



## PLANEJAMENTO URBANO: REFLEXÕES ACERCA DAS PEQUENAS E MÉDIAS CIDADES

BAIROS, Andréia<sup>1</sup>  
COSTELLA, Francieli Ferrari<sup>2</sup>  
HANAUER, Suzana Engster<sup>3</sup>  
OLIVEIRA, Tarcisio Dorn de<sup>4</sup>

**Resumo:** O desenvolvimento urbano alinhado às pequenas e médias cidades é pauta principal deste artigo, pois, as cidades, têm se desenvolvido com o passar dos anos, na sua grande maioria, de forma bastante desordenada, principalmente, por falta de planejamento urbano, causando problemas sociais e ambientais influenciando na qualidade de vida dos cidadãos. Com isso, para um bom planejamento das cidades é necessário adequar o Plano Diretor aos habitantes e a cultura local destacando suas fragilidades, peculiaridades e potencialidades, pois, dessa forma, ele irá contribuir para melhorias significativas e minimizar os problemas locais em muitas questões, como sociais, ambientais, econômicas e culturais. Para as cidades menores, com população abaixo de 20 mil habitantes, que ainda não possuem tal instrumento, é importante e necessário adotar e adaptar o Código de Obras local, ou até mesmo, usar como base Planos Diretores de cidades de referência regional para realizar um planejamento urbano a médio e longo prazo no intuito de tornar a cidade eficiente e sustentável. Para um bom funcionamento do planejamento urbano é sempre necessário um grande estudo das questões locais para que sejam específicas à sua população, implementando, sempre que possível, novas demandas em suas revisões.

**Palavras-chave:** Urbanização. Plano Diretor. Qualidade de vida.

**Abstract:** *Urban development aligned to small and medium cities is the main agenda of this article, therefore, the cities have developed over the years, for the most part, in a very disorganized way, mainly for lack of urban planning, causing social problems and environmental influencing the quality of life of citizens. Thus, for good planning of cities it is necessary to adapt the Master Plan to the inhabitants and the local culture highlighting their weaknesses, quirks and strengths because in this way it will contribute to significant improvements and minimize local problems on many issues, such as social, environmental, economic and cultural. For smaller towns with population below 20 thousand inhabitants, which have lacked such an instrument is important and necessary to adopt and adapt local building codes, or even use as base plans regional reference cities of Directors to carry out a urban planning in the medium and long term in order to make efficient and sustainable city. For correct operation of urban planning is always needed a large study of local issues that are specific to its population, implementing, where possible, new demands in their reviews.*

**Keywords:** *Urbanização. Master Plan. Quality of life.*

<sup>1</sup> Autora. Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNICRUZ. E-mail: [andreia\\_bairros@hotmail.com](mailto:andreia_bairros@hotmail.com)

<sup>2</sup> Autora. Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNICRUZ. E-mail: [fracostella@hotmail.com](mailto:fracostella@hotmail.com)

<sup>3</sup> Autora. Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNICRUZ. E-mail: [suzanaeh@hotmail.com](mailto:suzanaeh@hotmail.com)

<sup>4</sup> Autor e Orientador. Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo, UNICRUZ. E-mail: [tarcisio\\_dorn@hotmail.com](mailto:tarcisio_dorn@hotmail.com)



## **1. INTRODUÇÃO**

A falta de planejamento urbano nas pequenas e médias cidades implica em problemas no crescimento desordenado das mesmas, onde a causa disso, é a falta de fiscalização, a falta de planejamento ou até mesmo o desvio de verbas públicas destinadas para a questão em estudo. Nesse contexto, o planejamento urbano, tanto como disciplina acadêmica ou como técnica de atuação no ambiente urbano, lida basicamente com os processos de produção, estruturação e apropriação do espaço urbano, sob esse ponto de vista, os planejadores podem antever os possíveis impactos, positivos e negativos, causados por um plano de desenvolvimento urbano.

## **2. REVISÃO DA LITERATURA**

Como estratégia de um bom planejamento e prevenção de possíveis problemas urbanos é necessário a atualização, regulamentação e aplicação do Plano Diretor, aprimorando e ampliando a política de habitação popular, a gestão integrada dos órgãos públicos, o estabelecimento de critérios, cadastros de ocupações irregulares, o aumento no número de fiscais e também a criação de Planos auxiliares como, por exemplo, o Plano Municipal de Saneamento, o Plano Municipal de Habitação, o Plano Municipal de Resíduos Sólidos, entre outros.

### **2.1 O começo da urbanização**

No que se refere a termos de sociedade como um todo, incluindo o espaço e a economia, a história aponta a Revolução Industrial, com início em meados do século XVIII e ainda com modificações quase diárias, como a precursora de mudanças estruturais, tendo influenciado muito a visão geral dos dias atuais. Quanto à ligação dos espaços urbanos e o início desta nova era, dita industrializada, o crescimento das cidades, em densidade demográfica, é imediatamente sucedido. Sobre o pronto de vista estrutural, ocorreram muitas mudanças rápidas, tanto nos meios de transporte quanto de produção, o que foi preciso uma emergente reforma urbana, especialmente para os grandes municípios.

No sentido de construir referências para os problemas no planejamento urbano e para o verdadeiro sentido de urbanismo, Choay (2003, p. 49-51), afirma que por trás das racionalizações ou do conhecimento que fundamentam as propostas de planejamento



“escondem-se tendências e sistemas de valores. Essas motivações diretoras aparecem no começo da era industrial; e ligam-se de fato à problemática geral da sociedade maquinista”. Assim, fica claro, que se por um lado houve mudanças por conta do surgimento das novas ideologias, por outro também houve transformações nas configurações formais das cidades, a fim de melhor atender a crescente demanda de pessoas em busca de empregos nesta nova era.

A industrialização trouxe à tona a vida urbana, bem como um sistema capitalista que evoluiu e passou a nortear a vida moderna. Segundo Berman (1986) essas mudanças atingiram uma escala maior, estendendo também as diferenças sociais:

De um lado, tiveram acesso à vida forças industriais e científicas que nenhuma época anterior, na história da humanidade, chegara a suspeitar. De outro lado, estamos diante de sintomas de decadência que ultrapassam em muito os horrores dos últimos tempos do Império Romano. Em nossos dias, tudo parece estar impregnado do seu contrário. O maquinário, dotado do maravilhoso poder de amenizar e aperfeiçoar o trabalho humano, só faz, como se observa, sacrificá-lo e sobrecarregá-lo. [...] Na mesma instância em que a humanidade domina a natureza, o homem parece escravizar-se a outros homens ou a sua própria infâmia. [...] Todas as nossas invenções e progressos parecem dotar de vida intelectual as forças materiais estupidificando a vida humana ao nível da força material. (BERMAN, 1986, p. 19).

Ou seja, de varias formas a sociedade pós-industrial impôs ao homem encontrar meios de adaptar-se a evolução, de mover-se cada vez mais, de maneira mais eficiente e por maiores distancias. O então homem moderno estava sujeito aos sistemas públicos (escola, hospital, sindicato) e se viu obrigado a acompanhar o progresso ou ficar aquém dele:

Depender da sua localização no espaço, de suas condições materiais e da disponibilidade de meios de transporte, ele pode simplesmente permanecer sem acesso às funções urbanas. Ou, tentar cumpri-las reservando parte significativa da sua vida para estar em trânsito. (SILVA, 2009, p.27).

Quanto à noção de localização urbana, deve-se pensar no individuo como ser humano capaz de se deslocar no espaço e tempo conforme suas necessidades de produzir (trabalhar) e/ou consumir determinados produtos, onde ao longo dessa transformação e evolução econômica, também se modificou a forma das pessoas se locomoverem ao longo da cidade (VILLAÇA, 2001). Duarte (2006) explica a relação entre mobilidade urbana e a localização do homem na cidade:

O espaço urbano não é um espaço homogêneo indiferenciado. Ao contrário, é a valorização diferencial dos lugares e dos referentes simbólicos que o constituem que



permite a construção subjetiva dos mapas mentais, imprescindíveis para a orientação do indivíduo que se desloca pela cidade. (DUARTE, 2006, p.31).

Ele também relaciona os diversos tipos de circulação com as formas urbanas resultantes:

Na história das cidades, até o advento da cidade industrial, a circulação urbana manteve-se circunscrita à mobilidade natural dos corpos humanos, ou à força de tração dos animais empregados no transporte de pessoas e cargas. A manutenção desse estágio tecnológico com relação à velocidade dos deslocamentos, durante milhares de anos, produziu uma relativa invariância dos padrões geométricos utilizados por diversas culturas no agenciamento e dimensionamento do desenho de ruas, lotes, quadras e praças ao longo da história. (DUARTE, 2006, p.46).

Com o passar dos anos e as exigências dos centros urbanos, os equipamentos e as próprias ruas das cidades foram sendo modificadas e passaram a ter finalidades diferentes. As características da rua, enquanto espaço da reunião, da troca, da festa e da informação, da cidade pré-industrial foram aos poucos sendo modificadas. Hoje ela se presta a finalidade única de acolher os deslocamentos e existe em função da necessária acessibilidade de tudo e todos ao território (SILVA, 2009).

Essas mudanças advinham, em parte, devido aos altos índices de densidade nas cidades e resultaram em grandes intervenções urbanas, preocupadas em restabelecer os centros urbanos. Geralmente elas se embasavam em abertura de vias que tinham também a função de comportar o tráfego crescente e abrir as portas para o tráfego motorizado (SILVA, 2009).

Duarte (2006) elucida que em meados do século XX houve outro advento que também alterou a ordem da cidade moderna: o aumento do tráfego motorizado. Para tentar equilibrar essas complexidades, surgiu a engenharia de trânsito e transportes. Nessa visão o autor supracitado faz a seguinte colocação:

As propostas desenvolvidas pelos novos especialistas visavam redesenhar a cidade em função dos fluxos de circulação motorizada, sendo a expressão de língua inglesa *car oriented cities* (cunhada a partir das experiências do planejamento urbano moderno) a tradução sintética desses objetivos que implicavam uma completa reformulação dos modos de conceber e projetar as cidades. (DUARTE, 2006, p. 70-1).

O Brasil da década de 30, fase mais efetiva da Revolução Industrial no país, era diferente do que se conhece hoje, especialmente falando nas aglomerações de pessoas. Os limites geográficos eram determinados por freguesias, sendo estes com ocupação de espaço



consolidado. Sem dispositivo legal que estabelecesse diferença entre vilas e cidades, algumas surgiam sem prévia existência de freguesias, sendo que cidades ou vilas poderiam ser consideradas sedes de municípios.

Já no final da década de 30 as cidades passaram a ter uma verdadeira definição, porém, o problema não havia se resolvido, e talvez sim, se agravado: da noite para o dia todas as sedes municipais – sejam vilas ou freguesias – se tornaram cidades. As regras estabelecidas pelo Estado Novo para delimitações territoriais permanecem constantes até os dias atuais, mesmo havendo iniciativas estaduais para regularização deste quadro com a República.

O IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – em 2.000 definiu a Rede Urbana do Brasil de 1991 a 2000. Com base nestes dados e pelos parâmetros da OCDE – Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico -, que considera urbana uma localidade com 150 hab./m<sup>2</sup>, é possível constatar que apenas 411 de 5.507 municípios brasileiros, no ano de 2.000, são realmente ditos urbanos. De toda a pesquisa feita pelo órgão competente, 70% tem densidade demográfica inferiores a 40 hab./m<sup>2</sup> (VEIGA, 2003).

## **2.2 Estatuto das cidades**

A Lei número 10.257, com data de 10 de julho de 2001, assinada pelo então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, é conhecida nacionalmente como o Estatuto das Cidades. Sem deixar de lado os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, de 1988, que se referem á política urbana, a mesma foi criada para regulamentar o uso da propriedade urbana, visando o bem coletivo, a segurança e o bem estar dos cidadãos, assim como o equilíbrio ambiental. De forma geral, a lei estabelece normas a serem seguidas pelo Poder Executivo de cada município para uma melhor urbanização do mesmo. No que diz respeito á leis municipais de planejamento urbano, o Estatuto das Cidades trás a exigência de um Plano Diretor Municipal, porem apenas para cidades que se enquadrarem em:

Cap. III Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.



Sendo assim, o problema de planejamento urbano se encontra na maioria dos municípios brasileiros. A partir da pesquisa de Veiga, com dados do IBGE e da OCDE – citados anteriormente – e um simples cálculo de proporções, é possível se estimar que, em torno de 92% dos municípios brasileiros não se encaixariam como urbanizados, excluindo a Lei 10.257, com isso, dispensando os recursos de uma lei municipal para um melhor desenvolvimento urbano.

Acontece que nestas pequenas cidades (aqui chamadas de vilas) também existem pessoas, comércio, meios de transporte, ruas, praças e lotes, assim como um desenvolvimento econômico em constante evolução. Com certeza, não na mesma dimensão de crescimento das grandes cidades, mas mesmo em escala menor, se faz preciso o uso de um planejamento para o mesmo vir a se concretizar.

As formas como estas vilas se desenvolvem são, em parte, prejudicadas pelo Estatuto das Cidades. Ora, se a lei determina casos específicos de municípios para um regimento municipal de urbanização, os municípios que não se condizerem com os mesmos, apenas darão importância para tal quando a situação urbana já for demasiadamente modificada do que era há poucos anos atrás.

Pensando assim, algumas vilas tomaram a frente da situação e propuseram para os seus limites geográficos leis intituladas Código de Obras, onde as mesmas não dispõem de tanta clareza nas normas urbanísticas, mas servem para nortear os cidadãos quanto aos espaços e seus devidos usos.

Nesse sentido, para que não haja um total descontrole do estado urbanístico destes lugares, mesmo havendo alguns regulamentos municipais, a constante revisão e readequação destas leis se fazem necessária.

O fato de, de certa forma, infringir uma lei federal, ou talvez apenas estende-la para uma área de não abrangência da mesma, não faz com que estas pequenas cidades sejam punidas ou, drasticamente, desconsideradas do mapa nacional. Apenas da o direito dos cidadãos destas vilas terem os mesmos beneficiamentos dos que escolheram grandes cidades para viver.

### **2.3 Os meios de transporte e a mobilidade urbana**

Faz parte da natureza humana movimentar-se, onde o homem desloca-se no meio urbano conforme a oferta e demanda de serviços (saúde, educação, comércio), segundo sua condição particular. Mas muito, além disso, ele vive a cidade e se torna meio dela, através da



convivência com outras pessoas, uso de equipamentos urbanos, troca de informações e da apropriação dos espaços por onde circula.

As necessidades coletivas e individuais quando reunidas em uma sociedade podem coincidir ou não, mas de toda forma geram uma grande rede de movimento. E esta mobilidade, do ponto de vista econômico, além de ser efetivamente importante para a evolução do sistema de ideias e coisas, resulta em meios distintos de circular.

A realidade atual é que o meio urbano foi pensado em função da circulação motorizada individual (principalmente automóveis). Ele foi arquitetado para este padrão, não somente em termos de projeto, planejamento ou políticas públicas, mas principalmente pelas circunstâncias social, política e econômica, em função das relações pessoais e interpessoais, avaliado até como mal necessário. Mas Oliveira (2009) discorre como o movimento de pessoas se deu inicialmente:

O primeiro meio de transporte conhecido e utilizado pela humanidade foi o a pé. A partir da domesticação dos animais, a força animal passou a desempenhar importante papel nos transportes de cargas, exemplo da tropa de burros que foi predominante desde a época colonial do Brasil até o advento da estrada de ferro. O transporte urbano, de pessoas e pertences, era realizado nas charretes que também utilizavam a força animal. Durante muito tempo esses foram os meios de transporte predominantes. (OLIVEIRA, 2009, p 36).

E das diversas maneiras de se deslocar, também resultaram as formas urbanas:

Na história das cidades, até o advento da cidade industrial, a circulação urbana manteve-se circunscrita à mobilidade natural dos corpos humanos, ou à força de tração dos animais empregados no transporte de pessoas e cargas. A manutenção desse estágio tecnológico com relação à velocidade dos deslocamentos, durante milhares de anos, produziu uma relativa invariância dos padrões geométricos utilizados por diversas culturas no agenciamento e dimensionamento do desenho de ruas, lotes, quadras e praças ao longo da história. (DUARTE, 2006, p.46)

As vias urbanas inicialmente foram ajustadas para comportar o grande número de charretes e animais. Posteriormente, antes mesmo de o automóvel ser difundido, as cidades começaram a ser readaptadas para receber novos meios de transporte, neste caso um que pudesse ser mais eficiente, – subir e descer ladeiras, executar curvas prescritas pelo traçado das vias existentes e reduzir a velocidade quando necessário. Desse modo, as vias de circulação foram se modificando para comportar o uso de veículos motorizados.

Ao longo dos anos, o grande aumento do número de automóveis e o processo caótico de crescimento das cidades, tornaram-se alguns dos elementos do real colapso urbano. Nesse



contexto entram também os anseios particulares e o estilo de vida pessoal, que tem estreita relação com o uso do transporte individual e, por conseguinte, de um dos aspectos mais problemáticos do trânsito – os congestionamentos.

O uso do automóvel pode ser considerado como uma prática de reprodução da vida social, haja vista que não é puramente um instrumento para atender a necessidades de locomoção, mas também símbolo de status social, virilidade, maturidade e poder. Ele, o uso, é também em exemplo de subordinação das práticas sociais à lógica da produção industrial capitalista, onde a velocidade de produção e reprodução são requisitos fundamentais. Historicamente, o automóvel foi ganhando atributos simbólicos bastante claros que fazem dele hoje, algo muito além de um mero meio de transporte. [...] Tentar explicar o Carro pela sua funcionalidade para a sociedade capitalista talvez termine por deixar de lado seus aspectos mais importantes, que denunciam o próprio sistema no qual ele ganha existência e do qual faz parte. Fácil, também, é encontrar no carro um símbolo do individualismo da sociedade burguesa capitalista, do domínio das coisas sobre os seres humanos e a natureza, e um símbolo da emergência da *sociedade do consumo*, na qual o movimento de reprodução da economia capitalista coincidiu com a integração dos seus potenciais contestadores através do consumo compensatório de bens e da indústria cultural. (LUDD, 2004, p.19).

Com a evolução dos transportes e o crescimento populacional desordenado nas pequenas cidades, pode-se dizer que a crise da mobilidade urbana se deu por um somatório de fatores que não foram previstos: a crescente frota de automóveis, as diversas mudanças sociais e econômicas, mas principalmente pela falta de planejamento de expansão e funcionamento das cidades.

Diante disso, deve-se refletir no âmbito da coletividade, de que forma os transportes podem agregar qualidade ao meio urbano. E mais, apesar da lógica da modernidade instigar uma sociedade individual e competitiva, sabe-se que a cidade não funciona de forma segregada, ela traz na sua essência o projeto de coletividade e precisa ser pensada dessa maneira para evoluir efetivamente.

Em *Morte e Vida das Grandes Cidades*, Jane Jacobs (2001) explica um planejamento pensado em relação aos automóveis, mas percebe-se que ele não atinge o seu fim – transformar e beneficiar a cidade – justamente por isso, porque na maioria das vezes é pensado de forma particular e não no conjunto urbano.

A erosão das cidades pelo automóvel provoca uma série de consequências tão conhecidas que nem é necessário descrevê-las. A erosão ocorre como se fossem garfadas – primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir mais rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma



malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar a um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados. (JACOBS, 2001, p. 389)

Ainda nessa ótica Oliveira (2009) observa que faz-se necessário reconhecer que a questão da circulação de pessoas e bens pela cidade é um aspecto indissociável do campo de planejamento urbano e do plano diretor.

#### **2.4 Novos instrumentos para o recomeço da urbanização**

Além dos Planos Diretores e demais instrumentos relacionados a mobilidade urbana, uso do solo e questões pertinentes ao planejamento urbano, outras formas mais efetivas de organização do espaço urbano estão sendo implementadas nas prefeituras dos municípios.

Em 2011 foi sancionada pela Presidência da República a Lei nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ela refere-se ao planejamento dos transportes nas pequenas cidades brasileiras. Segundo a Lei, até este ano, 2015, as prefeituras dos municípios com até 20 mil habitantes devem elaborar um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), onde o transporte e outras questões a ele relacionado deverão ser pensadas de forma coesa.

Apesar de ser uma ótima iniciativa como meio de planejamento urbano, a elaboração dos PMU's requer esclarecimento, qualificação e entendimento do ponto de vista técnico daqueles que nortearão um novo planejamento para a cidade. "Esse saber específico de mobilidade ainda é restrito. A área é pouco discutida nas universidades e, com isso, não há muitos profissionais bem formados. Ou seja, há uma lacuna técnica nesse sentido", avalia Ida Marilena Bianchi, arquiteta urbanista da empresa ProCidades (atua em arquitetura, engenharia e planejamentos urbano e regional).

Tão importante quanto conhecimento técnico e infraestrutura, se faz necessário entender qual a situação atual do município, como funciona, o deslocamento de pessoas e veículos, concentrações de comércio, fábricas e bairros mais residenciais. Essa sistematização é um dos pontos de partida para a reorganização urbana.

O ministério das cidades também direciona as prefeituras para que colem dados relativos ao funcionamento dos transportes (sistema viário e da sinalização, benfeitorias para pedestres ou características das linhas de transporte, a origem e destino das viagens de transporte coletivo ou privado, fluxos de tráfego ou pedestres). Através de inventário físico do



transporte, pesquisas de comportamento, consultas públicas e pesquisas de opinião são meios que auxiliam na produção desse banco de dados (OLIVEIRA, 2011).

Ainda Oliveira (2011), observa que a arquiteta Ida Bianchi reitera o exposto acima e ainda sinaliza, que além de mapear o presente, se faz necessário prever as futuras modificações em curto e médio prazo, como as atividades em desenvolvimento e o crescimento da cidade. O planejamento deve andar em paralelo com o cenário atual, de modo que a reorganização urbana possa também sanar problemas futuros.

Segundo Ida, O PMU deve propor ações para prover a cidade de infraestrutura em mobilidade, seja para automóveis, transporte coletivo, pedestres ou ciclistas. A ideia é fazer uma proposição de rede, começando pela definição dos eixos prioritários, permitindo que a cidade se movimente. Então, ele deve se preocupar com aquilo que é estratégico e estrutural (OLIVEIRA, 2011).

Sendo assim, a função do PMU é conhecer e organizar o estado atual do município através de instrumentos de pesquisa, entender as metodologias de mobilidade, pensar no sistema de transporte de forma estratégica, planejar ações e como elas podem não só ser aplicadas ao plano, mas efetivamente funcionar, transformando para melhor o meio urbano.

Além disso, as novas políticas dispõem em Lei, que a apresentação do PMU será obrigatória para captação de recursos direcionados às obras de infraestrutura de transporte e mobilidade junto ao Governo Federal.

### **3. METODOLOGIA**

O presente trabalho tem sua sustentação no referencial teórico, através de diversos textos, entre eles, artigos, monografias, dissertações e teses de doutorado, foi possível formular uma análise sobre o assunto, integrando informações e ideias diferentes, formando assim uma referência bibliográfica diversificada.

O processo desenvolvido para o presente escrito apresenta-se por meio de uma revisão de literatura, em que é possível examinar as informações obtidas em pesquisas já realizadas, destacando conceitos, discussões, procedimentos, resultados, e conclusões importantes para o entendimento e aprimoramento do planejamento urbano, com enfoque em pequenos e médios municípios.



Dessa forma, o artigo abrirá novas possibilidades para o estudo do caso tratado no mesmo, bem como novas ideias para a solução dos problemas gerados por um crescimento desordenado das pequenas e médias cidades.

#### **4. RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Alguns críticos argumentam que planejadores urbanos se importam primeiramente com a estética da cidade e seu comércio ao invés de se concentrar em propostas para a solução de problemas sociais como trânsito ou poluição, ou que certos planos que acreditam ser para melhoria muitas vezes tendem a aumentar problemas sociais já existentes.

(...) a evolução rápida e profunda da sociedade, em um mundo globalizado cheio de incertezas e problemas, em que inusitadas oportunidades aparecem em um ambiente altamente competitivo, em que a identidade se torna difusa e não localizada, exige a construção de uma nova cidade. (...) A cidade intencional é a cidade pensada, projetada e construída de forma a potencializar as oportunidades e reduzir as ameaças, buscando desenvolver os seus pontos fortes e reforçar os seus pontos fracos, dentro de uma visão de futuro gerada pelo desejo da sociedade, em um esforço coletivo de ação e realização. Em um mundo de incertezas, ameaças, oportunidades e transformações, a cidade intencional é o mais importante caminho para a construção de um ambiente urbano acolhedor, integrado, vertebrado, aberto ao mundo, com oportunidades para a realização pessoal, competitivo na formação de riqueza, e com uma identidade forte o suficiente para construir uma sociedade justa e estruturada. (LOPES, 1998, p. 21).

A discussão é inevitável, pois opiniões distintas versam sobre o assunto, pois, uns acreditam que certos planejadores urbanos põem ênfase demais no futuro das cidades, e não o suficiente para a solução de problemas sociais já existentes, e outros, criticam planejadores urbanos que buscam solucionar tais problemas a curto prazo.

Há argumentos em relação ao custo de um Plano Diretor, pois de certa forma é um planejamento caro para o município e seus habitantes e também ao tempo necessário para a tal fiscalização de um programa de planejamento urbano. Há críticas em relação à demora de um dado plano diretor para chegar a solucionar os problemas pertinentes e no qual estava destinado a corrigir.

No entanto, planejadores urbanos precisam do suporte público para todas as questões que se comenta no presente artigo. Mas há resultados com todo este empenho em cidades pequenas e de médio porte do Rio Grande do Sul que deram certo e são referências mundiais.



## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento urbano esta comprometido com o desenvolvimento das cidades e um local mais justo e agradável para se viver, de forma a integrar espaços, funções, pessoas e infraestruturas, e mesmo assim fazer com que os municípios se desenvolvam economicamente de maneira sustentável. Sua missão se torna complicada ao ponto de que as cidades não param para serem arrumadas e nem sempre as decisões públicas tomadas com relação à mesma são inteiramente aceitas pela sociedade.

O processo de aperfeiçoamento das cidades não pode ser da noite para o dia, mesmo que haja circunstâncias dentro delas que se desenvolvem desta maneira. Levando em consideração condicionantes novos e também os já apresentados pela mesma a mais tempo, é a melhor saída para se chegar a um local urbano com qualidade de vida, recursos sustentáveis e infraestrutura urbana, de modo a não afetar diretamente o conforto de seus cidadãos.

Pode não ser desejável promover um retorno ao passado. Mas, é possível, diante da diversidade que é o urbano, promover novas práticas, em determinados lugares da cidade, que vão ao encontro da valorização do humano, da convivência e do sentido precípua à noção de espaço público.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

BERMAN, Marshal. **Tudo que é Sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Cia das Letras, 1986.

BRASIL. **Lei 10.257/2001, Estatuto da Cidade**. Brasília, 2001.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: Utopias e realidades, uma analogia**. 5. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

DUARTE, Cristóvan Fernandes. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.



# XVII

## Seminário Internacional de Educação no MERCOSUL



www.unicruz.edu.br/mercosul

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/>. Acesso em 14 set 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LOPES, Rodrigo. **A cidade intencional: o planejamento estratégico de cidades**. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

OLIVEIRA, Débora. **Mobilidade para pequenas cidades. Infraestrutura Urbana**. Disponível em: <http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/12/mobilidade-para-pequenas-cidades-repasse-de-verbas-para-obras-250914-1.aspx>. Acesso em: 11 de março de 2015.

SILVA, Claudio Oliveira da. **Cidades Concebidas para o Automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade**. Brasília/DF, 2009.

VEIGA, José Eli da. **Cidades Imaginárias: O Brasil é menos urbano do que se calcula**, 2003.

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