam para a importância da configuração espacial na socialização dos vários agentes sociais no meio urbano.

O estudo da Morfologia Urbana, como já dito anteriormente, auxilia no entendimento transformações e inter-relações dos elementos nas cidades, considerando aspectos culturais e históricos, além disso esse estudo ajuda, no entendimento destas relações, no tempo e espaço da leitura da cidade, como um todo, e visa proporcionar um melhor planejamento urbano, específico e singular a cada cidade, considerando pré-existências e possibilidades para atender às necessidades da sociedade, de forma sustentável e ordenada.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, Patrícia de Souza Cançado. **Cidades Criativas Espontâneas**. Lisboa: Iscte, 2015.

BRANDÃO, Zeca. O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo. **Arquitextos**, ano 3, jun. 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.025/773>. Acesso em: 16 jan. 2019.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

HOLANDA, Frederico *et al.* Forma Urbana. Que maneiras de compreensão e representação? **Estudos Urbanos e Regionais**, v. 3, out. 2000.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. Presidente Prudente: Unesp, 2013.

NETTO, Vinicius M.; SABOYA, Renato T. de. A urgência do planejamento a revisão dos instrumentos normativos de ocupação urbana. **Arquitextos**, ano 11, out 2010. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3624>. Acesso em: 16 jan. 2019.



SALLEM, Angela Leitão. **Morfologia e desenho urbano na configuração da cidade planejada**: O caso de Curitiba. 2006. 159 p. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2006.

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuh Cavalcanti; CHAVES, Carolina; LINS, Juliane. Percepção e memória da cidade: o Ponto de Cem Réis (1). **Arquitextos**, ano 06, jan. 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.068/393>. Acesso em: 16 jan. 2019.







# WHITETOPPING E A MOBILIDADE

Geovana Suchara

Segundo autores alemães, durante a fase áurea de Roma, mais de oitenta mil quilômetros de estradas foram construídos, permitindo aos dominadores o transporte de legiões militares e o acesso a bens disponíveis nos longínquos territórios dominados. Os romanos também procuraram estabelecer rotas por terras mais racionais, para galgar montanhas e atingir os principais portos no Mediterrâneo, combinando meios de transporte da maneira mais eficiente que seus estrategistas poderiam conceber (BALBO, 2007).

O aumento do tráfego de veículos e a crescente carga de transporte nas últimas décadas têm contribuído fortemente para a degradação da malha viária. Sabe-se que o custo de reparo de um pavimento flexível deteriorado é alto e que algumas vezes essa é uma medida paliativa visando a fiscalização precária de peso em veículos de transporte em nosso país, a drenagem inexistente ou mal projetada, o clima em determinadas regiões, os projetos mal feitos e/ou executados.

As boas condições de uma rodovia (seja ela de pavimento flexível ou rígido) atende as projeções e necessidades dos usuários. A melhoria nas condições de tráfego nas rodovias é de suma importância para o desenvolvimento do país. Segundo Carvalho (2012), o *Whitetopping*, por utilizar cimento *Portland*, possui uma coloração clara, O termo *Whitetopping* refere-se à cor mais clara do novo pavimento em relação ao anterior (SIAN, 2007) reduzindo a absorção de calor pelo pavimento e minimizando a temperatura ambiente (emitindo as mesmas para o meio ambiente, levando em consideração as estações do ano e regiões secas ou chuvosas). Também devido a sua coloração, propicia melhor visibilidade por reflexão, reduzindo o consumo de energia elétrica e sinalização horizontal na iluminação das vias. A vantagem verificada para este tipo de pavimento é a execução diretamente sobre o pavimento asfáltico existente, à necessidade de execução de preparação da superfície apenas em casos em que a degradação do pavimento está



em nível avançado, pode ser executado com concretos convencionais e a melhoria da segurança e conforto do usuário.

Diferente dos revestimentos asfálticos, o concreto apresenta menor custo de manutenção, desde que bem executado. Frente a grande demanda da recuperação de pavimentos observada no Brasil, o *Whitetopping* chega para juntar-se as alternativas deste setor. Aliado ao uso do pavimento deteriorado como base torna-se uma escolha convidativa frente ao cenário atual.

## REFERÊNCIAS

BALBO, José Tadeu. **Estudo das Propriedades Mecânicas das Misturas de Brita e Cimento e sua Aplicação nos Pavimentos Semi-Rígidos**. 1993. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

BALBO, José Tadeu. **Pavimentação asfáltica**: Materiais, projeto e restauração. São Paulo: Oficina de Textos, 2007.

CARVALHO, Marcos Dutra de. **Vantagens E Benefícios Do Whitetopping E Do Inlay Na Reabilitação De Pavimentos**. São Paulo: ABCP, 2012.



# O USO DE TICs COMO INSTRUMENTO DE PLANEJAMENTO URBANO

Inara Pagnussat Camara

Arquiteta e Urbanista. Especialista em Arquitetura Comercial, Mestre em Arquitetura e Urbanismo (IMED). Doutoranda em Urbanismo (FAULisboa)  
inara.camara@unoesc.edu.br

O crescimento desordenado e a ausência de planejamento urbano na maioria das configurações de cidades brasileiras trás em pauta novos conceitos e estudos direcionados a cidades mais sustentáveis, inteligentes e resilientes. A grande discussão deste século, é como resolver problemas já instalados e agravados em cidades com baixa ou alta população, sem agredir drasticamente a morfologia existente, mas implantando melhores opções de circulação – meios de transporte, espaços de lazer e qualidade de vida pública às pessoas.

Neste contexto, as estratégias e políticas de planejamento urbano são o instrumento capaz de fornecer crescimento econômico, desenvolvimento social e melhoria da qualidade urbana aos habitantes. Segundo um dos relatórios do UN Habitat III, o Planejamento Urbano e Territorial pode ser definido como

Um processo de tomada de decisão com o objetivo de alcançar metas econômicas, sociais, culturais e ambientais, por meio do desenvolvimento de visões, estratégias e planos territoriais e da aplicação de um conjunto de princípios de políticas, ferramentas, mecanismos institucionais e participativos de procedimentos regulatórios. (UM-HABITAT, 2015).

Dentre as inúmeras abordagens que o planejamento urbano pode ter, muito se discute sobre o uso das TICs (Tecnologias de Informação e Comunicação), para auxiliar no dinamismo das cidades do século XXI (CAMARA; MOSCARELLI, 2016). Conforme Camara e Moscarelli (2016),



estas plataformas digitais apoiam a criação de redes de informação e redes de conhecimento na urbanização deste século agregando informações que também intensificam o entendimento de como cidades funcionam e facilitam a comparação com outras existentes para promover o desenvolvimento sustentável.

A título de contextualização, quando falamos em redes, entendemos que elas podem ser um sistema de centros urbanos que possuem relação de subordinação, influência e complementaridade (CANTARIM, 2015), ou seja, “um tipo particular [...] em que os vértices ou nós estamos dotados de diferentes centros de população de funções urbanas, e as vias ou conexões entre as diversas correntes de tais centros.” (CORREA, 1997, p. 93). Desta forma, as TICs podem auxiliar muito na logística e negócios, nas operações governamentais dependentes de dados, como finanças, e, principalmente, as interações entre pessoas (ITU-T FOCUS GROUP ON SMART SUSTAINABLE CITIES, 2014).

Ainda segundo Camara e Moscarelli (2016), muitos dos aspectos que são referência na nova agenda urbana, faz referência ao potencial e papel que as TICs possuem para enfrentar desafios urbanos, integrando as comunidades e auxiliando a prevenir desastres, conflitos e mesmo na troca de informações que podem ser úteis em uma rede ou cadeia de cidades que possuem interesses em comum.

Entendemos hoje que, a maior parte dos problemas de planejamento urbano atuais advém de cidades sem planejamento ou que não integraram os espaços, não previram seu crescimento e cresceram de forma setorizada, isolada ou fragmentada. Outro problema grave é a ausência de políticas públicas eficientes e contínuas, que não se limitem períodos eleitorais ou *marketing* político, que acaba por não possuir continuidade.

Por fim, podemos concluir que, o planejamento urbano apoiado em TICs pode ser um instrumento que auxilie no ordenamento do território local, mas acima disso em escala maior, envolvendo redes de cidades que se apoiam para crescimento contínuo e mútuo, evitando desperdícios, perdas de informações. Ainda, a tecnologia pode aumentar a eficiência dos sistemas urbanos em qualidade e efetividade de prestação de serviços, empoderando os cidadãos, enfrentando desafios ambientais e riscos de maneira geral.



## REFERÊNCIAS

CAMARA, Inara Pagnussat; MOSCARELLI, Fernanda da Cruz. O planejamento urbano como instrumento para cidades inteligentes. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CONSTRUÇÕES SUSTENTÁVEIS, 5., FÓRUM DE DESEMPENHO DAS EDIFICAÇÕES, 2., 2016, Passo Fundo. Anais [...]* Passo Fundo, out. 2016.

CANTARIM, Fernanda. Estudos de Redes Urbanas no Brasil: reflexões sobre transformações metodológicas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, v. 36, n. 129, p. 117-133, jul./dez. 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1997.

ITU-T FOCUS GROUP ON SMART SUSTAINABLE CITIES (FG-SSC). 2016. Disponível em: <http://www.itu.int/en/ITU-T/focusgroups/ssc/Pages/default.aspx>. Acesso em: 07 out. 2016.





# PARALELO ENTRE A CIDADE DA MESOPOTÂMIA E A CIDADE CONTEMPORÂNEA

Jaison Strapassola

Arquiteto e Urbanista, Fundação Universidade Regional de Blumenau  
jaisonstrapassola@yahoo.com.br

No início do II milênio a.C., as cidades da Mesopotâmia eram muito grandes. A cidade de UR, mede cerca de 100 hectares, abrigando dezenas de milhares de habitantes. Em seus aspectos físicos, essas cidades são circundadas por muro e fosso, utilizados para defesa, excluindo o ambiente aberto natural do ambiente fechado da cidade. Na cidade, os templos se distinguem das casas comuns por sua massa maior e mais elevada. Os terrenos da cidade são divididos em propriedades individuais entre os cidadãos, em oposição ao campo, que é administrado em comum por conta das divindades (BENEVOLO, 1993).

Segundo Arruda (1993), toda a cidade, e não somente os templos e palácios, parece traçada com regularidade geométrica: as ruas eram largas e retas, os muros se recortavam em ângulos retos e possuía prédios de 3 e 4 pavimentos. Esta mesma regularidade está presente nas cidades contemporâneas planejadas, porém o muro não mais circunda a cidade, mas se inscreve dentro dela por ilhas de segurança, os chamados condomínios horizontais ou fechados, geralmente ocupados por classes mais abastadas da população. Considerando os aspectos apontados, de que forma poderíamos traçar um paralelo entre a cidade antiga da mesopotâmia e a cidade contemporânea, sobre a ótica dos aspectos de ocupação do solo e segurança?

A cidade medieval possuía característica marcante quanto à defesa. Enquanto cercada por muros e fosso, resguardava seus habitantes de ataques por outros impérios. O ambiente aberto natural externo era local de cultivo. As cidades atuais não possuem mais esta delimitação física, sendo menor a preocupação com o inimigo externo, porém a violência urbana, intensificada pela desigualdade social, abre caminho a proposições



de uso do solo sob a forma de condomínio, alheias aos princípios do desenho urbano igualitário e democrático.

Segundo Choay (1979), mesmo no início do século XIX, as cidades industriais idealizadas por Tony Garnier, já previam habitações com disposição tal que permitissem a passagem livre de pedestres, fato positivo em termos urbanísticos. Atualmente, os condomínios fechados, propostos com a intenção de garantir a segurança de um grupo social seletivo, acabam por atuar negativamente no desenho urbano, pois segregam a população e impedem o ir e vir na cidade, formando ilhas urbanas de acesso restrito e uso essencialmente residencial, lembrando por vezes, as cidades muradas do passado.

Diante deste paralelo, é necessário refletir sobre a essência das cidades, qual sua função enquanto instrumento social, na busca por soluções de planejamento urbano com mais amplitude social, que permitam o uso integral da cidade por todos. Como queremos viver: livres em comunidade ou aprisionados em nossas casas em condomínio? É necessário resgatar os princípios da *polis* grega onde as pessoas eram personagens atuantes na vida da cidade e não no isolamento.

O principal objetivo deste texto foi alcançado ao ponto em que gerou reflexão sobre a temática da segurança e sua influência no planejamento das cidades do passado e do presente. Outros estudos futuros sobre a evolução das cidades e sua importância no planejamento urbano poderão ser abordados adiante.

## REFERÊNCIAS

ARRUDA, José Jobson. **A História antiga e medieval**. 16. ed. São Paulo: Editora Ática, 1993.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1993.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1979.





# VERTICALIZAÇÃO URBANA: O CASO DE SÃO MIGUEL DO OESTE - SC

Jaqueline Taube

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade Brasileira (2011) Mestre em Arquitetura e Urbanismo  
jaqueline.taube@unoesc.edu.br

O processo de urbanização brasileiro se intensificou a partir da década de 1940 e partir de 1970 o país deixou de ser um país com maioria da população rural e passou a ser um país com maioria da população urbana. Esse aumento populacional continua, no entanto, observa-se que atualmente há uma maior tendência de aumento populacional nas cidades de médio porte, cujo índice de aumento populacional é maior nessas cidades do que nas metrópoles (SANTOS; SILVEIRA, 2001; SANTOS, 2013).

Percebe-se, assim, um processo de desmetropolização, sem que haja diminuição do tamanho das metrópoles; e o crescimento das cidades médias. Além disso, acredita-se que as cidades de médio porte tendem a receber uma população melhor qualificada, classes médias, enquanto que as metrópoles tendem a receber uma população menos qualificada em função da própria composição orgânica do espaço e do capital destas cidades (SANTOS, 2013).

Com o processo de urbanização há a necessidade de acomodar a população que se destina a essas cidades por meio de estruturação urbana. E segundo Villaça (2017) o que determina esta estruturação espacial urbana é o transporte. O autor ressalta, ainda, que favorecer o transporte pode impulsionar o desenvolvimento imobiliário, principalmente em espaços urbanos destinados a classes de rendas maiores, visto que a burguesia não se interessaria por estes espaços se não houvesse mobilidade.

É assim que se inicia o processo de verticalização na década de 1980, no Bairro da Barra da Tijuca<sup>1</sup>, Rio de Janeiro – RJ, por meio da junção do interesse da burguesia

<sup>1</sup> No entanto, vale ressaltar que antes do bairro Barra da Tijuca a verticalização já ocorria na cidade do Rio de Janeiro no bairro Copacabana desde a década de 1950 (VILLAÇA, 2017). E em São Paulo o Edifício Copan, construído na década de 1950, era considerado o maior edifício residencial da América Latina, com 32 andares (RAMIRES, 1998).



de morar a beira mar e a facilidade de deslocamento proporcionada pela ampliação do sistema de transporte. Surge então: “[...] um ‘novo padrão de incorporação’ que gera ‘novas bases materiais e simbólicas’ para o sobre lucro de localização, o que será conseguido pela expansão das fronteiras e pela abertura de uma frente de expansão do capital de incorporação, através de um novo produto.” (VILLAÇA, 2017, p. 182, grifo do autor).

Ou seja “[...] a verticalização ou a horizontalização são determinadas pelo consumidor, e não pela atuação do incorporador.” (VILLAÇA, 2017, p. 183).

Mediante a esta explanação acredita-se que a verticalização ocorre mediante a necessidade apresentada pelos usuários, onde a demanda por ocupação de determinada área é maior do o seu espaço. No entanto, de nada vale esta demanda se não houvesse evolução da tecnologia com o surgimento dos elevadores (RAMIRES, 1998).

Portanto, questiona-se: Será que este é o processo que tem ocorrido no município de São Miguel do Oeste, localizado no extremo oeste catarinense, o qual também tem se disseminado esta ideia de morar?

Para tanto, este trabalho tem como objetivo apresentar uma análise breve das possíveis causas para a verticalização no município de São Miguel do Oeste - SC.

A cidade de São Miguel do Oeste é uma cidade com população estimada em 2018 de 40.090 mil habitantes e um território de 234 km<sup>2</sup>. E de acordo com o Censo do IBGE de 2010 a cidade possuía um total de 36.295 habitantes, sendo 32.052 residindo na área urbana e 4.243 na área rural (SÃO MIGUEL DO OESTE, 2019).

Atualmente, a cidade é composta por três Zonas: Macro Zona Urbana Consolidada - MZUC, Zona de Expansão Imediata - ZEI e Zona de Expansão Futura - ZEF. A MZUC é subdivida em Áreas Especiais de Interesse, cuja uma delas é denominada de Área Especial de Interesse Comercial - AEIC onde está localizada a parte central da cidade (SÃO MIGUEL DO OESTE, 2011).

Por meio de observação, vê-se que a MZUC ainda possui áreas passíveis de serem ocupadas, além das áreas disponíveis nas zonas de expansão que distam cerca de 5 Km do centro da cidade. Ou seja, essas áreas ainda estão no centro ou muito próximo a ele, o que facilita a mobilidade da população.



No entanto, observa-se que nos últimos anos a cidade vem apresentado um crescimento do número de empreendimentos residenciais verticais, cuja maioria são de médio e alto padrão construtivo e alguns edifícios lançados recentemente possuem mais de 20 pavimentos. A maioria desses empreendimentos estão localizados na parte central da cidade, na AEIC. Área essa que possui o maior Índice de Aproveitamento: Índice de Aproveitamento Básico de 5,0, podendo chegar a 8,0, mediante a utilização do instrumento de organização territorial Outorga Onerosa do Direito de Construir; e um número máximo de pavimentos livre (SÃO MIGUEL DO OESTE, 2011).

Portanto, percebe-se assim que como na Barra da Tijuca, na década de 1980, surge em São Miguel do Oeste, na década 2010, estes empreendimentos residenciais verticais destinados as classes média e alta, que mediante a observação de empreendedores perceberam um nicho de mercado para esta população que quer morar no Centro da cidade, onde todos os serviços são facilmente acessíveis; com padrão construtivo elevado; além da segurança alcançada com este tipo de moradia. No entanto, assim como observado por Villaça (2017) com relação a verticalização do bairro Copacabana, na década de 1950, não havia lá problemas com segurança, então era só uma questão de marketing. Isso também ocorre no município de São Miguel do Oeste, pois não há problemas consideráveis de segurança.

Contudo, conclui-se mediante a apresentação sucinta dos dados do Município de São Miguel do Oeste - SC que a verticalização da cidade se dá por meio de uma necessidade determinada pelo consumidor e não por apresentar falta de áreas e espaços para edificações, ou por uma necessidade de concentração de população que visa uma facilidade de mobilidade, já que a cidade ainda não apresenta dificuldades consideráveis em relação a isso, devido a sua extensão. E, por fim, cabe ressaltar, que esta análise é superficial e deve ser aprofundada para que sejam possíveis conclusões mais consistentes, e que cabe ainda estudar as consequências dessa verticalização a área central da cidade.

## REFERÊNCIAS

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. 3. reimpr. São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2013. 176 p.



SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maríá Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SÃO MIGUEL DO OESTE. **Dados estatísticos**. Disponível em: <https://www.saomiguel.sc.gov.br/municipio/3/dados-estatisticos>. Acesso em: 18 jan. 2019.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2017.



# PLANEJAMENTO URBANO E A QUALIDADE DE VIDA

Jeferson Eduardo Suckow

Pós-Graduando em Planejamento Urbano, Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc)

jeferson.suckow@unoesc.edu.br

Ao falarmos em qualidade de vida, em dias atuais, não podemos pensar apenas em questões pessoais e específicas de cada indivíduo, como o cumprimento de suas satisfações pessoais e/ou conquistas que lhe garantam um bom padrão de vida. Devemos tratar, fundamentalmente outras questões como as relações interpessoais e sua saúde mental e física, fatos estes relacionados como resultados da função social da cidade. Diante disto, e entendendo Fiorillo (2012) temos que:

[...] a função social da cidade é cumprida quando esta proporciona a seus habitantes o direito à vida, à segurança, à igualdade, à propriedade e à liberdade (FG, art 5º, caput), bem como quando garante a todos um piso vital mínimo, compreendido pelos direitos sociais à educação, à saúde ao lazer, ao trabalho, à previdência social, à maternidade, à infância, à assistência dos desamparados, entre outros encartados do art. 6º.

Observamos que a questão da qualidade de vida atinge níveis que compõem as cidades e suas relações com os indivíduos que a habitam e a vivenciam. Fiorillo (2012), descreve que “a função social da cidade é cumprida quando proporciona a seus habitantes uma vida com qualidade, satisfazendo os direitos fundamentais”. Assim, conforme Canepa (2007), podemos entender a qualidade de vida como um equilíbrio ambiental onde o planejamento urbano faz-se necessário, com revisão de conceitos e real inclusão de questões ambientais.

Entendendo o planejamento urbano como, talvez, solução primária para a qualidade de vida, este texto tem como objetivo relacionar conceitos deste tema, vindo a colaborar quanto ao seu entendimento. Devemos entender o planejamento urbano como um processo no qual as cidades, por meio de equipes multidisciplinares, organizam e



planejam o seu crescimento, com base na promoção da qualidade de vida de sua população. É, segundo Villaça (2002 apud COSTA; FERREIRA, 2010) um termo que pode ser visto tanto como um produto quanto como um processo visto que descreve a ação do Estado sobre o território urbano, caracterizado por uma pretensa visão geral ou de conjunto.

Não especificando exatamente o termo em questão, Oliveira (2015) discorre que “o urbanismo tem o significado de ‘aprimoramento’ da vida de uma cidade, buscando, portanto, um desenvolvimento, o qual, para continuar sendo proveitoso e mantenedor, deve respeitar o meio ambiente, a sociedade e a economia.”

Neste contexto, devemos relacionar, portanto, que a qualidade de vida está diretamente ligada às questões sociais da cidade, seus usos e suas relações interpessoais como também às relações quanto ao meio ambiente. Isto é percebido e evidenciado no Estatuto da Cidade (2001) que regulamenta em seus artigos 182 e 183, da constituição federal de 1988, sobre a política urbana, e apresenta o conceito de função social da cidade e da prioridade urbana e o que seria seu cumprimento.

Esta tarefa, para Rolnik (2011), foi delegada aos municípios, juntamente com alguns instrumentos inovadores para intervenção no território, com sua inclusão e aprovação nos planos diretores. A cidade deve atender aos anseios da população que nela vive e dela usufrui seus benefícios, e, por isto, nada mais justo que estes indivíduos participem ativamente deste processo, visto serem os principais beneficiados. Diante disto, conforme Sá e Brito (1997) expõem que a população passa a ter conhecimento das diretrizes políticas para a cidade através do planejamento urbano, podendo também tomar partido de decisões, e com isto, planejar torna-se, nesta situação, uma decisão política, viabilizada de forma técnica permitindo a transformação da realidade, de forma eficiente e com baixos custos:

Portanto, é fundamental a participação popular neste processo, para que auxiliando o poder público, conduza as diretrizes que irão direcionar o crescimento das cidades e conseqüentemente garantir padrões mínimos de qualidade de vida. Esta questão é apontada por Barifouse (2013, p. 161), quando indica que o “papel do observador, isto é, o ponto de vista do habitante, passa a ser fundamental para as pretensões de planejar uma cidade que atenda às necessidades sociais.”



Nesta contextualização:

Práticas de participação popular e controle social das políticas e do orçamento público foram experimentadas em nível local em várias cidades do país, de tal forma que a noção de construção de políticas como tarefa de uma esfera pública não restrita ao campo da representação parlamentar foi progressivamente adentrando a prática e agenda de governos, nos diferentes níveis. Experiências de orçamento participativo, conselhos gestores e de programas auto gerenciáveis marcam um novo modo de atuação tanto dos gestores quanto da sociedade civil organizada (movimentos sociais, ONGs, sindicatos). (ROLNIK, 2006, p. 203).

Para que isto ocorra, no entanto, faz-se necessário a quebra de paradigmas, eliminando questões políticas e sociais, e então, com isto, tem-se uma possibilidade real de discussão sobre os espaços urbanos, sua apropriação pela população, e o papel do poder público neste contexto. Fica claro, seguindo-se este pensamento que:

Enquanto a cidade é vista como fonte de oportunidades de negócios lucrativos pela iniciativa privada, o poder público deve avaliar o investimento como instrumento para alcançar uma visão de cidade que atenda ao interesse coletivo. Essas distintas abordagens resultam na realização de parcerias – e de obras – apenas quando é atendida a prioridade do investidor privado, que não tem compromisso com o planejamento urbano, com a visão de futuro da cidade como bem público. (RIBEIRO, 2012, p. 78).

Diante disto, fica claro o entendimento de que

[...] planejamento urbanístico deve traduzir metas para o setor público e privado, pretendendo a transformação dos espaços, ou os estímulos a certas atividades, ou a manutenção de determinadas áreas para que, vista em conjunto, a cidade se equilibre nas suas múltiplas funções. (DI SARNO, 2004, p. 55).

A qualidade de vida está diretamente relacionada ao espaço urbano. Não há como, mesmo que atendido alguns critérios de nível pessoal, ter qualidade de vida se o meio em que vivemos e convivemos não nos permite espaços e situações que nos coloquem em estado de relaxamento mental. Assim, a ausência, por exemplo, de espaços públicos que



permitam aos indivíduos interação social e com o meio ambiente natural, tendo garantido sua segurança, influenciam diretamente em nossa saúde mental, sendo este tema passível de um novo estudo. Portanto, como estes espaços são resultados do desenho urbano, e este é regido pelo planejamento urbano temos neste último a responsabilidade da garantia da qualidade de vida, que é observada através do cumprimento da função social das cidades.

Portanto, os conceitos aqui brevemente apresentados e discutidos podem ser desdobrados em variados outros discursos correlatos, sendo tratados por diferente viés conforme os diversos autores e especificidades de enfoques. Contudo, já se faz perceptível apenas com este estudo o entendimento do que trata o planejamento urbano, e sua importância (estratégica), no desenvolvimento das áreas urbanas. É incabível pensar o cumprimento da função social das cidades se não houverem diretrizes previamente, organizadas e planejadas, tanto a curto quanto a longo prazo. Assim, fica compreensível também a responsabilidade do poder público neste processo, contudo, não menos importante é a participação popular, visto serem os interesses (principalmente das classes menos favorecidas) o viés a ser seguido e respeitado.

Seguindo-se este pensamento, Saboya (2013, p. 83) aponta-nos que as decisões tomadas no desenvolvimento do planejamento urbano possuem: (a) consequências importantes para uma grande quantidade de pessoas; (b) devem ser enfrentadas e tomadas de forma consciente e, (c) devem ser tomadas coletivamente. Isto posto, é certo o entendimento da função primordial do planejamento urbano.

Diante disto fica a preocupação quanto a produção de outros trabalhos correlatos que direcionem as funções sociais da cidade bem como que relacionem os processos utilizados para a elaboração do planejamento urbano.

## REFERÊNCIAS

BARIFOUSE, Leonardo. O planejamento urbano entre o caos e a ordem. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 146-169, 2013.

CANEPA, Carla. **Cidade sustentáveis**: o município como locus da sustentabilidade. São Paulo: RCS Editora, 2007.





COSTA, Everaldo Batista da; FERREIRA, Tatiane Araújo. Planejamento urbano e gestão de riscos: vida e morte nas cidades brasileiras. **Ciência e Tecnologia**, Rio Claro: OLAM, ano X, v. 10, n. 2, p. 171-196, 2010.

DI SARNO, Daniela Campos Libório. **Elementos de Direito Urbanístico**. Barueri: Manoele, 2004.

ESTATUTO DA CIDADE E LEGISLAÇÃO CORRELATA. 2. ed. atual. Brasília, DF: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002. 80 p.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 13. ed. São Paulo: Saraiva 2012.

OLIVEIRA, Gustavo Fialkowski de; PEREIRA, Daniela dos Santos. Função social da cidade e o planejamento urbano. *In*: CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS, 1., 2015, Londrina. **Anais** [...] Londrina, 9-12 jun. 2015.

RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo. O planejamento urbano como instrumento garantidor do direito à cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 71-90, 2012.

ROLNIK, Raquel. **A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país – avanços e desafios**. Políticas Sociais: acompanhamento e análise. Brasília, DF: IPEA, 2006. p. 199-210.

ROLNIK Raquel. **Estatuto da Cidade – instrumento para as cidades que sonham crescer em justiça e beleza**. [S. l.: s. n.], 6 ago. 2001.

SÁ, Elida; BRITO, Isa. O planejamento como Instrumento da Construção da Cidadania. **Direito Ambiental**, São Paulo, v. 7, n. 2, jun./set. 1997.

SABOYA, Renato T. Fundamentos conceituais para uma teoria do planejamento urbano baseado em decisões. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 81-95, jul./dez. 2013.





# SUSTENTABILIDADE URBANA: ECOSSISTEMA CIDADE

João Felipe de Farias de Oliveira

Arquiteto e Urbanista

arq.joaofarias@gmail.com

## INTRODUÇÃO

O artigo a seguir busca uma compreensão e um estudo referente a sustentabilidade urbana, pois a cidade pode ser entendida como um ecossistema, onde podemos tratar a mesma como uma unidade ambiental considerando o conceito em seu amplo sentido. Assim como qualquer ecossistema as cidades também possuem suas próprias necessidades energéticas e assim como em qualquer outro ecossistema ela depende da obtenção de energia, responsável pela produtividade, diversidade e complexidade.

Atualmente as cidades consomem mais da metade da energia primária produzida no mundo, com a conseqüente emissão de gases e o efeito estufa, o que contribui para o aumento do aquecimento global. As cidades não apenas contribuem significativamente para as mudanças climáticas, como são por elas muito afetadas. As alterações no clima, chuvas intensas, inundações, deslizamentos, aumento da temperatura, são percebidos cada vez mais pela população urbana.

## DESENVOLVIMENTO

Segundo Leff (2011), a crise ambiental lança sobre a cidade uma nova necessidade, a de se pensar o substrato ecológico onde se assenta a cidade, o impacto que ela gera ao seu entorno rural e a construção do urbano levando-se em consideração a qualidade do ambiente produzido e seus impactos ambientais.

Atualmente na literatura especializada é possível encontramos dois tipos de tratamentos referente a questão da sustentabilidade urbana. Um tratamento



regulamentário, empenhado em definir o perfil ideal da “cidade sustentável” a partir de princípios voltados a um urbanismo ambientalizado e um tratamento analítico, que parte das condições sociopolíticas em que aflora o discurso sobre sustentabilidade aplicado ao meio urbano. De acordo com Silva *et al.* (2010), presume-se que para alcançar a ideia de sustentabilidade as cidades devem ser analisadas como um sistema integrado, como um ecossistema dentro da qual todos os elementos e processos do ambiente são inter-relacionados e interdependentes, como por exemplo ao que se refere a métodos de transportes alternativos dependentes de petróleo, políticas de reciclagem, gestão de tratamento de esgotos, entre outros.

No entanto, sob a ótica de Edésio Fernandes (2006), prevalece o ideal civilista e liberal, de que o direito de construção é um direito de propriedade, do qual quase sempre a propriedade é determinada pelos interesses pessoais e individuais do proprietário, onde qualquer valor social e bem coletivo somente é preservado a partir do concordante jurídico e por intervenção do estado.

Deve se reconhecer ainda, que de acordo com o desenvolvimento urbano novos espaços são criados e aqueles antigos, sob viés econômico, tem seu valor perdido perante o estado, tornando-se não só um problema social como ambiental. É evidente que não será possível uma única e satisfatória solução para a melhoria do ecossistema urbano, mas sim, deve se buscar um conjunto de soluções, dependendo o tamanho da cidade em questão, visando suas características geográficas e socioeconômicas, sem esquecer dos aspectos culturais de seus habitantes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A busca pelo desenvolvimento sustentável do ecossistema urbano possui grandes desafios que precisam ser vencidos através de reformas políticas e jurídicas, que antepõem o direito coletivo, no sentido de fortalecimento dos governos locais em matérias ambientais e sociais, proporcionando condições de uma reforma urbana.

O dinamismo das cidades faz com que elas estejam em constante processo de mudanças e a crescente globalização econômica tende a estimular mecanismo de



competitividade prejudiciais ao meio ambiente, dessa forma é necessário um esforço para ampliar e aprimorar questões de sustentabilidade urbana, buscando um equilíbrio político, social e econômico constitucionalmente assegurados.

## REFERÊNCIAS

LEFF, Enrique. **Saber Ambiental**. São Paulo: Ed. Vozes, 2007.

SILVA, C. F. R.; VARGAS, M. A. M. Sustentabilidade Urbana: Raízes, Conceitos e Representações. **Scientia Plena**, v. 6, n. 3, 2010.

FERNANDES, Edésio. **Direito Urbanístico: Estudos Brasileiros e Internacionais**. São Paulo: Editora Del Rey, 2006.

JACOBI, Pedro Roberto. Meio ambiente urbano e sustentabilidade: alguns elementos para a reflexão. *In*: CAVALCANTI, Clóvis (org.). **Meio ambiente, desenvolvimento sustentável e políticas públicas**. São Paulo: Cortez, 1997.





# O PAPEL DA SOCIEDADE NO DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES

Kelly Rodrigues

Arquiteta e Urbanista

arq.kellyrodrigues@gmail.com

O desenvolvimento da maioria das cidades brasileiras sempre ocorreu de forma desordenada, tendo de se ajustar as necessidades cotidianas sem um prévio planejamento. Conforme Shurmann (1999) isto ocorreu desde a colonização ocorrida na década de 1950 pelos Portugueses, o que refletia a uma total ausência de planejamento, crescendo desenvolta em torno de igrejas com ruas tortuosas traçadas em forma de cruz com o conceito das cidades medievais portuguesas. Para Facco, Fujita e Berto (2014), somente no período do Brasil Império (1822 a 1889), com a vinda da corte portuguesa, é que houve uma leve reestruturação urbana no país provocando um estímulo qualitativo e ponderado das vilas e cidades aqui existentes.

A grande transformação do espaço urbano brasileiro ocorreu no período correspondente à República Velha (1889-1945) devido à consolidação da industrialização no país. Acarretando o deslocamento de grande parte da população rural para os centros urbanos em busca de melhores condições de vida (FACCO; FUJITA; BERTO, 2014). Esta centralização populacional mudou a forma de ver e planejar as cidades, dando espaço as diferentes culturas que hoje se ramificam entre os espaços públicos, que por sua vez está estreitamente relacionada à realidade da cidade, aos valores de cidadania e ao horizonte da civilização, conforme afirma Amorim (2015).

O planejamento urbano das cidades atuais brasileiras, referentes ao uso do espaço público, levanta uma questão interessante; de que forma as iniciativas culturais nestes centros podem contribuir no novo processo de urbanização?

A sociedade urbana ao longo destes anos se desenvolveu sobre critérios políticos governamentais, e hoje busca uma nova alternativa de viver bem e expressar suas ideologias de forma comunitária e social. Tornando os espaços públicos pontos de encontro onde o ser



humano passa a ser parte inerente da cidade e não apenas uma figura dentro do contexto. Ali haverá troca de ideias, experiências e até mesmo discussões sobre melhorias e problemas cotidianos. A sociedade passa a ter domínio no desenvolvimento das cidades.

A imagem da cidade advinda dos desenhos e das figuras que partiam da racionalidade é abandonada dando espaço às várias formas de expressão por meios arquitetônicos, artísticos, urbanísticos, espaciais, ambientais e culturais (SILVA, 2016). Para identidade como pessoas criativas, passando pela compreensão de quadro econômico, social e político dando vida a historicidades do lugar e valorizando seu espaço urbano.

As cidades passam então a ser regidas pelo desejo coletivo de transformação, remodelando os processos de relação civil nos espaços públicos e, conseqüentemente, a urbanização (AMORIM, 2015).

Para que esta movimentação cultural que cresce ao ponto de vista do planejamento urbano não se desenvolva de forma desordenada, como vem sendo feita desde a nossa colonização, os responsáveis pelas políticas sociais devem se voltar e dar mais ênfase às opiniões da sociedade, procurando alternativas que condizem com o desejo de todos, mantendo a organização, o desenvolvimento, prevendo os problemas e projetando soluções para o bem da sociedade em geral.

Sendo assim, um bom desenvolvimento urbano parte do princípio de pensar, ouvir e planejar. Isto não quer dizer que não haverá mais com que se preocupar ou problemas a solucionar, mas a realidade que vivemos hoje é de uma sociedade ativa que busca ter voz e vez junto ao desenvolvimento das cidades. Os problemas ocasionados por este papel ativo será uma questão a ser estuda no futuro.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, Patrícia de Souza Cançado. **Cidades Criativas Espontâneas**. 2015. 95 p. Dissertação (Mestrado em Gestão e Estudos da Cultura) – Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, out. 2015.





FACCO, Janete; FUJITA, Camila; BERTO, James Luiz. Agroindustrialização e Urbanização de Chapecó – SC (1950 – 2010): Uma visão sobre os impactos e conflitos urbanos e habitacionais. **Redes - Rev. Des. Regional**, Santa Cruz do Sul, v. 19, n. 1, p. 187-215, jan. 2014.

SILVA, Valéria Cristina Pereira da. Belo Horizonte, Goiânia e Brasília - De cidades planejadas a metrópoles contemporâneas: A construção de temporalidades e emergências pós modernas. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 2016, Porto Alegre. **Anais [...]** Porto Alegre, jul. 2016.





# O PLANEJAMENTO DAS CIDADES COMO INSTRUMENTO PARA REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE

Marcelo de Wallau da Silva

Bacharel em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar de Santa Catarina, Bacharel em Direito pela Universidade do Oeste de Santa Catarina, Tecnólogo em Gestão de Segurança Pública pela Unisul e Pós-Graduado em Administração de Segurança Pública pela Unisul  
marcelowallau@hotmail.com

O sentimento de insegurança é um dos maiores males da sociedade brasileira. Causador de doenças físicas, mentais e sociais trazendo inúmeros prejuízos a sociedade o crime tem feito parte de muitas discussões, onde causas e soluções são temáticas frequentes. Há de se destacar que o crime é um fenômeno muito complexo que se integra na sociedade urbana, cujo aumento está relacionado a aspectos sociais, institucionais e ao ambiente físico (CARPANEDA, 2008). O aparelhamento de forças policiais, endurecimento de leis, mudanças processuais são alguns dos exemplos mais frequentes de soluções apontadas. No entanto, outras abordagens podem ganhar espaço, entre elas o uso do planejamento urbano para criar dificuldades para o cometimento de crimes.

Considerando-se a complexidade dos fatores que interagem para que ocorra um crime, podemos afirmar que a sua ocorrência está alinhada à presença de três elementos que são denominados pelos criminologistas de triângulo do crime: um infrator, um alvo vulnerável e um ambiente que favoreça as condições para que o crime ocorra (HIPÓLITO; TASCA, 2012). Nessa linha de pensamento, é possível considerar que o planejamento urbano poderá criar dificuldades para a ação de criminosos?

Uma expressão utilizada para definir esta situação é Espaços Urbanos Seguros, espaços estes de caráter público, planejados e administrados de forma participativa com vistas a reduzir a incidência de delitos e violência, e aumentar a sensação de segurança, incentivar a permanência no local e a apropriação da comunidade para atividades de convivência, melhorando a qualidade de vida da população (BRASIL, 2010). Bondaruk



(2007, p. 71) diz que “a prevenção do crime através da arquitetura ambiental pode ser definida como todas providências a serem tomadas, visando diminuir a probabilidade do acontecimento de delitos, através de modificações do desenho urbano, aumentando assim a sensação de segurança.” Com este pensamento, fica claro que as ações de planejamento urbano podem ter um papel muito importante nas questões voltadas a segurança.

Uma das ações mais eficazes que o planejamento urbano pode trazer à segurança é a ideia de ver e ser visto. Segundo Bondaruk (2007), o delinquente, quando no processo de elaboração do delito, se pergunta se está sendo visto. Se a resposta for sim, a probabilidade de que aquele crime seja executado diminui muito, ou seja, se há vigilância natural em certo espaço, se as pessoas se veem e tem acesso visual aos espaços ao seu redor, as chances de uma ação delinquente acontecer ali é muito menor do que em uma situação contrária.

Na ótica de Jacobs (2003, p. 37), encontramos que a rua deve possuir alguns requisitos a serem atendidos, entre eles “[...] assegurar que haja olhos atentos voltados para esses espaços públicos da rua o maior tempo possível.” Para que isto ocorra, a rua deve ser livre de obstáculos, como vegetação alta, ou locais com condições de iluminação natural ou artificial que não propiciam facilidades de vigilância e onde o cidadão comum possa sem grandes dificuldades perceber a ocorrência ou a iminência do cometimento de crimes e assim tomar atitudes proativas para enfrentá-los, seja através de ações preventivas ou pelo acionamento das forças de segurança.

Para Jacobs, a grande maioria dos estímulos que o organismo humano recebe e percebe chegam pela visão. A luz tem papel fundamental em projetos de arquitetura em relação à visibilidade e a sensação que ela passa. A iluminação, principalmente à noite, traz a sensação de se estar seguro, e por consequência, diminui o medo potencial. [...] as luzes induzem essas pessoas a contribuir com seus olhos para a manutenção da rua. Além do mais, a boa iluminação amplia cada par de olhos – faz com que os olhos valham mais porque seu alcance vale mais (JACOBS, 2003, p. 43). Seguindo este pensamento, a diversidade urbana tem destaque na prevenção ao crime (JACOBS, 2003). A autora diz que “a própria diversidade urbana permite e estimula mais diversidade.” (JACOBS, 2003, p. 159). Analisando-se e expandindo-se as ideias da autora, um ambiente com variedade de funções que agregue simultaneamente moradia, trabalho e lazer, não terá momentos de



completa ausência de movimento, onde haverá sempre pessoas circulando, o que poderá evitar a ocorrência de crimes naquele local.

Em uma rápida e superficial análise da cidade de São Miguel do Oeste no mês de dezembro de 2018, cidade onde o planejamento urbano não incentiva a existência de bairros com funções mistas, observa-se que no período indicado a Polícia Militar atendeu a trinta e nove ocorrências de furto. Destas ocorrências, dezesseis delas se deram em bairros e nos horários compreendidos entre as 06 horas e as 18 horas. Nesta mesma faixa horária o centro da cidade registrou apenas quatro ocorrências (POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA, 2018). Fica claro que nos bairros há uma incidência de furtos nos horários em que via de regra os seus ocupantes estão em horário de trabalho, logo com menos circulação de pessoas. Esta situação se comprova na área central ao se verificar que nos horários de circulação de pessoas e de veículos os números são reduzidos.

Jacobs (2003) utiliza o termo Praga da Monotonia para caracterizar locais abandonados pela falta de atrativos. Esta “praga” acaba por trair o crime, onde o planejamento urbano se torna uma ferramenta robusta de enfrentamento à criminalidade. Planejar ambientes seguros que atraiam o cidadão é fator primordial para o desenvolvimento urbano, pois além de criar os fatores relativos à salubridade, mobilidade, acessibilidade, entre outros, o fator segurança torna-se atrativo como ferramenta de geração de renda e ocupação de espaços.

A praça Berlamino Annoni em São Miguel do Oeste (SC) por aproximadamente quinze anos não possuía nenhum atrativo para a comunidade, sendo um local onde tradicionalmente a Polícia Militar atendia a ocorrências de assaltos, consumo e tráfico de drogas e perturbação do trabalho e sossego alheios. Após passar por um processo de revitalização drástico recebendo inúmeros equipamentos (quadras de esportes, pistas de caminhadas e *skate*, bancos com iluminação, banheiros públicos, entre outros), passou a ser um local de reunião de famílias e de prática de esportes, o que ocasionou uma substancial redução dos atendimentos.

Em uma visão aparentemente embrionária no Brasil, aliar o planejamento urbano com segurança propicia o desenvolvimento de cidades mais sustentáveis e atrativas ao cidadão de bem. Ambientes que levem em consideração os aspectos de segurança terão



índices de criminalidade inferiores, onde certamente o planejamento urbano é uma importante ferramenta de segurança poupando recursos que poderão ser aplicados em outros setores, inclusive na própria concretização das ideias dos planejadores urbanos.

## REFERÊNCIAS

BONDARUK, Roberson Luiz. **A prevenção do crime através do desenho urbano**. Curitiba: [s. n.], 2007. 328 p.

BRASIL. Ministério da Justiça. Central de Conteúdos. Segurança Pública. **Vade Mecum Segurança Pública 2010**. Disponível em: [http://www.justica.gov.br/central-de-conteudo/seguranca-publica/livros/2010vademecum\\_segpub.pdf](http://www.justica.gov.br/central-de-conteudo/seguranca-publica/livros/2010vademecum_segpub.pdf). Acesso em: 30 dez. 2018.

CARPANEDA, Luciana Viana. **Contribuições para o desenho de espaços seguros: um estudo de caso nas Superquadras do Plano Piloto de Brasília**. 2008. 143 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília. Brasília, DF, 2008. Disponível em: [http://www.repositorio.unb.br/.../3864/1/2008\\_LucianaVianaCarpaneda.pdf](http://www.repositorio.unb.br/.../3864/1/2008_LucianaVianaCarpaneda.pdf). Acesso em: 2 jan. 2019.

HIPÓLITO, Marcello Martinez; TASCA, Jorge Eduardo. **Superando o mito do espantalho: uma polícia orientada para a resolução dos problemas de segurança pública**. Florianópolis: Insular, 2012. 248 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. 510 p.

POLÍCIA MILITAR DE SANTA CATARINA. **Sistema de Geo Processamento**. Relatório de ocorrências de furtos em São Miguel do Oeste, dez. 2018. Disponível em: <https://pmscgeo.pm.sc.gov.br>. Acesso em: 3 jan. 2019.



# A LÓGICA DO MERCADO: A FORMAÇÃO DE VAZIOS URBANOS E O USO SOCIAL DO SOLO NO BRASIL

Marcelo Ferreira da Silva Salla

Arquiteto e Urbanista  
sallamarcelo@outlook.com

As cidades brasileiras trazem consigo uma característica em comum que não faz distinção de região, tamanho ou mesmo de seu poder econômico. Trata-se de um contraste que revela duas faces de um mesmo espaço habitável. De um lado é possível observar uma cidade com ruas pavimentadas e arborizadas, praças, áreas ajardinadas e infraestrutura completa. Ao mesmo tempo em paralelo, há outra porção de cidade, essa comumente maior do que a primeira, apresenta infraestrutura escassa ou mesmo ausente, poucos traços de urbanidade, e dificuldade de integração com áreas centrais e locais de trabalho, desfavorecendo o acesso dessa população as oportunidades de emprego, cultura ou mesmo lazer (ROLNIK, 2002).

Não obstante, as novas oportunidades de crescimento e melhorias ocorrem justamente nos locais que já possuem condições adequadas de infraestrutura e serviços, sendo que para Rolnik (2002), esse é um dos fatores responsáveis pelo elevado valor dos imóveis urbanos em determinados pontos das cidades, tornando-os inacessíveis á grande parte da população, que somente tem acesso a terras mais baratas que por sua vez se encontram nas bordas das cidades ou mesmo em locais ambientalmente frágeis”, desprovidos de toda infraestrutura necessária. Dessa forma, essa divisão territorial que não permite seu crescimento interno e a ocupação de lugares de maneira mais adensada, resulta no constante crescimento da malha urbana que se torna cada vez mais espreada.

Concomitantemente, o mercado imobiliário atua de maneira a contribuir com esse processo. No anseio de reproduzir os condomínios residências fechados em voga nos últimos anos entre a população mais rica, tende a expandir a malha urbana na busca por terras mais baratas para poder replicá-los de maneira a diminuir seus custos, visando um



mercado mais popular, e ao mesmo tempo deixando de contribuir para o adensamento urbano em áreas que já possuem infraestrutura e comércio vicinal, tornando as áreas centrais cada vez mais inabitáveis por parte da população devido ao seu alto custo de aquisição (FERREIRA, 2012).

E esse crescimento desenfreado o qual a cidade é constantemente forçada, é responsável por grande parte dos problemas urbanos vividos diariamente. Para Ferreira (2012), quando se criam bairros monofuncionais desconectados da malha urbana, além de gerar custos com ampliação de infraestrutura, impermeabilização do solo e falta de mobilidade urbana, abre-se espaço para a especulação imobiliária agir em terrenos já beneficiados com infraestrutura, resultando em um alto custo social, uma vez que,

O espraiamento urbano, segregação socioespacial, consolidação de grandes vazios urbanos, bairros monofuncionais, formação de áreas isoladas ou desarticuladas da malha urbana, sem diversidade de usos e grupos sociais, caracterizam padrão de produção das cidades que já se mostrou insustentável do ponto de vista ambiental, econômico e social. (FERREIRA, 2012, p. 64).

Em meio a todos esses processos imobiliários presentes nos centros urbanos, o de valorização dos imóveis e da terra pode ser um dos mais prejudiciais para a formação das cidades, uma vez que a especulação em torno de terras urbanizadas a espera de sua valorização capital impede a ocupação dessas áreas que apresentam infraestrutura adequada e condições de uso para moradias ou outros serviços, mas que para atender os anseios econômicos de seus proprietários permanecem desocupadas e desprovidas de qualquer tipo de uso (BARCELLOS; OLIVEIRA, 1987).

E esse artifício utilizado pelo mercado onde terras são retidas para sua posterior valorização atribuiu-se o nome de vazios urbanos devido a descontinuidade causada na malha urbana, onde o processo capitalista de edificação das cidades se mostra como o principal agente responsável por esse fenômeno, resultando em um espaço urbano descontínuo e desprovido de conteúdo social (BORDE, 2012 apud BELTRAME, 2013).

Nesse contexto, o fator localização se mostra como um dos principais agentes responsáveis pela disputa do solo urbano, em lados opostos, movimentos sociais





lutam por moradia digna e sua inserção em locais providos de infraestrutura e com mais oportunidades, dando uso aos vazios urbanos. Por outro lado, isso esbarra com os interesses do mercado imobiliário que busca por maiores lucros sem se importar com os problemas sociais causados, e isso resulta em uma divisão territorial onde quem pode pagar vive em áreas bem localizadas providas de infraestrutura urbana, e quem não possui condições para adquirir esses imóveis acaba sendo coagido a buscar abrigo em loteamentos nas bordas das cidades ou mesmo ocupando e construindo por conta própria em locais irregulares (SANTANA, 2006).

E essa abordagem dos imóveis urbanos exclusivamente como mercadoria, além de gerar conflitos sociais, acaba perpetuando a divisão territorial entre classes, pois, são poucas as pessoas que apresentam condições de adquirir esses espaços, visto que o mercado busca trata-los como produto de luxo, o que exclui a grande massa populacional desses lugares, deixando evidente a importância de políticas públicas pautadas na igualdade de direitos dentro do espaço urbano, buscando promover a diminuição da segregação socioespacial seja com equipamentos públicos voltados a população ou mesmo com a inserção de habitações sociais para tentar mitigar os efeitos nocivos causados pela exclusão social (MARICATO, 2005 apud BELTRAME, 2013).

Cabe destacar que a Constituição Federal de 1988 instituiu o princípio da função social, que indica a prevalência do interesse público sobre o particular no uso da propriedade urbana. Isso significa que a produção do espaço urbano está sujeita, em última instância, à manutenção do interesse comum, dos espaços de toda a cidade. (FERREIRA, 2012 p. 29).

Nesse contexto, o poder público também possui sua parcela de culpa, uma vez que, ao concentrar os investimentos em áreas que já são valorizadas como as centralidades dos municípios, acentua ainda mais o processo de valorização dos imóveis localizados nesses espaços, fazendo com que a formação dos vazios se perpetue, uma vez que conservar ao longo dos anos a vacância desses imóveis se tornou mais rentável do ponto de vista comercial do que ocupá-los ou transformá-los em locais produtivos no âmbito social em que se encontram, assim sendo, a retenção especulativa gerada em torno desse processo, aguça a manutenção da geração dos vazios urbanos nesses espaços (BORDE, 2006).



Por tanto retomar o uso dessas áreas que hoje são afetadas pela especulação e pela formação dos vazios urbanos por meio de políticas públicas pautadas em um planejamento urbano sustentável, faz com que a cidade se torne mais equilibrada socialmente. Rubano (2015) deixa explícito que, quando tais espaços providos de infraestrutura e de privilegiada localização voltam a apresentar a sua função social, seja pelo repovoamento por meio de habitação social ou mesmo pela presença de equipamentos que beneficiem a sociedade, faz com que a vivência coletiva se torne protagonista de um espaço urbano capaz de atender aos anseios principalmente da população mais carente que busca por uma sociedade mais justa e equilibrada.

## REFERÊNCIAS

BARCELLOS, Tanya M. de; OLIVEIRA, Naia. O Uso Capitalista do Solo: notas para discussão. **Ensaios FFE**, Porto Alegre, p. 132-135, 1987. Disponível em: [revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1144/1482](http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1144/1482). Acesso em: 3 dez. 2018.

BELTRAME, Gabriella. Vazios urbanos: notas sobre a escassez social do imóvel urbano. **Interseções**, Rio de Janeiro, v. 15 n. 1, p. 113-138, jun. 2013. Disponível em: <http://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/view/9419/7308>. Acesso em: 9 de dez. 2018.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. **Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2006. 226 p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em Urbanismo, 2006, Disponível em: [http://pct.capes.gov.br/teses/2006/926737\\_6.PDF](http://pct.capes.gov.br/teses/2006/926737_6.PDF). Acesso em: 17 dez. 2018.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **Produzir casas ou construir cidades**. 1. ed. São Paulo: FAPUM, 2012.

ROLNIK, Raquel. É possível política urbana contra a exclusão? **Serviço Social e Sociedade**, São Paulo: Editora Cortez, v. 72, p. 53-61, 2002. Disponível em: <https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2009/08/politicaurbanacontraexclusao.pdf>. Acesso em: 3 dez. 2018.

RUBANO, Lizete Maria (org.). **O terceiro território. Habitação coletiva e cidade**. São Paulo: Vigliecca & Associados, 2015.



SANTANA, Lucycleide Santos. **Os Vazios Urbanos nos Centros das Cidades como Lugar para a Habitação de Interesse Social**: O Caso de Maceió / AL. 2006. 81 p. Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Alagoas, Alagoas, 2006. Disponível em: [http://www.repositorio.ufal.br/bitstream/riufal/721/1/LucycleideSantosSantana\\_Da\\_Capa\\_atte\\_Secao2.pdf](http://www.repositorio.ufal.br/bitstream/riufal/721/1/LucycleideSantosSantana_Da_Capa_atte_Secao2.pdf). Acesso em: 9 dez. 2018.





# MOBILIDADE URBANA: ESTUDO DAS IMPLICAÇÕES COM A FALTA DE PLANEJAMENTO DAS CIDADES

Mayane Haack

Engenheira Civil

Discente do Curso de Pós-Graduação em Planejamento Urbano. Universidade do Oeste de Santa Catarina

mayanehaack@gmail.com

O texto analisa os inúmeros problemas na mobilidade urbana, vivenciada todos os dias, para assim elaborar soluções e contribuições para a melhoria dos problemas apresentados. A movimentação de pessoas em cidades, recebeu o nome de mobilidade urbana, na qual desenvolveu um fator crítico nos principais conglomerados urbanos em todo o mundo, em virtude da crescente dificuldade de deslocamento (REIS, 2014).

Nas grandes cidades, a redução da mobilidade tem provocado sérias implicações negativas para a economia, o meio ambiente e a qualidade de vida (REIS, 2014). A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas, que de diferentes formas, buscam atender suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura (CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA DO PARANÁ, 2011).

Discorrer sobre as implicações da mobilidade urbana, nos dias atuais torna-se complexo e simples ao mesmo tempo. Complexo pela quantidade de problemas existentes por conta do crescimento desordenado das cidades, e/ou devido a algumas cidades terem sido construídas e ocupadas, e posteriormente emancipadas, para então o surgimento das primeiras leis urbanas destas (BIFF; REGO, 2015). E torna-se simples pela facilidade em identificar estes problemas, que são vivenciados conseqüentemente no nosso dia a dia.

Analisando o número elevado de automóveis em circulação nas últimas décadas, outros fatores que contribuem para a dificuldade de solucionar os problemas da mobilidade urbana seriam os péssimos transportes públicos, os projetos mal elaborados, poucos recursos financeiros, desvio destes recursos, falta de planejamento e a escassez de



mão de obra qualificada para a execução de projetos. Outro problema questionável são as más condições das calçadas ou até mesmo a falta delas. Como será possível promover cidades caminháveis, se as calçadas não oferecem segurança e nem acessibilidade? Sem condições adequadas de locomoção, a mobilidade de milhares de pessoas (pedestres) torna-se um caos, diariamente.

O desrespeito dos motoristas em relação aos pedestres e ciclistas, onde os mesmos ignoram a preferência do pedestre, do ciclista, podendo colocar em risco a vida de muitos. Sabe-se que esse ato gera infração e multa, mas muitas vezes falta fiscalização e ocorre o descaso de muitas autoridades. Como consequência da mobilidade urbana, ocorrem muitos acidentes e mortes diariamente. Pacientes feridos, muitas vezes gravemente, lotam os hospitais e prontos-socorros em nosso país.

Frente a isso, verificou-se a importância desse estudo para elaborar um programa apropriado de melhorias nos meios de se locomover, pois quando as cidades crescem sem o planejamento adequado, não há a preocupação em facilitar o deslocamento (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Para obter melhorias na mobilidade urbana, pode-se sugerir, maiores fiscalizações tanto nas construções de edificações, como de calçadas e ruas, assim como, a aplicação de multas para quando houver desrespeito com as leis e normativas. Também promover os meios de transportes não motorizados, proporcionando cidades caminháveis e jamais dissociar a política de mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano. Assim como a valorização da arquitetura moderna, com ideais e valores que preconizem a acessibilidade, proporcionando o direito de ir e vir a qualquer cidadão. Mas um passo importante é levar estas indagações aos órgãos públicos, para que surja a preocupação em resolver estes problemas e promover a mobilidade urbana planejada.

Por fim, procurou-se com esse texto, dar conhecimento as autoridades, bem como a sociedade, para com os problemas causados pela falta de um planejamento urbano, uma vez que cidades bem planejadas, promovem uma mobilidade urbana de qualidade. Deixa-se como sugestão para trabalhos futuros, o estudo das medidas corretivas, o estudo de políticas públicas urbanas e estudos que colaboram com a problemática deste trabalho.



## REFERÊNCIAS

BIFF, Nádia Wardani; REGO, Renato Leão. As cidades novas planejadas e a legislação urbana inicial. O caso de Londrina, Cambé, Rolândia, Araçongas e Aricanduva. *In: ENCONTRO ANUAL DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA*, 24., 2015, Maringá. **Anais** [...] Maringá, 2015. Disponível em: <http://www.eaic.uem.br/eaic2015/anais/artigos/695.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade**. Brasília, DF, 2004. Disponível em: [http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade\\_urbana.pdf](http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade_urbana.pdf). Acesso em: 10 jan. de 2019.

CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA E AGRONOMIA DO PARANÁ. **Mobilidade Urbana**. Paraná: CREA-PR, 2011. Disponível em: <https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: 28 dez. 2018.

REIS, Manoel de Andrade e Silva. **Modalidade urbana**: um desafio para gestores públicos. Florianópolis: FGV EAESP, 2014. 10 p. Disponível em: [https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/2377097/mod\\_resource/content/1/cidades\\_inteligentes\\_e\\_mobilidade\\_urbana\\_o.pdf](https://moodle.ufsc.br/pluginfile.php/2377097/mod_resource/content/1/cidades_inteligentes_e_mobilidade_urbana_o.pdf). Acesso em: 10 jan. 2019.







# PLANEJAMENTO URBANO

Monica Deffaveri

Um dos maiores problemas nas cidades é o crescimento acelerado e desordenado. O planejamento urbano é o estudo que engloba as diferentes problemáticas do crescimento de uma cidade, podendo visualizar os impactos negativos e positivos de um determinado local, para que possa ser desenvolvido e aplicado o plano ideal.

É um longo desafio conciliar todas as questões da vida urbana com os demais aspectos, proporcionar as soluções corretas para tal prática. Quando a cidade se desenvolve de forma estruturada, previne possíveis problemas futuros e a população vive com hábitos de qualidade.

A cidade enquanto empreendimento deverá satisfazer às necessidades individuais e coletivas dos vários setores de sua população; para tanto deve-se articular recursos humanos, financeiros, institucionais, políticos e naturais para sua produção, funcionamento e manutenção. A este processo dirigido para operar a cidade, dá-se o nome de gestão urbana. (ABIKO; ALMEIDA; BARREIROS, 1995, p. 46).

Esse processo envolve diversos aspectos como, infraestrutura, saneamento básico, veículos, pessoas, consumos e vendas. Zoneamentos para construção e definição do uso do solo, diferenciando áreas residenciais, áreas comerciais e industriais, prevenção de áreas ambientais. O planejamento ambiental é de extrema importância para definir áreas de convivência, lazer, preservação, praças, parques, incluindo o controle do aproveitamento dos recursos naturais disponíveis no local.

A mobilidade urbana também faz parte do planejamento, com o intuito de melhorar o deslocamento das pessoas. Oferecer o transporte público de fácil acesso ao usuário em quantidade suficiente para suprir a demanda. O tráfego de veículos idealizado de acordo com o maior fluxo, para que possa coletar e despachar o trânsito. A construção de ciclovias, ciclofaixas e calçadas para ciclistas e pedestres, incentivando na saúde da população, na sustentabilidade e dispondo de uma via com segurança para a prática do ciclismo.



O plano diretor é a legislação desenvolvida para as construções nas cidades, é um documento específico de cada município, nele contém o planejamento, os recuos, medidas mínimas, taxas de ocupação, índices de aproveitamento e toda infraestrutura. A legislação é implantada por órgão do município. O ideal seria que todas as cidades e municípios desenvolvessem um plano para que futuramente com o desenvolvimento, o local esteja oferecendo a organização e bem-estar para a população.

O planejamento urbano de uma cidade, também é conhecido como plano diretor é um processo que busca melhorar aspectos dentro da cidade, buscando melhorias na qualidade de vida dos habitantes, e na criação de uma área urbana, no desenvolvimento de sua estruturação e apropriação do espaço urbano, variando de acordo com o planejamento ou plano diretor de cada cidade. (REZENDE; CASTOR, 2005, p. 26).

Uma cidade organizada com um planejamento estratégico diminui os problemas comuns e garante o bom funcionamento no desenvolvimento político econômico, concilia a prestação de serviços com a geração de empregos, traz inovação e aproveitamento dos recursos naturais disponíveis do local.

A cidade, núcleo dessa evolução, não é apenas maior que a aldeia, ela possui uma velocidade de transformação muito maior, o que determina um salto civilizatório e a abertura de novos caminhos para a sociedade, com mudanças profundas da composição e das atividades da classe dominante, que influem sobre toda a sociedade. (ABIKO; ALMEIDA; BARREIROS, 1995, p. 5).

Alguns locais já existentes necessitam apenas de revitalização para tornar-se convidativos e usuais. Planejamento é desenvolver um projeto, analisando todos os aspectos culturais e históricos, identificando a identidade da cidade.

Portanto, planejar ou replanejar as áreas urbanas no ímpeto de facilitar o dia-a-dia das pessoas impulsionam e transformam aspectos de desenvolvimento social e econômico. Desafiando inovações, gerando um projeto adequado, capaz de atender as reais necessidades das pessoas trazendo uma vida de qualidade e acima de tudo respeitar a natureza.



## REFERÊNCIAS

ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antonio Placido de; BARREIROS, Mário Antonio Ferreira. **Urbanismo**: História e Desenvolvimento. São Paulo, 1995.

REZENDE, Denis Alcides; CASTOR, B. V. J. **Planejamento estratégico municipal**: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas. Rio de Janeiro: Brasport, 2005.





# MOBILIDADE URBANA PARA A CONSTRUÇÃO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS

Pâmela Cristina Hermes Blon

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Comunitária da Região de Chapecó (Unochapeco) pamela.hermes@unochapeco.edu.br

Cada pessoa possui uma necessidade de deslocamento e quanto maior a cidade, mais os habitantes dependem da infraestrutura de circulação para ter acesso às atividades de seu cotidiano, seja para lazer, consumo ou para trabalho. As cidades estão expandindo, conforme aumenta o número de habitantes, para que as cidades se tornem mais agradáveis, usáveis e não se tornem um aglomerado de prédios e casas, sufocando as condições saudáveis de habitação, precisamos nos atentar aos conceitos de urbanismo sustentável. Como podemos assim designar a ligação da mobilidade urbana com a cidade sustentável? O que o uso do solo afeta no uso dos transportes coletivos?

Segundo o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, PlanMob (2007, p. 42) aponta que “desenvolvimento sustentável permite que as gerações do presente satisfazer suas necessidades sem que com isso ponham em risco a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer as suas próprias necessidades”, com isso podemos analisar o conceito de sustentabilidade no uso da mobilidade urbana, no uso de transporte coletivo, por exemplo, diminui diretamente a poluição atmosférica e indiretamente a de acidentes e a saturação de veículos (congestionamentos) tendo em vista para as gerações futuras menor impacto ambiental no presente. Porém não é somente nisso que a mobilidade urbana ajuda no crescimento de uma cidade sustentável.

Apesar de termos muitas análises e planos de mobilidade nota-se que faltam políticas públicas que deem ênfase no uso do transporte coletivo e os transportes não motorizados, sendo que as atuais políticas estão direcionadas ao uso do automóvel. A falta de articulação entre as políticas de transporte, trânsito e uso do solo também afetam a mobilidade urbana uma vez que, muitas vezes os planos são documentos fechados e isolados uns dos outros.



O uso do solo ou o mal planejamento do mesmo pode acarretar no não uso dos transportes coletivos ou de baixo impacto ambiental, quanto mais dificuldade uma pessoa tem de acessar o transporte coletivos com menos frequência será utilizado, assim como Farr (2013) afirma:

Em lugares onde a distância entre as habitações e os transportes pode ser percorrida a pé, os moradores utilizam o transporte público com uma frequência cinco vezes maior que aqueles que dirigem até as estações e a participação de outros modais de transporte além de automóvel é substancialmente maior do que em bairros onde todo deslocamento precisa ser feito por automóvel.

Quando se planeja cidades precisa criar uma grande demanda de habitações de diversos níveis sociais próximos de estações ou paradas de transporte, para que haja maior demanda para transporte coletivo, não só pela população de baixa renda, mas por todos os moradores independente da sua renda.

Podemos analisar o conceito de Desenvolvimento Orientado por Transporte (*Transit Oriented Development- TOD*) que “estimula o crescimento urbano e o adensamento de uso misto, dando maior conforto aos pedestres ao longo dos corredores de transporte coletivo”. O (Instituto de Políticas de transporte e Desenvolvimento, 2015) cita os princípios norteadores desse conceito:

Quadro 1 – Princípios norteadores do TOD

Princípios norteadores	Descrição ou definição
Caminhar	Criar vizinhanças que estimulem os moradores a andar a pé.
Pedalar	Priorizar o uso da bicicleta.
Conectar	Criar redes densas de vias e caminhos.
Usar Transporte Público	Oferecer sistemas de transportes rápidos, frequentes, confiáveis e de alta capacidade.
Misturar	Estimular maior diversidade de atividades pelo uso misto do solo.
Adensar	Aumentar a capacidade no entorno das estações de transporte público de alta capacidade.
Compactar	Reorganizar regiões para encurtar viagens casa-trabalho-casa.
Mudar	Promover mudanças para incentivar o uso do transporte público, caminhar ou pedalar.

Fonte: Instituto de Políticas de transporte e Desenvolvimento (2015).



Esse empreendimento urbano voltado para o transporte coletivo é mais que simplesmente um espaço da cidade próximo à estação de transporte, “Ele inclui o bairro ou o distrito em torno da estação, compreendendo projeto de empreendimentos múltiplos, usos mistos, uma rede viária onde se possa caminhar e um desenho que permita vida urbana e opções de transporte.” (FARR, 2013).

Todos esses conceitos e as referências estudadas, pode-se chegar a solução de que um bom desenho e planejamento urbano, tirando partido da mobilidade urbana se consiga estruturar uma cidade sustentável, organizando os usos e serviços de uma cidade em suas estações e paradas de transporte. Proporcionando cidades caminháveis, priorizando o uso de bicicletas, conectando espaços diferentes e tornando a cidade mais viva.

## REFERÊNCIAS

BOARETO, Renato. A Mobilidade Urbana Sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, n. 100, 2003.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável**: Desenho urbano com a natureza. Tradução: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Ed. Bookman, 2013.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Corredores de ônibus de alta capacidade (BRT) e desenvolvimento orientado ao transporte (TOD)**. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/04/FS-BRTOD.pdf>. Acesso em: 6 jan. 2019.

PLANMOB. **Construindo a cidade sustentável**. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasília, DF, 2007.







# O LUGAR E A PAISAGEM: A IMAGEM COMO POSSIBILIDADE DE FONTE DE ESTUDO

Patrícia Dalmina de Oliveira

Mestre em Urbanismo, história e arquitetura da cidade pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Arquitetura e Urbanista pela Universidade Estadual de Santa Catarina (UDESC)

patricia.oliveira@unoesc.edu.br

## INTRODUÇÃO

As lembranças e memórias são constantemente associadas a objetos antigos, estórias, contos, fotografias, estes artefatos auxiliam a contar sobre o passado e as mais diferentes vivências ao longo do tempo. Comumente utilizadas pelos pais para contar sobre os antepassados, pelos professores para exemplificar teorias e ensinamentos, as imagens estão presentes no cotidiano da sociedade, podendo auxiliar aos pesquisadores no processo de estudo das cidades, sua ocupação e apropriação, e sua relação com o que entendemos como “lugar”.

Já a paisagem marca as ações humanas sobre o território e por isso possui importância fundamental para o entendimento do passado e do presente da sociedade, revela aspectos de identidade e apropriação nos seus mais diversos tempos. Pela paisagem, pode-se entender as relações espaço-temporais, as relações sociais, bem como as características de sua população e a relação existente entre homem-ambiente.

Nas últimas décadas percebe-se um crescente interesse pela paisagem cultural, seja pela sua identificação, preservação e/ou divulgação. Conforme Batista e Matos (2014) isso ocorre devido a consciencialização dos problemas e dos desafios perante a proteção da paisagem, e também pela necessidade do debate acerca dos seus valores culturais. Neste sentido, o conceito de lugar e sua relação com a paisagem pode mostrar a história, os recursos naturais e a sua utilização ao longo do tempo. Conforme Luca (2016, p. 37), na paisagem “[...] está marcada cada parte da história e da natureza do local,



sendo fundamental que a sua abordagem considere a dinâmica e a complexidade de sua formação e constituição.”

Como bem patrimonial, a paisagem, deve ser protegida, conservada e/ou restaurada, porém a paisagem possui leitura dinâmica, pois sofre o processo temporal de transformação em conjunto com a sociedade. Logo, é necessário entender o valor do passado da paisagem, mas também considerar sua evolução futura. Assim, entender o processo de formação da paisagem, se torna um primeiro passo para sua possível conservação, ou seja, a limitação da mudança pensando na manutenção do seu patrimônio cultural refletido na paisagem.

Assim o presente *paper* busca desenvolver uma breve abordagem teórica sobre a concepção do lugar e a paisagem, e a possibilidade de utilizar a imagem como fonte de estudo da formação da paisagem e sua apropriação.

## O LUGAR

O lugar para Montaner (2012, p. 38), é definido por substantivos, ou seja, pelas qualidades das coisas e dos elementos, pelos seus valores simbólicos e históricos, é ambiental, estando relacionado com o corpo humano. “Precisamente, a ideia de lugar diferencia-se da de espaço pela presença da experiência. Lugar está relacionado com o processo fenológico da percepção e da experiência do mundo por parte do corpo humano.”

O lugar constitui uma realidade objetiva, um produto social que permanece em constante transformação. Conforme Santos (2014), para estudar o lugar é necessário compreender a sua relação com a sociedade, pois esta é responsável pela compreensão dos efeitos das modificações ao longo do tempo, que refletem nas noções de forma, função e estrutura, elementos que são fundamentais para o seu entendimento. Santos (2014) afirmando que quando a sociedade sofre modificações, as formas ou objetos geográficos assumem novas funções, formando uma nova organização espacial.

Assim, pelo lugar ser uma produção espaço-temporal, é importante entender que se examina uma fatia de um tempo, onde é necessário entender o contexto para que se possa basear as observações, uma vez que a estrutura pode variar. Para Arantes (2005), é



oportuno ainda incluir os sentidos relacionados ao lugar e a experiência do habitar neste determinado espaço-temporal, pois é neste lugar, marcado pelo espaço territorial, pela vivência cultural e pela relação histórica que se desenvolvem os sentimentos de localização e pertencimento, os quais são constantemente refeitos e acumulados ao longo do tempo.

A cidade e seus lugares são a expressão do mundo vivido, reflexo das diversas temporalidades, visto que este espaço passou por diversas apropriações e modificações. Para Augé (2012, p. 71), a modernidade não apaga os ritmos e lugares antigos, mas os coloca em segundo plano. “Eles são como que indicadores do tempo que passa e que sobrevive. Perduram como as palavras que os expressam e ainda os expressarão. A modernidade em arte preserva todas as temporalidades do lugar, tais como se fixam no espaço e na palavra.”

Para compreender o lugar é possível utilizar a leitura por meio da paisagem e seus pontos fortes, encontrando na verdade palavras e linguagens que reconhecem que elas pertencem ao mesmo mundo, como expressa Augé (2012, p. 71-72) “O lugar se completa pela fala, a troca alusiva de algumas senhas, na convivência e na intimidade cúmplice dos locutores. Logo, um lugar pode ser definido como identitário, relacional e histórico.” Neste sentido, o lugar apresenta as relações de patrimônio cultural, onde a paisagem é um dos meios de se interrogar o que se pode chamar de memória do lugar.

## PAISAGEM E A IMAGEM

A paisagem auxilia no processo de identificação das trajetórias dos lugares pois possui marcos ricos em significados simbólicos e históricos, reforçando assim a sua relação sobre o patrimônio cultural. De acordo com Luca (2016, p. 39), “o ser humano cria um significado de paisagem, de acordo com os seus valores, sensibilidade e conhecimentos. A paisagem é atribuída uma dimensão afetiva, um valor estético e um valor simbólico.”

Em suas atuais concepções, a paisagem, conforme Batista, Matos (2014), reivindica sua consideração na construção história, e, portanto, na dimensão patrimonial e identitária. A paisagem aliada ao patrimônio, busca novas abordagens baseadas na valorização como recurso conciliador, podendo assim haver sua exploração econômica,



mas também sua preservação, considerando seus valores sociais e culturais que atribuem significados e vivências a identidade do lugar muitas vezes expressas nas imagens.

Associada as pinturas e às expressões visuais, a paisagem foi amplamente utilizada ao longo dos anos como objeto de expressão artística, sendo que sua origem remonta ao renascimento, no período conhecido como Quattrocento. Conforme Cosgrove (1998 apud COELHO, 2011), o artista ao pintar uma cena, escolhia um ponto de observação, logo, há uma dimensão subjetiva que operava este processo. Neste sentido, há uma manifestação artística associada a expressão popular, visto que, nesta época incluía-se a paisagem nas poesias, no teatro, na concepção de parques e jardins.

Com a invenção do daguerreotipo em 1838, conforme Coelho (2011) a fotografia começa a popularizar a produção das paisagens, primeiramente através da produção de cartões postais e posteriormente através da produção midiática do século XX. Assim, a paisagem torna-se popular.

A fotografia muda a forma com que se olha a paisagem, pois auxilia no registro das mudanças que ocorrem na vida moderna, capturando o instantâneo. Intimamente associado as imagens, a fotografia se caracteriza pela forma moderna da captura de momentos, porém imagens de forma geral sempre estiveram intimamente associadas com a leitura histórica, comunicação e arte humana.

A visão vem antes das palavras, uma criança aprende a enxergar e reconhecer antes de aprender a falar. Destaca-se, que mesmo com o surgimento da escrita, a imagem sempre teve papel fundamental para as mais diversas civilizações, exemplo disso era a busca por edificações monumentais e as representações dessas nos escritos antigos. A própria imagem, muitas vezes moldou a forma e a paisagem urbana, exemplo disso, são as composições artísticas do renascimento, como a perspectiva (KNAUSS, 2006, p. 99).

Historicamente, a escrita sempre esteve associada a classe letrada da sociedade, sendo domínio das classes mais elevadas, porém a imagem, sempre teve largo alcance e muitas vezes era utilizada como forma de ensinamento. Destaca-se aqui as igrejas medievais, onde as esculturas e pinturas eram fontes de doutrinação religiosa. Atualmente, apesar da difusão da leitura e da escrita, a escrita ainda não abrange todos os grupos da



sociedade contemporânea, Knauss (2006, p. 99) destaca, que “o grande alcance da escrita não foi capaz, ainda, de alcançar todas as possibilidades de expressão humana.”

Apesar dos grupos atuais se identificarem socialmente através da escrita, há outros recursos que devem ser avaliados como por exemplo o registro oral e o visual. Destaca-se aqui, o visual, que muitas vezes na ausência dos depoimentos escritos ou orais, são através das fotografias e a identificação das suas diversas camadas que se pode reconhecer traços e vivências do cotidiano. Para Figueiredo (2014), a fotografia representa uma interrupção do tempo, e portanto, da vida, ou seja, a cena fotografada não abrange o antes ou depois, mas tem o poder de “eternizar” o momento.

Assim, a fotografia compõe, juntamente com outras fontes, a textualidade de uma época. Figueiredo (2014) destaca que a fotografia pode ser utilizada como fonte histórica, pois perpassa o mero aspecto ilustrativo. Knauss (2006, p. 99) também desdobra a fotografia em uma relação social significativa, pois é por esse mecanismo que se vivência diversas imagens do cotidiano, apresentando diferentes cenários de um espaço temporal social, ou seja, a vivência das classes trabalhadores e suas vidas cotidianas, bem como, a elite e seus diários íntimos. “Portanto, a imagem pode ser caracterizada como expressão da diversidade social, exibindo a pluralidade humana”.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade das pessoas é aquela onde os espaços são desenvolvidos pensando em sua apropriação e na identidade daqueles que o irão utilizar, nesse processo, busca-se a formação do que se entende como lugar. Intimamente ligado aos laços do patrimônio cultural, o lugar é de grande importância para continuidade e preservação cultural, sendo que neste processo o estudo da paisagem pode auxiliar tanto no seu entendimento como na sua valorização.

E então neste processo, que podemos utilizar a opção a imagem e em específico a fotografia como fonte de pesquisa, pois através desta é possível realizar um percurso no tempo, buscando traços que revelem as dinâmicas da paisagem, bem como, as relações de apropriação do espaço urbano, possibilitando o entendimento deste como lugar.



## REFERÊNCIAS

ARANTES, Antonio A. O patrimônio cultural e seus usos: A dimensão urbana. **Habitus**, Goiânia, v. 4, n. 1, p. 425-435, jan./jun. 2006.

AUGÉ, Marc. **Não lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. 9. ed. Campinas: Papirus, 2012.

BATISTA, Desidério Sares; MATOS, Rute Sousa. A dimensão patrimonial e identitária da paisagem: a história do lugar como fundamento da intervenção urbana e territorial contemporânea. In: PIMENTA, Margareth; FIGUEIREDO, Lauro César (org.). **Lugares**: patrimônio, memória e paisagens. Florianópolis: Editora da UFSC, 2014.

COELHO, Letícia Castilhos. **Revelando a paisagem através da fotografia**: construção e aplicação de um método – Porto Alegre vista do Guaíba. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

FIGUEIREDO, Lauro César. Memória, Cidade e documentação: transformação da paisagem cultural da cidade de Santa Maria a partir da fotografia. In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César. **Lugares**: patrimônio, memória e paisagens. Florianópolis: Editora UFSC, 2014.

KNAUSS, Paulo. O desafio de fazer História com imagens: arte e cultura visual. **ArtCultura**, Uberlândia, v. 8, n. 12, p. 97-115, jan./jun. 2006.

LUCA, Virginia Gomes de. **Caráter de paisagem**: fotografia do antigo caminho dos imigrantes italianos no sul de Santa Catarina. 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Santa Catarina, Florianópolis, SC, 2016.

MONTANER, Josep Maria. **A modernidade superada**: ensaios sobre arquitetura contemporânea. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Editora G. Gili, 2012.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. 2. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.



# PLANEJAMENTO URBANO COMO INSTRUMENTO PARA CIDADES

Poliana Maria Gregolin

Arquiteta e Urbanista pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc)

pmaaria@hotmail.com

O planejamento urbano é um processo consciente no desenvolvimento de cidades, no qual, há diversas ramificações funcionais e aspectos diretos e indiretos, como os instrumentos intitulados, de estatuto da cidade, plano diretor, normas, leis, e demais planos, que são de suma importância para o ordenamento das mesmas, a modo de elevar a qualidade de vida de seus habitantes, através de uma série de ações. Dror (1973, p. 323), aponta para o conceito do planejamento urbano como: “Planejamento é o processo de preparar um conjunto de decisões para ação futura, dirigida à consecução de objetivos através dos meios preferidos.”

O chamado processo de desenvolvimento é caracterizado por atividades, interações, ordenações e estratégias, que visam preparar ações futuras, a fim de planejar conforme a realidade da vida atual e os recursos disponibilizados, sendo um conjunto de objetivos a serem tomados, como forma de instrumento para o planejamento urbano das cidades, sendo que segundo o Estatuto da Cidade (2009, p. 5), ratifica que “A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante a diretrizes gerais.” E a concepção de planejamento, envolve um processo muito complexo, que, Souza (2006, p. 149) descreve como “[...] planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno, explicitar intenções de ação, estabelecer metas e diretrizes.”

O planejamento urbano conta com uma sistemática que busca soluções adaptáveis para combater o crescimento urbano desordenado, sendo a desordenação do espaço físico uma questão problemática dentre outros aspectos decorrentes da atualidade urbana, no qual, todas as problemáticas devem ser controladas por meio de planos atuais para prever



ações futuras. Um bom exemplo de desordem urbana, é as áreas não planejadas, ou, áreas de moradias irregulares, que devido à falta de instrução da parte do poder público, ou devido a desigualdade social, há uma ocupação irregular, de risco, podendo ser prejudicial as pessoas que habitam esses locais, sendo passíveis de consequências rígidas, e sendo complicado a parte de reestruturação de mobilidade desses habitantes irregulares para outros locais. Sendo assim, a medida que a malha urbana cresce de forma demasiada e desordenada, a demanda pela parte de infraestrutura aumenta gradativamente e a parte de serviços básicos também, fazendo com que a preocupação por condições mínimas servida pela população se agrave. A questão urbana referente ao crescimento populacional não se refere somente, como uma única problemática, há demais questões inclusas que devem atender a necessidade da sociedade, como a disposição final do lixo, pavimentação de vias urbanas, poluição atmosférica, habitação, geração de emprego, saneamento básico, recrudescimento da violência urbana, equipamentos urbanos ideais, uso do solo urbano, dentre outras questões pertinentes e importantes ao tema do planejamento urbano.

O planejamento urbano como instrumento para as cidades, se tem como objetivo uma visão de estratégias e atividades, como formulação de ordenamento e gestão para as cidades, no sentido físico, político, econômico e cultural. Além disso, o planejamento urbano foi utilizado na fundação das cidades, como forma de planejar e coordenar eficácias com propostas e ações a fim de conter e instruir um plano para as cidades, de forma, que todas fiquem ordenadas, planejadas, e acima de tudo antecipar as necessidades para estabelecer um caminho construtivo, para melhorar a qualidade de vida da sociedade em geral.

O plano coerente do planejamento urbano para a solução de possíveis problemáticas, são investimentos de longo prazo, nas quais, são de suma importância para auxiliar com o contexto urbano. Algumas soluções consolidadas para auxiliar na problemática são: leis de planejamento urbano, desenvolvimento do plano diretor, analisando a realidade urbana da cidade, no qual, o plano diretor é responsável pela política de desenvolvimento e expansão urbana, leis de uso e ocupação do solo, o estatuto da cidade, que visa soluções dos graves problemas urbanos, além de estabelecer normas





de ordem pública e de interesse social, que se encaixa e ameniza possíveis consequências futuras. Com isso, a elaboração de planos setoriais e planos estratégicos auxiliam nas problemáticas, e ditam a importância de um bom planejamento urbano, que é em prol da segurança, do ordenamento territorial, organização intraurbana, do bem coletivo e do equilíbrio ambiental das cidades como um todo.

O objetivo deste *paper* foi obter um conhecimento e aprendizado maior sobre o conceito do planejamento urbano, além de utilizá-lo como forma de instrumento de ordenamento para as cidades, onde, busca-se uma gestão inteligente, além de uma modulação melhor com uma flexibilidade, e interação na parte das relações sociais e territoriais. Entretanto, a falta do planejamento urbano ou um planejamento mal executado pode interferir no progresso de uma cidade, e intervir nos mecanismos, fazendo com que haja uma cidade marcada pela desigualdade social, e pela falta de equipamentos básicos. Com isso, o planejamento urbano é importante e de grande contribuição para fazer uma cidade funcionar adequadamente seguindo leis, planos e diretrizes para a obtenção de uma qualidade de vida melhor a todos, sendo que, o desenvolvimento e a aplicação de todas as leis, normas, e gestão é de interesse do poder público, privado, e social a toda população. Diante disso, permanece a aspiração pelo o aprofundamento da discussão e do estudo sobre o planejamento urbano e suas demais atribuições, que visam ter uma progressividade na contribuição de melhoramento das cidades.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6024**: numeração progressiva. Rio de Janeiro, 2011. 5 p.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Estatuto da Cidade**. 2. ed. Brasília, DF, 2009. 65 p.

DROR, Yehezkel. O processo do planejamento: um desenho facetado no planejamento. *In*: FALUDI, Andreas. **Um leitor na teoria do planejamento**. Oxford: Pergamon Press, 1973. 343 p.



SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora**: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 632 p.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: Unesp, 2004. 133 p.



# MORFOLOGIAS PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL E O QUALITATIVO DE UM VIVER SAUDÁVEL

Sidney Milton Kuntze

Arquiteto e Urbanista

smkarq@gmail.com

## INTRODUÇÃO

A proposta deste artigo é buscar e compreender as temáticas relacionadas às morfologias urbanas, pensadas e preocupadas com a qualidade do viver sustentável em uma cidade, de forma que tais temáticas e propostas favoreçam o bem-estar e o ganho qualitativo de vida aos seus cidadãos.

A sustentabilidade em uma cidade, não se restringe aos princípios e ideais de tão somente e simplesmente separar e reciclar o lixo doméstico, que diariamente por nós é descartado. Mas sim, é um conceito relacionado ao desenvolvimento sustentável, ou seja, formado por um conjunto de intenções, ações e demais atitudes ecologicamente corretas, que apresentem viabilidade econômica, sendo socialmente justas e culturalmente diversas.

## DESENVOLVIMENTO

Para Houaiss (2009), sustentabilidade é a característica ou condição do que é sustentável, que pode ser sustentado; passível de sustentação ou ainda de ser capaz de sustentar-se, de suste-se por si próprio. Pensar uma cidade, de forma que seus espaços favoreçam a integração e interação com seus habitantes, proporciona uma direta relação à saúde dos mesmos. Este pensar requer espaços destinados ao morar, trabalhar, circular e entreter. Dentro deste contexto, encontramos ações sustentáveis como hortas e pomares comunitários, uma estrutura adequada de saneamento, além de outros serviços e



soluções que sejam verdadeiros organismos vivos de interação social, proporcionando e contemplando assim, um viver saudável e sustentável.

Lengen (2008, p. 106) aponta que quase todas as cidades surgem como pequenos povoados; algumas crescem muito rapidamente, outras de maneira mais lenta. Mas é importante que o primeiro traço do lugar já contenha os elementos que tornam agradável um assentamento humano.

Desta forma, o fato de entender, compreender o desenvolvimento e a evolução de uma cidade, proporcionará ações de desenvolvimento urbano, mais elaboradas. Para Lamas (2004), tais abordagens visam o entender das cidades. Entendimento este que vai além da compreensão da forma de uso e ocupação do solo. Trata-se de um estudo da morfologia urbana, é o estudo de todo o meio urbano, aspectos físicos externos, articulados entre si com todo o conjunto, que ao longo do tempo se reproduziram e se transformaram, configurando o que são atualmente as cidades.

Brasília, após cinquenta anos de sua inauguração, continua com seu traçado simétrico e bem ordenado, moderno em sua essência, porém, padece dos problemas comuns a toda grande aglomeração urbana, merecendo um novo olhar técnico, que contemple questões atuais como acessibilidade e sustentabilidade. A arquitetura deve ser colocada a serviço do homem e de sua época. Essa era a intenção de Lucio Costa, Oscar Niemeyer e Jucelino Kubitschek, autores de uma utopia que desde 1960 vive em transformação (BRASÍLIA..., 2010).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para pensar e fazer uma arquitetura que contemple questões atuais como acessibilidade e sustentabilidade será necessário que “Princípios Éticos” sejam considerados. Eugene Odum defendia o “Cuidado com a Terra” (solo, florestas, água, ar, animais, meio-ambiente), o “Cuidado com as Pessoas” (consigo mesmo, com a família e com a comunidade), bem como a “Partilha Justa” (estabelecendo limites para o consumo e distribuição de excedentes) (DIAS, 2018).



Sendo assim, que possamos considerar analisar e implantar tais princípios, como base para uma morfologia sustentável, de qualidade e com um viver saudável em nossas cidades, que os princípios éticos citados, possam nos guiar, consolidando em nossas mentes, um pensamento sistêmico em contraponto ao pensamento analítico, que domina a nossa cultura.

## REFERÊNCIAS

BRASÍLIA: 50 anos de arquitetura. São Paulo: Ed. Abril, 2010. 7 p.

DIAS, Nilson Dias. **Permacultura para organizações e casas ecológicas**. Pindorama: [S. l.: s. n.], 2018.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2009. 1.797 p.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LENGEN, Van Legen. **Manual do ARQUITETO Descalço**. São Paulo: Editora Empório do Livro e Johan Van Legen, 2008. 106 p.





# MORFOLOGIA URBANA E SUA CONTRIBUIÇÃO AO PLANEJAMENTO URBANO

Suélen Cristina Mazzardo

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade do Oeste de Santa Catarina, Especialista em Engenharia de Construção Civil pela Universidade do Oeste de Santa Catarina; Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina  
suelen.mazzardo@unoesc.edu.br

A morfologia urbana é o estudo da forma urbana, a qual pode ser compreendida, de acordo com Rossi (1995), como a aparência física ou a configuração exterior do fato urbano. Lamas (2016, p. 44) considera que a forma física urbana, associada ao suporte geográfico, é resultado de um conjunto de fatores sociais, econômicos, políticos e culturais, e também da produção voluntária, encontrando-se relacionada ao comportamento humano, à apropriação do espaço e à vida em comunidade, podendo ser definida como “o modo como se organizam os elementos morfológicos<sup>1</sup> que constituem e definem o espaço urbano.”

Considerando que a leitura da cidade se faz em diferentes níveis e de forma simultânea, Lamas (2016) relaciona os elementos morfológicos com as escalas do espaço urbano, sendo que na escala de rua é possível identificar os edifícios e suas fachadas, o traçado, a vegetação, o desenho do solo e o mobiliário urbano; na escala de bairro, os traçados e praças, os quarteirões, os monumentos e as áreas verdes; e, na escala urbana, identificam-se os bairros, as grandes estruturas viárias, as grandes áreas verdes articuladas com o suporte geográfico e as estruturas físicas da paisagem.

Assim, entende-se que a forma urbana resulta da inter-relação de um conjunto de elementos morfológicos em articulação com a paisagem natural preexistente, composta por rios, lagos, montanhas, florestas e praias, e que determinam também a vida em comunidade nas diferentes escalas de análise. No entanto, esses elementos, assim como

<sup>1</sup> Lamas (2016) define como elementos morfológicos: o solo/pavimento, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado/a rua, a praça, o monumento, a árvore e a vegetação, e o mobiliário urbano.



a cidade, devem ser considerados como organismos, pois estão em constante processo de transformação<sup>2</sup> ao longo do tempo.

Sob essa perspectiva, a morfologia urbana, segundo Rossi (1995), pode ser entendida como “a descrição das formas de um fato urbano”, ou seja, é o estudo da forma física das cidades, bem como dos atores e dos processos que a definem, permitindo compreender as características de toda a estrutura urbana, sejam elas físicas ou espaciais, desde a gênese da conformação urbana até as transformações mais recentes (REGO; MENEQUETTI, 2011).

Considerando o exposto, este trabalho busca compreender os fundamentos das principais escolas que conduziram os estudos no campo da morfologia urbana, em destaque as escolas inglesa, italiana e francesa, e identificar como esses estudos podem contribuir para o planejamento urbano.

O campo de estudo da morfologia urbana foi sendo desenvolvido paulatinamente ao longo dos anos até se estabelecer em meados do século XX a partir da contribuição de estudiosos europeus que procuravam construir uma metodologia que estudasse a estrutura física e espacial das cidades. Assim, neste século, surgiram diferentes “escolas”<sup>3</sup> de pensamento: a Inglesa, representada por M. G. R. Conzen; a Italiana, iniciada pelas investigações de Saverio Muratori e Gianfranco Caniggia; e a Francesa, centrada na Escola de Arquitetura de Versalhes, com destaque para Philippe Panerai (ROSANELI; SHACH-PINSLY, 2009).

Moudon (1997) explica que o estudo da forma urbana pela Escola Inglesa segue propósitos descritivos e explanatórios, considerando como e por que razão as cidades são construídas, resultando em uma teoria sobre a construção da cidade. Pereira Costa et al (2014), destaca que sua abordagem recai sobre a análise da evolução urbana a partir das transformações e permanências no tempo, utilizando a visão tripartite (ou tripartida): o

<sup>2</sup> Lamas (2016) acredita que na escala da rua, as modificações seriam sempre mais visíveis, passando pelas fachadas, pelo mobiliário urbano e pela arborização. Na escala de bairro, as modificações seriam mais lentas e de menor profundidade por meio da implantação de novas ruas e novos edifícios. Na escala urbana, as mudanças seriam percebidas quanto ao crescimento da cidade com novas zonas urbanas, novos serviços de infraestrutura e grandes intervenções.

<sup>3</sup> O termo “escola” foi cunhado pela pesquisadora Anna Vernez Moudon em seu artigo “Urban morphology as an emerging interdisciplinary”, em 1997. Moudon, em entrevista para Rosaneli e Shach-Pinsly (2009) conta que utilizou este termo porque não sabia como chamar os três grupos e precisava de uma palavra que fosse facilmente traduzida em diferentes línguas.





plano urbano, o tecido urbano e o padrão de uso e ocupação, tanto do solo, quanto da edificação, constituindo, assim, o todo da paisagem urbana.

Nesta visão, o plano urbano corresponde à forma de ocupação do território em relação às características naturais do sítio, refletindo na organização do sistema viário e do parcelamento do solo, e o tecido urbano remete ao agrupamento de quarteirões identificados de acordo com semelhanças na forma e dimensão dos lotes, bem como na configuração de implantação de edificações. Assim, reflete os padrões de uso e ocupação do solo, que, por sua vez, determinam a forma e a dimensão das edificações, as quais, por meio de indícios materiais culturais, permitem a identificação da época de construção (PEREIRA COSTA *et al.*, 2014).

Outro ponto importante do estudo é a determinação de períodos morfológicos, os quais são estabelecidos a partir de períodos históricos, definidos por fatos e datas, e de períodos evolutivos, nos quais as datas são convencionadas de acordo com indícios físicos, como documentos, fotos e mapas, caracterizando-se pelas inovações introduzidas na paisagem urbana. Logo, cada período morfológico é sintetizado pelos fatos históricos e pelas marcas materializadas, conduzindo ao entendimento do processo de evolução e transformação da paisagem urbana ao longo do tempo (PEREIRA COSTA *et al.*, 2014).

A Escola Italiana, por sua vez, desenvolve a análise morfológica do particular para o geral, com base no projeto arquitetônico, chegando a atingir três escalas, ou seja, identifica o tipo básico,<sup>4</sup> analisa sua evolução em conjuntos e tecidos urbanos e, ao final, determina as rotas para compreender o processo de ocupação do território (PEREIRA COSTA *et al.*, 2013).

De acordo com Moudon (1997), este estudo tem princípios prescritivos, com ênfase na investigação das tipologias edificadas como raiz elementar da forma urbana para desenvolver teorias de desenho urbano concentradas em análises sobre o modo como as cidades deveriam ser construídas, baseando-se nas tradições históricas de construção da cidade.

Por fim, para a Escola Francesa, emergida no final dos anos 1960 como reação à arquitetura modernista e à sua rejeição da história, o estudo da morfologia urbana permite

<sup>4</sup> “O tipo básico é a edificação considerada síntese da cultura local e que pode ser reconhecida por meio das suas transformações, todas baseadas num princípio comum, que se amplia ou reduz, mantendo o formato inicial, perceptível através da análise morfológica.” (PEREIRA COSTA *et al.*, 2013, p. 5).



a avaliação da aplicação de teorias de desenho e do seu impacto nas formas urbanas, aprofundando as dimensões teórica e metodológica. Moudon (1997, p. 8) define que “este é o domínio da crítica de desenho” que distingue “teoria do desenho como ideia” e “teoria do desenho como prática”, uma vez avalia “diferenças ou semelhanças entre diretivas sobre o que deve ser construído (teorias normativas) e aquilo que é realmente construído.”

Dessa forma, a partir do estudo da forma urbana por diferentes escolas, reconhece-se que a paisagem urbana, a cidade, pode ser lida, analisada e interpretada por meio das marcas que o homem deixa no território ocupado em diferentes períodos da história, seja pela demarcação das ruas e espaços livres, pela maneira como configuram os assentamentos e se distribui a ocupação do solo, e pelos elementos construídos, nos seus mais variados arranjos.

Assim, o estudo da forma urbana se estabelece como ponto de partida na compreensão das dinâmicas e da complexidade do espaço urbano. Considerando as cidades como organismos vivos que permanecem em constante processo de transformação, a morfologia urbana pode contribuir com o entendimento da leitura da cidade e, conseqüentemente, com o planejamento urbano, uma vez que este busca atender as necessidades da população e solucionar os problemas enfrentados pelas cidades, para que elas se tornem lugares seguros e agradáveis para viver.

As paisagens urbanas devem ser estudadas por meio de uma abordagem interdisciplinar entre arquitetura, urbanismo, economia, geografia, história e sociologia, avaliando os elementos morfológicos e suas relações entre si para compreender seu processo de formação e construção, e assim projetar os rumos de sua evolução futura, seja em termos de legislação urbanística, projeção de expansão territorial ou até mesmo de preservação do patrimônio.

Portanto, compreendendo a estruturação das cidades, bem como as transformações pelas quais elas passaram (e passam) ao longo do tempo a partir de processos sociais, culturais, econômicos e políticos que atuaram (e atuam) sobre a construção e a transformação da paisagem urbana, o planejamento urbano pode determinar um conjunto de ações, a curto, médio e longo prazo, que avaliem as potencialidades e oportunidades existentes e definam as principais estratégias e propostas que podem levar



ao desenvolvimento social, cultural e econômico de uma cidade, em diferentes escalas, tendo em vista os recursos disponíveis e o contexto encontrado.

## REFERÊNCIAS

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 8. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2016.

MOUDON, Anne Vernez. Urban morphology as an emerging interdisciplinary. **Urban Morphology**, v. 1, n. 1, p. 3-10, 1997.

PEREIRA COSTA, Stael de Alvarenga; NETTO, Maria Manoela Gimmler; LIMA, Thiago Barbosa. Bases conceituais da escola inglesa de morfologia urbana. **Revista Paisagem e Ambiente: Ensaios**, São Paulo: USP, n. 33, p. 29-14, 2014.

PEREIRA COSTA, Stael de Alvarenga; SAFE, Simone M. S.; CASTRO, Cleide. Reflexões sobre a escola italiana de morfologia urbana. In: CONGRESSO INTERNACIONAL INTERDISCIPLINAR EM SOCIAIS E HUMANIDADES, 2013, Belo Horizonte. **Anais [...]** Belo Horizonte, 2013.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A respeito de morfologia urbana: tópicos básicos para estudos da forma da cidade. **Acta Scientiarum**, Maringá, v. 33, n. 2, p. 123-127, 2011.

ROSANELI, Alessandro Filla; SHACH-PINSLY, Dalit. **Anne Vernez Moudon**. *Entrevista*. **Vitruvius**, São Paulo, ano 10, out. 2009. Disponível em: [http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt\\_BR](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt_BR). Acesso em: 9 jan. 2019.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.





# A INFLUÊNCIA DO PLANEJAMENTO URBANO NA PAISAGEM

Talita Marques Pacheco

Arquiteta e urbanista

arq.talita@outlook.com

A paisagem urbana ao longo dos séculos sofreu diversas modificações conforme as necessidades da sociedade, sendo assim, diferentes condicionantes a formaram. Segundo Bonametti (2004, p. 108) ela “é o reflexo da relação entre o homem e a natureza [...] E o modo como ela é projetada e construída reflete uma cultura.” Já para Leite (1993, p. 19) é “resultado do equilíbrio entre múltiplas forças e processos temporais e espaciais.” No início da civilização a agricultura condicionava a forma da cidade e sua paisagem, na sociedade greco-romana ela teve fins militares e civis. De modo geral, até então, os elementos naturais formavam a paisagem urbana. No período medieval ela foi negada à cidade pelas suas fortificações e o renascimento a traz de volta de forma mais racionalizada, tendo o início da criação de parques e jardins. A partir desse momento a natureza é introduzida na cidade em forma de fragmentos.

Mas no início do século XIX as mudanças aconteceram de forma muito acelerada, com a revolução industrial surgiram as ferrovias, energia elétrica, o automóvel, que impactaram muito a paisagem urbana. O planejamento urbano surgiu nesse período a fim de organizar o processo de crescimento da cidade, onde alguns modelos de cidade nasceram a fim de resolver os problemas de falta de habitação e o crescimento acelerado. Porém o que se viu foi uma produção de cidade em massa ignorando as condicionantes locais e a paisagem. No contexto atual temos várias correntes de interpretação da paisagem urbana, ao mesmo tempo em que temos um movimento que cria significados e vê sentido nela, há outro que desconsidera ela inteiramente, criando a cidade isoladamente por lotes. Sobre a paisagem urbana contemporânea



[...] é definida basicamente pela configuração e disposição de seus casarios, que por sua vez dependem exclusivamente das formas diferenciadas de parcelamento e propriedade vigentes. Edifícios diferenciados, palácios e monumentos, parques e praças são exceções no contexto da cidade comum e podem, quando existem, ser considerados como marco urbano. (MACEDO, 2001, p. 153).

Como se percebeu nos últimos parágrafos a paisagem urbana nada mais é do que um registro da cultura de cada sociedade, ela carrega em si significados, identidade e a memória da cidade. O planejamento urbano é uma das formas de ressignificar a paisagem urbana, natural e construída, porém é uma tarefa árdua. Lhe conciliar com a forma espontânea de crescimento da cidade. Principalmente quando a maioria dos órgãos a serviço do urbanismo na cidade se restringe a observar apenas a parcela mínima do lote. Nossa sociedade se encontra num momento de transição, onde tudo é instantâneo e descartável, e paralelamente a isso uma mobilização a favor da conscientização e sustentabilidade.

Visto esse momento de crise, onde há várias correntes de pensamentos se contrapondo sobre a cidade, é necessário investigar de que forma o planejamento urbano pode produzir a paisagem. Quais decisões irão nortear esse processo a fim de direcionar a sociedade a um caminho de cidade mais sustentável, que possa ser reconhecida como um habitat (ambiente com condições ideais para habitar, qualidade de vida). E desta forma reconhecer a importância do planejamento urbano para a sociedade.

A fim de encontrar uma solução para nortear o processo de planejamento urbano para uma forma de vida mais sustentável, é relevante abordar sobre o planejamento da paisagem, segundo Ugeda Junior (2014, p. 103).

[...] o planejamento da paisagem se apresenta como uma alternativa metodológica a fim de complementar o planejamento urbano, alternativa capaz de dar subsídios para a melhoria da qualidade ambiental e consequentemente da qualidade de vida. Ressalta-se dessa maneira que o planejamento da paisagem é entendido como uma metodologia complementar aos processos de planejamento urbano, sendo que seu principal benefício é considerar os indicadores ambientais para as tomadas de decisões.



Dessa forma pode se dizer que é necessário levar em conta alguns aspectos qualitativos ambientais na tomada de decisões do planejamento, para que “atenda às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades” (MOTA, 1999, p. 22 apud UGEDA JUNIOR, 2014, p. 103), além de evitar problemas gerados pela urbanização ao invés corrigi-los posteriormente.

Um dos instrumentos para isso é a elaboração de uma carta de qualidade ambiental, onde se admite o ambiente físico em primeiro plano no planejamento e através dele se consegue prever situações de riscos, possíveis problemas e um melhor aproveitamento da potencialidade paisagística. Além disso, para uma efetivação dos planos urbanos é necessária uma real participação da sociedade, pois “apenas o controle técnico dos problemas urbanos não é suficiente para a realização de um planejamento eficaz” (UGEDA JUNIOR, 2014, p. 109), gerando assim um ambiente com maior qualidade de vida.

Visto a influência do planejamento urbano na qualidade de vida da sociedade é de extrema importância que se tenha uma nova visão sobre ele, desburocratizando o processo de participação da sociedade, e enaltecendo os valores ambientais nos planos, além dos sociais e econômicos. Para isso é necessário pesquisar novos métodos de planejamento urbano englobando as questões acima levantadas e abrir a discussão deste tema com toda sociedade, para que ele não se detenha apenas a classe de pesquisadores.

## REFERÊNCIAS

BONAMETTI, João Henrique. Paisagem urbana bases conceituais e históricas. *Terra E Cultura*, Londrina, v. XX, n. 38, p. 107-123, 2004. Disponível em: [http://web.unifil.br/docs/revista\\_eletronica/terra\\_cultura/38/Terra%20e%20Cultura\\_38-10.pdf](http://web.unifil.br/docs/revista_eletronica/terra_cultura/38/Terra%20e%20Cultura_38-10.pdf). Acesso em: 5 jan. 2019.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. Natureza e Participação Social, uma Nova Estética para o Desenho Urbano. **Pós - R. Prog. Pós-Grad. Arquit. Urb. FAUUSP**, São Paulo, n. 3, p. 19-26, jun. 1993. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/136190/132003>. Acesso em: 10 jan. 2019.



MACEDO, Silvio Soares. Produção da Paisagem Urbana Contemporânea Brasileira no Final do Século 20. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, v. 14, p. 143-170, 2001. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/134138/129949>. Acesso em: 9 jan. 2019.

UGEDA JUNIOR, José Carlos. Planejamento da Paisagem e Planejamento Urbano: Reflexões Sobre a Urbanização Brasileira. **Revista Mato-Grossense de Geografia**, Cuiabá, v. 17, n. 1, p. 101-116, 2014. Disponível em: <http://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geografia/article/view/764/2853>. Acesso em: 10 jan. 2019.





# CIDADES CAMINHÁVEIS

Tatiane Bedin Pott

Arquiteta e Urbanista, formada em 2009 pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc), pós-graduada em 2011 pela Unoesc em Projeto Arquitetônico com ênfase em Projeto de Interiores [thatibt@hotmail.com](mailto:thatibt@hotmail.com)

Na atualidade, com o auxílio dos avanços científicos, o homem consegue voltar seu olhar ao passado com mais atenção e buscar, por meio dos mais diversos estudos, compreender o desenvolvimento urbano, desde o surgimento dos primeiros povoados na história da humanidade às grandes metrópoles, tendo como principal objetivo aprender com o passado de maneira a planejar o futuro, permitindo que a cidade supra as necessidades individuais e coletivas.

De acordo com Abiko, Almeida e Barreiros (1995), aproximadamente a partir dos anos 4.000 a.C. é que começam a surgir os primeiros agrupamentos urbanos, deixando o conceito de aldeia para trás. As comunidades que cresceram e se tornaram cidades foram aquelas que se estabeleceram próximas a vales dos rios, em decorrência da fertilidade do solo, facilidade de irrigação de plantações e de locomoção, o que favorecia a trocas de mercadorias e notícias.

A religião foi uma das grandes responsáveis pelo desenvolvimento urbano ao longo dos séculos, em diferentes culturas e crenças, motivando as grandes construções, a exemplo de Egito, Grécia e Roma, que por consequência estimularam o desenvolvimento dos maiores agrupamentos sociais na antiguidade.

Segundo Coelho (2011), para os antigos egípcios, uma das mais antigas civilizações do mundo, a construção de cidades em meio ao deserto significava impor ordem a um espaço caótico. Suas cidades, dedicadas aos deuses e aos mortos, eram construídas com formas geométricas simples, em pedra e tinham por intenção permanecer indiferentes a passagem do tempo. De acordo com Abiko, Almeida e Barreiros (1995), foi na Grécia, no período entre 560 a 527 a.C., que surgiram os primeiros traçados urbanos ortogonais nas cidades, e a realização das primeiras tentativas sistemáticas de planejamento e realização de melhoramento nas cidades já habitadas. Nas cidades da época, as ruas são estreitas,



destinadas apenas a circulação de pessoas e animais de carga, sendo que as ruas mais importantes tinham largura máxima de 5 metros e eram ligadas a ruelas, às vezes por escadas de 1.5 a 3.0 metros de largura, sendo que de forma geral, os gregos tinham como base de construção, a escala humana.

De acordo com Abiko, Almeida e Barreiros (1995), o urbanismo romano tomou por base o sistema grego de planejamento e o melhorou, o sistema viário de Roma chegou a possuir 85 km de extensão, composto por ruas tortuosas e estreitas, divididas em vielas acessíveis somente aos pedestres e vias um pouco mais largas que permitiam a passagem de um ou dois carros simultaneamente. Esta última deveria ter uma largura de 4.80 a 6.50 metros no máximo, enquanto as demais vias deveriam ter pelo menos 2.90 metros.

Um acontecimento de grande importância é a revolução industrial, um grande marco de transformação das cidades do século 19, que de acordo com Abiko, Almeida e Barreiros (1995), é caracterizada pelo desenvolvimento e crescimento desordenado, explosão demográfica que multiplicou a população urbana por dez, insalubridade gritante e congestionamento populacional, raízes dos maiores problemas surgidos nas cidades europeias, mas que afetaram todo o mundo em determinado momento, criando novas cidades e transformando por completo as já existentes.

A partir do desastroso processo de urbanização acelerado das cidades em detrimento das indústrias, surgiram ações públicas, que ordenaram e propuseram soluções para os inúmeros problemas encontrados e as cidades passaram a ser organizadas a partir de legislações específicas de natureza urbanística, que evoluíram para as legislações que encontramos hoje.

Santos (2008), aponta que no Brasil, não foi diferente de outros lugares do mundo, o processo de urbanização rápido e desordenado deixou marcas negativas como a favelização, decorrente de um grande fluxo migratório para cidades que ofereciam maiores oportunidades, somadas a falta de uma política habitacional, resultaram em um alto índice de violência urbana e aumento da insegurança, que por sua vez, afastaram as pessoas dos espaços urbanos públicos, aumentando a individualização de propriedades e meios de transporte. Essa individualização é o grande problema encontrado nos centros urbanos ainda hoje, além do aumento da insegurança gerada pelo pouco uso das áreas



públicas, as cidades priorizam o tráfego de veículos sobre o de pedestres e a cidade acaba por ser pensada para máquinas, e não para pessoas.

A cidade, da forma como a vemos hoje, não é um feito recente, é resultado de um determinado processo histórico, que ocorreu ao longo dos séculos, hoje os problemas acumulados de anos de desinteresse voltado aos assuntos urbanos, como a capacidade limitada de recursos, crescimento desordenado e principalmente a mobilidade urbana priorizando tudo, menos os pedestres, precisam de solução urgente. A cidade, como um organismo em constante movimento, precisa satisfazer as necessidades da coletividade, conectando espaços com uma rede de transporte público de qualidade, eficiente, rápido, legível e a preço acessível, que incentive o seu uso por parte da população, passando a deixar de lado os meios de locomoção individuais, favorecendo a mobilidade urbana e consequentemente, melhorando os aspectos ambientais e sustentáveis da cidade.

A partir do momento em que a cidade se torna mais saudável na questão da mobilidade, alguns aspectos importantes voltam a ganhar força: áreas sombreadas, passeios públicos largos, confortáveis e acessíveis, por exemplo, incentivam pessoas a caminharem, vivenciando a cidade. Em alguns lugares do mundo, esse ideal que parece um tanto quanto utópico para muitos centros urbanos atualmente, passa a ser real e vem mostrando resultados muito positivos e podemos observar que, apesar do crescimento acelerado, aquelas que dedicam espaços aos reais ocupantes, priorizando a população habitante e não os veículos, permitindo áreas caminháveis, obtém como resultado áreas mais humanas, seguras, prósperas e agradáveis, de maneira geral, cada vez mais benéficas à população.

## REFERÊNCIAS

ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antonio Plácido de; BARREIROS, Mario Antônio Ferreira. **Urbanismo: História e Desenvolvimento**. São Paulo: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – Departamento de Engenharia de Construção Civil, 1995.

CHOAY, *Françoise*. O Urbanismo em Questão. In: CHOAY, *Françoise*. **O Urbanismo**. 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1992. p. 1-65.



COELHO, Liliane Cristina. Urbanismo e Cidade no Antigo Egito: Algumas Considerações Teóricas. **Revista Plêthos**, Niterói, RJ, v. 1, p. 47-71, 2011.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.



# SUSTENTABILIDADE NAS CIDADES

Vanessa Mara Zandonai

Arquiteta e Urbanista, formada pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc) [vanessa\\_zandonai@hotmail.com](mailto:vanessa_zandonai@hotmail.com)

As cidades com o passar dos anos, sofreram um processo de transformação significativa onde o maior fator de dificuldade foi à expansão urbana que resulta em um descontrole acelerado do crescimento das cidades. Segundo Silva [...] “A sustentabilidade urbana também é enfocada sob o prisma da gestão democrática das cidades.” Para Veiga (2005) o desenvolvimento sustentável é considerado um enigma que pode ser dissecado, mesmo que ainda não resolvido.

Com o tempo foi necessário buscar novas soluções para inibir os problemas sustentáveis, pois, quando falamos sobre sustentabilidade, a mesma não é entendida apenas como um conjunto de fatores ambientais. A sustentabilidade urbana é definida por Acselrad (1999) como a capacidade das políticas urbanas se adaptarem à oferta de serviços, à qualidade e à quantidade das demandas sociais, buscando o equilíbrio entre as demandas de serviços urbanos e investimentos em estrutura. Entretanto, é imprescindível o uso racional do ambiente urbano, clima, recursos naturais e saneamento básico.

De que forma a sociedade pode intensificar a importância e contribuir para a solução de problemas sustentáveis? O desenvolvimento sustentável é um processo de aprendizagem social de longo prazo, que por sua vez, é direcionado por políticas públicas orientadas por um plano de desenvolvimento nacional (BARBOSA, 2008). Sendo assim, é imprescindível que a população local possua interesse em cooperar para a melhoria da qualidade de vida local.

Além de tudo, necessitamos de espaços integrados para realizar troca de ideias e práticas de soluções sustentáveis, na ótica de Silva (2007), conforme citado por Silva e Vargas (2010, p. 5),



devemos pensar espaços diversificados, dinâmicos, centralizados, complexos e arborizados, que propiciem o encontro das pessoas em espaços públicos abertos agradáveis e que proporcionem conscientização do cidadão como agente ativo não só daquele espaço, mas sim de todo o meio ambiente. Por meio dessas ações urbanísticas reestruturados do espaço e da consciência, possivelmente consigamos minimizar todo esse processo de degradação ambiental, utilizando fontes renováveis e recicláveis de recursos, energia e produção, resgatando a relação equilibrada entre homem e natureza.

Assim sendo, pensar na solução da problemática referente a sustentabilidade ambiental nas cidades requer, acima de tudo, que todos os cidadãos sejam conscientes e auxiliem cada vez mais pela preservação do conceito de sustentabilidade urbana, lembrando-se de vislumbrar e valorizar a preservação dos recursos naturais que estarão sempre apoiados em nosso presente e para que permaneçam no futuro.

## REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri; LEROY, Jean P. Novas premissas da sustentabilidade democrática. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 1, 1999.

BARBOSA, Gisele Silva. O desafio do desenvolvimento sustentável. **Revista Visões**, n. 4, v. 1, jan./jun. 2008. Disponível em: [http://files.gtsustentabilidade.webnode.com/200000055-d44dfd5476/4ed\\_O\\_Desafio\\_Do\\_Desenvolvimento\\_Sustentavel\\_Gisele.pdf](http://files.gtsustentabilidade.webnode.com/200000055-d44dfd5476/4ed_O_Desafio_Do_Desenvolvimento_Sustentavel_Gisele.pdf). Acesso em: 3 jan. 2019.

SILVA, C. F. R.; VARGAS, M. A. M. Sustentabilidade Urbana: raízes, conceitos e representações. **Revista de Scientia Plena**, v. 6, n. 3, p. 5, mar. 2010.

SILVA, Solange Teles da. **Políticas públicas e estratégias de sustentabilidade urbana**. [201-]. Disponível em: [http://www.rcc.gov.pt/SiteCollectionDocuments/SolangeTeles\\_Politicass-Pub-Sustentabilidade.pdf](http://www.rcc.gov.pt/SiteCollectionDocuments/SolangeTeles_Politicass-Pub-Sustentabilidade.pdf). Acesso em: 5 jan. 2019.

VEIGA, José Eli da. **Desenvolvimento sustentável: desafio do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.



# PLANEJAMENTO URBANO: UM PROCESSO A SER COMPREENDIDO

Maria Luzia Gomes

Pós-graduanda em Planejamento Urbano (Unoesc)

arquitetaluzia@gmail.com

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas o Brasil passa por um processo de urbanização, onde as cidades vêm apresentando um crescimento em ritmo acelerado, e assim surgindo grandes centros urbanos com um aumento populacional, na grande maioria, resultante do processo migratório em busca de uma maior qualidade de vida. Contudo, este fenômeno de urbanização, caracterizado por um crescimento econômico e consequente expansão de empregos, mesmo que intenso, não garantiu a todos esta qualidade de vida.

É claro que este processo trouxe consigo uma segregação oriunda de uma concentração de rendas, fato este que gerou um processo de miséria urbana, onde uma grande massa populacional encontra-se em uma porção territorial sem privilégios, onde a precariedade e a clandestinidade imperam. Ainda, os que não formam a pequena massa com maior fonte de renda, mas que apresentam uma situação muito mais estável ante a citada anteriormente sentem a ausência tanto de equipamentos urbanos quanto de soluções que lhes permitam garantir uma qualidade de vida adequada.

Poder-se-ia acusar o rápido crescimento, ou o crescimento econômico predominantemente capitalista como culpados principais desta situação contudo isto seria isentar o poder público de suas responsabilidades quanto as garantias de atendimento às necessidades populacionais, as quais iniciadas através do planejamento das cidades permitem seu crescimento de forma a garantir a qualidade de vida de seus indivíduos.

Desta forma este trabalho objetiva identificar e relacionar alguns dos conceitos de planejamento urbano, vindo a colaborar quanto a sua compreensão e assim permitindo o entendimento da situação em que encontram-se as cidades brasileiras.



## O PROCESSO DE PLANEJAR CIDADES

As cidades brasileiras encontram-se em uma situação onde, segundo Rolnik (2006, p. 200),

[...] a pequena parte melhor infra estruturada e qualificada da cidade acaba sendo um objeto de disputa, de cobiças imobiliárias, gerando também uma deterioração dessas partes da cidade. A escassez de áreas de maior qualidade eleva às alturas os preços da terra dessas áreas, mas os preços de terras periféricas sobem também, pois se coloca em curso um motor de especulação imobiliária que não existiria com essa força se a qualidade urbana fosse mais distribuída pela cidade.

Diante disto percebemos que a elaboração incorreta de um planejamento urbano, ou a sua ausência geram uma situação que, aos poucos, dificulta cada vez mais ao poder público o controle e organização das cidades.

Para compreendermos esta situação faz-se necessário a compreensão do planejamento urbano, entendendo-o como um processo dinâmico e por que não dizer infinito, visto que se trata de uma constância em que leituras e análises devem ser feitas periodicamente, redirecionando-o de acordo com os resultados recentes deste análise. Oliveira Filho (2009, p. 145) aponta que planejamento urbano vem, com o tempo, alterando-se, permitindo que a série de informações exatas devidamente armazenadas permita aos planejadores projetar controles de monitoramento e assim modificarem o planejamento no decorrer do tempo.

Fortalecendo esta evolução do planejamento urbano, Maricato (1997, p. 127) já apontava que

A crise do planejamento urbano e a busca de uma nova matriz teórica constituem um importante impulso para uma produção intelectual comprometida com a democracia no Brasil. A oportunidade é de “replantear” a questão em novas bases, através de uma militância intelectual que impeça a consolidação de uma matriz que, sob nova forma, novos rótulos, nova marca, cumpra o mesmo e antigo papel de ocultar a verdadeira orientação dos investimentos ou dos privilégios nas cidades.





Assim podemos entender que ao longo dos anos este processo de planejar as cidades passou por um período evolutivo permitindo e garantindo a população e aos planejadores uma maior interação, frente a novos métodos, permitindo-se uma maior assertividade de resultados. Diante disto Costa e Ferreira (2010) indicam que o planejamento urbano se classifica, neste processo de desenvolvimento urbano como instrumento relevante, estando relacionado, principalmente à coordenação de tomada de decisões e ações públicas no espaço-tempo, de maneira que, levando como ponto focal o problema urbano, privilegia-se o desenvolvimento das cidades.

Para a Confederação Nacional dos Municípios (2008):

O planejamento, [...] deve estar voltado ao conhecimento da realidade e não deve ser, em nenhuma hipótese, mais complexo do que ela própria. Trata-se de atividade imprescindível para a Administração Pública e que deve ser levada a sério pelo gestor, afinal, de nada valerá ter um bom planejamento se não houver disciplina e vontade política para implementá-lo.

Portanto, conforme Di Sarno (2004, p. 55 apud HONDA, 2015, p. 64),

[...] planejamento urbanístico deve traduzir metas para o setor público e privado, pretendendo a transformação dos espaços, ou os estímulos a certas atividades, ou a manutenção de determinadas áreas para que, vista em conjunto, a cidade se equilibre nas suas múltiplas funções.

Ainda, conforme Honda (2015, p. 64) “é importante destacar a relação entre planejamento e gestão, baseada no referencial temporal, pois o planejamento é a preparação para a gestão futura, enquanto a gestão se refere ao presente.” Diante disto, e verificando que o planejamento abrange muito mais que questões ligadas ao setor público, Santos (2012, p. 92) aponta que:

Hoje, o planejamento urbano está deixando de ser uma política tecnocrática, de responsabilidade exclusiva do Estado, para se identificar com um processo político no qual participam os atores sociais. Esta mudança, no entanto, é percebida como ineficácia do poder público em



controlar a expansão urbana. Mas é preciso considerar que esta expansão está muito concentrada em algumas cidades de médio e grande porte, nas quais a participação de pobres vem crescendo proporcionalmente mais na população urbana.

Portanto, o planejamento urbano deixa de ser de responsabilidade única do poder público, passando a participativo, com a necessidade de interação da população, independente da segregação social imposta pela sociedade. A todos é dado o direito de participação a todos e cabe, consoante Barifouse (2013, p. 161), “papel do observador, isto é, o ponto de vista do habitante, passa a ser fundamental para as pretensões de planejar uma cidade que atenda às necessidades sociais.”

A partir deste processo é perceptível a crescente preocupação com a questão urbana, especialmente em relação a melhoria das condições de vida dos habitantes das cidades (RIBEIRO, 2012). As necessidades das classes menos abastadas passam a ser relevantes, até porque o benefício deste, diretamente proporciona resultados que proporcionam melhoras a todos os outros, visto as cidades serem resultado da relação de todos que a habitam ou dela usufruem.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades brasileiras são vítimas recorrentes de um rápido crescimento urbano, contudo órfãs de planejamento. É nítido a segregação de classes, bem como a falta da promoção de benefícios urbanos que atendam a totalidade da população. Contudo, isto ganhou uma nova dinâmica a partir da criação do Estatuto das Cidades, que passou a vincular em 2001. A partir dele garante-se a aplicação do planejamento participativo, onde o poder público obrigatoriamente conta com participação da comunidade, como expoente no levantamento de informações bem como quanto a tomada de decisões (a verificação acerca da participação populacional, de forma adequada, corresponde a discussão para um novo trabalho).

No entanto, mesmo que a aplicação do planejamento urbano venha acontecendo, de nada adianta se o mesmo não for realizado por uma equipe, devidamente treinada



e preparada para assumir este papel, pois decisões errôneas apresentam o mesmo resultado e/ou piores resultados que a não aplicação de um planejamento. Saboya (2013, p. 82) discorre que “Decisões estão no cerne de todo processo de planejamento. Elas são tomadas a todo tempo, na definição de quais objetivos devem ser perseguidos ou priorizados e de quais ações são consideradas mais efetivas para alcançar esses objetivos.”

A partir dos conceitos simplificados, dos dispositivos acima transcritos, percebemos a necessidade quanto a correta aplicabilidade do planejamento urbano, tornando público a preocupação urbana e com a melhoria da qualidade de vida dos habitantes das cidades. Resta portanto, a preocupação quanto a elaboração de novos estudos que apontem os rumos que os novos processos de planejamento urbano vêm tomando, bem como a verificação da forma como acontece a participação popular visto serem eles fundamentais neste processo.

## REFERÊNCIAS

BARIFOUSE, Leonardo. O planejamento urbano entre o caos e a ordem. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 146-169, 2013.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Planejamento e desenvolvimento urbano: gestão territorial responsável**. Gestão Territorial Responsável. Brasília, DF: CNM, 2008. v. 10.

COSTA, Everaldo Batista da; FERREIRA, Tatiane Araújo. Planejamento urbano e gestão de riscos: vida e morte nas cidades brasileiras. **Ciência e Tecnologia**, Rio Claro: OLAM, ano X, v. 10, n. 2, p. 171-196, 2010.

HONDA, Sibila Corral de Arêa Leão *et al.* Planejamento ambiental e ocupação do solo urbano em Presidente Prudente (SP). **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 7, n. 1, p. 62-73, jan./abr. 2015.

MARICATO, Ermínia. Brasil 2000: qual planejamento urbano? **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, ano XI, n. 1-2, p. 113-130, 1997.



OLIVEIRA FILHO, João Telmo de. **A participação popular no planejamento urbano: a experiência do plano diretor de Porto Alegre.** 2009. 3.322 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo. O planejamento urbano como instrumento garantidor do direito à cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 71-90, 2012.

ROLNIK, Raquel. **A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país – avanços e desafios.** Políticas Sociais: acompanhamento e análise. Brasília, DF: IPEA, 2006.

SABOYA, Renato T. Fundamentos conceituais para uma teoria do planejamento urbano baseado em decisões. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 81-95, jul./dez. 2013.

SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. Planejamento urbano: para quê e pra quem? **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 91-119, 2012.

