

PROJETO E PLANEJAMENTO: NOVOS PRINCÍPIOS DA GESTÃO URBANA NO BRASIL.

ZENATTI, Vinicius Antunes¹
MACHADO, Amanda Eloise²
BAVARESCO, Sciliane Sumaia Sauberlich³

RESUMO

O presente artigo discute e reafirma a importância de uma Gestão Urbana bem aplicada às cidades brasileiras, buscando compreender até que ponto os princípios urbanísticos podem contribuir na melhoria e qualidade de vida da população. Foram realizadas pesquisas bibliográficas, pontuando o início do urbanismo no Brasil, a definição e contextualização de gestão urbana, com análise de legislações que deram origem a novos princípios, como forma de assegurar uma gestão mais eficiente.

PALAVRAS-CHAVE: Gestão urbana, urbanismo, legislação, novos princípios.

1. INTRODUÇÃO

O planejamento urbano no Brasil teve início com a evolução urbana. Contudo, diante do desenvolvimento desgovernado, irregular, o planejamento ficou afetado e no dia-a-dia tem se constatado implicações de diversas ordens.

Em razão disso tem surgido diversos debates acerca do tema, com o objetivo de se alcançar formas para minimizar as adversidades enfrentadas.

As cidades não são funcionais, não há segurança, como também inexistência de comodidade aos habitantes. Assim, novos princípios vem sendo discutidos por profissionais e interessados e, criados com o objetivo de resgatar as qualidades, tanto no setor privado, quanto no público.

Princípios como uso adequado do solo, o zoneamento de atividades residenciais e comerciais, os afastamentos obrigatórios, a implementação da fachada ativa nos edifícios já construídos, regularização e implementação das vagas de estacionamento, a priorização de pequenas intervenções em vez de grandes obras, potencialização de pequenas praças, plano

¹ Graduando de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR.

² Graduanda de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR.

³ Arquiteta, professora orientadora, docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR. Pós-Graduada em Arquitetura Paisagística pela Fundação Assis Gurgacz, Cascavel – PR e em Design de Interiores pela Universidade Paranaense, Cascavel – PR e pós-graduanda em Arquitetura de Hospitais, Clínicas e Laboratórios pelo Instituto Brasileiro de Educação Continuada, Foz do Iguaçu – PR. E-mail: sciliane@hotmail.com

ciclovitário integrado, reformulação das concessões de transporte, além da incorporação do transporte alternativo, são tratados e indicados na solução dos problemas.

2. REFERENCIAL TEÓRICO OU FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 URBANISMO BRASILEIRO

O urbanismo no Brasil teve início a partir do século XX, mantendo-se com algumas características dos períodos colonial e imperial, materializados pela concentração de terra, renda e poder (MARICATO, 2003).

Muitas cidades brasileiras eram vistas com perspectiva de avanços e modernidade em relação à área rural que representava o Brasil da época. Devido às várias mudanças ocorridas no período, inclusive de cunho político revolucionário, houve um grande incentivo à industrialização, reforçando assim o crescente movimento migratório campo-cidade (MARICATO, 2003).

Diante disso, pode-se dizer que o período de inicialização urbanística brasileira se passou a partir do final do século XIX, devido à necessidade de rápida expansão dos centros urbanos pós Revolução Industrial. Para Ling (2017):

As cidades brasileiras cresceram de forma desordenada e sem planejamento, sendo essa a raiz de seus problemas [...], a cidade não tem e não deve ter objetivo ou forma final. A cidade é um processo, no qual planos rígidos podem resultar, na prática, em consequências negativas (LING, 2017. p. 12).

Sendo assim, denota-se que todas as ocorrências pretéritas fazem com que o atual urbanismo deságue em alterações e melhorias.

2.2 GESTÃO URBANA

Nos ensinamentos de Souza:

O conceito de gestão há bastante tempo estabelecido no ambiente profissional ligado à administração de empresas (gestão empresarial), vem adquirindo crescente popularidade em conexão com outros campos. No Brasil, desde a segunda metade da década de 80 se vem intensificando o uso de expressões como gestão urbana, gestão territorial, gestão ambiental, gestão educacional, gestão de ciência e tecnologia e outras tantas (SOUZA, 2000, p. 45).

De acordo com CASTELLS(1983), o surgimento do planejamento urbano está subordinado às sociedades industriais desenvolvidas e ao agravamento dos problemas urbanos. Críticos do planejamento o consideram como uma ideologia, voltada para atuar de modo deliberado e

consciente, através de planos, programas e declarações políticas para viabilizar a ação política e privada, que tem objetivos predeterminados em nexos às áreas que são objetos de interesses do sistema de atores urbanos.

Conforme Pires (2006), a gestão urbana é definida como uma concepção em processo, uma decisão, intervenção, regulação, mediação, que se aperfeiçoa no espaço em função do embate ou conflito entre os atores sociais opostos. Por conseguinte, a gestão urbana foi constituída num método que caracteriza ou condensa, material e historicamente, as relações de forças dos grupos sociais descritos politicamente no estado e instituídos economicamente no espaço.

Logo, a gestão urbana não é uma função ou responsabilidade de um grupo exclusivo de políticos ou de administradores, bem como não é uma estrutura estanque representada por algumas agências ou instituições governamentais. E, não é um sistema, em razão das múltiplas relações dialéticas que o estabelece; tampouco um processo cuja incidência se restrinja apenas a dimensão unicamente superestrutural da formação social, ou se instale num conjunto de práticas definidas apenas para reproduzir e consubstanciar a infraestrutura ou a base econômica e material da sociedade capitalista.

Segundo Lojkin (1981), a hipótese de uma política urbana coerente não remete à uma suposta existência de vontade, a qual seria materializada pelo poder estatal ou um ato de um particular.

2.3 NOVOS PRINCÍPIOS

A gestão das cidades sempre foi um desafio, e segundo Ling (2017) essa é uma situação que perdura até hoje. As demandas são cada vez maiores, mais exigentes e conflitantes, e devido a isso surgem novas propostas para atingir a real cidade saudável, ou seja, a cidade que atende a várias demandas específicas de acordo com sua respectiva população.

Os problemas gerados pela rápida urbanização passam da habitação e mobilidade, atingindo os passeios públicos. Além disso, incentivou a divisão entre áreas nobres e menos favorecidas, bem como segregou as cidades por meio de seus espaços comerciais e de lazer, e assim por diante. Como consequência, até mesmo os planos diretores foram afetados, restringindo o desenvolvimento a apenas algumas áreas (LING, 2017).

Nas palavras de Jacobs (1961), esses fatos ineficazes com relação à urbanização se dão à forma de raciocínio da população e dos profissionais da área, mas a questão é que mesmo com tantas

análises chega-se a conclusão de que as cidades não têm e não devem ter um objetivo final, pois estão em constante processo, cujos resultados podem ser negativos e a partir disso, aperfeiçoados (LING, 2017).

Nas palavras de Ling (2017 pg. 22), “o urbanismo não deve emitir um juízo de valor em relação à forma como os residentes de uma cidade gostariam de viver”, e continua, “uma cidade saudável deve atender a uma multiplicidade de características urbanas demandadas pela própria população”.

Hodiernamente, a finalidade da gestão pública se materializa na regularização dos espaços privados e atuação nos espaços públicos, deixando em segundo plano as obras de infraestrutura que se direcionariam para a mobilidade urbana.

Busca-se com o desenvolvimento desta ciência a mudança de foco e objetivo, favorecendo assim o espaço público. Baseado nisso e, apesar do direcionamento, o estudo do espaço privado é necessário para a completa compreensão dos novos princípios.

Conforme destacado pelos profissionais, na Carta de Atenas, tem-se que:

“Justapostos ao econômico, ao social e ao político, os valores de ordem psicológica e fisiológica próprios ao ser humano introduzem no debate preocupações de ordem individual e de ordem coletiva. A vida só se desenvolve na medida em que são conciliados os dois princípios contraditórios que regem a personalidade humana: o individual e o coletivo” (CARTA DE ATENAS, 1933 p. 2).

2.3.1 Setor privado

Com o aumento populacional crescente, se verifica o desenvolvimento das cidades a partir de projetos particulares dos habitantes, com pouca preocupação com a política urbanística.

2.3.1.1 Uso do solo

A regulamentação do uso e a ocupação do solo vêm de muito tempo e de muitos outros países, e essas possuem o condão de garantir acesso à luz solar necessária através dos limites de altura e recuos. Esta prática ainda é utilizada como medida segregativa em muitos espaços, e a questão é que a legislação desenvolvida para os parâmetros de zoneamento não são necessariamente positivas, pois existem muitas restrições que por vezes não atingem o resultado esperado. (LING, 2017)

Junto a isso, encontra-se o Coeficiente de aproveitamento (CA), estabelecido em um limite “básico”, que conforme Ling (2017) pode causar grandes problemas quando o proprietário do terreno decide aumentar o potencial construtivo do mesmo.

Por outro lado, existem indivíduos que preferem fazer o uso do limite mínimo desse CA, para dar ao seu bairro uma característica diferente da situação geral urbana.

A partir disso, uma das soluções apresentadas para essa questão se perfaz na redução do CA básico, mantendo sempre o mesmo padrão construtivo (LING, 2017).

2.3.1.2 Zoneamento de atividades residenciais e comerciais

Nessa perspectiva, os zoneamentos são estabelecidos a partir das atividades desenvolvidas na área, determinando dessa forma o uso específico daquele espaço, gerando, por conseguinte, um grande adensamento nas áreas centrais e lugares com baixa densidade demográfica a poucos quilômetros de distância.

Afirma Ling (2017) que se forem eliminadas essas determinações, a cidade poderia ser mais equilibrada, seguindo a cidade ideal de acordo com a Carta de Atenas.

2.3.1.3 Afastamentos obrigatórios

Como já mencionado antes, os principais motivos dos afastamentos são a garantia de uma devida insolação e apropriada ventilação, tanto para os espaços internos, quanto aos externos. Para Ling (2017), esses afastamentos geram mais transtornos que fatores positivos, dificultando o acesso direto dos pedestres (que devem ser a prioridade dentro da urbe), e mudando a fachada ativa, proporcionando o afastamento dos edifícios.

Diante disso, é proposta a eliminação desses afastamentos, entretanto, Ling (2017) afirma que “tal medida não significa a proibição de recuos ou afastamentos das edificações [...] mas tal decisão deve ser tomada em um nível privado de empreendimento”.

2.3.1.4 Implementação da fachada ativa nos edifícios já construídos

Há diversos planos diretores que não incentivam a ocupação do pavimento térreo, e em cidades que isso acontece, a situação comercial fica bem complicada quando a legislação vigente

ainda não sobrepôs a antiga. Tal desincentivo deve ser eliminado, pois somente assim, os térreos poderão ser melhores administrados e habitados (LING, 2017).

2.3.1.5 Vagas de estacionamento

Dentro do planejamento urbano é usual a exigência de um numero mínimo de vagas de estacionamento, independente do empreendimento. A consequência disso está na utilidade para as mesmas, pois às vezes, nem mesmo as mínimas são de fato usadas constantemente.

Sugere-se que as vagas fiquem a critério do incorporador e/ou arquiteto responsável pelo projeto, baseando-se no tipo de imóvel e perfil (LING, 2017).

2.3.2 Setor público

Segundo Ling (2017), as cidades no Brasil não são conhecidas por proporcionar espaços públicos de qualidade para seus habitantes. Estes devem ser pensados de forma ampla, tornando as cidades mais harmonizada aos pedestres, as pessoas portadoras de necessidades especiais, e toda e qualquer forma de transporte que não seja motorizada.

2.3.2.1 Priorização de pequenas intervenções em vez de grandes obras:

Em seu livro, Ling(2017) menciona e entende que modestas intervenções destinadas ao centro urbano devem ser priorizadas em oposição às grandes operações, resultando em um controle mais ordenado em relação aos impactos à cidade, proporcionando um supremo rendimento no uso e dos recursos, fazendo com que os benefícios urbanos sejam mais bem distribuídos nas cidades.

2.3.2.2 Potencialização de pequenas praças

Buscando não só dar beleza a cidade, mas oferecer a seus habitantes lazer e descanso, os parques ou pequenas praças tem sido o indicativo. Com baixo custo e de fácil manutenção, esses espaços vem ganhando cada vez mais adeptos. Para Jacobs, os:

Parques de bairro ou espaços similares são comumente considerados uma dádiva conferida à população carente das cidades. Vamos virar esse raciocínio do avesso e imaginar os parques urbanos como locais carentes que precisem da dádiva da vida e da aprovação conferida a *eles*. Isso está mais de acordo com a realidade, pois as pessoas dão utilidade aos

parques e fazem deles um sucesso, ou então não os usam e os condenam ao fracasso (JACOBS, 1961 pg 69).

E, para proporcionar um grande parque eficiente, é necessário que haja uma integração entre os serviços municipais, a fim de promover a infraestrutura e as manutenções necessárias.

Conforme Ling(2017), uma técnica a ser seguida é “identificar os parques existentes, desde as pequenas praças, e identificar quais dessas características positivas estão faltando, pensando como reintegrá-los ao meio urbano de forma a possibilitar o uso diário do cidadão ” (LING, pg.73).

2.3.2.3 Plano cicloviário integrado

A utilização de bicicletas vem sendo cada vez mais comum, não só como uma forma de lazer, mas também no dia-a-dia, como meio de transporte para condução ao trabalho, estudo e afins. Nesse contexto, a implementação de ciclovias é o mais indicado, não só para dar segurança aos ciclistas, mas sobretudo como forma de garantir ao trânsito uma regularidade e fluidez. Para Ling, é:

[...]Uma alternativa importante a ser considerada para o sistema de mobilidade urbana de qualquer cidade. É possível, com um plano bem feito, atrair usuários de meios motorizados de transporte para a bicicleta, diminuindo a emissão de poluentes, os congestionamentos, e os acidentes graves ou fatais (LING,2017 pg. 91).

O local de transporte dos ciclistas não deve ser implantado sobre as calçadas nem construídas para caráter de recreação. Deve-se pensar o ciclista como parte do sistema de transporte, transformando-o como parte do todo, que conforme Ling “deve-se definir um nível de segregação para cada necessidade de via. Idealmente vias com velocidade reduzida, permitem o compartilhamento de espaço entre ciclistas e automóveis, reduzindo os riscos de impacto, e beneficiando também o pedestre”. (LING, 2017 pg. 92 a 93)

2.3.2.4 Reformulação das concessões de transporte público

O transporte público nacional está gravemente afetado. O serviço oferecido é precário, com número insuficientes de veículos para atender a demanda, com altos custos envolvidos. Os congestionamentos são cada vez mais comuns, afetando o dia-a-dia das pessoas.

A necessidade de deslocamento através do transporte público, cada vez mais comum, não veio acompanhada de uma política de investimento e desenvolvimento, fazendo com todo o sistema funcione de forma parcial, sem uma efetiva estruturação e eficácia.

Para Ling(2017), a maioria dos poderes públicos concede os serviços de transportes para empresas privadas, ficando a mercê das concessionárias, o que não é possível.

Assim, para que o transporte público, seja dinâmico, segundo Ling, se faz necessário forçar as concessionárias a manter qualidade, quantidade e a padronização dos veículos que serão utilizados no serviço.

2.3.2.5 Incorporação do transporte alternativo a rede municipal

De acordo LING(2017), preocupar-se com a mobilidade, sem dúvida, implica em qualidade de vida aos habitantes de forma geral, já que o deslocamento se faz necessário ao trabalho, à educação e lazer. E o transporte coletivo, não raras vezes, deixa a desejar.

Empresas tais como, *Uber*, *Cabify*, *99 Taxi*, entre outras, cuja quais trabalham com o transporte coletivo em pequena quantidade, também conhecido como micro transporte, vêm sendo a alternativa encontrada pela maioria dos usuários (LING, 2017).

3. METODOLOGIA

O desenvolvimento teórico e documental fundamentou-se em pesquisas bibliográficas e leituras de diversos artigos e publicações acerca do assunto, além de livros de diversos autores.

A pesquisa bibliográfica se define como o levantamento de informações e referências diversas já existentes, e tem o objetivo de certificar o leitor acerca de um assunto específico (GIL, 2002).

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica, para Gil, reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquele que poderia pesquisar diretamente (GIL, 2008).

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Uma gestão urbana eficiente e responsável baseia-se no conhecimento sobre a própria urbe, entretanto em muitas gestões municipais esta ainda não é uma prática comum. A tentativa de reurbanização concretiza-se na análise e coleta de dados públicos (LING, 2017).

De acordo com LING:

As prefeituras devem monitorar constante indicadores, definindo quais as áreas mais críticas para a realização de políticas públicas e investimentos urbanos, assim como devem acompanhar tais índices após a conclusão de cada projeto”, ainda relata que “os projetos devem ser submetidos a uma prova de custo, verificando-se quantitativamente seu impacto no desenvolvimento urbano. Também é importante realizar uma auditoria regulatória, eliminando regulamentações cujos objetivos são desconhecidos ou foram esquecidos. (LING, 2017 pg. 112).

Esse monitoramento se faz necessário, como forma de conter o avanço indiscriminado nas cidades, sem qualquer planejamento.

Pensar em um uso adequado do solo, implica, necessariamente no controle de implantação de residências e/ou comércios, salvaguardando a utilização da luz solar, o coeficiente de aproveitamento, com respeito aos afastamento obrigatórios.

A implementação da fachada ativa nos edifícios permite maior utilização das construções já existentes, sem que novas instalações tenham que ser formalizadas, para atendimento da demanda.

As vagas de estacionamento são fundamentais para o bom funcionamento da cidade. O comércio em geral depende da movimentação de pessoas que, por sua vez, necessitam de lugares próprios para estacionarem seus veículos. A falta de disponibilidade de lugares apropriados para esses fins, não raras vezes, implica no adiamento ou cancelamento do ato, o que gera prejuízo ao que necessita do serviço/produto e aquele que oferta.

No setor público, o aproveitamento das obras já existentes e realização de pequenas benfeitorias também vem sendo indicado. As obras antigas, são, na sua maioria, muito bem estruturadas, o que permite um trabalho de reestruturação.

Pensando no bem estar de seus habitantes, a instituição de pequenas praças e parques, garantem o acesso a áreas verdes, fomentando a pratica de exercícios, com respeito ao meio ambiente.

Com o uso cada vez mais crescente de bicicletas, a implementação de plano ciclovitário se faz necessário, não só para garantir a mobilidade, mas também assegurar a segurança.

Para complementação ao serviço de transporte público, bastante complicado no nosso País, a implementação e regulamentação de transporte alternativo garante aos usuários uma forma mais rápida e eficiente.

Note-se que os novos princípios vem como avanços no planejamento e ordenamento do crescimento. Como não há forma de controle deste, tem se buscado forma de correção dos problemas que vem surgindo. Os princípios vão sendo sugeridos, conforme os problemas vêm se apresentando. Por isso são mutantes. O que hoje se apresenta como problema, amanhã é

solucionado. Novas demandas surgem, novos princípios são instituídos, sendo, pois, de fundamental importância.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa bibliográfica realizada dá conta que o controle das obras, tal qual deveria, não se faz possível. O crescimento é desmedido, desregrado e atende à demanda populacional de cada cidade ou região. O planejamento urbano, tão indicado e necessário, não é eficaz.

Os problemas urbanos e sociais se agravam e, para possibilitar uma adequação da realidade existente às necessidades, com ordenamento do processo de urbanização, a criação e implementação de novos princípios são regulares.

Referidos princípios são criados para adequar os problemas urbanos, vez que não se faz possível uma reforma urbana total.

Partindo da premissa de que as cidades estão em constante evolução e crescimento, conclui-se que novos estudos devem ser realizados, para verificar a eficácia das legislações vigentes.

REFERÊNCIAS

CASTELLS, Manuel. **A cidade e as bases: uma teoria transcultural dos movimentos sociais urbanos**. Berkeley: University of California Press (1983).

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo, 4ª edição, Editora Atlas S.A, 2002.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. 1961. Primeira edição traduzida: São Paulo, Editoria Martins Fontes, 2000.

LING, Anthony. **Guia de gestão urbana**. São Paulo, 1ª edição, 2017.

LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão urbana**. São Paulo, Editora Martins Fontes, 1981.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. São Paulo, 2003.

PIRES, Luiz Manuel Fonseca. **Loteamentos Urbanos de Natureza Jurídica**. Editora Quartier Latin do Brasil São Paulo, 2006.

SOUZA, Marcelo. **Os conceitos de planejamento urbano e gestão urbana (Parte I)**. In: Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p.45-59.