

**ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE
VITÓRIA
PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU MESTRADO EM POLÍTICAS PÚBLICAS E
DESENVOLVIMENTO LOCAL**

MARCELO DA FONSECA FERREIRA DA SILVA

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE VITÓRIA-ES ENTRE 2012 E 2018, À LUZ
DA REFORMA URBANA**

MARCELO DA FONSECA FERREIRA DA SILVA

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE VITÓRIA-ES ENTRE 2012 E 2018, À
LUZ DA REFORMA URBANA**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Área concentração: Políticas de Saúde, Processos Sociais e Desenvolvimento Local.

Linha de pesquisa: Serviço Social, Processos Sociais e Sujeitos de Direito.

Orientador: Prof. Dr. César Albenes de Mendonça Cruz.

VITÓRIA
2020

Dados internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
EMESCAM – Biblioteca Central

S586p Silva, Marcelo da Fonseca Ferreira da.
Plano de mobilidade urbana de Vitória-ES entre 2012 e 2018,
à luz da reforma urbana / Marcelo da Fonseca Ferreira da Silva.-
Vitória, 2020.
64 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Cesar Albenes de Mendonça Cruz.

Dissertação (mestrado) em Políticas Públicas e Desenvolvimento
Local – Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia
de Vitória, EMESCAM, 2020.

1. Espaço urbano. 2. Planejamento urbano. 3. Plano Diretor
Urbano – Vitória (ES). 4. Organização das cidades. I. Cruz, Cesar
Albenes de Mendonça. II. Escola Superior de Ciências da Santa
Casa de Misericórdia de Vitória, EMESCAM. III. Título.

CDD 711.43098152

MARCELO DA FONSECA FERREIRA DA SILVA

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE VITÓRIA-ES ENTRE 2012 E
2018, À LUZ DA REFORMA URBANA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local da Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre(a) MARCELO DA FONSECA FERREIRA DA SILVA em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Aprovada em 29 de maio de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Prof. Dr. César Albenes de Mendonça Cruz.
Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de
Vitória – EMESCAM.
Orientador(a).

Prof^a. Dr^a. Janice Gusmão Ferreira de
Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de
Vitória – EMESCAM.

Prof. Dr. Carlos Teixeira de Campos Júnior
Universidade Federal do Espírito Santo – UFES.

Dedico este mestrado aos meus pais Ailton Ferreira (*in memoriam*) e Valdete da Fonseca Ferreira, pela formação familiar, exemplo de mulher e apoio dado a mim, meu irmão e as minhas irmãs em todos os momentos de nossas vidas e especialmente a minha esposa Joana Angélica Britto da Silva.

AGRADECIMENTOS

Meus sinceros agradecimento à minha esposa, Joana Angélica Britto da Silva, pelo carinho, apoio, compreensão e incentivo durante o tempo destinado ao mestrado.

À minha mãe Valdete da Fonseca Ferreira, pela demonstração dos valores necessários e do rigor da educação na formação do meu caráter.

Ao meu pai, Ailton Ferreira, *In memoriam*, homem de fibra e meu grande amor.

Aos meus filhos, Marcelo Augusto Correia Lube Ferreira, João Marcello Brito da Silva da Fonseca Ferreira, Lazaro Brito da Silva da Fonseca Ferreira e Nathalia Brito da Silva da Fonseca Ferreira, que são a razão de tudo isso.

Por todos aqueles que foram e são importantes na minha vida pessoal e profissional, em especial aos amigos do mestrado, que sempre me incentivaram nesse processo.

Aos professores que integram a banca, Dra. Janice Gusmão Ferreira e Dr. Carlos Teixeira de Campos Júnior.

Aos docentes do Mestrado e ao meu orientador Prof. Cesar Albenes de Mendonça Cruz, que me tornei amigo e um admirador do seu trabalho e postura profissional.

Aos meus irmãos e irmãs negras desse país que sempre foi visto com desconfiança e preconceitos.

“Suba o primeiro degrau com fé. Não é necessário que você veja toda a escada.
Apenas dê o primeiro passo.”

(Martin Luther King)

RESUMO

Introdução. O estudo faz uma reflexão sobre a integração entre os diferentes modos de transporte, que é uma das condições essenciais para acessar aos bens e serviços urbanos, gerando uma integração entre os meios sociais e o urbano, rompendo as mazelas da segregação do espaço urbano, das cidades, é focando na melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas. **Objetivo.** Descrever como tem sido aplicado o Plano de Mobilidade/Diretor Urbana do município de Vitória a partir do processo da Lei 12.587/2012, no período entre os anos de 2012 a 2018, a luz de uma reflexão crítica sobre a cidade. **Método.** Consiste numa pesquisa bibliográfica realizada em artigos sobre a temática em revistas indexadas e livros sobre o assunto, onde aborda a questão do Plano de Mobilidade/Diretor Urbana da cidade de Vitória-ES entre 2012 à 2018, à luz da reforma urbana. Visando as alterações na legislação e promulgação da lei, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana de que tratam inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal de 1988. Destina-se a identificar como esse processo organizacional do Estado e das Cidades estão sendo desenvolvidos e aplicados dentro da cidade de Vitória, seguindo os procedimentos legais da legislação nacional e municipal. Tendo como exigência que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem Plano Diretor/Mobilidade Urbana – PDU/PMU. **Resultados.** O Planejando de forma ordenada e organizada propicia o crescimento da cidade a luz das diretrizes espacial e temporal enquanto fator modificador do processo urbano e social. Com a nova dinâmica de ingresso a cidade, o direito ao espaço público e as condições oferecidas dentro do espaço urbano para acolher todo cidadão envolvido nessa demanda social se modificaram. Esse processo habitacional, da lógica de acesso a bens e serviços da cidade. **Conclusão.** Os gestores públicos ao se debruçar em buscar uma cidade sustentável, economicamente viável, socialmente justa e ambientalmente correta, que visa o desenvolvimento com uso racional dos recursos materiais e naturais para as presentes e futuras gerações, lance mão do pluralismo da cidade, dentro do seu desenho urbanístico. Pensando a cidade, como um espaço urbano social, democrático, acolhedora, que não seja excludente e sim acessível a todas camadas da sociedade e que as políticas públicas de habitação sejam colocadas em pratica de forma efetiva, igualitária e que chegue a todos os cidadãos.

Palavras-chave: Organização das cidades. Espaço urbano. Plano Diretor Urbano de Vitória. O direito ao espaço público. Habitação. Bens e serviços da cidade. Gestão. Planejamento urbano.

ABSTRACT

Introduction. The study reflects on the integration between different modes of transport, which is one of the essential conditions for accessing urban goods and services, generating an integration between social and urban environments, breaking the problems of segregation of urban space, cities, is focusing on improving people's accessibility and mobility. **Objective.** Describe how the Mobility Plan / Urban Director of the municipality of Vitória has been applied from the process of Law 12,587 / 2012, in the period between the years 2012 to 2018, in the light of a critical reflection on the city. **Method.** It consists of a bibliographic search carried out on articles on the subject in indexed magazines and books on the subject, where it addresses the issue of the Mobility Plan / Urban Director of the city of Vitória-ES from 2012 to 2018, in the light of urban reform. Aiming at changes in legislation and enactment of the law, which establishes the guidelines of the National Urban Mobility Policy referred to in item XX of art. 21 and art. 182 of the Federal Constitution of 1988. It aims to identify how this organizational process of the State and the Cities is being developed and applied within the city of Vitória, following the legal procedures of national and municipal legislation. With the requirement that municipalities with a population above 20 thousand inhabitants, in addition to others, prepare and submit a Master Plan / Urban Mobility - PDU / PMU. **Results.** Planning in an orderly and organized manner allows the growth of the city in the light of the spatial and temporal guidelines as a modifying factor of the urban and social process. With the new dynamics of entering the city, the right to public space and the conditions offered within the urban space to welcome every citizen involved in this social demand have changed. This housing process, the logic of access to goods and services in the city. **Conclusion.** Public administrators, when looking for a sustainable, economically viable, socially just and environmentally correct city, which aims to develop with rational use of material and natural resources for present and future generations, use the pluralism of the city, within its own urban design. Thinking of the city as a social, democratic, welcoming urban space that is not exclusive but accessible to all layers of society and that public housing policies are put into practice in an effective, equal way and that reaches all citizens.

Keywords: Organization of cities. Urban space. Urban Master Plan of Vitória. The right to public space. Housing. City goods and services. Management. Urban planning.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CCJ	Comissão de Constituição e Justiça
CF	Constituição Federal
CID	Classificação Nacional e Doenças
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DCNT	Doenças Crônicas Não-Transmissíveis
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN/ES	Departamento de Trânsito do Estado do Espírito Santo
DPVA	Danos Pessoais Causados por Veículos
EC	Estatuto da cidade
EMESCAM	Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória
EPI	Equipamento de Proteção Individual
IESP	Instituto Estadual de Saúde Pública
III PND	III Plano Nacional de Desenvolvimento
IPC	Institute of Injury Prevention and Control
Lilacs	Literatura Latino Americana e do Caribe em Ciências da Saúde
MC	Ministério da Cidade
MS	Ministério da Saúde
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PDU	Plano Diretor Urbano
PLS	Projeto de Lei do Senado
PPNRA	Parada Pacto Nacional para a Redução de Acidentes
RMGV	Região Metropolitana da Grande Vitória
VIVA	Vigilância de Violências e Acidentes

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Infográfico - mapa do Brasil	17
Figura 02 - Mapa base do Aglomerado	26
Figura 03 -. Ortofoto do aglomerado de Terra Vermelha 2011.....	26
Figura 04 - Infográfico, situação social da Grande Vitória.....	33
Figura 05 - Mapa do Espírito Santo.....	37
Figura 06 - Vista panorâmica da baía de Vitória	39
Figura 07 - Foto da região alagada do Campinho.....	40
Figura 08 – Campinho Aterrado	40
Figura 09 - Condições de moradia no início da ocupação em São Pedro (1985)	45
Figura 10 - Uso do bairro São Pedro como lixão municipal na década de 1970.....	46
Figura 11 - Início da urbanização em Resistência (1991)	46
Figura 12 - Usina de tratamento de Lixo, São Pedro (1991).....	48
Figura 13 - Rua de ilha de Santa Maria.....	56

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2. OBJETIVOS.....	16
2.1 OBJETIVO GERAL	16
2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
3. METODOLOGIA	17
4. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO ESPAÇO BRASILEIRO	18
4.1 A CONSTRUÇÃO DO URBANO.....	21
4.2 ORGANIZAÇÃO DAS CIDADES.....	24
4.3 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	28
5. GESTÃO E PLANEJAMENTO URBANO NA CIDADE DE VITÓRIA	30
5.1 ANÁLISE DO PLANO DIRETOR URBANO DA CIDADE DE VITÓRIA-ES.....	36
6. CONCLUSÃO	58
REFERÊNCIAS.....	61

1. INTRODUÇÃO

Segundo Childe (1988), o homem ao se organizar provoca uma revolução que “transforma pequenas aldeias de agricultores autossuficientes em cidades populosas”. A frase deixa claro, que o indivíduo ao se organizar sedentariamente como agricultor, atingindo a sua autossuficiência e administração passa a administrar uma nova mudança, desta feita quase natural e sempre obrigatória: a urbanização (Pinsky, 2011). Essa promoção em construir um espaço, passa pelo véis da sobrevivência e do capitalismo comercial. Até porque, as primeiras cidades das quais se tem registro surgiram há mais de 5 mil anos, na Mesopotâmia, território onde encontra-se hoje o Iraque, desde então as mesmas passaram por uma série de mudanças e evoluções no processo de urbanização e ocupação do solo.

Para Pinsky (2011), não havia fundadores destemidos ou idealistas decididos a fundar uma cidade. As pessoas estavam envolvidos no “processo de sobrevivência” e essa consciência individual ou até mesmo de “grupo”, em fundamentar os alicerces de agrupamentos urbanos no Egito ou na Mesopotâmia, praticamente não existia.

De certa forma natural, sem planejamento, gestão e organização, as aldeias passaram a serem vista como cidade ou um aglomerado de pessoas. Na época, não existia modelos e objetivos bem definidos, como os que criaram Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, nem mesmo projetos mais ou menos claros, como os que fundaram tantas outras cidades em nosso país (PINSKY, 2011). Mesmo com todo esse processo arcaico de desenvolvimento das cidades e suas deficiências.

Diante de todos os fatos ocorrido na ocupação do solo, na sua grande maioria de forma irregular, com a falta de gestão e planejamento das cidades, mesmo interposto pela Constituição Federal Brasileira, de 1988, que reza em seus artigos 182 e 183, a política urbana:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. § 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. § 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. § 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro. § 4º É facultado ao

Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - parcelamento ou edificação compulsórios; II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais. Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural. § 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil. § 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez. § 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião (BRASIL, 1988).

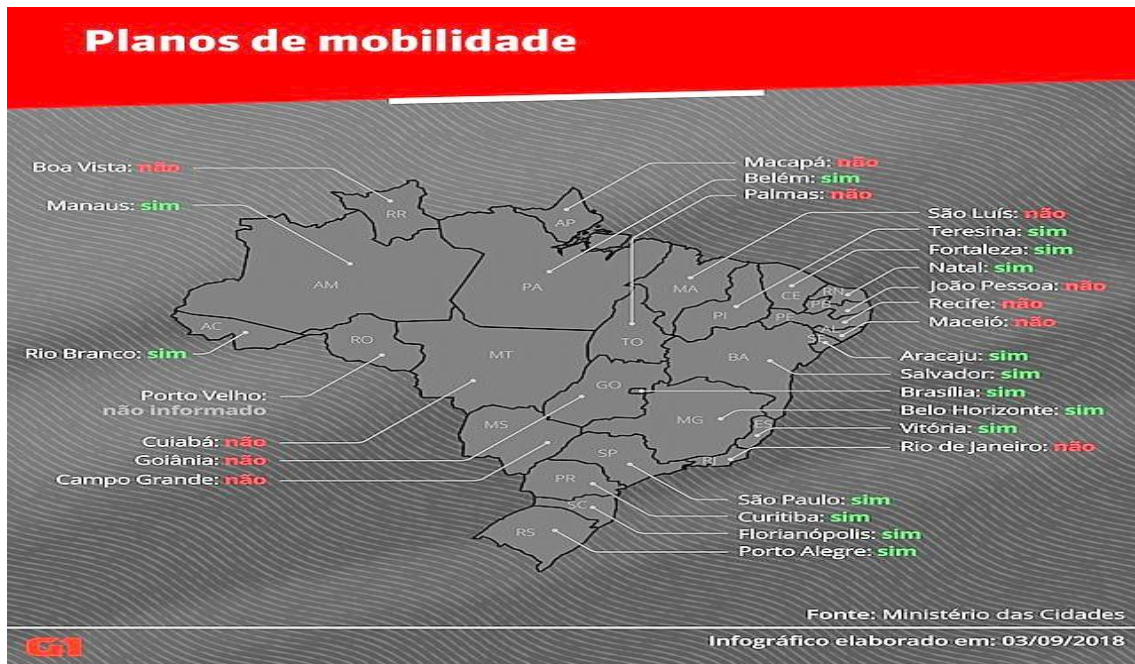
Levando em consideração que a ocupação do espaço urbano público deverá seguir os princípios norteadores da lei 13.311/2016, que Institui, nos termos do caput do art. 182 da Constituição Federal, normas gerais para a ocupação e utilização de área pública urbana por equipamentos urbanos do tipo quiosque, trailer, feira e banca de venda de jornais e de revistas (BRASIL, 2016).

Até porque, a lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2014) estabelece normas para o desenvolvimento, implantação e aplicação do Plano Diretor/mobilidade Urbano nos municípios com mais de 20 mil habitantes priorizando o transporte público, o transporte sustentável e o acesso a cidade de forma democrática a todos cidadão.

Seguindo as referências legislativas, o Ministério das Cidades fez um levantamentos aonde mostra que menos de 6% das cidades brasileiras têm Plano de Mobilidade. Hoje, somente 195 Municípios com mais de 20 mil habitantes, conseguiram elaborara o Plano Diretor Urbano (MOBILIZE, 2018).

Conforme a descrição do infográfico abaixo, fica claro que os gestores municipais não vem cumprindo o ordenamento jurídico:

Figura 1 – Infográfico - Mapa do Brasil



Fonte: Ministério das Cidades.

A capital Vitória, é uma das 195 cidades, com sua população acima de 20 mil habitantes que tem seu Plano Diretor Urbano, bem antes da lei de Mobilidade Urbana. Através da lei 12.587/2012, somente as prefeituras que estão com o PDU aprovado nas Câmaras Municipais de cada Estado/município, poderão receber repasses do Governo Federal, na área de mobilidade. Mas após esse prazo, dos 3.342 municípios que se enquadram na lei, apenas 195 informaram ter concluído os planos. Por causa da baixa adesão, o prazo para a conclusão dos trabalhos já foi adiado duas vezes (MOBILIZE, 2018).

Já o Estatuto da cidade (lei 10.257/2001) que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana, traz em seu bojo normas e ordenamentos para o desenvolvimento das funções sociais da cidade onde possa garantir o bem-estar de toda sociedade (BRASIL, 2001).

Tentaremos através desse trabalho construir um marco teórico, através de uma pesquisa bibliográfica, realizada em artigos sobre a temática em revistas indexadas, documentos e livros sobre o assunto, tendo como objetivo, analisar a aplicabilidade e

o desenvolvido do Plano Diretor Urbano da Cidade de Vitória, com foco, nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituído pela lei 12.587/2012, em consonância com o Estatuto das Cidades, promulgado pela lei 10.257/2001 em atendimento ao artigo 182 da Constituição Federal da República de 1988, com o dever de promover uma gestão eficiente e um planejamento urbano adequado para criar uma cidade sustentável, a ser ofertada a toda sociedade e para o cidadão. Buscando compreender até que ponto o referido instrumento pode contribuir para a melhoria de vida dos residentes locais. A abordagem metodológica utilizada, encontra respaldo no método de pesquisa bibliográfica, como um ensaio teórico e analítico, que privilegia o olhar comprometido com a análise e a apreensão da Gestão e planejamento urbano, com análise do Plano Diretor Urbano da cidade de Vitória-ES no século XXI.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Descrever como tem sido aplicado o Plano de Mobilidade/Diretor Urbana do município de Vitória a partir do processo da Lei 12.587/2012, no período entre os anos de 2012 a 2018, a luz de uma reflexão crítica sobre a cidade.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Descrever como está sendo desenvolvido o Plano de Mobilidade/Diretor Urbana de Vitória após a Lei 12.587/2012, identificando os avanços no período;
- Avaliar as condições de aplicabilidade da concepção de mobilidade urbana em face das características geoespaciais específicas do município de Vitória, relacionando os fatores dificultadores de seu sucesso.

3. METODOLOGIA

Trata-se de um estudo quantitativo, com abrangência de aspectos que importam à pesquisa bibliográfica e documental. Os procedimentos e métodos de estudos da pesquisa, deverão contemplar: a revisão da literatura a ser realizada em livros, documentos legais e artigos em revistas indexadas na área do Serviço Social que discutam os diversos aspectos.

Toda a pesquisa seguirá as orientações contidas nas literaturas, considerando a necessidade de compreender conceitos, definições e normas desenvolvidas por diversos autores para obter o embasamento teórico indispensável a qualquer estudo acadêmico.

A pesquisa será realizada por meio de revisão bibliográfica para a busca das melhores práticas aplicáveis ao problema de pesquisa, além disso o método documental para o caso da legislação e dados estatísticos que tratam o tema mobilidade urbana, além de levantamento de dados da aplicabilidade e o desenvolvimento do Plano Diretor Urbano de Vitória, para obtenção de dados relacionados a sua aplicabilidade no município. O levantamento bibliográfico também constituiu um importante meio para obtenção de dados históricos sobre variáveis necessárias à pesquisa (RODRIGUES, et al., 2016).

Dessa forma o trabalho foi dividido em capítulos: No primeiro capítulo faz-se necessário descrever como a organização das cidades, a luz das diretrizes espacial e temporal, como fator modificador do processo urbano e social. No capítulo seguinte, objetiva descrever como está sendo desenvolvido o Plano Diretor Urbano da cidade de Vitória, com o foco na Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o dever de planejar uma cidade sustentável para a sociedade e para o cidadão.

4. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO ESPAÇO BRASILEIRO

O capítulo tem o objetivo de descrever como a organização das cidades, a luz das diretrizes espacial e temporal, como fator modificador do processo urbano e social.

O processo de urbanização do espaço brasileiro aconteceu praticamente no século XX, apesar de, ao contrário da expectativa de muitos, não superou características do período colonial e imperial, como a concentração da terra e do poder, pela concentração da força do “*coronelismo*”, “*pela política do favor*” (MARICATO, 2003, p. 151) ou pelo jeitinho brasileiro. Mesmo com essa eclosão, em vários temas no campo do saber, estudar as cidades, e esse processo de desenvolvimento urbano do espaço e um grande desafio e ao mesmo tempo, Pensar, em como o homem vêm se estruturando em sociedade, construindo alternativas para sua sobrevivência, bem como o modo como se constituem e se transformam as relações sociais, econômicas e políticas, e de um adensamento contínuo de pessoas e habitações humanas.

Neste sentido, pretende aprofundar a compreensão sobre a organização das cidades em relação à produção do espaço urbano, tomado a partir da relação espacial e temporal para atender às necessidades do cidadão autor e modificador desse processo social.

Pensado o espaço urbano de forma organizada, democrática e acessível a todos, como um espaço de inclusão e não de exclusão social, não é uma tarefa muito fácil. As vezes é necessário sentir a cidade, com visões e anseios de um filósofo que busca entender os problemas gerais da humanidade ou do próprio arquiteto, na compreensão dos problemas sociais/humanos e na democratização desse espaço como direito social.

O filósofo e escritor Henri Lefebvre, define que o “urbano é a simultaneidade, a reunião, é uma forma social que se afirma” (1986, p. 159), enquanto a cidade “é um objeto espacial que ocupa um lugar e uma situação” (1972, p. 65) ou “a projeção da sociedade sobre um local” (2001, p. 56).

Além dessas aparentes e “simples definições”, sobre o urbano e a cidade, há um complexo encadeamento de ideias as quais tentaremos expor nesse trabalho e

demonstrar que o acesso à cidade e o direito ao espaço público, deve ser promovido pelos gestores Estaduais, Municipais e Federal (no que couber a União), proporcionando as condições necessária para o cidadão, acessar os meios de habitação, saneamento, saúde, infraestrutura, segurança e transportes, dentro do Espaço Urbano, de forma organizada e democrática, integrando todos os atores sociais.

Os parâmetros legais da legislação, vigente no país, através do ato constitucional de 1988, traz em seu ordenamento jurídico, os artigos 182 e 183, que vem, definir os procedimentos legais da Política Urbana.

Deixando claro, que o poder público municipal deve promover o processo de crescimento, evolução urbana e “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988).

Esse procedimento gestacional, foi referendado anos depois, pelo congresso nacional, através da lei 10.257/2001, onde regulamentará os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes e procedimentos sobre a política urbana nas cidades.

É importante lembramos, que passados mais de uma década da regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, foi necessário mais uma intervenção do parlamento nesse processo de urbanização das cidade.

Intervenção essa, realizada através da lei 12.587/2012, criando a Política Nacional de Mobilidade Urbana, como um “instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município” (BRASIL, 2012), atendendo o que é previsto no Estatuto das Cidades.

Esse ordenamento jurídico, compreende como o direito a cidade, “o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001, Art. 2º 1§).

Objetivando um ordenamento pleno no desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, através da participação e colaboração popular, como retrato de uma gestão democrática e participativa no desenvolvimento dos planos, e projetos urbanos (BRASIL, 2001).

Dentro de uma visão simplista Amanajás e Klug, descreve que:

O direito à cidade é um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, de que são titulares todos os habitantes da cidade, das gerações presentes e futuras. Direito de habitar, usar e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. A interpretação do direito à cidade deve ocorrer à luz da garantia e da promoção dos direitos humanos, compreendendo os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente a todos. O Estatuto da Cidade reforçou a importância dos planos diretores como principal instrumento de efetivação do direito à cidade e criou diversos institutos jurídicos e políticos, visando combater processos promotores das desigualdades urbanas, como parcelamento, edificação e utilização compulsórios. São esses institutos: o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo com desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública; o direito de preempção; o direito de superfície; a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso; a transferência do direito de construir; e a operação urbana consorciada. O direito à cidade, além da sua proteção no Estatuto da Cidade, tem referência em documentos produzidos em fóruns internacionais da sociedade, como a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (Fórum Social Mundial Policêntrico, 2006), a Carta-Agenda pelos Direitos Humanos nas Cidades (CGLU-2009), a Carta da Cidade do México pelo Direito à Cidade (2009), a Carta do Rio de Janeiro sobre o Direito à Cidade (2010), entre outros (2018, p. 29,30).

É preciso que as pessoas entendam que as cidades são bens comuns e devem se livrar da discriminação e da exclusão social. Devemos concentrar toda nossa energia em prol de trabalharmos de forma maciça a inclusão social e participação política do cidadão nas decisões da cidade; fazendo cumprir a função social da cidade, com espaços públicos de qualidade, com respeito à igualdade de gênero, à diversidade cultural e ao meio ambiente e com economia inclusiva (AMANAJÁS *et al.*, 2018).

No Brasil, o reconhecimento legal e institucional do direito à cidade contrasta com a realidade urbana cotidiana de negação de direitos; em especial, aos “invisíveis” ou “flutuantes” (são moradores em condições de rua, dependentes químicos, as vezes sem emprego e moradia, disposta a ocupar calçadas, viadutos e praças. Especialmente quando há muita gente abaixo da linha da pobreza e as políticas de assistência e promoção social são inexistentes ou falhas), fatores como gênero, raça, idade, etnia e renda distribuem desigualmente os ônus e os benefícios da urbanização entre os indivíduos no território (GORS DORF, *et al.*, 2016).

Segundo Maricato (2016) e Rolnik (2016) a exclusão, a segregação, a informalidade e a ilegalidade são realidades enfrentadas por parte dos moradores das cidades brasileiras e dos países em desenvolvimento, essa afirmativa leva a vários autores e estudiosos do tema a defender que, no Brasil, se tem “déficit de cidade” ou que o Brasil precisa de “distribuição de cidade”, ou seja, a população é maior que as cidades brasileiras e por falta de planejamento e gestão, não estão preparadas para embarcar todos os habitantes nela.

4.1 A CONSTRUÇÃO DO URBANO

Pensar, em como o homem vêm se estruturando em sociedade, construindo alternativas para sua sobrevivência, bem como o modo como se constituem e se transformam as relações sociais, econômicas e políticas, e de um adensamento contínuo de pessoas e habitações humanas. Neste sentido, pretende aprofundar a compreensão sobre a organização das cidades em relação à produção do espaço urbano, tomado a partir da relação espacial e temporal para atender às necessidades do cidadão autor e modificador desse processo social.

Pode-se dizer que o século XX, foi de certa maneira, o “século da urbanização”. Considerando o processo de crescente urbanização dos últimos séculos, tem-se a revolução industrial como marco a partir do qual, a maior parte da população mundial passou a viver essencialmente em centros urbanos de diversos tipos.

Para Barros (2011), a ruptura de séculos de história, modificou radicalmente as atividades agrícolas dos séculos anteriores, vista a mais como uma exceção do que como o ambiente era naturalmente para que esse mesmo século, tenha assistido a uma grande eclosão de interesses nos vários campos do saber em estudar esse grande enigma e essa vasta trama de complexidade que é a cidade

Só nas décadas iniciais do século XX, é que as metrópoles brasileiras foram vistas como avanço e modernidade em relação à representação arcaica que o campo fazia ao Brasil. A hegemonia agrária-exportadora só será superada no Brasil com a revolução de 1930, pois esta estimula o processo de urbanização e desenvolvimento do espaço e territorial (tanto em população, quanto em extensão geográfica).

A industrialização trouxe as condições para a transformação do espaço rural em espaço urbano, com a conseqüente migração populacional do tipo campo-cidade, ganhando um novo ritmo. Apesar de ideologicamente as cidades brasileiras, no período colonial e imperial, terem sido consideradas sem importância, Maricato (2003), considera que estas desenvolviam importante papel no processo de comercialização e financiamento dos bens primários comercializados no mercado europeu, que se intensifica com o fim da escravidão.

Historicamente, a definição do início do processo de urbanização e industrialização no Brasil, começa com a regulamentação do trabalho urbano, incentivo à industrialização e reforço do movimento migratório do campo para a cidade.

Segundo Barros (2011) as “reflexões trazidas pelo século XX, que, na sua ânsia de captar a essência urbana” (BARROS, 2011, p. 71), muitos estudiosos passaram a criar imagens diversas e critérios de produção das cidades. A cidade passa a ser vista como um sistema interligado a uma engrenagem social, revelando sua interação entre outras cidades.

Para Barros (2011), a finalidade da cidade é um aglomerado de pessoas, uma rede, uma interação de relacionamentos sociais.

Esse conhecimento produzido pelos “intelectuais do século XIX” (BARROS, 2011, p. 68), reproduz a cidade como um imã; com a finalidade de atrair tudo a sua volta. Ao mesmo tempo que exerce essa função e o faz muito bem, separa (divide) e distingue toda as classes sociais, criando uma subdivisão entre elas.

Já no fim do século XX o retrato das cidades brasileiras está diretamente ligado à violência de todos os tipos como desmatamento dos recursos naturais, poluição da água, falta de saneamento, “segregação” do espaço e do “meio ambiente” como uma formar de “desigualdade social” e subdivisão das classes sociais” (MARICATO, 2003, p.151), aumentando de forma assustadora as áreas de concentração da pobreza e a ocupação do solo de forma irregular e sem qualquer infraestrutura.

Ao longo da década de 1990, houve um conjunto de preocupações para criação de cidades ambientalmente desejáveis, discutidas a partir da influência da Comissão das Comunidades Europeias, entre as quais a ideia de criação de cidades compactas, que

reduziriam deslocamentos e promoveriam uma melhor qualidade de vida (COSTA, 1999). Essa proposta estaria comprometida com a utilização de áreas seriam de usos mistos, limitação de crescimento da cidade, promoção do preenchimento dos vazios urbanos, contribuiriam para uma menor distância entre o percurso casa-trabalho e por consequência, incentivariam o uso de transportes mais eficientes para pequenos percursos, conforme registro do autor.

Exemplo disso, é a capital Vitória, no Estado do Espírito Santo, que no meado do século XX, estava fora das diretrizes da modernidade e encontrava-se em pleno isolamento em relação as demais regiões. Nesse período a cidade de Vitória não contava com os grades empreendimentos imobiliários e tão pouco com a elite capitalista, que existia em São Paulo e Rio de Janeiro.

Sendo assim, foi necessário e providencial para a época, o desenvolvimento e crescimento da cidade, com a intervenção do estado (política de estado), impor de forma direcionada esse processo de ocupação do espaço urbano.

Segundo Pires (2006), nos anos de 1908–1912 “o Espírito Santo, passou por sucessivas crises econômicas”, com a eleição e a condução de Jerônimo Monteiro ao cargo de governador/presidente do estado, estando a frente do governo, Monteiro “reduziu os salários” (PIRES, 2006, p. 98), públicos, cortou gasto com o funcionalismo, equilibrou as contas públicos e iniciou um grande processo de desenvolvimento do espaço urbano da capital, colocando assim, Vitoria no eixo do progresso que o país estava mergulhado naquela época, proporcionando uma política de cidade compacta, desenvolvida socialmente e acessível a todo cidadão (PIRES, 2006).

Hoje, segundo Castro e Kanashiro (2015), há uma preocupação do Ministério das Cidades, com a implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, que não seja excludente e sim acessível a todas camadas da sociedade, visando proporcionar o acesso à cidade e ao espaço urbano de forma organizada e planejada.

Embora, a um contra ponto dentro dessa afirmativa. Que fica bem clara que as cidades foram “desenvolvidas e planejadas” para a ocupação de formar acelerada dos automóveis e das grandes construções imobiliárias.

Porém, devido a destruição do meio ambiente e da segregação do espaço urbano, os gestores públicos, em uma corrida, de forma desesperada, vêm buscando, desenvolver políticas público de acesso ao espaço urbano e a cidade.

4.2 ORGANIZAÇÃO DAS CIDADES

Projeções da Organização das Nações Unidas (ONU) indicam que a população mundial crescerá em mais de 2 bilhões de pessoas nos últimos 40 anos, ultrapassando o patamar de 9 bilhões de habitantes, e mais de 65% deles viverão em cidades (ONU, 2012).

Esse descolamento entre o processo de construção do espaço urbano e as necessidades das pessoas (Rolnik, 2016) ou, ainda, as novas demandas por cidade (Maricato, 2016) ou a reivindicação do exercício do direito à cidade (Cafrune, 2016) podem ser explicações para os movimentos que aconteceram no Brasil, a partir de 2013. As cidades passaram a vivenciar manifestações por direitos de viver, usar e produzir o espaço urbano, que, na visão de Cafrune (2016), representam expressões da luta urbana que trazem outra perspectiva à cidade.

Para Lefebvre (1968), a cidade é definida “como a projeção da sociedade sobre o terreno” (LEFEBVRE, 1968, p. 64). Em uma nova análise ele afirma “o urbano (o espaço urbano, a paisagem urbana) não o vemos” (p. 43) o urbano “é uma forma pura: o ponto de encontro, o lugar de reunião, a simultaneidade” (LEFEBVRE, 1970, p. 159).

Já Castells, considerou “o espaço da produção como sendo o espaço regional e o da reprodução sendo chamado espaço urbano” (CASTELLS, 1972, p. 476).

Finalmente, Castelli, definiu “estrutura urbana” como um “conceito que especifica a articulação das instâncias fundamentais da estrutura social no interior das unidades urbanas consideradas” (CASTELLS, 1972, p. 477).

Realizando um contra ponto, entre as definições do século XX, mais precisamente nos anos de 1968 a 1972, de forma respectivamente nas definições de Lefebvre e Castell,

a cidade era a projeção da sociedade, enquanto o espaço, era a reprodução do espaço urbano.

Nesse mesmo século, em meados dos anos de 2011, a reprodução do que é ou significa ou deva ser uma cidade está ligada diretamente na sua “formação primordial e nas suas subseqüentes transformações” (BARROS, 2011, p. 73).

Transformações essa, que pode apresentar e representar, como um emaranhado de cabos, formando uma rede de “teias”, ligando todos os pontos, “organizando” de forma dinâmica todo o processo entre os atores sociais.

Embora, na maioria das vezes, quando a cidade não estar preparada para esse processo organizacional, de crescimento e desenvolvimento da cidade, o espaço público se apresenta sem qualquer infraestrutura (saneamento, transporte público de qualidade, acesso a moradia, acessibilidade, água encanada, luz elétrica, entre outros), esse processo de composição das metrópoles dentro do contexto político econômico se dá também nos dias atuais, muito deles, passando pelo vícios da política partidária. Ver a cidade como “produto” dentro do contexto capitalista, pode ter suas vantagens, mais traz, consigo seus desafios e limites (BARROS, 2011).

Nessa perspectiva, o processo de organização das cidades surge como um dos grandes desafios para os gestores públicos, com visão de uma gestão efetiva, eficaz e eficiente, com infraestrutura e serviços urbanos que possam contemplar os interesses e as demandas de toda sociedade, que o processo de ocupação do solo, aconteça de forma organizada e planejada. Aonde a sociedade possa, envolver-se como munícipes dessa elaboração.

Segundo o historiador José D’Assunção Barros, a marginalização social/negação e uma forma de segregação/exclusão, desse indivíduo (sociedade) do seu direito a cidade. Cidade essa que tem o dever de comportar de forma segura e igualitária todos os atores que fazem parte dela, independente da sua questão social ou até religiosa (BARROS, 2011).

Para a urbanista Maricato, essa “exclusão social não é possível de mensuração, mais pode ser caracterizada por indicadores como” (MARICATO, 2003, P. 153): baixa escolaridade, a raça, o sexo, a origem, a informalidade, exclusão política, falta de

políticas públicas sociais e a pobreza, são apresentadas como forma de separação e distinção das classes sociais.

Essa massa populacional (muitos vindo do campo/interior) que não foram envolvidas pelo mercado imobiliário e pelas grandes empresas, são empurrados para áreas de preservação ambiental, as encostas ou as áreas chamadas de “terra improdutivas”, nascendo ali mais uma ocupação irregular do solo, sem qualquer infraestrutura, mais com a benção dos governo estadual e municipal, que trata essa questão social, como moeda de troca, dentro do processo eleitoral.

Aparentemente constata-se que é admitido o direito a ocupação, mas não o direito a cidade. Podemos citar por exemplo a Região da Grande Terra Vermelha (RGTV), Que por volta de 1988, foi ocupada de forma irregular e bancada pelos gestores públicos da época.

Hoje, “também denominada Aglomerado, localiza-se na região sul do Município de Vila Velha, há aproximadamente 15 Km do centro e a cerca de 30 Km da capital do Estado do Espírito Santo, Vitória” (OLIVEIRA, 2014, p. 44) com uma composição de 21 bairros.

Figura 2 – Mapa base do Aglomerado Vermelho (2011)



Fonte: Espírito Santo, 2004

Figura 3 – Ortofoto do aglomerado de Terra Vermelha



Fonte: Espírito Santo, 2004

Hoje passado mais de 30 anos, sofre com os alagamentos, enchente, lixo, falta água encanada, energia elétrica, esgoto, segurança e a falta de uma política pública de habitação igualitária.

Essa mesma ocupação incentivada e bancada de forma arbitrária e sem qualquer responsabilidade pelo governo municipal naquela ocasião, foi tema na reunião do movimento nacional de lutas pela moradia, realizada em fevereiro de 1995, na cidade de Goiânia.

Segundo a escritora Maricato (2003), “uma liderança do movimento de moradia do Estado do Espírito Santo revelou toda sua angustia e perplexidade porque um prefeito” (MARICATO, 2003, p. 159), do município, que incentiva a população a ocupar de forma irregular os manguezais e as encostas da cidade. Provocando uma degradação do meio ambiente e ao mesmo tempo oportunizava aquelas pessoas que estavam sedentas por um pedaço de terra para morar. Fica claro a tolerância e o comprometimento do Estado brasileiro com as ocupações irregulares e ilegal nesse país.

Segundo Maricato (2003), os governos municipais, em alguns casos os estaduais são “condescendentes” com a ocupação ilegal do espaço urbano, devido seus compromissos políticos e apadriamento eleitoral, caracterizando assim um verdadeiro balcão de negócios políticos (MARICATO, 2003, P. 157). Fato esses que podem ser comprovados pelos moradores da Região Metropolitana da Grande Vitória, no Espírito Santo; que convivem diariamente com poluição do ar (minério de ferro) em toda cidade, com a promessa que serão instalados filtros ou meios de redução dessa poluição e se necessário for, a empresa será multada ou interditar.

Essa empresa de siderurgia, uma das maiores da América Latina, produz e comercializa minério de ferro e outras substâncias, que causam inúmeros problemas de saúde a população e transtorno na malha rodoviária do município (caminhões, ônibus, vans), permanece atuando a todo vapor a mais de meio século e toda vez que se aproxima o processo eleitoral e o mesmo discurso raso e vazio dos políticos partidários de sempre, com a velha política de governo.

Embora, sabemos que na prática o processo de implementação das políticas urbanas de caráter social, visando um avanço na sustentabilidade, na acessibilidade dos

indivíduos, uma política de ocupação do solo de forma ordenada e planejada, juntamente com uma política de habitação, não é uma tarefa fácil e preciso ter coragem, responsabilidade e compromisso social.

Mesmo com todos os obstáculos existente nas grandes cidades; dentro do contexto da “política partidária”, devemos levar em conta, que a população brasileira vive nos dias atuais um auto índice de segregação socioespacial e exclusão urbana, com a contribuição direta dos gestores públicos.

4.3 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Segundo Maricato, o processo de produção do espaço urbano, passa pelas correntes capitalista da década de 1970, destacando as lutas das classes sociais, organizadas da época. Nesse período as grandes empresas, visando cada vez mais o lucro, enxergaram no espaço urbano, um meio de produção e exploração, em função de seu valor de troca. Para eles, a cidade e vista como uma mercadoria, um grande negócio (MARICATO, 2015).

Dentro desse prisma, podemos definir o Espaço Urbano, como o espaço das cidades, um conjunto de ações que ocorrem em uma mesma integração local, com a composição de casas, edifícios, ações e práticas econômicas, sociais e culturais. No entanto, é preciso estabelecer uma distinção entre o espaço urbano e as cidades.

O processo conceitual de uma cidade, se passa pelo período histórico e as formações geográficas vivenciado na época. Podemos definir a cidade “como a projeção da sociedade sobre o terreno’ (VASCONCELOS, 2015, P. 20).

Para Scheffer e Kachaukje (2018), “a produção do espaço seria um meio de reprodução da vida social” (Scheffer & Kachaukje, 2018, p. 65). Ou “considera-se a cidade como espaço urbano que pode ser analisado como um conjunto de pontos, linhas e áreas” (CORRÊA, 1995, p. 1).

Nesse ínterim, podemos dizer que o espaço urbano é economicamente produzido, mas socialmente vivenciado, ou seja, apropriado e transformado com base em ações racionais e também afetivas da sociedade.

Para os professores Scheffer e Kachaukje (2018), existe “uma relação dialética” entre o espaço urbano e a sociedade, “em que um se realiza no outro” (SCHEFFER & KACHAUKJE, 2018, p. 65).

Essa dicotomia entre eles, manifesta uma prática social que se concretiza espacialmente, onde a sociedade se apodera do espaço com um tempo predeterminado a sua reprodução histórica. Na maioria das vezes vinculados na concepção do espaço urbano, enquanto produto, criado pelo homem, para o reconhecimento de sua própria trajetória em sociedade.

Ficando claro, que o processo de produção do espaço urbano foi construído e desenvolvido através das relações sociais, estando ligado diretamente com meio de comércio entre os indivíduos. Esse mesmo processo de produção e reprodução do espaço, remete ao cotidiano presente, mais enraizado com o passado, trazendo um aprimoramento para os dias atuais.

Buscando uma integração entre as políticas de mobilidades das cidades, com foco na gestão e no planejamento urbano.

5. GESTÃO E PLANEJAMENTO URBANO NA CIDADE VITÓRIA

O capítulo, objetiva descrever como está sendo desenvolvido o Plano Diretor Urbano da cidade de Vitória, com o foco na Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o dever de planejar uma cidade sustentável para a sociedade e para o cidadão.

Durante os anos 2000, houve um avanço na institucionalização e na execução de políticas públicas de infraestrutura urbana no Brasil, com o reconhecimento jurídico e o aumento dos investimentos nessas políticas. Em 2003, foi criado o Ministério das Cidades (M.Cidades), que passou a concentrar o financiamento e a execução de políticas relacionadas à habitação, à regularização fundiária, ao planejamento urbano, ao transporte, à mobilidade e ao saneamento (Cafrune, 2016). Foi estabelecido também um processo de gestão democrática das políticas urbanas federais, por meio das Conferências das Cidades e do Conselho das Cidades (ConCidades). Em 2005, foram instituídos o Sistema Nacional de Habitação e a Política Nacional de Habitação, por meio da Lei nº 11.124, de 16 de março de 2005; em 2007, foram estabelecidas as diretrizes nacionais para a Política Federal de Saneamento (Lei nº 11.445); em 2010, foi instituída a Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305); em 2012, foram instituídas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587). Junto dos marcos legais, dois grandes programas de financiamento foram lançados, levando expressivo volume de recursos para investimento nas cidades. Em 2007, foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que contemplou projetos na área de infraestrutura social e urbana (habitação, saneamento, mobilidade, redução de riscos e recursos hídricos); em 2009, foi lançado o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), com o objetivo de reduzir o *deficit* habitacional brasileiro (Amanajás et al., 2018, p. 31 e 32).

Segundo Cafrune (2016), a institucionalização das políticas urbanas com participação social, visando um planejamento organizacional da cidade, que implicou a ampliação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, não se traduziu em transformações urbanas capazes de reverter os processos de urbanização dominantes. A reunião das políticas setoriais no Ministério das Cidades não significou sua maior integração no território, nem se materializou no Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano. Deixando claro para os estados e municípios que esse processo gestacional e administrativo, caberia um olhar voltado para o todo e não setorial.

Até porque, a apropriação dos espaços públicos pela sociedade, enquanto espaços da diversidade, do exercício das relações comunitárias, do lazer e do exercício da cidadania, é um dos temas estruturantes da Nova Agenda Urbana, que os gestores municipais (prefeitos, secretários e equipe técnicos) tem que pautar como prioridade nas cidades, tendo sempre como meta uma gestão democrática e participativa.

Segundo Souza (2001, p.1), “A gestão é a administração dos recursos [...] e dos problemas aqui e agora [...]; o planejamento é a preparação para o futuro [...] com o fito de evitar ou minimizar problemas e melhor explorar potencialidades”.

Para Villaça (1999, p. 238), Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, (...) apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, (...).

Para entendermos toda a metodologia da gestão urbana, precisamos conceituar como o processo de planejamento, intervenção, regulação, ordenamento e mediação que se desenvolve na produção do espaço, resultante do conflito de interesses de diferentes atores sociais tornou-se um retrato democrático e acessível a todos.

Já o Planejamento Urbano está diretamente ligado ao crescimento e funcionamento das cidades, desenvolvendo e planejando de forma sustentável o acesso à cidade, respeitando e preservando o meio ambiente, o zoneamento da cidade, as áreas urbanas, sua infraestrutura, buscando controlar o desenvolvimento das cidades por meio de regulamentações locais e intervenções diretas, para atender a uma série de objetivos, como mobilidade, qualidade de vida e sustentabilidade; conforme o Plano Diretor Urbano de Vitória:

Art. 5º. ... I - promover a redução das desigualdades sociais e a justa distribuição dos recursos no território, conduzindo o desenvolvimento urbano da cidade com equilíbrio e permitindo o acesso aos benefícios do processo de urbanização, tais como a infraestrutura urbana, serviços e equipamentos públicos decorrentes de investimentos públicos e privados; II - otimizar a apropriação do território e da infraestrutura instalada garantindo sua função social por meio da utilização e renovação urbana de porções territoriais com infraestrutura e da diversificação de usos e atividades, reduzindo a necessidade de deslocamentos entre moradia e os serviços da cidade, e por meio da regulação urbanística fundamentada nas características da capacidade de suporte, atual e planejada da infraestrutura e dos serviços públicos; III - melhorar a qualidade da vida ambiental e urbana nos bairros da cidade, exercendo o controle sobre as atividades geradoras de impacto e estabelecendo índices de controle urbanístico compatíveis com a manutenção de marcos referenciais da paisagem e da qualidade de vida da população; IV - melhorar a qualidade da vida ambiental e urbana nos bairros, sobretudo por meio do incremento da infraestrutura de esgotamento sanitário e drenagem urbana, da ampliação de espaços para equipamentos públicos e de lazer, da conservação e ampliação de áreas verdes e da arborização urbana, do tratamento paisagístico de logradouros e áreas de convivência e do incentivo ao pedestrianismo e ao ciclismo; V - incentivar o transporte público coletivo e o transporte individual não motorizado, assegurando a acessibilidade universal por todo o território urbanizado, compatibilizando

regras de uso e ocupação no território à infraestrutura urbana de transporte público, cicloviário e deslocamentos a pé; VI - garantir condições para o desenvolvimento econômico da cidade, permitindo ampliar e redistribuir a geração de emprego e renda pelo território municipal e aliar a diversificação de usos permitidos no território à mitigação de impactos e ao desenvolvimento sustentável; VII - garantir a preservação, conservação e restauração das Unidades de Conservação e demais espaços territoriais especialmente protegidos e assegurar sua fruição por moradores e visitantes de forma ordenada, possibilitando o uso público integrado às demandas de manutenção do equilíbrio ecológico e das funções ambientais dessas áreas; VIII - garantir a proteção, gestão e ordenamento do patrimônio histórico e natural, adequando o desenvolvimento urbano à preservação e à conservação de marcos referenciais naturais e construídos da paisagem urbana, por meio de legislação específica; IX - garantir a ocupação racional do território, contendo o espraiamento das áreas urbanizadas e seus efeitos nocivos sobre espaços territoriais estratégicos para a conservação ambiental e para a estabilidade do solo, evitando o agravamento e eliminando as situações de risco geotécnico; X - garantir moradia digna, ampliando a regularização fundiária e a oferta de áreas com acesso aos benefícios e serviços urbanos para a habitação de interesse social, com o reconhecimento do direito à moradia no Município, incentivos à diversificação e formalização de atividades não residenciais próximas às moradias, bem como com projetos habitacionais combinados à reabilitação de edificações na área central; XI - dar maior efetividade ao sistema municipal de planejamento e gestão urbana, garantindo a construção de um sistema democrático e participativo de planejamento e gestão da cidade; XII - revitalizar, gerir e monitorar, de forma contínua, o centro histórico do município, com preocupação paisagística, ambiental, social, econômica e cultural, de forma a preservar sua identidade e sua tradição (VITÓRIA, 2018).

Essa política de Gestão e Planejamento Urbana, face aos direitos do cidadão em gozar dos benefícios e à participação da sociedade civil e organizada na efetiva condução dessa gestão; deverá primar sempre por uma gestão democrática, participativa, compartilhada e transparente. Sem exclusão econômica e social.

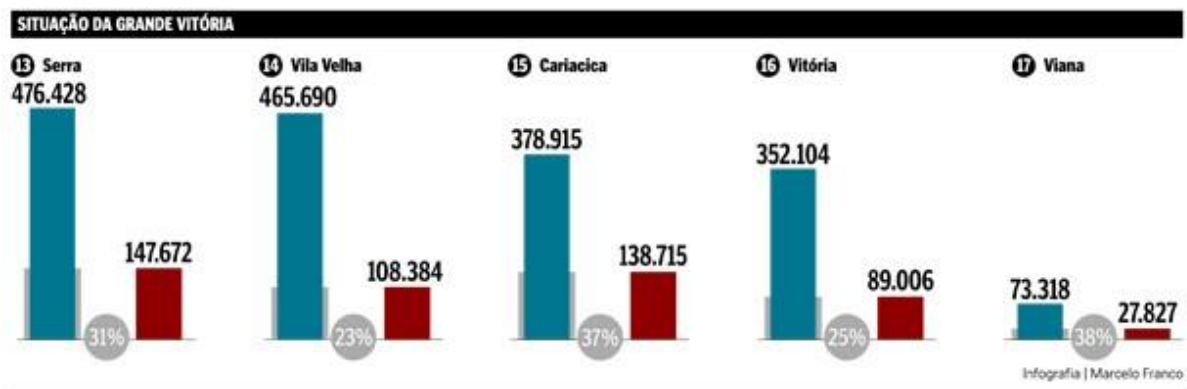
O processo gestacional urbano da cidade de Vitória, a décadas vem sendo pensado e desenvolvido em prol de uma urbanização oligárquica. Conforme a definição de Carone (1975, p. 269) “governo de poucas pessoas”.

Até porque a ocupação do território da cidade de Vitória se caracteriza-se sobretudo por processos complexos, nos quais a distribuição populacional ocorre no contexto socioespacial. Isto posto, as camadas sociais habitam setores urbanos de acordo com o poder aquisitivo. Na visão de Carlos (1994, p. 47), “a discussão do valor do espaço nos remete à ideia do espaço-mercadoria”, facultado às definições do mercado imobiliário quanto ao seu valor. Assim, as regiões mais urbanizadas, abastecidas por todas as redes de infraestrutura urbana e dos equipamentos que prestam os serviços urbanos, fatalmente constituirão a mercadoria de maior valor, em detrimento daquelas

desprovidas desses quesitos. Considerando-se que a imensa maioria da população da cidade de Vitória se encontra na base da pirâmide social, cuja renda salarial está nas menores faixas, é possível concluir que esse contingente está fadado a habitar os setores onde o valor da terra urbana condiz com seu poder aquisitivo. Nesse sentido, as camadas sociais de menor renda se instalam nas regiões “mais baratas”, carecendo de inúmeros bens necessários para sua reprodução e mínima qualidade de vida urbana (BATTAUS, *et al.*, 2016, p. 86).

Segundo Marta Zorzal (2015), a cidade de Vitória por ser a região mais rica, proporcionalmente aos demais municípios da região metropolitana, ainda concentra na ilha uma pobreza extrema. Fato esse demonstrado no gráfico abaixo:

Figura 4 – infográfico, situação social da Grande Vitória.



Fonte: Jornal A Gazeta (2019).

Partimos desse pressuposto mediante as ações do dia a dia praticado pelos últimos gestores municipais, aonde “... o urbanismo oligárquico pressupõe uma espécie de exclusão, ou melhor, de privilégio para aqueles grupos políticos partidários que direcionaram os rumos traçados para a cidade, nos períodos em que assumiram o controle do Estado” (FERREIRA *et al.*, 2018).

Faz aqui, necessário uma definição mais aprimorada do termo oligarquia, aonde ficará mais claro esse processo, como bem definido por Couto (2010, p.14).

Oligarquia é um regime organizacional no qual os indivíduos que detêm postos de comando conseguem agir continuamente de forma não subordinada aos princípios de legitimidade vigentes, pois não são controláveis pelos demais membros da coletividade organizada, podendo assim dirigi-la de modo a favorecer seus próprios objetivos em detrimento do que desejam os demais e/ou do que são os princípios legítimos de funcionamento da organização.

Ficando claro que a “...participação popular para as tomadas de decisões são fundamentais para o bem estar na cidade, porém, sempre através de um processo dialético entre as várias concepções e interesses sociais no espaço urbano (GABRIEL e ALVES, 2013).

Faz se necessário no decorrer desse processo, distinguimos aqui o que seria casa, moradia e habitação, dentro do espaço.

Segundo as afirmações de Martucci (1990, p. 16), a casa o ente físico, do qual se apropria o ocupante, dando a ela o sentido de moradia, considerando-se os hábitos de uso da casa. No entanto, esse processo ocorre associado à inserção urbana, composta pelo atendimento da infraestrutura instalada e dos serviços urbanos, ampliando-se ao conceito de habitação. Habitar, portanto, representa o sentido mais amplo da ocupação do território urbano pelo cidadão e depende das características de localização: “quanto mais bem equipado estiver o setor urbano, no qual estiver localizada a casa, melhores serão as condições de uso da moradia, qualificando assim o produto habitação”. Nesse contexto, é possível considerar que o conceito de habitação, não se estende de modo democrático a todo cidadão e sim aos grupos sociais que podem optar por viver em setores mais urbanizados. Para Campos Filho (1999, p. 50) ele qualifica essa situação como um contrassenso, ao analisar que o cenário das cidades mais adensadas compreende centros urbanos sobrecarregados, bastante populosos, enquanto as periferias são rarefeitas, do ponto de vista de sua ocupação, e assim interpreta: “os dois exageros: excessiva verticalização nas áreas centrais e excessiva horizontalização das periferias urbanas”. Já Alencar (1999) comenta os fenômenos da *expulsão* e *repulsão*, quanto aos centros supervalorizados porém sobrecarregados, e afirma que há um extrato da população nessas cidades que desejaria habitar as áreas mais urbanizadas, ou centrais, onde se concentram as maiores taxas de oportunidades de trabalho, além da diversidade de serviços oferecidos. Entretanto, representam as camadas sociais menos favorecidas e incapazes de custear esse tipo de moradia, sendo “expulsas” para regiões urbanas periféricas, economicamente mais acessíveis. Por outro lado, os grupos que poderiam arcar com os valores excessivos do solo, nesses centros supervalorizados, “repudiam” os efeitos do inchaço urbano, entre outros, escassez de abastecimento nas redes de infraestrutura, congestionamentos viários e de transportes coletivos e poluição ambiental e optam por viver em locais isolados desses “sintomas” (Battaus et al., 2016, p. 87).

Partindo desse processo, tanto a gestão, quanto o planejamento urbano têm de ser idealizados e praticados de modo integrado, com o propósito de proporcionar um autêntico desenvolvimento urbano, com o olhar voltado para o futuro, onde não cabe

mais experiências ou gestões partidárias, ou seja, a política de governo não tem mais espaço (MIOTTI e ORTH, 2011).

A cidade e o urbano não podem ser compreendidos sem as *instituições* oriundas das relações de classe e de propriedade. Ela mesma, a cidade, obra e ato perpétuos, dá lugar a instituições específicas: municipais. As instituições mais gerais, as que dependem do Estado, da realidade e da ideologia dominante, têm sua sede na cidade política, militar, religiosa. Elas aí coexistem com as instituições propriamente urbanas, administrativas, culturais. Motivo de certas continuidades notáveis através das mudanças da sociedade (Lefebvre, 2011, p. 59).

É notório que há um processo de segregação socioespacial na cidade vitória, que consolida o sentido de mercadoria ao solo urbano e, conseqüentemente, a renda que o mesmo promove aos grupos que se beneficiam da lógica desse mercado.

Diante desse prisma, não podemos deixar tutelar e infantilizar tão facilmente por “políticos profissionais” e técnicos a serviço do aparelhamento de monopólio da política de governo, em benefícios aos agentes públicos e pessoas “influentes” no governo. É sim, através de pessoas técnicas e comprometidas com cidade humanizada e com o estado de direito (SOUZA, 2011).

Durante longos séculos a Terra foi o grande laboratório do homem; só há pouco tempo é que a cidade assume esse papel. O fenômeno urbano manifesta hoje sua enormidade, desconcertante para a reflexão teórica, para a ação prática e para a imaginação. [...] Quanto às ciências, não podem evitar o confronto com este novo objeto sem que renunciem a sua especificidade, deixando o campo livre para uma delas (matemática, informática, economia política, demografia, etc.). Elas travam contato, de maneira cada vez mais premente, com uma exigência de totalidade e de síntese. Fato que obriga a conceber uma estratégia de conhecimento, inseparável da estratégia política, ainda que distinta dela. Segundo qual eixo e em que horizontes pensar essa estratégia do saber? Na direção da entrada para a prática de um direito: o direito à cidade, isto é, a vida urbana, condição de um humanismo e de uma democracia renovada. (LEFEBVRE, 2011, p. 7).

Ficando claro para Lefebvre, que a cidade deve ser pensada de forma organizada e planejada, envolvendo todos os atores nesse processo de desenvolvimento e crescimento urbano.

Dando prioridade as obras e as intervenções no espaço público, definidos nos orçamentos participativos, escolhidos pela comunidade local de forma democrática e não imposta pelos chamados “representantes do povo”.

Seguindo essa mesma dinâmica, de formar sistemática, organizada e planejada, para Orth e Miotti (2011, p. 3),

Os diferentes enfoques sobre a sua gestão, as contradições existentes e a necessidade de uma visão holística fazem da cidade o centro das preocupações dos mais variados profissionais dentro da administração pública, quer como objeto de conhecimento, quer como meio de trabalho. Saber interpretar, cruzar, avaliar, analisar a correlação entre as diversas variáveis existentes em um determinado local é de extrema importância para o gerenciamento e avaliação do impacto das políticas públicas sobre a cidade.

Esse olhar por uma cidade compacta, vem a cada dia crescendo nos grandes centros urbanos, onde seus residentes têm buscado e optado por trabalhar próximos das suas residências; diminuindo os impactos ambientais, o inchaço no trânsito e proporcionando uma qualidade de vida melhor para seus residentes.

Atendendo as demandas “em serviços públicos, em atividades inerentes a circulação e transportes, comunicações, abastecimento de água, luz/energia, coleta de esgoto e lixo, controle de vetores de doenças, controle do uso e ocupação do solo, saúde, cemitérios e funerais, educação, cultura, esportes, segurança e justiça, habitação, feiras e mercados. Para isso, necessita estrutura administrativa, recursos humanos, espaços físicos, equipamentos e materiais, tarifação e custeio, legislação, adequados e suficientes dados e informações municipais através de características autônomas, além de parceria com o Estado e com a iniciativa privada” (ORTH E MIOTTI, 2011, P.3).

Compete agora, as gestões públicas acompanhar essas mudanças e proporcionar condições para seu efetivo cumprimento.

5.1 ANALISE DO PLANO DIRETOR URBANO DA CIDADE DE VITORIA-ES

A cidade de Vitória, que desde da sua fundação em 1551, vinha travando batalhas memoráveis na ocupação do espaço, tem sua origem, mediante uma grande batalha comandada pelo donatário da capitania, Vasco Fernandes Coutinho, contra os índios

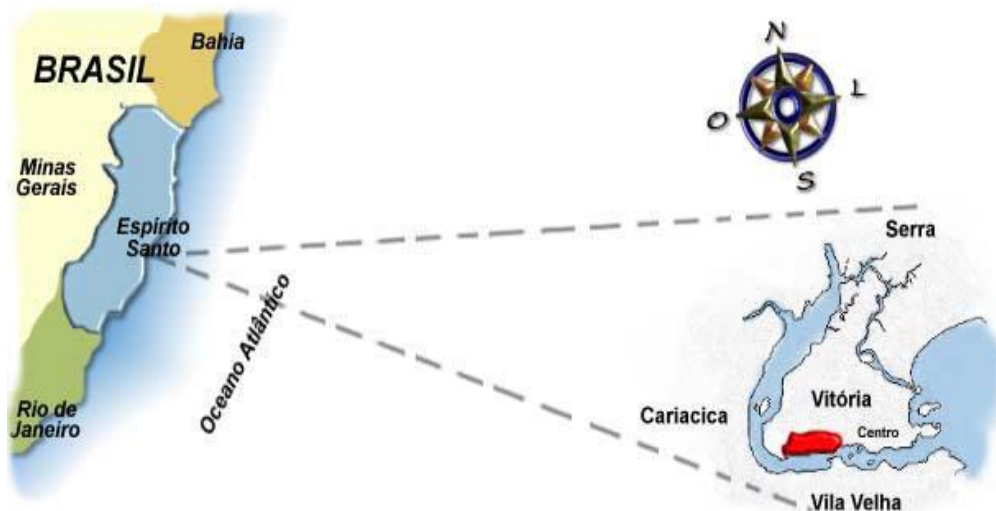
Goitacazes. A cidade foi se formando/construindo na parte alta, aonde deu origem a diversas ruas estreitas na capital.

A parte baixa ficou expostas a ataques e, por isso, foram construídos vários fortes na beira do mar.

Hoje, a cidade possui dois grandes portos, o Porto de Vitória e o Porto de Tubarão, que fazem parte do maior complexo portuário do Brasil e são considerados os melhores do país.

A capital capixaba também conta com diversas praias, que não são muito extensas por causa do tamanho da ilha. Conforme descrição do mapa a baixo.

Figura 5 – Mapa do Espírito Santo.



Referencias: IBGE, Wikipédia, Ache Tudo e Região.

Segundo dados do IBGE (2018), a cidade de Vitória tem uma população estimada 358.267 mil pessoas de acordo com o Censo de 2018, com uma área territorial de 96,536 km², com densidade demográfica 3.338,30 hab/km², além da ilha principal, fazem parte do município, outras 34 ilhas e uma porção continental.

Já “no fim do século XIX, a cidade de Vitória experimentava o início da expansão das suas atividades urbanas, impulsionadas pelo incremento do comércio do café, em decorrência da alta do seus preços, e dos movimentos de importação de produtos industrializados, e de exportação de matérias primas para diversos países. Os efeitos da aglomeração urbana não haviam viabilizado um sistema de transporte coletivo. Os deslocamentos ainda eram feitos a pé, pois apesar do crescimento econômico, a cidade não havia se expandido significativamente.

O centro da cidade de Vitória, área com maior adensamento, conservava muito de suas feições coloniais, ruas estreitas e sinuosas, desprovidas de qualquer tipo de ordenamento e de infraestrutura. Os barcos eram o único meio de ligação da ilha com o continente. É a partir das iniciativas dos primeiros governos, que tinham como meta transformar a cidade de Vitória no centro político-administrativo do Estado, com uma infraestrutura adequada, que surge o transporte coletivo da Capital: o bonde de tração animal, que se tratava de uma viatura com dois pares de rodas de ferro puxado por uma ou mais parelhas de cavalos ou mulas, chamado de bondinho de burro ou bondinho a muares.

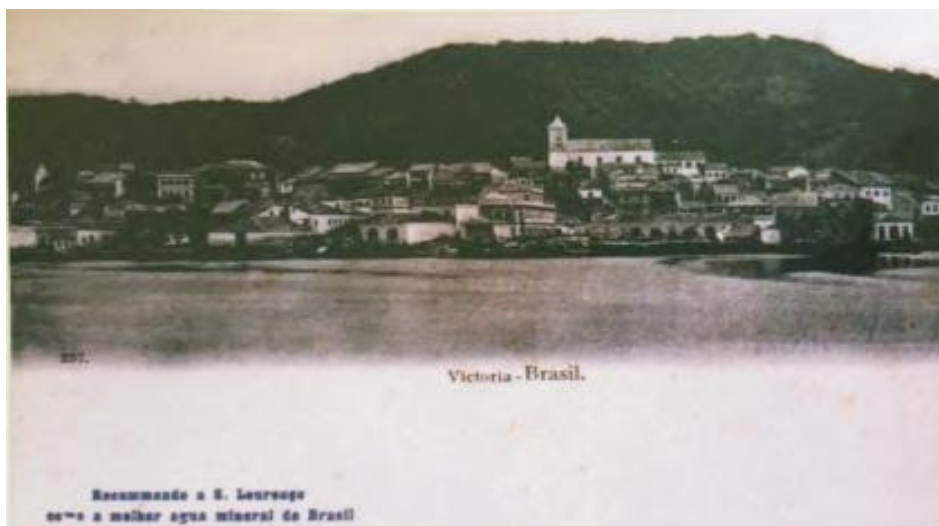
Este tipo de transporte público urbano sobre carris foi implantado e utilizado pela primeira vez em 1832, em Nova Iorque, Estados Unidos da América. Ganhou o mundo rapidamente, a partir da segunda metade do século XIX. Importantes centros habitacionais de diferentes países utilizavam esse meio de transporte, modificando radicalmente os hábitos e o estilo de vida urbana existente na época. Em 1905, o Governo do Estado do Espírito Santo concedeu o serviço de bondes ao Sr. Aristides Navarro, proprietário da Carril Suá.

A embarcação Olinda trouxe, por encomenda da Empresa Carril Suá, três bondes estrangeiros e equipamentos para a implantação da linha, quando iniciou a prestação do serviço de transporte de passageiros e mercadorias. Naquela época, os bondes se deslocavam pela parte baixa da cidade, partindo da Cidade de Palha, atual Vila Rubim, ao forte São João, passando pela atual Praça Costa Pereira, ruas do Rosário, Cristóvão Colombo e Barão de Monjardim. Também vinham do Porto dos Padres, atual General Osório, passavam pela atual Praça 8, e chegavam na rua 7 de Setembro ou no Forte São João” (ESPIRITO SANTO, p.1, 2001).

As chamadas “capitanias hereditária” não possuíam qualquer infraestrutura para embargar no processo de modernização e mobilidade urbana da cidade. Com o envelhecimento dos seus habitantes e o deslocamento do campo para cidade, aumentando o número de habitantes e o inchaço dos centros urbanos, a cidade, passou a exigir do poder público condições de locomoção e locais públicos adequados para o cidadão.

Até o início do século XIX, o desenho da cidade respeitou os limites da topografia do terreno, conforme os preceitos da arquitetura portuguesa, e seguiu suas barreiras naturais, tais como a baía de Vitória, o Maciço Central e as áreas alagadiças. Contudo, os governos que vieram a seguir acharam necessário expandir a área urbana da cidade, principalmente por meio de aterros, para impulsionar e atender ao crescimento econômico e demográfico que ocorria, imperativos comuns ao processo de modernização que se efetivava em várias cidades brasileiras e internacionais.

Figura 6 – vista panorâmica da baía de Vitória



Fonte: LIMA JÚNIOR, (2012).

Várias intervenções foram realizadas e provocaram modificações no desenho e na percepção do sítio físico de Vitória. Um dos aterros realizados na ocasião foi o do manguezal do Campinho (Figura 7 e 8), com o intuito de fazer uma passagem para o centro da Vila e implementar ideias higienistas na região.

Figura 7 – Foto da região alagada do Campinho



Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

De acordo com Derenzi (1965) as condições de higiene da cidade eram precárias. O lixo ocupava as ruas, quintais sujos, terrenos cobertos por mato, cemitérios na área urbana e muita pobreza. Os problemas referentes à insalubridade demoraram a serem resolvidos devido à falta de recursos financeiros. Além disso, os governantes limitavam-se a realizar obras de cunho mais popular que pudessem render-lhes popularidade (CHISTÉ, COCO, 2017. p.10,11).

Figura 8 - Campinho aterrado



Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo.

Na figura 7 observamos uma área alagada, localizada na parte baixa da cidade. Já na figura 8, essa mesma região é mostrada totalmente aterrada, o que gerou a ampliação do espaço de ocupação da cidade de Vitória e deslocamento das pessoas que ali viviam. Nesse local foi construído o Parque Moscoso, primeiro parque urbano da capital, inaugurado em 1912 (Chisté e Côco, 2017. P.12).

Forçando, as capitais dos pais a se organizar e criar medidas para atender a população. Com o crescimento demasiado e, em grande parte, desorganizadas, pelo excesso de pessoas habitando um mesmo local, a qualidade de vida desta população urbana era constantemente ameaçada (OLIVEIRA E PEREIRA, 2015).

No meado do século XX, a cidade de Vitória, que estava fora das diretrizes da modernidade, encontrava-se em pleno isolamento político e social, em relação as demais regiões do Brasil. Particularmente o centro, “passou por profundas transformações em seu espaço urbano na primeira metade do século XX, transformações essas” que modificou todo o “processo de modernização urbana” da cidade (GOMES, 2008, p. 79).

Nesse período a cidade, não contava com os grandes empreendimentos imobiliários e tão pouco com a elite capitalista, que existia em São Paulo e Rio de Janeiro, na época (Pires, 2006).

Esse processo de modernização da cidade de Vitória, que no início do século, era conhecida como a modernização do centro, aconteceu de forma sistemática entre os anos de 1908 a 1954, passando por três governadores estaduais (GOMES, 2008).

Essa dinâmica de modernização do espaço urbano com véis ideológico, segundo SIQUEIRA (2010, P. 2) “é na cidade que se dá a realização das mudanças promovidas pela modernidade, em um movimento dinâmico, abrangente aos diversos segmentos da sociedade: civil, política, econômica e religiosa, estendendo-se aos demais grupos que nela vivem e sobrevivem”, de forma democrática, social e igualitária.

Segundo Oliveira e Battaus (2016. P. 92) a cidade que se escora em um processo de planejamento urbano sólido, que resulte em excelentes vias de tráfego, adequado Plano Diretor urbano e em divisão territorial razoável, mas não goza de espaços públicos destinados à preservação ambiental, estará em débito com o necessário

equilíbrio que o direito à cidade exige para que a população tenha uma vida digna, com lazer, saúde, bem-estar, alimentação, trabalho, entre outros itens imprescindíveis à vivência social. Da mesma forma, a cidade que se faz poluída ambiental e/ou visualmente não está em consonância com as diretrizes da sua coletividade no tocante ao direito a uma cidade hígida.

Embora esse processo não seguiu o ordenamento social da época, devido as políticas impositivas existente naquele período.

Sendo assim, foi necessário e providencial para a época, o desenvolvimento e crescimento da cidade, com a intervenção do estado (política de governo), impor de forma direcionada esse processo de ocupação do espaço urbano. Essa modernização do espaço urbano, “passou a fazer intensas alterações nas cidades, onde o poder público colocou em prática os critérios técnicos, viabilizando as grandes reformas urbanas”, de interesse pessoais e por não dizer de cunho político, com intensas alterações no desenho da cidade (SIQUEIRA, 2010).

Nos anos de 1908 – 1912, “o Espírito Santo, passou por sucessivas crises econômicas”, com a eleição e a condução de Jerônimo Monteiro ao cargo de governador/presidente do estado, estando a frente do governo, Monteiro “reduziu os salários dos servidores públicos, cortou gasto com o funcionalismo, equilibrou as contas públicas’ e iniciou um grande processo de desenvolvimento do espaço urbano da capital, colocando assim, Vitória no eixo do progresso que o país estava mergulhado naquela época, proporcionando uma política de cidade compacta, desenvolvida socialmente e acessível a todo cidadão (PIRES, 2006. P. 98).

Esse processo de desenvolvimento iniciou nas proximidades do porto de Vitória, onde parte dos terrenos foram conquistas de aterros, dando início as primeiras ruas da cidade, sem qualquer planejamento e infraestrutura, tornando as ruas da capital um verdadeiro aglomerado de pessoas e veículos.

Com o passar do tempo, viu ali um crescimento desordenado da cidade, do número de veículos, e a cidade, não estava preparada para comportar, ou melhor, não absorvia toda essa população (SIQUEIRA, 2010).

Hoje, segundo Castro e Kanashiro (2015), há uma preocupação do Ministério das Cidades, com a implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, que não seja excludente e sim acessível a todas as camadas da sociedade, visando proporcionar o acesso à cidade e ao espaço urbano de forma organizada e planejada. Como ressalta Lefebvre (2011, p. 138):

A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana. Ela necessita de uma ciência da cidade (das relações e correlações na vida urbana). Necessárias, estas condições não bastam. Uma força social e política capaz de operar esses meios (que são mais do que meios) é igualmente indispensável.

Porém, devido a destruição do meio ambiente e da segregação do espaço urbano, os gestores públicos, em uma corrida, de forma desesperada, vêm buscando alternativas, para desenvolver políticas públicas de acesso ao tecido urbano e na cidade.

Vitória, que desde de 1947 em seu Plano Diretor, vinha privilegiando áreas do centro da cidade de Vitória; com a aprimoramento e construções de moradia e ruas no centro. Chegando na década de 70, precisamente no novo Plano Diretor Urbano, de 1977/79, com a visão de estruturação do espaço público, que serviu como base para a elaboração em 1984 - lei n°. 3158 (VITÓRIA, 1984), do novo Plano Diretor Urbano da Cidade de Vitória. O mesmo foi elaborado/criado para nortear o crescimento e funcionamento da cidade. Com o intuito de garantir a qualidade de vida dos moradores e usuário da cidade.

Já os planos de 1984 e 1994, que utilizou-se da "predominância de usos" no controle urbanístico da cidade, classificando zonas em função da densidade populacional, intensidade de usos, ocupação do solo, com as mesmas características do PDU de 1977/79 com algumas remodelações.

Faz aqui necessário citar a lei n° 4167/94, que regulamenta o Plano Diretor Urbano de Vitória, aonde classifica a cidade por zoneamento de planejamento, como "Zona de Revitalização Urbana" (ZRU) e "compreende as áreas objeto de programas de proteção das edificações de interesse de preservação e valorização do ambiente urbano" (VITÓRIA, 1994:47).

Com a finalidade de criar critérios para o desenvolvimento ambiental, as atividades econômicas, os empreendimentos imobiliários, o desenvolvido e a acessibilidade das pessoas ao espaço urbano, contemplando a socialização do direito à cidade, para que os indivíduos não a sintam como *sua*, mas como *nossa*.

Lefebvre (2011, p. 108) salienta: ..., é na direção de um novo humanismo que devemos tender e pelo qual devemos nos esforçar, isto na direção de uma nova práxis e de um outro homem, o homem da sociedade urbana.

É necessário ressaltar, que desde os anos de 1990, intensificaram-se os investimentos em urbanização, desenvolvimento socioeconômico, recuperação e preservação ambiental. Nos últimos anos, foram alocados cerca de R\$ 30 milhões num programa de desenvolvimento urbano integrado. Este programa foi um dos representantes do Brasil na Habitat e tornou-se referência no País. Estuário onde se localiza o maior manguezal do Espírito Santo.

Quando a região da Grande São Pedro começou a ser ocupada pelos imigrantes que vieram em busca de trabalho, por volta da década de 70 a igreja prestava auxílio às famílias e dividiu a região entre suas Comunidades de base que foram sendo denominadas com nomes religiosos. A comunidade São Pedro III ficou com o nome Santo André. Quando a prefeitura inicia o trabalho na Região, passou a incorporar os nomes dados pela Igreja e as denominações populares, que foram anos depois, institucionalizados na Lei de Bairros.

Ao final da década de 1970, início da década de 1980 cerca de 90 famílias já ocupavam um morro em frente ao Bairro São Pedro, fruto da invasão de uma propriedade particular. Neste período, para eliminar os constantes conflitos entre os invasores e o proprietário, e visando assentar essas famílias, o prefeito Carlito Von Schilgen, libera, em 22 de dezembro de 1980, através do PROMORAR, uma área de 150.000m² para construção de habitações populares.

Essa medida desencadeou a ocupação de uma área de manguezal adjacente à já consolidada, pois a área prevista para assentarem noventa famílias recebeu trezentas outras que vieram em busca de moradia. Estas últimas, não encontrando terra para assentamento, iniciaram nova ocupação em manguezal, que hoje correspondendo

atualmente aos Bairros Santo André, São José e Redenção (São Pedro III) e Conquista (São Pedro IV), conforme a figura 9 abaixo.

Figura 9 - Condições de moradia no início da ocupação em São Pedro (1985).



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Vitória.

A área transforma-se em grande depósito de lixo urbano a céu aberto e passa a atrair ainda mais pessoas em busca de moradia. Esse processo de migração para a região, ocorre de forma muito acelerada, uma vez que a atração não era tão somente por moradia, mas por fonte de renda e comida nas toneladas de lixo despejadas por dia em São Pedro III.

Figura 10 - Uso do bairro São Pedro como lixão municipal na década de 1970.



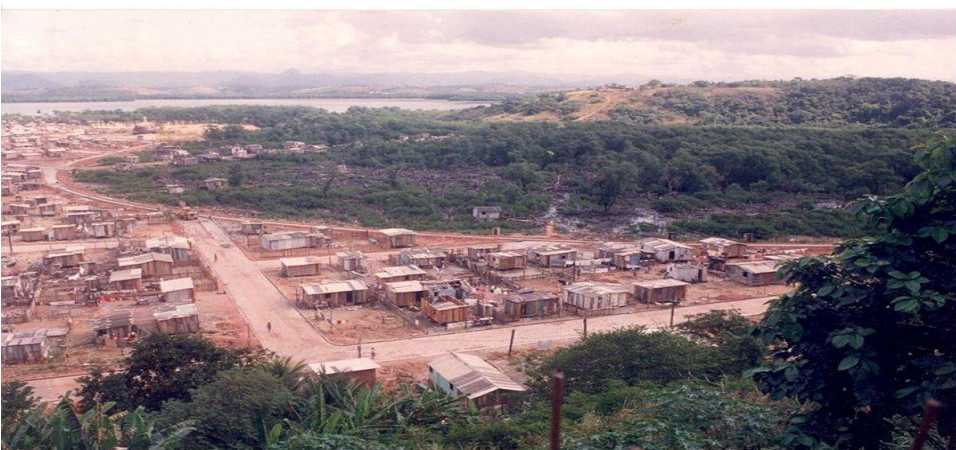
Fonte: Acervo do Jornal Gazeta On Line

Segundo relatório da Prefeitura Municipal de Vitória já em 1983, há uma saturação populacional nos bairros São Pedro III e IV. A paisagem se altera profundamente, sendo o verde da vegetação de manguezal substituído pelas cores dos barracos sobre as palafitas e o lixo.

A precária condição de vida desse assentamento humano, torna-se foco principal da sociedade salientada pela repercussão do vídeo-denúncia “Lugar de Toda Pobreza”, produzido pelo jornalista e cineasta Amylton de Almeida.

Nesta época, algumas ruas já estão aterradas, mas é somente em 1986 que se inicia o aterro em uma porção significativa da área referente ao bairro de São Pedro III.

Figura 11- início da urbanização em Resistência (1991).



Fonte: Acervo do Jornal Gazeta On-line

Segundo relatos do “prefeitinho da Regional São Pedro”, Elizeu Moreira dos Santos, em 16 de janeiro de 2003, dois tipos de aterros foram utilizados em São Pedro III: sanitário e hidráulico.

Ao final da década de 1980 ocupações populares a noroeste da Ilha continuam invadindo o manguezal, atingindo uma extensão de aproximadamente 5km² e configurando novas áreas para intervenções com aterro.

Dessas invasões surgem os Bairros Nova Palestina e Resistência (São Pedro V e VI, respectivamente), o que contribui para um aumento das transformações paisagísticas e físicas que a porção noroeste da cidade sofreu com as invasões e posteriores aterros, tornando-se inclusive a Ilha das Caieiras parte da nova porção continental.

Em 1989, no governo de Vitor Buaiz, a prefeitura adota a Política de Inversão de Prioridades, segundo relatório da Prefeitura Municipal de Vitória de 1992, com a finalidade de oferecer melhores condições de vida à população e garantir a preservação do manguezal. Conforme indica esse relatório, iniciou-se o processo de recuperação e preservação do manguezal, urbanizando as áreas, que segundo diagnóstico da própria Prefeitura, não dispunham mais de capacidade de auto recuperação.

Destaca-se que esses relatórios são as primeiras fontes com informações que caracterizam preocupação com a degradação ambiental que as ocupações desencadearam. A partir desse momento os aterros já estavam efetivados, caracterizando a área como uma expansão da capital. Contudo, somente o aterro não garantiria qualidade de vida, aquela população, tendo sido necessários elevados investimentos públicos de infraestrutura na qualificação espacial da área surgida em meio ao mangue entre as décadas de 70 e 90.

Nesse mesmo período é implantado o Projeto São Pedro: Desenvolvimento Urbano Integrado e Preservação do Manguezal em Vitória, caracterizado por três eixos norteadores que englobam: a conscientização dos moradores para preservação do mangue; a participação das comunidades na implantação dos critérios para uso e ocupação do solo na urbanização das áreas, incluindo ainda; melhorias habitacionais para as famílias assentadas.

Como medidas para melhoria da qualidade de vida destacam-se a conclusão, em 1990, da Usina de Lixo e a organização dos catadores em sindicatos de classe, conforme indica o Relatório da Prefeitura de 1996.

Figura 12 - Usina de tratamento de Lixo, São Pedro (1991)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Vitória

Ainda segundo mesmo relatório, ao final do período de junho de 1991 a dezembro de 1992, já havia sido aterrado grande parte de São Pedro V e VI, num total de 445.149,10m³ de aterro e 2.291,46m³ de enrocamento, viabilizados através de empréstimos da Caixa Econômica Federal e recursos próprios da administração municipal.

Distintas tecnologias foram utilizadas nesses aterros: em Nova Palestina houve a complementação com argila onde já havia lixo ou inteiramente com argila nas áreas de mangue e no Bairro Resistência utilizou-se resíduos da Usina de Lixo e entulhos, alternadamente, conforme informações obtidas no referido relatório da Prefeitura Municipal de Vitória de 1996.

Nesse processo de urbanização vale ressaltar que alguns limites estabelecidos para a preservação da área natural não foram mantidos, com a justificativa de que em alguns casos tornava-se inviável a remoção das famílias. Os reassentamentos que houve visavam, além da preservação do manguezal, a reordenação espacial das residências, em virtude do planejamento estratégico adotado para a área.

Dentro desse projeto foi delimitado o tamanho máximo do lote – 150m² – e foram construídas casas/modelos de 48m², a fim de orientar os moradores na utilização espacial de seus novos terrenos. As etapas de investimento em infraestrutura na ocupação de São Pedro IV e V, destacando a drenagem e a construção das casas/modelos.

Com uma visão bem definida e objetivos claros, em tornar uma cidade sustentável, acessível e igualitária. A cidade de Vitória, passou e vem passando por inúmeras mudanças no seu processo de desenvolvimento da Política Urbana Municipal.

Embora sejam veladas as nuances da força política no manejo da cidade, orquestrado por agentes produtores dos vetores de expansão urbana, promotores da desigualdade e exclusão socioespacial, entre inúmeras ações predatórias do ambiente natural e do construído, as mobilizações em prol da reforma urbana no Brasil não cessam (Oliveira e Battaus, 2016).

Mesmo com todo empenho em criar essa consonância entre o Estatuto das Cidades e a Política Nacional de Mobilidade Urbana; Vitória, continua negando o espaço público e o acesso à cidade ao seus próprio residentes/morador.

Segregando o espaço urbano/público e delimitando de forma imaginária (mas econômico) ou de ações efetivas, através de “equipamentos operacionais” o acesso dos residentes que vivem em aglomerados subnormais a função social da cidade.

Os gestores municipais da cidade de Vitória, deveria enfrentar as “mazelas urbanas”, com políticas públicas norteadoras e a aplicabilidade de instrumentos urbanísticos eficazes.

Porém, o que presenciamos nos dias atuais dessa cidade é uma total desconformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, indo na contra mão dos princípios, diretrizes e objetivos da política urbana, no que se refere o, Art. 7º ...:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Os moradores da cidade chamada “auto da cidade”, para não dizer favelas, periferias ou cortiços, não são contemplados com a política nacional de mobilidade urbana e se que tem permissão ou são interditados, a te seu acesso de forma democrática aos espaços públicos.

O vícios político (partidários), desenvolvendo uma política de governo, disponibilizando “políticas públicas” centralizadas nos bairros periféricos, obrigando os moradores a permanecer dentro do seu próprio ambiente. Dessa formar, impossibilitando a esse indivíduo a parte “baixa da cidade”, ou seja, a acessar os locais que mais são assistido pelo poder público municipal e desenvolvidos para os ricos.

Fatos esses, comprovados no Plano Diretor Urbano da Grande Vitória de 1977/79, época caracterizada pelos conjuntos habitacionais, executados pelo poder público na área continental do município, que embora destinados à população de baixa renda, foram ocupados pela classe média. A população migrante mais pobre, por sua vez, ocupou morros, mangues e loteamentos periféricos ocorrendo a “favelização”. Um retrato dos PDU de 1984, 1994 e 2006, que serviu como pano de fundo, para a elaboração/criação do PDU de 2018, da cidade de Vitória. Em pleno século XXI a retórica e a mesma da década de 70, 80 e 90 (Botechia, 2002).

Segundo Rocha (2011)”...as desigualdades sociais já se acentuam no país, pois com o fim da escravidão no final do século XIX e com a inserção do Brasil no modo de produção capitalista, o processo de urbanização ganha força, no primeiro momento, absorvendo boa parte dos negros recém libertos”... “surgindo nas encostas e nos morros,...principalmente na região sudeste as primeiras favelas brasileiras e a segregação e exclusão do habitante ao espaço urbano”.

Seguindo os princípios coloniais e da força dos coronéis, a cidade de Vitória, não ficou alheira a esse processo. Trilhando os mesmos passos, mais de uma forma camuflada, no dia 21 de maio de 2018 o prefeito da cidade de Vitória, sancionou a lei 9.271, que aprova o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória. Atendendo o dispositivo do artigo 182 da Constituição Federal, do Estatuto das Cidades e da Política Nacional de

Mobilidade Urbana, abrangendo todo o território da cidade, integrando todo o sistema de planejamento e a lei do orçamento municipal por dez anos (VITORIA, 2018).

Um dos principais objetivos do PDU do Município de Vitória é desenvolver sua função social, prospera, criar uma gestão democrática, trabalhar sua equidade (manifestando seu senso de justiça, imparcialidade e respeito à igualdade de direitos), tornando uma cidade sustentável.

Esse processo de urbanização, tem que integrar o cidadão a cidade, disponibilizando seu acesso ao solo urbanizado, com saneamento, água encanada, iluminação pública, preservando o meio ambiente, com habitação, emprego aos seus residentes, transporte e a participação de toda as camadas populares na gestão da cidade.

O PDU de Vitória, regulamentado pela lei n° 9.271/2018, traz em seu bojo, a descrição da política urbana, sua função social, a sustentabilidade da cidade e sua equidade como norteador dos princípios, diretrizes e objetivos gerais da política urbana no capítulo II:

Art. 3º. São princípios da Política Urbana do Município, observados neste Plano Diretor Urbano:

I - a função social da cidade;

II - a função social da propriedade;

III - a gestão democrática da cidade;

IV – a equidade;

V - a sustentabilidade da cidade.

§ 1º. Considera-se função social da cidade a fruição dos benefícios decorrentes do processo de urbanização pela integralidade dos cidadãos de Vitória, resguardando-se, para tanto, o acesso à terra urbanizada, à infraestrutura urbana, aos equipamentos e serviços públicos, à moradia digna, à paisagem, à preservação do meio ambiente, à mobilidade urbana, à geração de emprego e renda e ao lazer.

§ 2º. A Função Social da Propriedade Urbana é qualidade inerente ao exercício do titular de seu direito de uso e ocupação, que toma a forma definida nesta Lei, em atendimento ao ordenamento territorial e aos instrumentos urbanísticos ora definidos.

§ 3º. A gestão da Cidade será democrática ao incorporar a participação dos diferentes segmentos da sociedade em sua formulação, execução e acompanhamento.

§ 4º. O princípio da equidade será cumprido quando as diferenças entre as pessoas, os grupos sociais e os locais de sua fixação no território municipal forem considerados pela legislação na busca pela uniformização de seus direitos e qualidade de vida.

§ 5º. O princípio da sustentabilidade da cidade orientará as políticas setoriais urbanas a incorporarem, de forma integrada e harmônica, as demandas por melhoria da qualidade ambiental e o respeito às condicionantes e limitações do meio ambiente natural e construído como requisito essencial para a sadia qualidade de vida da atual e futuras gerações (VITORIA, 2018).

Ficando claro que a cidade, deve aprimora e qualificar o processo de integração entre seu cidadão, respeitando suas diferenças, tornando a cidade democrática e acessível.

Segundo Epichin (2017), é necessária a quebra do paradigma histórico de desunião popular, a fim de que o envolvimento de toda a sociedade respalde políticas públicas que tenham a capacidade de oferecer resultados expressivamente positivos às questões que envolvem a política urbana, até porque os problemas consequentes do desordenado crescimento populacional das cidades propicia segregação espacial, paralisações no tráfego e exclusão social.

Já o artigo 4º da referida lei, traz as diretriz e o comprometimento da cidade em Integrar a Região Metropolitana da Grande Vitória, buscado uma gestão compartilhada:

Art. 4º. São diretrizes gerais da política urbana do Município de Vitória, observadas neste Plano Diretor Urbano:

I - a promoção de esforços para a integração da Região Metropolitana da Grande Vitória e a gestão plena compartilhada entre governos no processo de planejamento e execução das políticas públicas de âmbito metropolitano;

II - a busca por uma cidade sustentável, economicamente viável, socialmente justa e ambientalmente correta, que visa o desenvolvimento com uso racional dos recursos materiais e naturais para as presentes e futuras gerações;

III - a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, recuperando e transferindo para a coletividade parte da valorização imobiliária decorrente de ações e investimentos do Poder Público e do setor privado;

IV - a indução do desenvolvimento urbano de Vitória, a partir do planejamento municipal, busca vincular os objetivos estabelecidos nesta Lei aos instrumentos das políticas urbana, ambiental, econômica, tributária e financeira adotados pelo Município;

V - o reconhecimento da irregularidade fundiária, edificação e dos usos existentes na cidade e seu enfrentamento por meio de sua regularização, mitigação de impactos e eliminação de situações de risco;

VI - a transparência de dados e informações que permitam a participação da sociedade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

VII - a diversificação, estruturação e equidade da oferta de equipamentos públicos, áreas verdes e de lazer pelas distintas áreas do território municipal;

VIII - o ordenamento do uso e da ocupação do solo, respeitando os marcos visuais naturais e construídos do Município de Vitória e dos municípios vizinhos que sejam de valor significativo na Paisagem;

IX - a simplificação das regras e da linguagem adotada pelo ordenamento territorial, de maneira a ampliar sua apropriação por parte da população;

X - o planejamento integrado, por meio da coordenação e complementaridade de planos, programas e projetos de políticas setoriais, em especial, de habitação, mobilidade e saneamento;

XI - a prevenção e a redução dos riscos urbanos e ambientais (VITÓRIA, 2018).

A cidade está em constante movimentação, Vitória, que é o ponto de ligação entre as regiões sul e norte do estado, fazendo limite territorial com os municípios de Cariacica, Serra e Vila Velha e, composta por 80 bairros, subdividido em 9 regiões que inserem no seu sistema de macrozoneamento e zoneamento da cidade (IBGE, 2010), 40% da cidade é composta por morros é área de difícil acesso e sem investimentos.

É de suma importância o ordenamento de uso do solo e sua sub divisão territorial, manifestando a função social da cidade e da propriedade dividida em:

Art. 14...

I - macrozonas, assim consideradas grandes porções territoriais com características e demandas comuns de infraestrutura urbana e serviços públicos, ainda que representativa de bairros bastante diferenciados entre si quanto as suas características de ocupação, têm por objetivo orientar o reequilíbrio dos benefícios do processo de urbanização, sobretudo por meio da aplicação dos instrumentos de política urbana definidos nesta Lei;

II - zonas, caracterizadas pela similaridade das condições de infraestrutura urbana e limitações ambientais, têm por objetivo definir as condições de uso e ocupação do solo;

III - zonas especiais, caracterizadas por abranger menores parcelas do território, cuja peculiaridade exija seu reconhecimento como forma de garantir, através de regramentos específicos, aspectos urbanísticos, paisagísticos, econômicos, históricos, arqueológicos, ambientais ou de interesse social;

IV - mapeamento de altura, que consiste na indicação do gabarito, da altura da edificação e da altura máxima, a serem adotados nas construções nas diferentes partes do território municipal, objetivando a proteção da paisagem urbana, da visibilidade dos elementos naturais e construídos de relevância, bem como a manutenção da ambiência e da escala urbana de cada localidade;

V - rede viária hierarquizada e rede cicloviária para a circulação de veículos, bicicletas e pessoas que tem por objetivo ordenar a instalação de atividades no território, subsidiar planos de mobilidade urbana e de transportes, bem como orientar o investimento público ou aplicação de medidas compensatórias de empreendimentos nas redes, quando couber.

Parágrafo único. A localização das macrozonas, zonas e zonas especiais far-se-á por meio de sistema de informação georreferenciada (VITÓRIA, 2018).

Seguindo o ordenamento legislativo do município, com o proposito bem definido no artigo 14, V ... ordenar a instalação de atividades no território, subsidiar planos de mobilidade urbana e de transportes, bem como orientar o investimento público ou aplicação de medidas compensatórias de empreendimentos nas redes... (VITÓRIA, 2018), deixando claro que o planejamento e a gestão deve ser prioridade no ordenamento urbano do município, mas de forma compartilhada com seus residentes.

Priorizando de forma democrática a mobilidade urbana, com participação efetiva da população na elaboração de projetos de desenvolvimento da cidade, aonde possa

garantir e respeitar as características físicas, infraestrutura, geométricas e paisagísticas da rede viária, cicloviária, respeitando as normas técnicas e garantia de acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Essas vias são classificadas em: arteriais, coletoras, locais, locais principais e de pedestres. Sendo de total competência do poder público municipal, em fiscalizar e legislar (segundo o ordenamento constitucional estadual e federal e normas correlatas) sobre o trânsito municipalizado.

Proporcionando aos seus residentes uma cidade acessível, priorizando sempre o meio de locomoção sustentável, pública e de qualidade.

O PDU de Vitória que regulamenta a rede cicloviária do município no:

Art. 45...

I - Ciclovias: são vias para circulação de bicicletas, segregadas de calçadas e passeios públicos, bem como do tráfego geral de veículos;

II - ciclofaixas: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

III - ciclorrota: caminhos indicados ao tráfego de bicicletas, sem exclusividade ou segregação de via;

IV - ciclovia operacional: faixa exclusiva instalada temporariamente e operada por agente de trânsito;

V - bicicletários: local para estacionamento de bicicletas, de longa duração, podendo ser público ou privado;

VI - paraciclos: mobiliário para estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de uso público, externos e sem qualquer controle de acesso, e sem zeladoria.

§ 1º. As ciclovias atuais e previstas encontram-se definidas

§ 2º. Ao longo da rede cicloviária deverão ser previstas áreas para instalação de bicicletários ou paraciclos nos pontos de aglomeração de pessoas.

... (VITÓRIA, 2018).

Segundo Gouvêa (2018), “Vitória é a cidade dentro da região metropolitana que mais possui ciclovias e ciclofaixas, somando 47 km² de extensão”. A cidade é muito reconhecida por estudiosos quanto às iniciativas relacionadas ao transporte sustentável, que além da malha cicloviária, inclui também o Bike Vitória – programa de bicicletas compartilhadas e o compartilhamento de patinetes elétricos (com 3,4 km² de vias disponível, somente acessível em bairro de classe alta e média, excluindo e impossibilitando o acesso de pobres ao equipamento), trazendo inúmeros benefícios para a sociedade e principalmente evitando o inchaço no trânsito no dia a dia.

Vale aqui uma breve descrição de como é importante os investimentos em mobilidade urbana, até porque todos os anos morrem no mundo mais de 1 milhão de pessoas

vítimas de acidentes de trânsito. Esse alarmante indicador da Organização Mundial de Saúde - OMS (2013), evidencia a trágica constatação de um problema cada dia mais vivenciado pela sociedade, que são os acidentes e a violência no trânsito.

Dentro desse número assustador de vítimas no trânsito, estão os ciclistas, que fazem parte do grupo considerado vulneráveis no trânsito (pedestre, ciclista e motociclista).

Segundo o mapa da violência de 2011, os acidentes de trânsito com óbitos de ciclista entre 1998 a 2008 teve um aumento de mais de 189,2% (Waiselfisz, 2011). Levando os gestores públicos a buscarem soluções para minimizar esse processo. Tendo em vista, que as famosas “magrelas” estão cada vez mais sofisticadas e acessível a todas as classes sociais.

Hoje, devido ao processo de acessibilidade das cidades, os gestores públicos têm implantado sistemas públicos de aluguel/locação por hora, ônibus, que aceitam bicicletas, para incentivar seu uso.

Embora a bicicleta seja um meio de transporte eficiente e sustentável, que apresenta uma série de vantagens para seu usuário e para sociedade, tais como: baixo custo de manutenção, menor preço na aquisição, de fácil estacionamento e parada, maior flexibilidade de desvencilhar dos congestionamentos do trânsito, além de trazer uma série de benefícios para saúde, também se tornou um dos meios que sofrem uma carga excessivas de violência e mortes no trânsito, nas grandes metrópoles brasileiras, que não disponibilizam de políticas públicas de mobilidade urbana e não se prepararam para grande evolução desse meio de transporte.

O poder público, que tem o dever de garantir uma cidade acessível e inclusiva, precisa melhorar a sua infraestrutura para o transporte cicloviário, interligando os bairros da cidade e os municípios que ligam Vitória.

Hoje, os bairros considerados periféricos estão abandonados e carecem de intervenção do poder público municipal; principalmente no que diz respeito às demandas da mobilidade urbana. Aja vista que os maiores investimentos que são realizado na cidade, são feitos na orla e nos bairros nobres (mais ricos).

As intervenções propostas no PDU do município de Vitória, deixa bem claro que os investimentos e a requalificação do espaço urbana, ficará mais uma vez preso e

restrito aos bairros considerados mais nobres da cidade, deixando de lado as intervenções nas periferias e reestruturação do espaço público dessas comunidades.

Um dos pontos, graves que identificamos, nas vias da cidade, principalmente nas “comunidade periféricas” são as irregularidades na sinalização viária, das calçadas e na infraestrutura dos bairros. Embora, a execução e conservação das calçadas são de total responsabilidade do proprietário do imóvel, mas compete ao gestor municipal (prefeitura) em fiscalizar e fazer cumprir a lei.

Segundo Barros (2018), da Central Brasileira de Notícias (CBN), andar por algumas ruas da cidade de Vitória e um transtorno e um desafio enorme, principalmente pela má conservação das calçadas, sem acesso para pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência.

É o caso de várias ruas do bairro da Ilha de Santa Maria (JORNAL CBN, 2018).

Figura 13 – Rua de ilha de Santa Maria.



Foto: Rafael Monteiro de Barros

Devido essas irregularidades, a prefeitura de Vitória, aplicou entre janeiro a junho de 2018, cinco multas e 439 intimações, multas essas, no valor de R\$ 643,00 reais

(Barros, 2018). Com certeza não chega a 10% da inúmeras calçadas que temos fora dos padrões do município.

É claro, se os gestores municipais, cumplice seu papel governamental, em cuidar da cidade e das pessoas, com políticas públicas inclusivas, doutrinada na função social da cidade, equilibrando de forma digna a economia com a sociedade e o ambiente natural, os residentes da cidade de Vitória não viveriam às margens da sociedade, até porque é notório que os investimentos em políticas urbanas são realizadas na parte nobre da cidade.

6. CONCLUSÃO

As reflexões aqui apresentadas não pretende esgotar todo o universo histórico, filosófico e tão pouco dos cronista do que é ou poderá vim a ser a gestão, o planejamento urbano da cidade, tendo em vista que o Plano Diretor Urbano da cidade de Vitória-ES, tem o objetivo de compreender que a dinâmica da cidade atrelada aos mecanismos sociais e democrático não podem adquirir êxito dentro do planejamento e da gestão urbana sem uma abertura coerente entre a população, os agentes incorporadores, empresas e a administração pública (políticos e técnicos).

A organização desse espaço, dentro do processo de produção e reprodução do espaço urbano, no qual a sociedade e tratada como ator principal nesse cenário, e romper o contexto tradicional da politicagem brasileira. Durante décadas a sociedade vivencia a negação, a segregação ao espaço urbano e a privação do direito à cidade.

Com a implantação da “política neoliberal”, impulsionada pelos governos brasileiros, dentro do processo político das cidades, o poder público tem se omitido da sua responsabilidade, de produzir uma cidade social, acolhedora, democrática, acessível e que possa desenvolver projetos, com a participação do cidadão, como pilar da gestão da cidade.

Ao gerir esta cidade, se faz necessário a elaboração de uma política democrática, participativa, solidaria, entre os atores sociais que ocupam o espaço urbano, trazendo para si a responsabilidade organizacional dessa cidade.

Esse espaço urbano, precisa se desenvolvido, produzido e reproduzido com a participação direta da sociedade (cidadão), seja ela civil organizada ou não. Hoje, existe uma preocupação da classe política partidária (política de governo) na produção desse espaço, para satisfazer exclusivamente as grandes empresas (automobilístico, do transporte rodoviário, industrial, petroquímicas, construtoras imobiliárias, entre tantas outros), centralizando e priorizando o capitalismo, com o conceito de “cidade-global”.

Com as ideias capitalista e com a corrente neoliberal, nos últimos anos, ocorreu um avanço nos meios de transporte individual (financiado pelo poder público) e um

aceleramento na produção de veículos e de motocicletas, incentivando uma corrida automobilística em todo território nacional, trazendo, além dos problemas de saúde pública, um crescimento da frota de veículos, de forma desorganizada na cidade (a cidade não estar preparada para esse recebimento) e um avanço no aquecimento global.

Em momento algum, os detentores do poder público (gestores), pesaram nas condições da sociedade e tão pouco, desenvolver ou implementar políticas públicas sociais (reais, palpáveis e viáveis), para toda sociedade.

Quando olhamos, todo esse cenário, desenvolvido nas cidades, não conseguimos visualizar no primeiro momento, a desigualdade e a segregação inserida no espaço urbano. E preciso, uma “lupa”, para pensar esse processo tão complexo que é a cidade e o espaço urbano, que abarca toda a sociedade, em alguns casos como coadjuvante, em outros, como meros telespectadores. Os

benefícios da urbanização não pode está centralizada a uma parcela pequena da população, enquanto os demais membros efetivos dessa camada populacional, sobrevivem nas áreas periféricas da cidades sem qualquer infraestrutura e acesso à cidade.

É essencial, nós atentamos para o real sentido da modernização e embelezamento das cidades, que enobrecer urbanisticamente as áreas mais ricas da cidade, excluindo e segregando o espaço público urbanizado ao cidadão das periferias, impossibilitando o real cumprimento da legislação municipal, descrito e defendido teoricamente pelos gestores e dirigentes municipais.

Porém, ao embarcamos, neste processo de gestão e planejamento da cidade, vários meios foram utilizados, através do Plano Diretor Urbano, para alterar a forma e a vida da cidade/cidadão; bem como, as práticas sociais e as representações do novo espaço urbano.

Chegamos à conclusão que os gestores públicos ao se debruçar em buscar uma cidade sustentável, economicamente viável, socialmente justa e ambientalmente correta, que visa o desenvolvimento com uso racional dos recursos materiais e naturais para as presentes e futuras gerações, lance mão do pluralismo da cidade, dentro do seu desenho urbanístico. Pensando a cidade, como um espaço urbano

social, democrático, acolhedora, que não seja excludente e sim acessível a todas camadas da sociedade e que as políticas públicas de habitação seja colocada em pratica de forma efetiva, igualitária e que chegue a todos os cidadãos.

REFERÊNCIAS

ALVES, V. V. V. GABRIEL, K. **Cidade, planejamento e gestão urbana: o estudo de impacto de vizinhança (eiv) e a participação popular.** Caminhos de Geografia, Uberlândia v. 14, n. 46 Jun/2013.

AMANAJÁS, R. KLUG, L. B. Brasil, 2018. <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8622> - **Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana** - Capítulo de Livro p. 29-44.

ANDRADE, J. C. V. de. **Os direitos fundamentais na Constituição Portuguesa de 1976.** Coimbra: Almedina, 1998.

ANTP. **Associação Nacional de Transporte Público.** Disponível em: <http://www.antp.org.br>. Acesso em: 15 de julho de 2018.

BALTAR, P. E. A. *et al.* **Trabalho no governo Lula: uma reflexão sobre a recente experiência brasileira.** Berlim: GLU, maio 2010. (Working Paper Global Labour University, n. 9). Disponível em: <<https://goo.gl/QRFBfa>>. Acesso em: 15 de julho de 2018.

BARROS, J. D. A. Acidade como forma específica de organização social e suas imagens nas ciências humanas. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, v.18, n.22, Minas Gerais, 1º sem. 2011.

BATTAUS, D. M. A. O, EMERSON A. B. **DIREITO À CIDADE: URBANIZAÇÃO EXCLUDENTE E A POLÍTICA URBANA BRASILEIRA**, ed. *Lua Nova*, São Paulo, 97: 81-106, 2016 <http://dx.doi.org/10.1590/0102-6445081-106/97>. Acesso em: 15 de maio 2019.

BONAVIDES, P. 2002. **Curso de direito constitucional.** São Paulo: Malheiros.

BONDUKI, N.; ROLNIK, R. 1982. **Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho.** In: MARICATO, E. (org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) do Brasil industrial.* São Paulo: Alfa-Ômega.

BOTECHIA, F. R. **Sob a perspectiva da área central: projetos e políticas de intervenção urbana em Vitória.** In: IV Encontro regional de História, 2002, Vitória. História, representações e narrativas. Vitória: ANPUH-ES, 2002. v. 01. p. 21-22.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília: Assembleia Nacional Constituinte, 1988.

BRASIL. **Relatório de violência homofóbica no Brasil: ano 2013.** Brasília: Secretaria Especial de Direitos Humanos/MMIRDH, 2016. Disponível em <<https://goo.gl/zvSCEG>>. Acesso em 20 maio 2020.

BRASIL. **Manual de enfrentamento à violência contra a pessoa idosa:** é possível prevenir. É necessário superar. Brasília: SDH/PR, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/H9DcJp>>. Acesso em 24 maio 2020.

BULOS, U. L. 2010. **Curso de direito constitucional.** São Paulo: Saraiva.

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

CAMARANO, A. A.; KANSO, S.; MELLO, J. L. Como vive o idoso brasileiro? *In:* CAMARANO, A. A. (Org). **Os novos idosos brasileiros:** muito além dos 60? Rio de Janeiro: Ipea, 2004.

CAMPOS Filho, C. M. 1999. **Cidades brasileiras:** seu controle ou o caos. São Paulo: Studio Nobel.

CANOTILHO, J. J. G. 2007. **Direito constitucional e teoria da constituição.** Coimbra: Almedina.

CARBONARI, F.; LIMA, R. S. Cidades seguras. *In:* COSTA, M. A. (Org.). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III:** um balanço de quinze anos de política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana. Brasília: Ipea, 2016.

CARLOS, A. F. A. 1994. **A cidade.** São Paulo: Contexto.

CARONE, E. **A República Velha:** 1. Instituições e classes sociais. 2.ed. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1975.

CASTELLS, M. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e Terra, 2006, 3ª ed. [1972].

CASTILHO, J. R. F. 2010. **Disciplina urbanística da propriedade:** o lote e seu destino. São Paulo: Pillares.

CHILDE, V. G. **O que aconteceu na história.** Arqueologia e história. In Tradução de Waltensir Dutra. 5Ed. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1988.

CHISTÉ, P. S. CÔCO, D. CIDADE DE VITÓRIA (ES) NOS CARTÕES-POSTAIS: A CIDADE EM EXPOSIÇÃO E SUAS POTENCIALIDADES EDUCATIVAS. **Revista educação artes e inclusão**, volume 13 nº 01 jan/abril, 2017

Cidades - **História e problemas da urbanização** -
<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/cidades-historia-e-problemas-da-urbanizacao.htm>

Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória. **CETURB.GV**, História

COSTA, H. S. d. M. **Desenvolvimento Sustentável:** Uma Contradição de Termos? Revista Brasileira de Estudos Urbanos Regionais, São Paulo, Número 2: 55 – 71. 1999.

COUTO, C. G. **Oligarquia e processos de oligarquizarão**: um problema institucional das organizações. Fundação Getúlio Vargas, 2010. Disponível em: Acesso em: 20 de março de 2019.

DERENZI, S. **Biografia de uma Ilha**. 2a ed. Vitória, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 1995.

DOI: <http://dx.doi.org/10.5965/1984317813012017167>

ESPÍRITO SANTO. **Material educativo da exposição Postais do Espírito Santo**: acervo

FERREIRA, G. QUINTÃO, L. C. ARAÚJO, T. M. A. **Cidades e oligarquias**: o caso de Vitória/ES na Primeira República. *Dimensões*, v. 40, jan.-jun. 2018, p. 87-108. ISSN: 2179-8869.

GOMES, E. R. **A Modernização Urbana do Centro de Vitória (ES)**: considerações preliminares sobre a geografia do passado de uma cidade. *Geografares (Vitória)*, v. 6, p. 73-87, 2008.

GONZAGA, T. O. **A cidade e a arquitetura também mulher**: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. 2004. 279 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação Estruturas Ambientais Urbanas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

GUSTAVO F. O. (1) DANIELA. S. P. (2)

HARVEY, D. **O direito à cidade**. *Lutas sociais*, São Paulo, n. 29, pp.73-89, 2012

HARVEY, D. 2014. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HENRI, L. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991b. [1968].

HARVEY, D. 1996. “**Espaços urbanos na Aldeia Global**: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX”. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, PUC-Minas, n. 4, pp.171-89.

IPEA – **INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA**. Relatório de indicadores para o relatório brasileiro para a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III). Brasília: Ipea, [s.d.].

LEAL, R. G. 2013. “Comentário ao artigo 182”. In: CANOTILHO, J. J. G. et al. (coords.). *Comentários à Constituição do Brasil*. São Paulo: Saraiva/Almedina.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Editora Centauro, 2011.

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2004. [1970].

<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/situacao-global-do-transporte-e-mudanca-climatica.pdf>

<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/situacao-global-do-transporte-e-mudanca-climatica.pdf>

MARICATO, E. 2001. **Brasil, cidades**: uma alternativa para a crise urbana. Petrópolis, RJ: Vozes.

MARICATO, E. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estud. av. vol.17 no. 48 São Paulo Mai/Aug. 2003.

MARTUCCI, R. 1990. **Projeto tecnológico para edificações habitacionais**: utopia ou desafio? Tese de doutorado. São Paulo: FAU-USP.

MENDES, G. F.; COELHO, I. M.; BRANCO, P. G. G. 2008. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: Saraiva.

Monsenhor Jamil Abib. 2016.

NETO, Vicente Correia Lima; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; BALBIM, Renato Nunes. Mobilidade urbana: O Brasil em transformação. O papel do IPEA na construção do pacto da mobilidade, Rio de Janeiro: IPEA, novembro, 2015. DISPONÍVEL: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2148.pdf. Acesso: 18, julho de 2018.

O surgimento do transporte coletivo urbano em Vitória: bondinhos a burro, 2001.

OLIVEIRA, U. J. **Resgatando memórias de quem faz história**: a ocupação e transformação da Região da Grande Terra Vermelha-ES. Revista Urutúgua, Maringá/PR – Brasil, n. 30, maio/outubro de 2014.

PINSKY, J. **As primeiras civilizações**. 25. ed. – São Paulo: Contexto, 2011. – (Repensando a História).

PIRES, M. C. F. Vitória no começo do século XX: modernidade e modernização na construção da Capital Capixaba. Saeculum - **Revista de História**. João Pessoa - nº 14, pp 94-106, jan./jun. 2006.

ROLNIK, R. 2001. **“Estatuto da Cidade – Instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza”**. In: SAULE J, N.; ROLNIK, R. *Estatuto da Cidade*: novas perspectivas para a reforma urbana. São Paulo: Pólis.

ROMÉRO, M. A.; BRUNA, G. C. 2010. **Metrópoles e o deságio urbano frente ao meio ambiente**. São Paulo: Blucher.

SANTOS, L. B. **A modernidade chega de navio**: ensaio sobre o desenvolvimento do Espírito Santo pelo viés da expansão portuária. In: RIBEIRO et all. *Modernidade e modernização no Espírito Santo*. Vitória/ES, Edufes, 2015. p. 157-178.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: espaço e tempo, razão e emoção.** 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 2008.

SARLET, I. W. 2001. **A eficácia dos direitos fundamentais.** Porto Alegre: Livraria do Advogado.

SILVA, F. N. **Mobilidade urbana: os desafios do futuro.** Cad. Metrop. São Paulo, v. 15, n.0, pp. 377-388, dez 2013.

SIMMEL, G. 1973. **“A metrópole e a vida mental”.** In: VELHO, O. G. (org.). *O fenômeno urbano.* Rio de Janeiro: Zahar.

SIQUEIRA, M. P. S. **A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX.** Cad. Metrop, São Paulo, v.12, n. 24, pp. 565-584, jul/dez 2010.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade.** Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 6ª Ed, 2010.

<https://www.redebrasilatual.com.br/eleicoes-2014/para-qualificar-investimentos-em-mobilidade-planejamento-deve-ser-a-tonica-do-proximo-governo-6969.html>

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (orgs.). **Intervenções em centros urbanos.** São Paulo: Manole.L, 2006.

VITÓRIA. **Prefeitura Municipal de Vitória.** Código Municipal de Vitória - lei no. 351 de 24 de Abril de 1954. Vitória: Departamento de Imprensa Oficial, 1955.

VITÓRIA. **Conselho Municipal do Plano Diretor/** Graffia Urbana Planejamento e Consultoria Ltda. Plano Diretor Urbano de Vitória - lei no. 4167/ 94. Vitória: [s.n.], 1994.

VITÓRIA. **IJSN.** Plano Diretor Urbano - Lei no. 3158/ 84. Vitória: [s.n.], 1984.

I CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: **DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS.** Londrina PR, de 09 a 12 de Junho de 2015. FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E O PLANEJAMENTO URBANO